
Recenziók

Bércesi Richárd

RECENZÍÓ A „MAGYARORSZÁG MOZDONYAI” CÍMŰ KÖTETRŐL

(ISBN 978-963-06-3174-7, Máthé Zoltán – Mucsi Barnabás – Nagy Tamás – Vörös Attila Szerk., Indóház Kiadó, Budapest, 2021, 272 oldal)

A Máthé Zoltán – Mucsi Barnabás – Nagy Tamás – Vörös Attila szerkesztette „Magyarország mozdonyai” címet viselő könyv első kiadása 2007-ben jelent meg az Indóház Kiadónál, amely kisebb módosítások után, 2021-ben újra kiadta a jelen recenzió témájául szolgáló kötetet.

A 272 oldalas, jól tördelt, logikus szerkezeti felépítésű, az időrendi kronológiát követő munka hazánk legjelentősebb mozdonyait mutatja be a kezdetektől napjainkig, öt egységen (Gőzmozdonyok, Motorkocsik és motorvonatok, Dízelmozdonyok, Villamos mozdonyok, Villamos motorvonatok) keresztül. A típusváltásokkor a vonatkozó fejezetek előtt három, a gőz-, a dízel-, valamint a villamos vontatás történetének a rövid áttekintéseit is olvashatjuk, amiket minden esetben az egyes mozdonycsaládok, és annak tagjainak a bemutatása követ, elsősorban a stílusjegyek, a technikai megoldások és a közlekedéstörténeti jelentőség szempontjából. A könyv zárásaként pedig olyan külföldi mozdonyokkal is megismerkedhet az olvasó, amelyekkel nemzetközi vonatok részeként találkozhatunk a magyar vasútvonalakon.

A bevezetést „Egy különleges világ ünnep-, és hétköznapjai” címmel T. Hámori Ferenc, az Indóház magazin főszerkesztője jegyzi, aki röviden összefoglalja a magyar vasútépítés kezdeteit.

Ezt követően az első fejezet felvezetéseként a magyarországi gőzmozdonyok történetéről olvashatunk, amelyet Soltész József írt. A szöveg részletes képet ad az első magyarországi vasút, a Pest-Vác vonal létrehozásának a körülményeiről, továbbá az első, hazánkban közlekedő osztrák, belga, porosz és amerikai gyáráktól vásárolt magánvasúti gőzmozdonyokról is.

Soltész górcső alá helyezi a dualizmus kori magyar mozdonygyártást, azon belül is az első hazai mozdonyt, a „Resiczát”, amely a mai Románia területén lévő Resicabányán készült. Mindez jelentős, hiánypótló jelleget kölcsönöz a kiadványnak, mivel a korábbi, hasonló tematikájú munkákban nem kapunk ennyire tág képet a korai magyar vasúttörténetéről.

Ezzel ellentétben a Trianoni békeszerződés gazdasági hatásait, valamint az ellenséges utódállamok rekvirálásait a szerző csak viszonylag röviden, a magyarországi vonalhálózat jelentős rövidülése kapcsán említi meg, pedig érdemes lett volna egy kimutatást készítenie arról, hogy mely mozdonytípusokat, vasúti kocsikat vitték el „kárpótlás és jóvátétel” címén az országba betörő ellenséges csapatok, élükön a román hadsereggel.

Az ismertető zárása a magyar gőzmozdonygyártás végnapjairól szól. Az utolsó hazai, valamint a külföldről importált gőzmozdonytípusok rövidre szabott bemutatása mellett az olvasók arra vonatkozóan is kapnak információkat, hogy a napjainkban fellelhető muzeális értékű gépek a forgalomból történő kivonásukat követően hol, és milyen formában kerültek megőrzésre az utókor számára.

A mozdonycsaládok ismertetését tartalmazó alfejezeteket Soltész József mellett Dr. Csiba József és Dr. Károly Imre írták.

A második egységet megelőző felvezetés Szabó Ervin munkájaként a dízelmotoros vontatás történetével foglalkozik, amelyben Kandó Kálmán mellett a másik legfontosabb magyar vasúti konstruktőrnek tartott Jendrassik György neve is megemlítésre kerül, aki a motorproblémák kiküszöbölésével lehetővé tette a dízelvontatás meghonosítását Magyarországon (pl.: „Árpád” - motorvonatok, sínautóbuszok).

A szerző kiemelten foglalkozik azzal az elképzeléssel, hogy az 1956-os forradalmat és szabadságharcot követően - a gőzmozdonyokhoz hasonlóan - ismét felmerült állami szinten a hazai dízelmozdonyok gyártásának vagy azok külföldről történő importálásának ötlete. Az elképzelés kapcsán a szerző felhívja a figyelmet arra, hogy az előterjesztést komoly politikai viták övezték a szovjet erőszakkal restaurált kommunista pártállami diktatúra újjáéledésekor.

További érdekes adalék még a szovjet Szergej-mozdonyok magyarországi megjelenésének, valamint az ötéves tervek keretében történő vasútfejlesztés hátrányainak elemzése is. Az említett példák alapján kijelenthető, hogy Szabó Ervin munkája fontos kiegészítése nemcsak a hazai közlekedés-, hanem a korabeli politikatörténetnek is.

A mozdonycsaládok ismertetését tartalmazó alfejezeteket Szécsey István, Földváry István, Bihari János, Lakatos Béla, Csanádi Sándor, Mucsi Barnabás, Prohászka Csaba, Beles Lajos, Süveges László, Novák András és Nagy Tamás írták.

A kötet harmadik, záró egységének a felvezetése a Prohászka Csaba által jegyzett, a magyarországi villamos vontatás történetét összegző írás, amelynek megkerülhetetlen szereplője a magyar mérnök-feltaláló, a Ganz-gyár igazgatóhelyettese, Kandó Kálmán, aki nek a munkássága önálló alfejezetet kapott. A mérnök és a gyár közötti kapcsolaton keresztül a szerző részletes és átfogó képet nyújt a magyar cégnek a villamosvasúti vontatás kialakításában játszott hazai és nemzetközi szinten is (pl.: Olaszország) kiemelkedő szerepéről, miközben a magyar vonatkozások mellett nagy hangsúlyt helyez a német Siemens vállalat korszakalkotó technológiai újításának, a villamos energia vasúti vontatási célokra történő felhasználásának a bemutatására is.

A mozdonygyártás kapcsán Prohászka rámutat arra, hogy a vállalat több szempontból is előnyben volt a konkurens cégekhez képest. A hazai vasúti járműgyártásban elévülhetetlen érdemeket szerző Mechwart Andrásnak köszönhetően a legtöbb európai vasúttársaság rendszeresen vásárolt a Ganz-gyártól gépeket, ráadásul az 1880-as években a magyar szabadalommal bíró, a Zipernowsky Károly, Déri Miksa és Bláthy Ottó Titusz által készített transzformátor is segített abban, hogy a vasút váltakozó áramú fejlesztését eredményesen tudják megvalósítani.

A mozdonycsaládok ismertetését tartalmazó alfejezeteket Kovács József, Novák András, Beles Lajos, Csanádi Sándor, Rózsa Róbert, Vozáry György és Ferenczy Tibor írták.

Összegzésként kijelenthető, hogy a „Magyarország mozdonyai” című kötet egyaránt tekinthető a nagyközönségnek szánt műnek és tudományos munkának is, amely kiváló összefoglalója a magyar vasúttörténetnek.

A kötetben szereplő mozdonyok egytől-egyig szerves részét képezik a hazai vasúttörténetnek, ráadásul a dízel-, és villanymozdonyok esetében a többség napjainkban is használatban van. A fejezetek írói nem vesznek el a technikai részletekben, törekednek arra, hogy a téma iránt érdeklődők számára többet adjanak egy száraz, kizárólag a műszaki jellegzetességeket felsoroló tudományos kötetnél. A könyv egyediségét pont az adja, hogy az olvasó a legismertebb mozdonycsaládok és az azok részét képező járművek bemutatásakor is egyaránt átfogó ismertetéseket kap (pl.: minden egyes mozdony becenevének a magyarázata), amelyek több esetben tartalmaznak politika-, gazdaság-, és társadalomtörténeti adalékokat is.

A kötet értékét nagyban növeli, hogy a kellő részletességgel kidolgozott ismertetőket számos korabeli, többségében színes fénykép is kiegészíti. A fotók között ráadásul olyan ritkaságokat is láthatunk, amelyek a többi hasonló tematikájú kötetben csak elvétve, vagy egyáltalán nem jelennek meg (pl.: a Közlekedési Múzeum Archívumából származó, a XIX. század közepén üzemben lévő korai gőzmozdonyokról, vagy a V44-es sorozatszámú „Radony” becenevre hallgató villanymozdonycsaládról készült archív felvételek).

A képanyagban ugyanakkor csak a mozdonyok jelennek meg. Bár a vasúttörténetben kiemelt jelentőséggel bíró személyek neve megemlítésre kerül a szövegben, az arcuk nem látható (pl.: Kandó Kálmán). A róluk készült portrék beemelése tovább színesítette volna a munkát. Ez alól csak Jendrassik György és a 411-es sorozatot megmentő Vass András jelent kivételt, akiknek a fényképe helyet kapott a könyvben.

A mozdonytípusokat megelőző történeti összefoglalók kapcsán a szemléltetés szempontjából jó megoldás lett volna, ha a dualizmus kori vasútépítések eredményeit bemutatva, három összehasonlító jellegű térkép is bekerül a kötetbe az 1850-es, 1870-es és az 1910-es évek elejének magyarországi hálózatsűrűségéről. Ugyanezt a módszert lehetett volna alkalmazni a vasúti villamosítások kapcsán az 1930 és 1970, az 1980 és 1990 közötti, valamint a rendszerváltás óta eltelt időszak vonatkozásában is.

A gőzmozdonyoknak a dízel-, valamint a villanymozdonyokkal történő felváltása kapcsán érdemes lett volna egy statisztikai adatsort közölni arról, hogy az egyes időszakokban hogyan tolódtak el fokozatosan az arányok az utóbbiak javára. Ezt ki lehetett volna egészíteni egy Nyugat-, és egy Kelet-Európát bemutató diagrammal, amely átláthatóbbá tehetné volna Magyarország helyzetét a nemzetközi vasúti modernizációs folyamaton belül.

Az egyes mozdonycsaládok bemutatásához egy, a műszaki rövidítéseket tartalmazó táblázat is tartozik, amelynek az adatai azonban nem minden szempontból értelmezhetőek azok számára, akik nem mélyültek el komolyabban a témában. Ugyanez vonatkozik a „vasúti szlengben” használt szakszavakra, kifejezésekre is. A kiadvány ezt a problémát egy, a kötet végében található, magyarázó jellegű glosszárrium segítségével oldja fel.

A felsorolt hiányosságok ellenére úgy vélem, hogy a könyv hasznos segítséget nyújthat a hazai vasúttörténetet kutató, vagy a téma iránt érdeklődő emberek ismereteinek új információkkal való bővítésére, amely ezáltal nemcsak tudományos művé, hanem egyúttal élvezetes olvasmányá is válik.