

A 2000. KM FELTÁRÓÚT ÁTADÁSA BAKONYOSZLOPON

BOGÁR ISTVÁN

Az OEE erdőfeltárási szakosztály az elmúlt 35 év erdőfeltárási tevékenységéről és a 25 éves erdőgazdasági házilag oszlop útépítési kivitelezéséről megemlékezve a 2000. km szilárd burkolatú feltáróút ünnepélyes átadását kezdeményezte, és rendezte meg 1981. október 20-án Bakonyoszlopon, a Balatonfelvidéki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság területén. Ebből az alkalomból néhány olyan kiemelkedő fontosságú eseményre kell visszaemlékezni, amelyek meghatározó szerepet töltek be az elmúlt időszak munkájában.

A nagy területen folyó erdőgazdálkodás mindig jelentős szállítási feladat végrehajtásával kapcsolatos. Fontosságát az mutatja, hogy a múltban a faki-termelési költségeknek mintegy 50%-át a faanyagmozgatás képviselte. Az 1947. évig az erdészeti anyagmozgatás korszerű megoldását az erdei vasúthálózat jelentette.

A második világháborút követő technikai forradalom, a tehergépkocsi-szállítások előtérbe kerülése, mint az egész világon, az erdészeti anyagmozgatásban is döntő változást sürgetett. Az erdőfeltárási korszerű módjaként hazai ter- és faállomány viszonyaink között a megfelelő sűrűségű — jelenlegi műszaki és gazdálkodási ismereteink alapján 15—25 fm/ha — úthálózat kiépítésének szükségessége lépett előtérbe. A felszabadulás után az első szilárdburkolatú makadámutat az 1947. évben a Nyugat-Bükkben építették 3,0 km hosszban a Bán-völgy feltáráshoz. Kivitelezője Jahn Rezső volt.

A helyzetet felismerve a Magyar Állami Erdők Üzemi Központja 1949-ben négy útépítő kirendeltséget hozott létre, és vissza nem térítendő, célcsoportos népgazdasági tervhitelből megindult az erdőterületek mai értelemben vett, korszerű feltárása. Az útépítések műszaki kiviteli terveit az Erdőközpont tervezési osztálya, majd az Állami Erdőrendezési Intézet útépítési csoportja készítette az első időkben. 1952 elején önálló Erdőgazdasági Építőipari Vállalat alakult és ennek építésvezetőségei foglalkoztak az egész ország területén az erdészeti burkolt utak kivitelezésével. 1953. január 1.-ével a tervezést központilag az Erdőgazdasági Tervező Iroda vette át.

Az 1954. évben az erdőgazdálkodás fejlesztéséről szóló 1040/1954 (V. 27.) MT számú határozatban nagy jelentőségű volt, hogy „a korszerű erdőgazdálkodás feltételeinek megteremtése érdekében első helyen az erdőterületek utakkal történő megközelíthetőségét kell biztosítani”. A határozat elsősorban a túltartott és 15 éven belül vágásérett állományok időbeni feltárást írt elő. Ezen felül az erdészeti ágazat fontos feladatává tette a tehergépkocsival meg nem közelíthető erdőterületek átfogó feltárási megtervezését is. A határozat végrehajtásaként készültek az 1956. évtől az ún. „Erdőfeltárási alaptervek”, amelyek nemcsak hazai műszaki fejlesztésünket tették tervszerűen meg-alapozottá, hanem Cornides György előadásaival és közleményeivel nemzetközi érdeklődést és elismerést is kiváltottak.



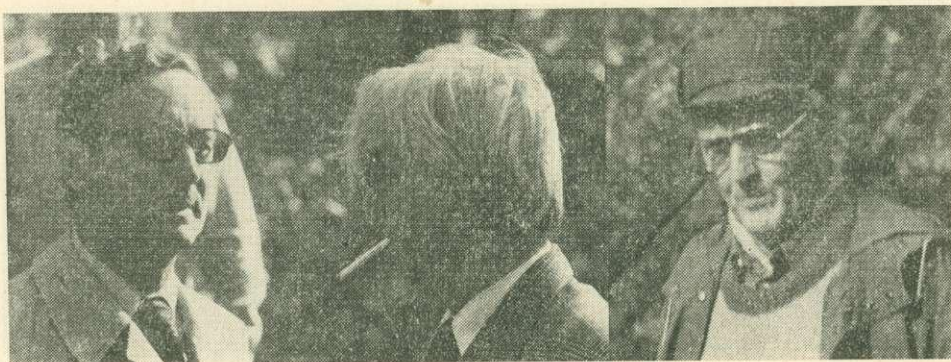
Fejek az erdőfeltárási szakosztályból: Bogár István, Zágoni István, Ernyei László

Az erdőfeltárási műszaki fejlesztésünk alapjává vált. Az 1955. év végével megszűntek a tárca építőipari vállalatai, és az erdészeti utak kivitelezését megyei építőipari vállalatok vették át. Ezek csakhamar igazolták a korábbi felismerést, hogy az idegen kivitelezés nem képes káros hatások nélkül megoldani az erdészeti utak építését. Így az állami erdőgazdaságok már 1957-től fokozatosan saját kezelésbe vették úthálózatuk további kiépítését. 1960-ban már valamennyi burkolt út saját kivitelezésben készült. Az évről évre bővülő feltárási úthálózat fokozatosan tette könnyebbé, sok esetben végrehajthatóvá a korszerű erdőgazdálkodási tevékenységet, az erdők többcélú hasznosítását. Ebből a munkából valamennyi hegy- és dombvidéki erdőgazdaság kivette részét. Az eredményekről a MÉM Erdőrendezési Szolgálat az 1982. január 1.-i állapotnak megfelelően felmérést készített. Erről az 1. táblázat nyújt részletes tájékoztatást. A táblázat a felszabadulás előtt épített 204 km úthosszat is

1. táblázat

Országos összesítő az I.—II. osztályú erdészeti szilárd burkolatú utak hosszadatairól

Erdőgazdaság	Útosztály		Összes km	Összesből stabilizált %	
	I.	II.			
Mecseki EFAG	—	120,8	120,8	18,9	16
Somogyi EFAG	—	157,1	157,1	38,9	25
Zalai EFAG	1,3	96,9	98,2	51,5	52
Balatonfelvidéki EFAG	0,9	223,0	223,9	5,6	2
Kisalföldi EFAG	5,7	119,2	124,9	105,4	84
Vértesi EFAG	28,8	115,8	144,6	22,0	15
Ipolyvidéki EFAG	24,3	77,1	101,4	—	—
Mátrai EFAG	—	229,2	229,2	14,8	6
Borsodi EFAG	—	234,8	234,8	35,0	15
Felsőtisza EFAG	14,1	5,3	19,4	—	—
Pilis Áll. Parkerdőgazdaság	27,5	60,5	88,0	—	—
Tanulmányi Áll. Erdőgazdaság	0,9	58,1	59,0	24,9	42
NYUFAK, Szombathely	—	144,2	144,2	81,7	57
Budaörsi EVAG	1,2	33,5	34,7	—	—
Mezőföldi EVAG	—	37,9	37,9	—	—
Gyulai EVAG	—	32,9	32,9	2,3	7
Gemenci EVAG	—	4,4	4,4	—	—
MN Erdőgazd. Budapest	2,3	36,7	39,0	—	—
MN Erdőgazd. Veszprém	1,6	98,8	100,4	—	—
Összesen:	108,6	1886,2	1994,8	401,0	20



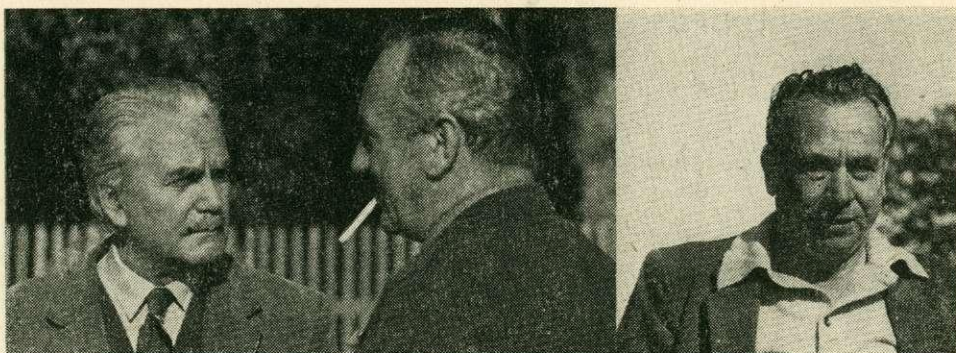
Boncz Tibor, Horváth Sándor, dr. Pankotai Gábor

tartalmazza, ezt időközben átépítették és korszerűsítették. Az erdőgazdaságok az új úthosszakon kívül állandóan javították meglevő feltáró úthálózatuk pályaszerkezetének teherbíró képességét és minőségét.

Az erdőgazdaságok útépitői nem zárkóztak el a nagyobb kivitelezői fegyelmet és több munkaráfordítást igénylő új építési módszerek alkalmazása elől, ha azt a gazdaságosság szükségessé tette. Így az első *cement- és bitumenstabilizációt* a volt Délzalai Állami Erdőgazdaságnál (Nagykanizsa) 1959—1960. években Vétymben, a Háromszenteki úton, az első *mészstabilizációt* a volt Középsomogyi Erdőgazdaságnál (Kaposvár) 1960—1961. években a Kéri úton alkalmazták. *Kohósalak felhasználására* első ízben a somogyi, zselicségi talajon került sor, majd a *mechanikai stabilizációt* is mind nagyobb mértékben alkalmazták ott, ahol a klasszikus útépitő kő- és kavicsanyag nem állt rendelkezésre. Érdekesként megemlíthető az osztrák *TS—400 műanyagszőnyeg* kedvező eredményű kísérleti alkalmazása is a Hanságban. Ez utóbbit az 1973. évben a Kisalföldi Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság építette az ERFATERV közreműködésével.

A gépkocsiforgalom szívó hatásának megakadályozására és a karbantartási költségek csökkentésére az 1960-as évek elején kezdődött meg a *fél és teljes itatás, lezárás bitumennel*, majd az 1970-es években *aszfaltrétegek beépítésére* került sor nemcsak a hagyományos vizes makadámpályák korszerűsítésénél és megerősítésénél, de új utak létesítésénél is. Az aszfalt burkolatot elsősorban fenntartási megfontolásokból a Pilisi Állami Parkerdőgazdaság kezdeményezte. Ma már más erdő- és fafeldolgozó gazdaságok — például Mátra, Mecsek, Balatonfelvidék, Somogy, Vértes — is alkalmazzák a meglevő úthálózat korszerűsítésénél. Az 1970-es évek elején a Somogyi, majd később, az 1970-es évek közepétől a Kisalföldi Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság *beton útpályákat* is épített ott, ahol kavics a közelben rendelkezésre állt. A Somogyi és Zalai **Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság** területén kísérleti szakaszokon előregyártott vasbeton-, illetve betonlapokkal készült *szalagutak* is találhatók. Az erdészeti feltáró úthálózat burkolatmegoszlásáról ugyancsak a MEM Erdőrendezési Szolgálat felmérése alapján összeállított 2. táblázat ad tájékoztatást az 1982. január 1.-i állapot szerint.

Az elmúlt 35 éves időszakban az erdőgazdálkodás fejlesztése évről évre szükségessé tette az erdőfeltárás fokozását, elsősorban a tehergépkocsival időjárástól függetlenül járható utak létesítésével. Az erdőfeltárás jelenleg is változatlanul a műszaki fejlesztési munkák központi feladata. Ezzel kapcsolatban három fontos kérdést kell kiemelni:



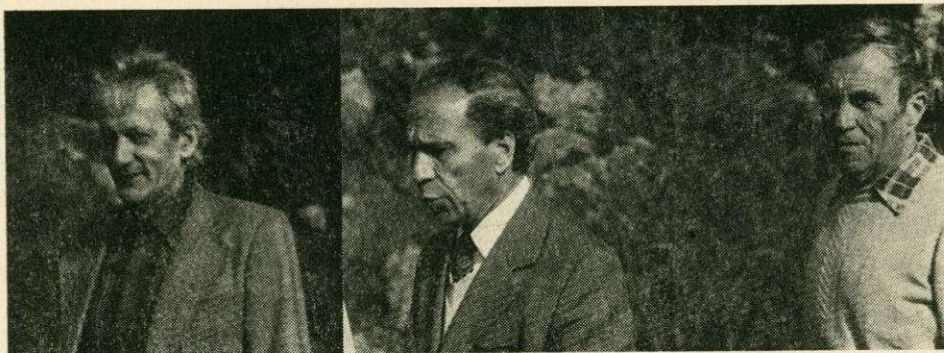
Szilágyi József, Kocsis Ferenc, Jahn Ferenc

- Gazdaságos közelítési távolság biztosítása a speciális erdészeti közelítő gépek, illetve adapterekkel felszerelt mezőgazdasági univerzális traktorok hatótávolságának megfelelően, ennek kihatása a feltárhálózat optimális sűrűségére.
- Erdészeti faanyag szállításokhoz gazdaságosan alkalmazható tehergépkocsi típusok és szerelvények kiválasztása, ennek megfelelően tervezett vonalvezetésű utak és méretezett pályaszerkezetek kivitelezése.
- Erdőfeltárás kivitelezéséhez szükséges építéstechnikai fejlesztés, nagyteljesítményű, korszerű útépitőgépek beszerzése, amelyek a keskeny erdészeti utak építésére, esetenként fenntartására gazdaságosan alkalmasak.

2. táblázat

Országos összesítő az I.—II. osztályú erdészeti szilárd burkolatú utak burkolatmegoszlásáról

Erdőgazdaság	Úthossz összes	Vizes makadám		Itatott makadám	Aszfalt út	Betonút	Egyéb burkolat	Stabilizált út lezárás	
		lezárás nélk.	-sal					nélk.	-sal
		km							
Mecseki EFAG	120,8	0,8	9,2	49,7	41,6	0,6	—	17,4	1,5
Somogyi EFAG	157,1	—	29,8	61,2	10,8	16,4	—	—	38,9
Zalai EFAG	98,2	2,3	—	38,5	5,9	—	—	1,9	49,6
B.-felvidéki EFAG	223,9	—	136,8	38,0	43,5	—	—	—	5,6
Kisalföldi EFAG	124,9	—	—	—	—	18,6	0,9	105,4	—
Vértesi EFAG	144,6	20,7	—	50,5	51,4	—	—	16,7	5,3
Ipolyvidéki EFAG	101,4	22,6	—	54,5	24,3	—	—	—	—
Mátrai EFAG	229,2	—	20,7	156,1	37,6	—	—	14,8	—
Borsodi EFAG	234,8	50,4	5,5	135,9	8,0	—	—	35,0	—
Felsőtiszai EFAG	19,4	0,8	18,6	—	—	—	—	—	—
Pilisi Áll. Parkerdőg.	88,0	18,4	1,0	—	67,0	—	1,6	—	—
Tanulmányi Áll. Erdőg.	59,0	13,2	—	—	20,9	—	—	24,9	—
NYÜFAK, Szombathely	144,2	2,2	1,5	58,8	—	—	—	80,7	1,0
Budavidéki EVAG	34,7	8,2	7,3	14,6	4,6	—	—	—	—
Mezőföldi EVAG	37,9	—	—	37,2	0,7	—	—	—	—
Gyulai EVAG	32,9	—	—	3,8	26,8	—	—	—	2,3
Gemenci EVAG	4,4	—	—	2,2	—	2,2	—	—	—
MN Erdőg. Budapest	39,0	2,7	—	1,6	34,7	—	—	—	—
MN Erdőg. Veszprém	100,4	9,3	54,0	11,7	25,4	—	—	—	—
Összesen	1994,8	151,6	284,4	714,3	403,2	37,8	2,5	296,8	104,2



Haják Gyula, dr. Ecsedy Sándor, Cornides György

A VI. ötéves terv növekvő termelési feladatainak teljesítését az 1985. évben előirányzott 8,4 millió bruttó m³ fakitermelést csak fokozott ütemű műszaki fejlesztéssel lehet végrehajtani. Az erdőgazdálkodásban várható további munkaerőcsökkenés a munkák nagyobb fokú gépesítését és ez a termelési területek jobb megközelítésének lehetővé tételét, azaz az erdőfeltárás meggyorsítását teszik szükségessé.

*

Az OEE erdőfeltárási szakosztálya 1953. évben történt megalakulása óta folyamatosan vesz részt az erdőfeltárás fejlesztésének előmozdításában. Sajátos társadalmi módszereivel a közös szakmai vélemény és álláspont kialakításának tevételes részese volt és kíván maradni a jövőben is. Ezért érezte kötelességének, hogy az elmúlt időszak egyik legkiugróbb erdőfeltárási eredményét elérő Balatonfelvidéki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság, illetve egyik jogelődje, a volt Magasbakonyi Állami Erdőgazdaság területén, a 2000. km feltáróút átadása alkalmából kibővített szakosztályi ülésre hívja meg a magyar erdőfeltárás 35 éves időszakának irányítóit, tervezőit és kivitelezőit. Az átadás helyének meghatározásával a szakosztály külön elismerését kívánta kifejezni az erdőgazdasági házilagos útépités 25 éves évfordulója alkalmából a Balatonfelvidéki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság feltáró szakembereinek és kivitelezőinek, akik a Magasbakony területén 1957-ben nemcsak elsőnek vették át az EM Állami Építőipari Vállalattól feltáráshálózatuk kivitelezését, hanem a nulla-kilométertől elindulva ma már az egyik legjobban feltárt erdőgazdaság dolgozóinak is tekinthetők.

A rendezvényt dr. Herpay Imre OEE elnöke nyitotta meg, majd dr. Királyi Ernő a MÉM EFH vezetője nagy vonalakban áttekintve a 2000 km erdészeti burkolt úthosszúság elérésének körülményeit, elismeréssel emlékezett meg a megvalósítás munkásairól. Névszerint említette a tervezők közül dr. Pankotai Gábort, Szlanka Pált, Cornides Györgyöt, Klimó Kálmánt, Solt Hugót, Boncz Tibort, dr. Ecsedy Sándort, Jahn Ferencet, Horváth Sándort, Szilágyi Józsefet, Pallós Jánost és Beély Miklóst; az erdőfeltárás központi elindítói közül dr. Madas Andrást, dr. Sali Emilt és Szabadhegyi Viktort; központi finanszírozói közül Halász Aladárt és Mersich Endrét; központi irányítói közül Haják Gyulát és Lenkey Lászlót. Köszönetet mondott erőfeszítéseikért, fáradozásukért.

Czebei Sándor a Balatonfelvidéki EFAG igazgatója az erdőgazdaság 25 éves házilagos útépitési tevékenységéről tartott előadást. Ezt követően a Sövénykúti és Hajmási II. o. erdészeti út bejárása során a 2000. km úthosszt dr. Királyi Ernő adta át az erdészeti forgalomnak.

A rendezvényen több mint 100 szakember és a helyi erdőgazdasági kivitelezők vettek részt, akiknek a fogadó erdőgazdaság „Országos Erdészeti Egyesület — Balatonfelvidéki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság, 2000. km feltáróút, 1982” feliratú emléklakettet nyújtott át. Másnap, október 21-én a szakosztály a meghívott feltáró szakemberekkel együtt a Magasbakony feltáró úthálózatát járta be autóbusszal. Útközben megtekintették a házilagos erdészeti útépités nulla kilométerének emléktábláját a Bakonybél—Százagerencei feltáróút mentén.

CZEBEI SÁNDOR

534.0.383.1.

A FELTÁRÓÚT ÉPÍTÉS KEZDETE A BALATONFELVIDÉKEN

Az 1945 előtti időszak több évtizedes hagyománya alapján erdei vasutak épültek a Bakony térségében. Ennek volt meg a tradíciója, építési és üzemeltetési gyakorlata. Még az 1950-es évek elején is elvileg elhatározott volt, hogy a Száz-Gerence völgyben erdei vasutat kellett építeni és csatlakoztatni a már meglevő gemenci fővonalhoz, amely Franciavágáson volt a MÁV-hoz bekötve. Ekkor a volt Magasbakonyi Erdőgazdaság vezetősége úgy döntött, hogy a tervezett erdei vasút helyett, erdei feltáró utat épít. Ezt a főhatósága is támogatta, jóváhagyta.

Az útépitésnek sem hagyománya, sem tapasztalata, sem szervezete ekkor nem volt az erdőgazdaságnál, így az első években azt a IV. Állami Építőipari Vállalattal végeztette. Érthető, hogy a viszonylag kisvolumenű és kedvezőtlen körülmények közötti erdei útépités nem volt vonzó a nagy állami építő vállalatnak, szívesen lemondott róla, és azt az erdőgazdaság 1957-ben saját kezelésbe vette. Átvett egy 70 fős kubikos brigádot minden nélkül, két billenős tehergépkocsi képezte az egész gépparkot. A nélkülözhetetlen úthengert bérelni kellett, egyébként szinte minden munkaművelet kézi erővel ment.

Az utak terveit ekkor az ERDŐTERV készítette. A kivitelezésre a Magasbakonyi Erdőgazdaság 1957-ben önálló építésvezetőséget létesített. Jelentős fejlődést jelentett 1960-ban buldózerek munkába állítása és ezzel a földmunkák bizonyos mértékű gépesítése. A következő lépés a tuskórobbantás és bevágási profil bányai robbantásának saját kivitelezésű megszervezése és bevezetése volt. Az építésvezetőség az 1960-as évek elején néhány évre beolvadt az akkor szervezésre kerülő műszaki erdészetekbe, és a magasépítési, valamint a gépjavító-karbantartó tevékenységgel közös szervezetben működött. Az erdőfeltárási igények növekedése néhány év múlva — a fakitermelés növekedésének természetes következményeként — indokoltta tette önállóságának ismételt megteremtését.

Az elmondottakkal párhuzamosan a volt Keszthelyi Erdőgazdaságban is megszervezésre került a műszaki erdészet keretében az útépítő részleg, és ma is e szervezetben dolgozik a Balatonfelvidéki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaságban. A műszaki fejlődés, a gépesítés a Keszthelyi Erdőgazdaságban is hasonlóképpen ment végbe, mint a magasbakonyiban.

Az erdőfeltárási módját illetően kialakult az az álláspont, hogy utainkat a forgalmi igényekhez igazodó paraméterekkel építsük meg. A műszaki kivittelt illetően helyi anyagból, vizes makadám módszerrel építettük és építjük ma is. A fő feltáró utakat azok teljes beállása után, tehát az építés utáni három-négy évvel — anyagi lehetőségeinktől függően — aszfalt szőnyeggel erősítjük