

## Recenzió Franz Dosch: „*Bilder der Schifffahrt – 180 Jahre Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft*” („*Képek a hajózásról – 180 éves az első Dunagőzhajózási Társaság*”, ISBN 978-3-86680-522-4, Sutton Verlag, Erfurt, 2009.) című kötetéről

Franz Dosch<sup>1</sup> 2009-ben, az erfurti Sutton Verlag gondozásában, Ausztriában és Németországban megjelent jubileumi kötete a 180 éves, 1829 és 1945 között osztrák-magyar, majd 1945 után 2003-ig kizárólag osztrák tulajdonban működő, egykori folyami hajózási vállalatnak, az Első Dunagőzhajózási Társaságnak (a továbbiakban: DGT/DDSG) a történetéről szól.

A könyv osztrák és német nyelvterületen a Libro könyvesboltokban, valamint a DGT/DDSG osztrák (bécsi) levéltárában vásárolható meg. Magyarországon, számos magyar vonatkozása ellenére, eddig nem jelent meg, így csak és kizárólag német nyelven olvasható. Angol nyelvű fordítása nem ismert.

A kiadványhoz Ausztriában 18 euró 90 centért, Németországban kicsit olcsóbban, 18 euró 40 centért juthatunk hozzá. Mivel a kötet korábban, majdnem egy évtizede jelent meg, ezért nagyobb esélyünk van rá, hogy az interneten szerezzük be. Így Magyarországról is sokkal könnyebben megrendelhető és megvásárolható, mivel az Amazon.com (19 euró, 99 centes áron)<sup>2</sup>, valamint az Ebay<sup>3</sup> (ugyancsak 19 euró 99 cent, itt azonban magyar valutában is fizethetünk: 6340 forint) mellett, az egyik hazai internetes könyvportál kínálatában is megtalálható (bookline.hu) 6940 forintért.<sup>4</sup>

A szerző a cég egykori, ma már nyugalmazott alkalmazottja, aki már az 1970-es évektől végzett kutatómunkát munkaadójának történetéről, és több, a témával foglalkozó (de csak Ausztriában megjelent) kötet szerzőjeként, társszerzőjeként, szerkesztőjeként vállalt szerepet a korábbiakban. Mostani, a magyar ipar és a pécsi helytörténet kutatásába is szervesen

illeszkedő, gazdagon illusztrált kötete négy nagy fejezetből áll, amelyet egy rövid történeti összefoglalóval nyit meg.<sup>5</sup>

Az első egység „A gőzhajózás évszázada” címet viseli, amely a DGT/DDSG 1829 és 1938 közti történetét taglalja. A fejezetben bemutatja az alapítás körülményeit (köztük olyan magyar történelmi személyiségek szerepét, mint gróf Széchenyi István vagy az osztrákok közül Metternich államkancellár), továbbá az V. Ferdinánd (1836-1848) osztrák császár és magyar király által adott, majd utódja, Ferenc József (1848-1916) osztrák császár által 1856-ban visszavont dunai gőzhajózásban lévő monopólium időszakát is, amely a nagyvállalattá válást és a világhírt eredményezte a cég számára.

A fejezet második fele a vesztes első világháborút lezáró 1919-es, Ausztriával kötött Saint Germain-i, és a Magyarországgal 1920. június 4-én kötött trianoni békeszerződés gazdasági részének következményeit és hosszú távú hatásait részletezi az 1930-as évek elejéig. Az olvasó választ kaphat azokra a kérdésekre, hogy az Osztrák-Magyar Monarchia szétesése milyen hatásokkal járt a vállalat életében, hogyan volt képes felvenni a konkurenciaharcot az utódállamok megerősödött hajózási társaságaival szemben. Az első fejezet utolsó egysége a DGT/DDSG szerepét mutatja be Ausztriának, illetve Magyarországnak az Adolf Hitler vezette náci Németországgal folytatott kereskedelmében, egészen az Anschlussig, amelynek eredményeképpen az osztrák részvények, majd a náciaktól való félelmükben a magyar igazgatóság döntése nyomán, a DGT/DDSG részvények a németek, vagyis a „Reichswerke Hermann Göring” (Hermann Göring Művek) tulajdonába kerültek.<sup>6</sup>

1 [http://www.suttonverlag.at/autor/franz\\_dosch.html](http://www.suttonverlag.at/autor/franz_dosch.html)

2 <https://goo.gl/616zT>

3 <https://goo.gl/bQkHaq>

4 <https://goo.gl/t64Cq1>

5 Dosch, Franz: *Bilder der Schifffahrt- 180 Jahre Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft* ISBN 978-3-86680-522-4, Sutton Verlag, Erfurt, 2009. S. 7-9.

6 S.11.

A fejezetben a vállalat magyarországi történetének taglalásánál nagy hangsúlyt kapnak az Ausztriában, illetve hazánkban előállított hajók rövid ismertetései és fényképes bemutatásai,<sup>7</sup> továbbá a cégnek Pécs fejlődéstörténetében játszott szerepe is. A városban megnyitott legnagyobb szénbányák (Pécsbányatelep: Andreas-Schacht/András-akna – 1854, Schroll-akna – 1867, gróf Széchenyi István-akna – 1926, Mecsekszabolcs: Ferenc József-akna- 1865, György-akna – 1865, I. (Szent) István-akna-1925) ismertetése mellett az 1857-ben megnyitott Mohács-Pécsi Vasút (MPV), valamint a mellékvágányait képező, de önálló vasúti hálózatként működő Pécsi Bányavasutak vonalai is nagy hangsúlyt kapnak a munkában. Helytörténeti és magyar közlekedéstörténeti szempontból is kiemelt fontosságú, hogy az aknatornyokról készült fotók mellett,<sup>8</sup> a szerző az országban elsőként, 1914-ben villamosított Pécsi Bányavasutak Schroll-aknai (1926-tól: gróf Széchenyi István-aknai) pályaudvarán, a széntároló siló alatt álló villanyvonatról is közöl fényképet, ami valószínűleg a villamosítás évében készülhetett, mivel a pályaudvar mellékvágányain még hiányzik a felsővezeték.<sup>9</sup>

A második fejezet röviden ismerteti a DGT/DDSG technikai-technológiai irányváltását és annak okait a hajógyártásban, amelynek legfontosabb újítása a gőzről motorhajtású vízi járművekre való fokozatos áttérés volt. Számos érdekességre fény derül, a szerző pontos adatokat közöl az első motorhajó, az 1937-ben épített „Wachau” paramétereiről, nagyságáról, sebességéről.<sup>10</sup> Az első részrel ellentétben ez az egység sajnos már jóval kevesebb információt tartalmaz, és a hangsúly egyre inkább az ábrákra helyeződik át. Lényegében innentől kezdve már a fényképek „mesélik” el a DDSG 1938 és 1968 közötti történetét.<sup>11</sup>

A fejezetben szereplő ábrák közül kiemelném a DDSG alapításának 100. évfordulójára kiadott három emlékbélyeget. Rajtuk a „Maria Anna”, a „Jupiter”, valamint az „Österreich” gőzhajók képei láthatók, amelyek a cég első, Ausztriá-

ban használt járművei.<sup>12</sup> A második világháború pusztításai is fellelhetők a fényképeken. Az Óbudán gyártott és egy bombatámadásban szétroncsolt „Isper” hajó mellett a Wiener Neustadt-i igazgatóság lebombázott épülete látható.<sup>13</sup> Történeti forrásként kiemelendő az 1952-es Passau-Linz-Wien (Bécs) közötti menetrend közlése, amelyből információkat lehet szerezni a jegyárak mellett a menetidőről, valamint a DDSG által nyújtott szolgáltatásokról.<sup>14</sup>

A harmadik fejezet az „Élet a fedélzeten” címet viseli, és az alkalmazotti kör bemutatása mellett képet ad a hajókon szolgáló személyzet képzéséről.<sup>15</sup> A szöveg ebben a részben is csekély mértékű, de a mellékelt ábrák és a képaláírások<sup>16</sup> jól ellensúlyozzák a hiányosságot.

A negyedik, záró fejezet a DDSG 1968 és 2003 közötti történetét mutatja be a fokozatos felszámolásig.<sup>17</sup> Az ekkor épített hajók bemutatása<sup>18</sup> mellett a cég alapításának 150-ik évfordulójára kiadott jubileumi emlékbélyegek (rajta az „I. Ferenc”, „Linz”, és a „Theodor Körner” gőzhajókkal),<sup>19</sup> továbbá az utolsó menetrendi tájékoztató is bemutatásra kerül az ábrák között, amelyet a cég 1991-es átalakítása előtt adtak ki.<sup>20</sup> A szerző ezt az évet tekinti a „klasszikus” DDSG megszűnésének, a nagyobb állami beavatkozás miatt. Maga a társaság azonban még egy évtizedig, megváltozott tulajdonosi struktúrával, de működött.<sup>21</sup>

Összességében a kötetről elmondható, hogy a csekély szöveg ellenére átfogó, jól felépített munka, és számos új információt tartalmaz az osztrák-magyar vegyesvállalat ausztriai ágáról, amelynek (főleg 1945 utáni) története hazánkban kevésbé ismert.

*Bércesi Richárd*

7 S.12-32, 34-58.

8 S. 33.

9 S. 34.

10 S. 59.

11 S. 60-92.

12 S. 62.

13 S.70.

14 S. 75.

15 S. 93.

16 S. 94-108.

17 S. 109.

18 S. 110-125.

19 S. 110.

20 S. 126-127.

21 S. 109.