

VISSZAPILLANTÁS

DR. PANKOTAI GÁBOR

A harminc-, negyvenévesek számára 1952. igen régen volt. Számomra olyan, mintha tegnap lett volna. Igyekszem tehát eleget tenni. „AZ ERDŐ” szerkesztője megtisztelő felkérésének, hogy — mint szaklapunk első számának egyik szerzője — kis visszaemlékezés formájában foglaljam össze az akkor megjelent közleményem tárgykörében azóta történeteket és tekintsem át a fejlődés útját. Elkerülhetetlen, hogy bevezetésül az előzményekről is néhány szót ejtsek.

A kormányzat a 3 éves terv keretében ún. munka-intenzív beruházási hitelt bocsátott a népgazdaság különféle ágazatai rendelkezésére, hogy a hadifogásból hazaözönlő férfiak részére az akkori eszközhiány ellenére munkaalkalmat létesítsen. Ilyen beruházási támogatást igényelt és kapott az Állami Erdőgazdaság is és a kitermelésre kerülő faanyag leszállítására útépitési munkákba kezdett. Az útépités akkortájt — leszámítva néhány kötörögépet és útihengert — kizárólag kézi erővel folyt. Örülni kellett, hogy megfelelő kézi-szerszámokat beszerezni tudtunk.

Ebben az időben erdészetvezetői munkakörömből átmenetileg az Országos Tervhivatalba rendeltek, hogy e hitelek erdőgazdasági elosztását és szakszerű felhasználásának felügyeletét elvégezzem. E tájt épült többek közt a Pusztavám—kőhányáspusztai, Bükkfennsík—szilvásváradi út, a Kőszeg-környéki utak egy része is. Ezek a létesítmények többségükben az újjáépítés érdekében megemelt fakitermelés anyagának kiszállítását szolgálták, összefüggő feltáráshálózatról még sokáig nem esett szó.

A műszaki tervezést *Sali Emil* kolléga vezetése alatt álló néhány mérnökből és technikusból alakult tervezőcsoport végezte. (E mérnökök közül már csak *Martos András* él.) A pályaszerkezet kizárólag rakott, vagy szórt alapú vizes makadám volt. Az 1950. évi átszervezés után vettem át a tervezőcsoport vezetését *Sali Emiltől*, akit az Államerdészet vezetősége az ún. „Erdőtervezési Osztály” szervezésével bízott meg. (Ennek az osztálynak keretébe tartozott az állami erdőrendezés és az általam irányított tervezőcsoport.)

A szállítás zömét a háborúból visszamaradt 5—10 tonnás tehergépkocsik végezték, ezért szükségesnek láttam, hogy a tervezés alapjait ezeknek a forgalmához alakítsam. Ennek a munkámnak keretében írtam meg *AZ ERDŐ* első számában megjelent tanulmányomat, amely része volt egy — a tervezők részére néhány gépelt példányban kiadott és a tervezés irányelveit egységesen szabályozó-tervezési útmutatónak. Az útmutatót később, 1955-ben, mint a már akkor megalakult „Erdőterv” dolgozója megfelelő kiegészítéssel elkészítettem, és *Bakó Gyula* Erdőterv-igazgató segítségével ki is adtam. Ez a legutóbbi idő-ig alapját képezte az erdei utak tervezésének.

Az utak egyre-másra épültek és az erdőgazdasági vezetők érdeklődése irányukba egyre növekedett. A fejlesztésben különösen élen járt a pilisi, a nyu-

gatbükki, a magasbakonyi és a középsomogyi erdőgazdaság. Mindinkább tudatosodott, hogy az erdei utak hálózata az erdőgazdaságok legfontosabb *infrastrukturális beruházása*, mely alapját képezi minden egyéb erdei tevékenységnek. A fejlesztés párhuzamosan három irányba haladt, éspedig: az *erdei feltáróhálózat távlati tervezése, az útépités műszaki fejlesztése és a pályaszerkezetek korszerűsítése* irányába.

Az első feladatot *Cornides György* kolléga és munkatársai végezték el az „Erdőterv” keretében, a másodikat 1957-ben — mint az OEF. építési csoportjának akkori vezetője — magam irányítottam. E munkámban hathatós segítségem volt *Jáhn Ferenc, Horváth Sándor, Szilágyi József és Ecsedy Sándor* erdőgazdasági műszaki osztályvezető, *Haják Gyula, Bogár István, Lenkey László és Balogh Ferenc* közvetlen munkatársaim, valamint *Szabó Károly* az „Erdőterv” mérnöke, aki az építések organizációs munkájában és a tervezői munkák tökéletesítésében végzett elismerésre méltó munkát. A pályaszerkezetek korszerűsítését *Herpay Imre* kolléga végezte.

A munka zavartalan menete az OEE keretében működő feltárási szakcsoportnak köszönhető, melyet *Bogár István* irányított. Ennek a keretében ötvözödtek ki azok a tennivalók, melyeket ki-ki munkahelyére visszatérve megvalósított és valósít meg ma is. Sajnálatos tény, hogy akad olyan erdőgazdaság is, amely nem becsüli meg a tervhitelekéből készült feltáró utakat. Találtunk több olyan létesítményt mely — a karbantartás teljes hiányában — csaknem a pusztulás határán sínylődik. Jó volna, ha ezen a téren található hiányosságok megszűnnének.

Arra a kérdésre, hogy harmincegynehány év távlatából, hogy látom ma a feltárást, fejlesztés jövő útját, megpróbálok rövid választ adni:

- A feltáró úthálózat — mint az erdőgazdaság legfontosabb infrastruktúrája — a műszaki fejlesztés alapja, ezért vagy így, vagy úgy, minden fejlesztési elgondolásnak erre kell alapoznia.
- A gépesítés fejlesztését — és itt elsősorban a fakitermelésre gondoljunk — összhangba kell hozni a feltárással. Ennek érdekében az eddig használatos fm/ha mérőszám mellett, a *feltártsági tényező* erdészetenkénti pontos meghatározására kellene törekedni.
- A feltáró utak tervezésénél fokozottan tekintettel kell lenni az ökológiai szempontokra, mivel az utak földmunkája tetemes beavatkozást jelent a termőhely vízgazdálkodásába és mikroklímájába.
- Az úthálózatot úgy kell kialakítani, hogy legalább 500—600 m-en belül minden állományrész megközelíthető legyen. Ez egyébként a kíméletes közléltést végző gépek alkalmazásának egyik feltétele.
- A gazdaságosság érdekében tovább kell folytatni a pályaszerkezetek korszerűsítésére és megfelelő méretezésére irányuló kutatásokat.
- Utoljára, de nem utolsó sorban törekedni kell tájba illő, a természet szépségét nem zavaró létesítmények tervezésére.

1948—1975 között különböző beosztásokban foglalkoztam az erdőfeltárást fejlesztésével. Munkámban sokan támogattak, akiknek köszönetet mondok. Köszönet illeti azokat is, akik kritizáltak, mert rákényszerítettek, hogy felkészültségemet erősítsem, tájékozottságomat legalább európai színvonalra emeljem. Kérem, hogy kritikáikkal jövőben is igyekezzenek az utánam következő generációt igényességre nevelni, őket minél alaposabb munkára sarkalni.