

MECSEKI ÁLLAMI ERDŐGAZDASÁG UTÉPÍTÉSÉNEK TÖRTÉNETE

Schneider Ferenc

A Mecsekhegység, illetőleg a Mecseki Erdőgazdaság erdőfeltárása történetének ismertetése előtt élesen szét kell választani a felszabadulás előtti és a felszabadulás utáni időszakot.

A felszabadulás előtti időszak:

A pécsi székeskőpatalani erdőbirtok 1927-1946 évekre szóló üzemp-tervében a következőket olvastam: "A kitermelők, illetve a vállalkozók a faanyagot tengelyen szállították el, ami jelentékeny talaj és állomány rongálódást eredményezett. Számos erdei út van, de ezek állapota igen rossz. A terep és a talaj viszonyok, az erdei utak sok helyen sziklásak és a keletkezett vizmosások következtében az utak jó része nehezen járható."

Erdei út alatt itt földutat, a tengelyen való szállítás alatt fogattal való szállítás értendő. Ez a megállapítás helyel-közzel jellemző volt az egész Mecsek hegység erdő állományaira. A különböző erdőtulajdonosok a vágások megkezdésekor földutat készítettek és megtörtént a feltárás. Ezek az utak nem trasszírozott földutak voltak, hanem terv nélküli szemre kitzűzött, a terephez legjobban simuló utak, sokszor nagy emelkedőkkel, ellenemelkedőkkel. Ezeket az utakat kézi erővel készítették. Egyenletes emelkedő, töltések és bevágások miatti földmozgatást alig végeztek, árokrendszert nem létesítettek, műtárgyakat - csak a legszükségesebb helyeken fából - készítettek. A tulajdonképpeni munka a termőtalaj leszedéséből és terepegyengetésből állott.

Anyagmozgatással, közelítéssel, szállítással probléma nem volt. Az akkori viszonyoknak megfelelően legtöbbször tő mellől, tengelyen szállították el a fuvarosok a faanyagot.

Erdőfeltárás szempontjából nagy jelentőségű volt az 1920-1930 évek között létesített a Nagymecseki körpálya Kozári-Lapis- Mecsekkapui út, a Pécs-Orfű- Abaligeti közút és a Pécs-Mánfa- Magyarszéki közút, amely az erdőfeltárás tekintetében nagy szolgálatot tett. Idősebb kollegák elmondása alapján tudjuk azt, hogy a székesegyházi uradalomnál, és a közalapítványnál foglalkoztak először tudatos erdőfeltárással a volt árpádtetői és a pécsváradi erdőgondnokok. Kolozsváry Andor és Lutonszky Ernő erdőgondnoki szolgálata alatt épült meg Árpádtetőn a 7-es út 3,7 km hosszúságban, mely feltárta a józsefházai és a koszonyai erdőket, a kőlyuki út 0,8 km és a Rábay Gyula építette lóri út 0,6 km hosszúságban. A 7-es út vonalvezetése kezdetleges még, de az út már köves út, akár csak a kőlyuki és a lóri út. Ugyancsak abban az időben készült el az Erzsébet-gödörfői út földműve, de a kövezésre sor nem került.

1939 évben építették meg a zengői ugynevezett "Somogyi" utat 4,6 km hosszúságban, amely ut nevét a kivitelezőről Somogyi Zoltánról kapta. Ez volt az első ut, amely részletes terv alapján épült 4 méteres korona szélességgel és 2,5 m kőpálya szélességgel. A kezdő szakasz kivételével vonalvezetése jó, az ut rakott alappal épült makadamszerűen. Hiánya, hogy a műszakilag szükséges uttartozékok nélkül készült el. Amikor ezt befejezték, készítették el a fodorgyöpi utat, hasonló műszaki jellemzőkkel, mint a Somogyi utat. A fodorgyöpi ut hossza 800 fm. Ehhez a két uthoz kapcsolódtak a Pécsvárad, Zengővárkony és Óbánya községhatárban fekvő erdők földesutjai.

Felszabadulás előtt tehát Mecsekhegységben ezek voltak a kövesutak. Ha km-eket összeadjuk, akkor a mai Mecseki Erdőgazdaság területén 1945 előtt 13,5 km. hosszúságu erdei köves ut volt.

2. Felszabadulás utáni időszak:

1945 év után az erdők tulajdonjogi viszonyaiban nagy változás állott be. Államosították az erdőket. Az akkor érvényben lévő 600/1945. sz. föld-reform rendelet alapján a 100 kh-nál nagyobb erdők állami tulajdonba, a 10-100 kh. közötti erdők pedig községi tulajdonba kerültek. Megkezdődött az erdők átvétele. Pécsen 1945. májusában létesült a Pécsi Erdőgazgatóság, melynek hatásköre a Baranya és Tolna megyében elterülő állami tulajdonba vett erdőkre terjedt ki. 1949-ben pedig megalakult az Erdőgazdasági Nemzeti Vállalat.

1949 évtől kezdődően az üzemtervi adatokat figyelembevéve kezdődött a mecseki erdők feltárása, persze lassu ütemben. 1949-1955 év a következő utak épültek meg:

1. Kisvaszar - Kőszvényesi ut	4,5 km hosszúságban
2. Vár völgyi ut	4,6 "
3. Szárazkut - Bánosi ut	4,5 "
4. Véménd- Istvánkunyhói ut	6,5 "
5. Hetvehely-sásvölgyi ut	4,4 "

Ezek az utak mind részletes tervezés alapján készültek már, a kőszvényesi ut kivételével, állami beruházásból és legnagyobbbrészt az akkori-ban megalakított erdőgazdasági Tervező Iroda tervei alapján. Megépítésük üzemtervi indokolással történt. A Véméndi ut 6,00 m szélességű koronával és 4 m kőpálya szélességgel, a többi ut 5 m korona- és 3 m kőpálya-szélességgel épült. A felsorolt utakat - a kőszvényesi ut kivételével a volt Erdőgazdasági Építő Vállalat pécsi Építésvezetősége építette. (Ez a vállalat 1950-ben alakult és 1955 évben szűnt meg. Nagyszertű műszaki gárdával, aparátussal és kielégítő felszereléssel végezték munkájukat és, ahogy arra az időre vissza

tudok emlékezni már virágzó vállalat volt, amikor felsőbb rendelkezésre a főhatóság a Vállalatot megszüntette, és beleolvadt az ÉM-be. Nagyon sok jó szakember és sok erő- és munkagép került az ÉM-hez. Erdészeti szemszögből nézve az intézkedés - véleményem szerint - helytelen volt.)

1955. április 1-vel alakult meg a mai Mecseki Állami Erdőgazdaság. Az erdőgazdaság megalakította a műszaki csoportját és fokozatosan áttért az építkezések saját kézből való kivitelezésére. A munkák elvégzéséhez szükséges személyi és tárgyi feltételeket az erdőgazdaság folyamatosan biztosította. Jelenleg 3 db. tolólemezrel ellátott Sz-100-as, 1 db. vontatott gréder, 1 db. 10 t-ás motoros uthenger, 1 db. gumihenger, 1 db. betonos henger, 1 db. kompresszor, 2 db. betonkeverő, 1 db. szállítószalag, 2 db. Pionár furó réselő berendezéssel, 1 db. rakodó dömpér, 2 db. billenős dömpér, 1 db. billenő gépkocsi, 1 db. bitumenszóró timsina áll rendelkezésünkre.

A Hetvehely-nyárasvölgyi ut építését még idegen vállalkozásban kezdtük meg, de az ut építésének befejezése már saját vállalkozásban történt. Ettől kezdődően minden munkát saját kézből végeztünk.

1955-től a mai napig a következő utakat építettük meg:

Hetvehely-nyárasvölgyi utat	9,1 km	hosszuságban
Véménd-istvánkunyhói ut folytatását	1,6	"
Kőtörő-Alsóköved- Nagymátéi utat:	6,8	"
Sasrét-lukafai utat	5,9	"
Mecsekjánosi-Vajdahegyi utat	7,3	"
Máza-Váraljai utat	6,8	"
Pécsvárad-várvölgyi utat	9,2	"

És most ebben az évben építjük meg a Feked-tűzkőhegyi ut 4,9 km felépítményét és a Fővölgyi ut 5,9 fm alépítményét, amelyet a jövő évben fogunk befejezni.

A fenti utak az Erdőgazdasági Tervező Iroda tervei alapján épültek, a sasréti ut terveit saját tervezésben készítettük el.

A sasréti és a kőtörő-alsókövesdi utak nemcsak, mint erdő-feltárási utak, hanem két erdészeti bekötő és vadász utjai is. Nagy jelentőséggel bír a Mecsekjánosi-vajdahegyi erdei ut, melyet 1964 évben építettünk. Nemcsak a vajdahegyi és a kisvaszari erdészkerületek erdeit tárja fel, hanem csatlakozva a köszvényesi uthoz kisvaszari erdőket is feltárja. A kisvaszari erdészettünk kimutatása alapján 1964 novembere óta több mint 40 ezer m³ faanyagot szállítottak le már ezen az uton.

Az idén megépítjük a Tűzkőhegyi utat és a fővölgyi ut alépitményét. Ez az ut 1955 évben megépített Véménd-istvánkunyhói ut folytatása és ez annyit jelent, hogy ha a Fővölgyi ut megépül, akkor a Budapest-Pécs 6-os főközlekedési ut és Véménd között a Mecseknádasd-Apátvarasd-Erdősmecske-Feked-Véménd községek határában fekvő hatalmas erdőtest - az erdőfeltárási alaptervben megtervezett hosszirányú feltáró utja valósul meg. Így a 6-os főközlekedési uttól a Véménd község előtt fekvő Trefort pusztáig egybefüggően 18,7 km erdei köves uttal fogunk rendelkezni.

Megemlítettem, de még nem beszéltem az erdőfeltárási alaptervünkről. Az Erdőgazdasági Tervező Iroda 1962 évben elkészítette a Mecsek hegység erdőfeltárási alaptervét. Az üzemtervi adatok alapulvételével rétegvonalas térképen megtervezték azokat az I. II. és III. rendű utvonalakat, rakodórendszereket, melyeket 1975 évig meg kell építeni. Erdőgazdaságunk ennek megfelelően tervszerű feltárást végez. A vágásterületeken belül ugyancsak előre megtervezett géppel (dózerekkel) ún. vágástéri földutakat építünk, így tervünk szerint a közelítési távolságot a vágásterületen belül 100-150 m-re szeretnénk lecsökkenteni.

Az utak tervei az OEF. által az erdei feltáró utak tervezése tárgyában kiadott "Utasítás az erdőgazdasági feltáró utak tervezése" irányelvei alapján készültek. Így a korona szélességet 5,00 m, a kőpályát 3,00 m, a padkát 1-1 m szélességgel építettük. Ilyen műszaki jellemzők mellett csak egyirányú forgalom bonyolítható le, egy nyomon, ami bizony az utak deformálódásához és sok kőpálya profiljának elvesztéséhez vezethet és ennek megfelelően, ahol nagy szállítások vannak az utak elhasznált képet mutatnak.

Utleltárunk szerint 80,2 km kövesutunk van és ezen utak karbantartására éves viszonylatban mintegy 1 millió forintot fordítunk. Amikor ezek az utak épültek, akkor zömmel 3,5 to súlyu tehergépkocsikkal történt a szállítás, a pályaszerkezetet ennek megfelelően választottuk ki, azóta ezeket a kocsikat folyamatosan kicseréljük és ma már zömmel 6 t súlyu gépkocsikkal történik a szállítás és így a tengelynyomása jóval nagyobb ezeknek a gépkocsiknak és az utak igénybevétele is nagyobb.

1962 évtől kezdődően erdőgazdaságunk a bitumenes utak építésére tért át. A Kőtörő-nagymátéi utnál alkalmaztunk először bitumenes felületi kezelést, a következő évben pedig áttértünk a modern zuzottkőpálya bitumenes itatásos beépítésére.

Az építési költségek jelentős csökkenése érdekében, erdőgazdaságunk is foglalkozik talajstabilizációval. A Kőtörő-nagymátéi uton vannak mechanikai és mésztalajstabilizációval elkészített szakaszaink. Az eddigi tapasztalataink szerint a mésztalajstabilizációval elkészített szakaszok kiválóan bírják a terhelést, a mechanikai stabilizációval elkészített szakasz építése nem si-

került. Jövő évtől kezdődően a sellyei és a vajszlói erdészetünk területén építendő erdei főfeltáró utak cement-stabilizációval fognak elkészülni.

Hogy az erdőgazdaságunknál lévő erdőfeltárásról vázolt helyzet teljesen legyen, meg kell emlékezni az erdei vasutainkról is.

A mai Mecseki Állami Erdőgazdaság területén 1945 előtt 36,1 km hosszúságú lóvontatású erdei vasut volt, melyek ma is üzemelnek. 1946 évben épült meg, ugyancsak a Vajszlói erdészethez tartozó csányosrői erdei vasut 5,8 km. hosszúságban.

Nagy változást jelentett ezen a területen, hogy 1949. évtől kezdődően fokozatosan áttértünk lóvontatásról gépvontatásra. Jelenleg 2 db. C.50 Diesel rendszerű és 3 db. MD 40. típusú motormozdony 24 pár 8 t és 6 pár 4 t raksúlyú kocsiállománnyal rendelkező állománnyal áll rendelkezésünkre. Mély talajú, az év egy részén víz alatt álló területéről átlagosan évente mintegy 15,000 m³ faanyagot szállítunk erdei vasutal. Mint érdekességet megemlítem, hogy az almamelléki erdei vasutunk 1962 óta korlátozott közforgalmi vasut és 8 km. hosszúságú vonalszakaszán rendszeres személyszállítás is történik. Ezt a szállítást 1966. évben üzembehelyezett 4 tengelyes 22 ülőhelyes Pullman rendszerű zárt, fűthető, villanyvilágítással ellátott személyszállító kocsival bonyolítjuk le.

Ebből a kis beszámolómból is megállapítható, hogy erdőfeltárásunk rohamos fejlődésen ment át az utóbbi időben, és ahogy azt az előbb mondtam, célunk, hogy 1975 évig erdőgazdaságunk feltárása megtörténjen.

Az utak a nagy forgalom, az időjárási tényezők (viz, fagy) és egyéb hatások következtében káros változásokat szenvednek és így folyamatos és rendszeres karbantartást igényelnek. Ezen a téren van még bőven tennivalónk. Az utak hagyományos módszerrel való karbantartása ma már lassú, nem mindig célravezető és költséges is. Ezért feladatunk, hogy ezen a téren gépesítsünk és a munkákat koncentráltan végezzük. Itt az erdészeinkre vár nagy feladat. Jövő évben megépítjük a 75 m³-es Mecsekjánosi bitumentárolót. Célunk, hogy rövid idő alatt az összes utaknál legalább a bitumenes felületi kezelést elvégezzük és a régi utakat is folyamatosan rugalmas és a terheléseket kiválóan bíró bitumenes utakká alakítsuk át.

- . . . -

Kiadja: MTESZ Orsz. Erdészeti Egyesület
 Felelős kiadó: Fekete Gyula
 Készült: 360 példányban Tsz: 68/8363
 MTESZ HNy Bp. Eng.sz.: 21968/69