

A Gépesítési Szakosztály az Egererdő Zrt.-nél

Az OEE Gépesítési Szakosztálya 2013. október 10-én az Egererdő Erdészeti Zrt.-nél tartott ülést. A résztvevőket prof. dr. Horváth Béla szakosztályelnök és Dobre-Kecsmár Csaba vezérigazgató köszöntötte, majd Urbán Pál vezérigazgató-helyettes ismertette az erdőgazdaság gazdálkodását, annak körülményeit.

Állományaik zöme tölgy, a 60 év feletti erdeik 60%-a sarjeredetű, az ennél fiatalabbaknál viszont minimális a sarj aránya. Előbbiek miatt a választékok 70%-a tűzifa vagy „avval kompatibilis választék”. Az utóbbi időben megnőtt a kereslet a tűzifa iránt, jelenleg exportra nem szállítanak, itthon el tudják adni. Folyamatosan nő az apríték utáni kereslet is, ezért az Egererdő Zrt. vásárolt egy mobil aprítógépet, amellyel jó minőségű alapanyagból (nem vágástéri hulladékból) készítenek aprítékot.



A felnémeti Tűzifa Udvar

Ezt követően *Molnár Lajos*, a Bonus Bt. ügyvezetője adott áttekintést a megújuló energiaforrásokról és ismertette az általuk gyártott aprítéküzemelésű kazánokat, majd a résztvevők megtekintették az Egererdő Zrt.-nél megvalósított fűtési rendszerüket.

A továbbiakban *Bognár Bence*, az Egri Erdészet fahasználati műszaki vezetőjének kalauzolásával megtekintettük a tavaly tavasszal (2013. április 9-én) elkészült Tűzifa Udvar az erdőgazdaság Eger-Felnémeti telephelyén. Itt egy helyen megtalálható és megvásárolható az erdei fás szárú biomasszából előállított szinte valamennyi energetikai választék a hengeres tűzifától, a darabolt-hasított tűzifán, a faaprítékon és a fabriketten át a fapelletig.

A beruházás első ütemében kialakítottak egy közel 300 m² alapterületű aprítéktároló színt, mely mintegy 200 t faapríték befogadására és tárolására alkalmas. Ez a tárolókapacitás hamar szűkösnek bizonyult, ezért 2012-ben megépítették a második, 700 m² alapterületű, kb. 1000 t apríték tárolására alkalmas fedett színt is. Megvalósult a telep térburkolása, csapadékvíz-elvezetése is 3500 m²-es felületen, ezzel biztosítva az időjárástól független környezetet az ott folyó munkák számára.

Az építés jellegű projektelemek mellé eszközbeszerzések is párosultak. Ezek közül ki kell emelni a JENZ HEM 561 DL típusú mobil (teherautóra szerelt) aprítógépet, mellyel évente közel 30 000 tonna faaprítékot tud előállítani a társaság. A kabinos rakodódaruval felszerelt késes aprítógép meghajtását egy 365,4 kW-os (490 LE) Mercedes OM 460 LA Euromat

3A motor végzi a teherautótól függetlenül. A géppel aprítható maximális átmérő keményfa esetén 45 cm. Az ettől vastagabb anyag esetén egy – a rönkfogó kanál helyére szerelhető – rönkhasító adapter kerül felszerelésre, amely rakodásra is alkalmas. A telepen belüli anyagmozgatás céljából és a szállítójárművek rakodásához beszereztek egy MERLO MULTIFARMER típusú teleszkópos homlokrakodót is. A 89,5 kW-os (120 LE) gép emelési magassága 6 m, számos adapterrel (rönkfogó kanál, zárt kanál, raklap villa, hótoló stb.) szerelhető. Az első adapterek mellett hátul három pontos függesztőszerkezettel és TLT-vel is rendelkezik. A darabolt-hasított tűzifa-igények kiszolgálására egy POSCH S350 típusú, és egy BINDENBERGER 520E típusú daraboltó-hasító gépet telepítettek. Előbbi 120 kN hasítóerővel rendelkeznek, 2, 4, 6 vagy 8 részre hasítja a 20-50 cm hosszban előállított hasogatott tűzifát. A hasítható átmérő 7-35 cm. A gép a telepen villanymotortal üzemel, de kardántengelyről is meghajtható. A BINDENBERGER daraboltó-hasító nagyobb teljesítményű, 200 kN hasítóerővel, max. 52 cm átmérőjű alapanyagból képes előállítani a 25-50 cm hosszú hasogatott anyagot. A gép meghajtása elektromotortal történik.

Beépítésre került egy hídmérleg is, a hozzá tartozó informatikai rendszerrel együtt.

A Tűzifa Udvar megtekintése után a programok Szilvásváradon folytatódtak, ahol először *Schmotzer András* ismertette az erdei vasút történetét, majd *Goldbach Károly*, a vasútüzem műszaki vezetője az elektromos-dízel hibrid meghajtású mozdonyt mutatta be. Az Mk48 sorozatú mozdonyt meghajtó dízelmotor javítása már nem lett volna gazdaságos, ezért felújítása során egy környezetbarát, a kor technikai színvonalának megfelelő dízelmotor, illetve hibrid hajtásrendszer került beépítésre. A beépített CUMMINS QSB 6.7 dízelmotor megfelel a vasúti motorokra érvényes EU Stage IIIB kipufogógáz emissziós normáknak, teljesíti a jelenleg érvényes legszigorúbb környezetvédelmi előírásokat. A dízelmotor biodízellel maximum 20%-ban kevert üzemanyaggal is üzemeltethető. A mozdony szerénye az eredeti kivitel maradt a nosztalgia jelleg megőrzése céljából.

A program zárásaként megtekintettük a Zilahy Aladár Erdészeti Múzeumot.

Kép és szöveg: **Major Tamás**
szakosztály titkár



Schmotzer András előadása a kisvasútról