

drágult, a mi az egyébként sem igen lelkes vállalkozási kedvet még inkább lelohasztotta.

Drága tőkével a külföldi versenytársakkal szemben versenyre kelni, még akkor sem lehetséges, ha minden más tényező kedvező; annál kevésbé akkor, midőn az üzletág számos egyéb bajjal is küzd.

Ezen visszapillantásban vázolt viszonyok, kereskedelmi és ipar-águnk jövő fejlődésére nézve kétségkívül legkevésbé sem biztatók. Nem fölösleges tehát ezuttal is nyomatékosan hangsúlyoznunk, miszerint legfőbb ideje volna annak, hogy az illetékes körök ennek a kivitel szempontjából kiváló fontosságú kereskedelmi és ipar-ágnak helyzetét és évek óta hangoztatott eléggé szerény kívánalmait élet- és versenyképességének biztosítása céljából komoly megfontolás tárgyává tegyék. Adja Isten, hogy úgy legyen!

Erdei utak a kis kiterjedésű erdőbirtokokon.

Irta : P é c h Kálmán m. kir. főerdész.

Az ipari nyers termékek értékesítési viszonyai szoros összefüggésben állanak az alkalmazott szállítási eszközökkel és általában véve az illető hely közlekedési viszonyaival.

Mennél fejlettebbek a közlekedési viszonyok, vagyis mennél több szállítási eszköz közvetíti a forgalmat, mennél tökéletesebbek azok és ehez képest mennél kevesebb időt kíván a szállítás: végső eredményben annál kevesebbe kerül a termékeknek piacra való szállítása, s annál kedvezőbbek tehát az illető ipari nyers termékek értékesítési viszonyai.

Ugyanezt tapasztalhatjuk az erdei termékek szállításánál is; s ezeknél arra a következtetésre juthatunk, hogy a jó szállítási viszonyoknak kedvező befolyása az erdőtermények értékére nézve is okvetlenül érvényesül, az erdei termékeknek akár tőárát, akár pedig piaczi árát teszszük megfigyelésünk tárgyává.

Feltéve ugyanis, hogy a vevő egyuttal a faanyagok termelője is, s az erdőbirtokos a tövön eladott faanyagért csupán a tőárt kapja meg: ebben az esetben az erdőbirtokos egész biztossággal számíthat arra, hogy faanyagának tőára, az erdei szállítási eszközök javítása esetében magasabbra emelkedik; mert jobb és olcsóbb szállításnál növekedik a vételkedv — a kereslet —, minek természetes következménye pedig az áruba bocsátott termék értékének — tőárának — emelkedése.

Ha pedig az erdőbirtokos házilag foganatosítja a termelést és szállítást, vagyis egyes fapiaczkokon kész anyagot bocsát áruba: ebben az esetben viszont a jó szállítási eszközökkel járó előnyöket maga a birtokos kétszeresen használhatja ki és pedig olyformán, hogy a szállításnál elért költség megtakarítás révén faanyagának tőárát az eddiginél valamivel magasabb összegben állapíthatja meg, másfelől pedig némileg leszállíthatja a piaczi árt, s ezzel egyrészt magasabbra emelheti a faanyag értékét, másrészt biztosabbá teszi az állandó keresletet, illetőleg faanyagának eladását.

Az utóbb mondottak megvilágosítására vegyük fel példaképen, hogy egy erdőbirtokos, valamely piacon, bükk hasábtüzifáját, rossz szállítási viszonyok mellett, m^3 -enkint 3 frtért adta el; tegyük fel továbbá, hogy tengelyen való szállítást feltételezve, a fuvarbérből 1 m^3 -re 2 frt esett, s hogy 1 m^3 tűzifa hasáb termelése 30 krba.

került: akkor 1 m^3 bükk tűzifa hasáb töarának, a feltételezett körülmények közt, $[3\cdot00 - (2\cdot00 + 0\cdot30)] = 70$ kr. felelne meg.

Tegyük fel már most, hogy az erdőbirtokos erdei útjait helyreállította, minek következtében az 1 m^3 tűzifa szállítási költsége 1 frt 60 kr-ra szállott alá; ebben az esetben okszerűen teszi az erdőbirtokos, ha a fuvarbéren m^3 -enkint nyert 40 krnyi megtakarításból bizonyos részt a vevőnek enged át; például, ha a piaci árból 10 krt elenged és hasábtűzifája m^3 -ét 2 forint 90 krért adja el; mert ekkor a mellett, hogy áruja jobban kél, még mindig jelentékeny javítás, a felvett esetben 30 kr esik a föarra és így az erdei termék értékének emelkedésére.

Természetes dolog, hogy az áralakulásokra a közlekedési viszonyokon kívül sok más egyéb körülménynek is megvan a maga befolyása s jöhetnek elő esetek, hogy a közlekedési eszközök javítására fordított befektetések után várt haszon elmarad. A kedvezőtlen eredmény okát azonban ilyenkor egyes vidékeket vagy egész országot érintő körülményekben, például elemi csapásokban vagy általános anyagi veszteségekben és a kereslet általános pangásában kell keresnünk; rendes körülmények közt, egészséges és szilárd kereskedelmi viszonyoknál azonban a kedvező eredmény el nem maradhat.

S ha ez áll, akkor minden erdőbirtokos jól felfogott érdeke azt parancsolja, hogy a szállítási eszközöket tökéletesbitse és hogy aállítás költségének apasztására törekedjék; ily törekvés kell, hogy vezérelje a kisbirtokost is, kinek előbb-utóbb szintén be kell látnia, hogy azon befektetésekből, melyeket az okszerű erdőgazdálkodás az erdőbirtok terjedelméhez és értékéhez mértén megkövetel, de melyek végső eredményükben az erdőbirtok jövedel-

meinek fokozását idézik elő: elzárkozni, érdekeinek kockáztatása nélkül, nem lehet.

Nagybirtokosaink e tekintetben már is sokat tesznek; s bár nem lehetne mondani, hogy a mi szükséges, mind megtörtént, de más felől az sem tagadható, hogy javíttatják erdei útjaikat, a meglévő úthálózatok kiegészítésére is sokat áldoznak; a vízi utak biztonságát megfelelő építkezésekkel folyton emelik; valamint a mindenesetre figyelemre méltó mehanikai szállító eszközök felkarolásával, erdei vasutak, kötélpályák létesítésével is igyekeznek a szállítási viszonyokat fejleszteni, úgy, hogy mind e czimeken tetemes összegeket vonnak el évenként tiszta jövedelmükből.

A jó példa tehát megvolna, de az a kérdés, hogy vajjon a nagyobb uradalmakat követhetik-e egyáltalán, s ha igen, miképen és milyen mértékben azok a kisbirtokosok, a kik közé az általában véve nem vagyonos falusi papokat, lelkészeket, tanítókat, kántorokat, községi és körjegyzőket, plébániákat, templomokat, iskolákat, volt urbéreseket, községeket, a kurtanemesekből és egyszerű parasztokból álló közbirtokosságokat számíthatjuk?

Ezek a nagy befektetéseket nem bírják meg; őket tehát vízi utak, erdei vasutak, kötélpályák létesítésére nógatni — eltekintve egyes kivételes esetektől, a mikor azt az erdőbirtok terjedelme és értéke észszerűvé teszi — elhibázott dolog volna.

Látjuk azonban, hogy a legtöbb kisbirtokon keresztül is vonulnak erdei utak, de rendszerint oly rossz állapotban, hogy a termelt faanyag piaczi árának java részét a rossz utak miatt aránytalanul nagy fuvarbérek emésztik fel.

Azt hiszem tehát, hogy az erdei utak fejlesztésével segíthet magán a kisbirtokos, ebben követheti a nagybir-

tokos jó példáját s e téren értékesítheti azt, a mit a nagyobb uradalmaknál tanult.

S azt hiszem, hogy a már meglevő erdei utak javítása és folytonos jó karban tartása, tekintet nélkül az erdőbirtok terjedelmére, egyformán érdekében áll valamennyi kisbirtokosnak és lesz közöttük olyan is, a ki új erdei utak létesítésével is veszély nélkül megpróbálkozhatik.

Lássuk azonban a dolgot közelebbről.

Kisbirtokosaink nagy része erdei termékeinek eladására nem gondolhat, mert erdeje oly kicsiny, hogy jó, ha az évi vágásterület fatömege teljesen fedezi házi szükségletét, melyet az erdőbirtokos saját fuvarával, sok esetben azonban fogadott fuvarral kénytelen haza szállítani.

Ha ily kis terjedelmű erdőbirtokot erdei út köt össze valamely közlekedési úttal, az erdőbirtokos még a piacon való értékesítés kizárásával is, jól teszi, ha rászánja magát erdei útjának javíttatására; mert az ily célra fordított kiadás itt sem vész kárba, hanem megtérül az akár közvetve, akár pedig közvetlenül.

Közvetve akkor, ha az erdőbirtokos saját igavonó állatjával szállítja haza fatermését, mert jó úton barmát, szekerét kiméli, a faszállítással gyorsabban készül el s így a rendelkezésére álló fuvarerőt ugyanazon idő alatt, s a rossz utakhoz viszonyítva, jobban kihasználhatja.

Közvetlenül megtérül az út javítására fordított költség pedig akkor, ha az erdőbirtokos fogadott fuvarral kénytelen fáját hazaszállíttatni, mert jó uton kevesebb lévén a fuvarbér, a fának hazaszállítása is kevesebbe kerül.

A községek, mint erkölcsi testületek, s a nemesi és volt urbéres közbirtokosságok legtöbbjének azonban akkora erdőterülete van, hogy — kizártnak tekintve erdejükben a túlnyomórészt használatot, vagy azt, hogy erdejüket még az erdőtörvény előtti

időben tönkretették — a rendes évi hozam nemcsak, hogy fedezi a birtokosok házi szükségletét, hanem annak legértékesebb része piacra vihető, értékesítés céljából.

Ily birtokon nemcsak a meglevő erdei utak folytonos jó karban tartása áll az erdőbirtokos érdekében, hanem itt már különös fontossága van az úthálózat új erdei utak létesítése után való tökéletesítésének.

Itt már szembeszökőbb lesz az a haszon, a mit az erdőbirtokos úgy a meglevő utak javítása, mint új erdei utak építése révén, az erdei termékek értékének növekedésében elér.

A dolog bővebb megvilágítására közlöm *Gutman* főerdésznek a „Forstwissenschaftliches Centralblatt“ 1893 évi 2-ik füzetében megjelent cikkéből a *Stockach* község (Baden) erdejében új erdei utak építése által elért eredményeket, mely adatok — azt hiszem — nálunk is birhatnak értékkel.

Stockach község az utóbbi években, saját erdőbirtokán keresztül két — összesen 3.900 *m* hosszú — új utat épített, összesen 6.500 *M* költséggel.

A két új út hozzáférhetővé tesz mintegy 100 *ha*-nyi erdőterületet és azon mintegy 30.000 *tm*³ bükk és fenyő faanyagot. Ez utakon kétfogatú terhes szekér most bármily időben bátran közlekedhetik, holott a régi rossz utak tartós esőzések alkalmával egyáltalában nem voltak használhatók s száraz időjáráskor is, ugyanakkora teherhez, mint a mennyit most kétfogatú szekér szállít, két annyi igavonó erőre volt szükség; egyes meredek részeken pedig, száraz időjáráskor is, életveszélyes volt a fuvarozás.

Gutman a rossz utaknak tulajdonítja az előbbeni kedvezőtlen faárakat s örömmel jegyzi meg, hogy a két új út építésének befejezése óta a faárak emelkedtek, illetőleg,

hogy a fa tömör köbmétere 70 Pg — 2 M -val jobban fizettetik, mint azelőtt.

A fa értékének emelkedését *Gutman* tisztán a létesített két új útnak tudja be s ezen véleményét arra alapítja, hogy a rossz szállítási viszonyok közt maradt szomszédos erdőkben ily áremelkedés nem észlelhető.

Felvéve tehát, hogy egy tm^3 faanyag ára csak 50 Pg -gel emelkedett, akkor a két új út által körülvelt és 30.000 tm^3 fakészlettel bíró erdőréész értéke már 15.000 M -val nagyobbott.

Hasonló természetű értékemelkedés, azt hiszem, a mi községi és közbirtokossági erdeinknél sem maradna el.

Lesznek azonban, a kik ellenkező véleményben vannak s azért az alábbiakban igyekszem az előre látható ellenvetésekre kiterjeszkedni s azokra *Gutman* főerdész és a magam tapasztalatai alapján az észrevételeket megtenni.

Azt mondhatják ugyanis, hogy az új utak építésére fordított befektetést az erdő a maga érték-növekedéséből egyszerre nem fedezheti, minthogy a nagyobb értékű faanyag egyszerre nem, hanem az egész forda-időre elosztva, csak fokozatosan használható ki és így a birtokosra mégis aránylag nagy teher nehezedik.

Ez az ellenvetés azonban nem elég alapos, a mennyiben az új utak irányába eső és okvetetlenül kivágandó fák árából az út rendesen felépíthető és így a község, vagy közbirtokosság pénztárát, az útépités czimén külön kiadás nem terheli.

Ha pedig az út miatt amúgy is kivágandó fák értékéből az útépités összes költségei nem kerülnének ki, lehet az útépités czimén rendkívüli vágást kieszközölni, a nélkül, hogy az erdő használatában nagyobb zavar, vagy fenakadás állana be. Mert a mint az út miatt okvetetlenül kivágandó

fák fatömegét, úgy az esetleges rendkívüli fahasználatot sem kell a legközelebbi évi hozamból egyszerre leszámítani, hanem a megtakarítást a forda hátralevő éveire egyenletesen fel kell osztani; ez által feloszlanak ugyanezen időre az utépités költségei is, úgy, a hogy az erdőnek érték emelkedése valóban olyannak vehető, melyből egy bizonyos — az évi hozammal arányos — rész az erdőbirtokos pénztárába évenként befolyik.

Azt is mondhatják, hogy bár el is ér az erdőbirtokos bizonyos nyereséget új utak építése révén, de ez a nyereség csak a fogyasztók zsebéből kerül ki, kik a magasabb faárakat megfizetni kénytelenek.

Ha azonban fontolóra vesszük a dolgot, beláthatjuk, hogy itt a fogyasztók megterhelése csak kivételes, tehát renden kívüli esetekben következik be. Mert, ha az erdőbirtokos maga a termelő és faanyagát maga szállítja a piacra, akkor jó utak mellett nemcsak a meglévő piaci árak felemelésére nincs utalva, hanem — a mint az már fentebb mondatott — okszerűen úgy cselekszik, hogy a fuvaron nyert megtakarítás bizonyos részét a vevőnek engedi át, vagyis valamivel olcsóbban adja áruját; a vevőnek tehát ez esetben nincs oka a panaszra; de a vevő még akkor sem lesz jobban megterhelve, ha az erdőbirtokos a fuvarbér csökkenése révén nyert összes megtakarítást egészen a maga számára akarja biztosítani s áruját az eddigi piaci árakon adja.

A fogyasztókat tehát e tekintetben veszély csak az előre nem látó, kapzsi erdőbirtokos részéről fenyegetheti, a ki nem elégszik meg a szerényebb, de állandó nyereséggel, hanem az utépités révén az eddigi piaci árakat még felemelni iparkodik.

Ha pedig az erdőbirtokos álló fakészletet ad el, ekkor

sem lehet a vevők káráról szó, mert a fizetendő magasabb töárt vevő az olcsóbb fuvarhéreken takaríthatja meg.

Azt gondolhatná valaki, hogy végső eredményben tehát a fuvaros az a szerencsétlen, a ki saját kárára az erdőbirtokost bizonyos nyereséghez juttatja. De ez is csak látszólag van így, tényleg pedig a fuvaros sem szenved rövidséget, mert igaz ugyan, hogy jó utakon a faanyag egységének, a m^3 -nek, fuvarbére csökken, de jó úton többet lehet az egységből a szekérré egyszerre felrakni, a szállítás könnyebb, kényelmesebb, gyorsabb lévén, a fuvaros napjában többször fordulhat úgy, hogy a fuvaros *napi keresete* — eltekintve az igavonó állatok és szekerek kimélése révén számítható nyereségtől — jó út mellett, egészben véve mégis nagyobb lesz.

Hogy ez tényleg így van, kitűnik különösen az erdei utakhoz szükséges anyagok szállításánál. Ha ugyanis ezek az anyagok jó karban tartott utakon szállíthatók, akkor sokan jelentkeznek, kik a szállítást még alacsony egységárak mellett is szívesen elvállalják; holott rossz közlekedési viszonyoknál, magas egységárak mellett is, alig lehet a szükséges anyagok szállítására vállalkozót találni.

A fentebbi sorokban talán sikerült hívőket szerezni azon nézetnek, hogy a mi kisbirtokosainknak, és különösen azoknak, a kik erdeikből pénzbeli jövedelmet huznak, előbb-utóbb szintén meg kell barátkozniok avval az eszmével, hogy jó erdei utakra van szükségük akkor, ha céljuk nemcsak egy rendezett erdőgazdagsági állapot teremtése és fentartása, hanem e mellett még a lehető legnagyobb tiszta jövedelem elérése.

A rendszerint fejletlen gazdasági fokon álló, csekély terjedelmű kisbirtokok haszonélvezőinek azonban, kiknek legnagyobb része egyuttal alacsony műveltségi fokon is áll,

mint általában véve minden téren, úgy ezen a téren is önzetlen vezetőre van szükségük, hogy jól felfogott érdekeik megismeréséhez jussanak. S azt hiszem, hogy az erdőgazdaságot illetően a vezető szerepét betöltő erdőtisztnek kellene első sorban az eszmét felkarolnia, s az erdőjövődélem fokozását elősegítő módok között, az erdei utak javítására, esetleg új utak létesítésére hívni fel az erdőbirtokos figyelmét.

Kitartással: célt fog érni.

Mindenesetre hálás vállalkozás volna, ha a községi erdőket kezelő erdőtisztek lelkes tagjai e téren is megpróbálkoznának, vagy pedig, ha azt már megtették s túl vannak a kísérletezésen: e téren szerzett tapasztalataikat szakértőikkal közölnék.

Lapszemle.

Fa adás-vevési usance-ok a bécsi cs. k. börzén. (Vége.)

Tüzifa: a kereskedelemben megkülönböztetünk úsztatott és nem úsztatott tűzifát. Az osztályozás 3 osztályba történik és az ár ürm^3 -re vonatkozik.

Nem úsztatott tűzifa: I. osztály: a hasábfa. Az I. oszt. hasábfa egészséges, egyenes, és kemény fanemeknél teljesen kérges legyen; a 3 élűeknél a kéregtől a bélíg legalább is 12 *cm*, a húr-hossz (kéreggel) legalább 15 *cm*, és a kéreg alatt legkevesebb 12 *cm*-nyi méretek legyenek; félhasábok hasítási lapjai legkevesebb 18 *cm* szélességgel birjanak; az apró ágakat kéreg földje, ilyenek 2 *cm*-nél magasabban nem állhatnak ki, vagy pedig simán letisztítandók s ez esetben a letisztogatott ág hely kerülete 20 *cm*-nél nagyobb ne legyen; megjegyzendő, hogy kemény fánál csak egy ilyen letisztogatott ág hely jöhet elő egy hasábon. A II-od osztályú hasábfa állhat korhadó, ürtartalmának 0.05-ad részeig hibás, felbomlásnak induló hasított fából; a három élű hasáboknál a kéreg-