

EL NEM MONDOTT GYÁSZBESZÉD

Fülöpp Zoltán Bedő-díjas erdőmérnök emlékezete



Július 18-án, a kora délelőtti órákban kísértük a Farkasréti temetőben *Fülöpp Zoltán Bedő-díjas erdőmérnököt* — a mindnyájunk által tisztelt és szeretett Zoli bácsit, az erdei vasutak „atyját” — utolsó útjára. A gyászbeszédet az erdészet nesztora, *Boross György* mondta, aki egyben kortársa is volt Fülöpp Zoltánnak. A gyászoló menet a népes rokonságon kívül számos erdész kollégából és az erdei vasutak egyenruhás képviselőiből állott.

Ahogy a menet lassan átballagott a temetőn, volt időm elgondolkodni! Gondolataim csokrát megkísérlem így, egy el nem mondott gyászbeszéd keretében Zoli bácsi sírjára utólag letenni.

Úgy érzem, ezen a szomorú napon egy letűnő korszaktól is búcsúznunk kell. Ez a korszak az erdei vasutaknak a magyarországi erdőgazdálkodást meghatározó korszaka, melynek csaknem pontosan delelőjén kezdte Zoli bácsi erdész pályáját és munkássága, a keret ismerete nélkül, nem lenne teljesen értékelhető. Éppen ezért megkísérlek erről a korszakról lehetőleg rövid áttekintést adni.

Midőn *Hartig*, *Cotta* és francia elődeik a XVIII. és XIX. század fordulóján a korszerű erdőművelés alapjait lerakták, rövidesen megszületett az a felismerés, hogy ezeknek megvalósításához az erdőt hozzáférhetővé kell tenni, fel kell tární. Erre a célra már akkor a terephez könnyen alkalmazkodó erdei úthálózat látszott volna a legalkalmasabbnak. Hogy ennek az úthálózatnak kialakítása a legtöbb helyen Európában, így hazánkban is soká váratott magára, annak több oka volt.

Egyik oka a gyér közúti hálózat, kezdetben a vasúti közlekedés hiánya, az utépítési technika elmaradottsága, a csak rövid távolságon alkalmazható, a vízi utak kivételével egyedül számba jöhető fogatos vonóerő, de ezen felül az állományviszonyok is. Az erdők korosztályviszonyait még a XIX—XX. század fordulóján is a 100 évnél idősebb erdők jellemezték. Az erdők apadása a mező- és legelőgazdálkodás külterjes növekedése folytán a lakott és hozzáférhető területek környékére korlátozódott.

Ilyen körülmények között érte hazánkat is az ipari forradalom, a gazdasági élet nagyfokú fellendülése és főként hazánkban, elsősorban a vasúti hálózat nagyvonalú kiépülése. Mindez sok faanyagot igényelt és lehetőleg gyorsan. Ennek a faanyagnak hozzáférhetővé tételére, a fakészletek feltárására, a technika a terephez aránylag jól igazodó, *keskeny nyomtávú erdei vasutakat ajánlotta!* Egy korabeli neves szakember, *Kubelka* erdőtanácsos, az

erdei vasút előnye között elsőként említi: „Lehetővé teszik az erdei vasutak, hogy a felhalmozott túlkoros készletek kitermeltessenek”.

Hazánkban több kísérlet után az első, mai értelemben erdei vasútnak nevezhető, lövontatású pálya *Károlyi László füzerradványi* birtokán létesült, 1888-ban. Tervezését és építését *Pehán Gusztáv* erdőmester végezte. Ezzel kezdődött az erdei vasutak korszaka, mely hosszú időn keresztül meghatározta az egész magyar erdőgazdálkodást, kiszorítván lassan az úsztatás és tuta-
józás technikáját még azokról a vidékekről is, ahol azt évszázadokon keresztül magas szinten úzték.

A századfordulóg a legtöbb erdei vasutat, az erdőgazdaság tőkehiánya miatt fakitermelő gazdaságok építették, akik ennek fejében, nevetséges összegért, néha évtizedekre lekötötték maguknak az idős állományok „kihasználását”. *Kaán Károly* felismerte ennek a folyamatnak káros következményeit, és küzdelmeinek eredményeképpen az erdőkincstár már az 1900-as évek elején jelentékeny állami beruházási pénzt kapott erdei vasutak építésére. Ezt a folyamatot meggyorsította az első világháború végén és az azt követő években jelentkező fahiány, aminek leküzdésére számos erdőbirtok felhalmozódott fakészletét tárták fel erdei vasutakkal. Ebben a korszakban épült többek között a volt esztergomi érsekség birtokain, majd Szilvásváradon, a Pílisi-hegységben, a Bakonyban és nem utolsósorban Lillafüreden jelentős hosszúságú erdei vasút, melynek nyomtávját a századfordulón megjelent törvényes rendelkezés most már mindenütt 760 mm-ben határozta meg.

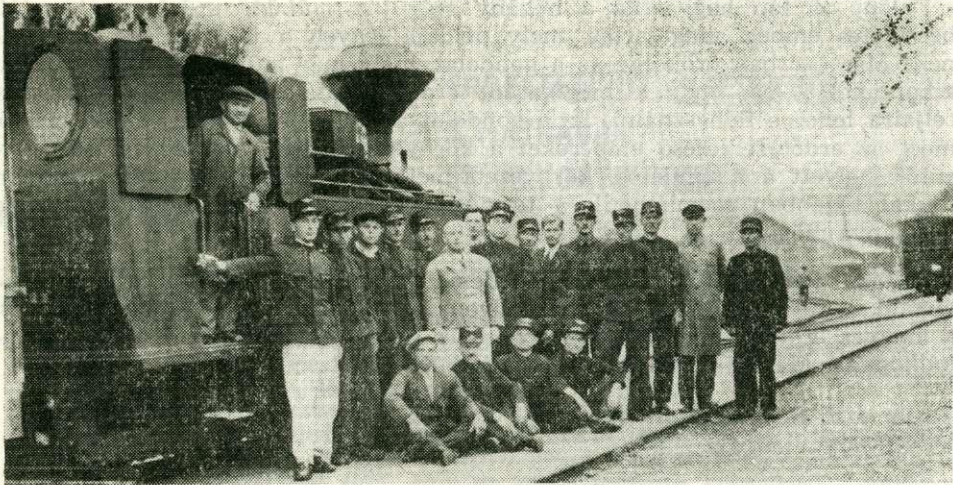
Ez volt az erdei vasutak korszakának delelőpontja és ekkor, 1924-ben került Fülöpp Zoltán a miskolci állami erdőgazdaságok ütüerét képező, mintaszerűen épülő lillafüredi erdei vasúthoz, melynek nemsokára felelős üzemvezetője lett. Munkásságának elismeréseképpen 1940-ben, az akkori Földművelésügyi Minisztériumba helyezték, ahol reá bízták az erdőkincstár közel 1000 km-es erdei vasútjának felügyeletét, fejlesztését és irányítását!

Ezt a feladatot szenvedélyes ügyszeretettel hajtotta végre, és azt hiszem, ő volt az egyedüli erdész, aki sok átszervezés során, elejétől végéig, beosztásában maradt!

Ebben az időben a magyar erdőgazdálkodásnak a csaknem egyedüli fejlett szállítóeszköze az erdei vasút volt. Azt, hogy hol és mennyit termeltet az erdőgazdaság, azt legtöbb helyen az erdei vasút kiépítettsége határozta meg! Fülöpp Zoltánra hárult az a hatalmas feladat, hogy ezeknek, az ország területén szerte működő üzemeknek ügyvitelét, szervezetét a megkívánt és a közlekedési hatóságok által is elfogadott keretbe öntse, személyzetük szakképzettségét biztosítsa.

A helyzet az ország felszabadulása után kezdett megváltozni, és az erdei vasutak mint fő szállítóeszköz korszaka, ekkor érkezett hanyatló ágába! — Fülöpp Zoltán nem hagyta el helyét, a háború során lerongyolódott üzemeket rövidesen helyreállította, az emberekbe lelket öntött és nem kis mértékben járult hozzá, hogy az újjáépítéshez szükséges faanyagok időben rendeltetési helyükre kerültek.

A gazdasági, műszaki fejlődés azonban már lehetővé tette az erdőgazdálkodás követelményeihez jobban igazodó, a koros fatömegek feltárása helyett az egész erdő feltárásához megfelelőbb erdei úthálózat kiépítését, a tehérgépkocsik fejlődése pedig az ipari üzemek és fogyasztóhelyek rugalmasabb megközelítését, kiszolgálását. Az így meginduló versenyt az erdei vasút már nem bírta követni! Hogy ennek ellenére az erdei vasutak a 70-es évekig még évi, csaknem 300 ezer m³ faanyagot szállítottak rendeltetési helyre, az első-sorban Fülöpp Zoltán érdeme.



A Lillafüredi Állami Erdei Vasutak alkalmazottai 1940-ben

Alló sor: Szücs István, Hegyi János, Varga Géza, Líhi Bertalan, Fejes József, Geller I., Fülöpp Zoltán, Bán József, Keltai A., Papp Károly, Lang Béla, Bagi József, Varga Sándor, Tölgyesi Lajos, Molnár János, Tarján Gyula. Ülő sor: Nemesák J., Líhi András, II. Szunyog István, Csur Mihály

Fülöpp Zoltán minisztériumi szolgálatának első évétől kezdve azon fáradozott, hogy az erdei vasúti üzem szervezettségét, műszaki színvonalát, teljesítményét növelje. Egymás után készítette el az erdei vasutak forgalmi és jelzési, pályafenntartási stb. utasításait, személy- és árudíjzabásait. Ezeket jóváhagyatta a közlekedési hatóságokkal, a kívánalmak szerint 5—10 évenként átdolgozta őket. A gőzmozdonyok rendszeres kazánpróbáit megszervezte, ellenőrizte. Gondoskodott a személyzet vizsgáztatásáról. (Ma is őrzöm bekeretezve azt a díszes kivitelű „Forgalmi Vizsga Bizonyítványt”, ahol a Közlekedésügyi Minisztérium vizsgáztatóbizottságának nevei között Zoltán bácsi jellegzetes aláírása is szerepel.)

Az erdei vasutaknak általa szervezett karbantartó műhelyei lassan az erdészeti műszaki fejlesztés bázisaivá váltak, és az erdészeti technika fejlesztésének úttörői között ott találjuk azoknak a nevet, akik az erdei vasutaknál tanulták a fegyelmezett műszaki szolgálatot. Munkássága során a közlekedési hatóságok elismerését és ezen keresztül hathatós támogatását vívta ki. Keményen küzdött minden folyóméter vasútvonalért, midőn gazdasági és műszaki okokból elkövetkezett az erdei vasutak fokozatos leépítése.

Midőn lerójuk tiszteletünket erdőgazdálkodásunk e kitűnő személyisége előtt, nem feledkezhetünk meg emberi értékeiről sem, hiszen ezek alapozták eredményeit. Elsőként kell megemlítenünk kitartását és hűségét fiatalon választott hivatásához, az erdei vasúthoz. Nem hiszem, hogy akadna sok erdész-kolléga, aki diplomája megszerzésétől a farkasréti ravatalig ugyanazt az ügyet, ugyanolyan lelkesedéssel és becsületességgel szolgált volna, mint Ő! Mind-ezen érdemeit humanitása, szerénysége és becsületessége emeli ki! Szorgalma, pontossága nem ismert határt. Kis táskájával minden munkahelyen, minden nehezebb problémánál megjelent, rendelkezéseinek végrehajtását a szülő szeretetével ellenőrizte.

Fülöpp Zoltán hagyatéka a néhány száz km működő erdei vasúton túl, becsületes emberi magatartás, mely példája legyen a jövő erdésznemzedéknek! Másodsorban öröksége az a gondolat, mely már működése során kezdett kibontakozni, az, hogy a megmaradt erdei vasutak jó részét a turisztika céljaira lehetne felhasználni. Ez a gondolat annál is inkább figyelemre méltó, mert az erdőt felkereső embereket a környezetet szennyező egyedi személyautók helyett a hangulatos, környezetkímélő szállítóeszközre tereli, ahonnan sokkal tágabban szemlélhetik a természet szépségét, mint a bádogskatulya kormánya mögül!

Zoltán bácsi! Búcsúzunk tőled. Szellemed ott él azok között az erdész szakértársaid, barátaid között, akik valamilyen, bármilyen szerény munkahelyen is, a magyar erdők, ezen keresztül a haza és a nép érdekében, becsülettel munkálkodnak. Maradj ezeknek továbbra is példaképe!

Pankotai Gábor

Erdőmérnök-szociológiai vizsgálat indul hazánkban. A hosszabb ideje folyó értelmiségszociológiai vizsgálatokon belül ágazatunk az elsők között szerepel, ahol mérnökszociológiai felmérés történt. Az 1969-ben lefolyt vizsgálat eredményeit *Reményi Árpád* „Szociológiai vizsgálatok a hazai faipari mérnökök helyzetéről és problémáiról” című és az Erdészeti és Faipari Egyetem kiadványainak 1970. évi 1. számában megjelent, 57 oldalas tanulmánya tartalmazza.

A nyolcvanas években megélnékültek a műszaki értelmiség körében folyó szociológiai kutatások. Az MTESZ lapja, az Új Impulzus, folyamatosan közli a gépész-, építő- és bányamérnökök körében lefolyt mérnökvizsgálat tapasztalatait *dr. Kovács Árpád* és *dr. Tóth Árpád* tollából.

Az OEE 1985—1990. évekre szóló, középtávú cselekvési programjából adódóan, az OEE szociálpolitikai (szociológiai) bizottsága munkájának eredményeként, az MSZMP Társadalomtudományi Intézet koordinálásában folyó, „Az ifjúságpolitika tudományos megalapozása” MTA kutatási főirány keretében folyó mérnökszociológiai felmérés — a villamos-, vegyész-, építész-, agrár-, műszaki és kohászton kívül — az erdőmérnökökre is kiterjed. A mérnökvizsgálat vezetője *dr. Tóth Árpád* kandidátus, szociológus. Az 1986-ban induló és 1989 derekán befejeződő program egyidőben folyó, kétlépcsős vizsgálat. A vizsgálatok lényeges jellemzője, hogy a név sehol sem jelenik meg! Az egyik lépcsőben az előzetesen kiválasztott — országos — mintában szereplő (azonos évfjártatú, ill. adott években pályakezdő) erdőmérnökökről kérdőíves szociológiai felvétel készül. Ezt a munkát *dr. Tóth Árpád* és munkatársai végzik. A másik lépcsőben pedig az erdőmérnököket reprezentáló, a vizsgálatot kiegészítő, a motiváló tényezőket magába foglaló szakmai életutak — interjúk alapján történő — feldolgozása a feladat. Ez a nem kis gonddal járó, igényes és szervezett munkát igénylő feladat gazdája az OEE szociálpolitikai (szociológiai) bizottsága.

A kétlépcsős vizsgálat — várhatóan — hozzásegít az erdőmérnökök társadalmi szerepének tisztázásához, megbízható képet kapunk anyagi, erkölcsi megbecsülésükről, gondolataikról. Eredmény csak akkor várható, ha a vizsgálat kiválasztott, felkeresett és megkérdezett „alanyai” segítőkészek és készséggel működnek közre az erdőmérnökökről alkotott tárgyilagos kép megrajzolásában.

Az OEE illetékes fórumai a vizsgálat eredményeit tartalmazó tanulmányokat megvitatják, tartalmukról a lap olvasótáborát tájékoztatják.

Dr. Csötönyi József