

30 ÉV A FAKITERMELÉSBEN — LENN ÉS FENN

DR. MADAS LÁSZLÓ

Új az, amit az emberek már elfelejtettek. Eltűnődöm a fakitermelés gyakorlatának változása felett, ahogy nekem átelnem megadatott...

Az 1949—53 időszak a forrongások, a szorongások, a vajúdasok éveit hozta számomra. 1949-ben, a háború és az erdőpusztító évek után, már toboroztuk az első állandó erdei munkásokat, a faanyag szállítását kizárólag fuvarozók végezték és részt vettünk egy téli napon rendezett sztálini műszakon, ahol 440%-os teljesítménnyel az elsők között végeztünk az országban. Az erről szóló tudósítást így kezdte a riporter: „Recsegve dől a gőzölt bükk a nagykovácsi erdőkben...” A rangos helyezést elért munkacsapat tagjai e naptól kezdve bámulatos gyorsasággal emelkedtek a „szegény favágók” sorából egyre magasabb gazdasági és politikai régiókba.

Az ágazat 1950. évi átszervezése szétzilálta a kitűnően működő MÁLLERD szervezetét, az erdőmérnökök nagyrésze kezébe vándorbotot nyomtak és letörölt táblán előlről kezdhettük a már jól elindult erdészéletünket. A jó sorsom akkor Visegrádra vetett, és e táj varázslatos szépsége, évezredes értékei és a jószerencsém egy életre itt tartott. Az ismerkedés az új adottságokkal gyorsan megtörtént. — Favágóink nagyrésze Pilisszentlászlóról, ebből a pilisi hegyek közé szorult kis szlovák faluból szerződött hozzánk. A fakitermelés szerszámai akkor a mogyorófa ívvel kifeszített háromszög-fogazatú kávas fűrész, a kétkezes keresztvágó erdei fűrész és a fejsze volt. A kitermelt faanyagot a visegrádi tehenes gazdák, a szentlászlói, kisoroszi és tahitótfalusi fuvarosok szállították el, akik kb. 300-an voltak akkor. Főleg tűzifát termeltünk, de hosszoltunk fűrészrönköt, bányafát és faragtunk talpfát, meg gerendát. Négy uszályrakodónk volt a Duna-parton és az idefuvarozott fát hajóra rakva szállítottuk Budapestre.

A változás kényszere a levegőben lógott és az erdész szakemberek egy részét a sok évtizedes gyakorlat továbbfejlesztésre ösztökélte. Ekkor már ismert volt Szász Tibor „Korszerű erdei szerszámok és helyes karbantartásuk” című remek kézikönyve (1949), amelynek ma is érvényes megállapításai és javaslatjai tovább lódították a kézi fakitermelés gyakorlatát. — A mezőgazdaságban már a 30-as években dolgozott a G 35-ös elnyúhetetlen vontató, amely az 50-es években nemcsak a mezőgazdasági munkának, de az erdőgazdasági faanyagmozgatásnak is alapgépe lett. Sikerült ebből a típusból egyet szereznünk és elkezdtük „bűvölni” az erdei feladatok elvégzésére. — Híre jött, hogy külföldön többféle benzin- és elektromos motorfűrész gyártanak a fakitermelés számára és a szemfülesek láttak is néhányat belőlük. Felcsillantak a gépesítés körvonalai a horizonton, de a gyakorlat egyelőre a kézi fakitermelés és a fogatos fuvarozás maradt.

Tömpe István és az ágazat vezetősége belátta az új szervezet alkalmatlanságát és az érdekelt főhatóságokkal (OT, FM) egyetértésben határozott intézkedé-

sekkel először a megyei egyesüléseket (1951), majd a területi igazgatóságokat (1952) hozták létre — ahová én is kerültem — és később az erdőgazdaságok bizonyos mértékű összevonásával (1954) és az üzemegységek erdészetekké történő egybeolvasztásával (1954) hatékony és összefogott szervezet alakult ki. Az egzisztenciális biztonságot garantáló vezetés felélénkítette az ágazat fejlődését.

1951-ben kezdett megváltozni az eddigi gyakorlat: a fakitermelők jelentős hányada már állandó, szerződött munkásunk. Megindult a fogatgazdaságok szervezése *Manninger Leó* hozzáértő és leleményes irányításával, az erdei vasutak ismét életrekelnek és újabb 35 km pálya épül meg *Fülöp Zoltán* céltudatos és fáradhatatlan munkálkodása nyomán, a hirtelenjében épült 100 km erdei út már érezteti hatását erdeink feltárásában, melynek anyagi és elméleti alapjait *Pankotai Gábor* és *András bátyám* rakták le, *Káldy József* nemcsak a fahasználat gépesítését irányítja, hanem az erdőgazdasági szerszámgyár létrehozását is elindítja. — A gép ugyan zajos és idegen számunkra, de már megmejejenik az erdei munkahelyeken.

Lassan kialakult az új technika iránt érdeklődő szakemberek köre, akik tudnak egymásról, ismerik egymás törekvését és szívesen cserélnének tapasztalattal. A teljesség teljesíthetetlen igénye nélkül sorolom őket: *Bárdossy László*, *Béky Albert*, *Dérföldy Antal*, *Galambos Gáspár*, *Gyapay Jenő*, *Györke Ernő*, *Holdampf Gyula*, *Makkay Zoltán*, *Magassy László*, *Szabó Ferenc*, *Beély Miklós*, *Csöre Pál*, *Györke Zsombor*, *Huszár Endre*, *Kaufmann József*, *Jáhn Ferenc*, *Kolodzey Tibor*, *Molnár István*, *Marton Imre*, *Papp István*, *Palócz József*, *Radó Gábor*, *Szász Tibor*, *Szepesi László*. Még nem foglalhatók csokorba az eredmények, csupán többé-kevésbé sikeres kezdeményezések vehetők számba.

Egy raktárban kutatva két ládára találok, amelyek tartalmát illetően, az oroszul írt jegyzék két motorfűrészről tanúskodik. Nosza, elkérem a már hónapok óta ott porosodó gépeket, kibogozom, hogy CNILME—K—5-ös, egyszemélyes villanyfűrész van a kezemben. Megszerzem ANIKIN: MECHANIZACIJA LESZORAZRABOTOK (1950) c. könyvét, amelyből kiderült, hogy a rendkívül könnyű fűrészt 200 periódus/sec. és 12 000 ford./perc elektromos erőforrással lehet üzemeltetni. Ilyen akkor Magyarországon nem volt. *Radó Gábor*, aki a későbbi évtizedekben az erdőgazdálkodás gépesítésének egyik megszállott és szakavatott szervezője volt, biztatott, hogy gyártsunk egyet. Eljutottam végül is *Abai* úrhoz, aki elektromotorokat és áramfejlesztőket gyártó kisiparos volt. Négy hónap alatt legyártotta a kívánt aggregátot, és a két villanyfűrész rövidesen sítva munkába állt Visegrádon.

A Vörös Csillag Traktorgyár géptervezői olyan terepet kerestek az akkor prototípusként megépített két db 50 lóerős DT 413-as lánctalpas traktoruknak, ahol mostoha, erdei körülmények között nyúzópróbának vethetik alá masinájukat. Vállalkoztunk rá és egy szép napon becsörömpölt Visegrádra két, eddig még soha nem látott méretű, lánctalpas traktor. A gyári traktorvezetőkkal, gép-szerelőkkel és konstruktőrökkel gyorsan megteremtettük a gépek üzembe állításának a feltételeit. Néhány nap múlva a pilisi hegyek tetején dolgoztak a gépek. Kétujjnyi vastag láncokat kellett szereznünk a dunai hajósoktól, *Tátrai Tóni*, ügyes és találékony erdészünk olyan szántalpat csavarozott össze, amelyre 6 m³ faanyagot lehetett felrakni. Csigákat és kapesokot kovácsoltunk, amelyeket kihajló faágakra erősítve és drótkötelet átvetve rajtuk, a traktor maga terhelte fel a járművet. Egy álló esztendeig dolgoztak nálunk ezek a gépek és az egyiket végleg megtartottuk magunknak.

A tömeletti gyakorlatom felett már némi országos áttekintésem is volt erdőgazdálkodásunkról, amikor 1952 elején felkértek arra, hogy Az Erdő induló számában adjak tájékoztatót a fakitermelés helyzetéről. A fejlődést szolgáló célok és törekvések felvázolására gondoltam, amikor a „Fakitermelés folyamatos módszere” c. tanulmányomat megírtam; címe ma talán így hangzana: a felhasználat munkamódszerei. Nem az első hazai szakíró voltam, aki erről a témáról írt és én inkább a kezdeményezőket kívántam megerősíteni elhatározásaikban. Fontosnak tartottam azt az elvet leszögezni, hogy a fakitermelés munkaműveleteit ne egy személy végezze a jövőben, hanem mindegyiket más-más valaki, szakosított felkészültséggel, speciális eszközökkel, összességében lényegesen termelékenyebben, és csatoljuk a kitermeléshez a közelítést és a rakodói munkákat is és valamennyit fogjuk egy folyamatba. Néhány idézetben szeretném megismételni az erre vonatkozó lényegesebb megállapításokat:

— „Az eddig egymástól függetlenül dolgozó favágók, közelítők, gépkezelők, kocsisok, útjavítók, rakodók most egy összefogó, mozgósító terv alapján adják kézzől-kézre a faanyagot, míg az végképp el nem hagyja a munkaterületet. Az egész munkafolyamat ciklusa egy-két nap. Ez az új, amit meg kell értenünk, amihez formáznunk kell munkaszervezetünket.”

— „A folyamatos fakitermelési eljárás meghatározott munkahelyeken, meghatározott műveletek folyamatosan egymásba kapcsolódó végrehajtását biztosítja: a végrehajtás kétféleképpen történhet:

munkahely	a	b
vágásterület	döntés, közelítés, darabolás	döntés, gallyazás, közelítés
rakodó	osztályozás, felterhelés	osztályozás, darabolás, felterhelés

A két eljárás abban különbözik egymástól, hogy a fát milyen formában közelítjük: az egyiknél daraboltan, a másiknál szálfaban.”

— „A rendszer sikeres működésének a feltételei: 1. a műszaki feltételek biztosítása, 2. a helyes bérezés, 3. a fizikai és szellemi dolgozók legszorosabb együttműködése, 4. a folyamat állandó és éber ellenőrzése, 5. a dolgozók újító és kezdeményező törekvéseinek a legnagyobb mértékű támogatása.”

— „A műszaki feltételek közé sorolhatjuk a balesetelhárító biztonsági rendszabályoknak a kidolgozását. A tő mellett egyidőben több művelet folyik (döntés, gallyazás, közelítés, esetleg darabolás), így fokozottabban figyelniük kell a műveletek helyes területi elosztására és a menetrend pontos kidolgozására.”

— „Jelenleg érvényben lévő normáink alkalmasak a komplex norma összeállítására, némi átalakítással. Normásaink megoldják ezt a feladatot is. Az ő szerepük különben igen fontos a rendszer létrehozásában. Mint ahogy a mozdonyvezető, a fűtő, a váltókezelő, a forgalmista legszorosabb együttműködésére van szükség, hogy a vonatok betartsák a menetrendet, úgy itt is a favágók, motorkezelők, kocsisok, hosszolók, brigádvezetők, üzemvezetők, normás közös munkájának eredménye lehet csak az organizációs terv betartása.”

— „A folyamatos fakitermelés szelleméből adódik az az új felfogás is, hogy törődjenek avval, milyen körülmények között kapja meg továbbkezelésre az anyagot az utánuk következő részleg.”

— „A brigádvezető erdész az egész folyamat szervezője és irányítója... Sokrétű képzettséget és rátermettséget igényel a zavartalan munka biztosítása, a műveletek folyamatos egymásbakapcsolása. Állandó figyelemmel kell kísérni

a teljesítményeket és azonnal be kell avatkozni, ha valahol torlódás áll be. Vannak kiváló brigádvezető erdészeink, akik azonnal képesek a feladatot jól megoldani, de vannak, akiket erre meg kell tanítani.”

A tanulmányban felhozott példák gyakorlati megoldásokat tartalmaznak a vágáster rendjére, a közelítő nyomok kialakítására, az irányított döntésre, a darabolótér, az osztályozóvágány, a választéktároló rámpa elhelyezésére.

De mi történt Az Erdő No. 1. számának a megjelenése után? — 1952 őszén is nagy gondot okozott az ágazatnak az ország tűzifaellátása, melynek a teljesítése „kemény politikai kérdés” volt. Az erdőgazdaságok kitermelték az 1,2 millió m³ vastag tűzifát, de ennek a mennyiségnek a leszállítása már meghaladta az erejüket. A fogatgazdaságok még a kezdeti nehézségekkel küszködtek; lehetett az istállókban olyan „kincstári” lovakat is találni, amelyeket hevederrel a mestergerendára függesztettek fel, mert nem tudtak megállni a lábukon; a falusi fuvarosok egy része már Tsz-be szerveződött, a visszamaradtak pedig szorongva várták a holnapot; az országban csak mezőgazdasági munkára alkalmas traktorok dolgoztak. Jellemző volt a helyzetre, hogy a tanácselnökök naponta írásban kirendelték tűzifaszállításra községük lovas gazdáit, és aki nem jelent meg, azt megbüntették. — Ekkor történt meg az az emlékezetes eset, hogy a Zepelenhegyi AEG megsegítésére 100 db G—35-ös körmös traktort küldtek Sátoraljaújhelyre egy irányvonattal. A rakodórámpáról legördülő traktorok hosszú libasorban bahajtottak az erdőgazdaság udvarára, ahol *Palásthy István* igazgató holtápadtan felsóhajtott: „Istenem segíts, csak ne ennyire!” A traktorosok kérdésére, hogy mi a teendőjük, megmutatta a kéklő Sátoros-hegyeket, hogy onnan kell több ezer úrméter fát lehordaniok. A derék alföldi legények azon nyomban megfordultak és a még az állomáson veszteglő szerelvénybe „rükkverceltek”. — Töméntelen bosszúság, harag, igazságtalanság, elfecsérelt energia származott ezekből az állapotokból.

1953-ban már érződtek azoknak az erőfeszítéseknek és többé-kevésbé céltudatos fejlesztéseknek az eredményei, amelyeket az ágazat lépésről-lépésre megtett. Az erdőművelés léptei hosszabbak voltak, mint a fahasználaté, de hát ez így is volt rendjén. Először az erdőket kellett rendbeszedni és szükség volt az ország erdősültségének az emelésére is. Mindig nagy elismeréssel gondolok ma is az erdőművelés „aranykorára”. — Az év végén a Zemplén-hegyi AEG Hársas nevű erdőrészletében már napi 100 m³-t teljesítő gépesített termelés folyt, amelyben a döntést egy MP—50-es benzinmotoros fűrész, a közelítést 4 db DT—413-as lánctalpas traktor végezte rönkközelítő kerékpárokkal, a rakodón 2 db ERP villanymotoros fűrész darabolta a szálfát, az elszállítás pedig 3 db 10 to-ás, és 5 db 3 to-ás tehergépkocsival történt, a munkáslétszám 51 fő volt. — Meggyőződésem, hogy elérhetetlen lett volna a következő évek látványosabb és gyorsabb tempójú előrehaladása ezeknek az „alapozó” éveknek az emberformázó és célokat teremtő megpróbáltatásai nélkül.

1954 tavaszán meghirdették a minisztériumokban, hogy jó, ha a fiatal szakemberek vidékre mennek és a termelés „szféráját” erősítik. Rögtön kaptam az alkalmon és ismét Visegrádon, a tő mellett rázogattam meg otthagyt barátaimat és simogattam meg az erdőnyai bükkfák hamvas kérgét. A visegrádi erdészlet a háromszori átszervezés után ismét akkora lett, mint 1892-ben volt az akkori Visegrádi Erdőgazdonság. (Ez igazán meggyőző mementó lehet a szervezni akarók számára.) — Remek kollektíva verődött össze itt Visegrádon: tapasztalt, jól képzett erdészek, *Metz Józsi* a pilisszentlászlói és *Balogh Marci* a visegrádi fakitermelők brigádvezetője, *Obtrizsáli Mihály*, a 24 fogatos vezére. *Obtrizsáli Ferenc* a DT 413-as traktor biztos kezű vezetője.

— Először egy ütőképes gépműhelyt „hoztunk össze”. — Fél év alatt minden lényegesebb szerszámunk és gépünk a helyén állt és olyan szakemberek, mint a *Garami* testvérek, *Südi Béla*, *Karvaly Gyula* gépészmérnök, *Magyar László* szinte mindent meg tudtak csinálni, amire szükségünk volt. — Fakitermelőink elég kezdetleges szerszámokkal dolgoztak. Kérésre Szász Tibor eljött közenk és magával hozta az akkor frissen érkezett svéd gyalufogas fűrész is. Amikor bemutatta a fűrész élesítését és karbantartását, majd próbavágásokat végeztetett a favágóinkkal, akkor Metz Józsi a kezébe kapta a fűrész és földhöz vágta avval a felkiáltással, hogy ő bizony marad a saját fakávás fűrészénél, legfeljebb gyorsabban fogja húzni. Balogh Marci viszont szép csendesen felvette, néhány hónap alatt megtanulta a karbantartását, munkacsapata megszerette a nagy teljesítményért és csak a *Stihl*-fűrészek megjelenésekor tették le a kezükből. Metz Józsiék viszont kénytelen-kelletlen áttértek először a 42 kg-os *MRP* kétszemélyes, majd az egyszemélyes *Druzsba* motorfűrészekre, mert csak ezekkel tudtak versenyben maradni a vetélytársakkal.

— A lánctalpas traktorunk teljesítményét mindenképpen emelni kellett, hogy gazdaságosan dolgozzék. Ezért egy olyan „tepsit” szerkesztettünk, amelyre 4–5 m³ rönköt lehetett rácsatolni, majd a műhelyünk megépített egy 6 to-ás teherbírású lánctalpas pótkocsit, melynek minden alkatrészét mi állítottuk elő. Ez a szerelvény embertelen körülmények között is képes volt teljes terheléssel közlekedni.

— Fahasználatunkban egy újabb technológia bontakozott ki: közelítés kézzel és román szánkóval, kiszállítás lánctalpas traktorral uszályrakodóra, ahonnan uszályok viszik Budapestre a faanyagot. Emellett természetesen a nagyobb szerepet a fogatos kiszállítás és szállítás játszotta.

— Az Erdőgazdasági Szállító és Gépjavító Vállalatnál jelentős technikai erő gyűlt össze, és sok kitűnő gépkocsivezető és gépszerelő dolgozott ott. Tőlük igényelhattuk a szükséges gépkocsikat. Így került hozzánk a ma már szinte legendás hírű *Hajek József* 5 to-ás *B-5-ös* tehergépkocsijával. Ő mindenfajta feladatra vállalkozott: kiszállított akár 1 km távolságra is, de mind gyakrabban be-berándult Budapestre, a vevők telephelyére szállítva az árut, átlagosan 50 km-es távolságra. Három felterhelője volt és egy maga szerkesztett csörlője, amellyel bármilyen nehéz rönköt is fel tudott terhelni. Teljesítményei egyre inkább azt bizonyították, hogy mindenesetre ésszerűbb és valamivel gazdaságosabb is a közbenső rakodóról közvetlenül a vevő telephelyére történő szállítás. Ez a tény az évszázados uszályszállítás gyakorlatát rendítette meg.

— Rájöttünk, ha nem fejlesztjük tovább a feltárási hálózatunkat, akkor a gépkocsiszállítás remek eredményekkel kecsegtető módszere elsovrad. Ezért elkészítettük a visegrádi erdészet feltárási tervét és az OEF hathatós támogatásával nekilendültünk az útépitésnek. Ekkor már a kubikosok mellett megjelent az *SZ-80*-as tolémezes dózer és *D-240*-es vontatott gráder, és gyors tempóban készültek el legfontosabb gyűjtőútjaink. A faanyagot most már ezek mellé a földutak mellé közelítettük és gyakorlatilag a köves utak mellől feltöltük a közbenső rakodókat a vágástér közelébe és a gépkocsik innen kezdték szállítani a fát. Ilyen viszonylatban az új technológia fölénye teljesen nyilvánvaló lett; elmaradt a kiszállítás művelete, maradt tehát a rövid közelítés 0,5–1 km-ig és a szállítás a vevő telephelyére.

Ez a váltás azonban a székérfuvarozás eddigi gyakorlatát kezdte ki. A rövid távolság miatt nem volt elviselhető a székérre való gyakori fel- és leterhelés, a lovak sokkal többet álltak, mint mentek, tehát valami új után kellett

nézni. Ekkor láttunk hozzá az egy lóval húzott, fékezhető, alacsony építésű, billentéssel üríthető, kétkerekű, könnyű közelítő kerékpár megszerkesztésének. Néhány hónap alatt elkészültek az első darabok, de közel 3/4 esztendő kellett ahhoz, hogy megbízhatóan működő és a fogatosak tetszését is elnyerő eszköz legyen belőle. Közben jó kis versenyfutás alakult ki köztünk és a *Huszár Endre* vezényelte ERTI-team között, mert ők is meg akarták találni a fogatos közelítés racionális módját. Huszár Endre különben nagy találekónysággal és praktikussággal járult hozzá a fahasználat komplex rendszerének a kialakításához. Az újat keresgélő szakmai gyakorlatunk és apró sikereink kialakították azt az előnyös helyzetet, hogy az OEF a gépesítési kísérletek végrehajtásának egyik bázisául bennünket jelölt ki és a bevezetésre kerülő új gépek első példányai nálunk kerültek kipróbálásra. *Szepesi László* és *Radó Gábor* a maguk beosztásában nagyszerűen támogattak bennünket.

— A kötélpályák erdészeti alkalmazása mindig izgatott, és hitetlenkedve néztem a királyréti raktárban ládába csomagolt *Küpfert*-kötélpályát, amelynek minden porcikáját ismertem már *Steinlin* tanulmányából. Kölcsönkértem és aztán nálunk is maradt ez a remek, egyszerű és a mi 40—70⁰/₀-os lejtőinken nélkülözhetetlen kötélदारu. *Südi Béla* és két társa rövid idő alatt üzembe állította és pár hónap múlva a közelítés mindennapos gyakorlatává vált a munkája.

— Igazán speciális közelítőgép még nem működött a „hazai pályán”. 1957 nyarán a *Mercedes*-gyár ügynöke jelentkezett. Egy, az erdőgazdaságban különösen jól használható vontatót, az *Unimog*-ot ajánlotta és megkért bennünket a bemutatató megszerzésére. Nem akartunk hinni a szemünknek, amikor a játékszernek tűnő 28 HP-s kis vontató hatalmas, terhelt pótkocsit húzott maga után, aztán csörlőjével feneketlen sárban szálfákat vonszolt, majd a ráakasztott adaptereivel utat gräderezett és árkot ásott, kompresszorával két légkalapácsot működtetett egyszerre. A délutáni kiértékelésen a meghívott szakemberek valóban kitérő elismeréssel tapsoltak a gyár képviselőjének és az *Unimog* hatalmas termelő pilótájának a teljesítményért. Visszhangként jött egyik emi-nens vezetőnk rosszálló megjegyzése, amiért „kapitalista gépnek” ilyen túlzó értékelését produkáltuk. Ez a példány 25 év múltán, ma is itt mozog még a vi-segrádi erdészetről.

1958 őszén az OEF Erdőgazdasági Műszaki Napot rendezett a Pilisben, a Dobogókő gerince alatt megépült feltáró úton. A gépbemutató szervezője Pankotai Gábor volt. Az útépítés és a fahasználat valamennyi fellelhető géptípusa felvonult erre az alkalomra. Amikor reggel 9 órakor a három dinamitruđ felrobbantása megadta a jelet a gépbemutató megkezdésére, valamennyi gép motorja feldübörgött, és a példás rendbe állított és kifogástalanul működő gépek imponánsan bizonyították a kitarató, céltudatos emberi munka sikerét, ágazatunk technikai fejlődését.

Ebben az évben három szomszédos erdészet összeállt és elhatároztuk, hogy az eddig külön-külön dolgozó tehérgépkocsikat, számszerint hatot, összevonjuk egy brigádba, melynek vezetőjéül a remek szervezőkészségű, *Kőhalmi Józsefet* bizzuk meg, és ez a brigád rakodóról-rakodóra járva bonyolítja le a három erdészet szállítási feladatát. A munka megszervezésében segítségünkre volt *Fritsch Antal*, a központi szállítási ügyek intézője, aki kihalászta a rendlethalmazokból, hogy a vevő köteles a telephelyre szállított anyagot lerakni. Ez azt jelentette, hogy az eddigi 18 fő felterhelő létszámot lecsökkenthettük 8 főre, akik már nem utazgattak havonta 40 ezer kilométert, hanem csak felterheltek. A csoportos gépkocsiszállítás nem remélt sikerrel járt és olyan termelékenyen dolgoztak, hogy a mai, teljesen korszerű géplánc sem éri el — ugyanab-

ban a viszonylatban — az akkori teljesítményeket. Olyan felülmúlhatatlan „pilóták” voltak, mint *Hajek József, Csendes Béla, Schützer György, Makkay János, Zeller János, Hornyák Lajos, Wiesner Olivér, Bíró Gábor*. A felterhelők mind visegrádiak voltak és fáradszóról rakták a gépkocsikat.

1960-ban a visegrádi erdészet már mind a rövidfás, mind a hosszúfás rendszerben dolgozott viszonylag korszerű szerszámokkal és gépekkel: gyalufogas fűrész és *Druzsba*-motorfűrész, közelítő kerékpár, *Unimog*, *Dt 413*-as traktor, *Küpf*er-kötélpálya, szállítóbrigád, ütőképes gépműhely, és egy csapat remek favágó, gépkezelő és erdész. A műveletek közül egyedül a felterhelést nem sikerült megbízhatóan gépesíteni. „A folyamatos fakitermelés módszere” megvalósult az induláskor nem remélt színvonalon.

A 60-as évek a már kialakított gyakorlat továbbfejlesztését hozták. A természetes felújítás aránya a visegrádi erdészetnél elérte a 70%-ot, így a munkarendszerek egyik sarkalatos feladata volt az újulat megőrzése és a lábön maradó fák megkímélése. Az irányított döntés, a kíméletes közelítés, a felső rakodók rendje, az úthálózat továbbfejlesztése jelentette a mindennapos gondoskodást a rutinmunkák mellett. A rendelkezésre álló ember-, eszköz- és gépállomány lehetővé tette, hogy mindig az adott helyzetnek megfelelő módszerrel dolgozzunk.

1964. év a nagy tölgyfák termés éve volt, a fák szinte roskadoztak a gazdag termés alatt. Egy 40 hektáros végvágást készítettünk elő a Mester-rét alatti lejtőkön. Időre megépült a feltározó út és a hozzákapcsolódó közelítő hálózat, 8 db ló számára istállót állítottunk fel házilag gyártott panelekből, a kovácsunk új capinokat kovácsolt, összegyűjtöttük a szükséges pótalkatrészeket, melege-dőt, raktárat, javítóműhelyt rendeztünk be és október végén megindult a munka. Négy hónap alatt 6000 m³ fát termeltünk le, közelítettünk ki és szállítottunk el. Jómagam is mind a négy hónapot ott töltöttem capinnal a vállamon „a koncentrált termelésben” a favágók, közelítők, fogatosok, felterhelők, gépkezelők, gépkocsivezetők és az erdészeim között, élvezve a jól folyó munka örömeit. A ma ott álló 20 esztendő remek tölgy fiatalos, maradandó sikert jelent valamennyiünk számára, akik abban a jó munkában részt vettünk.

Amikor e sorokat írom, már tizenkét esztendeje egy más pozícióban élem át a fahasználat fejlesztésének a gyakorlatát. Itt már nem a favágó tüzek melletti beszélgetés a munkahelyi demokrácia fóruma, hanem a kellemes hőmérsékletű termekben összegyűlt népes testületek tanácskozásai. Itt a gondot a fejlesztési alap célszerű felhasználása, a bankhitelek megszerzése, az importkeret biztosítása, nehézségek „magasabb szintű” áthidalása, a forwarderek — processzorok — harveszterek világában a járható út megtalálása, a 30 éve változatlanul fennálló kisebb-nagyobb hibák megszüntetése és annak a felelősségnek az elviselése jelenti, amely az egyszemélyes gondjaimra bízott emberek és gépek sorsának jó úton való igazgatásával jár. Munkatársaimat arra biztatom, hogy *keressék az újat, a jobbat, az emberségeset!*

Fából brikett előállítására az NSZK-ban 360 000 márka állami segítséggel kutatási programot indítottak. A brikett kiindulási anyaga: kéreg, fűrészhulladék, vékonyfa, letörött farészek, használt papír, szalma és adott esetben még szemét is, ha gyúlékony anyagról van szó. Vagyis olyan anyagok, amelyek eddig az energiatermelés folyamatában még alig, vagy kevéssé vettek részt. A brikettet préseléssel, vegyi kötőanyag nélkül kívánják kialakítani, ezáltal környezetkímélő energiaforráshoz tudnak jutni. A kutatási terv a kiindulási anyagok keverési arányára, a szükséges kiszáradási mértékre, a létrehozott brikett eltarthatóságára és fűtőértékének meghatározására irányul.

(Die Waldarbeit, 1982. 33. évf. 3. sz. 49. o. Ref.: Dr. Szodfridt I.)