

ságot az év folyamán 51 600 Ft kár érte és ebből kereken 10 000 Ft már megtérült, további 11 000 Ft végrehajtás alatt áll, a többire nézve az eljárás folyamatban van. Erdőtűz hét esetben összesen 7,2 ha-n 21 600 Ft értékben pusztított, az erdőgazdaság tűzrendészeti hálózatának jó működése eredményeként lényegesen kisebb mértékben, mint az előző években. *Üzemi balesetek* száma 37 volt, 31%-kal kevesebb az előző évinél. A baleseti óvrendszabályok pontosabb megtartásával azonban ez is elkerülhető lett volna. Az óvrendszabályok megtartásáért ezért szakadatlan harcot kell folytatnunk.

Megállapítható, hogy az élüzemfeltételek teljesítéséhez az *erdőgazdaság valamennyi dolgozójának szívós és komoly munkájára volt szükség*. A teljesítés mutatja, hogy azt az erdőgazdaság minden dolgozójától meg is kapta. Pártunk, dolgozó népünk igen sokat vár dolgozóinktól az elkövetkezendő időben is. Elsősorban szakembereinknek kell érezniök felelősségüket azért, hogy fejlődésünk további üteme nem kis részben az ő áldozatkész munkájuktól, szaktudásuktól, bátor kezdeményezésüktől függ. Az út, amelyet erdőgazdaságunk, vele együtt műszaki értelmiségünk, technikusaink, fizikai dolgozóink, szakmunkásaink, valamennyi dolgozónk az évek hosszú sora alatt megtett, mutatja, hogy pártunk, munkásosztályunk méltán bízott és bízhat ezután is tudásukban és népünkhöz való hűségükben.



A gépesítés és a feltárás jelentőségéről

ÁRKOSI GYULA, a Pilisí Erdőgazdaság főmérnöke

Erdőgazdaságunk a termelés fejlesztéséhez szükséges intézkedések megteremtése során többek között behatóan foglalkozott a gépesítés fokának emelésével a fakitermelésben, de főleg a közelítések és szállítások vonatkozásában. Utóbbi előfeltétele a kellő és szükséges feltártság, így a neki megfelelő komoly helyen szerepelt.

Célunk kezdettől fogva az volt, hogy fokozatosan megbirkózzunk az ipari üzemek szívó hatása következtében jelentkező kézimunkaerő kiesés okozta nehézségekkel, a megfelelő gépi munkákra kiképzett szakemberek beállításával.

Az elmúlt gazdasági évben pilismaróti erdészetünknel összevontan öt munkacsapattal és 30 fő létszámmal volt gépitemelés. Ebből 3 munkacsapat az MRP. benzinmotoros fűrészsel a döntés, kettő az ERP. villanymotoros fűrészsel a darabolás munkáját végezte, s külön szerelő állt rendelkezésre a gépjavítás és fűrészlánc élesítés végzésére. A többi erdészet közül még háromnál volt 1—1 munkacsapat MRP. benzinmotoros fűrészsel a döntés és darabolás munkájára. A munkacsapatok létszáma átlag 6 fő volt. Pilismaróton 3, illetve 2 motorfűrészhez volt egy tartalék gép, s a másik három erdészetnél minden gép mellett volt egy tartalékgép. Csak így lehetett a gépek folyamatos és elfogadható kihasználását biztosítani és ez a módszer bizonyult a mi viszonyaink mellett a legeredményesebbnek. Ilyen munkaszervezéssel a munkacsapatok napi teljesítménye tölgyes-cseres, és általában bányafát adó, tehát kergezést igénylő állományokban átlag 21 m³-t, míg bükkös-gyertyános állományokban átlag 24 m³-t, összátlagban 22 m³-t ért el.

Hátráltatták a gépesítést a motorfűrész alkatrész utánpótlása körüli nehézségek, s a gépek elég gyakori meghibásodása. Emiatt a gépi termelés csak a gépi munkát igazán szívügyüknek tekintő dolgozók körében tudott gyökeret verni. Ugyancsak zavaró körülmény volt az OEF rendelkezése, mely három hónapos tanfolyam elvégzéséhez kötötte a gépi fatermelésben foglalkoztatott dol-

gozók alkalmaztatását. A területünkön dolgozó gépi termelők idősebb korokra való tekintettel ezt elvégezni nem hajlandók, s így az eddig használatos kétszemélyes motorfűrészek alkalmazását — bár a most meginduló gazdasági évben is a meglévő gépeket változtatlanul foglalkoztatjuk — nem kívánjuk tovább fejleszteni. Erre ösztönöz bennünket a svéd lánzsafogazatú fűrészekkel elért jó eredmény, valamint az egyszemélyes fakitermelő gépek alkalmazásba vételének nagyobbmértvű lehetősége is.

Összefoglaltan tehát az elmúlt tapasztalatok alapján azt a következtetést kell levonnunk, hogy a fatermelés gépesítésének egyedüli biztos alapokon nyugvó lehetőségét az teremti meg, ha biztosítani tudjuk az erre a célra legalkalmasabb gépeket, kialakítjuk és bevezetjük a legjobban beváló munkamódszert és végül, de nem utolsó sorban biztosítjuk azt az állandó és szakképzett fiatal munkásgárdát, amely bérezés, védő- és munkaruha és egyéb szociális juttatások révén az ipar egyéb területén dolgozó munkásokkal egyazon, vagy közel hasonló életlehetőséget élvez. Szükséges és sürgős ennek elérése azért is, mert ezt mindinkább megköveteli a minőségi munka iránt támasztott igény, az ipar fokozódkó szívóhatása, a meglévő fatermelőgárda előregedése. A gépesítés tehát elkerülhetetlen, mert ez teszi lehetővé az erdei munkások élet- és munkaviszonyainak a megjavítását.

Az anyagmozgatás gépesítésében abból indultunk ki, hogy fogataink teljesítményét a maximumra növeljük. Ezt a fogatok közelítő távolságának a lerövidítésével biztosítottuk, mely így átlagosan 650 m-re csökkent, s ennek megfelelően 1—1 fogat napi teljesítménye elérte a 10—15 m³-t is a gépesítés megindulása előtti 3—5 m³-rel szemben. A vágásterületeket a gyűjtőúthálózat kialakítása révén közelítettük meg, s a fogatokkal csak ezekhez közelítettük az anyagot. Ugyancsak nagymértékben igyekeztünk kihasználni ezekre az utakra a különböző csörlőkkel való közelítés lehetőségeit is és egy „Küpferr“ svájci rövidpályás kötédaruval területünkön jó eredményeket értünk el.

A népgazdaság fejlesztési célkitűzéseinek megfelelően a fogatok száma a jövőben jelentősen megfogyatkozik, a technika térhódítása folytán pedig a kiszállítás gépesítése lép előtérbe. Ezt az erdők feltárása, a földútépítés fejlesztése teszi lehetővé, s ennek a felismerése tükröződik fejlesztési tervünk idevonatkozó részéből is, mely hangsúlyozza, hogy . . . „*korszerűen megtervezett földutakat kell építeni. Fel kell hagyni azzal a módszerrel, hogy az ötletszerűen vezetett kerékcsapákat építjük át földutakká. Vontatóval és gépkocsival járható földutakra van szükségünk.*“

Az erdőfeltáró hálózat kialakítása komoly mértékben csak az 1957. év elején indulhatott meg. Ekkor állt első ízben olyan összegű hitelkeret rendelkezésünkre, ami nagyobbarányú munkák megindítására adott lehetőséget és ekkor tudta az erdőgazdaság is egy mélyépítési előadó beállításával biztosítani a szükséges feltételeket. Erdőgazdaságunk mélyépítési beruházásait addig az Erdőépítő, majd ennek feloszlata után az É. M. 1. sz. Mélyépítő Vállalat végezte el idegen rezsiben. A Pilismarót—Dobogókői főfeltáró út építése 1953 tavaszától 1957 nyaráig tartott 11,3 km hosszban 730 mFt/km költséggel. A Pilisszentlászló-sikárosi főfeltáró út építése 6,1 km hosszban 650 mFt/km költséggel 1956 tavaszán vette kezdetét, s 1958 végével fejeződött be. Mindkét utat az Erdőterv tervezte. Erdőgazdaságunk 1957. júliusában tért át a saját rezsis munkákra és 1958. szeptember 30-ig 4 erdészeti területén saját beruházásban 13,75 km gyűjtőutat épített 789 mFt összköltséggel. Ebből mintegy 3 km-t feljavítottunk kő és murvaszórással 150 mFt költséggel, megépítettünk 3,65 km makadám utat 922 mFt összköltséggel és 1,74 km kőszórásos köpályás utat 192

mFt összköltséggel. Ugyanezen idő alatt felújítottunk 10,5 km leromlott állapotú makadám utat 770 mFt és 5,8 km földutat 55 mFt összköltséggel. Megépítettünk 2 db 9 m nyílású vasbetonlemez hidat 180 mFt költséggel. Ezen idő alatt tehát 19,14 km új, 16,3 km felújított feltáró és gyűjtőúttal, valamint 2 korszerű hiddal gazdagítottuk erdőgazdaságunk feltáró hálózatát. Egy 3,2 km-es makadám út, egy 6,5 km-es földút és a két hid kivételével a tervezéseket is saját magunk végeztük.

Ezt a nagymérvű tervezési és építési feladatot úgy tudtuk megoldani, hogy műszaki gárdánk zömét mozgósítottuk. A műszaki csoport szervező, irányító és ellenőrző tevékenysége mellett a munkálatok felelős vezetését az erdészettervezetőkre, s a kivitelezést az illetékes erdészeti műszaki szakelőadó útján döntően az erdészetekre bíztuk. Az erdészetek a kezdeti nehézségek után teljes lelkesedéssel feküdtek bele a munkába, hiszen elsősorban ők élvezték és élvezik minden vonatkozásban a nagyobb és jobb feltártság szinte felmérhetetlen előnyeit.

A munkálatokat igyekeztünk az adott lehetőségek határain belül gépesíteni és a kézi munkaerőt a legszükségesebbre csökkenteni. A célt legjobban a pilismaróti és a hamvaskői makadámút építésénél közelítettük meg, ahol a nyers földmunkát dózerrel, a tükörvágást, terepegyengetést és részben a bevágási rézsűképzést DT 413 által vontatott útgyaluval, a földmű tömörítését ugyancsak DT 413 által vontatott juhláb hengerrel, a robbantást megelőző sziklafúrásokat a mozgékony és a terepnehézségeket könnyen legyőző Unimog kompresszorával oldottuk meg. A makadám út alaprakás, hengerlési és kötőanyageltérítés, árokásás, padkarendezés és természetesen a műtárgyak elhelyezési munkáinak kivételével tehát mindent gépesítettünk és 25—30 fős átlagos munkáslétszámmal alig 2 hónap alatt építettük meg a 3 km hosszú utat 210 mFt/km költséggel. A burkolathoz szükséges különböző kőanyagot magunk termeltük. A kőbányában billenős csille, csúzda, kötőrózgép, szállítószalag, rakodóbunker bevetése tette lehetővé a gyors és gazdaságos anyagtermelést, 3 billenőplató, 3,5 t-s Csepel tehergépkocsi pedig az elszállítását. A szervezés kulcsát, az egész szétágazó munkafolyamat mozgató erejét a rakodóbunkerből kiszolgált önürítő gépkocsik szinte várakozás nélküli, folyamatos menetei jelentették, rákényszerítvén tempójukat a szállítási folyamatot kiszolgáló és a szállítási anyagattól függő munkákra. A két kőbányában a csillézésnél és gépi kötőrésznél együttesen 12 fő dolgozott.

Az utépitések jótékony hatása az anyagmozgatás tervszerűbbé és olcsóbbá tételében különösen azáltal érezhető, hogy a faanyag szállítását a gyűjtő, illetve főfeltáró utak mentén helyesen megválasztott és kellő számú kiegyenlítő rakodókról gépkocsival teszi lehetővé. Ez adta a gondolatot, hogy az eddigi szállításainkat az erdészetekhez kihelyezett 1—2 gépkocsival való tervszerűtlen szállítás helyett *összevontan, csoportos szállítás formájában bonyolítsuk le*. Legelső feladat ezzel kapcsolatban az volt, hogy az eddig autókon utaztatott fel- és leterhelő munkások úton töltött, fizetett és ki nem használt idejét hasznosítsuk olyképpen, hogy a felvevő szektorokat rábírnjuk a leterhelés munkájának a vállalására. Így a meglévő 6 fő munkás csak a faanyag felterhelés munkáját végzi s 4 gépkocsit teljes egészében kiszolgál. Az eredmény kedvező. Csoportos szállításban három erdészettől 1958. április havában 40 km-es átlagtávolságra leszállított faanyag 1334 m³ volt 65,— Ft/m³-enkénti költséggel, a felterhelés költsége 8,80 Ft/m³. Egy felterhelő havi keresete 1956 Ft volt. Az első három hónap egyenkénti gépkocsi szállításában az ugyancsak 40 km. átlagtávolságra leszállított faanyag m³-kénti átlagköltsége 84,— Ft volt, a felterhelés költsége 12,80 Ft/m³ és egy felterhelő havi keresete 1150 Ft-ot tett ki.

A megtakarítás ilymódon április hónapban az előző hónapok egyenkénti szállítási költségeivel szemben ebben a három erdészetben 28 768 Ft volt. A múlt gazdasági évben ténylegesen használatba vett útszakaszok eredményei az 1957—58. gazdasági év fahasználati ágazata eredményjavulásában 610 mFt-ot képviseltek.

Az eddigi tapasztalatok alapján a közeljövő feladatai nagyvonalakban adóttak. A *Pilis* (elsősorban a Dunazug) feltárását olyan mértékig kell fokozni, hogy az átlagos közelítési távolság az 500 m-t ne haladja meg. A megépült és építendő földutakat részben beruházásból, részben okszerűen irányított karbantartásból kell felújítani olyan mértékig, hogy ezek az őszi esőzések és a tavaszi hóolvadás néhány hetes időszakának kivételével egész évben szállításra alkalmas állapotban legyenek. A karbantartásokat a beruházásokhoz és felújításokhoz hasonlóan tervszerű célzatos irányítás alatt kell tartani. Az építkezések és karbantartások gépesítését a szükségyszerűség és ésszerűség határáig fokozni kell. *Céljainknak, adottságainknak megfelelő stabilizált föld-úttípust kell kikísérleteznünk*, az eddigi gyakorlattól eltérő és lényegesen kisebb beruházási költséget emésztő könnyű kőpályás feltárási úttípust és portmentes burkolatot. Errenézve már komoly kísérletet is teszünk.

Az erdőre és az utakra egyaránt káros idegen közúti forgalmat korlátozni kell megfelelő *útelzáró sorompóhálózattal*. A meglévő utak karbantartásának biztosítására *útőröket* kell alkalmazni. Az Unimog felhasználása az útfenntartó készülékek sorával ezen a téren is lényeges könnyítést hozott.

Végül, de nem utolsósorban *az állományviszonyokat feltűntető és a nagyvonalú tervezésre alkalmas rétegvonalas gazdasági térképre van szükségünk*.

A leírtak biztosítanak a korszerű és belterjes erdőgazdálkodás lehetőségeit, egyaránt kedvező hatást gyakorolván a fahasználati és erdőművelési teendők elvégzésére is. Erdőgazdaságunk túl van a kezdeti nehézségeken s ha az eddigi gyakorlati tapasztalatainkat, — különösen amit az elmúlt gazdasági év során szereztünk — a további munkák során jól tudjuk felhasználni, nyugodtan nézhetünk a jövő talán sokkal komolyabb feladatainak megoldása elé is és az eredmények nem maradnak el.



A visegrádi földútstabilizáció alkalmával szerzett néhány tapasztalatról

M A D A S L Á S Z L Ó erdőmérnök, erdészetvezető

Ha az ember a kellemes és szép hajóút után a visegrádi hajóállomásról elindul felfelé a fellegrádba, akkor a Salamon-tornya előtt fekvő teraszhoz érve gyönyörű panoráma tárul a szemé elé. A hegyek közé szorított Duna ezüstösen csillogó, fodrozó tükre, a sötétlő hegygerincek pompás sziluettje magával ragadja az embert és nem tud betelni a táj szépségével. Áthaladva az őrtorony gótikus íve alatt egy — szekérrel alig járható — mély eróziós kerékcspán mehetünk csak tovább. Pedig ez a vidék is történelmi levegőt lehell. Balfelől — a „Sibriken“

— a rómaiak egykori castrumának romjai tanúskodnak a klasszikus múlttól, jobbról római villák maradványai bizonygatják, hogy a vidék több ezer évvel ezelőtt is gyönyörű lehetett. A Mátyás-forrás völgyében a Magyar Nemzeti Bank szép üdülője várja a dolgozókat a jól megérdemelt pihenésre.

A visegrádi erdészetnek és a MNB-nek közös érdeke volt, hogy ezt a vidéket egy korszerű gépkocsi út tárja fel. Az erdészet vállalta az út megtervezését és megépítését, az MNB pedig a vállalkozás finanszírozását.