

a legszebb és legizgalmasabb szórakozás az igazi vadásznak, amivel nem lehet betelni és amire nem lehet elég időt áldozni.

És ez mind-mind kettesben történik az erdőben, mert olyankor nincs más, csak én és a vad. A többi az mind csak segítség vagy akadály.

A vadászat nemcsak a vad elejtését, megfigyelését és életjelenségeinek ellesését jelenti, hanem igen jelentős mértékben a vad megsegítését is. Gondoskodni kell a vad életkörülményeinek megjavításáról, szűkös időben etetéséről és minden időben a vadat fenyegető veszélyek elhárításáról. Az ellenségeit féken kell tartani, legyen az ragadozó, kóbor kutya, szárnyas kártevő vagy éppen ember, vagy akár természeti csapás, árvíz vagy feneketlen hó.

Ez mind-mind a legszorosabb kapcsolat a természettel, néha nagy-nagy fáradtsággal, de mindig élvezettel és mindig újabb és újabb élményekkel.

Az „üdülés”, „sport”, „vadászat” a megadott sorrendben mind többet és többet nyújt a természetből az embernek. Megközelítőleg ebben a sorrendben csökken az ezekhez hozzájutók köre. Nagyon nagy gondot kell fordítani arra, hogy mindenki megkaphassa a természetből azt, amire igényt tart. A gyakorlatban sok-sok ellentét adódik ezeknek az igényeknek a kielégítése körül. Szervezetten gondoskodni kell arról, hogy mindenki megkaphassa azt, amit a természetjárási lehetőségéből kíván. Ehhez csak egy út vezethet: *a megértés és a kölcsönös megbecsülés.*

A legtöbben az *üdülők* vannak, de ezeknek a hatósugara viszonylag kurta. A városok és nagy települések környékén gondoskodni kell parkerdőről és parkszerű erdőkről, ahova ezek a viszonylag kisebb igényű természetahítók kimehetnek és megtalálják azt, amire vágyanak, ami szebbé teszi az életüket.

Az érdekelletétek a sportszerűtlen természetjárók és a vadászok között csúcsosodnak ki. A természetjárók szervezett tagjai vonatkozásában ellentétéről nem lehet szó, sőt az utóbbi évek gyakorlata azt bizonyítja, hogy tőlük még érdemleges segítséget is kapnak a vadászok és kart karba öltve igyekeznek megakadályozni a szervezeten kívüli sportszerűtlen természetjárók szabadosságait és túlkapásait. A szervezett természetjárókkal a vadászok mindig megegyeznek és egymás érdekeinek figyelembevételével osztoznak a közösen látogatott területeken. A szervezeten kívülállók viszont nem ismerik s így nem is tartják be a megállapodásokat és itt keletkeznek az érdekelletétek. A közös munkával sikerülni fog ezeket a nehézségeket mind szűkebb mederbe szorítani és minden remény megvan arra, hogy hamarosan a legteljesebb egyetértésben fognak a természetjárók és a vadászok gyönyörködni az erdők szépségeiben.

A közutak mentén létesített fásítások feladatairól

ORBAY ISTVÁN

A célszerűen telepített fásítás mind építési, mind forgalomtechnikai szempontból a korszerű utak szerves része. Az utóbbi években készült-útervek már figyelembe veszik a környezet természeti szépségeit és igyekeznek ezeket a maguk szolgálatába állítani. A jó vonalvezetésű út a tájba simul, ahhoz idomul, annak részévé válik. A jó úttervező a legkedvezőbb műszaki szempontok mérlegelése mellett gondol az út használóira: a gépkocsivezetőkre és a gépkocsik utasaira is. Mindezekre kell gondolnia az út fásítójának is. Nem szabad az út egyhangúságával fárasztania a gépkocsi vezetőjét, elő kell segítenie a balesetmentes, biztonságos vezetést, az utasnak pedig esztétikai élményt kell nyújtania.

A táj szépsége pl. erdővel borított hegyoldal vagy festői völgy olyan élmény, amely feledtetni az utassal az utazás kényelmetlenségét, a hétköznapi gondjait. Az autós turisták száma ezért is nő szüntelenül. Az utazó ember már olyan helyre is eljuthat, melyet gépkocsi nélkül talán sohasem, vagy csak anyagi és időáldozat árán keresett volna fel.

Hazánkban kevés az olyan tájrészlet, amely útjainkon haladva megragadja az utas figyelmét. Az útkörnyék fásítását, tájba illesztését többnyire mesterségesen kell kialakítani. Az út építésének befejezésével azonnal meg kell kezdeni a fásítás munkáját mindazokon a helyeken, ahol azt a környezet indokoltá teszi. Az is elő-

fordulhat — mint pl. a balatoni autóúton —, hogy a fásítást már a földmunkák befejeztével elkezdhetjük.

Útépítési és fásítási szempontból megkülönböztetünk hegy-, domb- és síkvidéki utakat.

A hegy- és dombvidéki útjaink építése során a műszaki követelmények kielégítése érdekében sok bevágás és töltés létesül. Ezek a terepen mély sebeket ejtenek, összefüggését megbontják. A magas töltések és mély bevágások rézsüjének megkötése, tájba illesztése részben az útépítők, részben a fásítók feladata. A kizárólagosan fúmaggal való bevetés nem nyújthat nagyfelületű rézsük számára elegendő védelmet még akkor sem, ha a rézsüre fektetett termőtalaj humuszban gazdag. Mielőtt a fű megköthetné a rézsüt, egy hirtelen lezúduló zápor vize megbontja és elmosza azt. Célravezető a cserjével történő rézsümegkötés. A rézsük cserjésítésekor két rézsüfajtát kell megkülönböztetni. Amennyiben a gépkocsiból a töltés rézsüje csak kismértékben látható, azt teljes egészében cserjével lehet borítani. Ha a bevágás rézsüjének a teljes felülete látható, már az esztétikai szempontok is jelentős szerepet játszanak. A változatos formájú és fajösszetételű cserjefoltok az esztétikai hatást fokozzák. Jelenleg is folynak a kísérletek: hány százalékát kell a teljes rézsüfelületnek becserjésíteni. Ennek elsősorban a műszaki követelményeket kell kielégítenie anélkül, hogy az esztétikait sértené.

Határozott irányelv, hogy az alföldi, illetve a síkvidéki útkörnyezet fásítására, rendezésére különös gondot kell fordítani. Mintegy színfalat kell állítani az út mindkét oldalán, hogy csak annak a résein át villanjon fel időközönként — a síkság. Ilyen kulisszaszerű kiképzésnél ügyelni kell a hófúvás veszélyére, mert a fásítás következtében hóakadályok keletkezhetnek.

Hazánk közútjainak közel 60%-a síkvidéki jellegű (2—3% alatti hosszúságú). Ez kb. 16 500 km úthossznak felel meg. Téves lenne kijelenteni, hogy a síkvidéki út környezete a gépjárművezető, az utas számára mindig eseménytelen, fárasztó, unalmas. A Körösök vidékén pl. szép látványt nyújtanak a fel-felvillanó folyórészletekkel az ártéri erdők.

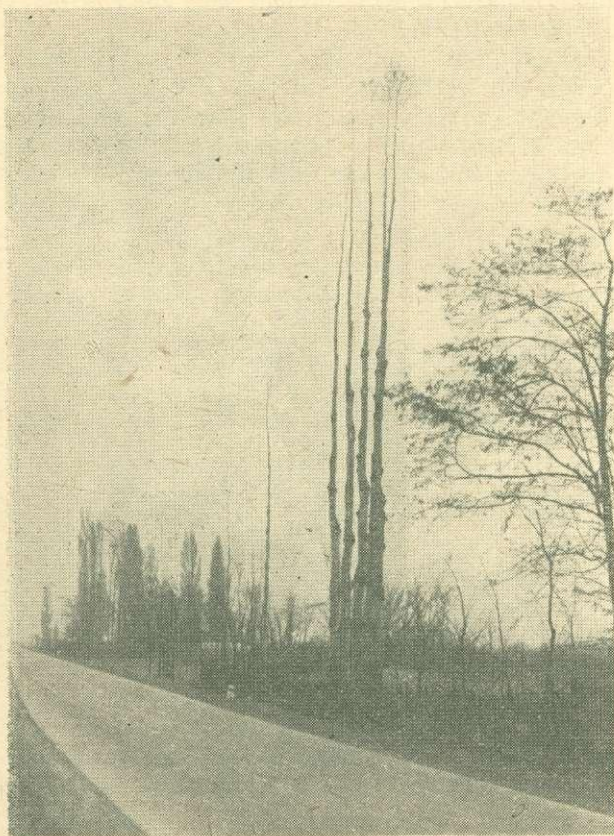
Meg kell emlékezni a Hortobágyon keresztül vezetett utak fásítási kérdéséről is. Idegenforgalmi szerveink egyedülálló nevezetességként hirdetik a „Pusztát”. Nyilván csalódnai fog az, aki az utat szegélyező fásítások miatt nem látná az az erdőtől a pusztát. A mostoha talajviszonyok miatt egyébként is csak egyhangúan lehetne a fásításokat elhelyezni.

A közúti fásításokat azok sokrétűsége jellemzi. A velük szemben támasztott követelményeket az alábbiakban rendezhetjük:

1. Útépítéssel kapcsolatos feladatok a
 - rézsüfelületek állékonnyá tétele,
 - hó elleni védelem,
 - kő, lavina, homokfúvás és eliszaposodás elleni védelem,
 - szél elleni védelem;
2. Forgalomtechnikai feladatok a
 - biztonságos vezetés elősegítése,
 - optikai vezetés,
 - vakítás elleni védelem,
 - úthatár kijelölése (hóban, ködben),
 - pihenőhelyek létesítése;
3. Tájrendezési feladatok az
 - útnak a környezettel való összekapcsolása,
 - a zöldterület kiterjesztése;
4. Biológiai feladatok a
 - helyi klíma javítása,

- méhlegelő létesítése,
 - védelem a hasznos madarak számára;
5. Gazdasági feladat a
- fahozam emelése.

A hófúvás okozta forgalmi akadályok megelőzéséről is kellene néhány gondolatot felemlíteni. A folyamatos hóesés hóréttegét gépkocsikkal gyorsan és folyamatosan el lehet az út területéről távolítani, ezért ilyenkor forgalmi akadály nem képződik. A szél hatására keletkező hófúvás elleni védekezés már más természetű. Hófúvás idején nem lehet a keletkezett hótörlaszokat megbontani. Meg



1. ábra. Még mindig találkozunk szakszerűtlen ún. „seprűre nyesett” nyárrakkal, főképpen a Szeged környéki jegenyenyár és tiszaháti nyár fasorokban

kell várni, míg eláll a szél. Ez néha napokig is eltarthat. Csak azután lehet a hóakadályok elhárításáról kézi és gépi munkával, nagy anyagi áldozat árán gondoskodni.

A közúti szolgálat egyik feladata az utak átmenő forgalmának, zavartalanságának, a városok és községek megközelítésének minden időben akadálytalan biztosítása. Ily módon a téli forgalom szempontjából elsőrendű fontosságú a hóvédművek kialakítása. Közöttük a hóvédő erdősávok telepítése a leggazdaságosabb. A hófogó és hótároló-képességük sokszorososan meghaladja a hagyományos

hóvédő rácsokét. Egy évre vetített anyag és fenntartási költségük alig egynegyede a rácsokénak. A mezőgazdasági szakemberek azonban nem szívesen mondanak le szántóterületekről a hófogó erdősávok céljára. A hófogó erdősávok területét a dolog természeténél fogva a talaj és a termőhely minőségétől függetlenül kizárólag a műszaki megfontolások alapján jelöljük ki.

Az ötvenes években telepített hóvédő erdősávokban a fafaj a nyár volt. Gyorsan nőtt és így az erdősáv hamarabb elérte a célját. Ma már a nyárfák túlnőttek az optimális magasságon és ahelyett, hogy a védeni szándékozott utat megóvnák a hófúvástól, éppen arra terelik a havat. Az ilyen erdősávok rossz példák, az erdősáv-ellenzőknek malmára terelik a vizet. Egyik napról a másikra mégsem szabad letermelni az egész erdősávot. Meg kell ritkítani és olyan, lehetőleg télen is lombtartó fafajtákkal kell alátelepíteni, amelyek a keletkező hófúvást feltartóztatják. Az átalakítási munkálatok már ez évben elkezdődnek.

A hóvédő erdősávok szerkezetére, szélességére, a védeni szándékozott úttól való távolságára vonatkozó hazai és külföldi adatok és leírások különbözőek. Kialakult és optimális erdősáv típust — talán a helyi különleges adottságok sokrétősége miatt — még nem sikerült találni. Szándékunk ezért a közeljövőben egy olyan összehasonlítható erdősáv létesítése, amelyben azonosak a talajviszonyok, azonos a szélirány és így vizsgálható a különböző szerkezetű erdősávok hatásfoka.

A forgalomnak átadott M 7 autópályát általános vonalvezetése az uralkodó ÉNY-i szélirányra majdnem végig merőleges. A nagy bevágásokat követő töltésszakaszok átmeneténél a bevágásból kiérkező gépjárműveket már közepes erősségű szél esetén is oldalirányú lökések érik. Ez a kellemetlen hatás súlyos balesetekhez vezethet akkor, ha a gépjárművezetőket váratlanul éri, mert kocsijuk a Balaton felé menet a szembenjövő nyomra szalad át, Budapesti irányába haladva pedig korlátnak ütközhet. Ezt a balesetveszélyes és a megnövekedett sebesség miatt egyre nagyobb veszélyt rejtő körülményt megfelelő fásítással megszüntethetjük. Átmenetet biztosíthatunk a bevágás és a töltés határán, ezzel gátat vetve a váratlan szélnyomásnak, majd esztétikailag kedvező optikai vezetést létesítünk azaz, hogy a bevágásból kijövő szakasz sűrű fásítását fokozatosan ligetessé fásítjuk. Ilyen telepítéssel elérjük, hogy a gépjármű a lökészerű szélhatás helyett fokozatosan érkezik a fásítással már nem védett, a szélviharoknak kitett töltésre.

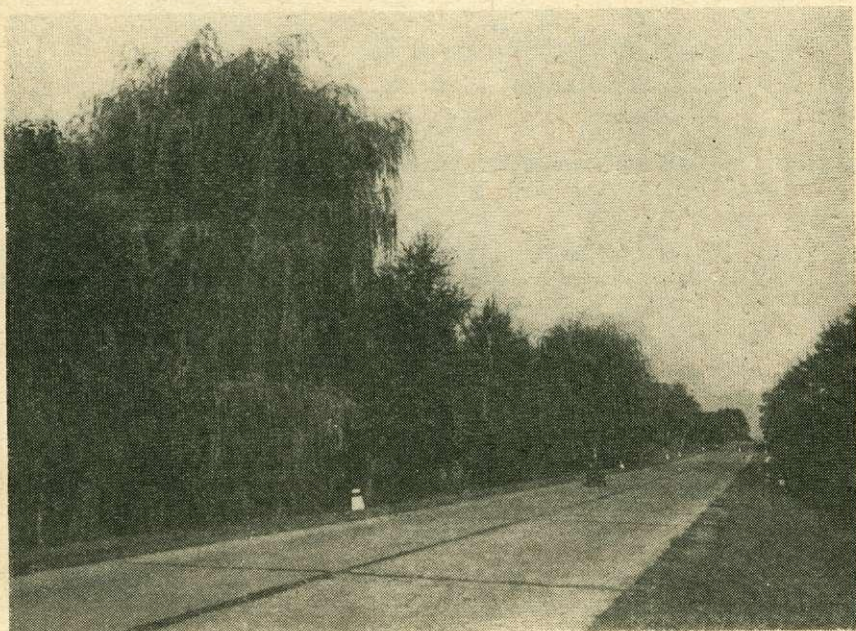
A forgalomtechnikai feladatok közül a biztonságos és balesetmentes gépjárművezetés elősegítését kell kiemelni. Törekednie kell az útfásításnak a vezetés miatt amúgy is feszített idegállapotban levő gépkocsivezetők helyzetének a könnyítésére. Az út környezetének változatossá tételével a vezető figyelmét kell serkenteni. Nem szabad kilométereken keresztül szabályos fasorokat telepíteni, mert ezek ritmikus hangvisszaverődése, az árnyéksávok szabályos vetődése, rácshatása, a bezártság kellemetlen érzése a gépkocsi vezetőjének, utasának korai kifáradását okozza. Azonban a túlhajtott változatosság sem célravezető. Akkor jó az útkísérő fásítás, ha az egyes fákat és cserjéket az utazó alig veszi észre, csak kellemesen üdítő összbenyomás marad az emlékezetében.

A gyorsan haladó járművekben ülők a felvillanó egyes fákra nem figyelnek. A szín- és formahatás csak akkor érvényesül, ha a növényzetet csoportokban, foltokban, ezek változataiban helyezük el. Különösen áll ez a most épülő, gyorsforgalmi utakra, ezek mellett a nagy sebesség miatt a fákat és cserjéket nagyobb, egyetlen foltokban kell ültetni, a virágzás és lombzat színharmoniaját szem előtt tartva. A növények megválasztásakor kerülni kell a tájba nem illő, idegen fajták tervezését.

Az út környezetét úgy kell kialakítani, hogy előre figyelmeztesse a vezetőt az útirány változására. Az egyenes útpálya tengelyének meghosszabbításában az

ívek külső oldalára ültetett sűrű facsoport jól lezárja a teret, keretezi a tájat és minden figyelmeztető táblánál jobb előjelző. Hasonló szerepet töltenek be a fák emelkedőn, ahol csak a fák kimagasló koronája mutathatja, hogy a domb után merre vezet az út.

A pihenőhelyek létesítését is a forgalomtechnikai feladatok közé kell sorolni. A pihenőhely nem azonos sem a parkolóhelyekkel, sem a több napi tartózkodásra kialakított camping táborokkal. Azért létesítjük, hogy a gépjárműben tartózkodók a hosszú egyhelyben ülést rövid időre megszakíthassák. A közeljövőben — az első ütemben — az országos főhálózati utak és az idegenforgalom által használt alsóbbrendű utak mentén, 85 helyen tervezik ilyenek létesítését.



2. ábra. Hazánk egyik legszebb, a korszerű tájfasítás követelményeit mindenben kielégítő mintája a Nyíregyháza-vásárosnaményi útfásítás

A pihenőhelyeket el kell választani a forgalmi úttól, és úgy kell kiképezni, hogy az utazás alatt mozdulatlanságra ítélt gyermekek a járműből kiszállva ne tudjanak a forgalmas főútra kiszaladni. Biztosítani kell a víz közelségét, a szélvédettséget is. A fásítók feladata, hogy a kijelölt helyeket árnyas fákkal betelepítsék, hogy alattuk az utasok, gépjárművek meghúzódhassanak. A fáradt utasok felülését padok és asztalok biztosítsák.

A főközlekedési utak menti fák vágáskorát nem állapítjuk meg. Ha a fa egészséges, a forgalmat nem zavarja, kivágása nem indokolt. Alsóbbrendű útjaink mentén telepíthetünk a papíripar fejlesztése érdekében nyárfákat. Ezek nem tartoznak szorosan az esztétikai, ligetes fásítás csoportjába. Egyre nagyobb ütemben távolítjuk el főleg a padkákról az örökösen csonkolásra szoruló eperfákat. Ezek az amerikai szövőlepke fertőző gócai. Eltávolítjuk a nemesített gyümölcsfákat is, mert a lehulló termésük az utat szennyezi, sikossá teszi, gyümölcsérés idején pedig az illetéktelenek pusztítják és rongálják a fákat.

Sok ismert kérdés érintésével felvetettem talán néhány olyan gondolatot is, amit a biztonságos és balesetmentes forgalom érdekében a közutak fásítójának meg kell oldania. Célunk az, hogy a fásítással a forgalom zavartalanságát elősegítsük és annak ne legyünk kerékkötői.

И. Орбай: О ЗАДАЧАХ ОБЛЕСЕНИЙ ВДОЛЬ ДОРОГ.

Вдоль дорог Венгрии к сожалению мало таких пейзажей, которые привлекают внимание пассажиров. Поэтому следует уделить внимание облесению дорог, особенно на равнинных местах. Эти облесения должны отвечать в первую очередь требованиям строительства дорог и техники движений, но и должны удовлетворять потребности улучшения пейзажа, а также биологические и экономические потребности. В этом проявляется значение облесения вдоль дорог.

Orbay I.: DIE BEDEUTUNG DER BAUMPFLANZUNGEN AN DEN STRASSEN.

Entlang der ungarischen Strassen sind leider nur wenige attraktive Landschaftsbilder zu sehen. Es soll daher vor allem im Tiefland für die Bepflanzung der Umgebung der Strassen gesorgt werden. Die Pflanzungen sollen die Forderungen des Strassenbaus und der Verkehrstechnik befriedigen, sie sollen aber auch den Belangen der Raumordnung, Biologie und Ökonomie gerecht werden. Auf diesen Gebieten tritt die Bedeutung der Strassenpflanzungen ebenfalls hervor.

Autóspihenők létesítése az országutak menti erdőkben

CEBE ZOLTÁN

A Közlekedés és Postaügyi Minisztérium Közúti Főigazgatósága elrendelte a forgalmasabb főközlekedési utakon a leállóhelyek és pihenőhelyek létesítését. Leirata szerint a két létesítmény meghatározása a következő:

Leállóhelyek: „A leállóhelyek a kisebb javításokhoz szükséges, vagy egyéb rövidebb időtartamú leállások céljára szolgálnak. Lehetőleg árnyas helyen kell létesíteni, de fa a szegélytől 1 méternél közelebb nem lehet.”

Pihenőhelyek: „A nagyobb távolsági és üdülő jellegű forgalmat lebonyolító utakon pihenőhelyet kell létesíteni, ahol a járművezetők és utasok pihenés, felüdülés céljából hosszabb ideig is tartózkodhatnak. Az elsőrendű főutakon 20—30 kilométerenként lehetőleg váltakozva az út két oldalán, a Balaton körüli utakon, a Dunakanyar, Mátra, Bükk nagyobb turista forgalmú útjain, mindazokon a helyeken, ahol kedvező a kilátás, víz, erdő, műemlék vagy egyéb látványosságok miatt a járművezetők meg kívánnak állni, a várható igényeknek megfelelően 5—20 gépkocsi számára elegendő pihenőhelyet kell létesíteni.

A pihenőhelyek létesítésénél, kijelölésénél figyelembe kell venni a megfelelő kilátást, árnyékot az utasok és járművek részére, lehetőleg víz közelségét, szélvédettséget, elválasztást az út porától, zajától.”

A KPM rendelete csak lassan fog érvényre jutni, mert pénzügyi és tervezési, kivitelezési okokból a végrehajtás csak lassan haladhat. Ez a munka azonban nem szenvedhet hosszabb halasztást. A közeljövőben meginduló — és részben már megindult — nagy autós roham mindenképpen érinteni fogja érdeinket, és ez könnyen azok súlyos kárára válhat. Az autót fárasztó és aki meg akar pihenni, az feltétlenül az erdők közt fog megállni — ha az út erdőterületet érint. — Ez a megállás rendszerint öletszerű, szét-szört, ellenőrizhetetlen, a károsítás kivédése így lehetetlen, de a pihenni vágyó saját pihenési igényét sem tudja maradéktalanul kielégíteni, mert az erdő a maga mivoltában rövid időre szolgáló, kulturált pihenési célokra nem alkalmas.

A fentiek következtében ránk vár az a feladat, hogy kulturált körülmények közt fogadjuk ezt a fokozódó, elháríthatatlan forgalmat, és ezzel irányításunk, ellenőrzésünk alá vonjuk azt.

E célok elérése érdekében az országutak mellett levő erdőterületeken a forgalomtól függő távolságokban autóspihenőket kell létesítenünk a helyi adottságok kihasználásával, hogy a lehető legkisebb költséggel a kívánt célt elérjük. Ezen helyeket védelmi célokra kívül kiválóan felhasználhatjuk erdész propaganda céljaira, hogy a nagyközönség is megismerje munkánkat, becslje az erdészek erőfeszítéseit és eredményeit.

Autóspihenők létesítése és fenntartása

a) Helyválasztás.

Az országút melletti erdőkben az erdővédelmi célokra megfelelő állományokat kell kiválasztani, melyek az esztétikai és a műszaki szempontoknak legjobban megfelelnek.