

A teherautomobil az erdészet szolgálatában.

Hazánk erdőségeinek kihasználásánál eddig a vasuti és vízi forgalom viszi a főszerepet. Mind a kettőnek létesítése nagy befektetést igényel, melyet kisebb és kevésbbé értékes erdő el nem bír. Ennek következtében a forgalmi eszközöktől és a fogyasztó piacoktól távol fekvő bükkösök jórészt ma is kihasználatlanul állanak és kat. holdankint való $150\text{--}200\text{ m}^3$ átlagos fatömegük, dacára annak, hogy a bükk fűrészáru keresettsége a fenyőé mellé vergődött fel, ma is hiába várja az értékesítést.

Kivételt e téren csak a termokémiai gyártelepek körül fekvő erdőbirtokok képeznek (Perecsény, Nagybocksó, Belišće, Susine-Gyurgyenovác stb.), de ezek vajmi csekély tömeget fogyasztanak a nagy egészből.

A fára a bankok sem adván hitelt, hanem csak a talajérték bizonyos hányadára nyujtván törlesztéses jelzálogkölcsonnt, a vízi és vasuti forgalmi eszközöknek kisbirtokokon való létesítése rendszerint nehéz dolog. Beregben, Ungban, Mármárosban, az Avasban stb. még alig néhány év előtt kat. holdankint 10 koronájával kínálták a bükköst; de ma is lehet venni 50—100 koronájával, csak akadjon aki megvegye. Mert hát a kihasználás majdnem lehetetlen: nincs vasut!

De hát mindenhová vasut nem is mehet.

Ha az ország közlekedési térképét megfigyeljük, szemünkbe tűnik az a biztató tény, hogy erdőségeink nagy részét elsőrendű állami és megyei utak szelik. Azt hihetnők, hogy a jó utakkal az ezek mentén levő erdők tengelyen való kihasználása lehető volna, ha a birtokos vállalkozó és élelmes.

Nem mindenütt áll így a dolog.

A tengelyen nagyobb távolságra való fuvarozás az igás fuvarerő aránytalanul drága volta miatt nem gazdaságos. Kétfogatu iga házi kezelésben naponként 6—7 koronába kerül ma. Ezzel a költséggel fordulónként $10\text{ q} = 2\text{ ürm}^3$ bükkhasábfát és 5 km átlagos sebességet véve, 8 órai tényleges napi munka mellett, melyből 4 óra az üresen való visszatérésre kell, mindössze 20 t/km -nyi munkát végezhetünk, s így 1 t/km 33 fillérbe kerül.

Napszámos fuvarosokkal, nem számítva velük szemben a

birtokos exponált és bizonytalan álláspontját: a vállalkozás a mai szociális viszonyok közt sok vidéken a legnagyobb mérvben kockázatos.

A szakmában való fuvarozás *tkm*-kint ma 40—50 fillér.

De nagy távolságok lóval le sem győzhetők. Nem marad ily helyen más hátra, mint *a gépüzem sinek nélkül*.

Erre való a teherautomobil.

Gőzüzemre való ilyenmü gépekkel még nem foglalkoztam, állítólag nagyban olcsóbbak a benzingépnél; de benzinüzemü teherautomobilokat német és francia gyárak ma már oly tökéletes és oly kifogástalanul üzembiztos szerkezettel építenek, hogy azokon már semmi kívánni való sincsen.

Tekintettel a kihasználás irányában való lejtőre, minden gépkocsihoz 2—2 mellékkocsi (2 kerekű) kapcsolható, egyenkint 25 *q* teherbirással; ez a rövid vonat sem a gépkocsi fékjeit nem terheli túl, sem az utkanyarodásoknál el nem akad.

Az alább álló táblázatban 3 különböző teherbirású gépkocsi szerkezeti adatait közlöm. A mellékkocsik (laptikák) teherbirása mindig fele a gépkocsiénak.

Teherbirás <i>kg</i>	A m ó t o r											Rak- terület		Ár
	Összsúly	HP	hengerek száma	forgásszám	szelepek	gyújtás	szabályozása	hűtése	benzinedény ürtartalma <i>l</i>	tengelytáv <i>mm</i>	nyomtáv	hosszuság	szélesség	K
												<i>mm</i>		
1200	1320	14	4	1000	A henger mind- két oldalán	Akkumulátor és mágnes	Gyújtópont eltolás	lemezes hűtés	48	3150	1380	2500	1600	7800
4000	2400	24	4	1000					90	4200	1700	4000	1900	15388
5000	2800	30	4	1000					100	4260	1700	4100	2000	16800

Vannak újabb szerkezetű gépkocsik 3 tengelylyel, melyeken a harmadik kerékpár az elsővel együtt kormányozható. Ezeknek a kocsiknak a teherbirása 10 tonna.

A gazdasági üzem jövedelmezősége ezekkel a mótorkocsikkal a következő:

I. Tőkeszükséglet:

Mótor kocsi vételára	16800 K
2 laptika à 800 K	1600 "
Összesen	18400 K

II. Évi üzemköltség:

Tőkeamortizáció	1700 K
Javítások	500 "
Kocsivezető	1200 "
Benzin (3000 óra és 0.35 kg HP óránként, 1 kg = 0.26 K)	8190 "
Olaj, rongy, bizt., stb.	410 "
Összesen	12000 K

III. Teljesítmény 10 km sebességgel naponként 100 km, de fele üres visszatérésre kell, tehát napi 50 km és $5 + 2^{1/2} + 2^{1/2} t = 10$ tonna teherbirással, összes napi munka = 500 t/km évente 300 nappal = 150.000 t/km.

$$\text{IV. } 1 \text{ t/km} = \frac{1200000 \text{ fillér}}{150000 \text{ t/km}} = 8 \text{ fillér.}$$

V. Lőüzemmel szemben fuvarbér lófogaton 1 t/km = 40 fillér, fuvarbér gépkocsin 1 t/km = 8 fillér, gépkocsin olcsóbb 32 fillérrel.

Ezek után vegyünk egy 1000 kat. holdas bükköst, a vasuti állomástól 30 km távolságra, I. rendű kövezett országúttal szelve, melynek max. lejtése a szállítás irányában 3%, kat. holdankint 200 m³ átlagos fatömeeggel, tízévi kihasználásra.

Az erdő fatömegét a birtokos 100 koronájával kínálja, mert vasutra reménye egyáltalán nem lehet, vízi útja nincsen, ezek létesítését kis erdeje el nem bírja, az igás napszám, eltekintve a 30 km távolságtól, nem biztosítható.

I. Tőkeszükséglet:

a) A fa vételára	100.000 K
b) Első évi vágatás $270 \text{ ürm} \times 100 \times 0.75 =$	20.250 "
c) Közéltetés az országútra $27.000 \times 0.33 =$	8.910 "
d) Kezelés és felügyelet $27.000 \times 0.25 =$	6.750 "
e) Automobilra és waggonba rakás à 20 fill.	5.400 "
f) Automobil évi üzeme 27.000 ürm^3 à 5 q = = 135.000 tonna $\times 30 \text{ km} = 405.000 \text{ t/km}$ à 8 fill. =	32.400 "
Összeg	173.710 K

II. Évi kiadások:

a) Tőkeamortizálásra (5 ^o / _o mellett 10 év alatt)	22.058 K
b) Évi vágatás	20.250 "
c) Közéltés	8.910 "
d) Kezelés és felügyelet	6 750 "
e) Automobilra és waggonba rakás	5.400 "
f) Automobil üzem	32.400 "
Összesen	95.768 K

III. Évi bevételek:

27.000 <i>ürm</i> ³ bükk tűzifa à 5 ^o 00 K franco waggon, 500 km Budapestről	135.000 K
--	-----------

IV. Mérleg:

Bevétel	135.000 K
Kiadás	95.768 "
Nyereség	39.232 K

vagyis *ürm*³-ként $\frac{39.232}{27.000} = 1.45$ K, amelynél azonban több is érhető el, mert nem számítottam, hogy a 20.000 *m*³ fából valamelyes rész mint műfa is értékesíthető és nem számítottam, hogy a tűzifa esetleg 500 km-nél kisebb távolságra is értékesíthető ugyanoly áron, mint Budapesten.

Ismerem Szepes, Turócz, Nyitra, Hont, Bars, Abauj, Máramaros és az egész Dunántul valamint Horvát-Szlavonország igazán kitünő utait és bátran mondom, hogy az automobilfuvarozást azokon semmi sem akadályozza, semmi sem nehezíti.

Fzentul a vágások és a nagyobbarányu erdőlések fatömegének kihasználására nem lesz szükség aggodalmas lélekkel töprengenünk, hogyan jutunk vasuthoz, mikor kapunk fuvarosokat?

Az erdő főútjainak *jó karba* helyezése és *egy gépkocsi* saját kezelésben vagy vállalkozó által odaállítva, minden gondunkat elveti!

Probatum est: néhány helyen már dolgoznak vele!

A magyar élelmesség bizonyságaként társaság is van már, melynek célja, hogy mérsékelt díjtételekkel teherautomobilokkal erdő-, mező-, bányá- és gyártermékek fuvarozását vállalja és lebonyolítsa.

Kik e tárgy iránt bővebb felvilágosítást óhajtanak beszerezni, azoknak készséggel állok rendelkezésére.

Gogl Adolf.