

8 FAKERESKEDELEM, SZÁLLÍTÁS

Miként már hivatkoztunk rá, a határőröknek nem volt joguk a fával kereskedni. Így *a fával való üzletelésről csak a polgárosítás utáni időkben beszélhetünk*. Ennek kezdeteire PULVERMACHER Gusztáv tanulmányában⁸² csak annyiban utal, hogy a bükkfának némi piacot jelent Turnu Severin és Ada-Kaleh (szigeten lévő) „törökvár”. Ezek is beérik azonban néhány ezer köbméter fával, így a bükkfának – még a tűzifának sem – gyakorlatilag nincsen piaca. A fenyők értékesítését leginkább azok nehezen megközelíthető volta akadályozta, s az árát ez a legjelentősebben befolyásolta. Nevezetesen: a fenyőfa ugyanannyiért kelt el – ha egyáltalán kaptak rá vevőt –, mint a tölgy; 3,20-3,80 frt-ért, illetve nagyobb tételben: 1,90-2,50 frt/m³. Ugyanakkor a kocsánytalan tölgynek hiába volt megfelelő piaca (az Almás-völgy bognáraitól kezdve a vasútépítőkig mindenki kereste), az itteni tölgyeseket alig lehetett piacra vinni. A korábbi időszakban ugyanis a határőrök is ezt keresték épületfának, mezőgazdasági szerfának stb., aminek következtében ekkorra már csak gyenge, sarjzatotott állományok maradtak. A 26-31 cm-es, k. holdanként 150-190 m³-es (260-330 m³ ha) tölgyesek nem képeztek igazi értéket. PULVERMACHER összehasonlításként közölte, hogy a berszászkai (szerb-bánsági) pagony török mogyoróéért olykor 63 frt/m³-es árat is kapnak, amely fafajt a Damogled-(Mehádiai-)hegységben szintén fel kellene karolni. Az itt-ott előforduló, szintén nagyon értékes fát szolgáltató közönséges diót a határőrök, a tölgyhöz hasonlóan, tönkresilányították. Ugyanakkor Herkulesfürdön mind a feketefenyő (különböző építészeti berendezésekhez), mind a sajmeggy (szivarkaszipkának) jól eladható. Szintén piaca van még a déli hegyoldalak jellemző cserjéjének, a cserszömörécének is. A vidéken tenyésztett szarvasmarhák bőre ugyanis előbb-utóbb „cserbe jut”, így a tímáripár a cserszömörécét megvásárolja. Mindezek azonban jelentéktelen, helyi tételek azokhoz az

óriási értékekhez képest, amik a bükkösökben, jórészt kihasználatlanul, megvannak, értékesítésre várnak.

A volt határőrvidéki és állami erdők elkülönítési utáni helyzetről a *szerb-bánsági ezred* területét illetően már szóltunk. Annyit azért még érdemes hozzátenni, hogy a Baiersdorf és Biach cég a vásárolt fát nem helyben dolgozta fel (a közelben egyébként **Bálincon** és **Nagytoplece**n volt fűrészüzeme), hanem exportálta.

A román-bánsági ezredet illetően még 1890-ben is azt írták, hogy a közösség vezetőiben semmi ipari és kereskedelmi szellem nincs, így „ezen óriási vagyon, mely hivatva volna az ottani szegény sorsú nép jólétét s a kereskedelem fejlődését előmozdítani, majdnem parlagon hever.”⁸³ A Temesvári Kereskedelmi és Iparkamara a viszonyok javulását egy faipari iskola Karánsebesen történő létesítésétől várta.⁸⁴ Később ez meg is valósult, ráadásul a vagyonszövetség „házi iskolájaként”⁸⁵ A továbbiakban aztán a kamara arra utalhatott, hogy a „délvidék erdősegeinek egy számottevő részét magáénak valló karánsebesi vagyonszövetség dicséretes buzgalommal igyekszik az óriási faállomány czélszerű és fokozatos kihasználását biztosítani.”⁸⁶ Törekvésüket segítette az Eisler Testvérek **ószagyvai** és **temesszlatinai** fűrészüzeme, ahol elsősorban hajlítottbútor-alapanyagot gyártottak a budapesti Thonet cég számára. **Fényesen** Toldi Mária 1873 óta tartott fenn fűrészüzemet, ahol szintén elsősorban keményfát dolgoztak fel. A megye legnagyobb ilyen jellegű gyárai a Bibel János-féle **bozovicsi** és **almafatelepi** fűrészek voltak.⁸⁷

A kisebb nyersanyagot igénylő, tulajdonképpen faragottfagyáraknak számító üzemek közül a **karánsebesi** faszeggyárat (Perlfaster és Schmidt) az **ószupaneki** hordócsapgyárat (Barth Miksa) és a **galacsi (Golec)** „fanemüipartelep”-et említhetjük meg.⁸⁸ Ez utóbbi cég (tulajdonosaik Rosenthal és Párvy) szintén keményfát, főleg bükköt dolgozott fel fa(cipő)sarkak, -talpak, hajlított bútorok számára, illetve fapapucsokat készített. Kiemeljük, hogy a gyárat eleinte vízi erővel működtették, sőt az alapanyagot is úsztatással szállították volna, de mind ez utóbbiról, mind a gyár

gépeinek vízi hajtásáról le kellett mondaniuk. Helyettük iparvasutat létesítettek, illetve modern gőzfűrésszel dolgoztak.⁸⁹

Itt jegyezzük meg, hogy a volt határőrvidéken a faanyag vízi szállítása nem vált általánossá. A folyók vízjárása ugyanis meglehetősen kiszámíthatatlan volt, ráadásul általában csekély vízhozammal jellemezhetők. (Egyedüli kivételnek a Bisztra tekinthető.) Mindehhez hozzá kell még tennünk a bükkfa tulajdonságát is. Tudniillik, hogy nehéz, így legfeljebb 2-3 m-es rönkökben úszthatató. Ezen viszonyok közepette a fakitermelő, fafeldolgozó cégeknek eleve a *vasútépítés* költségeivel is számolniuk kellett. Példaként említhetjük meg, hogy a karánsebesi vagyonszénél 1903-ban bükkerdőt vásárló valamennyi cég erdei vasutat épített. A már említett Eisler Testvérek cég **Temesszlatina** környékén 16 km, Arzola János és Társa a Bisztra-völgyi **Glimbokán (Novákván)** 7 km, a Rosenthal és Párvy cég ugyanott 8 km hosszú erdei vasutat épített, illetve tervezett építeni a XX. század első éveiben. Mindezekhez azonban kiszolgáló (közéltő) fuvarerőre is szükség volt, ami sokszor nem állt rendelkezésükre.

Helyenként és időnként a *szállítási útvonalak* kijelölése is gondot okozott. Az említett Eisler Testvérek cég a megvásárolt 1122,34 kh (645,91 ha) területen 214 253 ürm tűzifát és 110 010 m³ rönköt kívánt kitermelni. A **Temesszlatináig** való leszállításra, ottani feldolgozásra iparvasutat akart építeni, aminek nyomvonalát több birtokos földjén, sőt a község egyik utcáján jelölték ki. A vármegyei közigazgatási bizottság erdészeti albizottsága ehhez hozzá is járult, mondván, az erdőtörvény 178.§-a lehetővé teszi a mások földjén történő átszállítást. A község képviselő-testülete és a nyomvonalban érintett birtokosok azonban a határozat ellen a közigazgatási bírósághoz fordultak. És nekik lett igazuk. A bíróság rámutatott, hogy az erdőtörvény idézett rendelete nem a nagyobb haszon érdekében, hanem csak akkor engedi meg a mások földjén való szállítást, ha az más úton egyáltalán nem lehetséges, illetve csak tetemes veszteséggel. Itt pedig erről szó sincs. A cég a nyereségét akarja növelni, ami ugyan nem tilos,

de a mások érdeke, birtokának háborítatlansága – mind az ország alkotmányából, mind az erdőtörvényből kifolyólag [lásd annak 1.§-át: „mások jogainak épen tartása mellett”] – ennél fontosabb. Tessék más megoldást keresni, tessék csak addig építeni a vasutat, amíg az a községi magánterületeket nem érinti. Azután pedig ott vannak a községi és vármegyei közutak, azokon kell a szállítást – még akár a költségek növekedése mellett is – lebonyolítani.⁹⁰ Az eset máig ható tanulsága az lehet, hogy a korabeli jogrendtől idegen volt a nagy pénzű, nagy hatalmú fakereskedő cég magatartása. A közigazgatási bíróság megakadályozta, hogy a „benntulítottakkal”, azok vagyontárgyaival azt tegye, amit a profit érdeke, a fakereskedelemben fekvő nagy lehetőségek minél olcsóbb kiaknázása megkívánt volna.

A fakereskedő cégek és a helyi lakosság kapcsolatát illetően meg kell említenünk, az *erdei munkások* kérdését. A volt határőrvidéki lakosok nem kimondottan erdei, fakitermelő munkára termelt emberek voltak. Ezért a cégek ide is a horvát-szlavónországi Krajnából hoztak erdőmunkásokat.⁹¹ A fafeldolgozásra viszont már jobban kaptak helyi munkaerőt. Különösen azután, miután **Karánsebesen** megkezdte működését a már említett faipari iskola.

A fakereskedelem szempontjából fontos tudni, hogy az 1858-ban **Báziásig** kiépülő *vasút a fehértemplomi vagyontársasági* erdők fájának piacra jutását segítette. (Lásd a **9. fényképet**.) A temesvár-orsovai vasút 1876-ban ért el Karánsebesig, két év múlva pedig a Duna-partra,⁹² amivel lehetővé tette a *karánsebesi vagyontársaság* erdei termékeinek szállítását. Nem szabad azonban elfeledkeznünk a Duna által nyújtott szállítási lehetőségekről sem. Ezt elsősorban az exportáló Baiersdorf és Biach cég vette igénybe.

A *román-bánsági* határőrvidéki erdők kitermelése szempontjából rendkívül fontos volt az 1908-ban (tulajdonképpen 1910-ben) megnyíló karánsebes-hátszegi vasút. Ezzel a Bisztra-völgy erdei is eladhatóvá váltak. Ott **Almafatelepen** mind a kincstári, mind a vagyontársasági

erdők feldolgozására fűrészüzemek létesültek. Ráadásul a telepről kimondottan fenyőerdőket lehetett elérni, hasznosítani.

Az *erdei vasúti viszonyokra* pedig érdemes két, az 1905. évben működő pályát ideírni. A **Galacon** dolgozó, ekkor a Tichel und Söhne csehországi cég tulajdonában lévő két fűrészkerethez (ahol bükkből hajlítottbútor-félkésztermékeket állítottak elő) 11 km-es vasút vezetett. A pálya esése 20-70‰ (!), ahol az üres kocsikat lóval vontatták fel a vágásterülethez, míg lefelé csak fékeztek. Egy kocsira 7 ürm tűzifát vagy 2,5-3,5 m³ rönköt rakhattak, és a napi teljesítmény 45-70 ürm tűzi-, vagy 30-40 m³ rönkfa volt. (A tűzifát szénítették.)

A másik példának a Riu-Alb-völgyi iparvasút szolgál, amely a **fényesi** fűrésztelephez szállította az alapanyagot. A Milosevič Dusán fakereskedő telepén működő két (vízi erővel hajtott) fűrészkereten gőzölt bükkdeszkát (-pallót) állítottak elő, továbbá nagy szénítótelepet is működtettek. Az iparvasút hossza 16,7 km, a legnagyobb esése pedig 36 ‰-os volt. A pályán közlekedő két gőzmozdony legnagyobb menetesebességét 15 km/h-ban határozták meg. Ezek mozgatták a 30 vagon, amelyekre egyenként 15 ürm tűzifát vagy 5 m³ rönköt lehetett felterhelni. (A napi teljesítményt nem adták meg.)⁹³

A fafeldolgozó üzemek, gyárak kapcsán említjük meg a *tűzeseteket*. A **temesszlatinai** fűrészgyár 1901-ben leégett,⁹⁴ ami egyáltalán nem volt különös esemény sem Krassó-Szörényben, sem az országban. A fűrésztelepek ilyen pusztulása mögött olykor-olykor biztosítási csalást is gyaníthattak, de azt is tudomásul kell venni, hogy ezek az üzemek nagyon tűzveszélyesek voltak. S akkor még nem is szóltunk a „gonosz kezek” által okozott tűzesetekről, amik szintén gyakoriak voltak. Mindenesetre a tüzek után jöttek az 1910. és 1912. évi árvízkatasztrófák, amelyek szintén károsították a faipari üzemeket is.⁹⁵

Az árverési eredményekre, illetve magára a *faértékesítésre* célszerű egy példát idézni.⁹⁶

A *román-bánsági* vagyonközösség 1913. augusztus 13-ára, **Karánsebesre** hirdetett meg nyilvános árverést. Ekkor a Bisztra-völgyi erdőgondnokság **Márğa** község határában lévő

„C” gazdasági osztály I. vágássorozata, I. tagjának 13-15. és 17-24. számú, 532,03 kh-os (306,18 ha) erdeje és a II. tag 34-35. és 37-38. számú, 685,54 kh-as (394,53 ha) erdeje került eladásra. Az elsőként említett terület a karánsebes-hátszegi vasút Bancár állomástól, illetve a márgai megállóhelytől 11,5 km-re, kiépíthető, mintegy 8 km-es iparvasúttal megközelíthető helyen volt található. Az előzetes becslés alapján az erdőben 12 838 m³ fenyő haszonfát és 53 167 m³ fenyő és bükk tűzifát találtak.

A másik erdő szintén az említett vasút közelében, de csak 6 km iparvasút építése mellett volt elérhető, azaz az elsőnél közelebb feküdt. Itt 22 477 m³ bükk haszonfát és 127 376 m³ tűzifát mutattak ki. Az összes, az említett két erdőben lévő faanyagért 321 540 koronát kívántak kapni. A vajdahunyadi kincstári vasgyár végül 400 000 K-ért vette meg.⁹⁷

A fafajok felhasználása, így kelendőségi viszonyainak javulása szempontjából újra foglalkoznunk kell a *bükkfával*. Látjuk, a gyári bútorgyártás némileg megszüntette azt a kényszert, ami alapján a bükköt csak tűzifaként lehetett értékesíteni. A tűzifa egyébként csak a szomszédos, a bánási ipartelepekig, legfeljebb Vajdahunyadig bírta a vasúti szállítás díjtételeit. Így a bükkerdők eladása, kihasználása csak az ottani felvevő piacra alapozódhatott, annak függvényében fejlődhetett – illetve jobbra stagnált. A bükkfa más, szintén ipari célú hasznosításában a bükkparketta, különösen pedig a bükkfalpfa számított egyre jelentősebb tételnek. Igaz, a bükk a tölgyvel egyik területen sem vehette fel a versenyt, ezért olcsóbb volt. Mégis olyan felhasználási lehetőséget biztosított a bánási erdők bükkfája számára is, ami keresletnövekedéssel járt. A Temesvári Kereskedelmi és Iparkamara ezért is sürgette – szintén a távoli szállítás díjtételeire hivatkozva –, hogy a MÁV helyben, Krassó-Szörényben létesítsen bükk vasútitalpfa-telítő üzemet.⁹⁸

Mind a fakeskedelem fejlődése, mind a szállítási útvonalak kiépítése Krassó-Szörény általunk most vizsgált vidékén is elvezetett az általános magyarországi, illetve erdélyi állapotokhoz. Ez pedig azt jelentette, hogy a szállítópályákkal

még gazdaságosan elérhető területekről a vágható erdők elfogytak, miközben az elzárt vidékek fakészletét továbbra sem lehetett eladni.⁹⁹ Tehát a fakereskedelem újabb, akár országos nagyberuházásokra (például vasútépítésekre) várt, illetve arra, hogy a faanyag ára annyira emelkedjék, aminek alapján ezeket az erdőket is gazdaságosan lehet majd kitermelni.