

azt, hogy a polgári jogi törvénykönyv, valamint az általános és különös részt egy-
ségesen magában foglaló új büntetőtörvénykönyv megalkotása, ill. elkészítése is
most van csak folyamatban.

Ezt figyelembe véve meg kell elégednünk azzal, hogy elvégezzük az erdészeti
jog inkorporációját, ami alatt a már érvényben lévő különböző jogszabályok egy-
ségbefoglalását értjük. Ez utóbbi munka azonban véleményem szerint el nem ha-
nyagolható, és mielőbbi elvégzése szükséges. A törvényesség megtartásának egyik
előfeltétele, hogy legyenek jó jogszabályok, ezeket meg lehessen ismerni, a jogrend-
szer ne legyen áttekinthetetlen és a jogalkalmazók, valamint a polgárok kiismerjék
magukat a jogág egészében. Törvényességről jogszabályok nélkül nem beszélhetünk.
A törvényesség megtartása szempontjából annál is inkább szükséges az inkorporáció
vagy a kodifikáció elvégzése, mert a jogalkalmazók jelentős része az erdészeti jog-
szabályok tekintetében nem rendelkezik jogi képzettséggel, így számukra a jogalkal-
mazásnak még a bíróságok számára is oly nehéz munkáját ezen az úton meg kell
könnyíteni.



Hozzászólás Fritsch Antal „A kiegyenlítő rakodókról” című cikkéhez

Joggal kifogásolják a fűrészüzemek és más átvevő vállalatok az erdőgazdaságok
egyenlőtlen ütemű, választékú, nehezen irányítható, sokszor hibás irányú szállításait,
mert ez termelésünk minden folyamatát zavarja. A népgazdaságnak viszont kevés
olyan termelő ágazata van, mint az erdőgazdaság, ahol egy-egy termelő munkahely
a legkülönbözőbb célra szánt faanyagot egyidőben termeli és a legkülönbözőbb —
legtöbbször előre meg nem határozható — viszonyok között szállítja el.

A két ellentétes szempontot mind az általános szállítási feltételek, mind az
erdőgazdaság és az átvevő üzemek között folyó kooperációs együttműködés alapján
létrejött szállítási szerződések igekeznek összeegyeztetni. Ez azonban eddig meg-
nyugtatóan nem sikerült, mert az egyenletes szállítási feltételeink főként az erdő-
gazdaságnál hiányoztak. Sok tekintetben mutatkoznak hiányosságok ezen a téren a
szállító vállalatoknál, sőt az átvevő üzemeknél is. A kérdés megoldása az erdőgazda-
ság részéről a szállítás egyenletessé tételének biztosításában rejlik.

Vizsgáljuk meg a kérdést az erdőgazdaság adottságain keresztül és keressük
meg az akadályokat, amelyek az egyenletesség kialakítását gátolják. Vizsgálatunknál
nem tárgyaljuk a síkvidéki és általában kis fatömeeggel rendelkező viszonyokat, ahol
közvetlen szállítással gazdaságosan oldható meg az egyenletesség kérdése. Az alábbiak
ban a domb- és hegyvidéki erdeinkben jelentkező akadályokat tárgyaljuk.

Kitermelés alkalmával a különböző célra alkalmas faanyagok — a gyakorlatilag
megvalósítható legjobb vágásrend esetében is — tő mellett szétszórva, hektáronként
általában 20—300 m³ mennyiségben jelentkeznek. Az egyes átvevők felé megköve-
telt egyenletesség első akadálya az, hogy az egyes választékokat nem tudjuk ki-
emelni a tömleleti készletből, hanem a kiszállítást a térbeni folyamatosság szerint
kell végrehajtani, amely egyes választékok kiközelítésének időpontját annak elhe-
lyezkedésétől teszi függővé. Ez az akadály tehát nem az egész mennyiség egyenletes
közelítését, hanem a választékok megkívánt egyenletességét és irányítását gátolja.

A tő mellől való közelítés terepen (hozam területen) való mozgatást jelent. Ez
a körülmény rámutat a másik akadályra: az időjárástól függő terepviszonyokra és
az újulat kímélése érdekében megkívánt elővigyázatosságra.

Ezek az akadályok már az egész mennyiség egyenletes közelítését gátolják meg.

Az anyagmozgatás következő szakasza a rendszerint földúton történő kiszállítás. Az egyenletességet itt elsősorban a gyűjtőút időjárástól függő használhatósága szabja meg, amely függ a talaj kötöttségétől és nedvességi fokától. Itt mind mennyiségi, mind választék-egyenlőtlenességgel számolnunk kell, mert a gyűjtőutak mellé kiközelített anyag raktározása helyszűke miatt nem ad módot választékolásra, az időjárástól függő úthálózat pedig az egész mennyiség egyenletességére kihat.

A faanyag a gyűjtőutakon át a feltáró útra kerül, amely már időjárástól függetlenül használható felépítménnyel rendelkezik, s ha ide az anyag mind mennyiségi, mind választék tekintetében egyenletesen érkezne, a vasútállomásra vagy az átvevő telepére való elszállítása innen már egyenletesen volna megoldható. A fent leírt akadályok azonban még gyakorlattal nem rendelkezők előtt is világosan bizonyítják, hogy a közelítés és a kiszállítás szakaszában az egyenletességet gépesítéssel megközelíthetjük, de el nem érhetjük.

Hasonló a helyzet egy vízgyűjtő-rendszerhez, amelyben a forrásokból és a felszínre hulló csapadékból származó vízmennyiséggel egyenletesen táplálni erőművet, vagy más fogyasztó helyet nem lehetne, ha azt kiegyenlítő gáttal nem szabályoznák. A megoldás ennek analógiájára önként adódik: kiegyenlítő „gáttal” kell az áramló faanyagot felfogni és ebből a felgyűlt mennyiségből mind mennyiségileg, mind választék tekintetében az egyenletesség által megkövetelt mértékben történhet az elszállítás. Ez a „gát” a *kiegyenlítő-rakodó*.

A fent leírtak mindenben alátámasztják *Fritsch Antalnak* a szakaszos szállításra vonatkozó megállapításait. A Pilisi Erdőgazdaság legtöbb erdészeténél megtalálható a szakaszos szállítás mindhárom szakasza: a közelítés, kiszállítás és szállítás. Azokon a helyeken, ahol a terepadottságok megengedik, egy-egy szakasz kimarad, de ez legfeljebb a kiegyenlítő-rakodó elhelyezésén változtat.

A kiegyenlítő-rakodók számának, helyének, nagyságának megállapítása függ a szakaszos szállítás szakaszainak számától, a feltáró- és gyűjtő úthálózat sűrűségétől és a szállító járművek gépesítési fokától.

A kevés helyen alkalmazható, de leggazdaságosabb közvetlen szállítás esetében kiegyenlítő-rakodó a vasútállomási rakodó is lehet. Ez azonban nagy területű vasúti rakodót feltételez, ami, sajnos (legalább pilisi viszonylatban) nem található. Minél feljebb létesítünk kiegyenlítő-rakodót a fa áramlásával szemben, annál több, de kisebb kiegyenlítő-rakodóra van szükség. Rövid feltáró út csak kevés, de nagyobb kiegyenlítő-rakodót igényel; ez esetben a gyűjtőutak hosszabbak és a rajtuk kis terheléssel lassan és idényszerűen mozgó anyag kedvezőtlenül befolyásolja mind a gyorsaságot, mind a szállítási költség alakulását. Hosszabb feltáró út mentén minden gyűjtőút betorkolásánál kiegyenlítő-rakodót létesítünk. Ezzel szállításunkat gyorsabbá és olcsóbbá tesszük, mert a gyűjtőutakon való mozgást csökkentjük és a kitétségtől, talajminőségtől függő idényszerű gyűjtőutak használhatósága között mutatkozó különbséget kihasználhatjuk és a kiszállító eszközök kapacitásának egyenletes kihasználásához közelebb jutunk. Ha a feltáró út a vágás területén halad keresztül, csupán a terepen való közelítés marad s a gyűjtőúton való mozgás el-esik. Ebből következik a feltáró út minden más természetű úttól elütő sajátossága. Tervezésénél nem az egyenesség, a nagy kanyarulatú sugár és a kis lejtők a főcél (de hangsúlyozni kell, hogy mint részletszemponatok ezek is fontosak), hanem, hogy a terep minél alaposabb feltártsága mellett az időjárástól független szállítást biztosítson. Tehát a terephez simuló kis hosszirányú földmozgatással épülhet és ezzel a gyűjtőutakat megrövidíti. A változatos terepviszonyok pedig lehetővé teszik a rakodók létesítését.

A kiegyenlítő-rakodók sűrűségét az is indokoltá teszi, hogy a gyűjtőutakon mozgó járművek minél rövidebb utat tegyenek meg a feltáró úton, mert azok az utat részben erősen igénybe veszik, részben a szállítási távolságok ilyen irányú meghosszabbítása kapacitásuk kihasználását csökkenti.

Az anyagmozgatás egyenletessége tehát a kiegyenlítő-rakodóktól lefelé biztosított. Ebből következik, hogy minél feljebb toljuk a kiegyenlítő-rakodók helyét, annál közelebb visszük a kiegyenlítődést a vágásterületekhez. S ezzel elérjük, hogy a választék irányítás és ütemezés is mindinkább a kezünkbe kerül. Más szóval, az egyenletes és irányítható szállítás legfontosabb feltétele az állandóan jókarban tartott feltáró- és gyűjtőút-hálózat megfelelő sűrűsége mellett kialakított rakodó-hálózat. Érdemes itt megemlíteni, hogy a pozitív jellegű nevelő vágások és a hosszúra nyújtott felújító vágások követelménye szintén a jó és sűrű úthálózat.

Az egyenletes és irányítható szállítást nemcsak az út és rakodó hiányában mutatózó műszaki akadályok, hanem tervező (adminisztratív) és szervező munkánkban rejlő hiányosságok is komolyan gátolják.

Különösen helyesebbük ezért Fritsch Antalnak a szállítás-szervezés és tervezés terén mutatkozó hiányokra vonatkozó megállapításait. Tökéletesen gyakorlati tény: „míg a fatermelés és távolsági elszállítás tervezésen nyugszik, addig a tőtől a feladó állomásig való művelet nincs tervezve”. A fatermelés helyes alapokon alulról épül, a távolsági szállítási terv alapjai ezzel szemben helytelenül felülről indulnak és hiányzik a két — sokszor ellentétes érdekű — művelet összeegyeztetésére hivatott reális műszaki szállítási terv. Az erdőgazdaság fatermelési terve a legapróbb, sőt aprólékos részletekre kiterjedő műszaki munka, ugyanakkor a szállítás szervezésének alapját képező anyagmozgatási műszaki terv hiányzik. Véleményünk szerint helytelen volna ennek a hiánynak a pótlását az erdőgazdaságokra bízni. Ezt ugyanúgy kellene főigazgatási szinten irányítani és szervezni, mint a fatermelés műszaki tervét. A szállítás műszaki tervkötelezettsége a fatermelési terv ütemének is határozottabb irányt szabna. Bizonyos tekintetben fordított sorrend alakulna ki. Az egyenletes mennyiségi és irányított választék-igényekből kiindulva, egy-egy feltáróútra gravitáló anyaggal, mint meglévő (maradvány), vagy jelentkező (termelés) készlettel számolva, a kiegyenlítő-rakodó igényeihez, mint tervszámhoz jutunk. Innen már csak egy lépés a vágásterületig, amelynél a kitermelés időpontja már sokkal kevesebb szempontoz igazodik, mint amit a szállítás megkövetel. Más szóval a favágatási tervet a kiegyenlítő-rakodóig kellene kidolgozni, amelyre a szállítási tervet már fel lehet építeni, és ez a munkát az ütemezés és választék irányítás időrendi sorrendjében visszahatna a favágatási tervre.

Amint hozzászólásunk elején írtuk, az egyenletesség hiányának okai nemcsak az erdőgazdasági üzem belső hibáira, hanem az átvevő üzemek hiányosságaira is mutatnak. A szállítási szerződésben lerögzített mennyiség, ütemezés, minőség és irányítás menetközben igen gyakran módosul, amelyhez az erdőgazdaság nem igazodhat. Ennek műszaki okait elsősorban kis és rosszul gépesített fűrészüzemi rönkterekben látjuk. A hely hiányát megfelelő gépesítéssel vertikális irányban kellene pótolni. Az ilyen beruházásokat véleményünk szerint bőven kárpótolná az anyagmozgás gyorsasága, amely az anyagromlást és a helytelen irányításokból származó veszteséget minimálisra csökkentené.

Várady Sándor

erdőmérnök, fahasználati csoportvezető,
Esztergom

Szeptember 3—6 — főiskolai jubileumi ünnepek!

Ez évben ünneplik az erdőgazdaság és faipar dolgozói az erdészeti felsőoktatás 200 éves és főiskolánk fennállásának 150 éves évfordulóját. A Főiskola Tanácsa szeptember 3—6 közötti napokon rendezi az ezzel kapcsolatos ünnepeket Sopronban.

Az ünnepeket szeptember 3-án, délután az Ady Endre utcai Kultúrházban nyitják meg s ez egyben az 1958/59. évi tanév megnyitása is. A megnyitón kerülnek kiosztásra az erdőmérnöki gyémánt-, illetve aranydiplomák is. Szeptember 4. és 5-én tudományos előadások és a soproni Tanulmányi Erdőgazdaság gondjaira bízott erdőkben néhány kísérleti jelentőségű erdőrészlet bemutatása szerepel az ünnepek műsorán. Szeptember 6-án a Főiskola tanszékeit, illetve laboratóriumait, gyűjteményeit, botanikus kertjét és jubileumi kiállítását tárják az érdeklődők elé. Az ünnepek keretében a Magyar Nemzeti Galéria képműkiállítást rendez „Az erdő a magyar festészetben” címmel, Sopron városa pedig számos egyéb kulturális élményt nyújt.

A jubileumi ünnepek ritka és kivételes jelentőségű eseményei az erdészeti szaknak, azért az ezeken való részvételre szeretettel hívja és várja a Főiskola Tanácsa, az ősi Alma Mater valamennyi neveltjét, az erdőgazdaság minden dolgozóját, lapunk minden olvasóját.