

A munkások *egészségének megvédése* érdekében a gép fém üléseire párnát, vagy pokrócot kell biztosítanunk; el kell látnunk a munkásokat vízhatlan munkaruhával, vagy legalábbis a kezes-lábas munkaruhák nadrágszáraira elől a térdektől fölfelé nylon borítást varratunk.

A *balesetek elhárítása* végett a dolgozók munkaruhájukat derekukon, karjukon, bokájukon kössék meg, nehogy azokat a gép forgó részei elkapassák; a cipőzsinór végeit hasonló okból a cipőben el kell bújtatni; az iskolázó munkások meztláb nem dolgozhatnak; a figyelmetlen munka okozhatja azt, hogy a dolgozó ujjá az iskolázó körgyűrű és a szorító gyűrű közé kerülhet, ezért, ha a fülecske a szorító gyűrűhöz közel van, a csemete már nem helyezhető be; végül balesetet okozhat az adapterek figyelmetlen leeresztése azáltal, hogy a barázdanyitó, vagy a talajtömörítő kerék a munkás lábfejeére eshet.

Ez év júniusában az iskolázó gépet Nagykanizsán tapasztalatsere keretében működés közben bemutattuk. A jelenlevők egyöntetűen megállapíthatták a gép kiváló munkáját. Ennek és az erdőgazdaságunkban nyert tapasztalataink alapján erdőgazdaságainknak a gép beszerzését csak javasolni lehet. A beszerzésének meg lesz a lehetősége is, mert a Wutha-i gyár a magyar erdőgazdaságok részére az 1970. évben 30 db iskolázó gép gyártását betervezte.

Коллентц О.: МЕХАНИЗАЦИЯ ПЕРЕШКОЛИВАНИЯ СЕЯНЦЕВ В ПИТОМНИКАХ

В связи с интенсивными задачами выращивания сеянцев и их перешколивания, очень большую помощь даёт машина для перешколивания производства ГДР ПФЛ-7. В отечественных условиях самым выгодным оказалась работа с 5-ю адапторами. Относительно традиционного метода — проведения ручного перешколивания — цена этой машины уже при перешколивании 2-х млн. сеянцев возмещается в целом.

Dr. Kollwenz, Ö.: MECHANIZATION OF THE TRANSPLANTING IN NURSERIES

The transplanting machine, type Pfl-7, manufactured in the German Democratic Republik, is of great use for completing the considerable amount of transplantation work associated with the intensive nursery practices. In Hungary the work with five adapters proved to be best suited to the home conditions. Compared with the traditional form of manual transplantation, mechanized transplanting of two millions seedling results already in as much savings as the price of the machine.

Az erdei vasutak gazdaságossági vizsgálata a Keletmagyarországi Erdőgazdasági és Faipari Egyesülés területén

MARTON TIBOR—LOSONCZI ANTAL

A Keletbükki Állami Erdőgazdaság erdei vasútüzeme 1968-ban gazdaságtalanul üzemelt. Ez a körülmény tette indokolttá az erdei vasútüzemek gazdaságosságának vizsgálatát a Keletmagyarországi Erdőgazdasági és Faipari Egyesülés területén. A reális elemzés érdekében az Egyesülés irodája bevonta a vizsgálatba még a Nyugatbükki Erdőgazdaság, valamint a Gemenci Állami Erdő- és Vadgazdaság vasútüzemét is.

Az erdei vasútüzemek adatai

A vizsgált három erdőgazdaság 1968. évi adatait az 1. táblázat szemlélteti.

A táblázatból kitűnik, hogy a vasútüzemek állóeszközeinek bruttó értéke igen magas; 1 km pályahosszra vetített érték 650—850 m Ft között ingadozik.

A 2. táblázat alapján megállapítható, hogy a vasútüzemek teljesítménye az 1966/67-es gazdasági évről 1968. évre jelentősen csökkent, különösen a Nyugatbükki Erdőgazdaságban. Az erdei vasutak építményének kihasználása különösen

alacsony, ha az átlagos szállítási távolságot a pályahosszhoz viszonyítjuk. Ilyen alapon a pályahossznak kb. csak egynegyede van állandó üzemeltetés alatt.

A szállított tonna-mennyiség áruféleségenkénti megoszlását a 3. táblázat mutatja. A táblázat szerint a vasutakon szállított fatermékek mennyisége a Nyugatbükki és a Gemenci Erdőgazdaságokban csökkent a korábbi évhez ké-

Alapadatok 1968-ban

1. táblázat

Megnevezés	Kelet- bükki	Nyugat- bükki	Gemenci
	Áll. Erdőgazdaság		
A pálya üzemi hossza, km	43,0	31,0	61,0
Mozdonyok száma, db	7	6	7
Motorkocsik száma, db	3	—	—
Személykocsik száma, db	15	13	3
Teherkocsik száma, db	121	206	130
Állóeszköz bruttó ért. mFt	37 990	20 339	28 683

Teljesítménye

2. táblázat

Megnevezés		1966/67. gazd. év			1968. év		
		ezer t	km	ezer tkm	ezer t	km	ezer tkm
Keletbükki Áll. Eg.	Összesen	121	11,1	1348	104	13,9	1448
	Garadna	104	10,6	1100	88	13,6	1188
	Parasznya	17	14,6	248	16	16,2	260
Nyugatbükki Áll. Eg.	Összesen	98	5,6	549	54	5,5	298
	Felsőtárk.	62	6,3	391	50	5,5	276
	Szilvásv.	36	4,4	158	4	4,5	22
Gemenci Áll. E. és Vg.	Összesen	60	5,4	323	42	6,4	270

Áruszállítás

3. táblázat

Megnevezés	Keletbükki Áll. Eg.		Nyugatbükki Áll. Eg.		Gemenci Áll. E. Vg.	
	1966/67	1968	1966/67	1968	1966/67	1968
	%-ban					
Fa	34,8	40,4	6,5	3,3	79,6	69,2
Kő	19,2	32,9	73,4	62,4	—	0,5
Egyéb	31,3	11,4	1,8	0,6	16,8	27,6
Összesen	85,3	84,7	81,7	66,3	96,4	97,3
Személy	14,7	15,3	18,3	33,7	3,6	2,7
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

pest, jóllehet az erdei vasutak elsődlegesen a kitermelt fatömeg szállítására épültek. A végzett kőszállítás elsősorban a vasútra gravitáló fatömeg csökkenése miatti kapacitáskiesés pótlására szolgál. Ennek következtében 1968-ban az idegeneknek kiszámlázott teljesítmény nagyobb hányadát tette ki az összes teljesítménynek. Az erre vonatkozó adatokat a 4. táblázat tünteti fel.

Kiszámlázás

4. táblázat

Erdőgazdaság megnevezése	1966/67. gazd. év			1968. év		
	összes teljesít- mény	kiszám- lázott telj.	kiszám- lázás az össz.	összes teljesít- mény	kiszám- lázott telj.	kiszám- lázás az össz.
	ezer tkm		%-ában	ezer tkm		%-ában
Keletbükki Eg.....	1348	751	55,6	1448	833	57,5
Nyugatbükki E. Vg.	549	223	40,7	298	170	57,0
Gemenci E. vg.....	323	1	0,3	270	0,2	0,1

5. táblázat

Kapacitás kihasználás

Megnevezés	Keletbükki			Nyugatbükki			Gemenci		
	erdőgazdaság								
	teljesít- mény	kapaci- tás	telj. %-a	teljesít- mény	kapaci- tás	telj. %-a	teljesít- mény	kapaci- tás	telj. %-a
Mozdonyok száma, db ..		9			6			7	
Üzemnapok száma	1 652	2 520	65,5	1 162	1 680	69,1	1 239	1 960	63,2
Üzemórák száma	17 560	25 200	69,7	11 931	16 800	71,0	11 315	19 600	57,7
Éves száll. 1000 t	104	588	17,6	54	420	13,0	42	406	10,3
Éves telj. 1000 tkm ...	1448	5 880	24,6	298	2 520	11,9	270	2 436	11,1

Az 5. táblázatban szereplő adatok azt bizonyítják, hogy a járműállomány kapacitásának kihasználása igen alacsony és a korábbi évhez viszonyítva csökken. A vonóerő alacsony kapacitáskihasználása a személy- és teherkocsi park kihasználását is determinálja. Kitűnik, hogy az erdei vasutak járműállománya (vonóerő és kocsipark) a tényleges feladatokhoz viszonyítva túlzott; a Keletbükki Erdőgazdaságban közel ötszörös, a Nyugatbükkiiben pedig közel hétszeres.

Az erdei vasútüzemek gazdaságossága

Az utóbbi két évben a vizsgált vasútüzemek veszteséggel zártak. A nagyobb veszteséget jelenleg ellensúlyozza a személyszállítások árbevétele után kapott árkiegészítés. Az árkiegészítések esetleges megszűnése azonban az igen alacsony kapacitáskihasználás mellett a következő években az eddiginél sokkal

jelentősebb veszteség forrása lehet. A három, szóbanforgó erdőgazdaság vasútüzemének 1 tkm-re jutó önköltsége a 6. táblázat szerint jelentősen meghaladja a teherautó üzem önköltségi adatait még akkor is, ha a pályafenntartás 33%-os költségével csökkentjük a vasútüzem 1 tkm-ra jutó önköltségét.

Önköltség az 1968. évben

6. táblázat

Erdőgazdaság	1 tkm önköltsége	
	vasútüzem	tehergépkocsi-üzem
Keletbükki Áll. Eg.	4,73	2,42
Nyugatbükki Áll. Eg.	7,28	2,50
Gemenci Áll. E. és Vg.	10,65	2,50

A vasútüzemben az üzemeltetési és fenntartási költségek okozzák a magas önköltséget. Míg az üzemeltetési költségek nagy része a szállítási teljesítménnyel arányosan változik, addig a fenntartási költségek a teljesítménytől független, állandó költségek. Az utóbbi két évben a Keletbükki Erdőgazdaságban az összes költség 46—50%-át, a Nyugatbükki Erdőgazdaságban 37—40%-át, míg a Gemenci Erdő- és Vadgazdaságban 60—64%-át teszik ki a fenntartási költségek. Ezzel szemben tehergépkocsi szállítások esetében a közúti vonalakat illetően az erdőgazdaságokat fenntartási kiadás nem terheli és az erdei utak fenntartása is alatta van a vasútüzem hasonló költségeinek. Az üzemeltetéssel kapcsolatos költségek között az értékcsökkenési leírás, az állóeszköz fenntartási költségek, sőt a munkabér is állandó költségnek tekinthetők. Az erdei vasútüzem még a vasúton történő szállítás egyszeri többlet fel- és lerakodási költsége miatt is hátrányba jut a tehergépkocsis szállítással szemben.

A Nyugatbükki Erdőgazdaságban a szilvásváradai vonal teljesítménye jóval kisebb az egyébként is igen alacsony erdőgazdasági átlagnál. Az erdőgazdaság vasútüzemének a vonóerőhöz viszonyított kapacitás kihasználatlansága az utóbbi 4—5 évben következett be a kőszállítások elmaradása miatt. A vonóerő-kapacitáshoz viszonyított alacsony teljesítmény bizonyítja, hogy a szállítási feladatokhoz képest igen magas a vonóerő-állomány és ezzel összefüggésben a teherkocsipark állomány is. A szilvásváradai vasútvonal további fenntartása, különösen ha a személyszállítás utáni jelenlegi árkiegészítés megszűnik, jelentős veszteség forrása lehet.

A Keletbükki Erdőgazdaságban a parasznyi szárnyvonal kihasználása marad jóval alatta az erdőgazdasági átlagnak, mivel e vonalon a fatermékforgalom 20 százaléka, a személyforgalomnak pedig 50%-a bonyolódik csak le. A mozdonyok és a kocsipark kapacitása itt is csak részben van kihasználva.

A Gemenci Állami Erdő- és Vadgazdaságban a magas önköltségek ellenére a vasútüzem fontosabb vonalainak fenntartására a későbbiekben is szükség van, mivel hálámterén vannak kiépítve, melyen a faanyagnak csak tehergépkocsival történő mozgatása a rendszeresen visszatérő árvizek miatt nem megoldható. Az alacsony kapacitás-kihasználás miatt azonban meg kell állapítani a vonóerő-állomány szállítási feladataihoz viszonyított nagyságát és összetételét.

Összefoglalás

A vizsgálati anyagból megállapítható, hogy mindhárom erdőgazdaság vasútüzemében az 1 tkm-re jutó költség jelentős mértékben meghaladja a tehergépkocsi-szállítás hasonló adatait.

Az erdei vasúton történő szállítás gazdaságtalansága az alábbi okokra vezethető vissza:

- a) Igen alacsony mértékű az erdei vasútüzemek kapacitás kihasználása.
- b) Magasak az erdei vasútüzemek állandó jellegű költségei (elsősorban a fenn tartási költségek), de a változó költségek egy része is állandó, a termelés-től független költségnek tekinthető (pl. munkabér, értékcsökkenési leírás stb.).
- c) A szállítási feladatokhoz viszonyítva igen magas a vonóerő- és a kocsipark-állomány.

Mindhárom erdőgazdaságban szükség van olyan intézkedések megtételére, amelyek lehetővé teszik az 1 tkm-re jutó költségek jelentős csökkentését, mivel egy erdőgazdaság sem engedheti meg magának, hogy vasútüzeme a többi ágazat által hozott eredményeket lerontsa.

Мартон Т.—Лосонци А.: ИЗУЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧНОСТИ ЛЕСНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ ЛЕСОХОЗЯЙСТВЕННОГО И ДЕРЕВООБРАБАТЫВАЮЩЕГО ОБЪЕДИНЕНИЯ ВОСТОЧНОЙ ВЕНГРИИ

Изучая три лесные железные дороги было установлено, что стоимость 1 тонно-километра в зачительной мере превышает подобные данные транспорта грузовой машиной. Изученные предприятия экономически невыгодные и причиной является низкий уровень эксплуатации, размер стоимости постоянного значения высокий, относительно высокая тяговая сила парка вагонов. Всем трём предприятиям необходимо принять меры по ликвидации вышеуказанных причин.

Marlton, T.—Losonci, A.: INVESTIGATIONS ON THE ECONOMY OF FOREST RAILWAYS OF THE UNION OF STATE FOREST ENTERPRISES IN EAST HUNGARY

Having analysed the operation of three forest railways, it was found that total cost of the railway transport per ton-km was much higher than that of lorries. The examined railways are uneconomic, and the main reasons for their being so are the followings the low rate of utilization of their capacity, the high rate of fixed costs, the oversized fixed assets in engines and railway cars. There is a need with all the three railways for measures to be taken to eliminate the above-mentioned problems.

Viharkár néhány tanulsággal

SIMON JÓZSEF

Az 1967. év májusában hatalmas erejű vihar pusztított rövid időn keresztül Rábatótfalu, Szentgotthárd községek határában — részben érintve Szakonyfalu és Máriaújfalu községeket is. A vihar Ny-i, ÉNy-i irányból jött és a fenti községek határában fekvő erdőkben több ezer m³ fát döntött ki, illetve tört derékban, koronában. A károkozást fokozta, hogy ezek az erdők 1962/63 telén már egy súlyos hótörést végigszenvedtek, tehát helyenként komoly megbontási hézagok, lécek voltak, amelyekbe a szél szinte belekapaszkodva, végezhetette pusztító munkáját.

A vihar — a szélirányból eredően — elsősorban Ny-i, ÉNy-i kitettségű erdő-állományokban tett nagy kárt. Mint érdekesség megemlíthető, hogy a károsított állományok közvetlen szomszédságában, illetve a vihar útjában is található olyan állomány, amely szinte semmi kárt nem szenvedett, míg más részletekben szinte 50%-os volt a széldöntés. A vihar 10 évestől 100 éves állományokat érintett — természetesen nem egyforma kárt okozva. A 20 év alatti állományokban a károsítás elenyésző, a 20—40 év közöttiekben már számottevő, 40 éven felül igen erős. Az érintett állományok zömmel elegyetlen erdei- és lucfenyvesek voltak, de ahol lombelegy volt, ott is súlyos volt a kár.

A szakkönyvek általában megegyeznek abban, hogy a viharkár elleni védekezést elősegíti a sűrű erdőszegély, a többszintűség, és az elegyesség. Ez síkvidéken így is van, de domb- és hegyvidéken az erdőszegély hatása nem szá-