

Bércesi Richárd

RECENZÍÓ DANIEL JARCZOK (RED./SZERK.): „EISENBAHNEN – VOM „ADLER” ZUR „MAXIMA” („VASUTAK AZ „ADLERTŐL” A „MAXIMÁIG”) CÍMŰ KÖTETÉRŐL

(ISBN: 978-3-86766-356-4, Garant Verlag GmbH, Renningen, 2023, 175 oldal)

A Daniel Jarczok szerkesztésében és a Garant Verlag GmbH gondozásában megjelent könyv 2013-ban került először a könyvesboltok polcaira a német nyelvterületeken, amit kisebb módosításokat követően, tíz évvel később, 2023-ban ismét kiadtak. Magyarországon egyik változata sem került kereskedelmi forgalmazásba. A kötet szerkesztőjéhez és a testvéréhez, Rheinhardhoz több, korábbi közlekedéstörténeti könyv is kötődik, amiket szintén Németországban, Ausztriában és Svájcban vehettek a kezükbe az olvasók.

A mostani, 176 oldalas vasúttörténeti kötet az első német gőzmozdonytól, az „Adler”-től („Sas”) mutatja be a német vasúttörténet legjelentősebb gőz-, villany-, és dízelmozdonyait napjainkig, egészen pontosan a Voith Maxima 40 CC típusú turbómeghajtású mozdonyig. Az összeállításban összesen 150 gép kerül górcső alá a XVIII. századtól a XXI. századig.

A könyv öt nagy fejezetből áll, amelyek időrendi sorrendben mutatják be a mozdonyok történetét és a legfontosabb műszaki adataikat. A kötet tördelése jó, a gépekről szóló, szócikkékként is értelmezhető leírások tárgyilagosak, nem vesznek el a részletekben. Minden egyes mozdonyhoz egy színes fotó, valamint egy összefoglaló táblázat is tartozik, amely a legfontosabb műszaki adatokat ismerteti (pl.: gyártó, konstrukció típusa, összsúly, sebesség, motor, valamint a sorozatgyártáskor elkészült darabszám).

A tartalomjegyzéket követően az egyes szórövidítések és a műszaki fogalmak magyarázatára kerül sor, amelyek nagyban megkönnyítik a szövegek olvasását. Ez a segítség azon olvasók számára is érhetővé teszi a könyvet, akik alapvetően nem járatosak a technikai részletekben. A szómagyarázatnak a kötetbe való beemelése azért is fontos volt, mert sok tudományos munkát pont az tesz szárazzá, hogy a benne szereplő adatok és meghatározások közérthetővé tétele egyszerűen kimarad belőlük.

Az első epizód egyfajta bevezetőként is felfogható, mivel ebben a fejezetben a nemzetközi (európai) mozdonygyártás történetének a rövid összefoglalására kerül sor 1835-től 1920-ig. A sort természetesen George Stephenson „Rocket”-je („Rakéta”) nyitja, amely 1829-ben megnyerte a Rainhill-i mozdonyversenyt. Stephensonék mozdonyának a történetéből azonban kimaradt, hogy (a közhiedelemmel ellentétben) nem az ő gépük volt a világ első mozdonya, pusztán a szabadalmaztatási jogot kapták meg a verseny megnyerését követően (Pl.: Richard Trevithick 1804-ben készült mozdonyát nem említik). A történeti hűség érdekében lényeges lett volna, ha ez szóba kerül a könyvben. Meglátásom szerint a szöveget itt egy térképpel is ki lehetett volna egészíteni, hogy az olvasónak legyen térbeli fogalma arról, hogy a mozdonyverseny helyszínéül szolgáló Rainhill Nagy-Britannián belül pontosan hol helyezkedik el. Az eseményről egyébként egy korabeli rézkarc is

ismert, ezért egy erről készült fotó esetleges beemelése a kötetbe tovább színesíthette volna az olvasottakat.

Az ismertető röviden megemlíti az európai vasútépítési lázat is, amely folyamatot célszerű lett volna egy, vagy akár több térképen is ábrázolni. A szemléltetés révén még jobban láthatóvá vált volna az olvasók számára, hogy a XIX. századi Nyugat-Európát hogyan hálózták be fokozatosan az egyes szárnyvonalak, és hogy a beruházásokban mely államok jártak az élen. Egy esetleges összeurópai ábra segítségével pedig akár a kontinens két oldala is összehasonlítható lehetett volna a vasútépítés terén, mutatva például az Orosz Császárság lemaradását Németországhoz, Nagy-Britanniához, vagy a XIX. század második felétől az Osztrák-Magyar Monarchiához képest.

A fejezetben a brit, a német és a francia vasútépítés mellett nagy hangsúlyt kap Belgium, amely gyakorlatilag a legkisebb vasútépítő nyugat-európai államként a legsűrűbb vonalhálózattal rendelkezett a XX. század első feléig.

Jarczok kiemeli, hogy a belga gyártmányú gőzmozdonyok megbízhatósága kiváló volt, vetekedtek a német és az osztrák gyártmányokkal. Ezt támasztja alá az a példa is, hogy a világhírű osztrák-magyar vegyesvállalat, az Első Dunagőzhajózási Társaság (DGT) sem a birodalmi (vagyis az osztrák), hanem a belga gépek beszerzése mellett tette le a voksát az 1854 és 1873 között a Pécs környékén és Baranya vármegyében létrehozott magánvasúttáira, amely mozdonyok még a Mohács-Pécsi Vasút (MPV) mellékvágányaiból álló és a történelmi Magyarország első iparvasúthálózataként ismert Pécsi Bányavasutak 1914-es vilamosítását követően is egészen 1964-ig szolgálatban maradtak a fővonalon. A végleges leselejtezésükkor elérték a 110 éves kort.

A fejezetben második mozdonyként a német „Adler” kapott helyet, amit további tizenkilenc német gyártmányú gép bemutatása követ. A többi európai mozdonygyártó országok az elvileg róluk szóló fejezetben csekély mértékben, mindössze öt géppel képviseltetik magukat, miközben kimaradtak olyan államok, mint Olaszország vagy Magyarország. Meglátásom szerint szerencsésebb szerkesztési megoldás lett volna, ha a német mozdonyok nem ebben a bevezető első részben kapnak helyet, hanem inkább a következőbe kerülnek át, és a fejezetben (a címének is megfelelően) csak az európai, de nem a Németországban gyártott gépekre helyeződik a hangsúly. Abban az esetben, ha a párhuzamosság láttatása volt a szerkesztő célja, akkor talán jobb megoldás lett volna egy másik címet adni a bevezetőnek, sőt konkrétan „Bevezetés” címen is lehetett volna a könyv része az első egység. Ebben az esetben a fejezetek számozását a német mozdonyokról szóló második résszel kellett volna kezdeni.

Ennek ellenére úgy gondolom, hogy az átláthatóság erősítése érdekében Daniel Jarczok azért némiképp jó döntést hozott azzal, hogy a többi mozdony bemutatásánál a Rockettel és az Adlerrel megkezdett időrendi sorrendet folytatta tovább. Az elgondolással és a megvalósítással egyetlen gond volt, mégpedig az, hogy ennek eredményeképpen egy összeurópai egyveleget kap az olvasó a mozdonygyártásról. Ezt úgy lehetett volna kiküszöbölni, ha az egyes államok „termékeit” csoportokra bontva elkülöníti egymástól, de azokon belül megtartja a kronologikus rendet. Az alkotó által alkalmazott szerkesztési elv (csak és kizárólag az időrend, a gyártó ország figyelmen kívül hagyásával) miatt sokkalta nehezebben követhető a technikai fejlődés az egyes európai országokra vonatkoztatva.

A második fejezet elvileg a Német Birodalmi Vasúttársaság mozdonyainak a történetével foglalkozik 1920 és 1950 között. Az 1945-ös éven túlmutató kronológia oka az, hogy a szócikkek egyfajta összegzésként bemutatják a felszámolásra ítélt állami vállalatnak a szovjet hadizsákmánnyá váló mozdonyainak a sorsát is. A cím az előző részhez hasonlóan ezúttal sem fedti le az egység tartalmát. Ez abban nyilvánul meg, hogy a korábbi fejezetből kimaradó, magyar vonatkozású információ itt jelenik meg (a klasszikus 424-es gőzmozdony bemutatása), négy osztrák, két svájci, egy brit, két amerikai, valamint egy francia mozdony társaságában. A magyar, a francia, a brit, az amerikai és a svájci gépeknek (a róluk szóló ismertető szövegek szerint) Németországgal egyáltalán nincs kapcsolatuk.

Véleményem szerint a két 1920-as évekből származó osztrák és svájci gőzmozdonyok az előző fejezet végén, az időkorlát tágításával (pl.: az 1920-ig való meghatározás helyett, az 1920-as évekig való bemutatással) lehetett volna helyet szorítani a könyvben. Mivel a nemzetközi gépek nagy arányban vannak jelen a második egységben is, ezért úgy gondolom, hogy célravezetőbb lett volna, ha még egy rövidebb fejezetet szán a szerkesztő arra, hogy 1950-ig bemutassa Európa leghíresebb mozdonyait, vagy pedig a korábban javasoltak továbbgondolásával, az első fejezetben bemutatásra kerülteket egészíti ki az 1950-es évekig. Ebben az esetben a leírtakat mindenképpen bővíteni kellett volna Románia mozdonygyártásának a bemutatásával, amely 1945 után lendül fel a Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa (KGST) által meghatározott irányelvek alapján, olyannyira, hogy nemcsak a „baráti” kommunista országoknak, hanem többek között a nyugati demokráciák közé tartozó Görögország számára is gyártottak és értékesítettek elsősorban dízelmozdonyokat. Akárcsak az autógyártás területén, a Dacia-gyár (a Szovjetunió külön engedélyével) szoros munkakapcsolatot létesített az előállítás során a francia Renault-gyár mérnökeivel és a Francia Nemzeti Vasúttársasággal. Ennek okán kijelenthető, hogy valóban technikailag megbízható, jó konstrukciók gördültek le a román gyártó szalagjairól.

A szerkesztés kapcsán felsorolt elképzelések alkalmazása sokkalta áttekinthetőbbé tehetné mindkét fejezetet.

A harmadik egység a második világháború után a kettéosztott Németország két vasúttársaságának a mozdonyparkját helyezi górcső alá 1949 és 1970 között. A címben szereplő két cég tulajdonában álló gépeket azonban Daniel Jarczok nemhogy elkülönítette volna, de a hozzájuk tartozó, műszaki adatokat rögzítő táblázatokban is csak a gyártási helyeket és a konstruktőröket sorolja fel, a tulajdonosokat nem. A feltüntetésük azért is lett volna kívánatos, mert a szerkesztő szándéka szerint elvileg az egész fejezet arra épülne, hogy az olvasó számára bemutassa a két német állam, a nyugatbarát Német Szövetségi Köztársaság (a továbbiakban: NSZK), valamint a kommunista Német Demokratikus Köztársaság (a továbbiakban: NDK) különálló mozdonyparkját, esetleg össze is hasonlítsa őket, elsősorban a teljesítmény és megbízhatóság szempontjából. Egy ilyen jellegű elemzés beemelése a kötetbe a korabeli európai (és a német) gazdaság-, valamint ipartörténettel foglalkozó történészek számára is értékes adalékanyagul szolgálhatott volna. Ez azonban a fejezetben nem jelenik meg, pedig tovább növelhette volna a kötet egészének a tudományos értékét és színesíthette volna a mondanivalóját is. A szócikkek csak az adott mozdonyok történetének az ismertetésére redukálódnak. Nehézséget okoz az is, hogy műszaki táblázatban a tulajdonos nevének a hiányában az olvasó kénytelen az

esetleges történelmi-földrajzi ismereteire támaszkodni, és a gyártócsarnoknak otthont adó városok, települések neve (Hamburg - NSZK), vagy a gyártó márkanévei (pl.: Csehszlovák Skoda-motort használó mozdony - NDK), alapján azonosítani, hogy az adott gép a kapitalista nyugati, vagy a kommunista keleti állam vasúttársaságának a kötelékébe tartozott-e.

A szerkesztőnek abból a szempontból sem sikerült teljes mértékben megfelelnie a saját maga által választott címnek, hogy a fejezetben kettő csehszlovák, egy osztrák, egy brit, egy svájci, egy szovjet, valamint egy kínai dízelmozdonyt is bemutatott. A sorba érthetetlen módon beletartozik még az egyetlen olyan magyar gyártmányú dízelmozdony, amely a második világháború után, 1946-ban megvásárolt nyugati (amerikai) licenc alapján készült (NOHAB).

A negyedik fejezet ugyancsak a két német vasúttársaság gépparkjának a további történetét mutatja be, azonban a korábbi egységektől eltérő módon nem az előző rész végétől, 1970-től folytatja a mozdonyok ismertetését, hanem 1965-től, egészen Németország egyesüléséig. Arról, hogy Daniel Jarczok miért döntött a korszakhatár „hátrébbtolásáról”, nem kapunk információt az ismertetőkől. Abban viszont megegyezik az előző fejezettel, hogy az NSZK-s és az NDK-s gépek továbbra sincsenek különválasztva, és a hozzájuk tartozó, műszaki adatokat rögzítő táblázatok is csak a gyártási helyeket és a konstruktőr vállalatot tüntetik fel, a tulajdonosokat nem. Így ismét kimarad a fejezet lényege, a két különálló mozdonypark bemutatása és összehasonlítása, az olvasó pedig továbbra is csak az esetleges gyárnevek (pl.: Karl Marx Werke - NDK) vagy a gyártási helyek alapján (pl.: München - NSZK) tud következtetni arra, hogy a két Németország közül éppen melyiknek a termékével ismerkedhet meg. A fejezetben a korábbiakhoz hasonlóan ismét bemutatásra kerül három, az egységbe nem illő mozdony, amelyekből kettő a Szovjetunióban készült és közlekedett, míg a harmadik a csehszlovák Skoda-gyár terméke volt. Az egyik szovjet gépet még olyan szempontból esetleg lehet a német mozdonyok közé sorolni, hogy leselejtezése után használatra az NDK-ba került, a csehszlovák mozdony pedig nemzetközi vonat részeként többször is közlekedett a kommunista ország vágányain. A korábbi harmadik és a mostani negyedik egység kapcsán is mindkét esetben szükség lett volna a térképhasználatra, mégpedig azért, hogy az NDK-NSZK mozdonypark bemutatása során az egyes mozdonygyártó üzemeknek otthont adó településeket el lehessen helyezni rajtuk.

A kötet az 1990 utáni egységes Deutsche Bundesbahn történetével zárul, amely fejezet 2006-ig mutatja be az egyesített Német Szövetségi Vasúttársaság történetét. A befejező, ötödik rész fókuszpontjában a leginkább az egységesítés után felmerült problémák és a kezelésük áll. Daniel Jarczok beszámol a keleti vasútvonalak, állomásépületek fejlesztéséről és az egykori keletnémet vasúttársaság mozdonyparkjának a leselejtezési üteméről. Ez gazdaságtörténeti szempontból is fontos adaléknak tekinthető, mivel rávilágít arra a problémára, amellyel az egyesített Németország jelenleg is küzd: az egykori keleti, NDK-s területek minden téren elmaradottabbak a nyugati, volt NSZK-s országrészeknél.

A korábbi fejezetektől eltérő módon, itt már sikerült a szerzőnek igazodnia a saját maga által megfogalmazott címhez, így csak és kizárólag német mozdonyokat ismertet. A bemutatásra kerülő gépek között van egy egyedülálló is, amelyik nem az 1990-es években ké-

szült, hanem még a második világháború előtt. Különlegessége abban áll, hogy ez az egyetlen olyan német 52 8055 számú gőzmozdony, amely az 1945-ös szovjet hadizsákmánnyá válását követően, később visszakerült az NDK-ba. 1998-ban teljes egészében felújították, így napjainkban is működőképes. Az érdekessége okán azonban mindenképpen jó lett volna, ha a szerkesztő az ismertetőben kitér a gép kalandos hazatérésének okaira és körülményeire is, mert így a szövegben egy jókora „fehér folt” marad az olvasó előtt. Ez azért lett volna fontos, mert nem igazán ismerünk olyan esetet, hogy a megszálló szovjet Vörös Hadsereg az általa rekvirált német hadizsákmányokból bármit is visszaszolgáltatót volna a hidegháború időszakában. Véleményem szerint a szerzőnek a többi mozdonyhoz hasonlóan, ezt a gépet is az eredeti gyártási évének megfelelő fejezetben kellett volna bemutatnia, és nem a rekonstrukció idejét kellett volna alapul vennie, mivel az eddig alkalmazott szerkesztési sémájának a figyelmen kívül hagyásával az olvasóban keveredést eredményezhetnek az információk (pl.: az eredeti 1938-as dátum helyett 1998 szerepel a szócikk elején dátumként, ami a felújítás dátuma).

A fejezet röviden kitér a franciákkal szembeni konkurenciaharcra, amelynek eredményeképpen az 1990-es évek közepére a németek is megépítették saját szupersebességű vonatukat, az ICE-t, válaszul a világ leggyorsabbnak tartott vonatjára, a TGV-re. A szerelvényt napjainkban is a világ legmodernebb, leggyorsabb vonatjai között tartják számon.

Összegzés

Összességében elmondható, hogy a felsorolt negatívumai ellenére a Daniel Jarczok szerkesztésében megjelent kötet érdekes és hasznos olvasmány, amely nemcsak a vasút iránt érdeklődő rajongóknak, hanem a közlekedés-, és ipartörténettel foglalkozó történészek számára is számos új információval szolgál. Meglátásom szerint a könyv legnagyobb hibája egyértelműen a szerkesztésben van, célszerű lett volna a borító címéhez igazodva elnevezni a benne található fejezeteket.

Az egységeken belüli ismertetőket nyelvezete közérthető, de mégis tudományos, amelynek a feloldását segítette a kötet elején elhelyezett szómagyarázat. Tárgyi tévedések nem találhatóak benne, viszont akadt rá példa, hogy az egyes mozdonyok bemutatásánál (pl.: az általam is kiemelt, 1998-ban felújított, a Szovjetunióból az NDK-ba hazakerült gőzmozdony esetében) hiányoznak olyan információk, amelyek nélkülözhetetlenek lennének az összefüggések értelmezéséhez.

Véleményem szerint alapvető hiba volt a fejezetek többségében, hogy az európai mozdonyok bemutatása során Oroszország mindössze a német hadizsákmányt szerző Szovjetunióként jelenik meg a második világháború utáni időszakot bemutató két fejezetben, míg mozdonygyártó nemzetként csak a negyedik egységben kerül górcső alá két szovjet gyártmányú dízelmozdony ismertetésével, amelyek közül az egyik példányt a leselejtesítésüket követően az NDK-nak adták át további használatra. Az orosz gépek hiánya egyértelműen érződik a korábbi fejezetekből, így kijelenthető, hogy a könyv megírását megelőző kutatás nem volt teljes mértékű és mindent átfogó munka. Úgy gondolom, hogy ez némiképp levon a kötet tudományos értékéből. A térképek hiánya is egyértelműen szegényebbé tette a sok színes fotója miatt az illusztrációkban egyébként gazdag kiadványt.

Ennek ellenére, a felsorolt hibák megléte mellett is úgy vélem, hogy a könyv hasznos segítséget és információt nyújthat elsősorban a német és a nyugat-európai vasúttörténetet kutató, vagy a téma iránt érdeklődő emberek ismereteinek a bővítésére.