

ERDÉSZETI LAPOK

AZ ORSZÁGOS ERDÉSZETI EGYESÜLET

KÖZLÖNYE

ERDŐ- ÉS FÖLDBIRTOKOSOK, ERDÉSZETI ÜGYEKKEL FOGLALKOZÓK
ÉS ERDŐTISZTEK SZÁMÁRA

Szerkeszti

BUND KÁROLY,

egyesületi titkár.

1909. év, július 1.

XIII. FÜZET.

XLVIII-ik évfolyam

Megjelenik minden hónap 1. és 15-ik napján.

Ára egy évre azok számára, kik az Országos Erdészeti Egyesületnek nem tagjai, 16 kor. Az egyesület azon alapító tagjainak, kik legalább 300 koronát alapítottak, ingyen jár, míg azoknak, kik ezen összegnél kevesebbet alapítottak, az illető alapítványi kamat beküldése mellett, ára 6 kor. Rendes tagoknak a 16 kor. évidíj fejében szintén ingyen küldetik meg.

Az Országos Erdészeti Egyesület időközönként megjelenő közérdekű kiadványai (népszerű erdészeti ismeretek téra stb.), valamint a hirdetések (állandó melléklet) és az időközönként a laphoz fűzött, műnyomópapíron készült képek az előfizetési ár fejében a lappal *ingyen* küldetnek meg.

Szerkesztőség és kiadóhivatal:

BUDAPEST, V., Alkotmány-utcza 6. szám

(Telefon: 37—22)

A lapnak legkésőbb minden hónap 5. és 20. napjáig a t. egyesületi tagok vagy előfizetők kezeihez kell jutni. Ellenkező esetben posta-jegygyel „reclamatio“ teendő.



“Patria” irodalmi vállalat és nyomdai r.-t. nyomása. Budapest, Üllői-ut 25.

Munkatársaink tájékozásául! Az „Erdészeti Lapok“ közleményeik körébe fogadják az erdőgazdaság összes ágainak művelésére és ismertetésére szolgáló értekezéseket s a gazdálkodás gyakorlati alkalmazására vonatkozó bármintemű tudósításokat, valamint felvesszük az erdészetet közelebbről érdeklő s azzal mintegy rokoni kötelességben lévő vadászati ügyeket is.

Írói tiszteletdíj: Egy nyomtatott ivnyi eredeti értekezésért, mely a szerkesztőség részéről átdolgozást nem igényel 40—48 K, ha az átdolgozást igényel, avagy idegen nyelvből eszközölt szabatos fordításért 24—40 K, oly fordításért, mely átdolgozást igényel, 16—24 K.

Munkatársaink tiszteletdíját a szerkesztőség az év végével küldi meg, kívánatra azonban előbb is.

Kérjük munkatársainkat, hogy dolgozataikat csak egyes félévekre s ilyeneken is csak az egyik oldalra, tördött alakban írják. A cikkekhez tartozó rajzokat sima, fehér papíron, lehetőleg kétszer olyan nagyságban kell készíteni, mint a milyen nagyságban azokat a szerző a lapba felvéteni kívánja. Ugyanilyen mértékben nagyítva kell a rajzhoz tartozó felírásokat, betűket s egyéb jelzéseket is alkalmazni. Tiszta és szép másolatokat csak hasonlóan kidolgozott eredeti után lehet várni. *Kéziratok nem küldetnek vissza.*

Az Erdészeti Lapokban megjelenő közleményekről a szerkesztőség a nyomdai költségek megtérítése esetén *különlenyomatokat* is készítet a szerzők számára. A nyomdai költség (füzve, de boríték nélkül) 30 példány után 16 oldalas ivenként 7 K, 50 példány után 8, 100 példány után 10 K.

Borítékkal ellátva, a különlenyomatok előállítására 30 példánynál 3 K 60 fill., 50 példánynál 4 K-val, 100 példánynál 5 K-val többbe kerül.

EGYESÜLETI HIRDETÉSEK.

Figyelmeztetés. Az egyesületi kiadványokból az egyesületi tagok *csak egy példányt* szerezhetvén meg *kedvezményes áron*, több példány megrendelése esetében a többi példány után a nem tagok számára megállapított ár küldendő be.

Az Országos Erdészeti Egyesületnél (Bpest, V., Alkotmány-utca 6. sz.)
a következő művek rendelhetők meg:

ERDÉSZETI LAPOK. Az Országos Erdészeti Egyesület közlönye. Szerkeszti *Bund Károly*. Előfizetési ára 1 évre 16 korona. Megjelenik minden hó 1-én és 15-én. Mutatványszámok ingyenesen. Régi évfolyamok mérsékelt áron.

AZ ERDŐ. Erdészeti és vadászati szaklap kisebb erdők birtokosai és kezelői, erdészeti és vadászati altisztek részére. Szerkesztik *Sugár Károly* és *Balogh Ernő* m. kir. főerdőmérnökök. Megjelenik minden hó 1-én és 15-én. Ára 1 évre 4 K.

AZ ERDÉSZETI ZSEBNAPTÁR 1909. ÉVI (28.) ÉVFOLYAMA. Teljesen elfogyott.

AZ ERDŐÓR vagy AZ ERDÉSZET ALAPVONALAI KÉRDÉSEKBEK ÉS FELELETEKBEK. Irta: *Bedő Albert*. VIII. kiadás, 1902. Ára 6 K. 6 kor. 55 fill. előzetes beküldése esetén bérmentve és ajánlva küldetik.

AZ ERDŐRENDEZÉSTAN KÉZIKÖNYVE. Irta: bölcsészai *Belházy Emil*. Ára tagoknak 6 K, nem tagoknak 10 K.

ERDÉSZETI NÖVÉNYTAN. Irta: *Fekete Lajos* és *Mágócsi-Dietz Sándor*. I. kötet: Általános növénytan. Teljesen elfogyott. — II. kötet: Növényrendszertan. Részletes növénytan. Növényföldrajz. Ára tagoknak 12 K, nem tagoknak 18 K.

A TOLGY ÉS TENYÉSZTÉSE. Irta: *Fekete Lajos*. Ára tagoknak és könyvkereskedőknek 4 K, másoknak 6 K. Kapható a szerzőnél is Selmeczbányán.

ERDÉSZETI LAPOK

AZ ORSZÁGOS ERDÉSZETI EGYESÜLET

XLVIII. ÉVF.

KÖZLÖNYE

13. FÜZET.

KIADJA: AZ ORSZÁGOS ERDÉSZETI EGYESÜLET

Szerkeszti:
BUND KÁROLY

Megjelenik minden hó 1-én és 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 közöltnének. ☛
(Telefon: 37—22.)

A közutakra és vámokra vonatkozó törvényjavaslat tervezetéről.

Irta: Nagy Károly m. kir. erdőtanácsos.

A kereskedelmi miniszter: „Törvényjavaslat a közutakról és vámokról“ cím alatt hazai közlekedésügyünk fejlesztése szempontjából nagyfontosságú törvényjavaslatot készített, amely a törvényhozás rendes működésének megkezdésével előre láthatólag rövid időn belül tárgyalás alá kerül s törvényté válik.

Ez a törvényjavaslat hazai erdőgazdaságunkat is nagy mértékben érdekli s ezért indokoltnak találom azzal a lapok hasábjain foglalkozni s annak az erdőszetettel érdeklő részeit tüzetesebben ismertetni, mert csak ily módon szerezhetünk megunknak arról meggyőződést és megnyugvást, vajjon a törvényjavaslat tervezett intézkedései nem érintik-e hátrányosan a mi érdekeinket? Nem forog-e fenn annak szükségessége, hogy a törvényjavaslat tervezete az erdőgazdaság érdekéből módosítást szenvedjen? Ne bővítessék-e ki olyan rendelkezésekkel, amik a belterjes erdőgazdaság életbeléptetése és sikeres fejlesztése céljából szükségessé mutatkoznak?

Kétségtelen, hogy hazai erdőgazdaságunk az eddiginél fokozottabb mérvű jövedelmezőséget csak úgy érhet el, csak akkor léphet minden irányban a belterjesebb és okszerű gazdálkodás terére, ha az erre a célra szükséges egyéb szükségleteken kívül még jó közlekedési eszközök s ezek között jó közutak is állanak rendelkezésére.

Ezek hálózatának sűrűségétől és jókarbantartásuktól nagy mértékben függ erdeink jövedelmezősége. Minden több kiadás, ami az utak járhatlansága miatt az erdei termékek szállításánál felmerül, az erdőgazdaság kárára megy, annak jövedelmezőségét csökkenti, mert végeredményben a tőár leszállítására vezet. Hát még mennyi kár származik abból, hogy a kevésbé értékes erdei termékeket kénytelen az erdőbirtokos erdejében kihasználatlanul visszahagyni az alkalmas szállítási eszközök hiánya miatt.

Ámbár a közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törvény-cikk életbeléptetése óta a közutak építése s fenntartása terén jelentékeny javulás észlelhető, mégis a hazánk erdőgazdaságát elsősorban és legnagyobb mértékben érdeklő községi közlekedési (viczinális) és községi közdülútaknál ez a javulás nagyon kis mértékben következett be. Az ország különböző részeiben szolgálván s megfordulván, alkalmam nyílt erről személyesen meggyőződni. De úgy vélem, hogy kartársaim legnagyobb része rendelkezik hasonló tapasztalatokkal. Az erdőbirtokos pedig elsősorban a községi közdülúutakra és a viczinális utakra van utalva az erdei termékek kiszállításánál; a törvényhatósági és állami utakat ellenben ritkán veszi igénybe, mert azok mentén legtöbb vidéken halad már vagy helyi érdekű, vagy állami vasut.

Saját személyes tapasztalataim alapján állithatom, hogy az általam ismert vidékeken a községi közlekedési (viczinális) utakat illetőleg alig történt egyéb intézkedés, mint az, hogy az 1890. évi I. t. cz. életbeléptetése után, rendszeren 4—6 évvel későbbben, megállapították több rendbeli határozat és felelbeszés után annak hálózatát, utiérdekelttségét, a hozzájárulás arányát és az utibizottságot. Ennél aztán igen gyakran nem is történt egyéb. A viczinális utvonal papíron megvolt ugyan, a valóságban pedig megmaradt a régi állapotában, vagyis az év legnagyobb részében jár-

hatlan volt. Ahol vagy az érdekeltség sürgetésére, vagy a járási főszolgabíró mint utbizottság elnökének erélyessége folytán történt is valami a viczinális utvonal javításának érdekében, az legfeljebb abból állott, hogy az uttestére a legközelebbi patak medréből porondos kavicsot hordtak, ami az esős időszak beálltával az alapozatlan uttestben csakhamar nyom nélkül eltűnt. Rendszeres utépítésről, utalapozásról, a meredek kapaszkodók levágásáról, az ellentétes irányú lejtők megszüntetéséről, a csapadék gondos levezetéséről azonban még ezeken az utvonalakon is csak ritka kivételes helyeken történt gondoskodás. A községi közdülők érdekében pedig még ennyi sem történt. Azok megmaradtak régi évszázados állapotukban, minék káros hatását észlelhetjük az erdőkön keresztülhaladó utaknál, melyek néha 30—40 m. széles sávot foglalnak el, tettek terméketlenné, hasznavehetetlenné az erdő testéből. Mindnyájunk előtt ismeretes ugyanis a fuvarosoknak az a megrögzött rossz szokása, hogy a feneketlen kátyuk miatt járhatatlanná vált rendes utnyomról a szomszédos, még keréknyom által fel nem vágott területre csapnak ki s ott törnek új utat.

Hogy milyen hátramaradás van a törvényhatósági, továbbá a községi közlekedési (viczinális) és a községi közdülőkutaknál, erre vonatkozólag pontos tájékoztató adatokat találunk az új törvényjavaslathoz szerkesztett terjedelmes indokolásban.

E szerint a törvényhatósági közutakból 1907. évben még 7940 kilométer maradt kiépítetlen állapotban (6. lap). A viczinális uthálózatból 1896. évben 13.000 kilométernél több volt kiépítve, de ez idő óta ezen uthálózat fejlődése teljesen megakadt, vagyis 11 év alatt semmivel sem haladt előre. (Törvényjavaslat indokolása 9. lap.) Legnagyobb elmaradás jelentkezik azonban a községi közdülőkutaknál, melynek kiterjedése 75.000 *km*, amiből azonban csak 1200 *km* van kiépítve. (Indokolás 14. és 15. lap.) Ez a visszamaradás annál feltűnőbbé válhat előttünk, ha figyelembe vesszük azt, hogy a községi közlekedési és községi közdülőkutakra a törvényjavaslat indokolásához tartozó 8. számú kimutatás szerint 1906. évben kerekszámban 6 millió korona községi közmunka, illetőleg annak váltságdíja fordított.

A közutak terén jelentkező nagymérvű hátramaradás indító okát abban találjuk meg, hogy az 1890. évi közuti törvény sem

az utak közigazgatásának hatékonyságát, sem az utak szükségleteire rendelt anyagi erő hasznosítását biztosítani nem tudta. (Indokolás 10. lap.) Másik hátrány az volt, hogy a törvény értelmében minden utvonálnak külön érdekeltége van, mely az érdekelt községekből és a kereskedelmi vagy iparvállalatokból alakul. Ez a széttagolás a munkaerő s kezelés és végrehajtás szétforgácsolását okozta, az érdekeltség elvének törvénybeiktatása csökkentette a kötelesség érzetét. Az utibizottságok ilyen közléstítmények kezelésére nem megfelelő hatóságok. (1. oldal.) Nem volt biztosítva sem az évi költségvetések elkészítése, kellő időben való megállapítása és végrehajtása s a törvényszerűen rendelkezésre bocsátott anyagi erők felhasználása sem. Ámbár az 1890. évi közuti törvény a törvényhatósági közutak szükségleteinek fedezésére fennállott országos közmunkát megszüntette, ugyanezen törvény a községi közmunkát a községi közlekedési és községi közutak céljaira újonnan rendszeresítette. Ez a közmunka azonban a fennforgó viszonyok közt kellően hasznosítható nem volt s annak jó része évről-évre felhasználatlanul maradt, egy szóval elkallódott. Egyik további hátránya ennek a rendszernek, hogy nem volt megállapítva az arány, amely szerint ez a közös erőforrás, a községi közmunka a két különböző osztályu közutakra elosztandó. Nem volt továbbá az sem megállapítva, hogy mennyi pótdadót vethetnek ki a községek a községi közlekedési közutak céljaira. Ezek az utak minden műszaki ellátás nélkül maradtak, mert azok műszaki szolgáltatásának ellátása céljából mérnöki állások nem szerveztettek. (13. oldal.)

Régen érzik és tudják mindazok, akik a közuti törvényekkel foglalkoznak, hogy közuti törvényünk gyökeres revízióra szorul. Az előterjesztett törvényjavaslat arra törekszik, hogy a hiányok lehető kiküszöbölésével és megfelelő új intézkedéseivel a magyar közuti ügy erőteljesebb előmenetelét biztosítsa. (U. o. 16. oldal.)

Örömmel üdvözölhetjük mi erdészek is ezt a törvényjavaslatot, mivel annak törvénynyé válása esetén remélhetjük, hogy hazai erdőgazdaságunk a szállítási eszközök javulásával az eddiginél fokozottabb mértékben fog fejlődni.

Attérek most már a 112 §-ból álló törvényjavaslat rövid ismertetésére, annak elsősorban az erdészetet érdeklő részekre terjeszkedve ki s azokat észrevételeimmel ellátva.

A 112 §-ból álló törvénytervezet az 1890. évi I. t.-cz.-ben megállapított állami, törvényhatósági, vasuti állomásokhoz vezető, továbbá a községi közlekedési (viczinális), a tisztán községi (köz-dülő), végül egyesek által közforgalom czéljaira létesített közutak helyett négy osztályba sorozza az e törvény hatálya alá jogerős határozattal fölvelt vagy jövőben fölveendő közutakat, úgy mint a) *állami közutak*; b) *törvényhatósági közutak*; c) *járási közutak*; d) *községi közutak*. Az *állami közutak* fontosabb közgazdasági góczpontokat érintő forgalmat bonyolítanak le. A *törvényhatósági közutak* rendszeren több járás forgalmi érdekeit szolgálják s a vármegyei központtal, fontosabb vasuti és hajóállomásokkal képeznek kapcsolatot stb. (2. §.) Ezen utakat a vármegyei törvényhatóság tartja fenn, amely a hozzátartozó törvényhatósági közutak kiépítéséről 6 évről 6 évre rendszeres utfejlesztési programot (6. §.) s azok építési, kezelési és fenntartási kiadásairól, valamint az ezek fedezésére szükséges bevételekről egymásután következő két évre költségelőirányzatot készít. (9. §.) Ebben a járási közutaknak úgy törvényhatósági, mint állami segélyezésére külön kiadási rovat alatt megfelelő összeg járásonként részletezve veendő fel. A törvényhatósági utak állami segélyezésben is részesíthetők. (9. §.) Ezenkívül ezen utak szükségleteinek fedezésére minden törvényhatóság utadót vet ki, melynek alapját a törvényhatóság területén a költségelőirányzat évében közigazgatásilag előírt állami föld-, ház- és keresetadó, a nyilvános számadásra kötelezett vállalatok és egyletek adója, a bányaadó, a tőkekamat- és járadékadó képezi és pedig a földtehermentesítési járulékkal együtt. Az általános jövedelmi pótagó kivetési alapot nem képez.

Az utadó kivetési kulcsa a fentebb jelzett állami egyenes adók 10⁰/₀-ánál kisebb és rendszerint azok 13⁰/₀-ánál nagyobb nem lehet. Ha a járási közutak kötelező segélyezése ezt szükségessé teszi, az utadó kivetési kulcsa 13⁰/₀-ig felemelendő, sőt még külön 2⁰/₀ is kivetendő. Utadóval rendszerint mindenki lakóhelyén rovandó meg, az idegen törvényhatóságban lakók pedig azon községben, melyben egyenes adójuk kivetetett. (10 §.)

Lényeges változás történt itt az 1890. évi törvénnyel szemben, amennyiben a külön érdekelttség révén a kereskedelmi és ipari vállalatok külön adóval nem rovandók meg, ami a törvényjavaslat indokolása szerint a hazai iparpártolás szempontjából nem lenne indokolt.

A 11. §. az utadó alól való mentességeket sorolja fel.

A végérvényesen kivetett törvényhatósági utadó részben vagy egészben való elengedésének csak különös figyelmet érdeklő esetekben van helye. (12. §.)

A *járási közutak* az eddigi viczinális utakat helyettesítik s egy közigazgatási járás több községének forgalmi érdekeit elégítik ki. Ezekhez tartoznak a *gyógyfürdőkhoz* vezető közutak is.

A *községi közutak* egy község határában vagy legfeljebb a szomszédos községgel való érintkezésben bonyolítják le a közforgalmat, melyeknek fenntartása az egész községnek, vagy legalább a községhatár jelentékeny részének érdekében áll.

A *közutakat a fő, helyi és gazdasági vasutak, továbbá gőzhajók közforgalmi állomásaival összekötő utak* (44. §.) azon közutaknak képezik tartozékát, melyekből kiágaznak.

Az *egyesekek, társaságok vagy szövetkezetek által a közforgalom céljaira létesített közutak* (44. §.) nyilvántartása azon közutak osztályában eszközlendő, amelyekből azok kiágaznak. (2. §.)

A járási közutak hálózatát, valamint egyes utvonalaknak ezen hálózatba való felvételét, vagy abból való kihagyását a járási érdekelttség javaslata alapján a törvényhatósági közgyűlés állapítja meg, melynek határozata döntés végett a kereskedelemügyi miniszterhez terjesztendő fel. (22. §.)

A járási érdekelttség a járási közutak kiépítéséről és szükség-szerű átépítéséről 6 évről 6 évre rendszeres utfejlesztési programot készít, amely első alkalommal 3 hatéves időszakra, tehát 18 évi időtartamra szerkesztendő. (23. §.)

Az államépítészeti hivatal főnökének meghallgatásával a járási utibizottság elnöke a járási mérnökkel és a járási számvevővel 2 évenként költségelőirányzatot készít a járási közutak építési, fenntartási és kezelési kiadásairól s az azok fedezésére szükséges bevételekről s azt a járási érdekeltséggel letárgyaltatja. (24. §.)

A járási és községi utak szükségleteire az összes vármegyei

törvényhatóságok a 10. §. alapján megállapított törvényhatósági utadóval azonos alapon álló s azzal teljesen egyenértékű utadót vetnek ki, mely utadónak 75⁰/₀-a a járási közutak, 25⁰/₀-a pedig a községi közutak szükségleteire fordítandó.

Járási és községi utadóját felerészben mindenki készpénzben, másik felerészét pedig mindenki saját választása szerint vagy készpénzben, vagy természetbeni munkában szakmány szerint — tehát nem mint eddig: munkanapokban — tartozik leróni. Az így leosztható természetbeni munka legkisebb mennyisége *egy kézi, illetőleg egy igás munkanap.* (25. és 26. §.)

Amint látjuk, a törvényjavaslat értelmében az adózók vármegyei és községi utadók fejében a jövőben állami adójuknak $2 \times 13 + 2 =$ összesen 28⁰/₀-ával, sőt a 40. §. értelmében még ezen felül esetleg községi pótagadóval is terhelhetők meg, az eddigi törvény értelmében a legtöbb vármegyében fizetett 10⁰/₀-os utadóval szemben. Ne téveszszük azonban szem elől, hogy olyan vármegyékben, ahol a viczinális utak fejlesztésével, kiépítésével törődtek, ezek építési és fenntartási költségeihez érdekeltsége révén adója arányában rendszeren a legmagasabb ⁰/₀-kal járult az erdőbirtokos. Ez a hozzájárulás sok esetben 50—75⁰/₀-ot tett ki, amit rendszeren be is hajtottak, míg az utiérdekeltség legnagyobb része ritka esetben róttá le teljes mértékben a rá kiszabott és természetben közmunka gyanánt ledolgozandó hozzájárulást. Ezt a megterhelést az erdőbirtokos — nézetem szerint — magára vállalhatja abban a reményben, hogy a nagyobb mértékű megadózta-
tás révén az érdekköréhez tartozó utak állapotában lényeges javulás fog beállani s idővel az erdei termékek kiszállítására az év bármely szakában járható utak fognak rendelkezésére állani.

Az 1890. évi I. t.-cz. alapján a viczinális utak érdekeltségét megállapító határozatok értelmében az erdőbirtokos hozzájárulását faanyagokban is leróhatta készpénz helyett. A mostani törvényjavaslatban erre vonatkozólag nincsen intézkedés felvéve, remélünk tehát azonban, hogy a törvény végrehajtásánál annak idején az erdőbirtokossal szemben az eddigihez hasonló eljárás fog gyakoroltatni.

A járási közutak szükségleteinek fedezésére szolgálnak: *a)* a járási és a községi utadó 75⁰/₀-a; *b)* az állam és a törvényható-

ságok által nyújtott segélyek; *c)* egyéb bevételek. (27. §.) A törvényhatósági segély az egyenes adók 2⁰/₀-ánál magasabb nem lehet. (28. §.) A járási utalap bevételeiről és kiadásairól a járási utbizottság zárószámadást készít. (29. §.) A járási közutak építését stb. a járási érdekeltég és az ennek kebeléből alakuló járási utbizottság intézi. (30. §.) A járási műszaki teendőket a járások által szervezett mérnöki állásokra a főispán által kinevezett mérnökök, esetleg kirendelt állami mérnökök látják el. A járási mérnök ugy a járás közuti, mint műszaki ügyeiben a járási főszolgabíró rendelkezésére áll. (Ezt nem tartom helyes intézkedésnek, mert így aztán a mérnök sok esetben nem érvényesítheti teljes mértékben műszaki tudását a főszolgabíróval szemben.)

A szomszédos járások közutaik kiépítése, fenntartása és kezelése céljából egyesülhetnek. (36. §.)

A járási közutak közigazgatásának ellenőrzése és felügyelete a közigazgatási bizottság feladata, mely erre a célra közuti tudósítót biz meg. Ennek feladata: *a)* az ügykörébe tartozó községek területén fekvő járási utak kezeléséről, az építkezés előrehaladásáról a vármegye közigazgatási bizottságának koronként jelentést tenni; *b)* bármely észlelt hiányra a főszolgabíró figyelmettni s erről a közigazgatási bizottságot is értesíteni. (38. §.)

A községi közutak hálózatát, valamint az egyes utvonalaknak a hálózatba való felvételét, illetőleg abból való kihagyását, a községi (rendezett tanácsu város) képviselőtestületének közgyűlése állapítja meg. Ennek határozata a törvényhatóság közgyűlése elé terjesztendő, melynek határozata ellen a m. kir. közigazgatási bírósághoz van panasznak helye. (39. §.)

Az uthálózat megállapítása az erdőbirtok érdekében nagyon fontos feladatot ró ránk erdészekre. Arra kell törekednünk ugyanis, hogy a községi uthálózat lehetőleg az erdőbirtok határáig állapíttassék meg. Ezt az erdőbirtokra rovandó magas utadó (28⁰/₀) révén joggal kívánhatjuk. Igaz ugyan, hogy az erdőtörvény 178. és 179. §-a alapján az erdő határa és a legközelebbi mezei közös dűlőut végéig szükséges ut kiépítéséhez igénybe veendő területet megszerezheti az erdőbirtokos, de a legtöbb esetben körülményes és költséges eljárással és aránytalanul nagy áldozatok árán.

Ezt a kívánalmat az erdőbirtok érdekében annyival inkább

jogosultnak és méltányosnak tartom, mivel a földmivelésügyi m. kir. miniszter 1906. évi 39481. számú határozatával kimondotta, hogy új mezei közös dűlőut létesítése iránti kérelem nem utasítható el azon a czímen, hogy csupán néhány vagy *egyetlen birtokos* érdekeltsége folytán közérdek fenn nem forog, hanem ilyen kérelem teljesítendő mindazon esetekben, amidőn *a)* beigazolást nyer, hogy a kérelmező birtokosság birtokához alkalmas út hiányában gazdasági érdekeinek veszélyeztetése nélkül tényleg nem járhat, s *b)* az érdekeltség az út költségeit elvállalta. De közérdekű az erdőig vezető út kiépítése már azért is, mert rendszeren az illető község lakosainak nyújt az erdei termékek kiszállítása jó keresetet s az ő érdekük is, hogy igás állataik jó utakon járjanak és kiméltessenek.

A községi közutak építéséről, kezeléséről és fenntartásáról azon község köteles gondoskodni, amelynek területén az utvonal van. Erre a célra szolgál: *a)* a járási utadónak a község részére átutalt hányada; *b)* a közuti természetű alapok jövedelmei; *c)* a községi közutakon a község által esetleg gyakorolt út- vagy hidvám jövedelme; *d)* egyéb bevételek. A még fedezetlenül maradó szükségletéről a község költségvetésében tartozik gondoskodni pótdadó útján is. (40. §.)

A községi közutak közigazgatása a községi előljáróság feladatát képezi. Ennek intézkedései ellen a főszolgabíróhoz, rendezett tanácsú városokban a városi tanácshoz s ezeké ellen a közigazgatási bizottsághoz lehet felebbezni. (42. §.) Az ellenőrzést a főszolgabíró, illetve a polgármester gyakorolják. (43. §.)

A közuti területek igénybe vehetők:

1. *Közérdekből:* *a)* alsóbbrendű vasutak építésére; *b)* az 1888. évi XXXI. t.-cikkben szabályozott közhasználatu távirda, távbeszélő és egyéb villamos berendezések céljaira; *c)* egyéb közérdekű távirda és távbeszélő berendezések elhelyezésére.

2. *Magánérdekből.* A közutak és tartozékainak szorosab értelemben vett magán-célú csatorna-, légszesz-, viz-, csővezetékek és villanyvezetékek, átereszek, hidak, más hasonló intézmények részére történő igénybevétele csak abban az esetben engedhető meg, ha azok előállítása a közut igénybevétele nélkül aránytalanul nagy kiadással járna. (54. §.)

Kizárólag saját céljaira és saját területén komp- vagy ladikjáratot bárki hatósági engedély nélkül állíthat fel, ha az átkeléshez kötélvetéket nem használ és ha azokat nem hajózható, tuta-
józható, vagy szabályozás alatt lévő vízfolyáson létesíti. Ha az illető vízfolyáson fausztatás volna üzemben, a komp- vagy ladikjárat csak oly módon létesíthető, hogy ezáltal a fausztatás ne gátoltassék. (55. §.)

Az 1894. évi XII. t.-cz. rendelkezései alá tartozó mezei közös dűlőutak, továbbá a bányautak, az 1879. évi XXXI. t.-cikkkben érintett erdei utak, valamint az 1885. évi XXIII. t.-cikkkben tárgyalt vontató utak, nemkülönben az összes magánutak a jelen törvény hatálya alá nem tartoznak. (50. §.)

A közutakon és tartozékain fákat csak az utfenntartó ültethet. A fásítás kötelező. (78. §.)

Az erdőben átvonuló közutak mentén, az utárkok külső széleitől kezdődőleg, a közut mindkét oldalán 10—10 méternyi szabad tér hagyandó és azon belül faültetés csakis az utrészü biztosítása és vizmosás elleni védekezés céljából eszközölhető. Az ezen területen még található erdőrészek utfenntartó kívánságára 5 év alatt kivágandók. (79. §.)

Ámbár ez a rendelkezés a még érvényben levő 1890. évi I. t.-cikkkben is meg volt, azt az erdőbirtokra sok esetben hátrányosnak tartom, másrészt nem látom be annak feltétlen szükségességét az ut érdekében sem. Az így letarolt, tiszta utpászta az erdőbirtokosra ugyszólván teljesen hasznavehetetlen területté válik, amely csak a vándorczigányoknak jó lovaikat legeltetni, ottan sátort ütni, tüzelni, ahonnét aztán a tűz könnyen átharapózik a szomszédos erdőrészekbe. Sok helyen ennek a rendelkezésnek végrehajtása nézetem szerint az erdőtörvény 2. §-ával is ellenkeznek.

A közutak mellett sövények, kerítések s épületek a közut ár-
kának külső szélétől $\frac{1}{2}$ m. távolságnál közelebb nem létesíthetők. (79. §.)

A közutak mellett kő-, kavics-, föld- vagy homokbányák csak hatósági engedéllyel nyithatók és tarthatók üzemben (80. §.)

A közutak és tartozékaik épségének biztosítása érdekében tiltott cselekmények közé tartozik azoknak egészben vagy részben való akár ideiglenes elfoglalása, bármily célból történjék is az. (85. §.)

Ennek a cselekménynek elkövetője a 91. §. 3. pontja értelmében 200 koronáig terjedhető pénzbüntetéssel sujtandó.

Az utpályának s tartozékainak fenntartása érdekében tiltva van az utpályára és padkára bármily anyagnak a szomszédos területekről vagy máshonnan való kihordása, áthányása, szállfáknak, fatörzseknek stb. akár elő-taligával, akár anélkül az utpályán, vagy az oldalaikokon való átesusztatása vagy vontatása. Ez az utrendőri kihágás 91. §. 1. pontja szerint 50 koronáig terjedhető pénzbüntetéssel sujtandó.

Ez a két tilalom az erdőbirtokost és a fatermelőt nagyon közelről érinti, mert erdős-hegyes vidéken, szűk völgyekben haladó utak mentén ritkán áll mindenütt rendelkezésre olyan alkalmas terület, amelyen a szomszédos erdőbirtokról kitermelt faanyag közelítésénél az elfuvarozásig ideiglenesen lerakható lenne. Ilyen helyeken kényszerítve vagyunk az utak széleit ideiglenesen igénybevenni, amire tudomásom szerint némelyik vármegyében az államépítészeti hivatal szakvéleménye alapján a járási főszolgabíró több esetben adott engedélyt. Ez a szigorú tilalom módosítandó lenne tehát véleményem szerint olyan értelemben, hogy az utak ideiglenes használatára azonban az államépítészeti hivatal meghallgatásával felek indokolt kérelmére a járási főszolgabíró adhat engedélyt, amelyben az ideiglenes használat és igénybevétel tartama megszabandó lenne.

A járóművekkel való átjárás céljából a közutak árkait betönni, elgátolni vagy az utpadkát leásni tilos. (88. §.)

A hajózható és tutajozható folyókon a kompok éjjel fehérfényű világítással látandók el; továbbá a hosszkötelet használó komp, ha vízi járómű közeledik, tartozik arra az oldalra menni, amelyen azok közlekedését nem gátolja; a keresztkötelet használó komp pedig tartozik a kötelet leereszteni, amiért semmi díj sem szedhető. (89. §.)

A felnyitható hidak tulajdonosai vagy kezelői kötelesek a hidat a hajók és a talpfák (tutajok értendő) átbocsátása céljából naponként kétszer a hatóság által megállapítandó időben díjtalanul kinyitni. (89. §.)

Minden törvényhatóság köteles e törvény életbeléptetésétől számított második év végéig uthálózatát újból megállapítani.

(102. §.) A járási közutak hálózata a törvényhatósági közut revíziójával egyidejűleg állapítandó meg a törvényhatósági bizottsági közgyűlés által. (103. §.)

A községi közutak hálózata a törvényhatósági és járási közutak hálózatainak jogerős megállapítását követő két (2) éven belül minden község részéről megállapítandó. Addig is, míg ez megtörtént, a községi közutak hálózatát azon közutak képezik, amelyek az 1890. évi I. t.-cz. alapján mint községi (közdülő) közutak jogerősen megállapítva lettek. (106. §.)

A vasuti hozzájáró közutak a jelen törvény életbelépésének napjától számított harmadik hónap végéig ama hatóságok által veendő át kezelésbe, amelyek illetékesek azon közutakat kezelni, amelyekből a vasuti hozzájáró utak kiágaznak. (107. §)

E törvény életbeléptének napját a kereskedelemügyi miniszter határozza meg, ki annak a belügy-, a pénzügy-, az igazságügy- és a földmivelésügyi miniszterekkel egyetértő végrehajtásával megbíztatik. (112. §.)



A földadókataszternek a mivelési ágváltozásokkal kapcsolatos kiigazításáról.

Irta: Nagy Károly m. kir. erdőtanácsos.

Az 1909. évi V. törvénycikk, amelyet az „Erdészeti Lapok“ 11. füzetében ismertettem, a tényleges mivelési ágakban újabban beállott változások kiigazítását elsősorban a községi előljáróságok feladatává teszi. Az idézett törvénynek erre vonatkozó szakaszai és rendelkezései azonban olyan hézagosak, hogy azokból a kiigazítás körül követendő eljárásról sem a községi előljáróság, sem az érdekelt birtokosok nem szerezhetnek teljes utbaigazítást. Nevezetesen nem nyújt a törvény a felől tájékozódást, hogy ha a birtokos a községi előljáróság által foganatosítandó kiigazításokkal nem lenne megelégedve, mi módon kereshet a helytelennek vélt kiigazítás ellen orvoslást.

Ugylátszik, hogy a törvény eme hiányosságának pótlása végett adta ki a pénzügyminiszter folyó évi 1909. sz. a.: „Utastás