

AZ ERDŐ

AZ 1862-BEN ALAPÍTOTT ERDÉSZETI LAPOK 93. ÉVFOLYAMA



VII. ÉVF. 6. SZ. 201—240 OLDAL 1958. JÚNIUS

T A R T A L O M

Káldy József—Papp István: Kötéldarus közelítés új módszere a Zempléni hegy-ségben	201
Jakóts László: Az erdőrendezési felügyelők és az üzemtervszerinti gazdálkodás	208
Babos Imre: A homoki értékakácsról	211
Tóth Imre: Hozzászólás Kopeczky Ferenc cikkéhez	217
Bogár József: Az erdei hosztolásról — II. közlemény	218
Kállai Árpád: Van-e szerepe a levelgő víztartalmának a homoki erdősfitések sikerében?	222
Szontagh Pál: Beszámoló hernyók elleni vegyszeres védekezésről	226
Bencze Lajos—Csapody István: Az alsó dunaártéri erdők társulásainak vad-gazdálkodási vonatkozásai	230
Márkus László: A famagassági görbékéről	235
Címlapon: <i>Makkvetésből származó hatéves kocsányostölgy telepítés az első tisztítás után</i> (Szolnok megyei Erdőgazdaság, Apavár)	
Hátlapon: <i>Eredetileg 120 × 150 cm-es hálózatban telepített tízéves vöröstölgyes, átlag 8 m magas</i> (Békés megyei Erdőgazdaság, Vadas)	

S O M M A I R E

Káldy, J.—Papp, I.: Une méthode nouvelle du vidange par une grue de corde dans les montagnes de Zemplén	201
Jakóts, L.: Les inspecteurs de l'aménagement et l'économie sur la base des planes d'aménagement	208
Babos, I.: Les robiniers de valeur des régions sablonneuses	211
Tóth, I.: Intervention a l'article de Kopeczky F.	217
Bogár, J.: Sur la mensuration des assortiments en bois (II. partie)	218
Kállay, Á.: Le role de l'humidité de l'air et les succes des afforestation des sols sabloneux	222
Szontagh, P.: Compte rendu sur la guerre chimique contre les chenilles	226
Bencze, L.—Csapody, I.: Les associations des plantes des fortes de la région de l'indondation du Danube et la cynégétique	230
Márkus, L.: Les courbes de la hauteurs des arbres	235
En couverture: <i>Une semis direct par glande du chene agé de 6 ans apres la premiere éclaircie</i>	
En reverse: <i>La hauteur moyenne d'une chenaie rouge agée de 10 ans plantée d'abord dans une espace de 120 × 150 cm est 8 m</i>	

С О Д Е Р Ж А Н И Е

Калди, Й.—Панн, И.: Новый метод трелевки леса канатными подвесными дорогами в горах Земплэн	201
Якоц, Л.: Задачи инспекторов по лесоустройству и организация лесного хозяйства на основе оргхозпланов	208
Бабос, И.: О хозяйственно ценных особах акации белой на песчаных почвах междуречья Дуная и Тисс	211
Тот, И.: К статью Ф. Копецкого	217
Богар, Й.: О раскряжевке лесных сортиментов	218
Каллаи, А.: Играет-ли роль влажность воздуха в успехе облесений на песках	222
Сонтаг, П.: Отчет о результатах химворьбы с гусеницами	226
Бенце, Л.—Чаподи, И.: Вопросы охотоведения на основе лесных сообществ в пойменной части Нижнего-Дуная	230
Маркуш, Л.: О кривых высот древостоев	235
На первой странице обложки : <i>6-летняя культура дуба, созданная посевом желудей после первого осветления</i> (Лесхоз Солнок—Апавара).	
На последней странице обложки : <i>10-летнее насаждение красного дуба. Средняя высота 8 м. Густота посадки была 120 × 150 см</i> (Лесхоз Бекеш—Вадаш).	

A kötélदारus közelítés új módszere a Zempléni hegységben

KÁLDY JÓZSEF — PAPP ISTVÁN

Az erdészeti szállítóberendezések egyre kiterjedtebb lehetőségei közül a modern erdőgazdaságokban napjainkban mind kiterjedtebben alkalmazzák a drótkötélpályákat. Bár az irodalmi adatok szerint a drótköteles szállítópályákat faanyagok közelítésére az erdőgazdaságban már az 1800-as évek közepétől kezdve használják, mégsem jutottak korábban jelentős szerephez a közelítés munkájában, inkább egy-egy speciális feladat megoldására alkalmazták ezeket, mint: árkok, völgyek, folyások áthidalása, különleges terepalakulat legyőzése, kerülő utak kiküszöbölése stb. Ennek a magyarázata abban keresendő, hogy ezek a kötélpályák, — nevezetesen: a kétköteles ún. német rendszerű és az egyköteles ún. angol rendszerű, — ún. *stabil kötélpályák* voltak. Nevüket is onnan kapták, hogy megépítésük helyén huzamosan működtek, kis területen nagy fatömeg leközelítésére. A pályaépítés és áthelyezés magas költséggel járt, így ez sem kedvezett kiterjedt használatuknak.

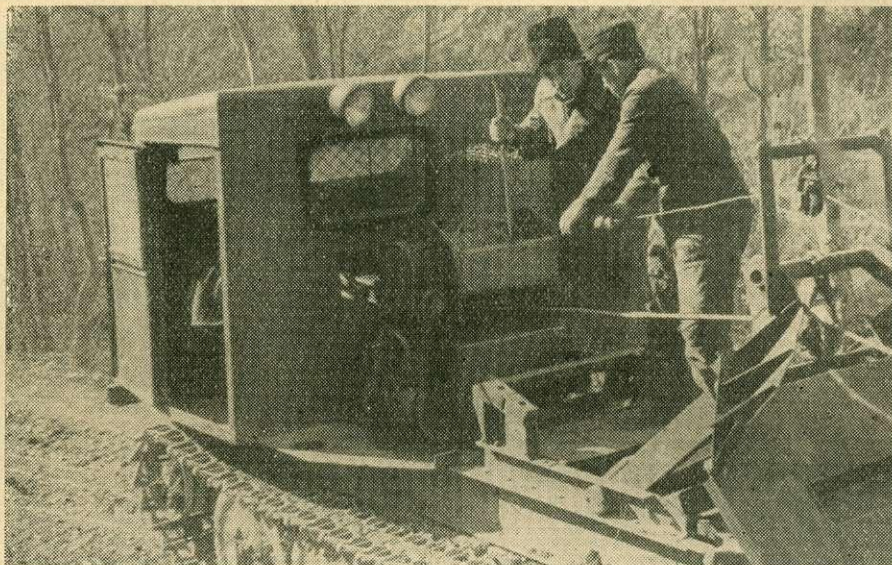
Minthogy ma már a természetes felújításon alapuló erdőfelújítási-, korszerű erdőápolási módszerek alkalmazása következtében az eddig kis területen nagy fatömegeket kitermelő módszerek helyébe, nagy területen folyó munka lépett, — ami egy-egy helyen kis fatömeget jelent — a stabil kötélpályák jó része már nem felel meg azoknak a kívánalmaknak, amelyeket az erdőgazdálkodás támaszt a modern szállítóberendezésekkel szemben.

Ma már szinte egyidőben folyik a munka az erdőgazdaság egész területén, ehhez képest, azoknak a szállítóberendezéseknek kell előnyt adnunk, amelyek mozgékonyak, könnyen áttelepíthetők és leszerelhetők, olcsó üzeműek és igazodnak az erdőgazdálkodás új módszereihez. A nagy területen, szétszórtan jelentkező kis fatömeg, valamint a kíméletesség azt a kívánalmat szabja a szállítóberendezéssel szemben, hogy az a fa levegőbe emelésével oldja meg a ledöntött fa mozgatását, s ne csak a kezdő és végponton legyen képes terhet felvenni, illetve leadni, hanem lehetővé váljon a felterhelés és a leterhelés a pálya bármely pontján, sőt a tengelyvonaltól kétoldalt 50—100 m távolságról is. Ez a követelmény elsősorban a hegyvidéki erdőgazdaságok figyelmét, egyre inkább a *kötéldaruk* felé kell hogy irányítsa, mert a kötélpályák közül a kötéldarus megoldások azok, amelyek a fenti követelményeket kielégíteni képesek.

Arra persze helytelen volna gondolni, hogy a kötéldarus a hegyvidéki erdőgazdaságok valamennyi közelítési gondját megoldja, de egyet állíthatunk: mozgékony, talajt, újulatot, lábön maradó fákat megkímélő, időjárás iránt úgyszólván érzéketlen, korszerű szállítóberendezés, amely a leg-

nehezebb anyagmozgatási szakaszban: a közelítésben segít az erdészek gondjaiban, és ezen jó tulajdonsága kell hogy arra készítse az erdőgazdaságokat, hogy megismerjék a kötélvarus rendszereket és ahol ennek feltételei megvannak, kiterjedten alkalmazzák is ezek közül a számukra legmegfelelebbet. Kötélvarus berendezések igen kedvező tulajdonsága az is, hogy lehetővé teszik nemcsak a lefelé, hanem a felfelé való közelítést is. Így alkalmazásukkal útjainkra közelíthető nemcsak az utak felett fekvő állományok faanyagá, hanem az út alatt elterülő állományoké is.

A kötélvarus berendezések közül hazánkban elsősorban az ún. „rövidpályás“ rendszereknek van nagy jelentőségük, amelyeknek pályája 3—400 m hosszú s egyszerre legalább 1 tonnával terhelhetők. A „hosszúpályás“



1 ábra. A feszítő- és eregető kötélvaró munkában

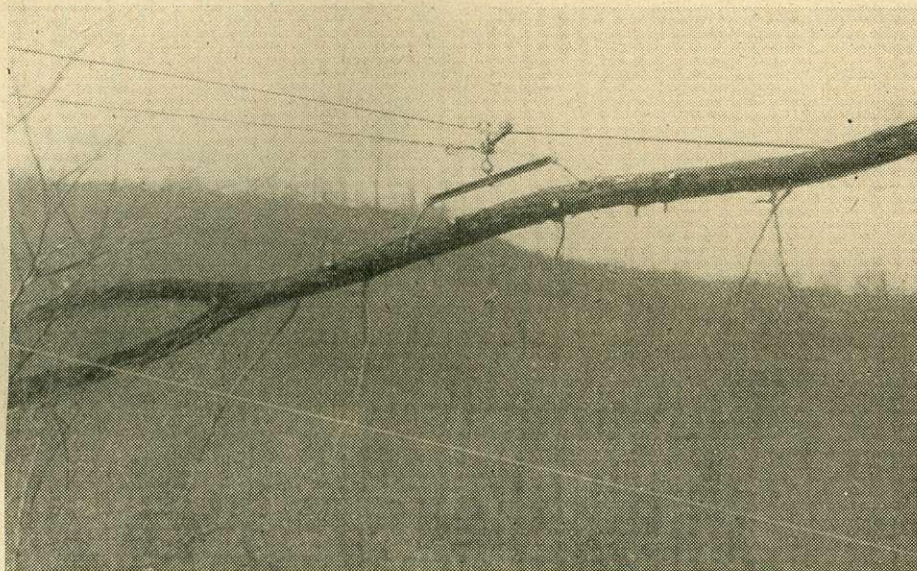
kötélvarók alkalmazására nincs megfelelő terepadottságunk (Pl.: Wyssen). A kötélvarók alkalmazásának alig 15 éves múltja van, így természetesen olyan bő tapasztalatok, mint a hagyományos közelítő eszközök terén vannak, nem állnak rendelkezésre.

Drótkötélpályákat hazánkban tudomásom szerint rendszeresen csak 1951-től alkalmaznak erdőgazdaságaink, bár szórványosan voltak korábban is próbálkozások. Egykötéles pályák közül jelenleg néhány Lasso—Kabel, valamint több eregető dolgozik a közelítésben. A kötélvarók közül: „Küpferr“ svájci kötélvaró egy példányát jó eredményeket mutat a Pilisi Erdőgazdaságban. Egyre több kezdeményezésről érkezik azonban hír a többi erdőgazdaságokból is a kötélpályák alkalmazásával kapcsolatban. (Pl. Kéltbükk, Tanulmányi, Mecseki Eg. stb.) A kötélpályákkal való közelítés mértéke azonban így sem éri el az 1%-os arányt sem. A kötélpályák alkalmazása területén tehát csupán az első lépések megtételéről beszélhetünk. Ezzel a számmal azért nem lehetünk elégedettek, mert feltétlenül kiterjedtebb, véleményem szerint legalább 4—5%-os arány elérésére van lehe-

tőség a kíméletes közelítés megteremtése során, hazánk erdőségeinek 45%-át kitevő hegyvidéki erdőgazdaságainkban.

Világosan kell látnunk, hogy mindenhova költséges utakat nem építhetünk, mert azok igen nagy befektetéssel járnak. Ahol csak lehet, más gyors, olcsó, mozgékony, időjárástól független közelítő berendezések legkülönbözőbb fajtájának alkalmazási módszerét is biztosítani kell, így a kötélpályák adottságainknak leginkább megfelelő rendszereit is,

Addig is, amíg korszerű kötélpályás közelítő berendezések nagyobb számban állnak rendelkezésünkre, meglevő eszközeinknek erre a célra alkalmassá tételével juthatunk előre ebben a kérdésben. Erdőgazdaságunk területén sikeres kísérletet tettünk a KT—12 szovjet lánctalpas csörlős



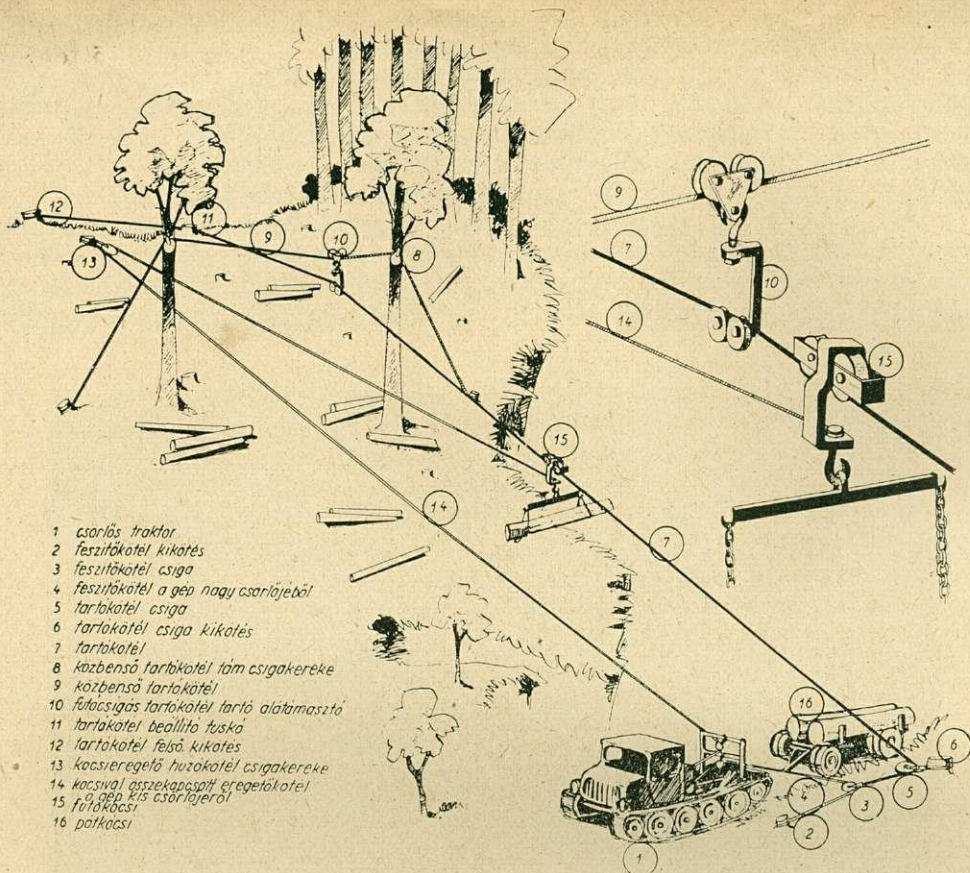
2. ábra. „Szálfa-eregetés közben“

traktor felhasználásával, 400 méter hatótávolságú kötélदारu beállítására. Az ezzel kapcsolatos terveket és elgondolásokat Papp István gépesítési előadónk készítette.

a) A kötélदारu műszaki adatai:

Az erőgép: egy KT. 12 típusú, lánctalpas, csörlős traktor (1), amely egyben súlyával a tartó és eregető kötélek egyik fix pontját is képezi. A KT. 12 lánctalpas traktor korábban fagáz üzemű volt, azonban olcsóbb és erdei körülmények között praktikusabb üzemre, gázolaj üzemre építettük át. Az átalakítás során beépítettünk: egy 4 hengeres 80 lóerős Diesel motort és a meglevő fölé még egy csörlődobot a szükséges áttételezésekkel. A gép súlya 6500 kg, fogyasztása 4 liter/óra. Menetsebessége: vontatás esetén: 1—5 fokozat: 2—20 km/óra. Vontatható teher: 3 és 1/2 tonna. A csörlődobok mindkét irányban, egymástól függetlenül, a traktor motorjával üzemeltethetők.

A biztonság fokozása, valamint az üzemeltetés elősegítésére a csörlődobok nagy felületű szalagfékkel vannak ellátva. A „feszítő kötél-dob“ be-



- 1 csorlós traktor
- 2 feszítőkötél kikötés
- 3 feszítőkötél csiga
- 4 feszítőkötél a gép nagy csorlójából
- 5 tartókötél csiga
- 6 tartókötél csiga kikötés
- 7 tartókötél
- 8 közbenső tartókötél tám csigakereke
- 9 közbenső tartókötél
- 10 futómacska tartókötél tartó alátámasztó
- 11 tartókötél beállító tuska
- 12 tartókötél felső kikötés
- 13 kocsiregélő húzókötel csigakereke
- 14 kocsival összekapcsolt eregetőkötél a gép kis csorlójáról
- 15 futókocsi
- 16 pótkocsi

3. ábra

fogadóképessége: 17 mm \varnothing kötélből 100 fm. Vonóereje: 4500 kg, sebessége: 0,2—0,4 m/sec. Az „eregető vagy vonókötéldob“ befogadóképessége: 7 mm \varnothing kötélből 350 fm. A vonórő I. fokozatnál 2000 kg, sebesség 0,5 m/sec., a II. fokozatnál 1000 kg, sebesség: 1—2 m/sec., III. fokozatnál: 500 kg, a sebesség 3—4 m/sec. Az egyik csorlő tehát a tartókötél megfeszítésére, egyben a teheremelésre szolgál, míg a másik a terhelt kocsi fékezésére, illetve az üres, vagy terhelt kocsi felvonására szolgál. A tartókötél (7), amely egyben a futómacska gördülő pályáját is képezi: 100—500 fm hosszú 17 m/m \varnothing acéldrótkötél. A feszítő kötéldob (4) egy mozgócsiga közbeiktatásával feszíti ki a tartókötelet.

Az eregető vagy vonókötelet (14) a vonókötel dobról kiindulva, a pálya felső végén elhelyezett állócsigán keresztül vezetve, a futómacska szerkezetéhez kapcsoljuk. A vonókötel: 3—700 fm 7,3 mm \varnothing acéldrót rönkbefogó karral van ellátva.

Két fa közé magasan kifeszített melléktartókötél egyrészt a főtartókötél közbenső alátámasztását teszi lehetővé, másrészt megoldja a főtartó eltolását jobbra-balra cca. 100 m szakaszon. Ezzel a pálya gyakori áthelyezését teszi fölöslegessé, mert nagy területről biztosítja a faanyag felvételét.

A berendezéshez tartozik még két darab csiga (5) a tartó és (3) feszítőkötélhez 10 tonna, a támcsgiga (8) a közbenső alátámasztáshoz (9) 5 tonna, a zárt csiga (13) az eregető kötélnél (14) 2 tonna teherbírással.

b) A kötélpálya építése.

A pálya építése előtt, feltétlenül szükséges bejárni a feltárandó területet és tanulmányozni a domborzati viszonyokat annak érdekében, hogy nem szükséges-e pl. a közbenső alátámasztás. Elég magasan haladhat-e a pálya a terep felett, nem akadályozza-e az üzemeltetést terepalakulat, állomány stb. Nagyon fontos mindezeket még a pálya építése előtt számbavenni, nehogy az üzemeltetéshez szükséges állófák kitermelésre kerüljenek. Szükséges azért az ilyen fákat külön is megjelölni a vágás megkezdése előtt. Meg kell állapítani azt is, hogy a kitermelésre kerülő faanyag előlában kerül-e leközelítésre, vagy pedig hosztolt állapotban. Az anyag elhelyezkedése, a rendelkezésre álló utak, valamint a domborzati viszonyok figyelembevételével kell azután az erőgép és a leterhelés helyét megválasztani, valamint a továbbszállítás, feldolgozás lehetőségéről gondoskodni.

Az erőgép alsó állásból üzemelteti a pályát. A pálya építése során először az eregető kötéldob kötelét kell felhúzni a pálya nyomvonalán, a felső kikötési ponthoz. Itt a kijelölt fához, vagy tuskóhoz kötött csigakeréken keresztülhúzzuk a vékony kötelet, majd annak végével visszamegyünk az erőgéphez. Itt a főtartó kötélnél (7) végével összekapcsoljuk a vonókötélet, majd az eregető kötéldob beindításával felcsörlözzük a tartókötélet a felső kikötési pontig. A tartókötél felső végét azután a már előre kijelölt tuskóhoz (12) kikötjük és a felesleges kötélrészt több, közelben levő tuskóra feltekerjük. Ha a domborzati viszonyok és a távolság olyan, hogy a teherrel kifeszített kötélnél belógása talajt, állományt nem ér, ez esetben közbenső alátámasztásra nincs szükség, ellenkező esetben közbenső alátámasztásról kell gondoskodni.

Közbenső alátámasztás elkészítése során erre a célra meghagyott élőfákra felerősítünk két csigát (8) (ezek a támfák egymástól 10—80 m távolságra lehetnek). A támcsigákon keresztül vezetett tartókötél a főtartókötéllel lehetőség szerint 90°-os szöget zárjon be. Az alátámasztás közbenső tartókötélét szintén a vonókötéldob segítségével feszíthetjük ki.

Egy állással, a kötéltől jobbra és balra 5—6 m-es sávra lehet az anyagot a kötélnélre felterhelni, tehát mintegy 10—12 m széles pásztárról, a tartókötél teljes hosszában. Ezzel a keskeny pásztával, az alacsonyra függesztett pálya esetén is mód nyílik arra, hogy a fa mindjárt a levegőbe emelkedjék és ne kelljen az anyagot a földön vonszolni, ha fokozott kíméletességre van szükség. Ebben az esetben több ugyan az átállítás, a vonszolás elkerülése végett azonban, mivel az átállítás igen könnyen és rövid időn belül megejthető, nem sok a kiesés.

A fent leírt rendszerrel nemcsak 10—12 m széles pásztárról lehet a faanyagot a tartókötélre terhelni, hanem teheremelő futómacska alkalmazása esetén akár 50—80 m távolságról is. Ez esetben 8 mm Ø vonókötélet használunk, amit egy forgóval ellátott könnyű csigával lehet a közelítendő faanyaghoz kihúzni és rákapcsolni. Ebben az esetben természetesen hosszabb úton történik a faanyag földön való vonszolása az anyag teljes hosszában, vagy magas kötélnélvezetés esetén félig a levegőben.

c) A kötélदारu működése:

A tartókötélre meglazított állapotban felkapcsoljuk a közelítendő faanyagot. A tartókötél megfeszítésével a teher a levegőbe emelkedik. Lejtőirányú szállítás esetén a futómacska a nehézségi erő hatására megindul a tartókötélen. A fékezés az eregető kötélsel segítségével történik.

A kikapcsolási helyre előkészített pótkocsi felett a futómacskát megállítjuk és a tartókötél segítségével könnyedén, közvetlenül a pótkocsira helyezük a rakományt.

A teher lekapcsolása után a futómacskát az eregető kötélsel csörlőjével



4. ábra. Megérkezik a rakomány a pótkocsi fölé

a felterhelés helyére lehet visszavontatni. Felfelé való szállítás esetén az eregető kötélsel húzza fel a futómacskát a teherrel a kikapcsolás helyére.

A megrakott pótkocsit a KT. 12. — tehát maga az erőgép — vontatja rakodóra. A tartókötél, annak lazára eresztése után, lekapcsolható a KT. 12. csörlőjéről.

Az egész berendezést 5 főből álló munkacsapat szolgálja ki: ebből 1 motorkezelő, 1 segédkezelő, 2 felterhelő, 1 leterhelő.

A kezdő és végpont között, a kar- és sípjelzéseken kívül, táborig telefontársaság van.

d) Eddigi eredmények:

A fentebb leírt kötélदारu rendszert a Zemplénhegységi Erdőgazdaság füzérkomlói erdészetének ún. „Májushegy“-i vágásában alkalmazzuk, véghasználati faanyag lekötélítésére. Ezzel a módszerrel

januárban:	266 m ³
februárban:	324 m ³
márciusban:	245 m ³

összesen tehát: 835 m³ faanyagot közelítettünk

le, legnagyobb részt szálfaban. Ez azt jelenti, hogy 8 órás műszak alatt 12—15 m³-t. Egy-egy szálfa 1—1,2 m³-t tett ki. A döntés után csupán a gallyazás műveletét végeztük el tő mellett, így az anyag, a képen is láthatóan, feldolgozatlanul, teljes hosszban került a kötélpályán leközelítésre. A feldolgozást, választékolást a közelítés helyétől mintegy 1 km távolságra levő erdei rakodón végeztük el. A teljes hosszban való közelítés azért is szükséges volt, mert a Májushegyről a múlt helytelen erdőgazdálkodásából visszamaradt „sapka“ faanyagát, az újulat nagymértékű károsodása nélkül, nem lehetett volna leközelíteni. A hegyoldal $\frac{2}{3}$ -át ugyanis gyönyörű, természetes újulat borítja és a kitermelésre került állomány is alá van telepítve lúcfenyővel. A faanyag elszállítása, nagyobb költség és nagy kártétel nélkül megoldhatatlan lett volna. Az alátelepítés és újulat védelme, valamint az anyag lemozgatása érdekében vontatóút építése lett volna szükséges. Ezzel a módszerrel a faanyag közvetlenül tömlőlől a tartókötéltre volt emelhető, így a vonszolásos közelítés, illetve útépités, teljesen ki volt küszöbölhető.

A költségek az alábbiak szerint alakultak: a traktor üzemóra költsége 43 forint volt, ehhez jön négy fő munkabére 20 Ft/óra, összesen 63 forint. Mivel az óránkénti teljesítés 1,5 m³-nek vehető, így 1 m³-re 42 Ft költség jut. Amennyiben kézi és lovas közelítéssel történt volna az anyag lemozgatása, az alábbi költségek merültek volna fel m³-ként:

kézi szánkós közelítés	4,59 Ft/m ³
lovas közelítés	44.— Ft/m ³
kézi felterhelés	4,10 Ft/m ³
leterhelés	2,86 Ft/m ³
Összesen:	55,55 Ft/m ³

Ehhez a költséghez jönne még az útépités költsége, 1 km vontatóutat véve alapul a 70 000 Ft, 2000 m³-rel számolva, köbméterenként 35 Ft esne. Az alkalmazott kötédarus közelítés tehát, az útépités figyelmen kívül hagyása mellett is, mintegy 20%-os megtakarítást eredményez. A kötédarus kötélpálya megépítése 4 órai, a leszerelése 3 órai, azonos gépállásnál át-helyezése $\frac{1}{2}$ órai munkát igényel. Megépítése tehát 200, leszerelése 150 Ft költséget jelent.

Összegezésül a kötédarus közelítőberendezés előnyeit az alábbiakban foglalhatjuk össze:

1. Az anyag mozgatása levegőben történik, ezzel lehetővé válik az újulat, talaj, lábommaradó fák teljes megkímélése.
2. Az időjárás iránti érzékenysége a legminimálisabb.
3. A közelítési költségeket jelentősen csökkenti.
4. A közelítés befejezésekképpen a felterhelést is elvégzi a traktor pótkocsijára, ezzel biztosítja az anyagmozgatás folyamatosságát, mert a munkaszakaszok egymásba kapcsolódnak, egyben kiküszöböli a szakaszos közelítés azon hátrányát, hogy ez a módszer egyébként rakodási munkatöbbletet jelent.
5. Lehetővé teszi a szálfaban való termelést, így a nagyobb iparifa százalékot biztosító választékolást a rakodón.
6. Kiküszöböli a közelítő eszközök (traktor, ló, kézi szánkó) a vágás területén folyó mozgását, ami minden óvatosság mellett is az újulat sérülésével jár.

7. Meglevő gépet hasznosít korszerű munkamódszerrel. Olyan feladatot old meg, amit csak új kötélpályás szállítóberendezéssel lehetne megoldani, mivel ezen berendezéseket a nyugati országok gyártják, valuta takarítható meg vele.

A Zempléni hegységben, elsősorban a „sapkák“ eltávolítása során, igen jó eredménnyel használjuk ezt a kötélदारus szállítóberendezést. Munkája sok közelítési problémát old meg és sok tanulsággal jár valamennyiünk számára.



Az erdőrendezési felügyelők és az üzemtervszerinti gazdálkodás

JAKÓTS LÁSZLÓ erdőmérnök, OEF

Az Erdő 1955. évi 6. számában beszámoltam az erdőrendezési felügyelői szervezet létesítéséről, valamint az első idők tapasztalatairól. Azóta eltelt három év, és az erdőrendezési felügyelők személyében, valamint munkakörében beállott változások szükségessé teszik, hogy az elmúlt években elvégzett feladatokra visszapillantva megállapítsuk, volt-e gyakorlati haszna munkájuknak és érdemes-e ezt a szervezetet továbbra is fenntartani.

A szervezet feladata felállításának első pillanatától kezdve mindig is az *erdőgazdaságok gazdálkodásának távlati tervek szerinti irányítása, illetőleg a gazdálkodás minden ágazatában a tér és időbeli rendnek a biztosítása volt*. Ettől a céltől eltérnünk nem szabad, ha ezt a célt elvetjük és az erdőrendezési felügyelőket, mint a főigazgatóságunk az erdőgazdaságoknál lévő közvetlen exponenseit különféle egyéb adminisztratív teendőkkel halmozzuk el, a szervezet fenntartásának semmi létjogosultsága nincs.

E felismerés ellenére az elmúlt években a felügyelők munkaidejének nagy részét a területrendezési munkakör ellátása vette igénybe és főfeladatuk jelentős mértékben háttérbe szorult. Tagadhatatlan, hogy a területrendezés terén sok eredményt érték el, mert a szokványos napi területrendezési ügyek elintézésén kívül sikerült az átszervezések következtében rendezetlenné vált, illetőleg elkallódott okmány és térképanyagot rendezniök, illetőleg pótolniök. Azonban az e téren kítűzött célt, — az erdőgazdaságok területállományának végleges tisztázását és rögzítését, — csak részben érték és csak részben is érhették el. Ennek oka egyrészt a még mindig igen gyakori területfluktuációban, másrészt a területek rendezésére hivatott tagosítási eljárásoknál közismerten elkövetett hibákban, továbbá a földnyilvántartások igen sokszor helytelen adataiban, valamint a kataszter rendezetlenségében keresendő. Végleges eredmények e téren csakis a már megkezdett kataszteri rendezéstől és a törvényesség szigorú betartásával végrehajtott tagosításoktól várhatók. Erdőgazdasági viszonylatban a tagosítások több községben már elkerülhetetlenné váltak, mivel az állami erdők jelentős területen a magántulajdonosok erdőcskéivel vannak összekeverve és ennek következtében a megfelelő erdőgazdálkodás lehetetlen. Az 1956. évben végrehajtott szentgáli és monosbéli tagosításoknál bebizonyosodott, hogy erdőtagosítási eljárásunk könnyen végrehajtható, igazságos és az összes érdekeltnek lehetővé teszi a tervszerű erdőgazdálkodást. Ezért, amint a törvényes lehetőség meglesz, a tagosításra szoruló erdőkben a rendezést végre kell hajtani.

Ennyit nagy vonásokban a területrendezésről.

A tervszerű gazdálkodás irányítása kétféle feladatot rótt a felügyelőkre, egyrészt pontosan számba kellett venniök a gazdálkodás eredményeit, másrészt az üzemtervek alapján adatokat kellett szolgáltatniök az éves tervekhez.