

a kisebb és újabb szerkezetű Buttlár-vas, mely fölül hajlott fogantyuján egy kis kapácskában végződik.

Ha a munkások az eszköz kezelésével megismerkedtek, egy munkás képes naponta 4—600 csemetét kiültetni s így egy holdnak  $1\frac{1}{2}$  méteres (5 lábas) kötéseken való betelepítésére 6 napszámos a legroszabb esetben is elégséges.

(Folyt. köv.)

## A faanyagok vasuti szállítási viszonyairól és az alkalmazásban álló díjtételekről.

(P.) E lapok mult évi novemberi füzetében megígértük tisztelt olvasóinknak, a faanyagok vasuti szállítási viszonyait s az ezt érintő vasuti és vízeni szállítási díjakat, valamint az ezekkel szoros összefüggésben lévő vasuti kedvezményes szállítás, illetőleg díjtérítés (refactia) ügyét közelebbi megvilágításba helyezni, a mennyire ezt a kezünk ügyében eső adatok megengedik és a felső-magyarországi haszonfakivitelt érintik.

Senki sem tagadhatja, sőt naponként megújul a vád, hogy vasutaink rossz politikája és a díjtételek aránytalan magassága versenyképtelenné teszik a magyar terményt a külföldi piacokon. Erről panaszkodnak gazdáink, erről a kereskedő osztály. Nem czélunk itt recriminációkba bocsátkozni vagy épen az egyes társulatok vezetésével megbizott egyéneket gyanusítani és csak a versenynek írjuk fel azt, hogy például egyik-másik felsőmagyarországi állomásról, a Francia- és Németországba szállítandó hasított árukra különböző díjtételeket szabnak, különbözőt még egy és ugyanazon rendeltetési állomásra is. A versenyvonalak következménye ez, melyek mindegyike megszerezni óhajtja a szállitmányt és eszerint szabályozzák díjtételüket. Rendén találjuk mi e gondoskodást az illető vas-pályatársulatok részéről bevételeik szaporítása czéljából, tehát

nincs e tárgyban vesztegetni való szavunk; de mellőzve szeretnők látni a vissztérítési ügyet, mely igen sok irányban nemcsak a termelőkre; de magukra a vaspályatársulatokra is ártalmas, ártalmas egészen idegen, hivatlan egyének javára, kik tekintélyes dijmérsékletben részesülnek és azért, mint később közelebb kimutatjuk, a semmivel határos kevés szolgálatot tesznek.

Ha a termelő például az északkeleti vasut állomásairól a mintegy két év óta gyakorlatba vett kassa-oderbergi járányt akarja Bordeaux-ba szállítandó dongái számára igénybe venni, ugy igen tévedünk, ha azt hisszük, hogy az illető vasutnál ily szállitmányokra elegendő dijmérséklést kap. Könnyebben megnyerheti ezt egy hamburgi, stettini vagy egy Bécsben székelő szállítóháztól. Ha pedig a felső-magyarországi állomásokról Budapesten át akarunk Triesztbe szállítani, ugy ismét egy bécsi házhoz kell a termelőnek fordulni, hogy bármily csekély dijmérséklésben is részesülhessen.

A szóban forgó vissztérítési üzlet pár év óta nagy divatra kapott és ez egyedáruság nem egy könnyen bukhatik, különösen nem addig, mig a vasuttársulatok idővel be nem látják, hogy mindenkinek, ki, habár nem is 100 ezer mázsákat, de mégis tekintélyes mennyiséget hoz feladáshoz, aránylagos dijmérséklés jár.

A refactia-üzlet a legegyszerűbb és legjutalmazóbb, jutalmazóbb mint bármely más veszélylyel és tökebefektetéssel összekötött üzleti vállalat. A szállító biztosít, mondjuk például, a déli vasutnak évenként Budapestről Triesztbe 30 millió kilogram  $=$  600 ezer mázsa haszonfát szállítani, ha ő 50 kilogrammonként  $=$  1 vámmázsa 10 krajczár vissztérítést kap és ha a nevezett vasut semmi más cégnek, tehát a termelőnek vagy a szállítandó fák tulajdonosának sem ad a rendes díjtételből semminemű engedményt. A szállító részéről

adott e biztosítás, mellesleg megjegyezve igen könnyen adható, miután az illető czégeknel egyszerű kérdő-levél által megtudja a szállítandó mennyiséget, melyek összegezéséből láthatja az eredményt és megadhatja az ugynevezett biztosítást. Ennek ellenében kénytelen a teheradó a szállítóval szemközt egy meghatározott minimál-mennyiség kiszállítására kötelezni magát, ha a szállító által neki 50 kilogrammonként engedményezett 2—4 krajczárnyi dijmérsékletet nem akarja elveszteni. Az illető szállítónak a vissztérítési üzlettel mindenesetre vannak költségei, melyeket itt röviden összefoglalhatunk: ir néhány levelet, nyomtat, megjegyzendő, czégre szóló szállító-leveleket, melyeket a fafeladónak ingyen bocsát rendelkezésére. Felszállított a mennyiség, mely a szállítóknak biztosított, úgy a részvissztérítés utalványoztatik általa, ellenkező esetben, magától érthetőleg, nem. Az áru tulajdonosa a szállító-leveleken mint feladó nem nevezetetik, ennek czégre egyszerűen megszűnik, de köteles azonban úgy a szállító-levél bélyeg, valamint a felrakás és a szállítás stb. költségeit is viselni, melyre a szállító nem kötelezhető, mely pedig szabály szerint csakis az ő kötelessége volna.

A fentemlített 50 kilogramkénti 10 krajczár vissztérítési összeget említve, még nem világosítottuk meg eléggé ez ügyet, hozzá kell még ehhez vennünk az észak-keleti vasut részéről adott 4.5 krajczárt, valamint a Tisza-vidéki és osztr. államvasut által engedményezett 6.8 krajczárt is, tehát egészben mintegy 21.3 krajczárt 50 kilogrammonként. Ebből kap a termelő mint tulajdonképeni teheradó a vissztérítést élvező szállító részéről legkedvezőbb esetben 10 krajczárt, így marad a szállítónak a szállító-levelek nyomtatásaért, melyek ezer darabja 6 forintba kerülhet és melyekből 600 ezer mázsánál azaz 3.000 kocszi szállitmánynál 3—4.000 darabot szükségel, 50 kilogram = 1 vámmázsánkénti 11.3 krajczárja, azaz 30

millió kilogram = 600 ezer mázsánál 65 ezer forint nyeresége az általunk előbb ecsetelt nagy szolgálatok jutalmazásául!

Egyetlen vigaszunk az egésznél, hogy a bécsi szállító legalább oly szíves ez összegtől a törvényes 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub> jövedelmi adót Magyarországon fizetni, mi, ha nem így volna, valóban igen rossz néven vennők tőle!

Lehet, hogy a refactiak megszorított osztogatása által, midőn a vaspálya-társulatok csak egy emberrel jönnek érintkezésbe, a leszámolás az év végével sokkal kényelmesebb, mintsem ha azt 10 egyénnel kellene folytatni, de mindenestre megérdemli ez eljárás, hogy a magas kormány figyelmébe részesítse, hogy az egyedáruságnak vége vetessék vagy legalább mások, különösen termelők hasonló előnyben részesüljenek, kik legalább is hasonló, ha nem nagyobb joggal igényelhetik ezt, mint a — szállítók.

A déli vasutról nincs mit szólanunk, úgy látszik, a társulatnál a dolgok menetén nem fog semmi változás történni, a mi pedig a felső-magyarországi vasutakat, befoglalva az osztrák államvasutat is, illeti, úgy ezek mult évi eljárása épen nem adhat panaszra okot, s ha mindjárt részesülnek is egyesek előnyben, úgy látszik nekünk, hogy a kiváltságok kora legalább mint elv, e társulatoknál többé nem létezik.

A legközelebb mult évben a felsőmagyarországi faszállítványokkal többnemű kísérlet történt, e szót használjuk, mert egész sajátlagos utirányok vétettek igénybe, melyekre előbb gondolni sem akartunk. Így többek között Arad, Szatmár, Ungvárról nem a budapesti egyenes ut használtatott: de vaspályán Szolnokig s innen Sziszekig hajón, s ismét tovább Triesztig vasuton szállítottatott. Ez irányra következő díjtételt jegyezhetjük.

Aradról Szolnokig . . . . .	18.8	kr	50	kilogr.
Szolnoki helyi költségek . . . . .	3 0	"	"	"

Szolnok-Sziszek . . . . .	35.0	kr	50	kilogr.
Árubiztosítás . . . . .	1.0	"	"	"
2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> szállítási adó . . . . .	1.7	"	"	"
Sziszeki helyi költség . . . . .	3.0	"	"	"
Sziszek-Trieszt . . . . .	34.0	"	"	"
	<hr/>			
	96.5	kr	50	kilo-

grammonként.

E díjtétel Ungvárról 12.<sub>4</sub>, Szatmárról pedig 12.<sub>1</sub> krral magasabb.

Az alföld-fiumei vasut szalontai állomásán feladott áru is eltért egyenes irányától és hasonlóan Szolnok-Sziszeknek vette utját, mi 50 kilogramonként 99.<sub>9</sub> krajczárba került.

Ez volt az új irány, lássuk mennyivel kedvezőbb az eddigi iránynál Budapesten át szállítva Triesztbe.

Szalontáról az új irány javára esik . . . . .	8.1	kr.
Aradról " " " " " " . . . . .	3.5	"
Ungvárról " " " " " " . . . . .	3.2	"
Szatmárról " " " " " " . . . . .	4.3	"

50 kilogrammonként.

Az északkeleti vasut állomásairól egy más járányt is számításba kell vennünk, s ez a miskolcz-hatvani irányítás; e vonal használata mellett a díj tételek következőkép alakulnak:

Ungvár-Budapest . . . . .	39	kr	50	kilogr.
Budapesten átvitel és vám . . . . .	9	"		
Budapest-Trieszt . . . . .	64	"		

---

112 kr 50 kilogram-

monként, tehát Szolnok-Sziszekkel szemközt mindig 3.<sub>1</sub> krajczár hátránnyal.

Nem vélünk rossz szolgálatot tenni e lapok olvasóinak, ha ez eddig figyelemben alig részesült hatalmas szállítási esatornát a kassa-oderbergi vasutat is bevonjuk számítási keretünkbe, és tesszük ezt különösen azért, hogy a mindinkább

több-több előnyt felmutató Hamburgfelé irányuló kivitelre hívjuk fel a figyelmet. Igaz, hogy különösen a francia hasított donga számára Triesztben világhírű piac létezik, míg Hamburgban ezt még teremteni kellene, de úgy tetszik nekünk, hogy Trieszt e részbeni előnyét a déli vasut szükkeblű tarifpolitikája következtében előbb vagy utóbb, de bizonynyal elvesztendi. Nem vagyunk azon helyzetben, hogy minden nevezetesebb fa-rakodási állomásról egyenes díjtételt jegyezhesünk Hamburgon át Bordeaux-ba, s ezért kénytelenek vagyunk, csak az északkeleti vasut következő állomásaira szoritkozni:

Beregszász . . . . .	3	frcs	76	cts.
Halmi . . . . .	3	„	92	„
Leg.-Mihályi . . . . .	3	„	51	„
Mikola . . . . .	3	„	94	„
Munkács . . . . .	3	„	76	„
Szatmár . . . . .	4	„	16	„
Szürthe . . . . .	3	„	67	„
Tiszaajlak . . . . .	3	„	79	„
Ungvár . . . . .	3	„	71	„

ez árak 50 kilogramonként értendők Hamburgig vasuton s onnan gőzhajón Bordeaux ba.

Azt hisszük ezzel az északi állomásokat, melyek a fa-szállításnál figyelembe jöhetnek, kimerítettük, ha pedig a többi, értve az ország kelet és délkeleti részén fekvő nevezetesebb állomásokat nézzük, úgy a kivitel góczállomása Hamburg-felé is Szolnok lesz. Szolnokról Hamburgon át Bordeaux-ba a díjtétel 50 kilogramonként 3 frcs 71 cts.

Sokszor, igen sokszor hangzik a panasz, hogy nem épen szerencsés irányu vasuthálózatunk a kereskedelmi forgalmat a fővárostól mindinkább eltereli; de fa-szállításunk e rövid vázlatából is meggyőződhetek e sorok tisztelt olvasói, hogy akár észak- akár délfele irányuljon a kivitel, Szolnok a fővá-

rosnak hatalmas versenytársa; északnak a szolnok-hatvani összekötő vonal, délnek a Tiszáni vízi szállítás által. Az északi irány ellen alig lehet kifogásunk, természetes ut ez, melynek kikerülése anomalia volna, de annál inkább kárhöz-tathatjuk a déli vasutat, mely a fővároson át eddig Triesztnek irányult kereskedelmet régi medréből kivetette és megteremtette az eddig képzeletben is alig létezett szolnoksziszei versenyvonalat.

Hosszura nyujthatnók még fejtegetésünket, de azt hisszük, már az eddigiekben is elég oly tényt ecseteltünk, mely megérdemli, hogy illető helyen kellő figyelemben részesítsék, figyelemben azok előtt, kik egy ország fővárosának virágzását, kereskedelmi forgalmának nagyságában látják.

## Az erdő a természet háztartásában.

Weber után közli: Batyka János.

Az országok népességének szaporodásával, s a számos kézmű- és iparágazatoknak lassankénti fejlődésével egyre növő igények folytán az újabb időben szinte divatossá vált azon félszeg gazdasági elmélet, mely követeli, hogy az erdő talaja nagyobb jövedelem elérése tekintetéből földmivelési czélokra kizsákmányoltassék; továbbá egyeseknek rendezetlen anyagi állapota s nyereszkesedési vágya, mit a keresztülvitt erdőelkülönítések sok esetben még növelni látszanak, végre a napról-napra nagyobb mérvet öltő könnyelmű erdőpusztításoknak mindmegannyi változatai, és a köznépből meggyökeresedett balga előítéletek annyira kimerítették az erdők kincseit, hogy némely élesebb látásuak, kik ezen állapotnak a közjólétre nézve veszélyes voltát felismerték, aggodalmas pillantást vetve a jövőbe, elérkezettnek kezdik már látni azon időpontot, hol az erdőnek ezen tulkapások ellen való biztos megvédése a jelenkor leg-