

1904. JANUÁR HÓNAP

ERDÉSZETI LAPOK

XLII. ÉVF.

AZ ORSZÁGOS ERDÉSZETI EGYESÜLET

KÖZLÖNYE

I. FÜZET

KIADJA: AZ ORSZÁGOS ERDÉSZETI EGYESÜLET

Szerkeszti:

BUND KÁROLY

Megjelenik minden hónap 15-én. * Előfizetési díj egy évre 16 korona.

Az Orsz. Erd. Egyes. oly alapító tagjai, kik legalább 300 kor. alapítványt tettek, valamint a rendes tagok is 16 kor. évi tagsági díj fejében, ingyen kapják. Azok az alapító tagok, kik 300 koronánál kevesebbet alapítottak, 6 kor. kedvezményes árért járathatják.

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, Lipótváros, Alkotmány-utca 6. sz., II. em.

☞ A lap irányával nem ellenkező hirdetések mérsékelt díjért közöltetnek. ☛

(Telefon: 37-22.)

A mesterséges utak és az erdő jövedelmezősége.

Irta: Mikolás Vincze m. kir. erdész.

Jó szállító eszközökkel kellően fel nem szerelt erdő-gazdaságainkban régi elv, hogy az erdei termékeket az erdőből addig kell kiszállítani, míg azt az utak használhatósága megengedi s bizony nem egyszer megesik, hogy elegendő fuvarerő hiányában a faanyag a vágásban, vagy legjobb esetben az erdei rakodókon marad s értékesítési helyére a később beálló tavaszi és nyári munka alatt vagy egyáltalán nem, vagy csak nagyobb pénzáldozattal, tehát az erdő jövedelmezőségének rovására szállítható.

Ki vagyunk téve annak, hogy kedvezőtlen időjárás esetén alig szállíthatunk; a fuvarosok esetleges túlköveteléseinek is vagy engednünk kell, ha szerződésileg kötelezve vagyunk bizonyos mennyiségnek bizonyos határidőn belül való átadására, vagy pedig számolva ezen nehézségekkel, az

esetleges kedvező üzletet mellőzni vagyunk kénytelenek. Nagyon gyakran s legtöbbször oly messziről kell az értékesítés színhelyét termékeinkkel fölkeresnünk, hogy erre az adott kezdetleges szállítási viszonyok között a piaczi árak elégtelenek, illetve a termelési és szállítási költségek a fa egész árát jóformán fölemésztik, pedig ezeken kívül sok más költség van még, a mely a faárban keres fedezetet.

Ezen kedvezőtlen viszonyok okai annak, hogy sok helyen a kihasználás mai viszonyaink között egyszerűen kiviláthatatlan ott is, ahol még vannak fafölöslegeink, de azok ránk nézve hozzáférhetetlenek, s ugyancsak ez egyik főoka annak, hogy az erdő jövedelmezősége Magyarországon oly csekély, helyenként számokban alig kifejezhető, míg más, erdészetiileg előrehaladottabb államokban nagyon is elfogadható (l. E. L. 1901. évi I. füzet 17. és 18. old.)

Sok módja van a birtok jövedelmezővé való tételének s ez a helyi viszonyok szerint sokféleképpen váltakozik is, de egyik főkelléke első sorban mindenesetre az, hogy a birtokosok kellő szakképzettséggel bíró erdőtiszteket alkalmazzanak, kiknek felelősség melletti hatáskör biztosításával mód és alkalom adassék arra, hogy legjobb tudásukat a szállítási viszonyok javítása érdekében is latba vetve, emeljék a birtok *okszerű* jövedelmezőségét és ezzel a birtok értékét is.

Célom e helyen röviden a szállítási viszonyokkal foglalkozni.

Az erdei termékek szállításánál a vízi-utat emlitem első sorban, mely eddig oly előkelő szerepet vitt erdőgazdaságaink jelentékeny részében. A vizen való szállítás, mint *erdei* szállítóeszköz, a mennyire lehetséges, kerülendő a nagy faveszteség, a folytonos tatarozást igénylő, költséges építmények, a partrongálások és a fának romlása miatt.

Leginkább azonban alkalmatlan ez a szállítási mód

azért, mert időhöz vagyunk vele kötve, már pedig sok helyen egyik törekvésünk az, hogy csak akkor és annyit szállítsunk a piacra, a mikor és a mennyit megfelelően értékesíteni tudunk. Célunk tehát első sorban az legyen, hogy függetlenítsük magunkat az időjárás esélyeitől, hogy szabadon mozoghassunk, ezt pedig csakis a megfelelő száraz utakkal, esetleg pedig vasutakkal érhetjük el. Csakis akkor létesíthetünk oly erdei farakodókat, melyek külön raktári költséget nem okoznak s a honnét a nagyobb városokban legtöbbször aránylag kis területen gazdálkodó fakereskedőnek igényeit bármely pillanatban, szükségletének megfelelőleg kielégíthetjük.

Igaz ugyan, hogy az erdei utak és vasutak nagy befektetést igényelnek, de helyes alapokon és kellő körültekintéssel számolva gyakran remélni is alig mert eredményeket érhetünk el.

Két példa van előttem az erdei iparvasutakra nézve és pedig a báró Todescó-féle nagy-vázsonyi birtokon Zsófia-pusztától Csinger-völgyig épült lóvonat, amely Veszprémmegyében van; és a Hontmegyében fekvő Szokolya-Hutától Kis-Marosig épült keskenyvágányu gőzmozdonynyal járó iparvonat.

Az építkezést, a szerkezeteket s minden mást, a mi nem a jövedelmezőség kimutatására szolgál, lehetőleg mellőzve, az elért pénzbeli eredményeket közlöm csak, megjegyezvén, hogy a Zsófia-pusztá—Csingervölgyi lóvonatra vonatkozó adatokat csupán közvetlen tapasztalataim alapján vagyok kénytelen közölni, a nélkül, hogy az idevágó uradalmi számadásokba betekinthessem volna, a mennyiben az uradalmi számtartó — angol honpolgár — elővigyázatból (?) nem vélte az uradalomra nézve előnyösnek azt, hogy ezen adatok a nyilvánosságra hozassanak.

A nagy-vázsonyi uradalomhoz tartozó és az erdészet által kezelt lóvasút hossza 9·2 km., a mibe a váltók, kitérők, az egyes rakodókhoz, a gőzfürészhez stb. vezető vonalak hosszúsága nincsen beszámítva. Kiindulási pontja Zsófiapuszta, innen mintegy 1·0 km.-re beér az erdőbe, hol az uradalmi gőzfürészt érinti, majd az erdőben éri el legmagasabb pontját az u. n. Lekow-magaslatnál, hol a kitérők is vannak, s hol a pálya mintegy 200 m. hosszúságban szintes; innen folytonos esése van (10^{0/00}—35^{0/00}) egész a Csinger-völgyi kőszénbánya-telepen lévő végállomásig, hol a rendes nyomtávolsággal bíró bányavasúthoz csatlakozik, megelőzőleg azonban keresztül halad Urkut falun, hol egy uradalmi szeszgyárt érint, majd pedig egy ugyancsak uradalmi mézskemenczét, melyeknek nemcsak termékeit szállítja a rendes vasúthoz, de viszont az üzemhez szükséges kőszén stb. a vasutról ez a lóvonat hozza fel.

Ez a lóvasút 1883-ban épült és teljes fölszereléssel 108,000 koronába került, vagyis kilométerenként 11,739 koronába.

Az uradalom tulajdonosa ezt a nagy befektetést az ottani főtiszttel eszközölte és előzetes számítás alapján, mintegy jótállás mellett 5 évi törlesztésre engedélyezte. Hogy pedig a számítás reális alapokon nyugodott, legjobban bizonyítja az, hogy a befektetett tőkének teljes törlesztése már 4^{1/2} év alatt bekövetkezett.

Megjegyzem, hogy ennek a lóvasutnak az üzeme külön lett választva úgy az erdészettől, melynek csak kezelésében áll, mint a mezőgazdaságtól is, úgy, hogy ez most mint egy harmadik kezelési ág, vagy mondjuk külön álló uradalmi vállalat, átlagosan évi 20,000 korona tiszta jövedelmet hajt és pedig azért csak ennyit, mert az uradalom

kihasználva tulkoros állabait, ma már kevesebb fát használ ki, mint használt a törlesztési időszak alatt.

Ezen lóvasutra vonatkozó adataim a következők:

Évi kiadások:

2 felvigyázó fizetése à 1000 K.	2,000 K
7 szolgál " " 480 "	3,360 "
Átlagosan 3 pár ló és 3 kocsis van folyton a vasut szolgálatában, melyeknek költségei az uradalmi átlag szerint napi 4 K 60 F × 3 = 13·80.....	5,037 "
A törlesztésig szükséges volt évenként javításokra átlagosan.....	500 "
Összes kiadás évenként	<u>10,897 K</u>

Évi bevételek:

17,000 ürm ³ tűzifa szállítása à 1·00	17,000 K
A szeszgyárhoz átlag 6,500 q. szén szállítása à 0·80	5,200 "
50 waggon gabona szállítása, 5000 q. à 10 F	500 "
A mészégetéshez szükséges szén fuvarozása 38,000 q. à 0·14	5,320 "
A termelt mész szállítása 64,800 q. à 0·10.....	6,480 "
Összesen	<u>34,400 K</u>

Ezeken kívül a bevételnél fel kellene még említeni a feldolgozás alá kerülő burgonya, a szesztermékek, hordók szállítási díjait, ugyszintén a lóvasutat megelőzőleg az ajkai vasuti állomáson szükségképpen fenntartott és bérben birt faraktár költségeit; az uradalmi gőzmetszőhöz szállított rönkök, illetve innen elszállított szelvényárak szállítási díját stb.

Ezeket azonban sajnós az elől említett oknál fogva mellőznöm kell. Ennek ellenértékéként azonban a kiadásoknál is mellőztem a befektetett tőke évi kamatainak felszámítását.

Az összes bevétel volt tehát ezen adatok szerint	34.400 K
az összes kiadás	10,897 „
Marad tehát	23,503 K

mint a lóvasut egy évben elért tiszta jövedelme, mely tiszta jövedelem pontosabb adatok hiányában, mégis némi képét nyújtja a törlesztésnek.

Nem mulaszthatom el, hogy rá ne mutassak arra az óriási előnyre, a mely a munkaerőben való megtakarításban és abban nyilvánul, hogy ily szállítási eszköz birtokában a munka menetét tetszésünk szerint szabályozhatjuk s a kereskedő illetve a piacz igényeinek megfelelően akkor láthatjuk el a faraktárakat, mikor a kereslet úgy kívánja.

A munkaerőben való megtakarítást legjobban bizonyítja az, hogy ezen a pályán (10^{0/00}-tól 35^{0/00} emelkedés mellett) egy ló 30—35 q. terhet, — a kocsi súlyát nem számítva, — képes felfelé huzni, míg rendes kocsival ugyanennyit ha el is visz két ló, ez már az út és ló jóságától függő kivételes eset, a mi a rendesen kevésbé jó erdei utaknál teljesen ki van zárva.

A mint a lóvasut bevételeinek említésénél láttuk, egy ürm³ tüzifának a berakás helyéig való szállítását a lóvasut 1⁰⁰ K egységárral teljesíti, míg a vasutat megelőzőleg ezt fuvarokkal kellett teljesíteni, kiknek az uradalom 2—3 koronát, sőt néha többet is fizetett.

Ezen két fuvardij közötti különbséget azonban még nem teljesen irható a lóvasut javára, a mennyiben a vasutig való közelítés is kiadással jár és pedig a vágás helyének távol-

sága szerint többel vagy kevesebbel. De bizonyítani fölösleges, hogy a lóvasut által eszközölt szállítás mellett okvetlenül megtakarításnak kell lennie, mely nemcsak az erdő jövedelmezőségét emeli, hanem annak forgalmi értékét is, mert olcsóbb lévén a szállítás, emelkedik a tőár és veleegyütt a talajérték.

Ennek legvilágosabb bizonyítéka egyébként maga az a körülmény, hogy a birtok értéke az eredeti vételárral, 1 millió koronával szemben jelenleg 4 millió koronára van becsülve, mely értékemelkedésnek oka egyéb körülményeken kívül, mindenesetre az egész birtokon eszközölt célszerű és hasznot hozó berendezésekben, befektetésekben is leli magyarázatát.

Hasonló eredményt lehet látni a szokolya-hutai uradalom erdei vasutjánál, csak hogy míg a nagyvázsonyi uradalomnál a tartamos és a pénzügyi, helyesebben üzleti kihasználás keverékét látom, mely uradalomban az erdők felújítása, jövője kívánnivalót nem hagy hátra, addig a hutai uradalomban, sajnos, az erdei vasut, hogy úgy mondjam fölvágott főere lett az uradalom életének, mert ezt a vasutat nem az uradalom javára, hanem számítás és előrelátás nélküli kiszipolyozására használták fel és ezen vasut által fogtönkremenni erdészeti szempontból az uradalom.

Ebben az uradalomban a kihasználások tulhajtása, a mennyiben azt biztos forrásból tudom, már két ízben azt eredményezték, hogy a vételárat úgy az egyik vevő, illetve első tulajdonos, mint a birtok új tulajdonosa, a fa árából tisztán visszakapta; az első vevőnél tehát a birtok eladása folytán befolyt egymillió korona tiszta haszon volt.

De nem akarom hosszadalmasan kritika alá venni az uradalom eljárását, végre is nem vagyok arra hivatva, de mint erdőgazda fájdalommal látom, hogy az iparvasut helytelen

gondolkodás és még helytelenebb gazdálkodás mellett mily hamar viheti a tönk felé még az olyan birtokot is, hol kevés, de időben hozott áldozattal az uradalom értéke könnyen fenntartható lett volna.

Ezen kerek számban 8000 k. holdas uradalomban erdő-sítés egyáltalában nem történik, avagy erdősítésnek nevezhető-e az, a mit évi 100 korona engedélyezett maximális költséggel a kezelőtiszt végezhet ott, a hol a cserhántással már többször agyoncsigázott tölgyesek tuskói egyre-másra kivesznek?

A bükkös (téli) oldalak szépek, sűrűek; itt a természet pótolta az ember kapzsisága által megvont hozzájárulást.

E pár szóból következetesen az olvasó tovább, magam pedig csupán arra mutatok rá, hogy a nagyobb befektetéssel járó vasutépítkezések — hogy létesíthetők legyenek — gyakran nagyobb kihasználást kívánnak, mint a melyet a tartamosság elve talán megengedne, de ha már a költségek előteremtése kedvéért ezt koncedáljuk is, kétszeresen iparkodjunk a területeket felújítás útján biztosítani a jövő számára. Habár az erdei vasut e helyen káros hatású volt is, ez mitsem von le azért annak czélszerűségéből és a vasut, mint szállítási eszköz semmiesetre sem hibáztatandó, sőt itt is fő tényezője volt azon ténynek, hogy vele az uradalom vétel-árát, daczára a már korábbi tulhasználatnak, újra ki lehetett teremteni.

Még megemlítem azt is, hogy az erdőtestnek az üzem-tervi stb. adatok számításain fölül kihasználása után befolyó jövedelem, a nagy-vázsonyi uradalomnál külön, mint készpénz kezeltetik annak az évnek a javára, melyben az anyag kihasználható lett volna. A tartamosság tehát pénzügyileg megvan, nehogy az állabok tulkorossága okozta szükség-szerű tulhasználatok miatt évekkel később az erdő jöve-

delmezősége egyszerre nagyot csökkenjen, vagy az erdő egyáltalán hasznot ne adjon.

A vasutépítésnél gyakoribb az az eset, hogy erdei utakat kell építenünk.

Az ily természetű utakkal még ha aránylag kis költséggel és műszakilag kevésbé tökéletesen létesülnek is, nagy megtakarítás érhető el. A műszakilag tökéletes kivétel a maga helyén természetesen elengedhetlen.

Erdőgondnokságomban az első mintegy 400 méter hosszú új utat az 1896. év őszén létesítettem, mely az új ut folytatását képező régi elhagyott ut helyreállításával, néhány helyen sziklarobbantással és két vizmosásnak földdel való betöltésével együtt összesen mintegy 400 korona költségbe került. Ezen az uton kiszállítottam az 1896. évben 1638 ürm³ tüzifát à 1 K 40 f = 2293 K 20 f.

Ugyanezen osztagból, miután az új ut elkészülte előtt egy a farakhelytől távolabb az országra lejövvő völgyön kellett a fát lefuvarozni — s viszont az üres szekérnek ezen meredek völgyön nehéz volt felmenni — ürm³-ként előzőleg 2 K 60 f-t fizetett elődöm.

Ha tehát ezen fuvardijat alapul elfogadjuk, úgy 1897-ben a fuvardij --- --- --- --- 1638 × 2.60 = 4258 K 80 f helyett volt: --- --- --- --- 1638 × 1.40 = 2293 K 20 f

Kevesebb fuvardij 1065 K 60 f

Levonva az utkészítési költséget 400 K — f

Marad megtakarítás 1565 K 60 f

Vagyis kerekszámban 1500 koronát takarítottam meg egy év alatt, nem számítva azt, hogy ezen az uton a következő években, sőt még most is több osztag fatömege szállított ki, természetesen szintén olcsóbban, mintha ut hiányában vállon, vagy bármi más módon kellett volna a járható utig való közelítést végezni.

De nemcsak e téren jelentkezik az ut haszna, hanem abban is, hogy a védszemélyzet könnyebb járáshoz jutván, kötelességét az erdővédelem szempontjából könnyebben teljesítheti s a kezelőtiszt nyugodt lelkiismerettel követelheti erdőőreitől, — kik között idősebb ember is akad — hogy védkerületüket pontosan ellássák.

Ezen utóbbi célra egyébként nagyon jó szolgálatot tesznek a gyalogösvények (a hol pedig vadászat van, a cserkészutak), mint azt Salzburgban a St. Martini cs. kir. erdőgondnokságnál is találtam, hol a meredekebb hegyoldalokon u. n. bejáró utakat (Begehungs-Wege) létesítettek.

Ezek a gyalog-utak azonban lehetőleg már úgy legyenek vezetve, hogy a mennyiben később szükséges lesz, kocsu-utakká lehessen őket átalakítani.

Hazánkban a tövön való eladás még nagyon elterjedt, jelen soraim azonban inkább oly esetekre vonatkoznak, hol az erdész a rábizott kisebb kerületekben önállóan dolgozik s nem tövön adja el a fát, nem a vevőre hárul az a feladat, hogy a fatermés kihozásának és szállításának összes akadályait elhárítsa, a hol tehát nem időleges, a vállalat tartamára szóló berendezéseket kell létesíteni, hanem olyanokat, melyek az erdőbirtok állandó, elválaszthatatlan tartozékát képezik, s melyek nemcsak a jelen értékesítés célszerűségi elveinek hódolnak, hanem kihatással legyenek a távol jövőre is.

Meggyőződéseim, hogy az erdész csak akkor válhatik közvetlenül hasznos tisztjévé az uradalomnak, ha termékeit nem csupán a nagy tőkével rendelkezőknek adja át, évekre elvetvén ezirányu gondját, hanem kisebb vevőknek részletekben is árusítja.

Ezt kell tennünk, ha azt akarjuk, hogy erdeink jövedelmezzenek, mert csak ott lehet szó a munkaerő teljes ki-

használásáról, a hol a lehető legkisebb részletességig mindent a kezelőtiszt végez, vagy végeztet a kellő hatáskörrel, nehézkes hivatalos gépezet nélkül.

S ha lehetséges volt a házilagos termelés, szállítás egyes helyeken a fölvidéken is, az erdők tulajdonképeni otthonában, sőt jó sikert nyújtott a fának fűrészárúvá való feldolgozása egyes uradalmakban: legyen ez a kijelölt útirány, legyen ez buzdítás arra, hogy ezen a nyomon előre haladva erdeink jövedelmezőségét lépésről-lépésre emeljük, mi mellett a nyújtható előnyöket maguknak a fogyasztóknak, az iparosoknak és a kevesebb tőkével rendelkező kisebb kereskedőknek biztosítjuk.



A lukavicai öreg tölgyesekről.

Irta: *Divald Béla.*

(Egy képmelléklettel.)

Tölgygazdaságainkban igen gyakran előforduló jelenség, hogy a vágható koru faállományok mellett csakis a legfiatalabb egy vagy két korosztály fordul elő, a közepes koru faállományok ellenben majdnem teljesen hiányzanak. E jelenség okai közismertek. Az erdőgazda, a kinek ezzel a tényállással számolni kell, örvend, ha a koros faállományok még hosszabb ideig, több évtizedig szolgáltathatják a mindinkább nagyobb értékkel bíró, rendkívül keresett tölgyvázastékokat, másutt ellenben s elég gyakran, aggódva jár az elődökről reánk maradt szálás erdő maradványaiban, tünődve azon, hogy miből biztosítsa az erdőbirtok jövedelmét, ha néhány év múlva a vágható fakészlet kifogyott.

A garamrévi m. k. erdőgondnoksághoz tartozó u. n. lukavicai tölgyes az előbbi kategóriába tartozik. Elég nagy terjedelemben van ott még vágható koru tölgyerdő, a melynek sudar, hengeres, hosszú darabon ágmentes törzseiben az arra vetődő erdőgazda még jó ideig fog gyönyörködhetni, áldva a természet jóvoltát, a mely e nemes fanemnek, a kocsántalan tölgynek ezen a magas fekvésű hegyvidéken is oly megfelelő termőhelyet nyújt.