

A védekezések során a *Fekama AT 25 LV* készítménynek perzselő, illetve fitotoxikus hatása nem volt. A területen elhullott melegvérű állatot nem találtunk. A védekezés után a lombkorona, a levelek károsítása gyakorlatilag megszűnt, további tölgypusztulás nem következett be.

Felhasznált forrásmunka:

Dr. Müller E. W.: 1974 *Fekama AT 25 LV* rovarölő permetezőszer, valamint *Fekama WM 308* és *Fekama SVM* vadriasztószerek felhasználásának lehetőségei és tulajdonságai. Bp. előadás.

Д-р Колония, Варфалви Я., Затурыцки Л.: АВИАЗАЩИТА ЛЕСОВ С ВЕРТОЛЕТОВ, ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ГЕРБИЦИДА ФЕКАМА АТ 25 ЛВ
Опыт, проведенный по использованию инсектицида Фекама АТ 25 ЛВ производства ГДР для борьбы с листогрызущими гусеницами с вертолета, закончился с удовлетворяющим результатом. Инсектицид в дозе 8 л/га, смешанный 50 л воды, вызвал 96,82 %-ную смертность без всяких дополнительных действий.

Dr. Kolonits, J.—Várfalvi, J.—Zathureczky, L.: APPLYING FEKAMA AT 25 LV PESTICIDE FROM HELICOPTER
The experiment on the application of Fekama AT LV pesticide made in Eastern Germany against caterpillars feeding on leaves has successfully been completed. Eight liters of pesticide dissolved in 50 liters of water per hectare resulted a mortality of 96.82 percent without any special side effects.

634.0.902

Szoukup
Ervin

HÚSZÉVES A KASZÓI ERDEI VASÚT

Szocialista erdőgazdálkodásunk egyik jelentős feltáró létesítménye — a kaszói erdei vasút — ez év májusában húszéves. Az ilyen évforduló alkalmas egy kis megemlékezésre.

A kaszói Erdészeti Somogyszob községtől északra, Somogy megye nyugati, közepes részén — a Belső-Somogyban — fekszik, a környező községektől 9—14 km-nyi távolságban. Az erdő terepe sík, 130—160 m tengerszint feletti magasságú, homok talajú, mely alatt szubaeरिकus agyagréteg (glej) húzódik. Az elfolyás kevés, csapadékos időszakban a mélyebb fekvésű részekben összegyűlt víz tavakat, mocsarakat (Baláta ösláp) képez és szinte ártéri jellegű ad az erdőnek.

Az elmúlt harminc év alatt itt csak kevés feltáráspálya épült. Ebből az egyik a Kaszó—Szentá erdei vasút, a másik a Kaszó—Somogyszob 8 km-es II. o. műút. Egyéb közlekedési lehetőség csupán a nyíladekokon levő tereputak. Amíg a feltáráspályák nem léteztek, a szállitás csak nehezen és kampányszerűen volt megoldható. Ez adta az ösztönzést olyan feltárá erdei vasút építésére az erdőtömb közepén, amely minden időben független az időjárástól. Műszaki fejlesztésünk akkori színvonalán az állandóan, vagy időszakosan vízenyős terepen a keskeny nyomtávú vasút volt a legjobb és legolcsóbb megoldás, különösen, hogy az ágazathoz szükséges homok a helyszínen rendelkezésre állt.

A vasút létesítését az akkori főhatóságon dr. Káldy József kezdeményezte. Az Erdőterv megtervezte 1951/52. évben a fővonalat, 1954/55-ben a kaszói szárnyvonalat. Az építési munkákat 1952. évben kezdték el Szentá MÁV rakodó kiindulási ponttal. A 760 mm nyomközű, 9,3 kg-os felépítményű, fa aljra helyezett

pálya építését az akkori Somogy megyei Erdőgazdasági Építőipari Vállalat mélyépítő részlege végezte. A tervezés és vonalvezetés *Szlanka Pál* és *Pankotai Gábor* munkája, a kivitelező *Huff József* építésvezető. Az építkezés folyamatosan történt, 1954/55. évben a fővonal-végpont (Rinya 123 + 00 szelvény), majd a kaszói szárnyvonal megépítésével fejeződött be. Az erdei vasút építési hossza 16 km és 4 175 000 Ft volt a beruházási költsége. Ez után épült Szentá Máv rakodón a 0 + 00 szelvénytől visszafelé a rakodói vágányhálózat (kitérők és csonkák), amelyek hossza 1,9 km. Az új vasút egyes részeit *Simándy László* akkori vasútügyi előadó a helyi tájnevek szerint nevezte el a kaszói őslakosok bevonásával. Így születtek a királyréti-csonka, bojszapajtai-kitérő, bojszafenyvesi-csonka, orosz-vágási-kitérő és -csonka, a bükki- és a kaszói-szárnyvonal elnevezések.

A szentá—kaszópusztai erdei vasút egyesített engedélyezési és műszakrendőri eljárást a KPM 1955. június 2-án végezte. Ekkor a szállítást egy C—50-es dieselmotondony és nyolc vasúti kocsi végezte. Az 1955/56 év telén megépült a kaszói végállomáson két dieselmotondony befogadására alkalmas mozdony sín.

1957. július 15-én egy rettenetes erejű szélvihar vonult végig a kaszói erdőn és negyedóra leforgása alatt mintegy 40 000 m³ szélterést okozott. Ez a mennyiség az erdészet évi kitermelésének kétszeresét tette ki. Ezt egy év alatt kellett feldolgozni és kiszállítani, hogy a fatömeg tönkre ne menjen. Ekkor hárult első ízben nagy szállítási feladat a fiatal erdei vasútra, és az erdészet ehhez csatlakozó repülővágány szárnyvonalat épített (a fővonal 110 + 47 szelvényétől) 3 km hosszúságban. Az építési munkálatokat abban az időben *Duka Leonid* kaposvári vasútügyi előadó vezette és a szállítás két hónap múlva megindult. A nagy szállítási feladat megoldására egy gőzmozdony is üzembe állt újabb kocsi parkkal. Egy év alatt 18 000 m³ faanyagot szállított a vasút 13 km távolságról a szentái rakodóra.

Az 1961. évben a megnövekedett erdészeti munkásszállítások és a helyi lakosok igénye miatt (a kaszói erdészeti településen és környékén a lakosok száma 300 lélek) be kellett kapcsolni az erdei vasutat a menetrendszerű személyszállításba. Az erdőgazdasági műhelyben, Nagyatádon házilag építettek egy személyszállító kocsit és beszerkeztek egy második C—50 mozdonyt. A KPM 1961. május 17-én 8 km-es pályán, Szentá Máv rakodó és Kaszó között engedélyezte a személyszállítást. Ekkor Szentá állomáson forgalomirányítói szolgálatot állítottak be.

Az erdészettel szomszédos Böhönyei Állami Gazdaság egyik üzemegysége Nagyrinyapusztát óhajtottá bekapcsolni a kisvasúti szállításba és kérte a 123 + 00 végponti szelvénytől a vonal meghosszabbítását. Az állami gazdaság által szerzett hitellel az Erdőgazdaság és a kaszói Erdészet házilagós beruházással megépítette az 1,8 km pályahosszabbítást. Ennek a tervezését is *Szlanka Pál* készítette az Erdőterv keretében. Engedélyezés után a szállítás 1963 tavaszán megindult. Az erdei vasút az érdekelt állami gazdaságnak 127 143 tkm bérszállítást végzett 1963—1969 között. (Ekkor ez a vonalrész az állami gazdaság megszüntével felbontásra került.) Erre az időpontra az erdei vasút már 3 db C—50 mozdollyal és 40 db egységes típusú kocsival rendelkezett.

A Szentá—Kaszó közötti 8 km-es pályaszakaszon, amelyen személyszállítás forgalma is folyik, a felépítmény fa aljai ki lettek cserélve 4 tonnás beton keresztaljakra. Ez lehetőséget adott 10 perces menetidő-csökkentésre, miután a sebességet fokozni lehetett ezen a pályaszakaszon. A faanyagvontatási-mennyiség növelésére 3 km hordozható repülővágány hálózatot lehet üzemben tartani, a fakitermelés kívánalmait szerint. A kaszói erdei vasút teljesítményadataiban az utolsó öt éves időszak csökkenést mutat. Ez az Erdészet gépjárműparkjának az utóbbi négy évben robbanásszerű fejlődésének következménye. A Somogyiszob—

A kaszói erdei vasút teljesítményadatai

	Szállított					Tiszta áru tkm egys. ár Ft
	összes t	ebből fa m ³	áru tkm	elegy tkm	utások fő	
1955—59	52 105	39 428	398 820	765 466	27 731	5,00
1960—64	81 612	61 407	590 224	1 236 267	92 089	4,70
1965—69	85 472	62 535	752 023	1 506 853	83 909	3,91
1970—74	51 764	44 075	479 895	982 674	55 201	4,82
Összesen	270 953	207 445	2 220 962	4 491 260	258 930	4,61

Kaszó műút megépítésével további lehetőség nyílt személyszállító autóbusz beállítására is, ez pedig az utaslétszámot csökkentette le az erdei vasúton.

Mindannak ellenére, hogy további feltáró műutak folyamatosan épülnek, az erdei vasút szállító szerepe fontos az erdőszet életében és jelentőségét még sokáig megtartja, mert a feltáró jellege más irányban hat és nem nélkülözhető. A keresztaljak fáról betonra történő folyamatos cseréje egyszerűsíti és olcsóbbá teszi a fenntartást és így az önköltség sem növekszik számottevően. Ez egyébként az elmúlt húsz év alatt is egyenletes maradt. Végül az erdei vasút a szép környezetet kedvelő kirándulók felüdülését is szolgálja és ma már ez sem elhanyagolható szempont.

Végül meg kell emlékezzünk arról a törzsgárdáról, amely 15 év óta szocialista brigádban hűségesen szolgálja az erdei vasutat, bizonyítva, hogy a jó eredmények mögött mindenütt ott van a kitartó emberek szorgalmas munkája.

Gépi gallyazás kitermelés első kísérletének eredményéről számolnak be (R. Prazak és K. Vypiel: Erfahrungen bei der mechanischen Entastung des Holzes, ALLG. FORSTZEITUNG 1975. 1.) Ausztriában, hegyvidéki lucosban. A kulcsgép egy KOCKUM—838 processzor volt, ez a döntött törzset felemeli, gallyazza és darabolja. A ráközelítést két TIMBERJACK—360 skidder végezte és kipróbáltak ebben egy csörlőset is. Meredekebb részen GÖSSER kötélardut alkalmaztak. Az anyagteret egy VOLVO kerek rakodógép szolgálta ki.

A döntés egyszemélyes motorfűrészrel történt. A tű mellett gallyazás elhagyása következtében a munka teljesítménye jelentősen megnőtt. Átlagosan 26 m mellmagassági átmérőjű és 22 m magas állományban óránként 18 törzset — 8,14 m³-t — döntöttek és ez 6—8-szorosa a gallyazásos, de kérgezés nélkülinek. Érdekes megállapítás volt, hogy a döntésre a meredekség inkább kedvező, mint kedvezőtlen. A motorfűrész kihasználtsága azonban még így is csak 37%-os volt. A 30—40%-os lejtésű vágásterületen a legnagyobb közelítési távolság 200 m, a vágástól a processzorig 150 m volt. A skiddernek a döntött törzset koronástul könnyen vitték, óránként 8,46 m³-t teljesítették. A csörlős traktor lényegesen kevesebbet, 5,76 m³/ó-t mutatott fel. Lényeges hátrányként mutatkozott, hogy 30%-nál meredekebb lejtőn a legkisebb eső is megakadályozta a munkát. Biztosabb és nagyobb teljesítményű munkát adott a kötél-daru kereken 50%-os lejtőn. 250 m-ig terjedő távolságból 20 törzset, azaz 11,11 m³-t hozott le az útra. A processzor általában jól működött. A gallyazás minőségét az átvéők nem kifogásolták. Teljesítménye még kezdő kezelővel is 31 törzset, azaz 14,5 m³-t tett ki óránként.

Az első kísérlet rámutatott a pontos munkaszervezés szükségességére, a gépek munkájának pontos összehangolásának, megfelelő puffer-készletek képzésének szükségességére. Magán a processzoron is néhány módosítást kell végrehajtani, hogy az osztrák viszonyoknak megfeleljen. Meg kell növelni a daraboló körfűrész átmérőjét és lehetővé kell tenni, hogy a gép ne csak keresztbe, de a menetirányban is dolgozni tudjon.

(Ref.: Jérôme R.)