

ERDÉSZETI LAPOK

AZ ORSZÁGOS ERDÉSZETI EGYESÜLET

LI. ÉVF.

KÖZLÖNYE

23. 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 árt járathatják.

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

☞ A lap irányával nem ellenkező hirdetések mérsékelt díjért közöltnék. ☜

(Telefon: 37—22.)

A nyugdíjtörvény ügye.

(B. K.) Az állami erdőtisztek aggodó figyelemmel kísérték utóbbi időben az új nyugdíjtörvényjavaslat ügyének fejlődését, vajjon azok a sérelmek, amelyek benne mintegy meglepetésszerűen foglaltattak, s amelyekkel lapunk f. é. 20. számában foglalkoztunk, orvoslást nyernek-e a javaslat további tárgyalása során? Immár megnyugvással állapíthatjuk meg, hogy az állami erdőtisztekre vonatkozó kedvezőtlen rendelkezések orvoslást nyertek, hála annak, hogy az Országos Erdészeti Egyesület elnöke, báró *Tallián Béla* a pénzügyi bizottságnak múlt hó 26-án és 27-én tartott ülésében nagysúlyu szavával szállt sikra az erdőtisztek és erdészeti altisztek érdekében, kiknek ügyét gróf *Serényi Béla* földmivelésügyi miniszter is teljesen magáévá tette volt.

A pénzügyi bizottságban báró *Tallián Béla* úgy az általános, mint a részletes tárgyalás során felszólalván, a javaslatot örömmel üdvözli s az erdészeti tisztviselők és altisztek érdekében a következő kérelmet terjesztette elő: A javaslat 11. §-a olykép módosíttassék, hogy a négy évi főiskolai tanulmány elvégzése helyett három évi tanulmány elvégzése vétessék alapul s egyuttal adassék mód arra a paragrafus megváltoztatásával, hogy az erdészek ne csak saját fő-

iskolai képzettségüknek megfelelő szakkörrel legyenek megbízhatók, hanem ezzel rokonműködési körrel is; továbbá kéri a minisztert, hogy a 11. § hatályát terjeszsze ki az erdészethél alkalmazott altiszti és őrszemélyzetre is, amely fásasztó, a vadorzókkal és fatolvajokkal való küzdelemben pedig gyakran egyuttal életveszélyes szolgálatot teljesít. A rövidebb szolgálati időt teljesen indokolják az egybegyűjtött statisztikai adatok, melyek szerint a kincstári erdőknél 1892—1911. években az erdőőri személyzetből, melynek létszáma átlag 1064 volt, 275-en haltak meg és 392-en mentek nyugdíjba, utóbbiak közül 232-en (59%) a 40. szolgálati év betöltése előtt. Az erdészeti altisztek (erdőőrök) átlagos szolgálati ideje nem több, mint 32 év.

Végül, miután a 13. §-ban a gyakornoki és gyakornokjelölti kifejezés nem jelöli meg *expressis verbis* az ezekkel teljesen egyenlő kategóriájú erdészeti műszaki díjnokokat, kéri, hogy a miniszter ez irányu megnyugtató kijelentést tegyen.

A pénzügyminiszter válaszában az erdőtisztek 35 évi szolgálati idejére vonatkozó javaslatához hozzájárult s a műszaki díjnoki évek beszámításának kérdését — báró Tallián felszólalásának értelmében — adminisztratív uton is elintézhetőnek mondotta, ellenben nem járult hozzá ahhoz, hogy az erdészeti altiszti személyzet is részesüljön a 35 évi szolgálat kedvezményében.

Az állami erdőtiszti kar őszinte örömmel és hálával fogadhatja a kérdés reávonatkozó részének elintézését, hiszen a 35 éves szolgálati idő általános alkalmazásán kívül a műszaki díjnoki évek beszámításának kérdése is remélhetőleg teljesen megnyugtató elintézését nyer s értesülésünk szerint nincs elejtve azon tárgyalások fonala sem, amelyek célja egyes tisztviselők régi vármegyei szolgálati idejének beszámítását szintén adminisztratív uton rendezni.

Ellenben sajnálattal fogadjuk, hogy az erdészeti altisztek szolgálati ideje a régi marad. Az erdészeti altisztek az új nyugdíjtörvénnyel a multtal szemben igen sokat nyernek ugyan, mégis teljesen méltányosnak tartottuk volna, ha ezenfelül szolgálati idejük is 35 évben állapítottatott volna meg. Ennek érdekében minden lehető megtörtént s ha a pénzügyminiszter ur mégis elzárkózott e kívánság teljesítése elől, ugy ezt annak véljük tulajdonithatni, hogy sokkal nagyobb létszámú altiszti csoportok is hasonló kívánsággal léptek fel.

Bosznia és Hercegovina erdei vasutai.

Közlő: *Sztehlo Gyula*, a boszniai és hercegovinai országos kormány erdőigazgatóságának építő főmérnöke. (Folytatás.)

A gostoviévölgyi erdei vasutak.

A boszniai és hercegovinai vasutaknak zavidovići állomásából még egy másik erdei vasut indul ki, mely a „*Gregersen'sche Waldindustrie Aktien-Gesellschaft*“ cég tulajdonát képezi és gostoviévölgyi erdei vasutak neve alatt ismeretes.

E vasutak *fővonala* a cégnek Zavidovićen levő fűrésztelepéről indul ki, csatlakozólag az országos vasutak állomásához és áthidalva a Boszna folyót, a Gostović és Sadjevica völgyének hol jobb-, hol balpartján vezet 34,3 *km* hosszúságban.

A vonal eleinte mint görpálya épült és csak az 1901-ik év augusztus hava óta gőzüzemű. Ezen okból és az uralkodó terepviszonyok miatt a pálya sok helyen aránylag merész emelkedésű és irányu; legnagyobb emelkedése mintegy 40‰ és legkisebb sugara 25 *m* volt. Tekintettel azonban ezen szélső határokkal járó nagyobb fentartási költségekre és üzemi nehézségekre, szükségessé vált a vonal emelkedési és irányviszonyait a mozdonyjáratu gőzüzemnek megfelelően átalakítani. Ezt az évek folyamán korrekciók építése által és a pályafentartás keretében meg is tette a cég, úgy hogy a vonal ez idő szerint teljesen megfelel céljának és azon a Gostović patak völgyéhez eső erdőségekből termelt fának kiszállítása akadálytalanul és biztosan keresztülvihető.

A pálya *nyoma* majdnem mindenütt követi a víz folyását és szintje a vízszintjétől átlag 5 *m* magasságban vezet, jóllehet néhol eléri a 15 *m*-es magasságot is. A Gostović patak nagyobb emelkedésű szakaszaiban a vonal a völgynek egész szélességében fektetett erős ivekkel és áthidalásokkal foganatosított kifejlődésekben is vezet.

Az *alépitmény* szilárdan van megépítve, a koronaszélesség 2,80—3,20 *m* és e szélesség a terep viszonyaihoz, azaz a pálya szintjének a völgy szintjétől való magasságához alkalmazkodik.

Az *átereszek és hidak* az erdei vasutaknál szokásos szabványok szerint épültek és fából valók. A hidak többnyire gerendatartósak, de nagyobb nyílásoknál függőszerkezetek, sőt kombinált függő-

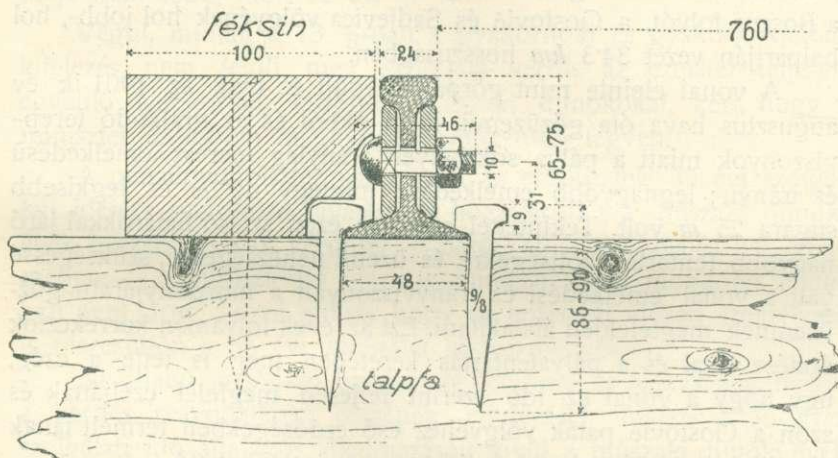
és feszítőszerkezetekkel is találkozunk. Vashíd csak egy van a fővonalon és pedig a Boszna folyón át a pálya kezdeténél.

Említésre méltó állomások vagy egyéb *magasépítmények* nincsenek a vonal mentén. A mozdonyoknak vízzel való ellátása végezt egyszerű vízállomásokról gondoskodva van, a mozdonyoszint pedig a zavidoviéi fűrésztelep mellett van felállítva.

A *pályaviszonyok* az erdei vasutaknál divó viszonyoknak teljesen megfelelők, távbeszélő a vonal mentén nincs.

A fővonalról a következő *mellékvonalak* ágaznak el:

a *tribušnicai* mellékvonal, mely a fővonal 16·0 *km*-énél jobbra ágazik el és 4·5 *km* hosszú;



1. ábra. Gostovicsvölgyi vasutak. Féksinnel ellátott gördülő pálya.

a 14 *km* hosszú *suchai* vonal, mely a fővonal 18·2 *km*-énél jobbra ágazik el;

a *botaněicai* mellékvonal, melynek hossza 2·6 *km* és a fővonal 20·3 kilométerénél jobbra ágazik el, és végül

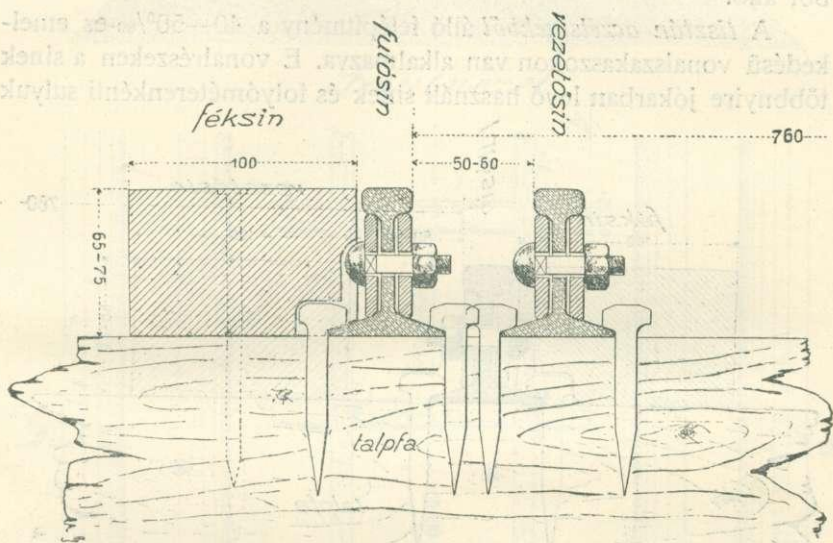
a 2·6 *km* hosszú és a fővonal 23·0 *km*-énél jobbra elágazó *lužnicai* mellékvonal.

Ha ezekhez még hozzávesszük az 1·8 *km* hosszú *rakodóvágányokat* (a fűrésztelepen levő vágányok nélkül) úgy a mellékvonalak hossza 25·5 kilométert tesz ki.

E *mellékvonalak pályaviszonyai* sokban eltérnek a fővonalétól

és pedig aszerint, amint azt a terepviszonyok megkívánják és amint azokon a forgalom gőzüzemű mozdonyjáratokkal vagy állati és gravitációs erővel (görpálya) lesz fentartva. Tekintettel a rövidebb üzemi időre, ezek a mellékvonalak könnyebben is vannak megépítve.

A görpályáknál a legkisebb görbületi sugár 20 méter és a legnagyobb emelkedés eléri a $120^0/00$ -et is. Ezek a legnagyobb emelkedésű szakaszok azonban csak rövidek és csak ott fordul-



2. ábra. Goslovicsvölgyi vasutak. Fából való féksinnel és acél-vezetősinnel ellátott gördülő pálya.

nak elő, ahol a terepviszonyok kisebb emelkedéseket nem engedtek meg és ahol az ezen szakaszok előtti és következő vonalrészek jóval kisebb emelkedésűek. Hogy ezeken a nagyemelkedésű szakaszokon a gravitációs forgalom mégis biztosan lebonyolítható, az a forgalmi eszközök jó kivitelén kívül főleg csak az alkalmazott felépítmény segítségével lehetséges.

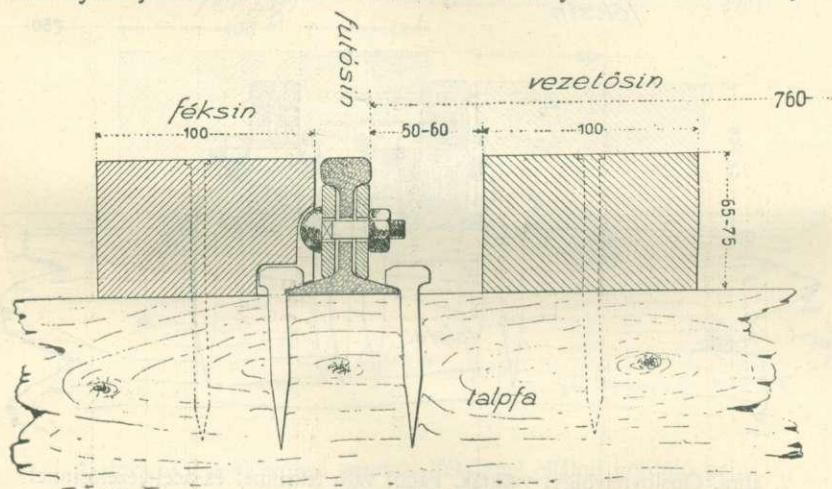
A gostovicsvölgyi erdei vasutak *felépítménye* 760 mm nyomtávú és igen különböző.

A *fővonalon* és a mozdonyjáratu mellékvonalakon a sinek aczélból valók és folyóméterenként 9,3 kg súlyúak és csak egyszerű

lapos hevederekkel vannak egymáshoz erősítve. Alátételemezek nincsenek. A $13/20$ cm erős talpfák hossza $1\cdot40$ — $1\cdot60$, a legnagyobb talpfáköz 65 cm, a kavicságy vastagsága 25 — 30 cm. A zavidoviéi fűrésztelepen lévő vágányok felépítménye folyóméterenként 13 — 14 kg sulyu sinekből való.

A görpályákon a felépítmény háromféle és pedig tisztán acélsinekből való, acél- és fasinekből való és végül tisztán fasinekből álló.

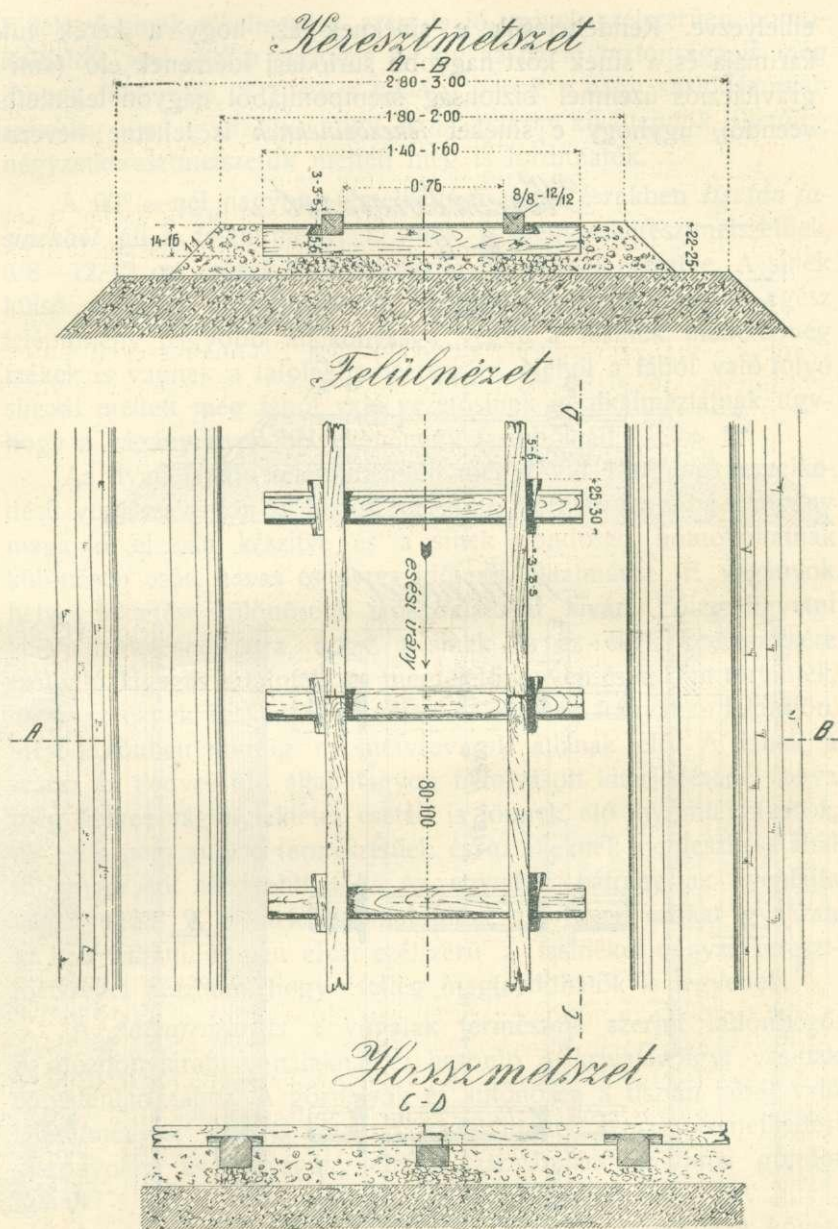
A tisztán acélsinekből álló felépítmény a 40 — 50 ‰-es emelkedésű vonalszakaszokon van alkalmazva. E vonalrészeken a sinek többnyire jókarban levő használt sinek és folyóméterenkénti sulyuk



3. ábra. Gostovicsvölgyi vasutak. Fából való fék és vezetősín.

leginkább 7 kg s csak elvéve vannak nehezebbek is elhelyezve. A felépítmény különben egészen hasonló a mozdonyjáratu mellékvonalak felépítményéhez.

Az 50 — 90 ‰-es emelkedésű pályaszakaszokban a felépítmény acél- vagy fasinekből áll. A fasinek rendszeren bükkfából valók és az acélsinek külső széléhez illesztve, a talpfákra rá vannak szögezve. Ezen $8/8$ — $12/12$ cm erős fasinek az emelkedés mértékéhez és az ívsugarak nagyságához képest vagy mindkét sinszál egész hosszában, vagy csak egy sinszál hosszában, vagy pedig végül váltokozva hol az ív belső, hol pedig az ív külső sinszálánál vannak



4. ábra. Gosztovicsvölgyi vasutak. Egyszerű fasínes gördülő pálya.

E fékező sinek alkalmazása azért is jó, mivel czélszerűen homokoltathók, ami által a surlódás és így az üzem biztonsága is még jobban fokozható. A *fasinek kopása* persze a nagy surlódás miatt aránylag igen gyors, úgyhogy azok gyakran kiváltandók, illetőleg négyzetkeresztmetszetük mellett meg is fordíthatók.

A 90°₀₀-nél nagyobb emelkedésű vonalrészekben *tisztán fasinékből* áll a felépítmény. E sinek is négyzetkeresztmetszetűek, 8/8—12/12 *cm* erősek és a talpfákba bē vannak eresztve. A sinek külső széleinél a nyomtávnak biztosabb betartása és az egész felépítmény nagyobb állékonysága végett a fasinékek mellett még faékek is vannak a talpfákba beeresztve. Néhol a fából való folyó sinszál mellett még fából való vezetősinek is alkalmaztatnak, úgyhogy a vágány ilyen helyeken négy fasinékből áll.

Az ilyen fajtájú felépítményen még rövid 120°₀₀-es emelkedésű vonalszakaszon is biztos forgalom tartható fenn, ha a vágány maga jól el van készítve és a sinek gondosan homokoltatnak különösen esős, havas és deres időjárás alkalmával. E vágányok helyes fektetése különösebb tapasztalatokat kíván. Főleg ügyelni kell a fektetésnél arra, hogy a sinek és az ékek beeresztésére szolgáló kivágás a talpfákban megfelelő legyen és akként történjék, hogy az ékek keskenyebb része a pálya esési irányában feküdjön, mert különben mindig nyomtávzavarok állanak elő. A fának a száraz és nedves idő által nagyon befolyásolt kiterjedésénél fogva még helyes vágányfektetés esetén is jönnek elő nyomtávzavarok, de ezek nem súlyos természetűek és az ékeknek megfeszítése által többnyire jól kiegyelíthetők. Az egyedüli hátrány az ilyenfajta vágányoknál a fasinékek gyors kopása, úgyhogy azokat gyakran ki kell váltani. Éppen ezért czélszerű a fasinékeket négyzetkeresztmetszettel készíteni, hogy esetleg megfordíthatók is legyenek.

A *pályafentartás* a vonalak természete szerint különböző. A mozdonyjáratu vonaloknál ez hasonló a krivajavölgyi vasutak pályafentartásához. A görpályák és különösen a tisztán fából való felépítmények fentartása azonban, tekintettel a nagy emelkedési viszonyokra és a vágány eltérő szabványára, különös gondot igényel s úgy az a rendesnél nagyobb költségekkel is jár.

Az összes vonalakon közlekedő *forgalmi eszközök* a következők:

1 drb. kéttengelyű Krausz-féle 20 lóerős és 7·7 t szolgálati súlylál biró mozdony,

1 drb. háromtengelyű 50 lóerős és 11 t szolgálati súlylál biró mozdony, mely az aradi vagongyárból került ki,

1 drb. 70 lóerős és 12·5 tonna szolgálati súlylál biró mozdony, melyet a magy. kir. államvasutak gépgyára készített,

54 drb. 1380 kg. súlyu fékes és forgózsámolyos trukk 5 tonna raksúlylál,

54 drb. 1170 kg. súlyu féknélküli forgózsámolyos trukk 5 tonna raksúlylál,

5 drb. egyenként két forgózsámolyos trukkból álló négytengelyű kocsi 0·60 m magas oldalfalakkal és 7 tonna raksúlylál,

2 drb. egyenként két forgózsámolyos trukkból álló négytengelyű kocsi 0·40 m magas oldalfalakkal és 5 tonna raksúlylál, és 1 drb. kéttengelyű személyszállító kocsi.

A mozdonyok aránylag igen nagy teljesítőképességűek, a trukkok vasból valók és erős szerkezetűek, a személyszállító kocsi könnyebb szerkezetű, de azért egészen biztos járatu. Ezenkívül vannak még megfelelő számú egyszerűbb hajtányok és pályakocsik is.

Üzemileg a gostoviévolgyi vasutak *három csoportra* oszthatók és pedig olyanokra,

amelyeken a forgalom mindkét irányban (felfelé és lefelé) gőzüzemű mozdonyjáratokkal,

amelyeken a forgalom felfelé gőzüzemű mozdonyjáratokkal és lefelé gravitációval, és végül

amelyeken a forgalom felfelé állati erővel és lefelé gravitációval bonyolódik le.

Az üzemnek ezen különfélesége az emelkedési viszonyokra vezethető vissza. Ott, ahol nem tulságosak az emelkedések, mozdonyjáratokkal való gőzüzem van bevezetve; ahol az emelkedések azonban nagyobbak, ott részben gőz-, részben gravitációs üzem, s ahol nagyok az emelkedések, ott állati és gravitációs üzem van. Daczára ennek, az üzem mégis egységesnek mondható, mivel ugyanazon kocsik, amelyek a mozdonyjáratu vonalakon közlekednek, a görpályákra is átmennek.

Tény ugyan, hogy a nagyemelkedésű és tisztán fasinokkal

épített görpályákon az üres trukkoknak fölfelé való szállítása igen nehézkes és költséges, de e vonalszakaszok többnyire nem nagyon hosszúak, úgyhogy azokon az állati erővel foganatosított fölfelé való szállítás még mindig kifizeti magát. Az üres trukkokat lovak vontatják. Eleinte belföldi lóállományt használt a cég, de ez nem felelt meg teljesen a követelményeknek s nem is volt gazdaságos. Ma a cég csak igen erős szlávóniai, illetve mecklenburgi fajtájú lovakat tart s a tapasztalat megmutatta, hogy a gostoviévölgyi nehéz viszonyu görpályákat csakis ilyen fajtájú lovakkal lehet *gazdaságosan* üzemben tartani. A lovak tartására nagy gondot kell fordítani, mert a lóállományban aránylag igen nagy tőke rejlik, amely csak akkor fogja a kellő kamatot meghozni, ha lovak jól tartatnak s így azok értéke nem tulságosan gyorsan csökken.

A *vasúti üzem* üzemvezetőre van bízva, aki a kormánynak személyesen felelős a forgalom biztos lebonyolításáért, de különben a cégnek alkalmazottja és Zavidoviéon székel.

A *vonatok* nem közlekednek rendes menetrend szerint, hanem csak a szükségelendő famennyiséghez képest. A megengedett legnagyobb vonatsebesség óránként 12 kilométer. Idegen személyek szállítása a vonalon tilos.

A gostoviévölgyi vasutak évenként 75 ezer köbméter hasznofát, 5 ezer ürméter tüzfát és 600 tonna árut (többnyire élelmszereket) szállítanak.

Az *üzemi költségek* valamivel nagyobbak, mint a krwajavölgyi vasutakon.

Az usoravölgyi erdei vasutak.

Tekintettel arra, hogy ezen vasutak az Erdészeti Lapok 1911-ik évi X. számú füzetében részletesen tárgyalattak, a következőkben csak az azóta megváltozott viszonyokat fogjuk ismertetni.

I. Vonalhosszak.

1. *Kincstári vonal*: a gőzüzemü usora-pribiniéi fővonal 40-48 km

2. A boszniai faértékesítő r.-t. tulajdonát képező vonalak:

a) Gőzüzemű fővonalak:

Teslié-Blatnica	230 km
Blatnica-Okrugla	20 "
Blatnica-Jezero-Stupnica	140 "
Pribinié-Lukavac	147 "
Gőzüzemű fővonalak összes hossza	537 km

b) Gőzüzemű mellékvonalak:

inovai mellékvonal, elágazva az usora-pribiniéi fővonal 367 km-énél	3618 km
gozna-rijekai mellékvonal, elágazva a teslié-blatnicai fővonal 102 km-énél	2268 "
jasenicai mellékvonal, elágazva a blatnica-stupnicai fővonal 40 km-énél	1810 "
jezerói mellékvonal, elágazva a blatnica-stupnicai fővonal 81 km-énél	1400 "
zezeljai mellékvonal, elágazva a blatnica-stupnicai fővonal 55 km-énél	0780 "
grkovaci mellékvonal, elágazva a blatnica-stupnicai fővonal 130 km-énél	1570 "
okruglai mellékvonal, elágazva a blatnica-okruglai fővonal 250 km-énél	1340 "
ladjevaci mellékvonal, elágazva a pribinié-lukovai fővonal 147 km-énél	2214 "
gőzüzemű mellékvonalak összes hossza	15000 km

c) Gőzüzemű rakodóvágányok

d) Gravitációs üzemű fővonalak:

Milošavski patak, az inovai gőzüzemű mellékvonal kitérővágánya mellől kiindulva	2570 km
Okrugla patak, az okruglai gőzüzemű mellékvonal mellől kiindulva	4400 "
Žezelja patak, a žezeljai gőzüzemű mellékvonal mellől kiindulva	4500 "
Arnautovac patak, az arnautovaci rakodóvágány mellől kiindulva	2000 "

Vranilovac patak, a blatnica-štupnicai fővonal 11·8 km-e mellől kiindulva	3·000 km
Jurkovac patak, a jurkovaci rakodóvágány mellől kiindulva	0·830 "
Bukovački patak, a gožna-rijekai mellékvonal mellől kiindulva	5·800 "
gravitációs üzemű fővonalak összes hossza	23·10 km

e) Gravitációs üzemű mellékvonalak:

Vranilovac pataki mellékvonal, elágazva a vranilovaci fővonal 2·5 km-énél	0·40 km
Bukovački pataki mellékvonal, elágazva a bukovački fővonal 5·0 km-énél	0·50 "
Zelenik pataki mellékvonal, elágazva a žezeljai fővonal 1·50 kilométerénél	0·70 "
Veliki janjek pataki mellékvonal, elágazva az okruglai fővonal 3·10 kilométerénél	0·90 "
gravitációs üzemű mellékvonalak összes hossza	2·50 km

Összesítés:

kinestári gőzüzemű fővonal	40·48 km
társasági " fővonalak	53·70 "
" " mellékvonalak	15 00 "
" " rakodóvágányok	0·85 "
" gravitációs üzemű fővonalak	23·10 "
" " " mellékvonalak	2·50 "
folyó vágányok egész hossza	135·63 km

Az usoravölgyi erdei vasutak folyó vonalhossza tehát 135·63 km; ehhez hozzászámíthatók még az állomási vágányok, melyek a kinestári vonalnál 2·23 kilométert és a társasági vonalánál 2·35 kilométert tesznek ki. Utóbbi hosszban a tesliői gyártelepen levő, összesen mintegy 10 kilométer hosszúra becsülhető vágányok nincsenek beleértve.

II. Forgalmi eszközök.

1. *A kincstári vonalon* (az országos vonatok kocsijain kívül):

1	Maffei-féle négytengelyű,	130	lóerős,	23	t sz. sulyu mozdony,
1	Krauss-féle háromtengelyű,	80	"	16·1	" " " "
1	" kéttengelyű,	50	"	9·8	" " " "
1	" "	40	"	8·8	" " " "
2	kéttengelyű másodosztályu személyszállító kocsi,				
2	" harmad "				
3	" negyed "				
1	négytengelyű forgózsámolyos		"		szalonkocsi,
1	kéttengelyű vegyes kalauz- és postakocsi,				
1	háromtengelyű Gwb szabványu fedett teherkocsi.				

Összesen 4 mozdony, 9 személyszállító kocsi és 1 teherkocsi.

2. *A társasági vonalakon:*

3	Krauss-féle négytengelyű,	80	lóerős,	16·4	t sz. sulyu mozdony
2	" "	100	"	16·0	" " " "
1	" kéttengelyű	50	"	8·5	" " " "
1	Ohrenstein és Koppel-féle kéttengelyű	50	lóerős	8·8	tonna sz. sulyu mozdony,
97	Petraschek-rendszerű két-két forgózsámolyos trukkól és egy-egy erős vaskeretből álló s 60 cm magas oldalfalakkal bíró, főleg hasábfu szállítására szolgáló teherkocsi, melyeknek összes keréktávja 8950 mm, önsulya 5600 kg és raksulya 12·5 tonna,				
10	ugyanolyan rendszerű és szerkezetű, de oldalfalak nélküli és csak egy plateauval bíró s csakis szálfu szállítására alkalmas teherkocsi,				
30	kéttengelyű, 1 t tonna önsulyu és 3 t hordsulylyal bíró trukk,				
3	kisebb személyszállító kocsi az erdei közegek és munkások szállítására és				
1	mótorhajtány.				

Összesen 7 mozdony, 3 személyszállító kocsi, 137 teherkocsi és 1 mótorhajtány.

Az usoravölgyi erdei vasutakon tehát összesen 11 mozdony, 12 személyszállító kocsi, 138 teherkocsi (és 1 mótorhajtány) közlekedik.

III. Az 1911-ik évben szállított fa-, illetve árumennyiségek.

1. A kincstári vonalon :

24.780 tonna faneműek (szálfa és fűrészáru)

19.691 „ faszén (89.500 ürméter)

64.717 „ egyéb áru

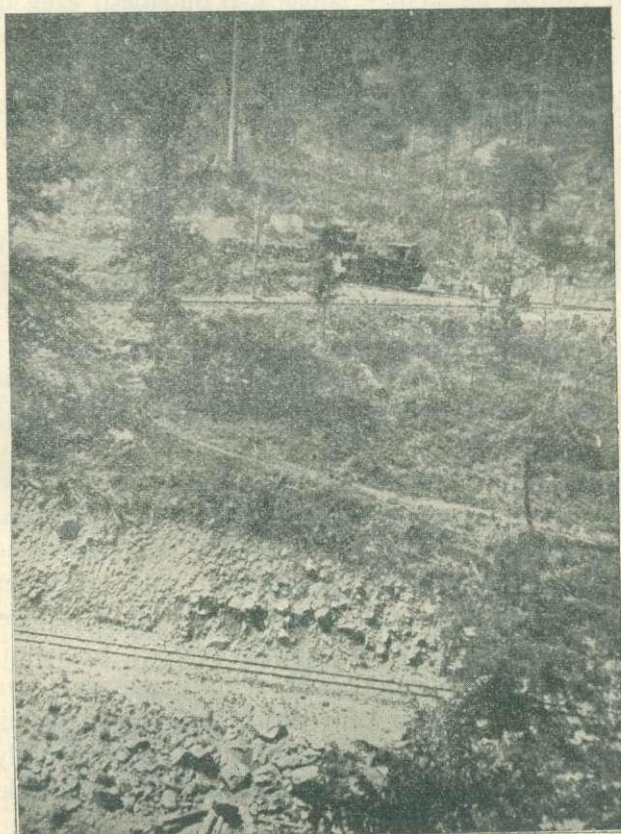
58.000 személy.

2. A társasági vonalakon :

40.000 köbméter haszonfa

140.000 ürméter hasábfá desztillációs czélokra és

1000 tonna áru (szükségleti szerek).



6. ábra. Usoravölgyi vasutak. Csucsfordulók.

IV. Hozzávetőleges befektetési költségek forgalmi eszközökkel együtt.

- | | |
|---------------------------------|-------------|
| 1. A kincstári vonalon | 750.000 K |
| 2. A társasági vonalakon | 2,300.000 K |

Végül megemlíthető még, hogy az 1911-ik évben körülbelül 10—15 km társaságbeli vonalmeghosszabbítások vannak építés alatt, amelyek csak az 1912-ik év folyamán fognak elkészülni és a forgalomnak átadatni.

A moštanicavölgyi erdei vasutak.

Ezen vasutak az „Una” faipar r.-t. budapesti cég tulajdonát képezik és a Kozara planina nevezetű erdőrészben termelt fának a kihozatalára szolgálnak.

A fővonal a cégnek boszniai Dubicán levő fűrésztelepéről indult ki 100 m magasságban a tenger színe felett és a Moštanica patak völgyében halad a 17-ik km-ig, ahol a Pašinkonak nevezetű nyergen áthaladva, tovább folytatódik és a 20,5-ik km-nél az 515 m magas vízvázasztót éri el, ahonnan azután a Mješanica völgyébe ereszkedik le. A fővonal hossza az évenkénti meghosszabbításokkal együtt az 1911-ik év végéig 30 km volt, de a szükséghez képest esetleg még meg is fog hosszabbíttatni. A vasut eleinte csak mint könnyebb fajtájú görpálya épült és csak idővel alakították át mozdonyjáratu gőzüzemre, s mint utóbbi az 1902-ik évben indult meg rajta a forgalom.

Emiatt a pálya szintje és iránya helyenként talán kifogásolható, amennyiben a legnagyobb emelkedés eléri a 60⁰/₀₀-et és a legkisebb ívgörbületi sugár a 35 métert is. Ezen irány, de főleg emelkedési viszonyok mozdonyjáratokkal való gőzüzemű erdei vasutaknál a mai nálunk divó mozdonyok és fékezőszerkezetek mellett már szélső határnak tekinthetők, amelyen tulmenni a forgalom biztonsága szempontjából már semmiesetre sem tanácsos.*) Az adott esetben is csak a kényszerítő terepviszonyok miatt mentek a szélső határig s ezen körülménynek mintegy folyománya az is, hogy a fővonal mentén két csucsforduló van befektetve és

*) Amerikában ma már különleges szerkezetű mozdonyokkal 129⁰/₀₀-es emelkedésű adhaesiós erdei vasutakon is biztosan közlekednek.

pedig a 20·1-ik és a 23·7-ik *km*-nél. Ezen csucsfordulók azonban fejállomásoknak is tekinthetők, mivel mindkettő mellékvágányokkal is el van látva, melynek hasznos hossza a 440 métert is eléri.

A vonal *alépitménye* (átereszekkel és hidakkal együtt) jó és átépítések által, de csakis a rendes pályafentartás keretében, folytonosan javul.

A *hidak* fenyőfából valók; a hidszerkezetek számításánál a fának legnagyobb igénybevételeként 75 *kg* lett véve *cm*²-ként; a nagyobb hidak mind korlátokkal vannak ellátva és egész hosszukban pallóval vannak borítva.

A vonalnak egyéb *pályaviszonyai* az erdei vasutak szokásos pályaviszonyaival megegyezők, nevezetesebb magasépitmények sincsenek a vonal mentén.

Megemlíthetők azonban a következő *rendezőállomások* és pedig

a 11·7-ik kilométernél levő, mely egy 116 és egy 209 *m* hosszú mellékvágánynyal bír,

a 18-ik *km*-nél (Pašín konak) lévő, ahol a 225, illetve 240 *m* hosszú mellékvágányokon kívül még 40 *m* hosszú kihuzóvágány is van és végül

a 23·7-ik *km*-nél (második csucsforduló) lévő, ahol a két mellékvágány hossza 165, illetve 440 *m*.

A *vízállomások* egyszerű fatartányokból állanak és a szűkséghez képest a patak mentén bárhol könnyen és gyorsan létesíthetők.

Mozdonyszínek a fűrésztelepen a 18-ik és a 27·9-ik kilométernél vannak felállítva.

A *felépitmény* 760 *mm* nyomtávu és eleinte folyóméterenként 7 *kg* súlyu aczélsínekből készült. A vonalnak gőzüzemre való átalakításakor a síneket részben 9·3, részben 10·3, illetve 12·5 *kg* súlyuakkal cserélték ki és az egész felépitmény ezen sinszabványoknak megfelelően átépült. Az utóbbi években meghosszabbított vonalrészekben tulnyomóan csak 12·5 *kg* súlyu sínek használtattak. A sínek megerősítése, a talpfaköz és a kavicsolás rendesnek mondható. A váltók csucssínesek, a kereszteződések pedig öntöttvasból valók. A 24-ik kilométernél a sokkal költségesebb fordítókorong helyett háromszögben futó és három váltóval ellátott egyszerűbb kivitelű

mellékvágány van létesítve. Ha ugyanis ezeken a vágányokon a mozdony átfut, úgy az a kezdetbeni menetirányhoz viszonyítva fordított állásba jön.

A *mellékvonalak* közül felemlithető a fővonal 16·9-ik kilométernél elágazó és a Gračanica patakig vezető mintegy 5 km hosszú szárny. A mellékvonalak hossza a rakodóvágányokkal együtt 9·1 kilométer.

A moštanicavölgyi erdei vasutak *összes hossza* tehát 39·1 kilométer.

A *pályafentartás* két pályafelvigyázó vezetése mellett három csoport által végeztetik a rendes ismeretes módon; a felépítményi munkások többnyire mind belsőldiek.

A moštanicavölgyi erdei vasutakon a következő és a czég tulajdonát képező *forgalmi eszközök* közlekednek:

2 négytengelyű, 80 lóerős, 14·3 t szolgálati sulylyal biró Krauss-féle mozdony,

1 négytengelyű, 60 lóerős, 13·3 t szolgálati sulylyal biró mozdony Ohrenstein & Koppel czégtől,

1 kéttengelyű, 50 lóerős, 8·4 t szolgálati sulylyal biró mozdony ugyancsak az Ohrenstein & Koppel czég gyárából,

300 kéttengelyű, 450 kg sulyu, 3—4 t teherbirásu forgószámolyos trukk,

7 szállítókosci oldalfalakkal és

3 élelmiszereket és munkásokat szállító kosci.

A trukkokat a czég házilag állíttatja össze, tengelyerősségük 73 mm, keretjük tölgyfából való és mindegyikük fékkel, meg rugókkal van ellátva. Tekintettel a részben gravitációs üzemre, a trukkokat szolgálatba vételük előtt ellenőrző lakatos főleg fékjükre nézve megvizsgálja.

Az *üzemvezetés* egy üzemvezetőre van bízva és pedig hasonló módon és hasonló körülmények között, mint a többi bosnyák gőzüzemű erdei vasutaknál. Állandó tartózkodási helye ennek Dubica.

Az *üzem* maga a következő:

A Pašinkonakon állomásozó mozdony a fával megrakott kocsikat a Mješanica patak völgyéből, azaz a fővonal végpontjától Pašinkonakig (km 17·5) szállítja, ahonnan a telt kocsik gravitáció

és íékezés segélyével a 12-ik kilométerig egyenként lebocsáttatnak; itt újból vonatokba állíttatnak össze a kocsik, amelyeket aztán egy másik mozdony a fűrésztelepig vontat. Az üres kocsikat az egész vonalon mozdonyok szállítják, úgyhogy a moštanicavölgyi erdei vasutak tulajdonképen *gravitációs gőzüzemű vasutaknak* mondhatók, amelyekben a fölfelé való szállítás a szokásos állati erő helyett gőzerővel történik. Az ilyenféle szállítási mód ott, ahol az emelkedési viszonyok megengedik és ahol a gravitációs vonalrésznek aránylag nagy hossza miatt az állati erővel foganatosított fölfelé való szállítás nem gazdaságos, nagyon ajánlatos.

A *vonatok* megállapított menetrend szerint, de csak a szükséghez képest közlekednek.

A gőzüzemű vonatoknak megengedett legnagyobb *közlekedési sebessége* óránként 12 km, a gravitációs üzemű pályaszakaszban (km 17.5, km 12.00) pedig a telt kocsik részére 5 km-ben lett az óránkénti sebesség megállapítva.

Évenként az összes vonalokon a következő mennyiségeket szállítják: 55—60.000 m³ haszonfa, 3000 ürm tűzifa és 50 t áru. Idegen személyek szállítása tilos az összes vonalokon.

Az *üzemi költségekre* nézve nem sikerült elfogadható pontos adatokat beszerezni. Az átlagos egységnek a kiszámítása ugyanis a vonalnak folytonos átalakítása miatt és főleg úgy a forgalomnál, mint a pályafentartásnál bevezetett folytonos újabb rendelkezések miatt nem történhetik egységes alapon.

A *befektetési költségek* forgalmi eszközökkel együtt mintegy 560.000 koronában állapíthatók meg, azaz pályakilométerenként 14.330 koronában.

A biočavölgyi erdei vasut.

Boszniának Preslica nevű erdőrészében termelt famennyiségek kihozatalára az országos vasutak sarajevo-mostari vonalának mentén fekvő „Tarčin“ állomás mellől kiinduló erdei vasut szolgál, mely a rakodóvágányokkal együtt 16 km hosszú és a „Holz-exploitations- und Exportations-Aktiengesellschaft „Jela““ cég tulajdonát képezi.

A vonal a cégnek Turčin állomás mellett levő fűrésztelepről indul ki, a Bioča pataknak előbb bal-, majd jobbpártján halad

és a 7·3-ik *km*-nél fekvő csucsforduló után a gunistei nyeregig és innen Lamiste-ig vezet s Lapov dő on végződik.

A csucsforduló alkalmazása a nagy magassági különbözetek leküzdése végett vált szükségessé. Miután a vonal mint görpálya épült s azon a mozdonyjáratokkal való gőzüzem minden átalakítás nélkül csak később indult meg, ennél fogva az emelkedési és irányviszonyok nem felelnek meg teljesen a kívánalmaknak, jól-lehet a forgalom lebonyolítása annak nehézsége mellett is akadálytalanul történik.

Legnagyobb emelkedése a vonalnak 60⁰/₀₀, legkisebb iv-görbületi sugara pedig 20 *m*; a kontraivek közti egyenesek leg-rövidebb hossza 6 *m*.

Az *alépitmény* szilárd, koronaszélessége 2·80 *m*. Helyenké (különösen a felső 60⁰/₀₀-es szakaszokban) nagyon meredek lejtőn vezet a vonal s meglehetősen magas és költséges támfalak építése vált szükségessé. Az alsóbb szakaszokban néhol néhány patak-szabályozás is van.

Kisebb, fedett és nyílt átereszek nagyobb számban jönnek elő, a Bioča patakon át pedig három nagyobb hid vezet. A *hidak* ellenfalai szárazon vannak falazva, a hidszerkezetek pedig fából valók, de mind igen erősek és kivitelük szakszerű.

A *felépitmény* 760 *mm* nyomtávu és folyóméterenként 7 *kg* sulyu aczélsínekből áll; a talpfák bükkfából valók, a talpfaköz 60 és 70 *cm* közt váltakozik, a kavicságy vastagsága 20—25 *cm*. A 40⁰/₀₀-en tulmenő emelkedéseken az aczélból való sinszálak külső éle mellé még fasínek is vannak erősítve, aminek célja az, hogy a surlódás a lefelé való fékezésnél nagyobb legyen és hogy a homokolás is czélszerűbben keresztülvihető legyen.

Az *üzem* mozdonyjáratos és gravitációs. A mozdony az üres kocsikat felvontatja a Laniste-n levő rakodóhelyig s aztán egymaga tér vissza Tarëin-ra. A megrakott kocsik pedig bebocsátatnak Laniste-ről Tarëin-ig.

Hogy a fent leírt pályaviszonyokkal bíró vonalon adhaesiós gőzüzem mégis lehetséges, az a pálya szoliditásán és kitűnő karban való tartásán kívül főleg a forgalmi eszközök rövid tengely-távolságánál fogva lehetséges.

A czég tulajdonát képező *forgalmi eszközök* a következők:

1. Krauss-féle háromtengelyű, 36 lóerős és 8 tonna szolgálati súlylyal bíró mozdony, melynek összes tengelytávja csak 1300 mm; 50 kéttengelyű forgószámolyos trukk, melyek páronként körülbelül 6 tonna hordsúlylyal bírnak. Hasábfa szállításánál két-két trukkot erős kerettel kötnek össze.

A vasuton évenként 12 ezer köbméter haszonfa (fenyő- és bükkfa) és 3 ezer ürméter tűzifa szállítatik. Személyek szállítása a vasuton tilos.

A befektetési költség forgalmi eszközökkel együtt 400.000 K, tehát kilométerenként 25.000 koronára tehető. Ezen egységár bizony meghaladja az átlagot, de ennek oka főleg abban rejlik, hogy a vonal építésekor előre nem látható nehézségek (kisajátítás, árvíz stb.) merültek fel és hogy az alépitmény helyenként drága volt.

A krusčicavölgyi erdei vasutak.

Ezen vasutak a kincstár tulajdonát képezik és két részre oszlanak és pedig a krusčicavölgyi gőzüzemű vasutra és a vranički patak mentén haladó gőrpályára.

A *Krusčica völgyében haladó gőzüzemű* vasut az országos vasutak lašva-jajcei vonalának mentén fekvő Han Kompagnie-Vitez nevű állomásának 10. számú váltójából indul ki és áthidalva 50 méteres többnyilású fahiddal a Lašva folyót a Krusčicapatak balpartján a Giovanni Suchany cég fűrésztelepéig s innen tovább a kincstári szénitőtelepig vezet.

A vasut a 1900-ik évben épült az országos vasutak szabványai szerint és hossza 4·7 kilométer. Legnagyobb emelkedés 25‰, legkisebb ívgörbületi sugara pedig 60 méter.

Az *alépitmény* koronaszélessége 3·20 méter; a hidak ellenfalai részben falazottak, részben pedig tölgyfából való czölöpökkel és pallókkal készültek; a középjármok is tölgyfából valók.

A *felépitmény* 760 mm nyomtávu és folyóméterenként 13·7 kg súlyu aczélsínekkel s az ezeknek megfelelő szabványok szerint van megépítve; a kavicságy részben bányas, részben folyamkavicsból való. A Suchany-féle fűrésztelepnél 150 méter hosszú *kitérő* van és ebből kiágazó s egy hidmérlegen áthaladó 163 méter hosszú csonkavágány. Ezeket a cég saját költségén építtette. A szénitőtelep mellett van a másik kitérővágány, melynek hossza 114

méter és amelynek folytatásában 118 méter hosszú kihuzóvágány van. A vágányoknak egymástóli távolsága 3·5 méter.

A vasutat kölcsönös megegyezés alapján az országos vasutak igazgatósága tartja *üzemben* meghatározott szerződéses feltételek mellett és fizetendő díjak ellenében (pályafentartással együtt). Ebből kifolyólag nincsenek is a kincstárnak e vonalon saját *forgalmi eszközei*, mivel azon csakis az országos vasutaknak erre alkalmas mozdonyai és kocsijai közlekednek.

A vasut építési *költsége* 122.000 korona.

Évenként a következő árukat szállítják: 10—13 ezer köbméter fűrészáru és 2204 *t* áru. Utóbbi majdnem kizárólagosan faszénből és talpfákból áll.

A *Vranički patak mentén haladó görpálya* az előbb ismertetett gőzüzemű vasut 4-ik *km*-énél fekvő kincstári rakodóhelyről indul ki, két csucsfordulóban a Volovački patak balpartján halad és a Vranički patak bal lejtőjének egyik alkalmas pontjában végződik.

A vonal *hossza* a 60 méter hosszú és a vonal kezdetén fekvő rakodóvágánnyal együtt 3·6 *km* és 1908-ban épült. *Építési költsége* az aczél- és fasinekkal együtt körülbelül 27.000 K, tehát kilométerenként 7500 K-ra tehető.

Legnagyobb emelkedése 70⁰/₀₀, legkisebb ivgörbületí sugara pedig 20 *m*. Az *alépitmény* koronaszélessége 2·80—3·00 *m*. A hidak fából való és igen szilárdan vannak megépítve; összesen 5 nagyobb hid van a vonalon, amelyeknek össznnyilása 57·5 *m*.

A *felépitmény* 760 *mm* nyomtávu s részben folyóméterenként 7 *kg* sulyu jókarban lévő használt aczélsinekből, részben pedig bükkfából való fasinekből épült hasonló módon, mint a gostoviévölgyi görpályák.

Összesen 16 *kocsi* közlekedik a vonalon; ezekből 4 drb. két-tengelyű 600 *kg* sulyu és 2·5 tonna raksulylyal biró trukk, 4 drb. kéttengelyű 180 *kg* sulyu és 1·8 tonna hordsulylyal biró faszén és talpfák szállítására való kocsi és 8 drb. 100 *kg* sulyu, 0·5 tonna hordsulylyal biró kisebb fajtájú kocsi.

Évenként 730 köbméter hasznofát (többnyire csak bükkfa) és 875 tonna árut (többnyire talpfák, faszén, szitakávák stb.) szállít a vasut.

Az üzemnél a felfelé való szállítás állati erővel, a lefelé való szállítás pedig gravitációval és fékezéssel történik a rendes módon. Az üzemet a Han Kompagnie-n székelő erdőgondnokság vezeti s annak biztos lebonyolításáért az erdőgondnok felelős.

A kobiljdolvidéki erdei vasutak.

Ezen vasutak a G. Feltrinelli & Co. cég tulajdonát képezik, 760 mm nyomtávúak s mozdonyjáratokkal való *gőzüzemre* vannak berendezve. Összes hosszuk 13·5 km.

A 8·4 km hosszú fővonal a Sarajevótól 8 km-nyire eső „Ilidze” állomásából indul ki és a cégnek Kobiljdolon levő fűrésztelepéig vezet. Bjelopolje hannál a 4·6 km-nél ágazik el az 5·1 km hosszú mellékvonal, mely Hrasnicaig vezet, ahol a cég igmanhegyi drótkötélpályájának végállomása van.

Mindkét vonal *sík vidéken* át vezet; a fővonal 1897-ben, a mellékvonal pedig 1908-ban épült. A fővonal akként készült, hogy azon az országos vasutak kocsijai és esetleg mozdonyai is közlekedhessenek. Ennélfogva a legnagyobb emelkedés 20⁰/₀₀ és a legkisebb ívgörbületi sugár 75 m. A mellékvonalon valamivel merészebbek a kanyarulatí és emelkedési viszonyok.

Az alépitmény koronaszélessége 3·0 m, a hidak az országos vasutak szabványai szerint vannak megépítve.

A felépitmény a fővonalon folyóméterenként 14·5 kg és a mellékvonalon 12·5 kg súlyu aczélsinekből való; a talpfák 1·40 m hosszúak és 13/20 cm erősek; a vágányok egymástóli távolsága itt 3·60 m.

Az üzemet a cég maga tartja fenn és pedig egyetértve az ibidzei állomás forgalmi személyzetével. Evégből jól működő és mindig jókarban tartott távbeszélő vonal van a vasut mentén felállítva. A vonatok óránkénti *sebessége* 15 km s a felépitmény tul-emelése és nyombövitése ennek alapján történt.

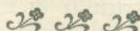
A fővonalon az országos vasutak megfelelő szabványu teherkocsijai közlekednek, de ezeket a cég tulajdonát képező mozdonyvontatja, mely háromtengelyü Krauss-féle, 60 lóerős és 13 t szolgálati súlylyal bír. E vonalon a cégnek csak két saját kocsija közlekedik és pedig egy kalauz- (személyszállító) kocsi és egy

fűrészpor szállítására szolgáló fedett teherkocsi. A mellékvonalon a cég tulajdonát képező 40 trukk közlekedik; ezek kéttengelyűek, 225 kg önsúlyuk és páronként 7—8 t raksúlylyal bírnak.

Mindkét vonalon évente 85.000 m³ rönkfát, 36.000 m³ vágott fűrészárut, 200 t élelmiszert és néhány vagon fűrészport szállítanak.

A befektetési költség a cég bemondása alapján 325.000 K.

(Folyt. köv.)



A m. kir. kincstári erdőségek halaszatai.

(1910. évi állapot.)

Irta: Simonffy Gyula.

(Vége.)

XV. A gödöllői m. kir. erdőhivatalhoz csak a Duna folyam tartozik és pedig annak Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyében 100—106 m tengerszintfeletti magasságban fekvő része.

Az összesen 2140 kat. hold 1533 □-ölet kitevő vízterület erdőgondnokságok szerint a következőleg oszlik meg:

- | | | |
|------------------------------|---------------|-----------------|
| 1. nagymarosi erdőgondnokság | 964 kat. hold | 452 □-öl |
| 2. visegrádi | " | 1176 " " 1081 " |

A kerület többi (5) erdőgondnokságának kezelésében halaszat nincs, mert ha fordulnak is elő az erdők belsejében kisebb patakok, azok vizei nyár folyamán rendszerint teljesen kiapadnak.

Az említett két erdőgondnokság halászati joga a Duna folyam s a szentendrei Dunaágra terjed ki és vízterületük egészben véve a budapestvidéki halászati társulat*) kötelékébe van vonva, tehát azok kezelésére és hasznosítására vonatkozólag a társulati üzemszabályzat irányadó.

A víz a dévérkeszeg régiójába tartozik. Főhalfajok az apatini erdőhivatalnál felsoroltak, azzal a különbséggel, hogy a tokfélék kisebb számban vannak képviselve.

A halnépesség ritka s az előző idők viszonyaihoz képest ritkul. Magyarozatát ez a körülmény abban leli, hogy a Duna folyamnak nevezett halászati társulat kötelékéhez tartozó szakasza szabályozott

*) Alapszabályait jóváhagyta az 1899. évi 60988. sz. F. M. r.

mederben, illetőleg magas partok között folyik s így hiányoznak a halak szaporodását és fejlődését elősegítő és biztosító lankásabb árvizjárta kiöntések. Miután a halászati társulat sem fejt ki a kellő tevékenységet, a halászat ezen a szakaszon általában véve gondozatlanabb és az apatinéhoz képest aránytalanul csekélyebb értékű s ebből kifolyólag az orvhalászattal is gyakrabban találkozunk.

A halászati társulat állami támogatásképen évenként 800.000 drb. megtermékenyített süllőikrát szokott kapni, amelyet a visegrádi erdőgondnokság a tahitótfalusi kis Dunaágban helyez ki.

A halászati jog bérbeadását nem a társulat, hanem az említett két erdőgondnokság maga eszközli. Bérbe van adva az egész vízterület évi 294 koronáért. Ebből 1 kat. hold vízterületre 137 fillér esik; ez az aránylag csekély jövedelem a fentebb vázolt állapotokra és körülményekre vezethető vissza.

C) Következtetések.

Ha az alábbi kimutatás szerint összegezzük a magyarországi m. kir. kincstári erdők halászatilag hasznosított területeit és az ezen területek halászati jogának értékesítéséből befolyó évi jövedelmeket, kitűnik, hogy kikerekítve 25.876 kat. hold vízterület évenként 52.113 korona nyersbevételt eredményez (l. a táblázatot). Ebből 1 kat. hold értékesített területre 2 korona 01 fillér esik.

Ez a jövedelem nem fejezi ki teljesen az értékesített vízterület jövedelmét, mert mint említettett, az ungvári, a máramarosszigeti és a kolozsvári erdőhivatali központok egyes erdőgondnokságaiban a halászati jog a vadászattal együttesen van bérbeadva (egy bértárgy), pedig kétségtelen, hogy az ilyen módon bérbeadott halászati jog is — mint tényleges jövedelmi forrás — értéket képvisel. Ezen halászati jogok becslésénél nem sokat tévedünk, ha feltételezzük, hogy a fentebb említett három központnak körülbelül 600 kat. holdat kitevő és a vadászattal együtt értékesített vízterület egy kat. holdjának jövedelmét az országos átlaggal (2 korona 01 fillér) vesszük egyenlőnek s így végeredményképen megállapítjuk, hogy a m. kir. kincstári erdők birtokállományához tartozó 26.476 kat. hold halászatilag értékesített vízterület évente 53.319 K nyersjövedelmet hoz.

A m. kir. kincstári erdőbirtokok halászatának bérjövödelme.

Erdőhivatali központ	A halászatilag hasznosított víz			
	területe		nyers bérjövödelme	
	kat. hold	□-öl	korona	fillér
Zsarnócza	457	1234	120	—
Besztercebánya	536	585	1510	12
Liptóújvár	560	1449	1429	80
Tótsóvár	12	1040	120	—
Ungvár	497	1561	390	50
Bustyaháza	192	611	48	70
Máramarossziget	46	1300	10	20
Nagybánya	36	860	130	—
Kolozsvár	658	205	579	50
Szászsebes	146	992	201	—
Lippa *)	—	—	—	—
Lugos	560	627	3417	30
Orsova	650	1130	182	—
Apatin	19378	786	43680	—
Gödöllő	2140	1533	294	—
Összesen	25876	1113	52113	12

Miután a magyarországi kincstári erdők halászatilag hasznosítható vízterületének állományából ezidőszert 4108 kat. hold értékesíthetetlen és mert megfelelő kezelés mellett a halaszatok jövödelme lényegesen fokozható, közelebről érdekel bennünket az a kérdés, hogy a kincstári erdőszet halaszatai, azok ok- és tervszerű művelése, belterjes kezelése, a házilag való hasznosítás általánosabbá válása, az értékesítési viszonyok javulása stb. esetén mekkora jövödelmet hajthatnak s így mekkora értéket képviselnek?

Hogy erre vonatkozólag számításainkat megtehessek, szükséges ezeket a vízterületeket osztályozni. Az osztályozás céljaira elfogadható alapnak látszik a vizeknek szintájak szerint való megkülönböztetése. Szintájak szerint az összes halászatilag hasznosítható vizek nagy átlagban a következőleg oszlanak meg:

*) A halászati társulat 1910. év végéig osztalékot még nem fizetett.

1. a pisztráng szintájához tartozik	3.758 kat. hold
2. a márna " " "	3.606 " "
3. a dévérkeszeg " " "	23.221 " "

Mindhárom szintáj vizeinek értékbecslésénél az erdőhivatali központok által tényleg elért évi és holdankénti jövedelmek átlagát véve számításba, kitűnik, hogy

a pisztrángos vizek kikerekítve	3 K 30 f
a márnás " " "	1 " 20 "
a dévéres " " "	3 " 60 "

jövedelmeznek holdanként.

Ha tehát az eddig értékesítetlen vizek értékesíthetőkké válnak, továbbá ha az értékesített vizek ezen fentebbi átlagos bérjövödelmeket mindenütt elérik, ami szinte minimális követelmény, ez esetben a m. kir. kincstári erdők.

pisztrángos vizei	--- --- --- --- ---	12.401 K 40 f
márnás " "	--- --- --- --- ---	4.327 " 20 "
dévérés " "	--- --- --- --- ---	83.595 " 60 "
összesen és egészben		100.324 K 20 f

jövedelmet érnek majd el, ami a jelenlegi jövedelemnek majdnem kétszerese, feltételezve természetesen, hogy éppen a legtekintélyesebb jövedelmet hajtó, alantabb fekvő dévéres vizek a folyamatban lévő folyó- és vízszabályozások, valamint ármentesítések által nem veszítenének területükből sokat?!

A fentebbi adatokból relative az is kitűnik, hogy jelenleg *legértékesebbek* a dévérkeszeg, azután a pisztráng, végül *legkisebb értékűek* a márna szintájához tartozó vizek.

Legállandóbb jövedelmet az alsó szintáj vizei nyújtják, miután ezen szintáj kevésbé kényes és szapora halfajai közepesen kedvező idő- és vízjárás mellett emberi beavatkozás nélkül is nagy tömegű termést adván, jól értékesíthető köztáplálékkul szolgálnak. A kezelési teendő kevés és főképp az orvhalászat megakadályozásából, az árterületen visszamaradt halivadéknak az anyamederbe való behelyezéséből, intenzívebb művelés esetén a népesítésre szánt ivadéknak külön e célra szolgáló tavakban, esetleg holtágakban való neveléséből áll.

E teendők végrehajtása jelen viszonyaink között a halászati

társulatok (ahol t. i. megalakultak) feladata, s így a társulatok ügybuzgó és eredményes működésétől függ elsősorban a halaszvizek értékének emelkedése is.

Márnás vizeink értékének emelése végett sokat lehet tenni értékesebb halfajoknak betelepítésével.

Márnás vizeink nagyobb része szintén a halászati társulatok kötelékébe van már vonva s így a társulatok működésére vonatkozó, fentebb említett állítás itt is helyet foglalhat. Amennyiben a márnás vizek összességére a halászati társulatok meg nem alakultak s ilyen területek a m. kir. kincstár tulajdonában is vannak, házi kezelést feltételezve, különösen a pisztrángfélék betelepítésével és a halászat ellenőrzésével a kir. kincstár is sokat tehet.

Bár minden halgazdaságra nézve alkalmazható a közmondás, hogy „ki mint vet, úgy arat“, de különösen áll ez vizek harmadik, pisztrángos szintájra eső csoportjára, illetőleg az azon folytatott halgazdaságra.

A pisztrángtenyésztés általában véve folytonos és több irányú tevékenységet tételez fel az azzal foglalkozó részéről; miután pedig a pisztráng *drága* hal, értékesítése is korlátolt, fogyasztása szűkebb körre szorítkozik, azzal is tisztába kell ennek folytán lennünk, hogy a pisztráng sohasem válhatik „közélelmezési“ czikké.

Miután pisztrángos vizeinek legnagyobb része halászati társulatok kötelékébe ezidőszert még nem tartozik, majnem minden egyes esetben a halászati jogtulajdonosok ténykedésétől függ a halaszvizek értékének emelkedése.

A pisztrángos vizek évi jövedelme pedig igen különböző. Az egyes erdőhivatali központok által nyújtott adatok szerint ez a különbség holdanként 0.45—9.37 korona között változik. Ilyen tételekkel számítva kitűnik, hogy a m. kir. kincstári erdők pisztrángos vizei hozhatnak 1691 korona 10 fillért, de hozhatnának 35.212 korona 46 fillér jövedelmet is.

Hogy mennyire expanzív a pisztrángos vizek jövedelme, azt egy rövid, reális alapon végzett számítás is igazolja.

Tapasztalati tény, hogy normális viszonyok között — a vizek és a halállomány némi gondozását feltételezve — *1 kat. hold patak — mint vízterület — 15—25 kg pisztrángot képes termelni* (nem számítva ide a mesterségesen létesített és rendszeres üzemű piszt-

rángós tógazdaságokat, amelyek holdanként 100—150 kg-t is termelhetnek).

A pisztráng eladási árát minimálisan 5 koronában) véve el, 1 kat. hold vízterület nyers jövedelme 75—125, átlag 100 koronát, a kincstári erdők összes 3758 kat. hold pisztrángos vízterületének jövedelme 375.800 koronát tenne ki.*

Miután azonban pisztrángos halasvizeink népessége helyenként igen ritka, általában véve pedig a normális halnépességet el nem éri: jövőben a vizek rendszeres népesítését és művelését, az óvás és őrzés teendőinek tervszerű és állandó végrehajtását, továbbá házi-kezelést feltételezve, *a normális halnépesség beálltáig 10 kg holdankénti halhustermésre méltán lehetne számítani*, ami viszont 137.900 K nyersbevételt eredményezne.

Ha ezek után még helyenként a kedvezőtlen viszonyok befolyására, a gyakorlati kivitel nehézségeire és annak a tervezettnél rendszerint kedvezőtlenebb eredményeire is számítván, ezen nyersjövedelemből egy bizonyos hányadot leütünk, kereken 100.000 K-ra becsülhetjük azt a nyersjövedelmet, amit a pisztrángos vizek után elég könnyűszerrel el lehetne érni.

Miután pedig a gazdasági jövedelem előszámításainál mindig a várható tisztajövedelem nagyságára kell tekintettel lenni, azt hiszem nem tévedünk, ha *a belterjes művelés és a házikezeléssel több teendő és beruházás által okozott költségeket, illetve kiadásokat — számításba véve a kincstári erdőkhöz tartozó vizek specziális viszonyait — a nyersbevételt 50%-ban állapítjuk meg s így a m. kir. erdőkincstár tulajdonában levő pisztrángos vizek évi várható tisztajövedelmét 50.000 K-ra becsüljük*, ami aránylag mint mellékhasználati bevétel tekintélyes nagyságu és amint az elmondottakból következik, olyan eredmény, ami még lényegesen fokozható.

Az orsovai, az apatini, a gödöllői, a lugosi, a lippai és az ungvári erdőhivatali központok vízterületeit egészben, vagy részbe leszámítva, a többi központok vizei jóformán ezen utóbb tárgyalt pisztrángos szintáj vizei közé tartoznak s így magától értetődik, hogy ezen vizek értékének emelkedése és fokozódása elsősorban

*) Budapest székesfőváros vásárcsarnokának 1909. évi jelentése szerint az előpisztráng évi átlagos eladási ára kg-ként 12 korona volt.

a kincstári erdészet kezelésétől függ, illetve annak feladata. A jövedelem, mint az itt nagy körvonalakban végzett számítás igazolja, igen változó lehet, de mindenesetre megérdemli a rendszeres halászati üzem felkarolását még azok részéről is, akik nem természetkedvelők s akik csupán a gazda, az erdőkincstár anyagi érdekeire vannak tekintettel.

Nem is lehet állítani, hogy nálunk úgy a vezetőség, mint a végrehajtó személyzet részéről hiányozna az ügyszeretet és az érdeklődés, ellenkezőleg: követésre méltó példák már vannak, a vizek belterjes művelése és értékesítése, továbbá a házikezelés most van kialakulóban. E téren már történtek lépések, amelynek eredményét azonban 5—10 év múlva, jelen kezdetleges és aránylag kis terjedelmű leírásnál egy bővebb és részletesebb leírás lesz hivatva ismertetni.



A liptóújvári kincstári uradalomra vonatkozó kronologiai adatok.

Összeállította: *Teschler Béla*, liptóújvári plébános.

A honfoglalástól egészen a XIII. század első évtizedéig praedium regale, királyi birtok. Őserdővel borított lakatlan terület.

1242 táján az Onth, Petew, Batyz és Denke családok telepednek meg a mai Liptóújvár helyén. Ezen időtájt létesül a vár is; építői Hongh liptóújvári ispánsági lapicida és Izombár ugyanodavaló ballistarius.

1262. A vár már teljesen felépült, ura Churba Domonkos fia, Donch mester.

1270. Várur: Serefel, Bogomer comes testvére, a Pongrácz és Pottornyai család őse. Utána I. András nevű fia révén a Pongráczék.

1374. A vár a királyi kincstárra száll vissza. Castellanusai: zuhai Oroz Mihály és Putnoky János.

1398. A várat elfoglalja Prokop morva betörő, de hamarosan kiűzik onnan.

1433. A cseh táboríták kerítik kézre, de csak néhány hónapig bírják.

1435. Borbála királyné közvetítésére tarkeói Rikolf, alias Fogas László a királyi várnagy.

1441. I. Ulászló a várat ugyanezen Rikolf Fogas Lászlónak és testvérének, Jánosnak adományozza.

1447. Elrendeli Hunyady János, hogy Rikolfék a várat olygar-chikus tulkapásaik miatt lebontsák, ami azonban nem történik meg.

1450. Komorovszky Péter kiüzi Rikolfékat a várból és a maga részére foglalja el azt.

1451. Szentmiklósi II. Pongrácz, Hunyady János és Mátyás király hadvezére, ki akarja üzni a lengyel származású Komorovszkyt a várból, a hadjárat azonban nem sikerül, maga II. Pongrácz is fején sebesül meg Ujvár ostrománál.

1453 szept. hó 25-én V. László király a várat II. Pongrácznak adományozza és pedig szolgálatának jutalmául, örök jogon, visszavonhatatlanul. A birtokbavételből azonban semmi sem lesz, mert Komorovszkyt nem lehet onnan kiüzni.

1457. Rozgonyi Sebestyén kizavarja Komorovszkyt, illetőleg ennek várnagyát, Valgatát a várból.

1458. Mátyás király a várat Rozgonyinak adományozza, de nem ő ül belé az uradalomba, hanem az időközben hűségeskütt tett Komorovszky.

1462. Mátyás király parancsára Zápolya István megtámadja Ujvárat, hogy Komorovszkyt onnan elkergesse, de nem ér el eredményt.

1464. Bazini György és László grófok visszafoglalják a várat a király részére, aki azt Rikolf Fogas László fiának, Zsigmondnak adományozza. Még ugyanezen évben Komorovszky sereggel jelenik meg a vár alatt, úgyhogy Zsigmond menekülni kénytelen.

1474. Mátyás király seregével maga jön Ujvár falai alá, Komorovszkyt elkergeti. A vár királyi birtok lesz.

1476. Trnka Mátyás zálogba veszi a várat három évre 3600 forint ellenében.

1478. Corvin Jánost nevezik ki liptói herczeggé és a liptói várak urává.

1479. A várat tarkeői és tarczai Tamás kapja zálogba hat évre 3600 forint ellenében.

1485. Zápolya Imre a várur.

1487—1499-ig fivére, István.

1499—1521. április hó 16-áig Zápolya István özvegye, Hedvig tescheni hercegnő.

1521—1527-ig Zápolya János király.

1527. I. Ferdinánd bethlenfalvai Thurzó Eleknek és Jánosnak adományozta a várat, akik azonban nem léptek a vár tényleges birtokába. Ugyanezen évben Paczolt a várur.

1528. Battyány Ferencznek adományoztatik a vár.

1531. Basó Mátyás murányi rabló van itt elcsukva.

1533. Petrovinai és razini Petry Lajos kir. főkapitány a várur.

1538. Petry javait konfiskálja az állam.

1545. Ujvár visszaadatik neki.

1551. Özvegye, somlyai Báthori Erzsébet veszi át a várat és 1553-ig bírja.

1553. Malatesta Frigyesnek adományozza I. Ferdinánd.

1554 május hó 26-án Balassa János zólyomi várkapitány kapja a várat 13.500 forintnyi kölcsön ellenében zálogba.

1577 áprilisban meghal Balassa János, Hibbén temettetik el. A vár fiaira, Bálindra és Ferenczre, valamint András unokafivérükre megyen át.

1594 május hó 28-án meghal Bálint, a várur és lyrikus. Hibbén temetik el az ugyanezen évben elhunyt Ferencz testvérel együtt édes atyjuk mellé a kath. templomban Örököseik beőki Pacóth Andrásné szül. Balassa Mária, beőki Pacóth Ferenczné szül. Balassa Anna és Balassa András fiai: Zsigmond és Imre.

1601. Balassáék a 33.011 forintra felszaporodot záloglevelet Sándorfy Miklósrá és nejére, Zay Magdolnára ruházzák át.

1603. A vár düledezni kezd és azért kiépül az alsó vár. (A mai járásbiróság.)

1604. Rudolf király Pográny Benedek dunáninnyi alkaptánynak adományozza a várat, de azon kötelezettséggel, hogy özvegy Sándorfy Miklósnénak Zay Magdolnának, eddigi birtokosnak, megtérítse az inscriptionalis összeget, mire Pográny Zay Magdolnát nőül veszi.

1608. Zay Magdolna harmadik férjével, Hosszutóthy Istvánnal, majd

1612-ben negyedik férjével, karvi Ollé Miklóssal birja a várat, de csak felerészben, mert a második felerész giletnici Osztrosiché.

1622 márczius hó végén az Ecsedről Trencsénbe átvitt magyar szent korona Ujvárt megpihen.

1623 július hó 8-án II. Ferdinánd Ujvárat 52.011 forint ellenében Osztrosich Istvánnak és nejének, Thökölyi Annának zálogosítja el. István halála után fiai, Miklós és Mátyás a várurak.

1644 április hó 4-én I. Rákóczy György hajdui Kapronczay vezérlete alatt megostromolják a várat, ezt beveszik és Baán János lesz a várkapitány.

1647. A vár visszakerül II. Ferdinánd kezére, aki ezt a királyhű Osztrosich Miklósnak adja.

1660. Miklós halála után öccse, Mátyás a birtokos.

1671. I. Leopold királynak Spork generálisa foglalja el a várat, mert Osztrosich javait a Wesselényi összeesküvésben való részvétele miatt konfiskálják.

1678. Petrőczy István, Thökölyi Imre hadvezére, ura számára foglalja el a várat, pár hét múlva azonban a császáriak visszaveszik azt.

1683. A kuruczok foglalják el és kirabolják.

1703. I. Leopold a várat Liechtenstein János hercegnek adományozza.

1706. II. Rákóczy Ferencz a várat Radics András és Ordódy György tábornokainak adja jutalmul.

1709. A várat Tollet császári generális hadai tartják megszállva.

1709 augusztus hó 4-én Csajághy János brigadéros foglalja el a várat, melynek törvényes birtokosa azonban Liechtenstein János herceg.

1728. A magyar kir. udvari kamara János herceg engedélyével sóraktárakat épített a Vág partján Mraznik nevű helyen. (A mostani főszolgabíróság helyén.) Együttal kiépül a mostani kincstári telepnek keleti oldala. Létesül a kamarai sóhivatal.

1731. János herceg halála után örököse, Liechtenstein Emanuel herceg a várat és a hozzátartozó uradalmat, amelyekhez tartoztak Hibbe, Vychodna, Dovalló, Kokava, Verbicz, Plostin, Illanó köz-

ségek is, 170.000 forinton el is adja a m. kir. udvari kamarának. Az uradalom ezen időpont óta gazdát nem cserél.

1733 augusztus 28-án határrendezés a vychodnai kir. kamarai uradalom és a vázseczi Szent-Ivány-Szmrecsányi-Baán uradalom között.

1734. Határrendezés a kamarai és a murányi uradalmak között.

1745. Épül a mai főerdőhivatali központi iroda előtt egy kápolna. Lebontották 1807-ben, helyébe később kőkereszt állott. Az alatta lévő kriptában fekszenek Ulrich Sebestyén sóhivatali főnök és neje, Orsolya földi maradványai.

1753 december hó 12-én kiadatik a szolgálati utasítás, a a lipitújvári a kamarai sóhivatali tisztség részén, fizetés és statusrendezés.

1756 október hó 23-án határrendezés a kamarai teplicskai és styavniki egyházi uradalmak között.

1762. Épül a kamarai erdőhivatal, melynek első főnöke Girsik János erdőmester.

1764. Épül az ipolticzai gát.

1765. Épül a maluzsinai vashámor.

1767. Épül a rásztokai gát. Ugyanezen évben rendszerezettik az erdőhivatal személyzetét, amely állott egy erdőmesterből, egy pénztárosból, két főerdészből és egy irnokból. Ezen hivatali központhoz hozzátartoztak a maluzsinai, szvarini, feketevági, ipolticzai, koleszárkii, teplicskai, vychodnai, kokavai, hradek-podupnói és verbiczi pagonyok. Mindegyik pagony főnöke erdész volt, a feketevági azonban Waldbereiter, obequitator.

1768. Létesül a vizifürész hat kerettel.

1769. Birtok- és statusrendezés.

1770. Javitják a főgerebet. Épül az erdőmesteri lakás, a mos-tani szolgabíróház. Girsik Jánost nevezik ki hradek-lykavai uradalmi praefectusnak.

1773. Épül a praefectusi lakás, a feketevági erdészlak.

1774. Épül a fenyőházai erdészlak.

1775. A pozsonyi kir. kam. tanács elrendeli a verbiczei vendéglő építését.

1776. Határrendezés a kamarai és murányi uradalmak között.

1776. Ujváron kamarai helyi capellania állíttatik.
1777. Hársfaültetés Ujváron. Ugyanezen évben Verbicz kamarai községben villámgyújtás folytán 54 ház ég el.
1779. A kamara megveszi a lizskófalvai Musztafa-Töröktől a nemesi birtokot 12.012 forinton.
1780. A kamarai községekben fűzfák ültetendők.
1782. Határrendezés a kamarai uradalom és a lehotaiai között. Ugyanezen évben a hibbeiek a Malá és Velká Dostianká-n megújítják a bányákat. Rupprecht János engedélyt kap arra, hogy Javoriszkon, Szvarinban és Tomanorán bányát nyithasson.
1783. A kamara elrendeli, hogy az uradalmi községben az elemi iskolákat szervezzék.
- 1784 márczius 30-án Ujvárt nagy árviz volt.
1786. Az ujjvári uradalmi pénztár őrizetére 34 katonát rendelnek, mert gyakori rablótámadások fordulnak elő. Ugyanezen évben épül a Pálenicza.
1787. Az ujjvári templom építését elrendelik, kiutalványoztatva 4700 frt 25 kr-t.
1788. Épül a medvedzei tó.
1789. Épül a benkovói tó. Ugyanezen évben a Béla vizének szabályozása 16.000 forintba kerül, a robotmunkát nem számítva.
1790. Elkészül az ujjvári templom.
- 1791 február hó 26-án kezd épülni a kisporubai malom fölött lévő vizduzzasztó.
1792. Glembus András rablóvezér garázdálkodásai.
1793. Az ujjvári uradalom kivétetik a beszterczebányai administratio alól és közvetlenül alá lesz rendelve a budai kir. kamarai tanácsnak.
1794. Girsik János, Ujvár megalkotójának halála. Ugyanezen évben a francia háború költségeinek fedezésére megadóztatnak a tisztviselők fizetésük arányában; 300—600 forintig 5⁰/₀-al, 600—999 forintig 7⁰/₀-al, 1000—2000 forintig 10⁰/₀-al. Kiepül a Brüll-féle vendéglő. Csekanecz erdőmester erdőrendezési tervezete.
1795. Praefectusnak kinevezik morgensterni Wisner Ferenczet.
1796. Épül a massai erdőőri lakás. Ugyanezen évben megveszi a kamara a plébánia fölött lévő Korbassa-féle házat és fő-

erdészi lakásnak teszi, valamint a szomszédos templom mellett álló Lichtner-féle házat és elhelyezi benne az új iskolát.

1797. Maluzsinán és Sztankovánban helyi capellania létesül.

1797 február 2-án kelt 2733. sz. rendeletével a kamara a mostani iskola felépítését rendeli el és ezen célra 3242 forintot utalványoz ki. Ez nem lévén elegendő, Wisner prefektus gyűjtést rendez és összehoz:

az országos főrendektől	3.219 frt 53 ¹ / ₂ kr.
a kamarai tisztviselőktől	771 frt 26 ¹ / ₂ kr.
egyéb adakozóktól és birság- pénzekből	28.776 frt 10 ¹ / ₂ kr.
Összesen ...	32.826 frt 90 ¹ / ₂ kr.-t

és ezzel megalkotta az ujjvári erdészeti szakképző iskolát, amely az erdészeti szakképzés tekintetében első volt az országban.

1798. Általános határrendezés az ujjvári uradalomban. Ugyanezen évben Ujjvárt nagy árvíz.

1799. Dámvad Szvarinban. Ugyanezen évben 70 főnyi osztrák német vándorol be az ujjvári uradalomba mint munkás. Épül a Korytnicza felé vezető út, valamint a hlbokói korcsma és a maluzsinai tó.

1799—1800. Első tanév az új erdészeti szakképző iskolában.

1800. A maluzsinai templom építése engedélyeztetik, de csak 1815-ben készül el. A paplak 1816-ban épül. Rendkívüli nagy árvíz Ujjváron. A szvarini tó építése.

1801 december hó 3-án és 4-én nagy árvíz Ujjvárt.

1803. Épül a feketevági kápolna; az istentisztelet végzésével az okolicsnói szentferenczrendi szerzetesek bizatnak meg.

1804. A Podupnón Lerch Ignác tulajdonában lévő rézhámort 2600 forintért megveszi a kamara. Ugyanezen évben Ujjvárt katonai fegyvertár építése rendeltetik el, amely egy év alatt ki is épül. Az építkezésnél 330 főnyi katonaság dolgozik. Fegyvergyári munkásoknak osztrákokat alkalmaznak.

1805. Ujjvárból oppidum-város lesz, minden szombaton megtartandó hetivásár jogával.

1807. Fenyőházán nagyban pusztit a Dermestes piniperda. Ugyanezen évben megvétetik Vychodnán 60 forinton egy telek, amelyen az erdészlak épül.

1808. Wisner Ferencz praefectus halála. Utódja Collinászy Flórián. Ugyanezen évben az ujjvári kincstári helyi capellania önálló plébániává emeltetik.

1811. Beszűntetik az ujjvári erdészeti szakképző iskolát.

1812. A kincstári erdőhivatali archivum a várba vitetik át, onnan pedig az országos levéltárba.



EGYESÜLETI KÖZLEMÉNYEK.

Jegyzőkönyv

az Országos Erdészeti Egyesület igazgató-választmányának Budapestén 1912. évi november hó 5-én tartott rendes üléséről.

Jelen voltak: báró *Tallián* Béla elnök, dr. *Bedő* Albert és *Horváth* Sándor alelnökök, *Almásy* Andor, *Arató* Gyula, *Csik* Imre, *Gesztes* Lajos, *Jákói* Géza, *Kaán* Károly, *Kiss* Ferencz, *Laitner* Elek, *Nagy* Károly, *Péché* Kálmán, *Szabó* József, *Téglás* Károly választmányi tagok, *Balogh* Ernő számadásvizsgáló bizottsági tag, *Bund* Károly titkár és *Gaal* Károly pénztáros.

Távmaradásukat kimentették: *Bittner* Gusztáv, *Gaul* Károly, *Havas* József, *Hirsch* István, *Hoffmann* Antal, *nemeskéri Kiss* Pál, *Kócsy* János, *Krajcsovits* Béla, *Muzsnay* Géza, *Sóltz* Gyula, *Török* Gábor, *Török* Sándor és *Vadas* Jenő választmányi tagok.

I. Elnök az ülést megnyitva, a jegyzőkönyv hitelesítésére dr. *Bedő* Albert I. alelnököt és *Csik* Imre választmányi tagot kéri fel.

II. Elnök szomorodott szívvél közli az igazgató-választmánnyal, hogy *Vuk* Gyula választmányi tag folyó hó 3-án elhunyt. Indítványozza, hogy a választmány nagyérdemű régi tagjának elhunyt feletti részvételének a jegyzőkönyvben is kifejezést adjon.

Az igazgató-választmány ily értelemben határoz.

A pénztár állásáról a titkár a következő jelentést terjeszti elő: a bevétel 1912. évi január hó 1-től az

ülés napjáig	94.040 K 54 f
a kiadás ugyanezen idő alatt	55.313 „ 95 „

Rendkívüli befizetések czimén a következő összegek folytak be: kötvényben tett alapítványok törlesztésére 286 korona, a *Wagner-Károly*-alap javára 4 K 80 f és az altiszti segélyalap javára 3 K.

Jelenti továbbá a titkár, hogy utólagos jóváhagyás reményében az elnökség rendeletére, az értékpapírok alacsony árfolyamára való tekintettel, a helyzet kihasználása céljából az egyes alapítványok javára 14.000 korona névértékű földhitelintézeti szabályozási és talajjavítási záloglevél vásároltatott.

Végül javasolja, hogy a letétként kezelt összegek terhére 40.000 K n. é. koronajáradék vásároltassék, tekintettel ezen állampapír jelenlegi alacsony árfolyamára.

Az igazgató-választmány a pénztári jelentést tudomásul veszi és a kért felhatalmazást 40.000 K n. é. koronajáradék vásárlására megadja.

IV. A titkár jelenti, hogy a számadásvizsgáló bizottság folyó évi szeptember hó 17-én az egyesületi pénztárt váratlanul rovincsolta és rendben lévőnek találta.

Tudomásul szolgál.

V. A titkár bemutatja az új nyugdíjtörvényjavaslat ügyében több állami erdőhatóság tisztikarától és az Erdészeti és Vadászati Altisztek Országos Szövetségétől érkezett beadványokat, amelyek az egyesület közbelépését kérik a törvényjavaslatban foglalt, az állami erdőtisztekre és altisztekre nézve sérelmes intézkedések módosítása érdekében.

Ezek a sérelmek abban állanak, hogy 1. a selmeczbányai erdészeti akadémiát 1904-ig végzett erdőtisztekre, főiskolai képzettségük daczára 40 évi szolgálati időt állapít meg; 2. az állami erdőaltisztekre szintén 40 évi szolgálati időt állapít meg, daczára annak, hogy más altiszti kategóriákra a szolgálat fárasztó és veszélyes voltára való figyelemmel, kiterjeszti a 35 évi szolgálati időt; 3. nem rendezi a műszaki dijnoki minőségben töltött évek és 4. némely tisztviselőnek a vármegyék szolgálatában töltött éveit beszámíthatóságának kérdését.

Horváth Sándor alelnök hozzászólása után az igazgató-választmány felkéri az elnökséget, hogy e sérelmek orvoslása ügyében a szükséges lépéseket tegye meg.

VI. A földmivelésügyi miniszter az Adria m. kir. tengerhajózási részvénytársasággal kötendő szerződésre nézve az egyesület véleményét kérte ki.

Titkár ismerteti azokat az óhajokat, amelyek a fakiviteli díj-szabás és a hajóraklevelek szövegezésére nézve az érdekeltség

köréből felhangzottak. E kívánságok főként arra vonatkoznak, hogy a menetrendszerű járatok szaporíttassanak, a társaságnak felelőssége a felvett áruért szigoríttassék, a díjszabásból a pótlék (cappa) kiküszöböltessek, a díjszabás módosítása mindig idejekorán közzététessék s a díjtételek, melyek a közelmúltban ismételtelen emeltettek, legalább a bükkfára és általában vasuti talpfára vonatkozóan 10—20%-kal mérsékeltessek.

Az igazgató-választmány ily értelmű felterjesztés intézését határozza el.

VII. *Bodor* Gábor egyesületi tag hosszabb indokolás kíséretében a következő indítványt küldte be:

Indítvány:

1. Az erdőtisztek gyakorlati továbbképzésének előmozdítására tüzzön ki az egyesület évente két 1000 K-ás külföldre és 2—4 egyenként 250 K-ás belföldre szóló tanulmányi ösztöndíjat, mely ösztöndíjak egyesületi tag — erdőtisztek számára adassanak ki.

2. Az egyesület tegyen felterjesztést a földmivelésügyi miniszter urhoz, kérve, hogy az erdőtisztek gyakorlati továbbképzésére évente több (5) nagyobb 2—4000 K-ás külföldre szóló és 10—20, egyenként 2—500 K-ás belföldre szóló tanulmányi ösztöndíjat tüzzön ki, mely ösztöndíjakban tényleges szolgálatban álló erdőtisztek részesülhetnek.

Az igazgató-választmány ezt az indítványt véleményes jelentéssel végezt *Osztrólczy Géza* elnöklete alatt *Gesztes Lajos* és *Muzsnay Géza* választmányi tagokból álló bizottságnak adja ki.

VIII. A folyó évi közgyűlést a szokásos tárgysorozattal december 15-én d. e. 11 órára tüzi ki a választmány.

IX. A *Deák-Ferencz*-alapítvány rendelkezésre álló kamatainak hovaforditása ügyében az igazgató-választmány *Téglás Károly* választmányi tag elnöklete alatt *Arató Gyula* és *Bittner Gusztáv* választmányi tagokból álló bizottságot kér fel javaslatételre.

X. A felolvasásokat rendező bizottságot az igazgató-választmány *Kaán Károly* választmányi tag elnöklete alatt *Balogh Ernő*, *Barsi Richárd*, *Lipcsey László* és *Térffy Béla* egyesületi tagokból alakítja meg.

XI. A földművelésügyi miniszter értesítése, hogy a vámügyi tanácsba Horváth Sándor alelnököt nevezte ki, tudomásul szolgál.

XII. A Magyar Államvasutak igazgatósága az 1913—15. évi talpfaszükséglet tárgyában folyó évi augusztus hó 6-ára hirdetett versenytárgyalás feltételei közé oly rendelkezést vett volt fel, mely szerint álgesztes bükktalpfák át nem vétetnek. Ebben a kérdésben a Magyar Fakereskedők és Faiparosok Országos Egyesülete július hó 16-án értekezletet hívott össze, amelyen az Országos Erdészeti Egyesületet Gaul Károly választmányi tag és Czillinger János segédtitkár képviselték. Sikerült az illetékes tényezőket meggyőzni, hogy az új, szigorított feltételek amellelt, hogy jogosultsággal nem bírnak, felette károsak erdőgazdaságunkra és fakereskedelmünkre. Ennek következtében az eddigi feltételek maradtak érvényben.

Örvendetes tudomásul szolgál.

XIII. A Magyar Ornithologiai Központ átirata, amelyben közönetet mond azért, hogy az Országos Erdészeti Egyesület a madárvédelem ügyében átirat a földművelésügyi miniszterhez, tudomásul szolgál.

XIV. A Magyar Bank és Kereskedelmi R.-T.-nak az egyesületi vagyon kezelésére vonatkozó ajánlatát az igazgató-választmány nem fogadja el.

XV. Az egyesületi székházban épülő lift kezelését az igazgató-választmány a házmesterre bizza s neki ezért 1913 január 1-től évi 200 K, nyugdíjba nem számító javadalmazást biztosít, kikötve, hogy a házban lakóktól és az egyesület tagjaitól a lift használatáért külön díjat nem szedhet. Idegenek személyenként 10 fillért fizetnek.

XVI. Trauer Gyula rendes tag kéri, hogy néhai atyja alapítványának törlesztése alól felmentessék, tekintettel arra, hogy az általa befizetett rendes tagsági díjak összege az alapítvány összegét meghaladják. Az igazgató-választmány a kérést az alapszabály értelmében nem teljesítheti.

XVII. Új rendes tagokként felvétetnek: *Petz* József uradalmi erdész, ajánlja Rajnoha Gyula és *Schmotzer* Gyula m. kir. erdőmérnökgyakornok, ajánlja Sebők Ernő.

K. m. f.

Meghívó

az „Országos Erdészeti Egyesület“ közgyűlésére.

Az „Országos Erdészeti Egyesület“ f. évi rendes közgyűlését *december hó 15-én* d. e. 11 órakor Budapesten, saját helyiségeiben (V. Alkotmány-u. 6. sz., II. emelet) tartja meg a következő tárgysorozattal:

1. Jelentés a legutóbbi közgyűlés óta kifejtett egyesületi tevékenységről.

2. Tizenegy választmányi tag választása. Az alapszabályok értelmében kilépnek, de újra választhatók: Ambrózy Lajos báró, Arató Gyula, Esterházy Miklós herceg, Hirsch István, Kaán Károly, Tavi Gusztáv, Török Gábor, Tuzson János dr. és Zselénszky Róbert gróf. Két hely elhalálozás következtében van üresedésben, az egyik 1, a másik 3 évre.

3. Jelentés az 1911. évi számadások megvizsgálásáról és az 1913. évi költségvetés megállapítása.

4. Jelentés a Deák-Ferencz-alapítvány kamataiból kiírt pályázatok eredményéről és javaslat az alapítvány rendelkezésre álló kamatainak hovafordítása ügyében.

5. Indítvány az 1913. évi közgyűlés helyére és tanácskozási tárgyaira nézve.

6. Indítványok az egyesület céljainak előmozdítására általában. (Ily indítványok az alapszabályok értelmében a közgyűlést megelőző napig a titkári hivatalnak írásban bejelentendők.)

Van szerencsénk az Országos Erdészeti Egyesület t. tagjait felkérni, hogy a közgyűlésen minél számosabban megjelenni és tanácskozásainkon résztvenni sziveskedjenek.

Budapest, 1911. évi november hóban.

Az Országos Erdészeti Egyesület elnöksége.

*

Ezen meghívóval kapcsolatban azon t. tagtársakat, akik a m. kir. államvasutak vonalain menetjegykedvezményre más alapon nem bírnak jogosultsággal, felkérjük, hogy kedvezményes menetjegy váltására jogosító igazolvány megküldése végett legkésőbb

december hó 11-ig alulírott titkári hivatalhoz fordulni sziveskedjenek.

A közgyűlést közös ebéd követi, melynek helyét magán a közgyűlésen fogjuk a t. tagok tudomására hozni.

A titkári hivatal.



A fakereskedelem helyzete.

Legutóbbi tudósításom óta a fapiacz helyzetében lényeges változás állott be. Akkortáiban a puha- és keményfaüzlet minden ágában élénk kereslet uralkodott, s a szakkörök az üzleti helyzet kialakulását illetőleg a legszebb reményeket táplálták.

Sajnos, ezen remények nem teljesedtek, a faüzletben uralkodott élénkséget általános pangás váltotta fel, melynek vége beláthatatlan. A pangást több ok idézte elő; elsősorban az Európa-szerte uralkodó pénzhiány, mely az építkezési tevékenységet ugyszólván teljesen megbénította, másodsorban a kedvezőtlen időjárás, mely a vetésekben és szőlőkben nagy károkat okozott, minek folytán a vidéki lakosság vételképessége alaposan megcsappant. A vidéki fakereskedők teli raktárakkal várták az őszi üzletet, de ez évben készleteik nagy részben eladatlanul raktáron maradtak. Ezen körülményekhez még hozzájárul a balkán háboru, mely az ország kereskedelmére és iparára bénítólag hat.

A megcsappant kereslet daczára a fenyőfűrészáru árai nem hanyatlottak, ami kizárólag a kartelek működésének tulajdonítandó. Csak néhány jelentéktelen czég, akinek pénzre volt szüksége, hogy kötelezettségeinek eleget tehessen, adott el kisebb tételeket a karteláron alól. Nehogy ezen kényszereladások nagyobb mérvet öltsenek és ezzel a fatermelők egyesüléseinek több évi munkája kárba vesszen, a termelők elhatározták, hogy az eddigi laza egyesülést tömör fix kartellé alakítsák át. Az erre vonatkozó munkálatok végükhöz közelednek és a Standard r.-t. megalakulása már csak rövid idő kérdése. A társaság alaptőkéje 7—800.000 K-ra van kontemplálva és biztosítéki alapul szolgálna, míg az áruvételeihez és előlegezésekhez szükséges pénzt egy fővárosi nagy bank szolgáltatná.

A detailfakereskedők vegyes érzelmekkel fogadják a fix kartelt, melyből azonban sok előny háramlik rájuk.

A kartelmegállapodások csak a magánosoknak való eladásra vonatkoznak; állami és közszállításokra, valamint a nyersfabeszerzésre a kartel nem terjed ki és az ezzel ellenkező hiesztelések a valótlanúság bélyegét viselik magukon, mert hiszen előrelátható, hogy az erdővásárlók kartelje arra bírná az erdőtulajdonosokat, hogy ők is szervezetbe tömörüljenek.

A belföldi üzlet, mint már jeleztem, teljesen pang; szerencsére a kivitel fejlődése némileg ellensúlyozza ezt a pangást, amennyiben az olasz-török háború befejeztével Tripoliszban jelentékeny kereslet mutatkozik fa iránt s a Balkán-államok háborúja is jelentékeny fa-mennyiségeket emészt fel. A Földközi-tenger medencéjében észlelhető jó üzletmenet máris arra bírta az Accordo r.-t-ot, az exportőrök karteljét, hogy az árakat ezen relációkban megfelelően felemelje.

Németország, mely még pár évvel ezelőtt faszükségletének jelentékeny részét a magyar piacon szerezte be, szükségletét most tulnyomóan orosz fában fedezi. Németország most főleg az ágmentes árut vásárolja nálunk, míg az alárendeltebb minőségeket Oroszország szállítja.

A *keményfapiacz* helyzete sokkal kedvezőbb, mint a puhafa-üzleté. Az ősi szlavóniai tölgyfaeladások nagy versengés mellett folynak le és az eladásra bocsátott objektumokért 25—28⁰/₀-os túlfizetéseket értek el. A szlavóniai tölgyfa még mindig keresett cikk, mely a nyugateurópai piacokon jó árak mellett mindenkor elhelyezhető. A lefolyt faeladásoknál a szlavóniai fűrésztulajdonosok csak kevés fát tudtak venni, míg a fa tulnyomó része exportőrök kezébe került. A magyarországi tölgyfaeladások is a vevők élénk részvétele mellett folynak le, csak néhány tulbecsült állományra nem akadt vevő.

Ami az egyes cikkeket illeti, *tölgyfűrészáru* változatlanul jó árak mellett kel el úgy a belföldi, mint a nyugateurópai piacokon. Nagy keresletnek örvendenek a szélezetlen pallók (boulesok), melyeket a vasutak nagy vagonmegrendelései folytán csak magasabb árak mellett lehet beszerezni.

A *friezüzlet* az építési pangás hatása alatt szenved, az árak azonban alig hanyatlanak.

A magyar tölgyfának heves versenytársa akadt a japán tölgyben, mely már saját piacunkat is fenyegeti. Három magyar cég több hajórakomány tölgyfűrészáru és friez szállítására csinált kötést, mely áru már megérkezett, minden tekintetben kifogástalan és valamivel olcsóbb a belföldi árunál.

A *talpfapiac* az eddigi üzlettelenséget nagy élénkség váltotta fel; a M. Á. V. végre szétküldte a talpfamegrendeléseket és a termelők az áru készítésével vannak elfoglalva. Az elért árak elégedvezőknek látszanak, de a jelentékenyen megnövekedett termelési költségek és magasabb gömbfaárak mellett a talpfatermelés jövedelmezősége csekély. A M. Á. V. következő mennyiségeket rendelte meg a feltüntetett maximális árakon:

<i>Tölgytalpfa 1913-ra</i>				Legmagasabb ár
218585	darab	2·70 m^3	Goliát	5·98
575970	"	2·50 m^3	Normál	5—
800910	"	2·20 m^3	14 Viczinális	3·60
102850	"	2·20 m^3	16 "	4·08

1698315 darab

Bükktalpfa 1913-ra

532600	darab	2·70 m^3	Goliát	3·60
624500	"	2·50 m^3	Normál	3·50
275700	"	2·20 m^3	14 Viczinális	2·75
43700	"	2·20 m^3	16 "	2·80

1476500 darab

1914-re

348900	darab	2·70 m^3	Goliát	3·70
608500	"	2·50 m^3	Normál	3·55
239450	"	2·20 m^3	14 Viczinális	2·79
64450	"	2·20 m^3	16 "	2·90

1261300 darab

1915-re

212900	darab	2·70 m^3	Goliát	3·80
223500	"	2·50 m^3	Normál	3·50
164450	"	2·20 m^3	14 Viczinális	2·79
51950	"	2·20 m^3	16 "	2·89

652800 darab

Tölgyváltótalpfa 1913-ra

17589 m^3

per m^3

86—107 K

A *bükkfaüzlet* helyzete kielégítő, amennyiben a főczikkek iránt nagy kereslet mutatkozik. A M. Á. V. nagymennyiségű tűzifát, 452.000 köbmétert rendelt meg a különböző termelőknél; a bükkfalpfák termeléséhez is rendkívül sok bükkfára van szükség, mely körülmény a bükkfaüzlet egészséges alakulását előmozdítja.

A *butorlécz*, a hajlítottfabutorgyártás nyersanyaga nagyon keresett, mert a folyton emelkedő árak arra kényszerítik a gyárakat, hogy butorléczszükségletüket több évre igyekezzenek fedezni.

A *bükkfadonga* állandóan teret hódít; a bel- és külföldi vegyi és zsiradékgyárak, melyek régebben tölgyfahordókat fogyasztottak, a tölgyfa megdrágulása miatt a bükkfadongákra térnek el s ma már jelentékeny mennyiségű bükkfadongát exportálunk mindenfelé.

A *faszén* ára legutóbbi tudósításom óta jelentékenyen emelkedett, amennyiben ma elsőrendű száraz, rostált áruért budapesti paritással mintegy 520—530 K-t fizetnek.

Feltehető, hogy a balkán háboru befejeztével a faszükséglet úgy a belföldön, mint pedig a Balkán-államokban jelentékenyen megnövekszik és akkor a faüzlet újabb fellendülésére számíthatunk.

Fodor Lipót.



KÜLÖNFÉLÉK.

Értesítés. A hónap első napjaiban Budapesten megtartani szokott erdész-vacsora ezuttal kivételesen folyó évi december hó 14-én a rákócziúti Metropol-szálloda fehér-termében fog megtartatni. Felkérjük tisztelt vidéki kartársainkat, hogy a vacsorán való részvételükről, a megfelelő helyiség biztosítása céljából, Lipcsey László m. kir. főerdőmérnököt (Zoltán-utca 16-ik szám) folyó évi december hó 10-ig levelező-lapon értesíteni sziveskedjenek.

Étkezés étlap szerint.

A Magyar Szakírók Országos Egyesületének jubileuma. Tíz évvel ezelőtt tömörültek a magyar szaksajtó képviselői — kiknek addig érdekképviselőjük nem volt — egyesületté. Országunkban, ahol mindenki mindenhez vél érteni, különös jelentősége van a szaksajtónak, amely hivatott kezekben a hozzáértés hangján szól az

ország közgazdasági, műszaki, kereskedelmi és ipari kérdéseire, gyakran ellensúlyozva a közönség és a gyorséletű napisajtó körében felbukkanó avatatlan véleményeket. A Magyar Szakírók Országos Egyesülete, amely magában egyesíti számottevő szaklapjainkat, *Gelléri Mór*nak, az iparegyesület igazgatójának tapintatos vezetése alatt, fennállása óta minden alkalmat felhasznált arra, hogy a szó legjobb értelmében vett szakirodalomnak súlyt szerezzen és meghallgatást biztosítson ott, ahol közgazdaságunk szálai összefutnak. A komolyan és cél tudatosan munkálkodó testületnek, melyben a legellentétebb érdekek képviselői összhangzó együttműködésre egyesültek, kollegiális együttérzéssel számos sikert kívánunk a jövőben is!

A tölgy- és cserfa fájának megkülönböztetése került szóba a Kir. M. Természettudományi Társulat növényteni szakosztályának múlt havi ülésén.

Dr. *Hollendonner* Ferencz előadja, hogy egyes esetekben a fameghatározáshoz föl lehet használni a fa csersavtartalmát, illetőleg annak a reakcióit; így ha a lucz- és vörösfenyő fájából — melyek histológiailag igen közel állanak egymáshoz — üvegdarabbal vakarékot készítünk és ezt kémcsőbe téve vaschlorldnak majdnem telített vizes oldatát adjuk hozzá, akkor a luczfenyő fája színét alig változtatja, csak a reagens színét veszi föl, míg a vörösfenyő fája megfeketedik. Ha a fa frissen meggyalult felületét kenjük be a folyadékkal, akkor a luczfenyő zöld, a vörösfenyő fája rövid idő múlva fekete lesz. Ugyanezen az alapon különböztethető meg a cser (*Quercus cerris*) és a tölgyek (*Qu. robur*, *Qu. sessiliflora*, *Qu. conferta*, *Qu. lanuginosa*) fája is. A cser fájából készített vakarék ferriszulfát vizes oldatától színét alig változtatja, míg a tölgyeké rögtön sötétkék színű lesz. Ha a frissen gyalult fát kenjük be, akkor a cserfán csak piszkos folt marad vissza, a tölgyek azonban rögtön sötétkék színűek lesznek. Vaschlorldoldat is mutatja a különbséget, de a színbeli különbség ferriszulfátoldattal élesebb. A csersavas anyagoknak a fa tartósságára igen nagy befolyásuk van, erre vezethető vissza a cser és tölgy fájának tartóssága közötti különbség is. A fenyők között a gyantánélküli tiszafa (*Taxus*) tartósságát szintén a csersavas anyagok okozzák. Ez is adja a reakciót.

A bajor képviselőház különös javaslattal fordult a kormányhoz. Hazai viszonyaink között, amikor bizony vajmi ritkán buzgólkodnak földbirtokosaink az erdősités terén, szokatlanul hangzik, ha azt olvassuk, hogy a bajor oly törvényt tart szükségesnek, mely erdősitési szándék esetén az előzetes hatósági engedélyt és a szomszédoknak beleszólási jogot követel. Szóval, ott az eddig mezőgazdaságilag művelt területek gyakori erdősitését korlátozni óhajtják. A hatóság (községi elüljáróság, nagyobb területű erdősitéseknél a kerületi kormány) arra volna hivatva, hogy mérlegelje, mennyiben szenved az erdősités által a szomszédok gazdasága (beárnyalás stb.) s ehhez mért korlátozásnak vetné alá az erdősitési tevékenységet. Nagyobb mezőgazdasági területek erdősitésénél az is megfontolás tárgyává volna teendő, hogy az erdősités által mennyiben csökken a munkaalkalom.

Halálozás. *Lakner* Lajos m. kir. erdőmérnök, az Országos Erdészeti Egyesület rendes tagja, múlt hó 12-én Rozsnyón 43. életében és *Szálka* Albert m. kir. főerdőőr, az Országos Erdészeti Egyesület rendes tagja, múlt hó 21-én Budapesten életének 62. évében elhunyt. Béke hamvaikra!



VÁLTOZÁSOK ÉS KITÜNTETÉSEK AZ ERDÉSZETI SZOLGÁLAT KÖRÉBŐL.

(Kérjük az uradalmak t. vezetőségeit, hogy erdőtiszti létszámukban beálló változásokról bennünket levelező-lapon értesíteni sziveskedjenek.)

A m. kir. földmivvelésügyi miniszter áthelyezte *Modrovich* Ferencz m. kir. segéderdőmérnököt Besztercebányáról Beszterczére az erdőigazgatóságához.

*

A m. kir. földmivvelésügyi miniszter *Jámbor* István m. kir. erdőmérnök-gyakornoknak állami szolgálatáról történt lemondását elfogadta.

*

Gróf Széchenyi Miklós nagyváradi l. sz. püspök *Balogh* Kálmán püsp. urad. erdőmestert (Nagyvárad) erdőtanácsossá, *Somogyi* Géza (Nagyvárad), *Ferencsik* Ödön (Beél), *Győry* Géza (Vaskoh) és *Sterba* Szabolcs (Mislólázur) főerdészeket főerdőmérnök-ké, *Somogyi* Ferencz (Ökrös), *Marossy* Antal (Tenke), *Heim*

Károly (Ágris), *Hesz Ágoston* (Biharlonka) és *Békeffy Miklós* (Biharkristyór) erdészeket erdőmérnökké, végül *Kardos Kálmán* erdészjelöltet (Nagyvárad) segéd-erdőmérnökké nevezte ki.

*

A m. kir. földművelésügyi miniszter az állami erdőtisztek összesített közös rangsorozati létszámába kinevezte m. kir. erdőmérnökjelöltté *Radó Gábor* okleveles erdőmérnököt (Tótsóvárra); továbbá ideiglenes minőségű m. kir. erdőmérnökgyakornokokká a következő végzett erdészeti főiskolai hallgatókat, és pedig: *Szokol* Andrást (Gödöllőre), *Mihalovics* Sándort (Zalatnára), *Witting* Ottót (Szilágysomlyóra), *Nagy* Kálmánt (Csikszeredára), *Pauks* Pált (Besztercebányára), *Kerényi* Zoltánt (Lippára), *Schorscher* Jánost és *Teutsch* Oszkárt (Besztercére), *Zsurilla* Pált (Sušakra), *Horváth* Valtert (Medgyesre), *Tóber* Samut (Csikszeredára), *Biró* Jenőt (Máramarosszigetre), *Illyés* Károlyt (Kolozsvárra), *Szporni* Károlyt (Sušakra), *Bencsik* Mátyást (Lőcsére) és *Csáky* Dezsőt (Csikszeredára); végül díjtalan m. kir. erdőmérnökgyakornokokká a következő végzett erdészeti főiskolai hallgatókat, és pedig: *Kiss* Zoltánt (Liptóújvárra), *Schauer* Gyulát (Besztercére), *Hofstädter* Ottó Róbertet (Besztercére), *Richter* Györgyöt (Nagybányára), *Koprič* András (Zágrábba), *Nagy* Zoltánt (Kolozsvárra), *Klőzel* Oszkárt (Ungvárra), *Henter* Jánost (Nagyszebenbe), *Wingert* Jánost (Versecre), *Holtz* Jánost (Vinkovczére), *Bruder* Gyulát (Eperjesre), *Nagy* Jenőt (Kolozsvárra), *Bodor* Sándort (Besztercére), *Sándor* Bélát (Ungvárra), *Bauer* Sándort (Csikszeredára), *Rochlitz* Bélát (Bustyaházára), *Jeremics* Gábort (Besztercére), *Deák* Gerőt (Besztercebányára), *Szőke* Győzőt (Lippára), *Daday* Gábort (Ungvárra), *Kálmár* Elemért (Orsovára), *Ondrej-kovics* Títuszt (Liptóújvárra) és *Bocsor* Dezsőt (Tótsóvárra).





Nagyméretű jegenyefenyő Romoly község erdejében (Besztercze-Naszód megye).