

ERDÉSZETI ÚTÉPÍTÉSEKRŐL A MÁTRÁBAN ÉS NYUGATBÜKKBEN

WÁGNER TIBOR

Pankotai professzor szerint az erdők feltártsága bizonyos mértékig fokmérője az erdőgazdálkodás technikai fejlettségének. Az összefüggés nyomon követhető a Mátrai Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság területén is.

Írásommal, melyben az eseményeknek, adatoknak csak töredékeire térhetek ki, az volt a célom, hogy egyrészt hozzájáruljak erdészeti emlékeink megőrzéséhez, másrészt tiszteljek azok előtt a kollégák előtt, akik az erdőfeltárásban kiemelkedő munkát végeztek.

Erdeink feltárása és egyben a technika térhódítása az erdőszetben a vasútépítéssel kezdődött; lóvontatású vasutak, majd a gőzmozdonyok bevetésével. A munkálatok az első világháború idején indulnak Felsőtárkányban, Gyöngyösön és Szilvásváradon, a háborús konjunktúra következtében fellépő fakereslet hatásaként. A vasútépítések a 20-as években fejeződnek be. Ebben az időszakban épül a mai szemnek is csodálatos siklópálya, amelynek segítségével a vasút a Bükk-fennsíkra is felkapaszkodik, és amellyel egészen 1963-ig üzemeltek. Felső állomásán ma is áll a gépház — benne a meghajtó- és áttételi szerkezetekkel —, amely a legbecsesebb erdészeti emlékeink egyike. A Bükk-fennsík kisvasút egyik ága a Vöröskő-bércnél, az „öserdő” közelében ért véget. Nagyrészt ennek a nyomvonalán épült 1985-ben a körösbérci út.

Történelmi nevezetességnek számít az „Olaszkapu”, amelyet még 1918-ban, a vasútépítés idején, *Turzo Gábor* olasz hadifogolycsoportja készít. A hatalmas sziklatömbbe vágott, szűk szoroson haladt át eredetileg a Bükk-fennsík vasút, később, a vasút felszedése után ezen vezetik át az utat úgy, hogy a vasútépítőket megőrkítő emléktáblát meghagyva, kiszélesítik az átjárót.

Az 1945 előtti idők technikai érdekességei között említhetjük meg a maga idejében komoly műszaki felkészültséget tükröző kötélpályát, amely a mai felsőtárkányi erdőszet területén az 1920-as években működött. A pálya az Oldalvölgy közelében levő, ún. Kavacsos-lápát kötötte össze a Hosszúvölgygel, onnan tovább vezetett részben Hidegpatakáig, részben Mocsárosházáig. A Gerzseny-háztól nem messze csatlakozott a felsőtárkányi kisvasúthoz. A lehorogonyzóhelyek maradványai még ma is megtalálhatók a Hosszúvölgyben, ugyanakkor a Hosszúvölgy—Mocsárosháza szakaszon a Szögállás elnevezés még ma is őrzi a hajdani létesítmény emlékét. Mocsárosháza mellett, emésztőgödör építések találunk rá a pálya végpontjára. A szilvásváradai erdei vasutunkhoz is kapcsolódott egy kötélpálya a két háború között. Ez a Szalajka-völgyből a hegyoldalban levő, egykori kőbányáig vezetett.

Tulajdonképpen erdészeti útépítésről 1945 előtt még nem beszélhetünk. Az erdőket többségükben spontán kialakult, vagy kevés kézi munkával kiépített székérutak hálózta be. Ezek egy része már több évszázada létezik. Az egri

várat a Bükk-fennsíkkal összekötő „török út” már a török hódoltság idején mint karavánút, nagy fontosságú volt. Állítólag ezen szállították a vár építéséhez, majd megerősítéséhez szükséges faanyagot. Az út végig hegygerincek közelében halad, ezért nagy része ma is, szinte minden időben járható. Említést érdemel a Szilvásváradról a Bükk-fennsíkra vezető Bérci út (Grófi út), amelyet *Pallavicini őrgrof*, a tulajdonos, nagy gondnal karban tartott.

1945 előtt kivételnek számított a kőpályás erdei út, mint például a Rima—Murányi Rt. által, kohósalakból megépített dobronyai út (őzdi erdészet), vagy *Károlyi Mihály* sándor-réti útja (parádfürdői erdészet). A háború előtt épült, nagyrészt kézi munkával, a *Térfi Béláról* elnevezett makadámút. Parádsasvár térségében. A Mátra déli oldalán a Domoszlóra vezető Závoya-völgyben egy, darabos kövekből kirakott makadámút maradványai leheltek fel a régi időkbel.

Az útépités hőskora

Az erdészeti útépités a szó igazi értelmében 1947-ben kezdődik, és az ezt követő évtized az útépités „hőskorának” számít. Az erdőgazdaságban megjelennek a háborúból visszamaradt, nagy teljesítményű tehergépkocsik: *Büssing*-ek, *GMC*-k, *Daymond*-ok és *Opel Blitz*-ek. Ezek térhódítása sürgetően követeli az útépitést. A felszabadulás után az első szilárd burkolatú út a szilvásvárad erdészet területén, Bán-völgyben épült. 1947—48-ban. Tervezője és a kivitelezés irányítója *Jáhn Rezső* erdőmérnök. Érdekessége, hogy „rakott alappal” épült, az alapköveket kézi erővel, egyenként illesztik helyükre.

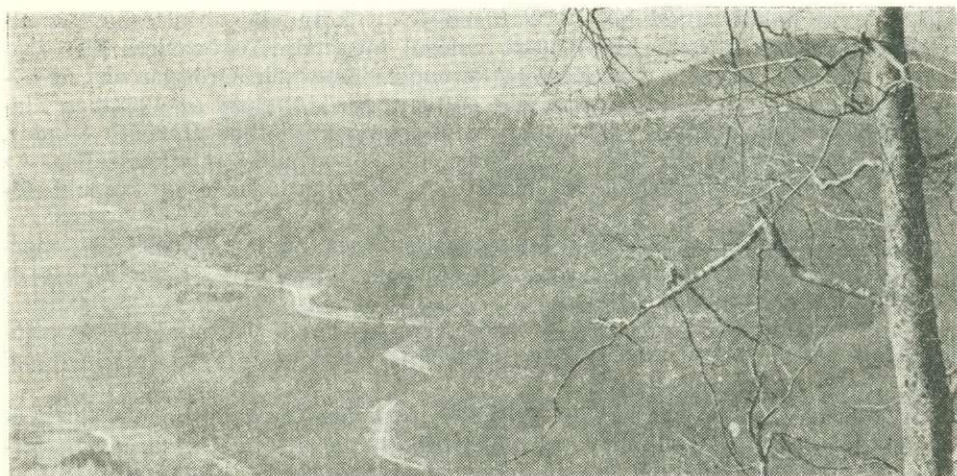
Az akkori időkre jellemző módon, az út befejezése előtt minisztériumi megbízottak vizsgálták meg, hogy az építők betartották-e a tervben szereplő paramétereket. Az eredmény: mindent rendben találtak.

Ebben az időben épül meg a Mátrában a Sándor-rét—Somhegy út. Hurokútnak is nevezik, mert a Kékes alatt egy hurokban végződik. Akkoriban tervútként emlegették, utalva arra, hogy a hároméves terv első nagy útépitései közé tartozik. A terveket egy 14 főből álló tervezőgárda készítette el, két hét alatt, 1947-ben. A tervezésben többek között részt vett *Bánky Gyula*, *Urbánffy István*, *Jáhn Rezső*, *Jáhn Ferenc*, *Murányi János*, *Cornides György*. Az út 1948-ban készült el.

A hároméves terv időszakában határozzák el az akkori idők egyik legnagyobb útépitési beruházását, a Szilvásvárad—Jávorkút út megépítését. A Bükk-fennsík feltárásának gondolatát *Hibbey Albert*, a szilvásvárad erdőgondnok vetette fel. Az elképzelés akkor valósulhatott meg, amikor a magyar állam az ún. „munkaintenzív” beruházásokra célcsoportos hiteleket biztosított azzal a politikai céllal, hogy minimális anyag- és energiaráfordítással, sok ember számára biztosítsanak munkaalkalmat.

A tervezést a MALLERD műszaki főosztálya kezdte el, *Madas András* főosztályvezető és *Sali Emil*, a tervezőcsoport vezetője irányításával, 1949-ben. A tervezők *Hendel Ernő* és *Klimó Kálmán* erdőmérnökök voltak. A finanszírozást az Országos Tervhivatal előadójaként, *Pankotai Gábor* irányította. Az eredeti terv szerint, az út Bánkút érintésével haladt vissza Jávorkútra. Az erdészet 1950 utáni, nagy átszervezése után, a tervezőcsoport élére *Pankotai Gábor* került, így a tervezés egy részét már ő irányította és részt vett a tervezői művezetésben is. Ebben az időszakban *Babos Imre* javaslatára, az eredeti tervet módosították és a Hordó-gerinctől Jávorkútig áttervezték a mai formára.

Az új szakasz tervezője *Martos András*, soproni egyetemünk későbbi adjunktusa.



A Szilvássvár—Jávorkút út, 1950—1955

Az útépités 1950-től 1954-ig tart. Az építésvezetők *Palkó László*, majd *Szabó Károly*, mindketten erdőmérnökök. Emberfeletti munkát kíván az akkori technikával, hisz az út nagy része meredek, sziklás hegyoldalon halad. Kompresszor még nincs, a robbantáshoz kézi erővel készítik elő a lyukakat. Egyszerre 500 kubikos dolgozik, nagy részük Abádszalókról és Besenyőtelekről jár hetente egyszer, többnyire vonattal. Elhelyezésük nem kis gonddal jár, a Tófalusi-völgyben, Hármaskúton, Csurgón, Bánkúton és még néhány helyen külön erre a célra épült fabarakkokban szállásolnak. Órabérük 2,50 Ft körül van. Egy km út 250 ezer Ft-ba kerül.

Az út egyik érdekessége a Halálkanyar. Az eredeti tervek szerint roppant nagy sziklatömeget kellett volna kirobbantani, ezért a minisztérium illetékesei tervmódosítást rendelnek el. Tervezőket küldenek a soproni egyetemről (1950 végén), akik néhány hónap alatt elkészítik a korrekció terveit. Mire azonban a tervek megérkeznek, a kivitelezők már korrigálták a vonalvezetést, és már rég túl voltak ezen a szakaszon.

Az eredetileg makadámútnak épített Szilvássvár—Jávorkút út jelentősége óriási. Csatlakozva az 1930-as években épített Lillafüred—Jávorkút szakaszhoz, mindkét irányból összekötötte a Bükk-fennsíkot a külvilággal.

1948—1955 között területünkön számos magasrakodó épült úthoz, részben iparvágányhoz kapcsolódva. Ezekre azért van szükség, mert a rakodás kézi erővel történik. Ekkor épül a bánvölgyi, a hidegpataki, a várbükki, a csörgő-völgyi magasrakodó, a szilvássvárad iparvágány és magasrakodó. *Pankotai Gábor* tervei alapján megvalósul a felnémeti iparvágány és magasrakodó.

A „hőskorban” épül meg a Bervai út Gubarétig tartó első szakasza. Az első variáns — melyet *Pankotai Gábor* tervezett — a szarvaskői kitérőtől indult volna, mert a bervai kőbányán keresztül nem engedélyezték az áthaladást, ugyanis rabokkal dolgoztattak. Szerencsére a munkák megkezdése előtt a tilalmat feloldották, így Felnémet felől épülhetett meg az út.

Ez idő tájt születik meg *Urbánffy István* Sándor-réti erdőgondnoknak az a gondolata, hogy a Mátrán áthaladó, mai 24-es utat célszerű lenne átlós irányban összekötni Recsk és Mátrafüred között egy kb. 30 km-es feltáróúttal, amely a Domszklói-kapunál átmenne a Mátra-gerincen és onnan kezdve a

déli oldalon haladva, valahol Mátrafüred felett kötne be a közútba. Az elképzelés 40 év elteltével, kb. 1990-re valósul meg teljes egészében. Első szakaszát 1952-ben tervezte meg *Kostein Ferenc* erdőmérnök, Oroszlánvári út néven. 1953-ban a várbükki erdészházig építik meg, kivitelező az 1952-ben alakult Erdőgazdasági Építő Vállalat, az építésvezető kezdetben *Horváth Sándor*, később *Jáhn Ferenc*. Az úttal egyidőben épül a várbükki munkásszállás. Az építés műszaki ellenőre *Molnár László*, a mátrai erdőgazdaság későbbi főmérnöke.

Az építést 1963-ban folytatják. Az újabb szakaszt már az ERDŐTERV mérnöke, *Bodó György* tervezi, a megvalósításban *Kiss József*, *Fejes Dénes* és *Zsilvölgyi László* működnek közre.

Az út további részének megépítésén napjainkban a legfiatalabb utépítő-generáció munkálkodik, név szerint: *Zsilvölgyi Lászlóné* tervező és *Fónagy Pál Géza*, *Szalai Gábor* kivitelezők.

Az 1956-ban és az azt követő években *Cornides György*, *Boncz Tibor* és *Kocsis Ferenc* az ERDŐTERV mérnökei elkészítik a Bükk és a Mátra feltárási alapterveit, amelyek hosszú időre megalapozzák a tervezőmunkát.

Az utépítés gépesítésének kora

Az utépítés történetében nevezetes év az 1957. Ekkor indul országosan a gépesített utépítés *Pankotai Gábor*, az OEF építési csoportjának főmérnöke és munkatársai, *Haják Gyula*, *Bogár István*, *Lenkey László* és *Balogh Ferenc* irányításával, egyszerűsített tervek alapján.

A felsőtárkányi erdészet területén, a Melléri-rakodó közelében munkába kezd az első dózer. Az út tervezője és építésvezetője *Jáhn Ferenc*. A dózerosok egyike az a *Szeredi József*, aki az 50-es évek elején KT-12 fagázás traktorral dolgozik, majd egy negyedszázadon keresztül utakat épít szovjet dózerrel, ma pedig a legjobb teljesítményű dózerosunk az amerikai caterpillar-ral. Rövidesen megjelennek a kompresszorok, ezzel könnyebbé, gyorsabbá válik a mindaddig rabszolgamunkának számító sziklafúrás. 1963-ban saját robbanóanyag-raktár épül a Bükk-fennsíkon.

A 60-as évek elején új korszak kezdődik az utépítésben: a hígított bitumen belépésével megindul a portalanított utak építése. Az első, bitumennel kezelt út a hársasi és a nagyperesznyei út Béalapátfalván (1959–60). 1963-ban már bitumentároló épül Felnémeten.

Az 1964-es egri vándorgyűlésen még újdonságnak számít a Zetor-ral vontatott bitumenszóró (*Timsina*) bemutatása a bányahegyi úton. A következő időszakban szinte minden évben egy új, bitumenes út átadására került sor a Bükkben is és a Mátrában is. A nagyobb utépítések átadása valóságos népnünpély az építők számára, a hivatalos átadásokat fehér asztal melletti, bensőséges bankettek követik.

Az 1964–1972 közötti időszakra esik a mocsárosi, a tarói, a mészvölgyi, a palinai, a rozsnoki, a galyai, a váraszói, az oldalvölgyi, a válósi, a katalinai, a tilonkai és a bonchidi út építése. A fő feltáróutak tervezését ekkor már zömében az 1953-ban megalakult ERDŐTERV végzi. *Bodó György*, *Szlanka Pál*, *Solt Hugó*, *Pandula Zoltán*, *Csutkay Jenő*, *Fleck Ernő* és *Pallós János* közreműködésével. Később a tervezést egyre inkább az erdőgazdaság mérnökei veszik át, és ma már szinte kizárólag ők tervezik az utakat. E munkában résztvevők kezdettől napjainkig: *Jáhn Ferenc*, *Bánky József*, *Fejes Dénes*, *Sohler István*, *Zsilvölgyi László*, *Zachar Miklós*, *Zachar Miklósné*, *Vágner László*, *Duska József* és *Zsilvölgyi Lászlóné*. Közülük *Jáhn Ferenc* volt az,

aki az egri erdőgazdaság feltárázásában mindvégig meghatározó szerepet töltött be. Az építésvezetők: *Dsupin Ferenc, Kiss József, Chikán István, Wágner Tibor, Fónagypál Géza, Szalai Gábor és Nagy Emil.*

Az építéshez kezdetben az utak mellett található követ használják fel, ekkor még a kötörszóra is akad munkaerő. A Cserépfalu—Mocsárárháza út építése idején megnyitják a vattavölgyi kőbányát, innen szállítják az alapkö nagy részét, itt állítják fel a IV. sz. kötőrt. Bogácsi cigányok egész hada dolgozik a bányában. A bányahegyi, a galyai és a taróvölgyi út alapja is még nagyrészt az út melletti kis bányákból származó kőből épül. Később, a munkaerő fogytával, áttérnek a vásárolt kőre, Ózd térségében pedig tért hódít a kohósalak (1968). Ezzel egyidejűleg a fogatok eltűnnek, és 1967-től már csak billenős teherkocsikat találunk az útépitéseken. A palinai úton előfordul, hogy egyszerre 50 AKÖV-billenős zúdítja a kohósalakot.

1968-ban Mátramindszenten alsórakodót építenek. Tervező *Csutkay Jenő* (ERDŐTERV), építésvezető *Szalai Gábor*. Néhány év múlva itt készül el az ország első rönkosztályozó berendezése.

Külön meg kell emlékeznünk az oldalvölgyi útról (1969—70). 10 km-es út, 100 ezer m³ földmozgatás, az akkoriban hatalmas munkának számít. Az út összeköti Felsőtárkányi térségét Bükkzséccsel és Cserépfaluvá, ezzel megalapozza a felsőtárkányi és a cserépfalui erdészet későbbi összevonását.

1970-ben összevonják a Mátrai és a Nyugatbükki Állami Erdőgazdaságot, két év múlva pedig a volt műszaki erdészetek építési részlegeiből, önálló építésvezetőség alakul Eger székhellyel. Ezt követően nagyobb lendületet kap az útépités. A továbblépést ekkor az aszfaltos technológia bevezetése jelenti. 1973-ban aszfaltkeverő gépet (C—12), 1974-ben pedig aszfaltfinishert (RAB—25) vásárol az erdőgazdaság. Az izrai, a csórréti, a károlyvágási (részben), az egeresvölgyi és a katalini út utolsó szakasza már aszfaltlezárással készül. Ebben az időszakban a régi makadámokat is portalanított burkolattal újítják fel. Megkezdődik a szilárd burkolatú utak rendszeres karbantartása is.

Az 1974-es vándorgyűlésen az útépitéssel kapcsolatban két lényeges téma bemutatására kerül sor a Bükk-fennsíkon: az egyik az aszfalszőnyeg-terítés RAB—25 finisherrel, a másik a bitumenes utak karbantartása.



Aszfaltos útfelújítás a Cserépfalu—Mocsárárháza úton, 1976

Az utóbbi évtized

A sok csapadék és a mostoha terepviszonyok tették emlékezetessé a csórréti út építését (1975—1976). A nagy küzdelem megörökítésére emléktáblát helyeznek el az útcsatlakozásnál és megépítik az „útépítők forrását”. Az évek során ebből szép hagyomány alakult ki. Szinte minden nagyobb erdei út mellett kiépítenek és elneveznek egy-egy forrást.

1978 és 1981 között az útépítés visszaesik, mert a felnemeti rekonstrukció és az új gépjármű üzem építése leköti a fejlesztési alapot és a kapacitásokat. 1981 újabb mérőföldkő az útépítésben. A parádfürdői erdészet területén levő csikojárási úton caterpillar dózer kezdi meg munkáját, amely három hagyományos bulldózer teljesítményének felel meg. Előtte már nem kell tuskót robbantani, a laza sziklát is robbantás nélkül képes fejteni. Az útépítés ismét fellendül.

A *Morbark 22* aprítógép munkába állítása (1981) megköveteli az időjárásbiztos utakat. Egymás után épülnek a stabilizált utak, bányameddővel, az út menti bányákból származó alapkövel. Története van az ágasvári útnak is. *Murányi József* már az 50-es években tervet készít Ágasvárra, de ez akkor nem valósult meg. 1983-ban kerül újra napirendre. A szakemberek körében nagy vitát váltott ki, hogy az út mátramindszenti vagy gyöngyösi gravitációt vegyen-e figyelembe. A kérdés végül eldőlt Mátramindszent mellett. A *Zsilvölgyi házaspár* megtervezi az utat a hegygerinc közelében, ezt azonban, a természetvédők kérésére, módosítani kellett, és az út költségesebb változatban — a hegyoldalon végigvezetve Ágasvárig — készült el. Így viszont sértetlen maradhatott a hegygerincen végigfutó turistaút. A csonkapataki út megépítése (1984—85) összekötötte a parádfürdői és a verpeléti erdészet között. Megkezdődik a Bükktető—Domaháza nagy átkötő feltáróút építése, amely jó néhány évet vesz majd igénybe amíg a közel 25 km-es hossz elkészül.

Az elmúlt, közel 40 év az útépítésben ma már történelem, része a magyar erdészet legújabbkori történetének. Ez alatt az idő alatt területünkön közel 1000 km út épült. Ebben, az említetteken kívül is nagyon sok kolléga munkája van. A minisztérium illetékesei közül *Bogár István* MÉM minisztériumi tanácsos nevét kell megemlítenünk, aki mindvégig segítségünkre volt az útépítésben.

Abban a szerencsés helyzetben vagyok, hogy 1964-től magam is osztozhattam a sikerélményben, amit minden maradandó alkotás létrehozásakor érez az ember. Az erdei utak pedig talán a legmaradandóbbak az erdészek által létrehozott műszaki alkotások közül.

KERÍTÉS KÖRÜL

Ahogy lapozgatom a spirálfüzet kitépett lapjaiból összefűzött, igényesnek nem éppen nevezhető kerítésőri naplót, amelyet Neptun rég partra vetett védenca hónapról hónapra körmöl, s így bérelszámolás idején beküld az erdésztől, nehogy kimaradjon a munkanaplóból, tehát lapozgatás közben szöveget út a fejembe, hogy talán minden hónapban azonos és szinte szűkített tómondatok sorakoznak a napokat jelölő számok után. A naplózás talán csak abból áll, hogy ugyanazt másolja le rendre, a munkájában páratlanul becsületes, egykori matróz: