ERDŐFELTÁRÁS SOMOGY MEGYÉBEN

Összeállította:
Szilágyi József
okl. erdőmérnök

Digitalizálta: dr. Kosztka Miklós professzor emeritus
dr. Primusz Péter egyetemi docens
Kisfaludi Balázs doktoráns

TARTALOMJEGYZÉK

Bevezetés
40 év erdészeti műszaki szolgálatban
Erdőfeltárás Somogyban 1945. előtt
Az erdőfeltárás megindulása, változásai
Sziget a nehéz idők tengerében
Az erdőfeltárás kialakulása
Amikor az építőipar kivitelezett
Költségcsökkentő kezdeményezések
Az erdőfeltárás fejlődése Somogyban
Útépítési nehézségek
Az erdőfeltárás és a faipar kapcsolata
Szélsőséges körülmények, kudarcok
Együttműködés
Néhány érdekesség a múltból
Összegezés
Zárszó

BEVEZETÉS

Miért kezdtem el ennek a ritka műfajnak – a visszaemlékezésnek – a művelését?

Fuják József kollégám 1997. november 4-én Pécsett az Erdőfeltárási Szakosztály ülésén ismertette egy két kötetből álló művét. Ez az írás visszaemlékezés, emlékkiállítás az erdőfeltárásban eltöltött időkre, az akkor történtekre, eredményekre és nehézségekre. Ő ott mindenkit buzdított arra, hogy a maga területéről a saját megélt emlékeit szedje össze, dokumentálja. Minél több ilyen munka elkészül, annál jobban ki fog alakulni a kép a nagy egészről, az erdőfeltárás történetéről. Erről a témakörről – bár sok hasznos cikk, közlemény jelent meg – összefoglaló még nem látott napvilágot. Ha mi, akik ezeket az időket megéltük, végigdolgoztuk, nem tesszük közkinccsé tapasztalatainkat – az erőfeltárás - nem kap méltó helyet a műszaki irodalomban.

Így hát ott mindjárt elhatároztam, hogy én is hozzáfogok és Somogy megyéről, az itt történtekről összeszedem a legfontosabbakat.

Szívesen adom közre amit tudok, ami felhalmozódott bennem 40 év folyamán, amit megszakítás nélkül Somogy megyében erdőgazdálkodási vonalon éltem meg, műszaki vonalon való tevékenységem során.

Egy változatos, gazdag, néha nehéz időszak volt ez, néha hőskorszak, eredményes emberöltő, amelyik nem is volt olyan könnyű. mint amilyen széppé formálta a múló idő. Ha sikerült is valamit elérnem, ez lesz munkám haszna és egy kis része az egésznek.

Fogadja jó szándékkal az, aki kezébe veszi a gyűjteményt.

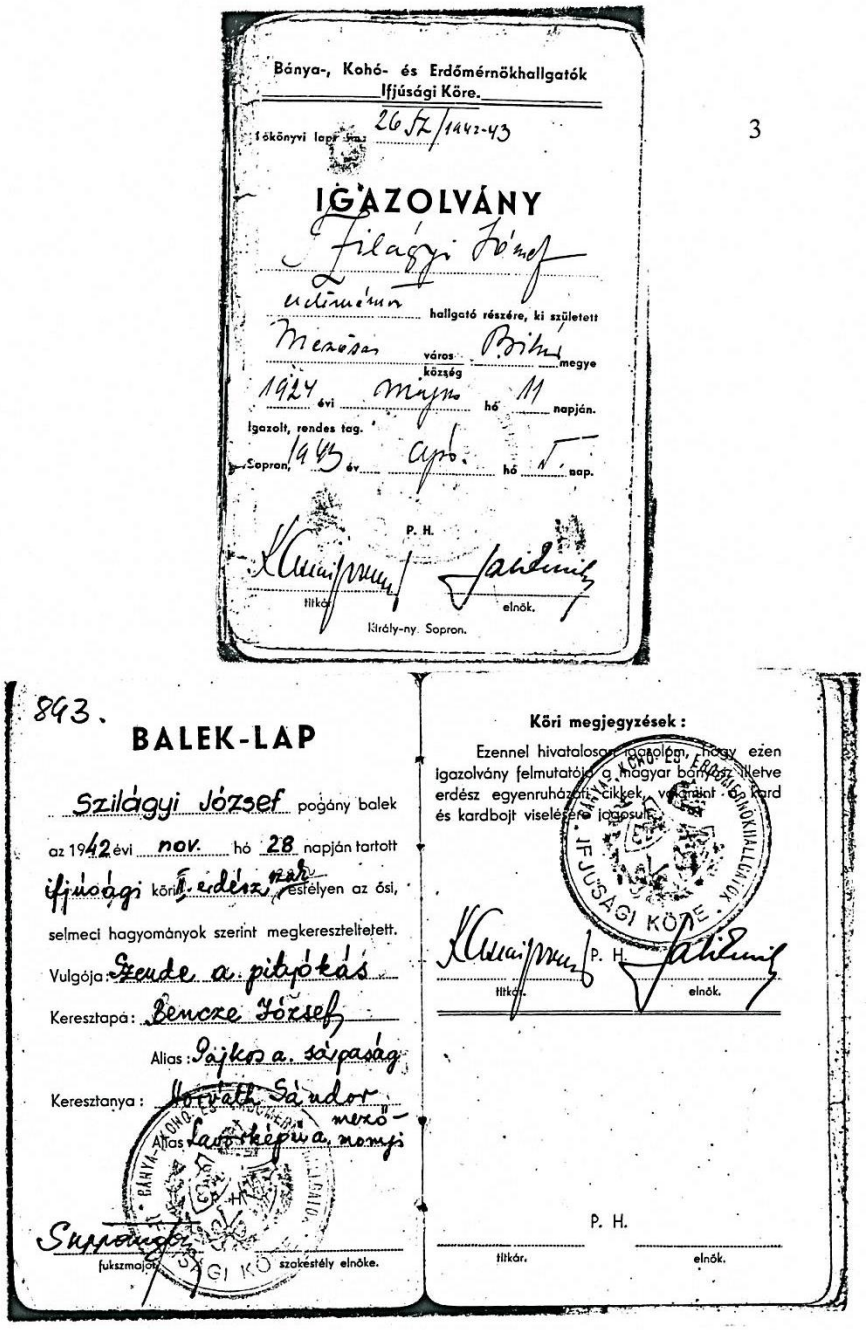
Köszönet Fuják Józsefnek, aki felserkentette érdeklődésemet. Figyelemre méltó munkájának ismertetése nélkül talán nem lendültem volna munkába.

40 ÉV ERDÉSZETI SZOLGÁLATBAN

Nem személyes adataim fitogtatása miatt írok le néhány adatot életemből, hanem azért, mert a közöltek valamilyen formában hatottak arra, amit erdőfeltárás vonatkozásában megéltem.

A fátlan Alföldön születtem, Csonka-Bihar vármegyében, értelmiségi családból.

1942. szeptemberében elkerültem Sopronba és az első napok nehézsége és a balekvizsga letétele után teljes jogú tagja lettem a Bánya- Kohó és Erdőmérnökhallgatók Ifjúsági Körének, ami meghatározta nem csak a soproni éveket, hanem egész pályafutásomat is.



Bánya-, Kohó- és Erdőmérnökhallgatók Ifjúsági Köre.

Főkönyvi lap sz.: 26 sz./1942-43

3

IGAZOLVÁNY

Szilágyi József

mérnökhallgató hallgató részére, ki született

Mezősas town/village Bihar megye

1924 évi May hó 11 napján.

Igazolt, rendes tag.

Sopron, 1943 év April hó 1. nap.

P. H.

titkár elnök.

Király-ny. Sopron.

893.

BALEK-LAP

Szilágyi József pogány balek az 1942 évi nov. hó 28 napján tartott ifjúsági köri erdész estélyen az ősi, selmeci hagyományok szerint megkereszteltetett.

Vulgója: Szende a. pibókás

Keresztapa: Bencze József

Alias: Sajkos a. sárpatág

Keresztanya: Horváth Sándor

Alias: Lavórkiprva a. nomji

Sopronban

fukszmajor szokéstély elnöke.

Köri megjegyzések:

Ezennel hivatalosan igazolom, hogy ezen igazolvány felmutatója a magyar bányász illetve erdész egyenruházati cikkek, valamint a kard és kardbojt viselésére jogosult.

P. H.

titkár. elnök.

P. H.

titkár. elnök.

Ez a dokumentum bizonyítja, hogy teljes jogú tagja voltam a Bánya- kohó- és Erdőmérnökhallgatók Ifjúsági Körének.

1948. március 8-án hangzott el a bűvös szó „Erdőmérnökké fogadom”. Befejeződött egy tanulással, fiatalos jókedvvel és a háború keservével eltöltött korszak. Megkaptam a diplomámat. El kellett volna kezdenem a munkát, de az Erdőközponttól megjött a válassz: felvételi tiltásom van. Akkor is volt munkanélküliség.

--

333. SZÁM.

- 4 -

ILLETÉK ILLETÉK

MI

A MAGYAR KIRÁLYI

JÓZSEF NÁDOR

MŰSZAKI ÉS GAZDASÁGTUDOMÁNYI EGYETEM

REKTORA

AZ ERDŐMÉRNÖKI OSZTÁLY TANÁRTESTÜLETE NEVÉBEN

PEDIG A BÁNYA-, KOHÓ- ÉS ERDŐMÉRNÖKI KARNAK

DÉKÁNJA

Szilágyi József

URAT,

AKI Inczősason, Bihar vm. AZ 1924 ÉVBEN Május HÓ 11-ÉN SZÜLETETT,

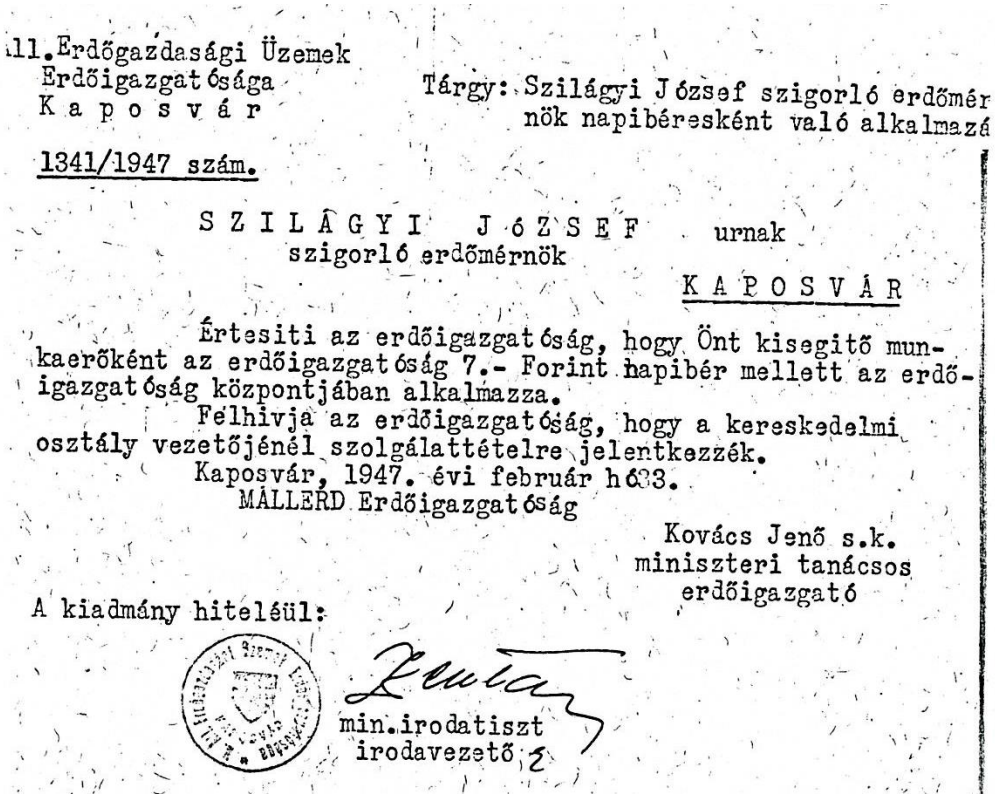
A ~·~·~ VALLÁST KÖVETI ÉS TANULMÁNYAIT AZ ERDŐMÉRNÖKI OSZTÁLYON

AZ 1947/48 TANÉVBEN VÉGEZTE S ENNEK AZ OKLEVÉLNEK MEGSZERZÉSÉRE A MATEMATI-

Arra mindig büszke voltam, hogy az én diplomám még Magyar Királyi.

Igaz személyzeti vonalon kívül más nem igen látta ezt. Egyszer kellett bemutatnom, amikor jogosítvány szerzéshez igazolni kellett, hogy van-e 8 általános iskolai végzettségem.

-



11. Erdőgazdasági Üzemek
Erdőigazgatósága
Kaposvár

Tárgy: Szilágyi József szigorló erdőmér nök napibéresként való alkalmazá

1341/1947 szám.

SZILÁGYI JÓZSEF urnak
szigorló erdőmérnök
KAPOSVÁR

Értesiti az erdőigazgatóság, hogy Önt kisegitő munkaerőként az erdőigazgatóság 7.- Forint napibér mellett az erdőigazgatóság központjában alkalmazza.

Felhivja az erdőigazgatóság, hogy a kereskedelmi osztály vezetőjénél szolgálattételre jelentkezzék.

Kaposvár, 1947. évi február hó 3.

MÁLLERD Erdőigazgatóság

Kovács Jenő s.k.
miniszteri tanácsos
erdőigazgató

A kiadmány hiteléül:

min. irodatiszt
irodavezető

Ez volt az első alkalmazási papír, amit csak azért tettem a gyűjteménybe, mert enélkül el sem hinné senki, hogy ilyen valóban volt. Érdekes az egészben az, hogy ebből a napibérből akkor egy magányos ember meg tudott élni.

Egyetemi éveim alatt többször voltam praxiban Somogy megyében, így ismeretséget is szereztem Kaposváron. Idősebb kollégáim segítségével 1948. júniusában állhattam Kaposváron a Somogy megyei Földhivatalnál, ahol a földreform végrehajtásában vettem részt, magam gyártotta táblám szerint, műszaki előadóként.

1949. január 1-ével léptem erdészeti szolgálatba az akkori MALLERD Erdőigazgatóságnál, birtokpolitikai előadóként.

Hogy miként kanyarodtam az erdőfeltárás közelébe, azt a véletlenen kívül saját elhatározásom is befolyásolta. Ebben az időszakban gyakori volt az átszervezés. Így kerültem házon belül műszaki osztályra, majd kihelyeztek a Marcali Állami Erdőgazdasághoz műszaki előadónak. Itt már belekóstoltam a műszaki vonal sok-sok apró részletébe, a WC tisztíttatástól az irodagép beszerzésig. De volt már építési feladatom is, igaz, magasépítés.
Átszervezés és izgalom bolt bőven, de sikerült egyben maradnom.

Tényleges szolgálatban 36 évet, nyugdíjasként még 4 évet töltöttem el Somogy megyében, különböző nevű erőgazdasági szervezetekben, végig műszaki beosztásban.

Tizenhárom igazgatót szolgáltam ki, igen sok emberrel kerültem közvetlen munkakapcsolatba. Hogy mikor és hogyan kerültem az edőfeltárással kapcsolatba, arról a későbbi oldalak fognak fényt deríteni.

ERDŐFELTÁRÁS SOMOGYBAN 1945 ELŐTT.

1945. előtt Somogy megyében az erdőfeltárást kizárólag erdei vasúti pályák képviselték, zömmel ló, itt-ott mozdony vontatású üzemben.

1945. évben, amikor államosításra kerültek az erdőkkel együtt azok tartozékát képviselő erdei vasúti vonalak is, 163,9 km erdei vasutat mutat ki az akkori Erdőgazdaság által átvett vasúti pályák kimutatása.

Ezek közül legjelentősebb volt a herceg Eszterházy uradalomtól átvett Kaposvár-ropolyi iparvasút. Ez 600 mm nyomtávú pálya 23 km hosszú volt. A Ropoly völgyön át a kaposvári Eszterházy fatelepre szállította a zselici erdők faanyagát. Gőzmozdonyok látták el a szállítást. A kaposvári telephelyen – mai napig is az erdőgazdaság műszaki vonal bázisa – gőzgatterek fűrészárút állítottak elő az értékes zselici rönkökből. Az ugyanitt működő faraktár pedig Kaposvár város és a környező települések lakosságát látta el tűzifával.

Már ekkor létezett a jelenleg meglévő erdei vasutunk, a mesztegnyői iparvasút: 9,8 km hosszú, 760 mm-es pályával. Szintén gőzmozdonyvontatással szolgálta gr. Hunyadi Imre birtokát.

Üzemelt ekkor már a Bőszénfa-vörösalmai vasút is, amelyik 4,5 km hosszan épült ki, 760 mm-es nyomvonalán Oreinstein-Coppel Diesel mozdony adta a vonóerőt.

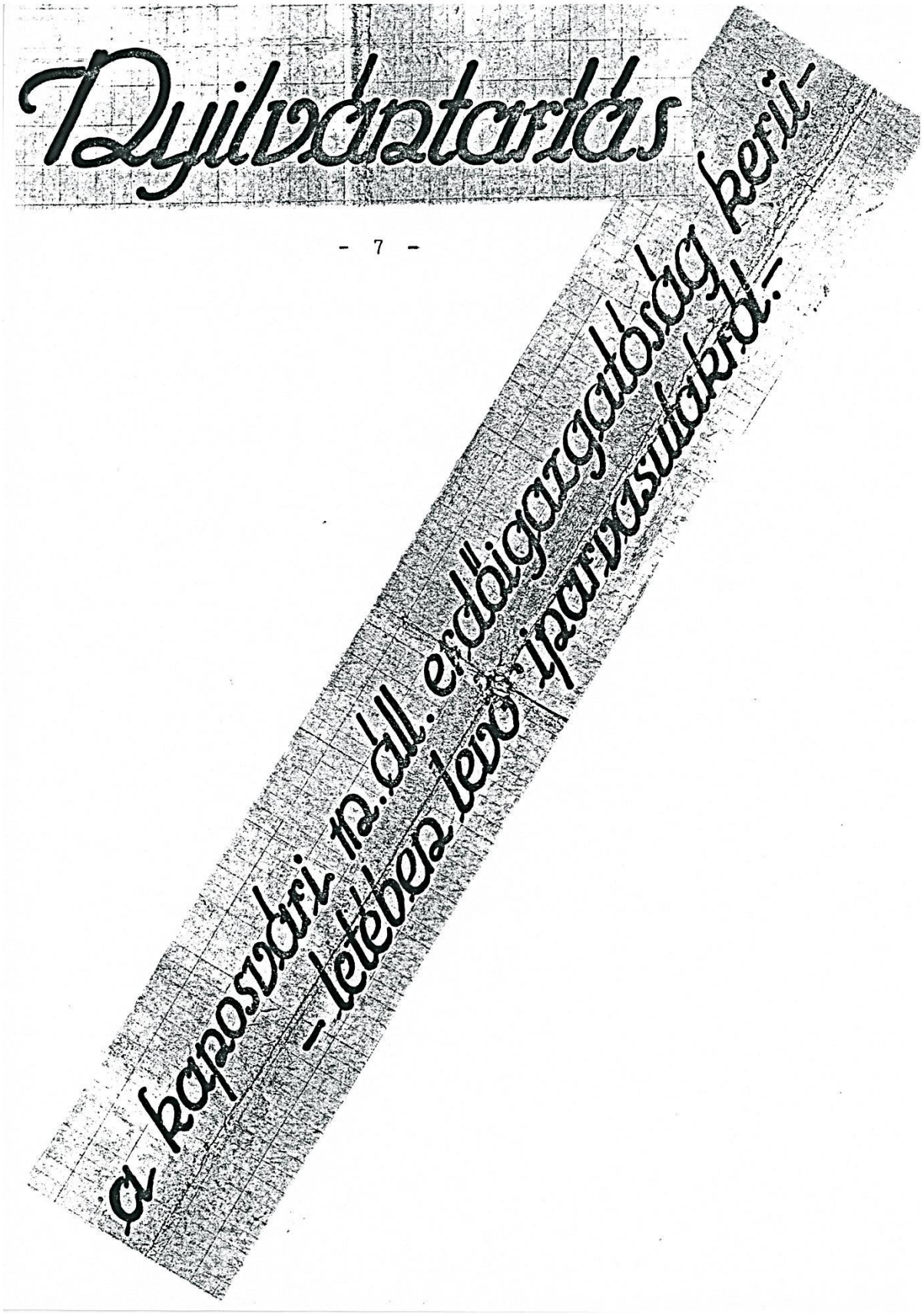
A vasutat 1946-ban át kellett tervezni. Nyári gyakornokként vettem részt a munkában. Az összes hidat, átereszt dr. Meskó József kollegám áttervezte. Sok értékes gerenda anyagot vételeztünk vissza a túlméretezést megszüntetve. Érdekessége volt ennek az átépítésnek, hogy egy cca. 200 m fm hosszú bevágási rész mindig megsüllyedt, mert egy vizes völgyrészen haladt. Alagcsövezéssel sikerült az alépítményt rendbe hozni.

Kiemelkedő még az átvett vasúti vonalak közül a Simongát-pollay-i vasútvonal, amelyik igen gyenge állapota miatt - 1899. évben épült - három ízben lett felszedve és újraépítve.

A vasutak rossz állapotban voltak, azok nagy részét idők folyamán felszedték, az egyre nagyobb tért nyerő gépkocsik követelték az utakat, kiszorították az eredi vasutakat.
Ma már csak a mesztegnyői erdei vasút üzemel, valamint a kaszói erdőkben a Szenta-kaszói erdei vasút.

Érdekessége a somogyi erdőfeltárásnak, hogy a háború után beindult első erdőfeltárási létesítmény is erdei vasút.

A kaszói erdőket a békekötés értelmében a Szovjetúnió kapta meg, mivel német tulajdonú (hg. Hohenloche) birtok volt. Kétévi gazdálkodás után (Kuricin nevű százados volt az igazgató) visszaadták a magyar államnak ezt a nagyon értékes faállománnyal borított, egybefüggő erdőt, amelyik igen nehéz szállítási körülmények között működött. Az egészterület vizes, ingoványos, nehezen járható volt, ezért is született ott meg az első 1945 utáni erdőfeltárást szolgáló erdei vasút.



Nyilvántartás

- 7 -

a kaposvári ny. áll. erdőigazgatóság kerü-
letében levő iparvasutakról.

A somogyi iparvasutak (1)

- 8 -

Az iparvasut

Sorszám	neve:	hossza Km.	nyomtáva cm.	kezdetének és végének pontos megjelölése	ló- gőz- vagy motorüzemű-e	mely községek határában fekszik?	kinek volt tulajdonát képezte?	Az iparvasutat ki és mikor létesítette?
0	1	2	3	4	5	6	7	10
	12.38 km	10.						
1.	Almamellékí erd. ip. v.	13	60	Almamellék Máv. áll.-Lukafa-Terecseny	ló	Almamellék.	lovag. ifj. Biedermann László	1908. évben br. Biedermann Rezső
2.	Gyöngyöspusztai erd. ip. v.	5.5	60	Németlad-Gyöngyöspta Máv. áll.-ától Alsó erdőbe	-"-		gr. Festetich Kristóf	
3.	Somogyszob-Bőrdöci erdei iparvasut	4.5	76		-"-			
4.	Alsóbogát-Belegi erdei iparvasút	6.370	60	Beleg, Máv. áll. Alsóbogáti erdőn át Felsőbogát-pta k.	-"-	Alsócsesd, Beleg	gr. Széchenyi Márton	—
5.	Balatonszentgyörgy-Vörs erdei iparvasút	6	76	B. szentgyörgy Máv. áll.-Vörs község	-"-		hg. Festetich György	1913. évben hg. Festetich Györ.
6.	Simongát-Pollay erdei iparvasút	11.0 8.6	60	Simongát Máv. állomás-Pollay-erdő	-"-	Henesz és Rinyaszentkirály	Mándy Sándor Tibor, Pál	Kb. 1899. évben hg. Ipsilant.
7.	Németladi gr. Hoyos-féle gazd. ip. vasut	5.2 12	60	Németlad-Gyöngyös pta 9. áll. Tiltvány és Sztmihály-pta	-"-	Németlad, Magyarlad Hedrehely	gr. Hoyos Miksa	gr. Hoyos Miksa 1916-ban Tiltvány-Szentmihályi vonal 1923.
8.	Gyótai erdei ip. vasut	5.885	60	Gyóta puszta Máv. állomás-Gyóta pusztáig	-"-		gr. Széchenyi Andor Pál	
9.	Marcali fűrésztelepi iparvasut	1.183	60	Marcali	-"-	Marcali	-"-	
10.	Mesztegnyői iparvasut	9.834	76	Mesztegnyő Máv. áll. Somogyi halastó melléke Gajiig	gőz	Mesztegnyő	gr. Hunyady Imre	gr. Hunyady Imre 1940-43-ig Nagy Imre 1946-ban 1.5 km-t
11.	[illegible]	[illegible]		[illegible]	ló	[illegible]	[illegible]	[illegible]

A somogyi iparvasutak (2)

11. Buzsaki erd. ip. vasut	6,76	dörész Buzsák Máv. áll.	10	Buzsák Öreglak	gr. Jankovic Bésán Elem	gr. Jankovich Bésán E.
12. „Dávodi" erdei iparvasut	7,60	Csaskota Máv. rakodó – Csikota erdő	– " –	Nagybajom Böhönye	gr. Somssich Andor Pál és társai	9
13. Kiskorpád-Somogy-sárd-Szövécsi tőgazd. és erd. ip. vas.	7,60	Kiskorpád Máv. áll. – Szövécs-puszta	– " –	Kiskorpád S. sárd	Somssich Miklós	Somsich Miklós
14. Komárváros-Pati erdei iparvasut	24,76	Komárváros Máv. áll. – Patti halas-tavak	– " –	Komárváros S. simonyi-Pat	gr. Semnye Ferenc	gr. Zichy Béla 1913-14-ben Erdőbirtokos és Fakitermelő R.T. 1946-ban
15. Lepledi iparvasut	3,25 60	Alsósegesd Máv. állomás S. szabi legelő erdőig	– " –	Alsósegesd	–	
16. Kethelyi erdei ip. vas.	3,76		– " –	S. szentpál	gr. Hunyady Imre	gr. Hunyady Imre 1944-ben.
17. Lábod-Vadasmajori halgazd. vasut	4,60	Csiro-malom Pates-malom – erdőház	– " –	Lábod		
18. Szentmihálytfa-Sikota erdei iparvasut	7,60	Szentmihálytfa pta Máv. áll. – Sikotai erdő	– " –	Várad	gr. András Mihály	gr. Andrássy Sándor 1924-ben
19. Vitézi pusztai erd. iparvasut	11,5 13,2 60	Vitézi-pta Máv. állomás – Abrancsos-dűlő – Kétujfalu – Szentmihálytfa-pta Máv. állomás Sikota-erdő	– " –	Várad, Bőrös, Tekla falu és Kétujfalu	gr. András Sándor	gr. Andrássy Sándor 1924-ben
20. Bőszénfa-Vörösalmai erd. iparvasut	4,5 76	Bőszénfa Máv. áll. Vörösalmai erdő	motor	Bőszénfa, Gálosfa, Kapusvár-mező	–	Mállerd. 1946. évben.
21. Pálmajori gazd. ip. vas.	7,62 fm. 76		10	Somogysztpál	hg. Esztergh-zy Pál	1930.-ban hg. Esztergházy Pál
22. Feketebérsenyi iparvasut	2,5 76	Csisztai lápmész bánya – Feketebérsenyi Mária pta – Vidámháza	motor	Fonyód Lengyeltóti Buzsák	Somogy M. K. R.T.	1943-ban Somogy M.i.k. R.T.
23. Somogyvári ipar-vasut	6,86 60		10	Somogyvár	gr. Széchenyi Ilona Mária	gr. Széchenyi Ilona Mária elődei
24. Szentegáti erdei iparvasút	8,5 60	Szigetvár Máv. áll. – Szentegát (erdő) pta	– " –	Dencsháza	Br. Biederman Imre	
25. Homokszent-györgyi iparvasut	4,5 60	Homokszent-György Máv. áll. Szélesto erdőrész	gőz	Homokszent-György	Uglyai Faipari R.T.	Uglyay Faipari R.T.
26. Kaposvár-Ropolyi iparvasut	23 60	Kaposvár fűrésztelep – Ropolyi erdő"	– " –	Kapovár, Kaposszérdahely, Szenna	hg. Esztergházy hitbiz.	—

A somogyi iparvasutak (3)

AZ ERDŐFELTÁRÁS MEGINDULÁSA, VÁLTOZÁSAI

A Kaposvári Erdőgazdasági Nemzeti Vállalat műszaki osztályán találkoztam először az erdőfeltárás első hírnökével, a már említett Szenta-kaszói erdei vasút építésével.

Az erdőfeltárás kezdetén ez a beruházás egyike volt azoknak, amelyeket az akkori főhatóság határozott el.

Külön részleg foglalkozott ezeknek a kiemelt beruházásoknak a tervezésével, sőt az építésvezetőt is a minisztérium nevezte ki és a bekerülés teljes összegét állami pénzből fedezték Budapestről.

Az erdei vasutat Szlanka Pál erdőmérnök tervezte és az első építésvezető Boross Jenő kollégánk lett, aki kiváló segítőtársra talált Bárándi Béla művezetőben.

Ez volt a kezdet. Érdemes azonban rámutatni, hogy hány fázison, hány változaton ment keresztül az erdőfeltárás. Az is tény, hogy minden nagy érvágást a szakma ki tudott heverni, újra és újra fel tudott fejlődni a tervezés, a kivitelezés, ha nagy áldozatok árán is, egészen 1990-ig, amikor is bekövetkezett egy stagnálás. Pénz hiányában szinte említésre méltó útépítés és nagyobb karbantartás nem következett be, szétszéledt a tervező, a kivitelező kapacitás.

Talán az állami támogatások és egyéb csatornák megnyílása után újra beindulhat ez a munka, hiszen még igen sok olyan terület van, amelyik út nélkül nehezen lesz bekapcsolható az értékesítés vérkeringésébe.

A fentebb említett első indítókorszak után a faladatokat decentralizálni kellett és a megyei erdőigazgatóságokon belül hoztak létre építési kapacitásokat. Ehhez szakemberek kellettek, fizikai munkaerő és kezdetleges technikai háttér.

Somogyban ebben az időszakban mélyépítési feladat nem volt, magasépítés annál több . Az erdőigazgatóságnak be kellett rendelkeznie saját előállítású építési anyagokra. Így saját téglaégető üzemelt Szenyér-Arad pusztán, mészégetőkben jó minőségű meszet állítottunk elő, faanyagot pedig szolgáltatták a gatterek. Ipari segédanyagokat cseréltünk fáért, fűrészárúért.

Ezek a saját rezsis építési alakulatok nem voltak arra alkalmasak, hogy ütőképesen megfeleljenek az egyre növekvő igényeknek. Semmi felkészültségük nem volt mélyépítési faladatok ellátására.

Így ezen apparátusokból alakult meg az Erdőgazdasági Építő Vállalat, budapesti székhellyel. Átvette a megyei erdőgazdasági szervezetektől a szakembereket, munkásokat, a technikai felkészültséget és az építési feladatokat.

Ez volt egy jelentős korszak, erről külön fejezetben számolok be.

1956-ban az erdőgazdaságoktól érkező nyomások alapján az állami építőipar fejlesztésének ürügyén az Erdőépítő Vállalatot egyik napról a másikra megszüntették. Feladataik közül a nagyobbakat átadták a megyei építőiparnak, a szakembereket, a fizikai munkásokat áthelyezték és átvették az időközben szépen felfejlesztett technikai bázist is. Kritikus helyzet következett be. A nagyipar egyéb feladatai miatt nem tartotta fontosnak és elég volumenűnek az er-

dőgazdaságoknál jelentkező építési feladatokat, az átvettek szerződés szerinti teljesítésére nem fektettek súlyt. Az erdőgazdaságoknál nem maradt szakember és kivitelező kapacitás a kisebb volumenű munkára, amelyeket az ipar nem volt hajlandó vállalni.

Az építőipar teljesítéseiről külön fejezetben emlékezem meg.

Mit tudott tenni a szakma? Újra elkezdett szervezni, felfejlődni, a semmiből talpra állni. Ekkor fejlődött ki igazán a sajátrezsis építési tevékenység, amelyik folyamatosan és egyre nagyobb kapacitással tudta megépíteni a korszerű erdőgazdaság alapját képező erdőgazdasági úthálózatot.

Ez a szervezeti forma – amelyik felfejlődése után önálló elszámoló egységként működött, vagy építésvezetőség címén, vagy műszaki erdészet ágazatként – megmaradt 1990-ig, amikor a rendszerváltás nagy kavarodásában szinte teljesen lebénult és leépült.

SZIGET A NEHÉZ IDŐK TENGETÉBEN

A sziget az Erdőgazdasági Építő Vállalat lett, egy nehéz időszak, erdőgazdasági építési tevékenységének letéteményesévé nőtte ki magát. A budapesti székhelyű vállalat vidéken kialakította a feladatoknak megfelelően a főépítésvezetőségeit s azokon belül az építésvezetőségeket önálló feladattervvel és gazdálkodási lehetőséggel.

Ki kell emelni, hogy a vállalat kiváló személyi politikájával meg tudta tartani a szakembergárdát és a helyi vezetőség szabad kezet adott sajátmunkatársai megválasztásában. Így nem egy üldözött, az élet mezsgyéjére kényszerített családfenntartónak juttatott kenyeret, elfogadható fizetést és piszkálódás mentes munkakörülményeket. Mindezeket úgy tudta megtenni, hogy a jó fizetést időről-időre pótolta, mivel személyzeti politikája mentes volt a túlzásoktól, így mindenki a legtöbbet nyújtotta azért, hogy jó eredmények szülessenek.

Negyedéves feladatterve volt minden építésvezetőségnek és annak mennyiségi és határidős teljesítése esetén komoly prémiumokat lehetett elszámolni. Egyéb juttatásaik is jelentősek voltak.

Főépítésvezetői kinevezéssel együtt járt az elvárás, hogy minden folyamatban lévő kivitelezési munkát nyolc naponként meg kellett látogatnom.

Ehhez tudni kell azt, hogy a III. sz. Déldunántúli Főépítésvezetőséghez tartoztak:

Somogy megyében
Építésvezetőség Kaposvár (mélyépítés) Schmidt Miklós
Építésvezetőség Karád (mélyépítés) Chernoczy László
Építésvezetőség Lipótfa (mélyépítés) Huff József és Tajnafői Sándor

Baranya megyében
Építésvezetőség Pécs (mélyépítés) Reuter Camillo
Építésvezetőség Pécs (magasépítés) Biczó Rudolf

Tolna megyében
Építésvezetőség Pári (mélyépítés) Hoós István

Építésvezetőség Bátaszék (vegyes) Mirk István
Építésvezetőség Szekszárd (magasépítés) Árkossy Dezső

Rövid ideig tartozott még:
Zala megyében
Építésvezetőség Lenti (mélyépítés) Tóth Kálmán
Építésvezetőség Nagykanizsa (Magasépítés) Somlai Konrád

SZTAHANOVISTA
ÓKLEVÉL

SZILÁGYI JÓZSEF
RÉSZÉRE, AKI A MEGSZABOTT
SZTAHANOVISTA FELTÉTELEKET
FŐÉPÍTÉSVEZETŐ MUNKAKÖRBEN
HÁROM HÓNAPIG FOLYAMATOSAN
TELJESITETTE.
BUDAPEST 1955 OKT. HÓ 5. N.

ÜB. ELNÖK
IGAZGATÓ
Erdőgazdasági Építőipari Vállalat
Bp. I. Bem-rakpart 28

Az Erdőgazdasági Építő Vállalatnál még ilyet is adtak s ez akkor nagyon hasznos dokumentum volt. Védelmet, sőt néha előnyöket is jelentett.

Elképzelhető, hogy az akkori közlekedési lehetőség minden eszközét igénybe kellett vennem, hogy a munkahelyekre elérjek. Ott be kellett jegyeznem az építési naplóba és ha szükségesnek látszott, intézkednem is kellett akár az építésvezető, akár a központ felé.

Legfőbb közlekedési eszköz az építésvezetőségeken lévő 125-ös Csepel motorkerékpár volt a távolsági vonat és autóbusz hálózaton kívül, de nem egyszer szekéren (csacsifogaton Párizsba), motorcsónakon és bizony oda-vissza gyalog is közlekedtem.

Főm.11/1956.
Ügyiratszám:
Előadó:
Mell.:

ERDŐGAZDASÁGI ÉPITŐIPARI VÁLLALAT
BUDAPEST, I., BEM-RAKPART 28.
Telefon: 150-230

Hiv. sz.:
Előadó:

Szilágyi József erdőmérnök
főépitésvezető,
Kaposvár.
Irányi Dániel-u.7. Ajánlott.

Tárgy: Elismerő levél.

Budapest, 1956. február 21.

Vállalatunkat MT.határozat alapján az ÉM korábbi felügyeleti hatóságunktól, az OEF-től átvette, azt követően az Épitésügyi Miniszter 9/1956.sz. utasitásával feloszlatta és más vállalatokba beolvasztotta.

Fentiek következtében Kartárs vállalatunktól eltávozik, mely alkalomból az itt 3 év alatt müszaki vonalon kifejtett szakszerü, odaadó, eredményes munkájáért elismerésemet és köszönetemet fejezem ki, melynek tolmácsolását kérem összes beosztott munkatársai felé.

Kérem és kivánom, hogy ujabb munkaterületén hasonló eredményes jó munkát végezzen.

Erdőgazdasági Épitőipari Vállalat

/Zágoni István/
főmérnök.

Ez a levél, amelyik bizonyítja, hogy milyen jó szellem uralkodott a megszűnésre kárhoztatott vállalatnál. Hasonló levelet – kivéve a nyugdíjbavonuláskor szokásos kivételével – 36 év alatt nem kaptam, pedig 13 igazgató alatt szolgáltam.

A nyereséges gazdálkodás egyik záloga volt az, hogy minden hónap önköltségét az általunk szolgáltatott adatok alapján a központi könyvelés minden hónapot követő hónap 20-ig leküldte, amelyik objektumra lebontva azonnal jelezet hol kell beavatkozni.

Sajnos egy támadási pontja lett a vállalatnak az, hogy nem tudott minden munkát elvállalni. A határidők betartásában sem akceptált túlzott igényeket és többször ellentmondani kényszerült a vidéki vezetőknek. Megindult az aknamunka, politikai vonalon érveiket elfogadták és egyik napról a másikra a vállalatot megszüntették.

Nagy érdeme volt a vállalat korszerű vezetésében Zágoni István főmérnöknek, aki szinte észrevétlenül kezében tartotta az irányítást. Ez Hodu István igazgató mellett nem volt nehéz, de Kovács Miklós igazgató is belátta, amikor a Hodu helyére került, hogy hagyni kell a szakmát dolgozni és akkor kimagasló eredmények születnek.

Nagyon kívánatos volna az utókor részére közreadni a vállalat főépítésvezetőségeinek, építésvezetőségeinek helyét, vezetői névsorát. Ezt minden bizonnyal legautentikusabban Zágoni Istvántól lehetne remélni.

AZ ERDŐFELTÁRÁS KIALAKULÁSA

Érdemes elidőzni általánosságban azoknál az összetevőknél, amelyek végül 20 év zavartalan útépítő tevékenységét elősegítették és befolyásolták.

A már jelzett változásokon úgy lehetett úrrá lenni, hogy kialakult a mindenkori főhatóságnál egy igen komoly irányító műszaki gárda.

Ez a gárda tudott hatni felfelé és lefelé is. Ki tudta harcolni a fejlődés igen hatékony eszközét, az állami támogatást és annak rendszerét. Az építési engedélyek kiadásával mederben tudta tartani a legkülönbözőbb igények kívánt megvalósulását és állandó ellenőrzéssel minden szélsőségességtől mentes lebonyolítási rendet tudott biztosítani.

Az erdőfeltárás nagy segítőjévé fejlődött az Erdőgazdasági Tervező Iroda Budapesten. A tervező Iroda az erdei mélyépítmények tervezésének szakmai bázisa lett. Minden igényt gyorsan és jól ki tudott elégíteni. A tervezési költségek elszámolhatók voltak az állami támogatás keretén belül.

Fokozatosan kialakult a távlati tervezés irányelve is és az a feltárási alaptervekben lett megfogalmazva. A feltárási alaptervek nélkülözhetetlenek lettek a beruházások indításához, a részletes tervezés végrehajtásához, sőt főhatósági ellenőrzésekhez is.

Azt hiszem a feltárási alaptervek minden szakmabeli előtt ismertek, mégis fontosnak tartom erdőgazdasági szemmel néhány fontos és jó tulajdonságukat e helyen kiemelni.

A tíz éven belül vágásérett állományok feltüntetése üzemtervi adatok alapján szinte rangsorolta, követelte az utak megépítését. Nem lehetett egyéni akciók során egyes útépítéseket előre sorolni. A megépítendő vonalak be voltak jelölve szinte null vonal mélységű precizitással.

A feltárási alapterv biztos támpontot adott a gazdasági számításokhoz, amelyek nehéz mellékletei lettek a beruházások engedélyezésének. Számokban kellett kifejezni azokat a gazdasági előnyöket, amelyeket az út építése jelent. Ki kellett mutatni a térülési időt, akárhogy is. Ugyanis rengeteg olyan előny származott az utak megépítéséből, amit számokkal nem lehetett kifejezni. Így kemény ceruzarágásokat követelt ez a dokumentum. Hozzá kell tennem, hogy soha, senki nem vitatta ezeknek a számoknak a valódiságát, néhány helyi hangoskodón kívül.

A feltárási alaptervek létrejöttében résztvevő minden kollégát elismerés illet, különösen Cornides Györgyöt és Lutonszky Zoltánt tudom kiemelni. A más vidéken tevékenykedőket nem tudom név szerint felsorolni.

Feltétlenül szólni kell az erdőfeltárást előmozdítók közül az Erdőfeltárási Szakosztályról.

Ez a lelkes szakembergárda az Országos Erdészeti Egyesületen belül alakult akkor, amikor a külső gyűlések résztvevőit ponyvás teherautókon szállítottuk és működik ma is, amikor a résztvevők saját gépkocsijaik konvojával érkeznek a bemutatóhelyekre.

Nyitott teherautón a szakosztály

Ez a 25-30-35 főt számláló szakembergárda szakmai segítője lett az útépítéseknek. Folyamatosan összehozta a szakma képviselőit, tájékoztatást adott. Évente több alkalommal, mindig más és más erdőgazdaságnál tartotta külső üléseit. Bejártuk az ország legszebb tájait, megismerkedtünk hasonló gondokkal bajlódó társainkkal és szinte észrevétlenül barátságok fejlődtek. A vacsora utáni beszélgetések és tarokk partik a szakmán túl is színessé tették a szakosztály üléseit, munkáját.

Szakosztályülés Dennában

A szakosztálynak voltak társadalmi kezdeményezései, véleményezte a szakmai irányelveket, -úttervezési szabályzatot – de része volt nemzetközi kapcsolatok létrejöttében is, a környező országokban tett látogatások szervezésében is.

Ebéd és tapasztalatcser

Bár a FAO nemzetközi úttervezési szimpóziumát a minisztérium kezdeményezte, mégis többen képviseltük a szakosztályt. Haják Gyula kollégámmal ketten készítettünk egy dolgozatot: „Erdei utak fenntartása” címmel. Ez az írás minden résztvevő európai és tengerentúli ország szakembereihez eljutott. A szimpózium egy érdekessége volt a kanadai küldöttek ékes angol nyelven előadott beszámolója az ottani erdei útépítések volumenéről és a kivitelezés részletkérdéseiről. Az előadó nem volt más, mint Adamovich László, a soproni egyetem szállítástani tanszékének volt adjunktusa, aki Kanadában él és ott, valamint a nyugati féltekén elismert, nemzetközi szaktekintély.

Vándorgyűlési bemutatóhely 1960-ban

Áfonyázik a szakosztály Zemplénben

A szakosztály maradandó emléket is állított, igaz szerény keretek között. Az emlékművek a kezdetet és az elért eredmények egyik mérföldkövét a 2000. erdőfeltáró út emlékét örökítik meg.

Ha megáll a késői utód ezeknél a köbe vésett emlékköveknél, gondoljon az Erdőfeltárási Szakosztályra, mint az elért eredmények egyik nagy segítőjére.

A szakosztály vezetésében kimagasló érdeme volt Bogár Istvánnak és leköszönés után dr. Kosztka Miklósnak a szakosztály zökkenőmentes továbbvitelében.

Reméljük folyamatosan lesznek lehetőségek továbbfolytatni a korán befejezett munkát és új arcok, új kollégák fogják legújabb keletű gondjaikat megbeszélni a jövő szakosztályülésein.

AMIKOR AZ ÉPÍTŐIPAR KIVITELEZETT

Tényleg megtörtént dolgokat elevenítek fel. Tanulságos némi betekintést nyerni abba az időszakba, amikor az erdőgazdasági útépítést kormányrendeletre az állami építőipari vállalatok vették át.

Nálunk a Lipótfa-kardosfai útépítést kivitelezte egy ideig a Kaposvári Főépítésvezetőség.

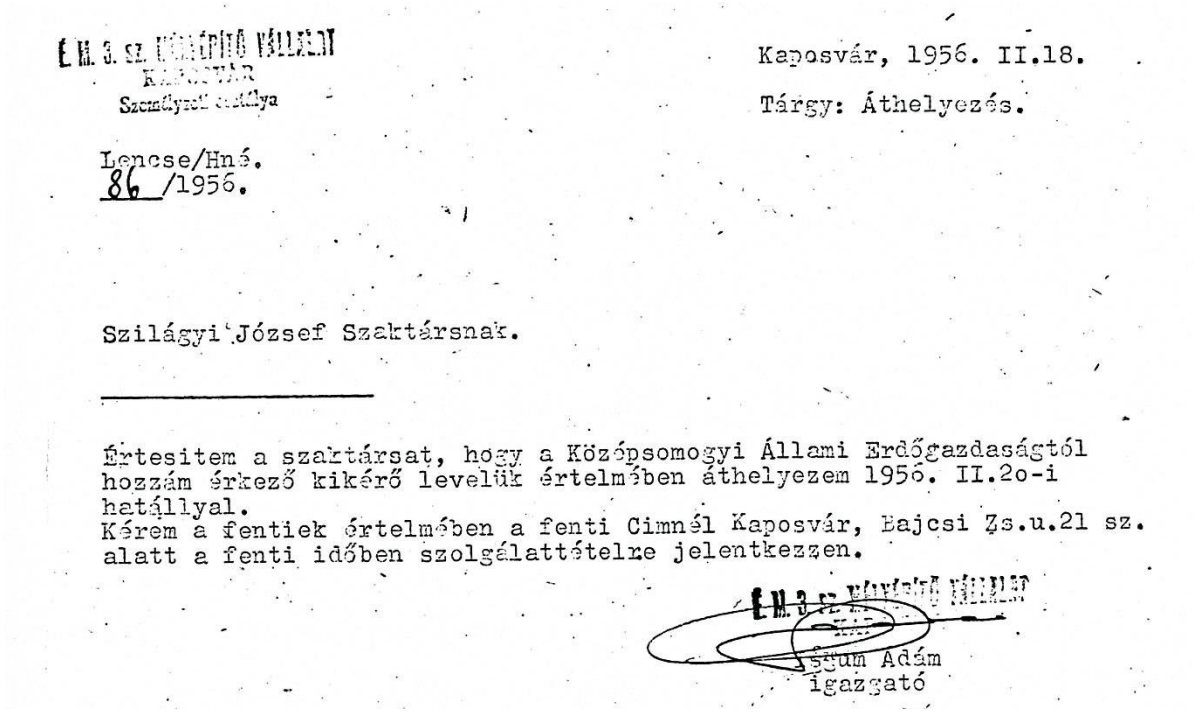
Én már ekkor abban a szerencsés helyzetben voltam, hogy az É.M. 3. sz. Mélyépítő Vállalatától Pécsről visszakerültem a Középsomogyi Állami Erdőgazdasághoz, Márkus László főmérnök kikérő levele alapján, Karvaly Károly pécsi főmérnök átengedett Kaposvárra.

Így én lettem az útépítés műszaki ellenőre.

A munka átvétele úgy történt, hogy a főépítésvezetővel a helyszínre utaztunk, aki az első kanyar után vadlibákat látott meg a vetésen. Arra kanyarította kocsiját, beleduplázott a legelső

libába. Azt hiszem ő is észrevette, hogy egyet sem talált el, mert egyszerre sürgős dolga akadt s hazafelé vettük utunkat.

Papíron azonban szabályosan átadtuk az útépítés összes dokumentumát, a kiviteli terveket, az éves ütemezést és a befejezési határidőt.



É.M. 3. sz. Mélyépítő Vállalat
Kaposvár
Személyzeti osztálya

Kaposvár, 1956. II.18.

Tárgy: Áthelyezés.

Lencse/Hné.
86 /1956.

Szilágyi József Szaktársnak.

Értesitem a szaktársat, hogy a Középsomogyi Állami Erdőgazdaságtól hozzám érkező kikérő levelük értelmében áthelyezem 1956. II.2o-i hatállyal.
Kérem a fentiek értelmében a fenti Cimnél Kaposvár, Bajcsi Zs.u.21 sz. alatt a fenti időben szolgálattételre jelentkezzen.

É.M. 3. sz. Mélyépítő Vállalat
Kaposvár
Csum Adám
igazgató

Egy napig voltam a nagy építőipar dolgozója. Szerencsére az É.M. 3. sz. Mélyépítő Vállalata Pécs kiengedett és visszakerülhettem erdészeti szolgálatba.

Ezek után nagy erőkkel megindult a gépekkel jól felszerelt kivitelező. Aztán megcsodálhattuk nagyvonalúságát. Az erdő közepén – minden lakott helytől távol - egy hatalmas barakktábort létesítettek, amelyben helyet kapott munkásszálló, üzemi konyha, WC-k. Ezen kis település vízellátása érdekében a környék legmagasabb pontján ásott kutat kezdtek létesíteni. A kutat kitéglázták, de vizet nem találtak. Mi közöltük, hogy költségeiket nem tudjuk kifizetni. A kutat abbahagyták és lajtokban szállították a vizet.

Késői kutató, ha valaha egy kitéglázott mélységre találsz, ez az akkori építőipar ingyen ajándéka.

Aztán megindult a naplóbejegyzések áradata, így akartak kellő fedezetről gondoskodni. Közben erősítést is kaptam, Nagy Sándor személyében, aki minden kiszállásra hozta a fényképezőgépet. Nagy hatással volt a helyi vezetőkre, de a munka minőségére nem.

1956 novemberében orosz tankok végigvágtáztak a félig kész úton, és elég komoly károkat okoztak. Az építési naplót a dennai erdészlakásban találtuk meg, ahol derék erdészünket falhoz állították a tankosok, nehezen értették meg, hogy ő ott dolgozik, ott laki. Az építési naplóban nagybetűs bejegyzést találtunk: „ A szovjet tankok az utat tönkretették, a helyreállítási költségeket számlázni fogjuk.” Válaszunk rövid volt: „Számlájukat nyújtsák be a szovjet hadseregnek.” Nem hiszem, hogy ebből nagy bevételük származott.

Ugyanezen útépítésnél egy naplóbejegyzés azt közölte, hogy nagy értékű földmunkatöbblet merült fel, egy rakodó építésénél a terv hibája miatt.

Már magunk rájöttünk a tervek átnézése után, hogy abban nincs hiba. A nagy földmunkatöbblet abból adódott, hogy elnézték a helyszínrajzon a rakodó helyét és azt 100 méterrel a domb felé eltolva alakították ki.

Hogy nagyobb nyomatékot adjunk érveinknek, lekértük a tervezőt, Bodó Györgyöt. Ő is megerősítette feltevéseinket.

Kint aludtunk a cibrusvölgyi munkásszálláson s reggel megérkezett a kivitelező küldöttsége is. Amikor együtt volt minden illetékes, a tervező minden előzetes érvelés helyett elővett egy előző estéről félig telt borosüveget és azt vízszintes irányba forgatva szintezési manőverbe kezdett. A kivitelező még ellenérvként kifogásolta, hogy a szintezés nem tökéletes, a tervező viszont egyre csak azt bizonygatta, hogy a terv jó. Hosszas vita után – bár a szintezésnek semmi köze nem volt az ügyhöz – a kivitelező elismerte, hogy valóban ők hibáztak, így a számlából töröltük a nagy földmunkatöbbletet.

Az útépítés mélypontra jutott, határidő késedelem keletkezett, a kivitelezés minősége is romlott. A kivitelező vállalat vezetősége az építésvezető ellen bűnvádi feljelentést tett nagy értékű veszteség okozása miatt.

Mi erről nem is tudtunk csak akkor, amikor főhatóságunk a tárgyalásról beköszöntek és közölték a fentieket.

Az építésvezetőt leváltották, nagy baja nem esett, de ezek után az építőipar leköszönt a munkáról. Kilépett az erdőből, mert rádöbbent, hogy nem olyan egyszerű erdőben utat építeni.

KÖLTSÉGCSÖKKENTŐ KEZDEMÉNYEZÉSEK

Bár az állami támogatást a bekerülési költségek 40%-át leszámolás után megkaptuk, így is igen sokba került Somogy megyében az útépítés, miután követ Uzsáról, Balatonalmádiból, később Komlóról szállíttattunk, ami igen nagy költséget jelentett.

Adott hát a feladat. olyan újszerű eljárás kikísérletezése és bevezetése, ami lényegesen csökkenti az útkilométer egységárát.

Így jutottunk el a meszes stabilizáció gondolatához. A technológiát az Erdőterv bedolgozóitól megkaptuk. Elkezdtük egy kísérleti szakasz kivitelezését. 1959 augusztusában a Kisbárapátikéri út elején kezdetleges eszközökkel összehoztunk egy 100 fm-es szakaszt. Ezt úgy sikerült megépíteni, hogy a földút magától elporult porát szállítottunk a tükörbe, ezt kevertük be mészporral és a vizet hordókból slaggal öntöztük a keveréshez. Úgy-ahogy a keverék elkészült, de hengerünk nem volt. Úgy kaptuk kölcsön a Közúti Építőtől. Ez egy vízzel megtölthető, vontatóval mozgatható kezdetleges eszköz volt, de sok-sok oda-vissza út után kezdett kialakulni a várt tömörség. Ez az alap cca. 10 cm vastag volt, amelyiknek elkészülte belenyúlott szeptemberbe. Állandó rettegéssel hallgattam az időjárás jelentést, mikor áll be a szeptemberi esőzés, ami tönkretehette volna az alapot. Családom már vett számomra egy barométert is, hogy abból tudjak következtetni a változásokra. Az időjárás kegyes volt, a Közútiak segítettek (Tanács István erdőmérnök, aki a Közútnál dolgozott vezető pozícióban sokat segített később

is). Az alapot beterítettük 12 cm vastag zúzottkővel, kiékeltük és még az esők előtt komoly bitumened zárást sikerült biztosítani.

(Szerkesztő megjegyzése: Történelmi képsor az első hazai erdészeti úton készített meszes talajstabilizációról, a teljes technológiát bemutatva.)

Az építendő út vonala

A gréder a tükörkészítés munkáit végzi

Gréder a tükörkészítés munkáit végzi

Zsákokba adagolt mészpor

A mészpor kiteregetése

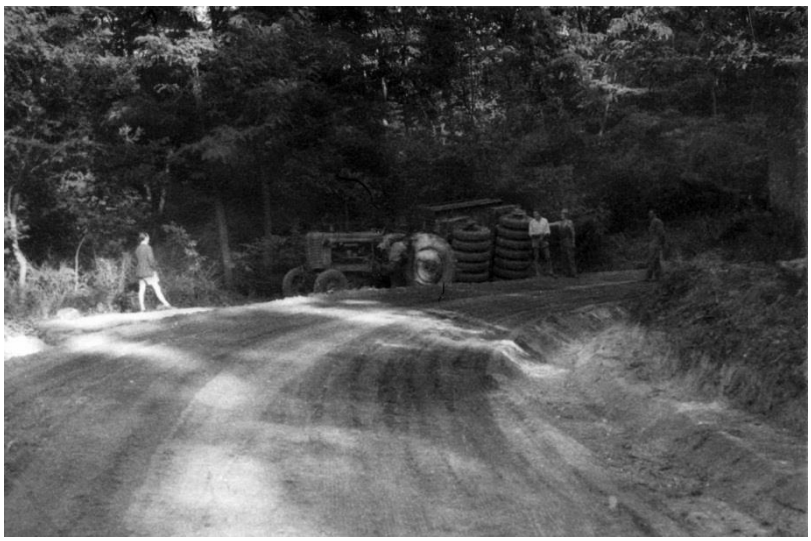
Kézi utósimítások

Az Unimog, mint vezérgép

Keverés meszesporfelhőben

Az Unimog forgókapájával keveri a meszes stabilizációs alapot

Keverés és tömörítés folyamatosan



Kisebb baleset a gumihengerrel

Saját gyártmányú vizeslajt munkában

Meszes stabilizációval készült útalap (Simonfa-ropolyi út)

Zúzottkőterítés a meszes útalapra

Tavasszal lestük az eredményt és nem akartunk hinni a szemünknek, Az út állt, pedig a tél és a téli forgalom keményen igénybe vette, sehol nem károsodott, nem bomlott fel.

Ebből a primitív körülmények között megépített szakaszból vontuk le a következtetést, hogy útjaink alapjául alkalmazhatjuk a meszes stabilizációt, persze vastagabbat és tökéletesen lezárt pályával.

Sikerült folyamatosan a szükséges eszközöket biztosítani. Egy kezdetleges saját gyártású gréder nem felelt meg, de szereztünk be vontathatót, majd később önjáró grédert, Radó-Lelesz-féle keverőgéppel porítottuk és kevertük az anyagot, később az UNIMOG forgókapája bizonyult véglegesen jó megoldásnak, vizes lajtot házilag készítettünk, sőt gumihengert is sikerült biztosítani, így a technikai felkészültség kielégítő volt.

Mészporhulladékot fillérekért kaptunk Tatabányáról, carbiddobokban, vasúton. Kemény munka volt a dobok kiürítése, a mészpor papírzsákokba rakása, majd az útra ennek kiterítése, egyenletes elosztása és első bekeverése lapáttal. Így komoly úthosszakat tudtunk megépíteni a Kisbárapáti-kéri, majd a Simonfa-ropolyi úton.

Az elkészült szakaszokat és a kivitelezés technológiáját az Erdészeti Egyesület vándorgyűlésén 1960-ban be is tudtuk mutatni.

Az alapok ma is állnak, szolgálják az erdei szállításokat. Nagyon fontos volt a technológia betartása és a biztonságos víztelenítés, mert a meszes útalap sem alulról, sem felülről nem kaphat vizet.

Folytattunk kísérletet mechanikai stabilizációval is, azonban többszöri kísérletezés után sem sikerült stabil alapot produkálni. Abba is hagytuk a próbálkozást, annál is inkább, mivel a kavics sem volt olcsó építési anyag.

Építettünk útalapot cement stabilizációval is. Ez sem bizonyult gazdaságosnak, bár jó útalapot tudtunk összehozni, igaz nem az alapba kevertük az anyagot s az, hogy úgy kellett összetevőket biztosítani, betonkeverőben megkeverni, nagyon megdrágította a munkát.

Jó eredményeket értünk el a kohósalak alkalmazásával útalapba. Ömlesztve, vagonban kaptuk olcsón a kohósalakot és igen jó alapot lehetett belőle építeni, nagyon jól tömörödött, sőt, kötési képessége is volt a beépített anyagnak.

Amíg kaptuk a kohósalakot, sok helyen alkalmaztuk, azonban a beszerzésnek komoly akadályai alakultak ki. Ugyanis a gyárak az ipar kérésére granulálni kezdték a kohósalakot, ami nagyon megdrágította az árát. Az ipar olyan nagy felhasználó lett, hogy még drágán sem jutottunk tovább ehhez a kiváló építőanyaghoz.

Említést kell tennem egy burkolatépítés próbálkozásról még, ami szintén a bekerülési költségek csökkentését célozta.

Előregyártott vasbetonelemekből szalagutat építtettünk. Csak a két nyomsáv kapott burkolatot, a nyomközét és a padkamegtámasztást homokoskavics és talalajkeverésből építettük meg. A vasbetonelemeket egymáshoz kötöttük, hogy ne tudjanak elmozdulni. A megtakarítás abból tevődött volna össze, hogy a burkolatot, miután gyűjtőúton tovább rá nem lett volna szükség, fel akartuk szedni és áttelepíteni más útépítéshez. Sajnos a szalagúton történő szállítás bizo-

nyos technológiai odafigyelést kíván és a burkolat felszedése elmaradt, így az egyik haszonvételről is elestünk.

Vasbetonelemekből épülő szalagút építés közben.

A technikai lehetőségeken kívül találtunk más költségmegtakarító megoldásokat is. Ez a mezőgazdasági területek használóival kialakult együttműködésből fakadt.

Ugyanis több helyen az erdő és közút között idegen tulajdonú, általában mezőgazdasági művelési területen keresztül lehetett csak bekötni a közútra. Ez elég komoly teher volt számunkra. Nem csak beruházási költségnövekedést jelentett, hanem később a közös forgalmazás okozta károk miatt karbantartási költségnövekedést is.

Ezt megelőzően minden ilyen útépítésnél előzetesen tárgyaltunk a használókkal, általában a termelőszövetkezetekkel.

Sok helyen elutasításra találtunk. Volt, ahol annyit értünk el, hogy a mezőgazdasági területet térítés nélkül adták használatunkba. Ennek fejében kikötötték, hogy térítésmentesen használhatják az utat. Így a kisajátítási procedúra és költség megtakarítható volt.

Szerencsésebb társulás volt az, ahol az érintett beruházási költséget is vállalt magára, sőt az út megépülte után a rá eső karbantartási költségeket is térítette. Volt, ahol útőrt alkalmaztak a területre.

A legsikeresebb a Nagybajom-sápai útépítésünknél volt a társulás, ahol az akkori Tanács a községi útszakasz miatt, a téesz a mezőgazdasági terület miatt arányos beruházási hozzájárulást utalt át s ezek után is megkaptuk a 40%-os támogatást.

AZ ERDŐFELTÁRÁS FEJLŐDÉSE SOMOGYBAN

Az erdei vasutak tervezésében eleinte még voltak némi változatok, irányzatok, de az erdei utak tervezési szabályzata egyöntetűvé tette az utak tervezési rendjét.

Még az erdőfeltárási munkák megindulásának elején dr. Pankotai Gábor hirdetett meg egy kampányt, gyűjtőutak tervezésére. Ez a kezdeményezés hegyvidéki erdőgazdaságoknál szerencsés alkalmazásra talált. Ott sok esetben a helyszíni kővel javított földutak keletkeztek. Ezek szelvényezett utakként bekerültek a nyilvántartásokba. Sajnos a somogyi kötött talajok mellett burkolatnélküli gyűjtőútépítések nem hoztak hasznot. Mi is megkíséreltünk egyetkettőt saját rezsiben megtervezni és megépíteni, de ezek az utak burkolat hiányában sokszor még nyáron sem voltak használhatóak.

Egy ilyen út tervezésénél, akárhogy is kerülgettük, egy szép növésű, vágásérett bükkfa is beleesett a nyomvonalba. Kerületvezető erdészünk, - aki szívvel-lélekkel erdész volt – naponta megjött, érdeklődött és végülis – miután jó ismeretségben voltunk vele – megkísérelte azt kérni, hogy terveztük át ezt a szakaszt, hadd maradhasson lábon a szép öreg bükkfa.

A beruházások döntésében is voltak irányzatok. Ezek közül legfontosabb volt az erdőgazdasági szervezeti forma és a vezetők hozzáállása.

Somogy megye az útépítések megindulása idején részekre volt osztva. Három erdőgazdaság és a honvédségi tömb működött külön-külön igazgatóságokkal.

Talán a terep, talaj és faállomány adottsága miatt legelőször a feltárás a Középsomogyi Állami Erdőgazdaságnál indult be. Elindítója dr. Pankotai Gábor volt, a főhatóság akkori műszaki vonalának vezetőjeként.

Egy kiszállás alkalmával elpanaszoltuk nehézségeinket és ezt megértve kijelentette, hogy ezt a tömböt – főként a zselici erdőket – 10 millió Ft állami pénzzel fel lehetne tárni. Az akkori főmérnököm, Martos Tibor azonnal megragadta alkalmat s kérdezte, tudnánk –e vállalni? Igenlő válaszom után megindult a folyamat.

Még az alaptervek megjelenése előtti időben általában a fahasználati osztály javasolta az út megépítését, egyre többet kérve a minél gyorsabb megvalósítást.

Nem volt nehéz egyetlen út szükségességét sem bizonyítani, hiszen majdnem mindenhol vágásérett , sok fülledékeny anyagot adó terület várt kitermelésre ott, ahol utak nélkül korszerű szállítóeszközökkel nem lehetett létezni.

A vezetőség döntése alapján elindult a munka. Felemelő érzés volt a nyomvonal keresése és még megnyugtatóbb a megálmodott utak használatba adása, sok-sok fáradtságos munka után.

A pénz valóban érkezett, kivitelezői kapacitásunk nem volt, így sürgősen meg kellett teremteni a kivitelezés feltételeit. Munkaerőt könnyű volt találni, mert a falusi, jobb módú parasztemberek szívesen helyezkedtek el állami vállalatoknál, hogy megmeneküljenek a kényszer téeszesítéstől. Minden komolyabb szakmai felkészültség nélkül jöttek, naponta utaztak és otthonról hozták a száraz élelmiszereket. Felszerelésük ásó és lapát volt, talicskát mi adtunk.

A földszállítást az első időben még a Lipótfa-kardosfai út építésétől örökölt kordélyos vállalat alkalmazásával oldottuk meg. Ez egy budapesti vállalat volt, az építőiparban dolgoztak, aránylag olcsón. Ide három szakaszt (cugot) vezényeltek. Ez háromszor három lovat és kordélyt és két embert jelentett. Az első három kordélyt beállított a beállító ember. A mi alkalmazottaink megrakták földdel. A lovak indításra a megszokott útjukon elindultak a földszállítás végpontjához. Ott várta őket a másik beállító és töltésbe, vagy depóniába borították a földet. Ürítés után visszairányította a lovakat s azok a távolság függvényében vagy azonnal a helyükre álltak be, vagy kevés várakozás után újra beállította őket a beállító ember. Embertelen körülmények között tartották a lovakat, maguk az emberek is minden hájjal megkent városi emberek voltak. Teljesítményüket dekádonként mértük a kitermelés során meghagyott földbabák szerint.

Akkor már kezdtek megjelenni az egyre nagyobb teret nyerő mezőgazdasági vontatók, egy vagy két pótkocsival, amelyek hidraulikusan üríthetők voltak.

Kész földmű bükkösben

Legjobban a tömörítő gépek hiányoztak, ugyanis azok a töltések, amelyeket csak a kordélyok kerekei tömörítettek később súlyos meghibásodások forrásaivá váltak.

Nem volt irányító szakember sem. A ropolyi útépítéshez egy erdész középkádert vezényeltek hozzánk. A szakmában valami miatt kegyvesztett lett, gondolta a vezetőség, útépítőnek jó lesz. Lehet, hogy erdésznek jó volt, itt azonban csak asszisztált. A terven nem tudott eligazodni, igaz egész nap ott volt az emberekkel s nagyhangon követelte meg a munkavégzést. Egyszer ellenőrzésre érkeztünk az útépítéshez. A domb tetején állt délceg alakja s amikor meglátott bennünket, elkiáltotta magát: „dolgozzatok emberek, jön a rézsumester”.

Később, építővállalati időben dolgunk volt dömperekkel is. A karádi útépítéshez Budapestről vezényeltek két dömpert. A két vezető kimagasló eredményeket ért el. Felfigyeltem rájuk. Az egyik nő volt, a másik a férje. Érdeklődésemre a hölgy büszkén mutatta volt budapesti szakmáját igazoló papírjait. (Hivatalos örömhölgy volt a békeidőkben.) A férje pedig katonatiszt volt a háború előtt, hogy munkához jusson, elvette feleségül és hajtottak, hogy jól élhessenek.

Fizikai dolgozóinknak nem kellett szállítást biztosítani, naponta hazatértek, eleinte hivatalos eszközök igénybevételével majd amikor már tehettük, személyszállító kocsit kaptak, amit maguk vezettek. Otthon éjszakáztak és reggel azzal jöttek munkába.

Könnyebbedett a munka, amikor magjelentek az első tolólemezes Sztlinyecek. Volt egy újításból származó gréderünk, de nem igen tudtunk azzal dolgozni. Jobbak voltak a vontatható, majd az önjáró gréderek.

Vezérgépünk a Sztalinyec

Cseh Gyula igazgató újítása alapján legyártott gréder körmös traktor vontatással.

És végül a fejlődésben eljutottunk oda, hogy az erdei útépítés minden hasznos gépét be tudtuk szerezni, még a bitumenkezelés feltételeit is megteremtettük. Vasúti ciszterna lefejtőberendezés és timsinák biztosították a bitumenes technológiához a felszereltséget. Ezekkel sokszor gondunk volt, mert mikor legjobban kellett volna lezárni bitumennel a burko-

latokat, valamilyen oknál fogva nem működtek, ezért később, amikor az ipar elfogadható áron biztosította a bitumenkezelést, inkább azt alkalmaztuk, talán még olcsóbb is volt a bérmunka, mint a saját.

A másik erdőgazdaságnál később indult el az eredi feltáróhálózat építése.

A Délsomogyi Erdőgazdaság, amíg Kaszó odatartozott folytatta az erdei vasúthálózat fejlesztését. Volt olyan időszak, amikor 27,5 km erdei vasút szolgálta a kaszói erdők feltárását.

Amikor az erdők és a gazdálkodás HM. kezelésbe került, fokozatosan váltották fel az erdei, igen jó minőségű utak a vasutakat. Ma már csak a Szenta vasútállomást a központtal összekötő eredi vasútvonal él, az is inkább nosztalgia vasútként. A vasutak helyett cca. 50 km aszfaltszőnyeggel ellátott úthálózat bonyolítja le az üzemi, települési és turisztikai forgalmat.

Az Északsomogyi Állami Erdőgazdaság adottságai miatt szintén elkezdte az erdei úthálózat kiépítését, hiszen elég komoly fatömeget adó összefüggő erdőtömbjei voltak szabdalt, kötött talajú erdőterületeken.

Első időben utat terveztek maguk és kiviteleztek házi építőrészleggel, általában főfeltáró utakat építettek ki hagyományos makadám rendszerű burkolattal, amelyet bitumenes lezárással tettek korszerűbbé.

A Délsomogyi erdőkben jóval később indult meg az útépítés. A drávakavics közelsége miatt ott sok betonburkolatú út épült.

Mindenhol vezérelv volt, hogy elsősorban a nagy területeket feltáró főfeltáró utak épültek meg. A Zselicségben a feltárás irányát az erdők két szélén üzemelő MÁV vonalak szabták meg. Itt kelet-nyugati irányú fővonalakat kellett tervezni. Itt született meg – akkor talán az ország leghosszabb, egybefüggő útvonala – a Lipótfa-Enyezd-bőszénfai út, amelyik 27 km egybefüggő feltáró utunk lett, pár kilométeren mezőgazdasági területen, de végig erőben. Később az állami gazdaság átadta az ehhez az úthoz tartozó bőszénfai csikótelepi utat, így majdnem 30 km egybefüggő feltáróutunk lett.

Aztán jött az országos közlekedési koncepció, ami Somogy megyében három vasútvonal teljes megszüntetését rendelte el. Miután főfeltáró vonalaink felvevő vasútállomásai megszűntek, felborult a feltárási koncepciónk. Nem kevés átszervezés és költségtöbblet árán át kellett állni Taszár állomásra és Kiskorpádra irányítani a távolsági értékesítés faanyagát. Közben óhatatlanul megjelentek a nagy tengelynyomású, nagy távolságra szállítani képes gépjárművek, amelyek nem kedveztek az erdei utak burkolataink.

Ma azt lehet mondani, hogy Somogy megyében a főfeltáró utak megépültek, sőt kisebb területek feltárását szolgáló gyűjtőutak is épültek.

Volt olyan is – bár ezt minden ellenőrzési vonal keményen büntette, - hogy fahasználati általános költség terhére épültek meg utak, főként földutak a homokos területeken. A homok talajú erdőkben csupán gréder költség és néhány lefolyástalan lap vízelvezetésének megoldása elfogadható utakat eredményezett. Sajnos ezek nem szelvényezett utak, nem kerülhettek be a hivatalos nyilvántartásokba, de léteznek és kevés gondoskodással szolgálják a szállításokat.

ÚTÉPÍTÉSI NEHÉZSÉGEK

Néhány komoly akadályról meg kell emlékezni.

A legnagyobb gondot a megépült utak erdőben vezető szakaszainak építésre alkalmas állapotba hozása volt. A fahasználat örült az útépítéseknek, hiszen az ő munkájukat segítette. A nyomvonalba eső erdő kitermelési lehetősége pedig rendkívüli fahasználatot jelentett értékes, öreg állományokban. A gond csak akkor jött meg, amikor az erdőt letermelték és a hatalmas tuskók pedig az útépítés terheként ott maradtak a vonalon. Volt olyan is, hogy nem elég szélesen termelték ki a pásztát s a fennmaradt állomány akadályozta a munkát.

A gondok enyhítésére folytattunk kísérleteket a tuskórobbantásos fakitermelésre. Az álló fákat robbantottuk ki tuskóval együtt és azután következett a felkészítés.

A tókaji erdőben végzett robbantási kísérlet nem hozott rossz eredményeket, azonban valahogy mégsem vált gyakorlattá, így maradtunk amellett, hogy a tuskókat robbantottuk.

Próbáltunk tolólemezzel is tuskókiszedést, de a tolólemezes vezérgépeinket sajnáltuk erre a célra igénybevenni, mert a gép sokszor meghibásodott s így nem tudta eredeti feladatás teljesíteni.

A tuskórobbantásra való felkészülés elég sok feladatot adott. A robbanóanyag beszerzése nem jelentett különös gondot, annál inkább a szállítása és tárolása, amire nagyon szigorú szabályok voltak érvényben. Robbantómestert Pécs és Komló közelsége miatt tudtunk alkalmazni. A robbantások időbérben indultak, de ez nem bizonyult gazdaságosnak, mert a robbantómesternek ezer egy indoka támadt intenzitása csökkentésére és annak megmagyarázására. Volt időszak, amikor Kaposvárhoz aránylag közel dolgozott és a robbantások behallatszottak az irodába. El nem tudta képzelni a mester, hogy honnan tudtam meg, hogy 12 robbantást hajtott végre csak nyolc órai munkaidő alatt.

Lett más bűne is a robbantómesternek. Egyik reggel, amikor ellenőrzésre Ropolyba érkeztünk észrevettük, hogy a vadászház felöl füst gomolyog. Amikor közelebb értünk már biztos volt, hogy a vadászházból tör elő a füst. Várható volt, hogy rövidesen lángra lobban az épület. Összekiabáltuk az útépítő embereket és mivel a környék legmagasabb pontján víz nem volt, némi helyi homokkal és oda szállított talajjal kezdtük az oltást. Az épületben üzemelő magpergető volt a tűz keletkezésének oka és helye, ami köztudott, sok deszkacserény és kipergetett száraz toboz miatt nagyon tűzveszélyes volt.

Megfeszített munkával sikerült a tüzet eloltani. Oltás közben viharzott belém a tény, hogy a magpergető alatt lévő pincében tároltuk a robbanóanyagot. Mi lesz, ha a melegtől felrobban, miközben embereink a tűzoltásban szorgoskodnak. Nehéz perceket éltem át. Végülis a tűzoltás után megnyugtattak, hogy a paxit csak elektromos szikrára robban.

A tüzet a robbantómester okozta, aki a magpergetőben lévő tűzhelyen szalonnát sütött. A tüzet nem oltotta el amikor eltávozott az épületből. Eltávozott viszont cégünktől és az új robbantómester már teljesítménybérben végezte hasznos munkáját.

Sajnos a kastélyt 15 év múlva utolérte a végzete. Télen éjjel kigyulladt és a négy fal kivételével porig égett, ennek már semmi köze nem volt az útépítéshez.

Tuskórobbantással való kitermelésre váró fák

A tuskóval együtt kitermelt fa a robbantás pillanatában

Az erdei útépítés sok, mindenki által ismert nehézségéről nem érdemes írni, azonban néhány tipikus esetre érdemes rávilágítani.

Már céloztam rá, hogy a tömörítés nem megfelelő volta milyen nehézségeket okoz. Eleinte, amikor eszközeink hiányosak voltak, magyarázhatóvá vált a nem kellő tömörítés, de sajnos ez a jelenség sokáig zavart akkor is, amikor már minden korszerű eszköz rendelkezésre állt a jó kivitelezéshez.

Ennek oka sok tényezőből tevődött össze. Kétségtelen, hogy a dózeres, aki teljesítménybérben dolgozott és keresni akart, nem igen várta meg, hogy rétegenként tömörítsék a betolt földet. Közben elég gyakran a laza föld meg is ázott s azután kezdték a legfelső réteget tömöríteni. Ez csak rontott a helyzeten az útalap gyűrődött, gumizott, a talajcsere sokszor elkerülhetetlen lett. Ha pedig a talajcsere elmaradt, a burkolat romlása következett be. Persze sokszor beleját-

szott a kellő tömörítés elmaradásába az is, hogy a tömörítőgép elromlott, vagy a művezető nem követelte meg a tömörítést.

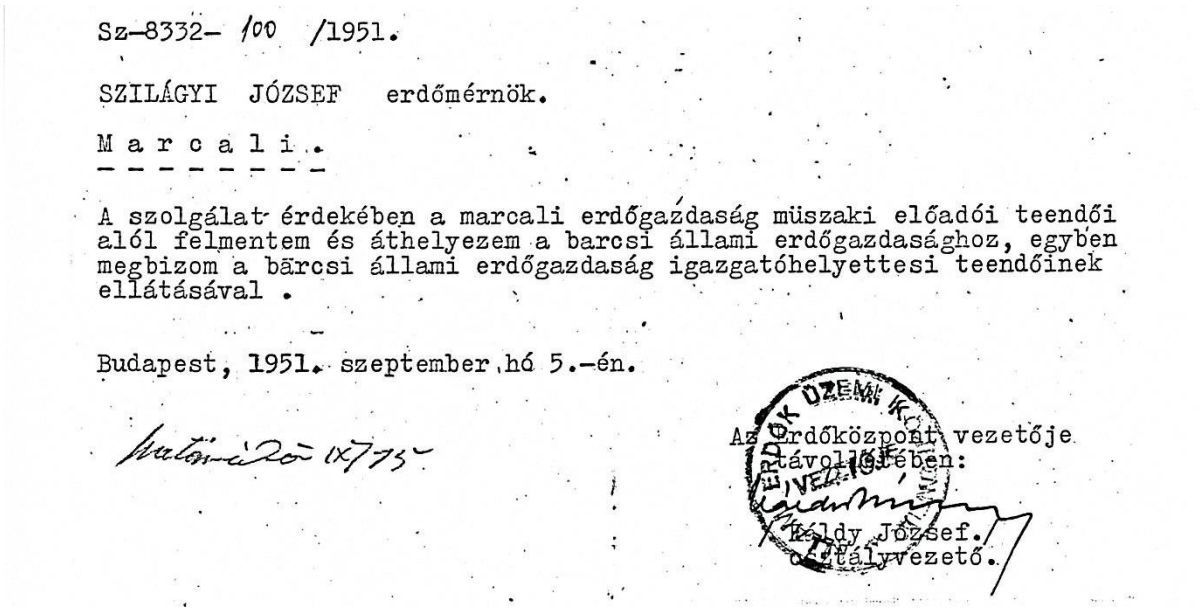
Hasonló gondok keletkeztek a nagyobb töltéseken, ahol utólag behordott földdel hizlalták a töltést, tömörítés szinte lehetetlen volt, a töltések megcsúsztak.

Elég gyakran tapasztalhattuk, hogy a dózeres nem tartotta be a terv előírásait. Ha nem sikerült ezt észrevenni, korrigálni, igen élesen kitűnt a hiba a magassági vonalvezetésben. A dózermunka gondatlansága mutatkozott sok helyen, ahol a földhiányt nem beszállított földdel egyenlítették ki, hanem a szelvény közelében nyitott anyagárokból, ami csak akkor tűnt el, amikor az erdő jótékony hatással benőtte a sebhelyet.

Már érintettem a biumenszórás nehézségeit. Igen sok baj származott abból, hogy ha nem időben érkezett a bitumen, nem volt kellően meleg, csíkosan szórt a szórófej, hibás lett a zárás. Ezeket a hibákat nehezen lehetett pótlólag kijavítani és így későbbi hibák forrásává váltak. Ezeket a nem megfelelő felkészültség, a gondos munka hiánya és a gépek nem megfelelő állapot okozta. Ezért is tértünk rá arra, hogy az ipar kellő felkészültségét igénybevegyük és bérmunkában végeztettük a bitumenes munkákat. Lehet, hogy talán drágábban dolgozott az idegen kivitelező, de az utak állékonysága szempontjából feltétlenül jobb megoldás volt az, mint a saját apparátus fenntartása.

AZ ERDŐFELTÁRÁS ÉS A FAIPAR KAPCSOLATA

1970-ben az erdőgazdaságok – ki tudja hányadik – legmegrázóbb átszervezését értük meg. Az akkor működő két somogyi erdőgazdaságot és a Délmagyarországi Fűrészek Barcs egyesítették s megalakult a Somogyi Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság Kaposváron. Az összevonást azzal indokolták, hogy a faiparral közösen lehet az erdőgazdaságokat a legrentábilisabban működtetni. Ennek érdekében Zamárdiból és Barcsról helyeztek Kaposvárra vezető és beosztott szakembereket és adminisztratív dolgozókat. Ez az érintett családok körében nagy megrázkódtatást eredményezett, nem beszélve arról, hogy milyen fáradtságos volt az érintetteknek naponta munkahelyre és vissza utazni.



Sz–8332– 100 /1951.

SZILÁGYI JÓZSEF erdőmérnök.

M a r c a l i .

A szolgálat érdekében a marcali erdőgazdaság müszaki előadói teendői alól felmentem és áthelyezem a barcsi állami erdőgazdasághoz, egyben megbizom a barcsi állami erdőgazdaság igazgatóhelyettesi teendőinek ellátásával .

Budapest, 1951. szeptember hó 5.-én.

Az Erdőközpont vezetője
távollétében:
Káldy József.
osztályvezető.

Ez a papír majdnem más irányba terelte életemet. Valahogy ösztönösen a műszaki irány felé vonzódtam és végül ezt elutasítottam.

Ez az átszervezés a gazdasági életre is nagy hatással volt, közte az erőfeltárásra is, ahol negatív eredményeket hozott. Tulajdonképpen az egész átszervezés a faipar megmentése érdekében történt és ez a gazdaság műszaki vonalának is faiparcentrikussá tette munkáját. Rengeteg fejlesztési elképzelés megvalósulása elvonta a szakembereket a megszokott munkától, és az erdőfeltárásra rendelkezésre álló állami támogatásból nem kevés áramlott burkolt, vagy nyílt formában faipari célokra. Ez is egy hőskorszakká alakult, de a faipari fejlesztések hőskorává, igen kevés figyelmet tudtunk az erdőfeltárás dolgaira fordítani.

Ebben az időszakban az Erdőterv tervezési tevékenysége is visszaszorult. Elkezdtük a saját rezsiben való tervezést jó eredménnyel. Igaz, ehhez létszám is kellett, amit sikerült biztosítani jól felkészült fiatal kollégákkal. Ekkor volt pályafutásom alatt a legütőképesebb a műszaki vonal, amely 14 főből állt. Három csoport alakult, fejlesztési, építési és gépesítési csoport. Az osztályon belül volt erdő- , faipari-, gépész- és villamosmérnök, szaktechnikusok beruházási szakemberek és az ehhez szükséges adminisztráció. A munkák lendületesen, jól mentek, mert a munkatársak mind megfelelőek és hivatástudattal dolgozók voltak.

S most 1997-ben, visszatekintve az akkori fejlesztésekre, a befektetett összegekre, a sok-sok munkára, mintha beigazolódott volna, hogy felesleges volt a faiparra annyit dolgozni. Ugyanis nem először a faipar levált az erdőgazdálkodásról, szétszóródott, vitte magával a sok-sok milliót, utakat, térburkolatokat s most megint egy lábon kényszerül önmagát megtalálni az erdőgazdaság a most kialakult bizonytalanságban.

SZÉLSŐSÉGES KÖRÜLMÉNYEK, KUDARCOK

Ezektől, az akkor szolgálatba lépő erdőmérnökök közül egyiknek sem volt mentes az élete.

Csak pár esetet emelek ki.

Érdektelen volna, amit leírok erdőfeltárási szempontból, bár ha az bekövetkezik, amit Sopronban első napon átéltem, most nem tudnék erdőfeltárási tapasztalataimról számot adni.

Történt ugyanis az, hogy egy nappal később jelentkeztem beiratkozásra Sopronban. Majdnem belémhasított a Rektor úr szava, aki érces hangon közölte velem: elkésett, már nem tud beírni. Tántorogva mentem ki s igazán nem tudtam mit tegyek ebben a sorsfordító időben. Ebédelni a menzára kísértek el ismerőseim s ott látták az idősebb firmák, hogy valami nagy bánat ért. Kifaggattak és én szívesen panaszoltam el dr. Tárczy Hornoch Antal rektor úr döntését. Összesúgtak az öregebbek és az alábbiakat tanácsolták? Balek, menj el Modrovich professzor úrhoz. Ő az erdészeti kar dékánja és panaszold el bánatod. De mondókádat úgy kezdd, hogy ezen már úgysem lehet segíteni. Modrovich professzor úr még aznap délután fogadott s előadtam mondókámat úgy, ahogy azt az öregebbek tanácsolták. Felpattant a kistermetű professzorunk s mintegy tőlem kérdezte, mi az, hogy ezen már nem lehet segíteni? Kapta a telefont és kemény hangon reklamált. Később már olyan emelt hangon ment a telefonban a tárgyalás, hagy azt én már magamban kiabálásnak is minősítettem. Állatam és vártam sorsom jobbrafordulását s kezdtem reménykedni. Végülis egy erélyes mozdulattal a telefon a helyére került és elhangzott a szózat: „Menjen iratkozni!” Még talán köszönetemet is elfelejtettem elrebegni, vágtattam a rektori hivatalba. Mondanom sem kell, hogy a rektor úr nagy lelkesedéssel nem igen fogadott, csak annyit kérdezett ki volt az a gazember, aki magát Modrovicshoz küldte. „Nem ismerem őket, öregebb firmák segítettek,” mondtam és így lettem erdőmérnök.

Munkám kezdetén volt egy pár említésre méltó nehézség, kettő mindjárt az elején az Állami Ellenőrző Központ emberével.

Magasépítéssel foglalkoztam a MÁLLERD Erdőigazgatóság műszaki osztályán s azt a megbízást kaptam, hogy négy elhagyott istállót úgy rendbe kell hozni, hogy abban ősszel növendékborjakat lehessen telepíteni. Született ugyanis egy olyan határozat, hogy az erdőgazdálkodásnak 10 ezer db szarvasmarhaborjú részére alkalmas istállókat kell létrehozniuk. Három istállóval sikerült is megbirkóznom, a negyedik, a kéthelyi nem készült el, mert nem érkezett meg a padláshoz a fenyőfűrészárú, amit szabályosan megigényeltünk, időben. A borjak viszont megérkeztek, a hideg is és nem sokkal utána az Á.É.K. emberi is. Csak azért nem vittek el, mert bebizonyítottam, hogy igénylésünk ellenére a fenyőfűrészárú nem érkezett meg.

Volt konfliktusom az Erdőközpont személyzeti osztályával is indulásom elején, ugyanis onnan kaptam meg a kinevezésemet a Ladi Erdőgazdasághoz, igazgatóhelyettesnek. Kezdő fiatal, de józan ésszel nem fogadtam el az állást, levélben mindenféle indokot felhoztam, csakhogy műszaki vonalon maradhassak. Jött egy meggyőzni akaró levél, de én kitartottam s így maradtam meg műszaki vonalon. Ez a fegyelemsértés végig elkísért szolgálatom idején, mert gondolom vastagon beírták káderlapomra a parancsmegtagadást.

Később már – Erdőépítő korában – megint az Á. É. K. embereivel hozott össze a véletlen. Bátaszéki építésvezetőségre utaztam műszaki átadásra. Előtte Mirk István építésvezetővel beszélgettem irodájában, amikor bekopogott két marcona alak. Leigazolták magukat és közölték, hogy az Állami Ellenőrzési Központtól jöttek, bérvizsgálatra. Egyikük nyomaték kedvéért kulccsal be is zárta az ajtót és közölte, amennyiben súlyos visszaéléseket tapasztalnak, az építésvezetőt az elkövetésért, engem pedig az ellenőrzés elmulasztása miatt vár a kocsijuk. Hozzá kell tennem, hogy Mirk István bohém ember volt és biztosra vettem, hogy súlyos hibákat fognak találni az ellenőrök, órákig nyálazták a bizonylatokat. Később Mirk István szemében hamiskás mosoly jelent meg, ami némi megnyugvással töltött el.

Az ellenőrök végülis azt jegyzőkönyvezték, hogy a normaelszámolások szabályosak, a pótlékolás az erdei körülmények miatt indokolt. Az ellenőrök eltávozása után derült ki a sváb adminisztrátor agyafúrtsága, aki valóban a fennálló rendelkezések szerint számolta el a norma szerinti kereseteket, de utána erdőben végzett munka pótlékolásaként annyit tett a keresetekhez, amennyi kellett. A szűk látókörű ellenőrök ezt már nem tudták mérlegelni és nem róhatták fel súlyos visszaélésnek.

Így felszabadultan indultunk eredeti célunk felé, egy erdei vasútműszaki átadására. Egy óás bolyongás után sem akart előkerülni az objektum, amikor barátom töredelmesen bevallotta, hogy még nem járt a helyszínen. A művezetője nem érkezett meg. akinek el kellett volna vezetni bennünket a helyszínre. Visszafordultunk, amit nem is bántam, mert igen közel jártunk a jugoszláv határhoz, amit átlépni akkor igen kockázatos lett volna. Azért szóban megeskettem az építésvezetőt, hagy a vasút elkészült.

Aztán voltak olyan események is, amelyek akkor azoknak, akik végezték, fontos feladatot jelentett. Körzeti építésvezető koromban az iharosberényi és a nagyatádi erdőgazdaságok voltak munkaterületeim, ahol magasépítés, kevés erdei vasút felújítási munka volt feladatom. Annak rendje-módja szerint megigényeltem a Csepel 125-ös motorkerékpárt a gépteleptől, s ha úgy akarta a motorkerékpár, el is jutottam a munkahelyeimre. Így robogtam be Iharosberénybe, ahol az igazgatónál le kellett jelentkeznem. Az igazgató nyáron is báránybőrbéléses

sapkában fogadott irodájában és végigkérdezte miért jöttem, hova megyek, mit fogok ott csinálni. Utólag tudtam meg, hogy délután befogatott a futókocsiba és nem átallott minden helyre elkocsikázni, amelyeket megjelöltem. Ott végigszaglászta ott voltam-e, mit intéztem, kellően elvégeztem – e a munkámat. Tapasztalatait még aznap leadta telefonon Kaposvárra a személyzeti vonalnak. Így tájékoztatták a központiakat arról, hogy mint dolgozik a fiatal erőmérnök. Pedig ha tudták volna, hogy majdnem a veséim mentek tönkre abban a jó kátyús, makadám burkolatú közúti motorozásban

Korszerű személyszállító a 125-ös Csepel

A korszerű személyszállító eszköz útra kész

Kudarcom is volt sok, csak egyet-kettő elevenítek fel. Első szakmai csalódásomat akkor éltem át, amikor végre sikeresen alkalmaztuk a meszes stabilizációs útépítést. Eleinte csak papír vékony alapú utakat építettünk, nem megfelelő zárással és ezek az utak a kíméletlen forgalom alatt több helyen megrongálódtak. A Csurgónagymarton-ágneslaki úton a burkolat szintén végig megbomlott. Víz érte az alapot és ezt a meszes alap nehezen viseli el. Jöttek a suttogások: „na, ilyet tudtak csak építeni?” S bizony egy kicsit megtorpantam. Miért nem építettünk

Még 1957.ben sem volt ritka a futókocsi

háromszor olyan biztonságos alapokat? Miért vállalja az ember az anyagi, erkölcsi kockázatot? Azért, hogy minél több gép szolgálhassa a korszerű gépjárműfuvarozást. Nagy odafigyeléssel kijavítottuk a hibákat, megerősítettük a felső zárást és az utak romlása megállt. Társerdőgazdaságok is alkalmazták ezt az építési módot, onnan is kedvező jelzések érkeztek, s miután nálunk is stabilizálódott a helyzet, megnyugodtam. Folytattuk nagy volumenben a megkezdett újítási folyamatot. Még a nagy építőipar is elhozta szakembereit tapasztalatcserére, 1967 évben. Nálunk tartotta külső gyűlését a Közlekedéstudományi Egyesület és elismerően nyilatkoztak a látottakról.

Volt egy másik kellemetlen élményem is, amit érdemes felemlíteni. Az Erdészeti Egyesület Sopronban tartotta jubileumi közgyűlését, amelyikre én is hivatalos voltam, mert a városháza dísztermében kellett volna átvennem kitüntetést. Sajnos, amikor nevemet olvasták, néma csend honolt s az hangzott el: „nincs itt!” Ez azon egyszerű oknál fogva történt, hogy a gyűlés napján tíz órakor kaptam kézhez a meghívót, amikor a vándorgyűlés már javában folyt, ugyanis a meghívómat az erőgazdasághoz küldték és ott kideríthetetlen oknál fogva valahogy elfeküdt. Este már ott voltam a vacsorán és győztem késésem okát magyarázni.

Ezeket csak azért írtam le, hogy bizonyítsam mennyi mindennek ki van téve az ember, ha dolgozik. Szerencsére több volt a jó, mint a kellemetlen.

EGYÜTTMŰKÖDÉS

Ahhoz, hogy zökkenőmentesen lehessen erdőfeltárási munkákat beiktatni, utakat, vasutakat megépíteni és üzemelésre átadni, nagyon sok emberrel, hivatallal, intézménnyel, hatósággal kellett együttműködni.

Elsősorban a mindenkori vezetőséggel. Ebben a vonatkozásban jó érzéssel írhatom le, hogy az együttműködés szinte zavartalan volt. Nem is emlékszem olyan eseményre, ami gátolta volna munkánkat. Az elején volt olyan hang, hogy minek nekünk drága utakat építeni, veszünk tíz Sztalinyecet és meg van oldva minden gondunk. Csak amikor a simonfai tetőn a Sztalinyec egy pótkocsival úgy elsüllyedt a híg, folyós sárban, hogy szovjet tanknak kellett kihúzni a

szerelvényt, változott a szemlélet. Persze a vezetőségnek is elsőrendű érdekeke volt, hogy minél több időjárásbiztos út épüljön, hiszen eredményes munkájuk nagyban függött attól, hogy a kitermelt faanyagokat romlás nélkül időre ki tudják szállítani és a vevő felé eladni. Kevésbé találkozott már az érdekazonosság a megépített, használatra átadott utak kíméletes üzemeltetése vonatkozásában. Az erdészetek – sokszor érthető, bár logikusan nem magyarázható okok miatt – alig várták, hogy használhassák az utat, csak azért kelletett velük harcolni saját érdekükben, hogy a frissen megépített, elég szerény burkolattal ellátott utakat kíméletesen használják. Azt hiszem, ez az akkori időben országos jelenség volt.

Eléggé negatívba fordult együttműködésünk a kivitelezést végzőkkel. A hibákat kötelességünk volt feltárni, hiszen a műszaki ellenőr a műszaki osztályhoz tartozott. Jelzéseit, észrevételeit rendre leadta az észlelt hibákról. Igyekeztünk közösen kijavíttatni azokat, elejét venni a rossz kivitelezésnek, de sokszor nem járt kellő eredménnyel.

Jobb volt az együttműködés az erdőgazdaságon belül az egyes érintett osztályokkal, így elsősorban a fahasználattal. Ahogy tudtak segítettek hiszen közös volt az érdekünk. Néha a pászta kitermelések, a pászta letakarítása körül akadtak megbeszélnivalóink, de ezeket sikerült rendre megoldani. De jó volt kapcsolatunk a pénzügyi vonallal is a folyósítások, állóeszközbesorolások terén.

Házon kívül kivel volt kapcsolatunk?

Elsősorban a főhatóság műszaki vonalával, ahol is az állami támogatási kérelmünket elbírálták, építendő utakra az építési engedélyt kiadták. Itt feltétlenül Bogár István és Haják Gyula kollégákat kell kiemelnem, akik minden esetben a lehető leggyorsabban engedték útjára útjaink építésével kapcsolatos elképzeléseinket. Idejüktől függően beiktatott helyszíni ellenőrzéseik során tanácsaik mindig pozitív eredményeket hoztak és megnyugvást abba a vonatkozásban, hogy jó úton haladunk.

Bár nem tartozott a főhatósághoz, de onnan kapta a fizetését és megbízását Karner Kálmán kolléga, aki a Lipótfa-dennai útépítés műszaki ellenőre lett. Hetente ideutazott, együtt jártuk be az épülő útszakaszokat, közreműködése nagy segítség volt számunkra.

Főhatóságunk dr. Balassa Gyula idején még arra is gondolt, hogy egy-egy szűk határidőre szabott munka sikeres elvégzése után munkánkért jutalmat biztosítson.

Más hatóságokkal is jó volt az együttműködés. Itt elsősorban a Közúti Igazgatóságot kell kiemelnem, valamint a Közúti Építő Vállalatot, bár ők nem hatóságként, de mindig segítettek, ha rászorultunk. Kiemelendő a bitumenes munkáink időben és jó minőségben való elvégzése. Egy példával illusztrálom, milyen volt a kapcsolatunk. Takács László igazgatóm közölte szeptember elején, hogy 50 millió forint áll rendelkezésünkre. Ebből főbb útvonalainkon aszfaltszőnyegborítást kell készíttetnünk. 50 millió forint akkor jelentős összeg volt, legfeljebb elköltése látszott szeptemberben egy kicsit nehéznek. Gyors megkeresés a Közútiakhoz, akik vállalták a munkát. A szerződésen még meg sem száradt a tinta, megindult a jól felkészült ipar és két hét alatt befejeződött jó minőségben a munka. Volt olyan eset is, hogy mire műszaki ellenőrünk a helyszínre kiérkezett, a munkálatokat már be is fejezték. Igen jelentős injekció volt kopott burkolatú útjainknak ez a sok évre kiható állagmegóvó beavatkozás.

- 52 -

ORSZÁGOS ERDÉSZETI FŐIGAZGATÓSÁG
VEZETŐJE

36/Kit/1962.

Szilágyi József Elvtárs,
müszaki csoportvezető
KAPOSVÁR
Délsomogyi Állami Erdőgazdaság

A Somogyszob-Küvölgyi utépités határidő előtt történt átadása érdekében végzett eredményes munkája elismeréséül

600,- Ft.

pénzjutalomban részesitem.

Budapest, 1962. augusztus hó 27.

/:Dr.Balassa Gyula:/

Dr Balassa Gyula idejében – aki a legkorszerűbb vezetője volt az erdészeti vonalnak – sok kiemelt feladatot kaptunk. Igaz, ha azt határidőre végrehajtottuk, az anyagi elismerés nem maradt el.

Ez az útépítés az utolsó órára lett kész, de még a padkát is lesepertük a helyszínen gyártott ágseprűvel, amit egy Zetor-Super húzott végig az úton többször és igen jó külsőt kölcsönzött az útnak.

Mindennemű erdőfeltárási kérdésben igen jó volt a kapcsolatunk az Erdőgazdasági Tervező Irodával. Megfelelő határidőn belül jó terveket szolgáltattak. Kívánságra bármikor művezetést tartottak, a helyszínen tisztázhattuk az esetlegesen felmerülő kérdéseket.

Ugyanígy ki kell emelnem együttműködésünket az Erdészeti és Faipari Egyetemmel. Dr. Herpay Imre stabilizációs munkáinkat menet közben laboratóriumi vizsgálatokkal és helyszíni tanácsokkal segítette hatékonyan. De rajta kívül bárkihez fordultunk segítségért, mindenkitől segírséget kaptunk.

Még dr. Nagy Károly adjunktus úrnál is kopogtattunk, akivel 1945. április 1-én keveredtünk jó barátságba. A nehéz napokat az egyetem növénytani alagsorában vészeltük át, s amikor az oroszok bejöttek, mentem ki a szobából és a küszöbről valaki legurult. Ő volt az, ott aludt. Ilyen ismeretség után bátran mertem vele az alábbi kis ugratást megkockáztatni. Igen beugrató külsejű kohósalak darabot gyűjtöttem be az útépítésnél, becsomagoltattam és elküldtem dr. Nagy Károly adjunktus úrnak azzal a kéréssel, hogy szíveskedjen az ásványt meghatározni. Sokáig nem kaptam választ, már azt hittem megharagudott, amikor egy személyes találkozá-

sunkkor hátbaütött és közölte: „gondolhattam volna, hogy te vagy az a gazember, aki a kohósalakmintát küldte.”

Egyébként az Egyetemmel később is szoros kapcsolat alakult ki a Somogyi Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaságnak, ugyanis az útépítések terveit dr. Rácz József és dr. Kosztka Miklós készítették. Dr. Kosztka Miklós összes meglévő utunk állapotfelvételét is elkészítette és a feltárási alaptervhez hasonlóan évekre előre prognosztizálta az útkarbantartási munkák szükségességét.

Jó volt együttműködnünk a T.Sz.-ekkel és más erdőgazdálkodó szervezetekkel is.

Együttműködésünk az állami támogatást folyósító bankokkal – előbb Fejlesztési Bank, majd Nemzeti Bank – is. Szigorúan, de következetesen és elfogultság nélkül ellenőrizték a rendeletek betartását, de segítettek is sokat apró-cseprő gondjaink megoldásában.

NÉHÁNY ÉRDEKESSÉG

A Szentbalázs-nádasdi út tervezésénél – mint Erdőterves munkánál – szerződéses kötelezettségünk volt figuránsról gondoskodni. Mondanom sem kell, hogy ezen munkára – időbéres besorolás – dolgozókat találni, elég nehéz volt. Sikerült egy jóval hatvan év feletti barnabőrűt és két fiatalt munkába állítani. Éppen a tervezőket látogattuk meg a helyszínen, amikoris egy eléggé benőtt bozótos, itt-ott fás területen folyt a tervezés. Útba esett egy vastagabb, 10-15 cm átmérőjű fa is. Megállt a tudomány, mert csak fejsze volt a helyszínen. Hosszas tanakodás után előállt az öreg, hogy fogadjunk, ő kivágja fejszével, egy suhintásra a fát, de azért 5 liter bor jár neki. Elfogadtuk ajánlatát. Egy pillanat alatt, egy suhintással a fa kivágva feküdt a földön s az öreg diadalmas arccal kérte a pénzt. Fel sem ocsúdtunk a csodálkozástól, már ott is termett a demizsonnal és egy jó nagyot húzott a borból. Láthatott valamit arcunkon, mert odajött, megkínált bennünket és hamiskásan megjegyezte: „maguknak is jár belőle, hiszen csak hárs volt, amit kivágtam”.

Egy Erdőtervvel kapcsolatos másik megörökítésre érdemes esemény volt az, amikor az alábbi táviratot kaptuk: „A szentbalázsi MÁV rakodó tervezéséhez kérünk három segédmunkást és egy tutajt.” Valóban kellett a tutaj, mert a rakodó területébe beleesett egy több száz négyzetméteres lefolyástalan megrekedt vízfelület, amit tutaj nélkül nem lehetett szintezni.

Lett munkás is, tutaj is, rakodó is.

Egy másik érdekes távirat szintén az Erdőtervtől: „Holnap Bakó és Pribék érkeznek”. Félve kérdezték a távirat átnyújtásakor, kik ezek? Hát az egyik Bakó Gyula volt, Az Erdőterv akkori igazgatója, aki a Lipótfa-kardosfai útépítésnél a nyomvonalba eső házak kisajátítási terveit készítette s magával hozta Pribék Gyulát kataszteri szakértőként. Megnyugtattam a távirat átadóját, hogy sem akasztás, sem vérengzés nem lesz, ezek derék, becsületes dolgozók, csak egybeesett különleges nevük.

Másnap szervezett szarvasbőgésre mentünk a ropolyi vadászházhoz. A központ dolgozói kérték ezt, akiknek nem volt lehetőségük máskülönben részt venni ezen a szeptemberi ritkaságon. Megszerveződött a kirándulás, teherautón Roplyba érkezett a társaság. Ott lakott Pribék barátunk is és bekapcsolódott a vidám társaságba mert egy kis eszem-iszomra is jó alkalom adódott a kirándulás kapcsán. Már elég jó hangulat kezdett kialakulni, amikor a szervezők nagy csendre és figyelemösszpontosításra hívták fel a figyelmet. Mélységes csend lett s valaki

felhívta a figyelmet: „Bőg a bika!” S ebben a pillanatban a völgy felöl felharsant az alkalmi énekes hangja: „Vágyom egy nő után…” A nagy nevetést és a csalódást borba kellett fojtani és amikor a hazaindulás jelszava végigzúgott a tájon, többeket úgy kellett előkeríteni a bokrok mélyéről hol alélt, hol zilált állapotban. Másnap megköszönte vendégünk, hogy velünk lehetett.

.

A ropolyi tornácos vadászház

Házon belül is történtek érdekes dolgok. Az egyik útépítésnél, mivel stabilizációs alap készült és még nem kapott zárást, útőrt kellett alkalmazni, nehogy illetéktelenek az alapot tönkre tegyék. Kioktattam a derék útőrt, hogy ezen a szakaszon senki sem járhat sem járművel, sem gyalog. még vissza is kérdezetem: „Megértette?” igen, felelte. Másnap arra jártam és megnéztem nem történt-e baj az úton. Jött ám felém az útőr és közölte velem, az úton nem közlekedhet senki, még maga sem. Sietve távoztam más útvonalon, de mgnyugodtam, az útőr jól ellátja a feladatát.

Roply környéke mát több ízben szerepelt mondókámban, ugyanis régen ez volt az egyetlen hely, ahova érdemesebb vendégeket el lehetett szállásolni. Miután ott folytak útépítési munkák, főhatósági vendégeinkkel Roplyban éjszakáztunk. A beszélgetés és a tarokk-parti akkor ért véget a tornácon, amikor a szemben lévő dugáskuti erdőket a felkelőnap sugarai kezdték sejtelmesen megvilágítani. Rövidre sikerült pihenőnk, pedig spalettával ellátott ablakok tartós alvást tudtak volna biztosítani. Reggel a munkára érkező dolgozókat a művezető arra figyelmeztette, csendesen dolgozzanak, mert a vendégek még alszanak. Ezután sietve felkeltünk és megjelentünk a dolgozók között.

ÖSSZEGEZÉS

Összegezésül azt lehet mondani, hogy Somogy megyében is, mint mindenhol az országban, az erdei vasutak szerepét fokozatosan az utak vették át. Amíg 1945-ben 164 km erdei vasút szolgálta az erdők feltárását, addig ma már csak a Mesztegnyő-kaki és a Szenta-kaszói erdei vasút maradt fenn, szinte kizárólag turisztikai céllal személyszállításokat végeznek. Ellenben meg-

épült 210 km időjárásbiztos út, amihez még hozzávetjük a kaszói erdőkben lévő cca. 50 km aszfaltburkolatú erdei utakat is.

A 210 km erdei feltáróútból 36 km meszes, 3 km cementstabilizációval épült, 4 km kapott kohósalakalapot és 2 km hosszú vasbeton-szalagút, ami azt jelenti, hogy 45 km út épült költségcsökkentő útburkolattal. (Ezek az adatok 1997. dec. 31-ig nyilvántartásba vett utakra vonatkoznak.)

Ez az úthálózat megteremtette az összefüggő erőtömbök főfeltáró hálózatát, bár épült jó pár gyűjtőút is. Ezeknek további sűrítése lesz a jövő feladata.

Feladatként kívánkozik még a jövőben a főként homok-talajon létrejött, illetve megépítendő földutak időjárásbiztossá tétele a vizes szakaszok burkolásával és a többi útszakasz állandó karbantartásával. Így ezeket az utakat szelvényezni lehetne és leltárbavételük után lényegesen megjavulhat az erőgazdaság feltárási mutatója, ami jelenleg éppen az adottságok miatt igen alacsony még.

Bízva abban, hogy az állami támogatás rendszere és egyéb források felkutatása újra mozgató erővé válhat, megteremtődik egy újabb korszak az erdei útépítések és karbantartások vonatkozásában és a XXI-ik században is folytatódik és jó eredményeket ér el az utánunk következő generáció is.

ZÁRSZÓ

Ennyit tudtam a múltból, Somogy megye erdőfeltárásáról összehozni.

Remélem, néha személyes elfogultság és az anekdotázástól sem mentes írás a téma komolyságán nem rontott.

Bízom benne, hogy amit közreadni óhajtottam, megmarad az utókornak, mint az erdészettörténelem egy kis hányada, az erdőfeltárás történéseinek egy megyére eső, általam ismert és megélt részlete.

Ha sikerült írásommal másokat is hasonlóra bíztatni, akkor talán el fog készülni egy nagy, önálló egész, országos vonatkozásban is. Kívánom, hogy minél több adat, eseményrögzítés lásson napvilágot ebben a tárgykörben, amelyik valóban fontos összetevője volt az elmúlt 50 év erdőgazdasági eseményeinek.

Ezeket a munkákat jobbára csak azok tudják közreadni, akik átélő, szenvedő és tényleges résztvevői voltak az elmúlt éveknek.

Fogadja ezt a rövid munkát mindenki, aki olvassa az erdőfeltárás iránt elkötelezett szerző hagyatékaként.

UTÓSZÓ
amelyben Szilágyi József okleveles erdőmérnök iránti tiszteletemet fejezem ki

Szakmai életemet 1968-ban kezdtem meg az .5 sz. Kaposvári erdőrendezőségen, ahol egy kiváló emberi és szakmai közösségben szerezhettem meg életre szóló szakmai tapasztalataimat. 1971-ben egészségi okok miatt tanácsolták, hogy változtassak munkakört. Mivel az erdőmérnöki hivatás műszaki oldala – és benne az erdészeti útépítés – állt érdeklődésem középpotjában. Felkerestem a SEFAG akkori Műszaki Osztályvezetőjét, Szilágyi Józsefet és kimondottan útépítéssel, erdőfeltárással összefüggő álláshely után érdeklődtem. Ő közölte, hogy sajnos a munkakört már betöltötték. Szerencsém volt, mert nem sokkal később kaptam egy meghívást az Erdészeti és Faipari Egyetem Szállítástani tanszékére tanszéki mérnöki beosztásba. A tanszéket az általam nagyon tisztelt Pankotai Gábor egyetemi tanár vezette.

Közelebbi kapcsolatba Szilágyi József bátyámmal a 1970-es évek végén kerültem, amikor az akkori tanszékvezetőnk dr. Kecskés Sándor nyitott a gyakorlat felé és Takács László vezérigazgatóval megállapodott abban, hogy az erdészeti utak tervezését a tanszék munkatársai végezhessék. Dr. Rácz József egyetemi docenssel közel 60 km erdészeti út terveit készítettük el, szoros együttműködésben Szilágyi Józseffel. Jóska bátyánk a terveket mindig jóindulatú, nyugodt kritikával tekintette át és mondta el véleményét a kivitelező szemszögéből. Szakmai fejlődésünk szempontjából ezek a munkák nagyon jelentősek voltak, mert különböző fejlesztéseinket ezen munkák közben tudtuk kipróbálni. Ekkor készült az első számítógépes tengelyszámítással, általános sokszögmenetre támaszkodó erdészeti útépítési terv, ami a kivitelezés időszakában esetenként okozott nehézséget a kivitelezőnél, de ő mindig kiállt az új rendszer mellett.

Szakmai kapcsolatunk még szorosabbá vált, amikor támogatásával megbíztak a SEFAG útfenntartási rendszerének kidolgozására. Ez adta meg azt az anyagi alapot, amely lehetővé tette annak bizonyítását, hogy a doktori és kandidátusi értekezésemben kidolgozott elméleti rendszer a gyakorlatban is megvalósítható és használható. A rendszer időtállónak bizonyult és alapja a korszerű, az informatika lehetőségeit kihasználó digitális rendszernek.

Jóska bátyám az Országos Erdészeti Egyesület Erdőfeltárási Szakosztályának meghatározó tagja volt. Az erdőfeltárás és erdészeti útépítés rendszerváltás utáni időszakában a Szakosztályban folyó eszmecserékben, vitákban mindig logikusan érvelve segítette a végső álláspontok kialakítását. Személyisége nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a szakosztályülések nyugodt légkörben folyhassanak, esti-éjszakába nyúló tarokk partikkal egybekötve.

Nagy megtiszteltetésnek tartottam, amikor nyugdíjba vonulása után egy szakosztályülésen átadta nekem az Erdőfeltárás Somogy megyében című dolgozatának egy másolt példányát. Már ekkor úgy éreztem, hogy érdemes lenne ezt a történelmi értékű visszaemlékezést olyan formára hozni, hogy azt az érdeklődők körében terjeszteni lehessen. Elhatároztam, hogy amint lehetőségem lesz rá, elkészítem a mű digitális változatát. Detrich Miklós ehhez összegyűjtötte az eredeti fényképeket, így sikerült a teljes anyagot digitális formában elkészíteni. Ezzel talán megmarad az erdőfeltárás történetének egy szelete, aminek egyben erdészettörténeti jelentősége is van.

Magam ezzel fejezem ki köszönetemet és hálámat azért a baráti együttműködésért, amivel Jóska bátyám hozzájárult szakmai és emberi fejlődésemhez.

Sopron, 2014. január 20.

Dr. Kosztka Miklós
professor emeritus