

fakészlet térbeli elhelyezkedése és minőségi megoszlása tekintetében.

Tisztában vagyok azokkal a tagadhatatlanul igen komoly nehézségekkel, amelyek a kérdés megoldásának útjában állanak és nem is érzem magam hivatottnak arra, hogy ebben a kérdésben konkrét javaslatot tegyek. Ezen a helyen mindössze arra szeretnék rámutatni, hogy a problémát napirenden kell tartanunk és belátható időn belül meg is kell oldanunk.

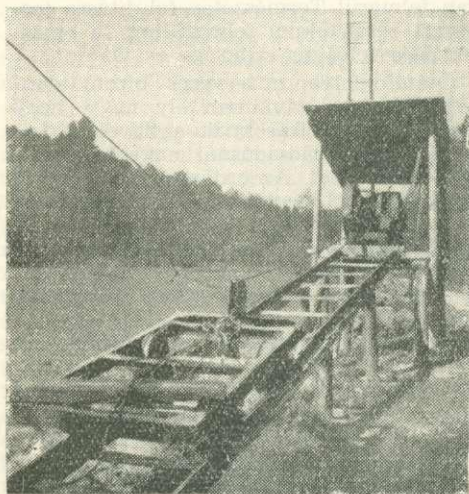
Befejezésül még annyit szeretnék elmondani, hogy az új erdőgazdasági üzemterveket az üzem dolgozói szívesen fogadják és sokat forgatják, ami legjobb bizonyítéka nagy gyakorlati értéküknek. Azt hiszem, nyugodtan kijelenthetem,

hogy az üzemtervek a mai gazdálkodás számára tökéletesen megfelelnek. Hogy mégis tettem bizonyos észrevételeket, annak az az oka, hogy üzemterveinknek nemcsak a ma, hanem a holnap követelményeit is ki kell elégíteniük, sőt a holnap gazdálkodását elő kell készíteniük. Húzóerőt kell gyakorolniuk a gazdálkodásra, tehát az üzemi tevékenységénél korszerűbb szemléletet kell képviselniük. Az üzemi gazdálkodás állandóan fejlődik és ha bármelyik ponton megelőzi az üzemtervet, akkor az a haladás fékezőjévé válik. Ennek nem szabad bekövetkeznie és ezért üzemterveinknek is állandóan fejlődniük kell. A magam részéről bízom benne, hogy ez így is lesz.

Neuwirth János

Az egydobos benzinmotoros csörlők felhasználása rakodási munkáknál

A fakitermelés egyik legmunkaigényesebb, legnehezebb munkafolyamata a nagyméretű rönköknek szállítóeszközzé váló felterhelése — különösen ott, ahol nincs magasrakodó. Erdőgazdaságainknál



(Magyar Fotó, Bürger Gertrud)

ezt a munkát legnagyobb mértékben kézzel végzik és még kézi csörlőt is csak kevés helyen alkalmaznak, pedig nagy részüknél hasznavevő lenne ott hevernek az egydobos benzinmotoros csörlők.

Ezek a csörlők eredetileg az építőipar céljaira készültek, az erdőgazdaságban

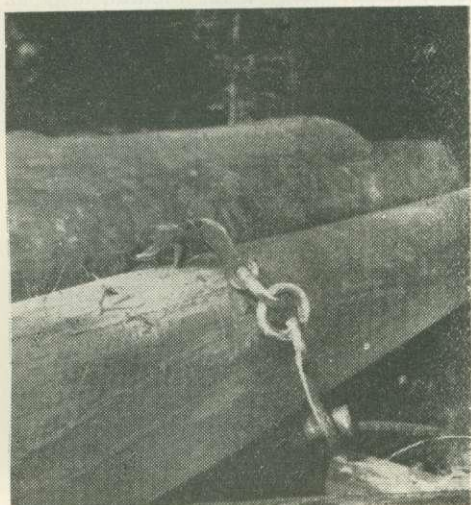
közelítési célokra szánták, de itt körülményes telepíthetőségük, csekély vonóerejük és kis hatótávolságuk miatt nem váltak be. A szovjet tapasztalatok felhasználásával végzett kísérletek azonban azt mutatták, hogy a rakodás gépesítésénél igen jól felhasználhatók.

A csörlős rakodást a soproni tanulmányi erdőgazdaságban szervezett bemutatón ismertettük mintegy 50 erdőgazdasági szakember előtt; ez alkalommal az alábbi módszert alkalmaztuk:

A szállító út mellett felsorakoztatott máglyákkal szemben, az út másik oldalán egy-egy 5 m magas dúcot állítottunk fel. Ezeknek a felső végére a máglyák felé nézően terelőcsigát szereltünk, az ellenkező oldalon pedig két kötéllal kikötöttük. A dúcok sorának végében állítottuk fel a dúcok felé nézően a csörlőt, mintegy 1,5 m magas állványra. Az állványtól a dúcok felé egy 10 m hosszú lejtópályát képeztünk ki, s ezen egy futókocsi szaladt. Minden dúc külön kötéletet kapott, a kötélet egyik vége a máglyához volt kihúzható és ezt a végét kétágúan a rönk átfogására alkalmas hurokkal láttuk el. A kötélet másik vége a terelőcsigán át a csörlő lejtópályájának alsó végéig futott. A lejtópályá kocsijának alsó vége a dúcok kötéletének hozzákapcsolásához szolgált, míg a felső végéhez a csörlő kötele volt csigaáttétellel erősítve.

Felterhelésnél a tehergépkocsi a rakodásra kerülő máglya mellett állt meg. Az út túlsó felén álló dúcra a kétágú kötélevéget a gépkocsi felett kihúztuk a máglyához, és felcsatoltuk a terhelendő rönk-

re. A kötélzet másik végét felesatoltuk a futókocsi alsó végéhez. A csörlőt működésbe hozva most az a futókocsit a lejt-pályán felhúztuk, ez a kötélzetet magával



(Magyar Fotó, Bürger Gertrud)

vonva a kötélzet másik végére kapcsolt rönköt a gépkocsi mellé helyezett londonakon felhúztuk a gépkocsi rakfelületére. A kötélt visszaengedésénél a csörlő kötelét a lejt-pályán futó kocsi önműködően

húzza vissza. A bemutatón három máglya állt és átlagosan egy m^3 -es rönkökkel egy-egy 3 tonnás gépkocsit 4—5 perc alatt raktuk meg.



(Magyar Fotó, Bürger Gertrud)

A bemutató közönségét a csörlő munkája láthatóan fellelkesítette és újabb hibákat szerzett a csörlő erdőgazdasági alkalmazásának.

Szepesi László

Néhány szó üzemterveink hibáiról

Az erdőgazdasági üzemtervek széleskörűen támogatják mind a vezetés, mind a végrehajtás munkáját. Mindkét terület szakemberei általában tisztában is vannak ennek jelentőségével, de gyakran hangoztatják, hogy az üzemtervek feladatukat csak úgy tölthetik be, — ha jók. Ha tehát nincsen bennük *hiba*.

Nézzünk szembe ezért az üzemtervekben lévő hibákkal. Hogy keletkeznek ezek? Milyen mértékben vannak meg valóban? És mi a jelentőségük a gyakorlatban?

Az üzemtervekben megállapítható hibák általában két csoportba sorolhatók. Az egyikbe azok tartoznak, amelyek a meglévő állapotot másnak tüntetik fel, mint amilyen az a valóságban. Nevezük ezeket *tárgyi hibáknak*. A másik csoportba tartoznak a *tervezési hibák*, amelyek tehát a tervezés helytelenségében jelentkeznek. A kétféle hiba közt

szerves összefüggés lehetséges, de mutatkozhatnak egymástól függetlenül is.

A hibák keletkezésének az erdőrendezésben igen sok forrása lehet. Ilyenek: az utasítások, azok részeinek félreérthető fogalmazása, munkaszervezési zavarok, rossz elhelyezés, kapkodó, elnagyoló, rendetlen, hanyag munka, az ellenőrzés hiányosságai, az okatlan siettetés, számolási és másolási tévedések stb. Az üzem is oka lehet egyes hibáknak, ha részvétlenül nézi az erdőrendező munkáját, ha nem működik együtt az erdőrendezővel, ha nem támogatja őket munkájukban.

Mindezek a tényezők egyaránt okozhatnak tárgyi és tervezési hibákat. Már a futólagos felsorolásból is látható, hogy rengeteg a hibaforrás, igen sok a hibalehetőség. A hibák teljes elkerülése tehát csak aránytalanul drága apparátussal volna megvalósítható. Ez az oka an-