

áthatalni és e mellett a jelentékeny súlyu műszert egy néhány méter magasságban a törzs tengelyére derékszögűen vezetni?

És végül ha a műszer géptanilag helyesen állíthatnák össze s az előbb említett akadályok és nehézségek nem jönnének is számításba, még akkor se lehetne vele a ki nem kerülhető kezelési hibák miatt egészen pontos eredményt elérni. Mert a méterszámra menő mércze szerkesztésénél magánál is történhetik tévedés, azután az időjárás is befolyással van a mércze papirosára, a mennyiben ez egyszer összemehet, máskor szétágulhat, s végre a mértékeknek a mérczéről való leolvasása és a köbözési lajstromba való beigtatásánál is történhetnek tévedések ép úgy, mint a közönséges átlaló használatánál.

Mindezeket a tényezőket összevéve tehát, alig gondolható, hogy az új műszer pontosabb eredményt szolgálhatna, mint a minőt a közönséges vasból szilárdan készült és ügyes egyén által kezelt átlalóval sokkal egyszerűbb módon és gyorsabban elérni lehet.

Magyarország 1883-ik évi fakivitele Szerbiába, Romániába és Bulgáriába.

Alig néhány esztendeje, hogy az itt említett államokat, melyek kereskedelmi körökben általánosan: „Aldunai államok”-nak neveztetnek, hazai fatermelésünk fogyasztói közé számíthatjuk, s már is jelentékeny az a befolyás, melyet az ezen irányban eszközölt kivitel a magyar fakereskedelemre gyakorol. Tekintélyes és állandó fogyasztó területei ezek a magyar fenyő fűrészanyagának s mint ilyenek egyenesen hivatva vannak arra, hogy fakivitelünkben kitöltsék azt a hézagot, melyet a német és holland vevők folytonos kevesbedése hátrahagyott.

Hogy olvasóinknak a Dunán lefelé irányuló faüzletről, melyet az „Erdészeti Lapok” fapiaczi tudósításai már évekkal

előbb és több alkalommal mint kiválóan figyelemre méltót ajánlottak, könnyen áttekinthető képet nyujtsunk, mindenekelőtt az 1883-ki év üzleti eredményeit szándékozunk összefoglalni, hogy azután felsorolva főbb konkurrensünket e téren, kimutassuk azt is, hogy ez utóbbiak mily mennyiségekkel vettek részt az üzleti eredményben.

A kivitel a lefolyt évben az aldunai államokba sokkal élénkebb volt, mint az 1882-ik esztendőben, és még sokkal élénkebbé válhatott volna, ha fatermelőinknek nem kellett volna folytonosan áruhiánynyal küzdeniök, és ha áremeléseitek az 1882-iki jegyzésekhez viszonyítva, kevésbé rohamosak lettek volna. Ha a magyar fatermelők a kedvező alkalmat fel akarnák és fel tudnák használni, óriási és állandó fogyasztási területet hódíthatnának meg áruik számára e helyeken, de sajnos, eddig igen keveset fáradoztak azon, hogy ezen vevőket maguknak biztosítsák és a nem magyar konkurrensüket onnan kiszorítsák. A közlekedési intézetek, melyek első sorban vannak hivatva arra, hogy a kereskedelmet és kivitelt előmozdítsák, szintén nem sokat tettek eddig a kivitel ezen irányának érdekében.

Budapestről lefelé nagyobbára Felső-Magyarországból származó fenyő fűrészanyagot szállítanak. Ezzel együtt azonban galicziai áru is nagy mennyiségben szállítatik, melyet a magyar fakereskedők azért hoznak be Galicziából, mert egyfelől nem képesek elegendő anyagot termelni, s másfelől oly olcsón kapják ezt az árut, hogy eladásánál még mindig szép haszonra tesznek szert.

A Budapestről lefelé szállított áru rendszeren tyroli fahajókba rakatik, melyek ezement, gyümölcs s hasonló árukkal megpakva érkeznek Tyrolból Budapestre s kirakodás után itteni fakereskedők által vásároltatnak meg a faszállítás céljaira. Ezen fából épült kezdetleges járóművek kizárólag embererő

által szállíttatnak le a Dunán s a költségek e mód mellett jóval kisebbek, mint a gőzhajókkal való szállításnál.

Egy ilyen fahajó rendszeren 15 vagon szállítóképességével bír; úgy, hogy ha egy vagonrakományt 650 köblábra teszünk, körülbelül 10.000 köblábat számíthatunk egy hajóra. A lefolyt évben ugyan gőzhajókon is vittek lefelé fát, minthogy azonban aállítás nagyobbára fahajókon történik, a kivitelnak számokban való kifejezésénél a fahajórakományt használjuk egységül s erre számítjuk át a gőzhajórakományokat is.

E szerint az 1883. évben Szerbiába, Romániába és Bulgáriába a kivitel a következő volt:

Budapestről lement a Dunán 57, az orsovai gőzfűrésztelepről pedig 16 fahajórakomány egyenként 10.000 s összesen 730.000 köbláb, fenyőanyagteherrel, melynek ára az 1883. évben középszámítás szerint köblábanként 56 kr volt s így értéke 408.000 forintot képviselt.

Ezenkívül kivetett Szegedről és más állomásokról kizárólag Szerbiába 150.000 köb láb 60 krjával számítható faanyag, összesen 90.000 frt értékben.

Leszállított továbbá a Száván, nagyobbára Karinthiából, Krajnából és Horvátországból 220 egyenként 5000 köblábbal, összesen tehát 1,100.000 köblábbal terhelt tutajcsoport, mely köblábanként 50 krjával = 550.000 frtért adatott el; továbbá 20.000 drb törzs, mely 2 frt 50 krral számítva 50.000 frt értéket képviselt.

Vasuton Szegedről, Témessvárról, Karánsebesről és Bukovinából érkezett le fa, mely az Eszékéről, Stájerországból és Erdélyből küldöttel együtt kerekszámban 400.000 frt értékű anyagot tett ki. Az aldunai államok összes bevitele tehát 1,498.000 frt értéket képviselt.

Mint látjuk, ezen kivitelben monarchiánk másik fele is részt vett.

Általában a magyar áru főkonkurrensa a Száván szállított anyag, mely a magyar kivitelre nézve kedvezőbb földrajzi helyzet daczára is $\frac{1}{3}$ résszel nagyobb mennyiségben kel el, mint a magyar áru, a mi első sorban azon körülménynek tulajdonítandó, hogy a Száván érkező deszkák $12\frac{0}{10}$ -al olcsóbbak, mint a Magyarországból fahajón érkezők.

Krajnai konkurrensaink a faszállításnak igen különös módját alkalmazzák. „Krpá“-nak nevezett járóműveiket ugyanis ugyanazon deszkából készítik, melylyel azokat megrakják. Egy-egy „Krpá“ négy kisebb tutajból áll, melyeknek mindegyike átlag 75 köblábal van megrakva; 17 krpa, tehát 68 tutaj együtt véve pedig egy tutajcsoportot képez, mely átlagosan 5000 köbláb anyagot tartalmaz; az a 220 tutajcsoport tehát, a miről fentebb szólottunk, összesen 3740 krpából és 14960 tutajból állott. Egy-egy tutaj az állomások távolsága szerint 34—42 frtért kelt el, s egészben véve ez az áru köblábanként 6 krral olcsóbb, mint a magyar fa, a mi egy fahajórakománynál már 600 frt különbséget tesz ki.

Igaz ugyan, hogy a Száván szállított deszkák feketék és izzaposak, s így körülbelül $10\frac{0}{10}$ -al kisebb értékűek, de ezen körülmény az aldunai vevőkre nézve egészen közömbös, mert ők a deszkákat kerítések és háztetők készítésére és más alsóbb rendű czélokra használják, s a deszkák szép, vagy kevésbé szép külsejét alig veszik tekintetbe.

Mindazonáltal nem volna nehéz a magyar termelőknek ezt a konkurrencziát legalább részben legyőzni, ha az aldunai vevők rendeleteit pontosabban iparkodnának teljesíteni, mint eddig tették. Most a kereskedő áruját a legjobb esetben is 14 nappal később rakja a megrendelés vétele után Budapesten hajóra; a rakodás maga is igénybe vesz 4 napot; a szállítás pedig még kedvező, szélszélű időben is legalább 3 hétig tart el, ha számításba vesszük azt az idővesztéséget, melyet a

hajósok a még mindig nem szabályozott Vaskapun át való haladásnál szenvednek; a rendeltetési helyen is kell legalább egy nap a formalitások elvégzésére és négy nap a kirakodásra, úgy, hogy ha mindent összeveszünk, legalább 6 hét foly le, míg a megrendelő áruját megkapja. Ez alatt az idő alatt azonban régi készletét rendszerint már eladta, s hogy árú nélkül ne maradjon, két kézzel kap a krajnai árú után, melyet ilyenkor igen jól megfizet.

Hogy termelőinknek a gyors és pontos szállítás lehetővé tétessék, mindenekelőtt szükséges volna, hogy a cs. kir. szab. Dunagőzhajózási társulat viteldijait leszállítsa, mert a mostaniak a fajokkal való szállításnál felmerülő költségekhez képest oly magasak, hogy a fakereskedőknek okvetetlenül az utóbbit kell választaniok.

A Dunagőzhajózási társulat egy 20.000 köbláb szállító-képességű gőzöse ugyanis 1200 frtba kerül; míg két, hasonló mennyiséget szállító fajónak az ára összesen 700 frt úgy, hogy ha ehhez egyéb költségek fejében (kalauz, hidvámok stb.) 100 frtot adunk, akkor is csak 800 frtra rug a szállítási költség.

A fahajókkal való szállítás tehát már két hajónál is 400 frttal olcsóbb, mint egy gőzös használata.

A gőzhajóval való szállítás ugyan több biztonságot nyújt s az utazás is gyorsabb, mint a fahajókkal, de hogy ez a fentebbi különbséget nem képes ellensúlyozni, legjobban bizonyítja az, hogy a magyar fakereskedők csak szükség esetében alkalmaznak gőzhajókat.

A következőben egy kis kimutatást adunk az aldunai államok főbb városainak szükségletéről Száván szállított árúban:

Schabacz körülbelül	25	tutajt	fogyaszt	60.000	frt	értékkel.
Obrenovac	"	12	"	"	25.000	" "
Belgrád	"	60	"	"	135.000	" "

Szemendria körülbelül	15	tutajt fogyaszt	35.000	frt értékkel.
Passerevacz	20	"	45.000	"
Gradiste	14	"	30.000	"
Turn-Szeverin	2	"	5.000	"
Csetate	15	"	40.000	"
Kalafat	40	"	80.000	"
Viddin	5	"	10.000	"
Lompalanka	4	"	9.000	"
Beket-Bisztricze	2	"	5.000	"
Korabia	6	"	12.000	"
Rahova	5	"	10.000	"
Turn-Magorello	4	"	9.000	"

Az eddig közlöttekhez még azt a megjegyzésünket csatoljuk, hogy lassanként a tőkepénzesek is ki igyekeznek aknázni a kedvező alkalmat, s komolyan kezdenek foglalkozni a romániai kivitellel. Hírlik ugyan is, hogy már közelebbről részvénytársulat alakul, mely a „Götz Károly és társa“ czég gőzfürészeit és erdőségeit át fogja venni, és üzletét 10,000.000 frankkal folytatja.

E társulat gyártmányai ugyan remélhetőleg nem fognak a mi áruinkkal versenyezni, mert a „Götz“-czég eddig is a Balkánfélsziget más részét látta el faanyaggal, mint a magyar kereskedők; de e mozgalom mégis elég ujjmutatás arra nézve, hogy az aldunai államokban a konkurrenzia erősödése nincs kizárva, és hogy a magyar termelők helyesen cselekszenek ha e jelentékeny fogyasztóterületet a mostani kedvező körülmények közt lehetőségig biztosítják maguknak.

Tigermann Sándor.