AZ ERDŐFELTÁRÁS FEJLŐDÉSE A PARKERDŐGAZDASÁGBAN

BÁNÓ LÁSZLÓ

A Közalapítványi Erdészet megbízásából, az 1880-as évek elején épült meg a Pilis első erdészeti köves útja, amely Pilisszentkereszt, Pilisszentlélek, Pilismarót községeket kötötte össze 13 km hosszúságban. A kitűnő vonalvezetésű „Trefort"-utat valószínűleg egykori római útra alapozták.

A pilisi erdők nagyarányú feltárása a trianoni békeszerződés után kezdődött el, miután az ország erdőterülete alig egytizedére csökkent, és az erdőgazdálkodás legfontosabb feladata az ország faigényének kielégítése lett. A kialakult feltételek erdei vasutak kiépítését igazolták. A ló-, öszvér-, illetve gőzvontatású vasutak összesen 34,3 km-es hálózatot alkottak. Ezek szerepe egy idő után megszűnt.

1928-ban, *Loványi Heribert*, akkori erdőgondnok épített a Diósi-völgy oldalában egy trasszírozott földutat, amelyet ma is Loványi útnak neveznek. Az 1930-as években vadászati és erdészeti érdekeket egyaránt szolgáló — összesen 23 km hosszúságú — erdei kövesúthálózat épült a Pilisben, amely a magyar erdészeti útépítés első, nagyszabású vállalkozásai közé tartozott. Az utakat *Maczkó István* tervezte és a koronauradalom saját kivitelezésében építette; az építésvezető *Laukó János* volt.

Az 1950-es években indult meg a pilisi erdők átfogó feltárása, a Pilismarót —Dobogókő fő feltáróút építésével, amelyet *Pankotai Gábor* tervezett, az Erdészeti Építő Vállalat kivitelezett, s építésvezetője *Boncz Tibor*, majd *Horváth Sándor* volt. Ezután különösen a visegrádi és pilismaróti, erősen tagolt hegyvidéken épültek jól tervezett erdei utak a termelés és az erdészeti munkák kiszolgálására, *Madas László* akkori visegrádi erdészetvezető aktív közreműködésével. A hálózat összesen 61,7 km úttal gyarapodott. Nagy lendületet adott a pilisi útépítéseknek az itt rendezett, országos jelentőségű műszaki nap (1958).

Az 1960-as években kibontakozó tömegturizmust *Balassa Gyula*, az OEF akkori vezetője, előrelátóan irányítani kívánta, ezért a visegrádi fellegvár térségének feltárására egy 4,2 km-es út megépítését rendelte el, amely már nemcsak erdészeti, hanem közjóléti célokat is szolgált. Az utat *Szabó Károly* tervezte, a beruházást *Horváth Sándor* irányította, az építésvezető *Tavas Gyula*, majd *Bene Kálmán* volt. Az OEE erdőfeltárási szakosztályának 1987. májusi, pilisi ülésén az út elején álló sziklafalra emléktáblát helyeztek el ezzel a felírással: „Balassa Gyula panorámaút, erdészek tervezték, erdészek építették".

1964-ben készült el a Pilis-hegység erdőfeltárási alapterve. Főtervezője *Lutonszky Zoltán*, munkatársai *Riedl Gyula*, *Németh Károly* és *Seregély Gyula* voltak. Az alapterv rögzítette, hogy a szállítást nagy teherbírású gépkocsikkal kell megoldani, ezért a feltáróhálózat fő gerincét szolgáló utakat ilyen teherbírásúra szükséges kiépíteni. Új utak építése mellett, pormentes burkolatok készítésére is folytak kísérletek. Kezdetben átitatásos makadámutak, majd bitumennel felületkezelt burkolatok ígértek kedvező eredményt, de sor került stabilizált földutak építésére is.

1965-ben alakult meg a műszaki erdészet, amelynek vezetője *Vida Zoltán* lett. E szervezetben egy mélyépítő csoport is működött. 1969-ben készült el a pilisi feltárási terv revíziója, amely számba vette az elmúlt hét esztendő eredményeit, továbbá jó útmutatást kínált a hálózat fejlesztésének irányára is.

1969-ben parkerdőgazdasággá szervezték az eddigi erdőgazdaságot. A pilisi úthálózat fejlesztésére új pénzügyi források nyíltak meg, így a célcsoportos parkerdei beruházás és az Országos Idegenforgalmi Hivatal „kirándulóközpontok létesítésére" szánt célberuházása.

1971-ben a műszaki erdészettől kivált építési csoportból önálló építés-, majd fő-építésvezetőség alakult a megnövekedett feladatok elvégzésére. Ennek első megbízott vezetője *Ficzere Béla* ny. műszaki tiszt volt, aki majd negyed évszázadon keresztül szolgálta becsülettel és eredményesen a pilisi erdők feltárását. Tőle *Kelecsényi László* vette át a fő-építésvezetőség irányítását, aki addig a Börzsöny hegység feltárásának volt kitűnő szervezője és megvalósítója. Horváth Sándor központi és Kelecsényi László üzemi irányításával épült ki a Pilisben a többcélú parkúthálózat. A munka során új utak létesültek, régi utakat korszerűsítettek és sok ezer négyzetméter aszfaltburkolatot hoztak létre.

Mivel a fő-építésvezetőség kapacitása huzamosabb ideig meghaladta a saját feladatait, vállakozott a területén áthaladó közutak korszerűsítésére, illetve új közutak építésére is. Ilyen munkája volt a Szentendre—Skanzen—Pilis-

szentlászló—Lepence közút részbeni korszerűsítése és új szakaszon történő kiépítése, összesen 20 km hosszúságban.

1981-ben e sorok írója vette át a főépítésvezetőség irányítását. 1983-ban a MÉM Erdőrendezési Szolgálata elkészítette a parkerdőgazdaság úthálózatának — 1983—1995 között érvényes — fejlesztési tervét. A szöveges rész megállapításai szerint a tájegység területén — főleg az elmúlt két évtizedben — intenzív útépítés folyt. Az úthálózat fejlesztését elősegítették a pilisi tájnak nyújtott, a turizmus fejlesztését szorgalmazó támogatások, amelyek eredményeként növekedett a közúti hálózat is. Emellett jelentős üzemiút-építés is folyt a területen, az erdőgazdaság céljainak megfelelően, saját forrásból és költségvetési támogatásból.

1985-ben *Szabados János*, az erdőgazdaság beruházási osztályvezetője vette át a pilisi úthálózat fejlesztésének irányítását.

Napjainkban a Pilis erdészeti útjait a következők jellemzik: aszfaltburkolatú út 96 km, makadámút 24 km, földút 116 km hosszúságban található a területen.

A fejlesztési tervek szerint 1995-ig — 98 km új üzemi út építésével — gyakorlatilag befejeződik az erdőfeltárás útépítési programja a Pilisben. Az igazi gondot ma már nem az évi 10—14 km út megépítése jelenti, hanem az elmúlt 70 év alatt létrehozott úthálózat fenntartása. A megoldást meg kell találnunk; erre egyaránt kötelez bennünket az elődök példája és a jó gazda gondossága.

A FOGATTÓL A CSUKLÓS TRAKTORIG

VIDA ZOLTÁN

A mezőgazdasági gépesítés tapasztalatai alapján az erdőgazdaságokban 1955—60 között kezdtek megjelenni az első célgépek. A feladat főként a nehéz fizikai munka — fatermelés, anyagmozgatás — gépesítése volt. Nálunk — *Pannon* néven — néhány *Hoffer* körmöstraktor, illetve csehszlovák gyártmányú *EMP* elektromos fűrész jelent meg először. Ez utóbbi típust követte az *MRP* kétszemélyes motorfűrész. Később megjelent a piacon a szovjet gyártmányú *Druzsba* (egyszemélyes) gép is, amelyet már minden erdészetünk alkalmazott. Az évtized végén állítottunk munkába — *Sz 80*-as alapgépre szerelt tolólappal — egy dózert is, mert a traktor már javított földutat (szekérutat) igényelt. Meredek oldalakon — főként bükkösökben — a visegrádi erdészetnél munkába állt az első kötélpálya is. Javítóbázisokat — hat-nyolc szakmunkással — Esztergomban és Visegrádon létesítettünk. A munkát számos újítás kidolgozása segítette.

A HATVANAS ÉVEK ELSŐ FELÉBEN korszerűsödött és megjelent a magyar piacon az első, igazán jó fűrészgép, a *STIHL*, amely országos tipizálás eredménye. Nálunk is ezt alkalmaztuk, megoldva a fakitermelés fűrészelési munkáját. Az anyagmozgatás az *UNIMOG* alkalmazása révén fejlődött. Erre az időre esik a lánctalpas közelítés térhódítása *SAUER MULI*, *TDT* 55 erdei közelítőgépekkel. Ezek alapozták meg a későbbi hosszúfás közelítési technológiát. Általános lett a hagyományos lovas közelítés korszerű változata, az ERTI és a nálunk gyártott VISEGRÁDI típusú közelítőkerékpárok alkalmazása. A kitermelt faanyag már a vágások szélén, a rakodón jelent meg. Az ehhez kapcsolódó feladatok végrehajtása érdekében gyarapodtak az útépítő gépek: dózerok, hengerek, billenős gépkocsik, tolólapos terítőgépek. Az ország erdőgazdaságai közül elsőként mi szerveztük meg az útépítés technológiai bemutatóját az átemelőházi útépítésen. Fejlődött a javítóműhely-rendszer: a kisgépek Esztergomba, a nagygépek Visegrádra kerültek. A továbblépés fontos állomása volt a visegrádi hajójavító átvétele 1962-ben, amely gépjavító üzem né-

ven szerveződött egységgé. Az országos folyamatoknak megfelelően nálunk 1965. szeptember elsején jött létre a műszaki erdészet két telephellyel, Esztergomban és Visegrádon.

A HATVANAS ÉVEK MÁSODIK FELÉBEN a műszaki erdészet lett a gazdája az erdőgazdaság valamennyi technikai feladatának. Tevékenységi körébe tartozott a gépek üzemelése, javítása, a mély- és magasépítések kivitelezése, valamint a vállalat anyagellátása. Új feladatként jelentkezett a szállítás, mert egyidejűleg megszűnt az Erdőgazdasági Szállító Vállalat. Gépkocsiparkját a foglalkoztató erdőgazdaságok kapták meg: nekünk tizenkét darab *MÁVAG B 5* típusú járművet adtak át. Ezt a szállítókapacitást a Csepel család *350*-es és *700*-as típusával egészítettük ki. Brigádrendszerben, területi elosztással üzemeltünk úgy, hogy az erdészetek egy-egy kihelyezett kiskocsival és brigád igénylésével oldották meg a szállítási, értékesítési feladatokat. Erre az időszakra tehető a középtraktorok — *ZETOR* — *UE 28* — *UE 50* — *D4K* — *MTZ* — *TMP* csörlővel felszerelve — általános térhódítása a közelítésben. Ezzel egyidejűleg a 120 pár fogat 30—40 párra csökkent.

A szállító gépkocsik olyan utakat igényeltek, amelyek rossz időben is járhatók. Az igények kielégítésére saját kőbányarendszert is létrehoztunk, kőtörő-osztályozó üzemelési módban. Kialakítottunk egy mozgó törőrendszert is, alapkő minőséghez.

A fakitermelésben a hosszúfás traktoros faanyag-közelítési technológia hozott nagy változást. E technológia feldolgozótelepeket igényelt, így megkezdődött a manipulációs rakodók kiépítése. A hasítást *TH 1* géppel, a kérgezést mágocsi *VK 16*, egri *KR 1* — *KR 2*-vel, az elektromos energiával rendelkező telepeken az „egri kalapácsos' géppel oldottuk meg.

Erre az időre esett az új gazdasági mechanizmus bevezetése, amely további lehetőséget és lendületet adott a technika térhódításának. Visegrádon — lakatos- és benzines műhellyel — javítócsarnokot építettünk.

1969—75 KÖZÖTT a gazdasági fellendülés időszakát éltük. Továbblépést jelentett a rakodás gépesítése, a tipizálás, a parkkoncepció kialakulása, az építési munkák önálló egységbe szervezése. A rakodás gépesítését a *FRAKK—HIAB*, a *MAZ—HIAB 970*, a homlokrakodók, a *FRAKK B 1*, a baggerek közül az *E 302*, *E0* típusok, a targoncák közül pedig a *DET 5*, a *GAZ*, a *BALCANCAR*, s végül a *DESTA* család fémjelezte. A rakodógépek nagyobb részét saját kialakításban állítottuk üzembe. A műszaki erdészet — országos igényeket is kielégítve — 32 hosszúfás szerelvényt állított össze. Az egységes munkásszállítást autóbusszal és erdészeti *GAZ—UAZ* gépkocsikkal oldottuk meg.

A géppark — „TEFU"-rendszerben való — üzemeltetése a műszaki erdészet feladata maradt. E szakosodás igényesebb és hatékonyabb munkát tett lehetővé. Az erdőművelésben általánosan használatossá vált a talajelőkészítő gépsor. A csemeteültetés céljaira elterjedt az ERTI-ültetősor. Az időszak végére a síkvidéken — Budapesten és Ráckevén — az ápolások gépei is megjelentek. Nem szoros technológiában, de használni kezdtünk szárzúzót, UST sorközi tárcsát, altalajlazítót, permetező és granulátumszórókat. A sor később *ELLETTARI* tuskófúróval és *POPULUS* mélyfúróval egészült ki.

A műhely fejlesztése során szakosodott a javítás. Négy művezető irányításával már hatvan szakmunkás végezte a javítási és beruházási műhelymunkákat. Szervizpálya épült, rendszerré szerveződött a szemlerend. Megjelentek a

műszeres vizsgálat első eszközei: diagnosztikai műszer, elektromos pad, adagoló-beállító pad, dinamóvizsgáló pad, az *ELKON* család első tagjai, az *AVRAS* szekrény stb.

A HETVENES ÉVEK MÁSODIK FELE a vállalkozások időszaka. A gépesítési fejlesztést jelzi a hosszúfás termelési rendszer általánosodása, amelyet mi „*MAZ*-korszaknak" nevezünk. Gyakorivá váltak az *LKT* családba tartozó csuklós közelítési traktorok. *D 144—FIAT ALLIS DZ 99* önjáró gräder, *VOLVO—FADROMA* nagy teljesítményű homlokrakodó, *VK 16* daruval felszerelt, nagy teljesítményű kérgezőgép is üzembe lépett.

A műhelyben megteremtettük a helybeni időszakos műszaki vizsgáztatás feltételeit. Elektromos korszerűsítéssel, majd az udvar betonozásával és új fürdő-öltöző felépítésével alavetően megjavultak a munkafeltételek. A gépparkunk erre az időre érte el a csúcsszámot: 125 rendszámos és 80 nem rendszámos gép tartozott az állományba. Több mint 100 gép jellegű „szerszámmal" — motorfűrésszel, döngölővel, kerti traktorral, fűkaszával stb. — is rendelkeztünk már. A megnövekedett anyagforgalom kikényszerítette a gépi nyilvántartást, könyvelést. Ezt, 1978-ban, az erdőgazdaságok közül mi oldottuk meg elsőként.

A JELENLEGI ÉVTIZEDBEN a közgazdasági környezet szigorodása, a munkalehetőségek folyamatos csökkenése szorosabb gazdálkodásra kényszerít bennünket. Az önköltség csökkentése létkérdés lett. A *ZIL* típusokat átmenetileg dízelesítettük, majd korszerűbb, olcsóbb üzemű gépekre cseréltük le. Munkába álltak az *IFA*, a *SZTÁR*, illetve a *KAMAZ* család gépei. Pénzhiány miatt feladtuk a jól bevált *HIAB* típusokat, és a *KAPOSGÉP* gyártmányait — *KCR 5010—8010* szereztük be. A hasítás, kérgezés gépesítése terén visszalépésre kényszerültünk. A kisebb fahasználati feladatokra az *LKT*-k helyett olcsóbb *DFU* csuklós traktorokat állítottunk munkába.

A bős—nagymarosi vízi erőmű építése — a minket érintő területre kimondott építési tilalom miatt — lehetetlenné tette a további műhelyfejlesztést, majd 1986-ban kisajátították a műszaki erdészet telepét. Az új telephely kialakítására Esztergomban kerül sor. Az eddigi, központosított gépüzemeltést megszüntetve 1987-ben a termelő erdészetek állományába kerültek a gépek. E megoldás eredményeit még korai lenne értékelni.

A JÖVŐRŐL végezetül néhány gondolat. Az új javítóbázis nagyságát úgy kell meghatározni, hogy megfeleljen a csökkent, de hatékonyan üzemelő gépállomány igényeinek. Javítani kell a műhely technikai felszereltségét. Szükséges az is, hogy javuljanak a gépkezelők szakmai ismeretei, mert ez nagy hatást gyakorol a javítások számára.

Mezőgazdasági területek forgalmi ára fokozottan függ a hozamképességtől az NSZK-ban. Az 1987. évben kereken 32 értékesítés történt, átlagosan 1,41 ha területtel és 32 700,— DMM/ha áron. Ezen belül a jobbak ára 51 ezer, a gyengébbeké 22 ezer körül mozgott. (Ha ilyen szempontból nézzük a NÉPSZABADSÁG október 1-jei számában közölt 60 MFt-os tahitótfalui erdőeladást — 310 ha — és az azt kezelő Pilisi Áll. Parkerdőgazdaság 1987. évi eredményét — 1058 Ft/ha —, úgy az 3%-os kamatlábbal a tőkeértéknek öt és félszerese, s ez emelkedő kamatlábakkal rohamosan fokozódik.)

(AFZ, 1988. 47. Ref.: *Jérôme R.*)