

Bércesi Richárd

RECENZÍÓ KLAUS ECKERT „1000 LOKOMOTIVEN: GESCHICHTE, KLASSIKER, TECHNIK. 1000 LOKOMOTIVEN AUS ALLER WELT” CÍMŰ KÖNYVÉRŐL

(ISBN: 963 369 572 4, Neumann und Göbel Verlagsgesellschaft mbH.
Köln, 2021., 368 oldal)

Klaus Eckert kötete (amely „1000 mozdony. Történet – Klasszikusok – Technika. 1000 mozdony a világ minden részéről” címmel Horváth Judit – Kántor Tamás – Markwarth Zsófia – Vásárhelyi Tamás fordításában és szerkesztésében, az Alexandra Kiadó gondozásában 2006-ban Magyarországon is megjelent) a kezdetektől tekinti át valamennyi kontinens vonatkozásában a vasúti közlekedés történetét napjainkig. A könyv első, német nyelvű kiadása 2005-ben jelent meg. A munkámban recenzálásra kerülő, egyelőre csak eredeti nyelven olvasható 2021-es mű az elődjéhez képest mindössze minimális eltéréseket tartalmaz.

A keményborítású, 368 oldalas könyv a földrészek számától eltérően, összesen hat nagy fejezetből áll, mivel Észak-, és Dél-Amerikát a szerző különválasztotta.

Eckert törekedett arra, hogy a lehető legminimálisabbra redukálja a műszaki szakszavakat, ennek ellenére a nyelvhasználat nem von le a munkája értékéből. A szöveg közérthető, de mégis tudományos, mivel az idegen technikai kifejezések és rövidítések feloldását segíti a kötet végén elhelyezett, kiegészítő jellegű szómagyarázat (Eckert, 2021, pp. 366-368).

Az egyetlen hiányosság a mozdonyok építésmódjának kapcsán jelentkezik, ahol a szerző pusztán csak a vonatkozó kódjeleket közli, pedig a részletes ismertetés sokat számítana a mozdonytípusok megkülönböztetése szempontjából. Ezért úgy gondolom, hogy a kötet végén, kiegészítésként célszerű lett volna egy, a kódok jelentését feloldó táblázatot is elhelyeznie.

A műben fellelhető információkat illetően sajnos hiányoznak az ezt megelőző kutatás során használt forrásbázisokra utaló hivatkozások is, amelyeknek a feltüntetése nemcsak a származási helyük, hanem a téma iránt érdeklődő kutatók munkájának a segítése céljából is komoly fogódzót jelenthetett volna. Ezzel szemben a szövegben olvasottak szemléltetésére használt fényképek esetében a könyv végén külön kiemelésre kerül a származási helyük, de ez is csak néhány, a Klaus Eckert által kiválasztott fotónál érvényesül. A többségüknek a forrásbázisa a szövegben szereplő információkhoz hasonlóan ismeretlen marad.

A kötet első, az európai vasúttörténettel foglalkozó része eltér a többi egységtől abban, hogy alfejezetek alkotják, amelyek részletesen, országokra lebontva mutatják be a mozdonyokat. Ennek eredményeképpen a címválasztás nem fedi le teljes mértékben a könyv tartalmát, mivel annak háromnegyede csak az „öreg kontinenssel” foglalkozik (Eckert,

2021, pp. 8-317). Ezért célszerű lett volna, ha a mű címében valamilyen formában kihangsúlyozásra kerül az európai dominancia, mert így mást kap az olvasó, mint amire előzőleg számított.

Mindegyik alfejezet egyfajta felvezetésként egy egységesen rövid (maximum fél oldalas), az adott országra vonatkozó, áttekintő jellegű vasúttörténeti összefoglaló szöveget is tartalmaz, a legfontosabb dátumok és a hozzájuk köthető kulcsfontosságú események kiemelésével. A bevezetőket minden esetben az egyes mozdonytípusokat és történetüket bemutató szócikkek követik. Az egyes európai országok (Pl.: Nagy-Britannia, Németország, Franciaország, Olaszország) a vasútépítésben és a mozdonygyártásban betöltött szerepükhöz képest többé-kevésbé arányos terjedelemben jelennek meg (az Európa legsűrűbb vasúthálózatával rendelkező és a mozdonyépítésben szintén mintának számító Belgium kivételével, amelyről viszonylag kevés szó esik) a kötetben. A felsorolt műszaki adatok az építésmódra, a gyártási időre, a teljes hosszra és a tömegre, valamint a darabszámra vonatkoznak, kiegészítve őket az esetleges speciális jellemzőkkel (pl.: hidraulika, forgóváz).

Az európai vasúttörténeten belül a magyarországi mozdonyok is önálló alfejezetként szerepelnek a munkában (Eckert, 2021, pp. 314-317). A nagyon rövid bevezető szöveg azonban a XIX. századi vasútépítések kapcsán csak az első, az 1846. július 15-én, Pest és Vác között létrehozott vasútvonalat említi meg (Eckert, 2021, p. 314), pedig érdemes lett volna kiemelni Baross Gábor közlekedési miniszternek az 1867 utáni, a vasútfélesztést támogató tevékenységét, amellyel a Dualizmus korában Európa egyik legsűrűbb vonalhalozatát hozta létre a Kárpát-medencében.

A szerzőnek a magyarországi vasúthálózat kapcsán érdemes lett volna kitérnie az első világháborút lezáró, 1920. június 4-én aláírt Trianoni békeszerződésre is. A döntést hozó nagyhatalmak (elsősorban Franciaország és Nagy-Britannia) a diktátumnak a területi változásokat rögzítő, és a gazdasági vonatkozású részeit ugyanis annak tudatában szövegezték meg, hogy egy esetleges újabb háborús konfliktus esetén az általuk támogatott, a Magyarországgal ellenséges viszonyban álló, újonnan létrejött Csehszlovákiának, Jugoszláviának, valamint a megnövelt területű Romániának (vagyis az 1921-ben egymással szövetségre lépő, ún. Kisantant-államoknak) kedvezzenek és meggátolják velük szemben a vasúton történő gyors magyar katonai mozgósítást a határokon. Ennek eredményeképpen az e célt szolgáló, eddig belföldön lévő stratégiai fontosságú körvasutat az új szövetségeseiknek juttatták. Trianon hatása ezért sok más terület mellett a vasúti közlekedésben is mind a mai napig tetten érhető, elég csak például a Pécsről Szegedre vonattal történő utazásra gondolni, amely kizárólag Budapest érintésével, ottani átszállással oldható meg. A két várost egykor közvetlenül összekötő vonalon ma ugyanis Magyarország mellett két másik állam, Horvátország és Szerbia osztozik. A felsoroltak figyelmen kívül hagyása miatt a munkának ez a része csonka és hiányos maradt.

Eckert az említett példák mellőzésével a XX. századi magyar vasúttörténet kapcsán mindössze csak a Győr-Sopron-Ebenfurth Vasút (GySEV) jelentőségére tér ki, és arra is abból a szempontból, hogy az osztrák-magyar vegyes vállalként működő cég szerelvényei 1945 után, a hidegháború évtizedeiben is zavartalanul közlekedhettek a hazai vona-

lakon (Eckert, 2021, p. 314), miközben az elsőszámú magyar vasúttársaság, a Magyar Államvasutak (MÁV) csak említés szintjén, az egyes mozdonytípusok megrendelőjeként jelenik meg a könyvben (Eckert, 2021, p. 314).

A magyarországi mozdonyok közül több olyan típus története is górcső alá kerül, amelyek magyar gyártók munkájaként láttak napvilágot (a gőzmozdonyoknál a 302-es, a 328-as, a 375-ös és a híres 424-es sorozat, a villamosmozdonyoknál a régi rendszer szerinti V43-as és a V46-os sorozatszámúak, míg a dízelmeghajtásúaknál az első sorban a teherforgalomban használt M40-esek, és a személyszállításban a leggyakrabban alkalmazott M41-es sorozatszámú gépek) (Eckert, 2021, pp. 314-317).

A külföldről „importált” mozdonyok közül a kötetben helyet kaptak a személyszállításban használt, csehszlovák gyártmányú, a magyar vasúti „szlengben” csak a „Piroska”, becenévre hallgató, korábbi Bzmot megjelöléssel közlekedő kis motorvonatok (Eckert, 2021, p. 316), a hazai vasúti pályaudvarokon tolatási, az iparvasutakon pedig szállítási feladatokat ellátó (Ceaucescu Romániájától az 1970-es években adósságtörlesztés címén ingyen átadott) M47-es sorozat dízelmozdonyai (Eckert, 2021, p. 316), valamint a Szovjetuniótól „ajándékba” kapott (a fűtési gondjai miatt a téli időszakban ritkán használt) M62-es sorozatszámú mozdonyok (Eckert, 2021, p. 317) is.

Klaus Eckert külön foglalkozik az M61-es sorozattal, amelyről érdekességként megemlíti, hogy mindmáig ez az egyetlen amerikai mozdonytípus, amely az 1960-as években eljutott a Szovjetunió által megszállás alatt tartott keleti blokkba, azon belül is a magyarországi vasútvonalakra. Ez az 1989-es rendszerváltás után sem változott, Kelet-Közép-Európában sehol máshol nem találkozhatunk ugyanilyen gépekkel (Eckert, 2021, p. 317).

Az Európán kívüli kontinensek esetében a szerző nem tartja különösképpen fontosnak, hogy részletesen ismertesse az egyes országok vasútépítéseinek a történetét. Ez alól mindössze az amerikai földrész északi része (azon belül is az Amerikai Egyesült Államok) (Eckert, 2021, pp. 320-321), valamint Ausztrália és Új-Zéland képez kivételt (Eckert, 2021, pp. 358-359). Az utóbbiaknál azonban a korábbi egységektől eltérően, a könyv témáját és a fejezetek gerincét adó mozdonytípusok ismertetése kimaradt, komoly hiányt eredményezve a munkában.

Eckert Dél-Amerikát illetően több helyen is utal a vasúttörténet kapcsán jelentősnek tűnő tényezőkre, azonban az erre vonatkozó információmorzsákat nem fejti ki részletesen, így végül éppen az maradt rejtve az olvasó előtt, hogy a létrejövő vonalak (pl.: a 200 km hosszú Rio Gallegos – Rio Turbio vasút) milyen szempontból számítanak fontosnak, egyedinek vagy különlegesnek a többi kontinens vasúttörténetében szereplőkhöz képest (Eckert, 2021, pp. 342-349).

Afrika és Ázsia tekintetében a szerző mindenfajta bevezetés nélkül tér rá a legismertebb mozdonytípusok ismertetésére, meg sem említve az ott lezajlott nagy volumenű vasúti beruházásokat. Ázsián belül három ország, Kína, India, valamint Japán néhány egyedinek számító mozdonyát helyezi górcső alá (Eckert, 2021, pp. 350-355), míg a mű zárásaként bemutatásra kerülő Afrikát illetően kizárólag az általa egyedülként értékesnek gondolt gőzmozdonyok ismertetésére szorítkozik (Eckert, 2021, pp. 360-364).

Összegezve a meglátásom az, hogy Klaus Eckertnek érdemes lett volna jobban ügyelnie arra, hogy a címnek megfelelően arányosítva, minden kontinens vasúttörténete és mozdonyai ugyanolyan mértékű publicitást kapjanak a műben. A vasútépítés terén a XIX. század közepétől Európa mellett már vezető szerepet töltött be egy feltörekvő új államalakulat, az Amerikai Egyesült Államok is, és a század végén, a Távols-Keleten (a könyvben kevés szót kapó) Japán sem elhanyagolható tényező, akárcsak a Brit Birodalom ázsiai területei.

A szerző a vasúti hálózat fejlődését bemutató térképes ábrázolást egyik kontinens esetében sem tartotta fontosnak, amelynek eredményeképpen az összes alfejezet bevezetőjét illetően marad egyfajta hiányérzet az olvasóban. A vasútvonalak létesítését célzó beruházások gazdaságilag, politikailag és katonailag egyaránt alapjaiban határozták meg a világtörténelem későbbi alakulását, ezért szemléltetés gyanánt, a téma illusztrálására és a térbeli tájékozódás céljából célszerű térképeket beépíteni a szövegbe, amely itt elmaradt.

Véleményem szerint Klaus Eckert munkája az említett hiányosságai ellenére mégiscsak kiemelt tudományos értéket képvisel, mivel számos olyan adalékot, érdekességet tartalmaz az egyetemes vasúttörténet és mozdonygyártás szempontjából, amellyel más, hasonló jellegű kötetekben nem találkozhatunk.