

kocsi 12 előtt nem is igen érhet ide. 1 óra után azonban már kezdtünk nyugtalankodni. Közben persze elmentünk sétálni, a forrásnál pihenő albánok zenéjét és énekét hallgattuk, gyönyörködtünk a népviseletükben, bekötöttem, felsíneztem egy gyereknek az eltörött karját, de a kocsi csak nem akart megérkezni.

Jellemző az itteni állapotokra az a szegény kis törtkarú gyerek, aki ott sírdogált a tanácsháza lépcsőjén, s ha Karcsi nem veszi észre, senki sem törődött volna vele. Mi ideiglenesen bekötöttük, de orvoshoz, vagy kórházba kellett volna vinni, a tanácsházán azonban senki sem akarta vállalni a felelősséget pl. azért, hogy mi bevigyük, mert a szülei 1,5-2 óra járásra laknak ide, s nélkülük nem mernek intézkedni.

Szerencsére fél 2 tájban befutott az Iparügyi Minisztériumnak egy teherautója, amely az itt dolgozó geológusok részére hozott holmit. Hamdi közbenjárására és javaslatára ezzel hazaindultunk. Ha netán útközben találkozoznánk a GAZ-zal, majd átszállunk.

Rakodás és felkészülődés közben jött Hamdi a hírrel, hogy sikerült beszélnie Tiranával. A GAZ elromlott, majd küldenek helyette egy másikat. Mi most már megyünk vissza Tiranába.

Az adatfeldolgozás időszaka

Tirana, szeptember 8.

Szeptember 8-ával lezárult a nomád élet korszaka. Nagyon furcsa volt megint az új, városi életet megszokni. Furcsa volt a sok ember, az aszfaltút, a sok gépkocsi. Furcsa volt az is, hogy most már nem rémisztett annyira a Shën Pali – Milot-i hegyi úton való autózás. Érdekes volt megállapítani, hogy az út félelmetes hegyi szakasza az egész útnak csak kb. egyharmada volt, a második szakaszon már egyáltalán nem veszélyes.

A meredek sziklafalon cikázó szakasz végétől az út lankás dombok között levisz a völgyfenékre, a Fani Vogel és a Fani Madhe egyesüléséig. Ezután következik a Fani-k és a Mat egyesülése, majd Rubik, a gyárváros. Itt kezdődik az utolsó harmad Milotig. – Érdekes, hogy amikor ezt az utat első ízben tettük meg, az volt az érzésünk, hogy a hegyi szakasz legalább négyötöde az egész útnak, annyira újszerűen és félelmetesen hatott.

Rubik után a teherautóról átszálltunk az elénk jött GAZ-ra, amely aztán már egészen kényelmesen, 1 óra alatt beröpített bennünket Tiranába.

Itthon mesélte csak el Emil, hogy mennyi zürzavar volt a gépkocsival. Az albánok először csak hétfőre akartak új kocsit adni, akkor mozgósította Emil a követséget. Hrabetz, a nagykövet helyettese, az NDK követségtől kért kölcsön egy nagy IFA kocsit, s azzal jött ki értünk Emil, magával vitte

Bandiék élelmét is. Utóbb az albánok mégis elszégyellték magukat és kiküldték értünk a 4 személyes GAZ-t. Mi persze Hrabetzéről mit sem tudtunk, így Rubik után észre sem vettük, hogy elkerültük az IFA-t, rajta Emillel. Ez főleg azért volt bosszantó, mert nála voltak a leveleink is. Nagy volt aztán az öröm, amikor 9 óra után ő is visszaérkezett és megkaphattuk a régóta várva várt leveleket.

A szeptember 9-től 15-ig terjedő hét a kényelmes munka korszaka volt. 10-e tisztálkodás, nyiratkozás és bevásárlás. Megkezdődött az ezüstművesek és kirakatok keresgélese és a szebbnél szebb karkötők, brossok és egyéb ezüst dísz tárgyak vásárlása. Mindegyikünk a lehető legszebbet szeretné hazavinni Kedvesének.

11-én még egyszer ki kellett mennünk a terepre, hogy *befejezzük az út helyszínelését*. Először kimentünk Shën Paliba, kivittük Bandiéknek az utolsó élelmiszerfeltöltést, 10 kg kenyeret. Aztán Fushars i Lumthit-on és Prosekun át, a most épülő úton felmentünk a Kurbneshi-i rézbányáig. *Legnagyobb örömünkre ott megállapítottuk, hogy egész közel vagyunk a Nersheni-hágóhoz, így az új utat legegyszerűbb lesz ebbe az útba bekötni, mert innen már gépkocsival is le lehet jutni Milotig. Vorrë-ből pedig célszerű lesz a vasútvonalat Milotig meghosszabbítani, így az anyagmozgatás a Durres-i kikötőig ésszerűen megoldható.*

14-én a Vorrë-Milot között építendő vasútvonal és a fűrészüzem nyers helyszínelését is elvégeztük. Gábor teljes mértékig elfogadta Pista javaslatát, hogy a vasutat a műút és a mocsár között vigyük. Arról nem lehet szó, hogy a meglévő műutat még jobban benyomjuk a hegyoldalba, mert az erősen meghosszabbítaná és megdrágítaná az építést. Ezzel minden kérdést eldöntöttünk, megkezdődhetett az adatfeldolgozás.

EREDMÉNY: Pista a felderítő úton és a 11-i utolsó helyszínelésen szerzett tapasztalatok alapján a hazuról hozott, 1:200 000 méretarányú szintvonalas térképen megszerkesztette a tervezett feltáró út nyomvonalát. *Eszerint az út – a Kurbnesh-i kedvező bekötést is figyelembe véve – 52 km hosszú lesz, folyóméterenként 10 m³ sziklamunkával. – A Vorrë-től Milot-ig építendő normál nyomtávú vasútvonal pedig 35 km hosszú lesz.*

Bandiék adatai szerint a Fani Vogel vízgyűjtőjének összes erdőterülete 21 581 hektár, ennek 45%-a degradált kecskeerdő, 13%-a fiatal, 42%-a pedig vágásérett és túltartott erdő. A vágásérett erdők összes fatömege 2 132 790 m³ ebből a becslés szerint 1 206 503 m³ (57%), az iparifá. Az összes iparifának 51%-a feketefenyő, 15%-a jegenyefenyő, 6%-a Pinus leucodernis. A választékmegosztás: 710 150 m³ fenyőrönk, 232 270 m³ lombos rönk, 216 400 m³ bányafa, 47 683 m³ egyéb iparifá és 926 287 m³ tűzifa.

Az adatok meglehetősen nagy eltérést mutatnak az albánok becslésétől. De elismerik, hogy az övék felületesen készült, nem szakemberek állították össze, így elfogadják a miénket.

Befejező munkák időszaka

Szeptember 16-tól 20-ig a nagy munka és az idegfeszültség korszaka volt. Az albánoknak teljesen kidolgozott, részletes javaslatot akartunk átadni és lehetőleg a legfontosabb kérdéseket jegyzőkönyvileg rögzíteni. Ezért be kellett vezetni a rendes munkaidőt. Reggel 7 órától este 8-ig, néha éjjel utánig folyt a munka. Karcsi és Pista a költségszámításokon dolgoztak, Bandiék az összesítő táblázatokat készítették el.

18–19-én a jövedelmezőségi számítást is elkészítettem, összeállítottam a zárójegyzőkönyv tervezetét és a mellékleteket is.

Az 52 km kövezett út, a 35 km normál nyomtávú vasút, a fűrészüzem és gyantafinomító, valamint az egész felszerelés (vasúti gördülőanyag, közeli berendezések, építőipari gépek) összes költsége 134,7 millió Ft. Az egész beruházás 5,9 év alatt megtérül.

A nagy munka természetesen idegfeszültséggel és elkerülhetetlen összekoccanásokkal járt. Eléggé paprikás volt a hangulat, ami szerencsére hamarosan feloldódott, mert 19-én az egész anyaggal elkészültünk és az egészet albán nyelvre lefordítva, 20-án délelőtt átadtuk az albánoknak.

Mellékletként csatoltuk az állományfelvétel és a várható fakitermelés fafajonként és választékcsoportonként részletezett összesítő kimutatását, valamint a tervezett feltáróút és a normál nyomtávú vasút meghosszabbításának térképen rögzített helyszínrajzát, továbbá a létesítményenkénti költségvetést és a gazdaságossági számítást 1-1 példányban.

Az előzetes egyeztetés alapján a zárótárgyalást 24-ére terveztük. Mivel addig semmi dolgunk nem volt, elhatároztuk, hogy igénybe vesszük az albánok által felajánlott déli túrát.

Kirándulás Dél-Albániába

Az indulást szeptember 21-én reggelre terveztük. Az idő és a rendelkezésre bocsátott gépkocsi kihasználása céljából 20-án délután kocsival felmentünk a Tirana-i vízvezeték kb. 1200 méter magasságban levő végéig, a Mali i Dajtira. Az út nagyon érdekes és szép volt. Olaj- és babérfaerdőkön vitt keresztül. Emellett azonban minden elképzelést felülmúlóan rossz volt. Az eredmény az lett, hogy borzalmasan elfáradtunk és rugótörést kaptunk. Ez utóbbi volt a legkellemetlenebb, mert a másnapi déli túrára tervezett korai indulást lehetetlenné tette.