

MÁV vontatójármű album

Loki-téka

Szerző: *Mezei István*, kiadja a MÁV Vezérgazgatóság, a Közlekedési Dokumentációs Vállalat gondozásában. Bp., 1993, 209 oldal

Az emlékezetes 125. évforduló alkalmából jelent meg a díszes album, az alkalomhoz illően német és angol nyelven is. Több mint két évtized után készült újra ilyen jellegű összefoglalás, ezúttal csak a vontatójárművekről. A mű a kezdő vasútkor számára is jól nyomon követhetően osztja három részre a magyar járműállományt (vontatási nemnek megfelelően): 1. gőzmozdonyok (és gőzmotorkocsik), 2. dízelek, 3. villamosmozdonyok. Irányítsuk figyelmünket a gőzmozdonyokra, amelyek több mint százhusz éves története a vasúthistoria talán legjelentősebb korszakát jelenti!

A kiadvány szerzőjét valószínűleg nem most érte először a megoldhatatlan probléma: a Magyar Államvasutak összes gőzmozdony-sorozatát egy albumba gyűjteni – lehetetlen! Tudjuk, hogy a MÁV 1868-ban egy vonallal (Pest – Salgótarján) és nyolc mozdonnyal „született meg”, és nemcsak építkezések, hanem elsőbb a kisebb társaságok, majd a nagy vetélytársak államosításával vált konkurens nélküli mamutcéggé. Minden államosítás egyben sok mozdony átvételét is jelentette. (Például 1891-ben az Osztrák-Magyar Államvasút-társaság [OMÁV] államosításával 358 gőzmozdony került a MÁV állagába.) Egy valóban teljes albumnál azonban nem az összeállítás jelent reménytelen feladatot. Ezt a rendelkezésre álló (igaz, alig publikált) adatok alapján néhány lelkes mozdonyász kutatásának felhasználásával, bármelyik elsőosztályú vasúttörténész el tudná végezni... Azonban az így kapott irgalmatlan terjedelmű műben a lényeg a részletek-

be veszne, a csillagászati ár pedig még a potenciális vevőt is visszataszítaná. (Más kérdés, hogy a MÁV az átvett sorozatokat mindig mostohagyerekként kezelte; becsületes vasutas máig nem tartja igazán „mávosnak” azokat...)

Marad tehát a szokásos... Szerkocsis, szertartályos és különleges gőzmozdonyok – ezek az egyes alfejezetek; és a további bontás is hagyományos: a meghajtott kerekek, azon belül pedig időrend szerint. Egy-egy sorozatnál jellegrajzot (csak a mozdonyról), fényképet (csak egy fényképet!), a műszaki adatokat és egészen rövid ismertetést találunk. Sajnos, a szerző nem járt el következetesen sem a fényképek kiválasztásánál, sem az ismertetésnél. Ha csak egyetlen fotót közlünk, az legyen a legjellemzőbb mozdonyé (amelyik a sorozat általános leírásától semmiben nem tér el) vagy a legismertebbé! (Így például: 301,001, mert Biatorbágnál megsemmisült, majd újjáépült; 302,610, 424,247, mert megmaradtak; 403,507, mert Szolnokon manapság rohad szét...) Ha pedig a fényképen bemutatott mozdony valamiben „elüt” a sorozattól, ezt a különbséget az ismertetésnél illik közölni... De nem! A gyönyörű 302 sorozatnál (ex Déli Vasút [DV] 109 sorozat) a fotón és a jellegrajzon a 605 pályaszámú gépet látjuk, amelyik a korai (1913–17) szériából egyetlenként viselt Pogány-féle víztisztítót a gőzdóm mögött, erre azonban hiába keresünk utalást a szövegben. Még súlyosabb hibát találunk a másik egykori déli vasúti mozdonynál: a 403 sorozatnál. Itt a szöveg valóban a Duna-Száva-Adria Vasúttársaság (a Déli Vasút utódja) azon nyolc mozdonyára vonatkozik, amelyek 1932-ben 403,501–508 pályaszámokkal kerültek a MÁV-hoz. A fényképen és a jellegrajzon azonban a hasonló eredetű, ám Ausztriában és

Csehszlovákiában közlekedett, és gőzdómjában s kéményében más kivitelű 403,601–620 gépek egyikét látjuk, a 606-ost. (A laikus valószínűleg nem minősíti ezt fatális tévedésnek. A mozdonytörténettel kevésbé foglalkozó modellezőt azonban becsapja a nem megfelelő helyen közölt jellegrajz, tönkretéve többhónapos nehéz, aprólékos munkáját. Például az említett 403 sorozatról minden hozzáértőnek a szolnoki pusztában enyésző 507-es gép jut eszébe (lásd fentebb!) Az egyik német l'D jellegű Oldtimer-modellből ez szépen megépíthető. A modellező nekifog a munkának, gondosan megcsinálja; és csak a kiállításán tudja meg, hogy nem azt a mozdonyt készítette el, hanem egy egészen másikat, rossz pályaszámmal...)

Tegyük hozzá: a helyszűke akármilyen merev korlát, legalább a pályaszám-csoportokat közölni kellett volna. Ezek alapján az egy sorozaton belüli eltérések (eredetben vagy kivitelben) könnyen megállapíthatók. Ez az album azonban még a darabszámot sem adja meg minden sorozatnál.

Már a recenzió elején megállapítottuk: a szerzőtől minden hiányzó mozdonyt nem kérhetünk számon. De azért volt néhány olyan idegen eredetű sorozat, amelyik a MÁV ébenfekete színében is jelentős karriert futott be, és így hiányuk semmivel sem magyarázható. A teljesség igénye nélkül: a MÁV 223 (egykor OMÁV I, majd

- 1911-ig MÁV Ig osztály, 32 darab),
- 226 (ex DV 17 c; 21 darab),
- 333 (ex DV 32 c; 18 darab),
- 330 (ex DV 60; 21 darab),
- 225 (ex DV 206, 306; 6 darab),
- 329 (egykor kkStB 36, majd CSD
- 363 sorozat; 10 darab)

szorozatok hiánya erősen rontja az album amúgy sem kiemelkedő értékét.

A kísérőszöveg legnagyobb hibája, hogy hiányzik belőle a kuriózum, a sorozatoknak és az egyes mozdonyoknak hírnevet adó érdekesség. A helyszűkét már

említettük; bár egy kicsit sűrűbben szedett „Főadatok” felsorolásába belefért volna a melyik gyártól?, mikor?, hány darabot? adatcsokor is –, átadva a helyet a kísérőszövegben az érdekességeknek. A szerző példás szorgalommal gyűjti a sebesség, a méret és a darabszám rekordjait; bár ezt tette volna a dízel- és villanymozdonyoknál is... A vasútbarátok lelkes tetszését lehetett volna elérni a sorozatok beceneveinek közlésével is. (424: Bivaly, M 40: Púpos, M61: Szergej, V 43: Szili, stb...) Olyan legendás gőzmozdonyoknál, mint a 301 vagy a 328 sorozat, legalább egy-egy mondatral utalni kellett volna a Tanácsköztársaság utáni román rekvirációra, amikor a gyárból kigördülő, Európa-hírű gőzösök váltak szabad prédává...

Volna, volna...

A dízel- és villamos vontatójárművek fejezeténél a fekete-fehér és a színes fotók keverednek, ezzel az album szépen átvezet bennünket a múltból a jelenbe. Olyan különlegességeket találunk itt, mint a legnagyobb tömegű magyar villanymozdony (a mostani V 63-nál is nagyobb!), a V 44 sorozat, amelyiknek két kísérleti példánya is – néhány hónapos próbamenet után – a második világháború martalékává vált. Az újabb sorozatoknál elsősorban a friss információkat hiányoljuk: hogy a felülmúlhatatlan Nohabokból (M 61) a húszból már nyolcat selejtezték; hogy a „legmagyarabb” dízelmozdony, a „bonyolult szerkezetű és meghibásodásra hajlamos” M 63 sorozat mind a tíz tagja az örök vadászmezőkre gördült át („életükben” Budapest, Déli pályaudvar és Szombathely között közlekedtek); és egy kis adag a fejlődésből: legújabbán a V 63-ból nyolc darabot nagysebességre (160 km/h) építettek át.

Kifogásainktól függetlenül a MÁV Vontatójármű Album szép reményekre jogosító, ígéretes kiadvány. Leendő utódja számára, amelyik talán éppen a következő jubileum alkalmából jelenik majd meg, feltétlen tanulsággal szolgál...

Vasúthistória Évkönyv 1993

Szerkesztette: Mezei István. Megjelent a Közlekedési Dokumentációs Rt. gondozásában 1993-ban

A jubileumi emlék-füzetcskék után a vasúttörténeti tanulmányokat 1988-ban sikerült kötetnyi egységbe foglalni, amikor első ízben jelent meg a Vasúthistória Évkönyv. Ezt azóta éves rendszerséggel követik az újabb kiadványok, amelyekben állandó szerzőgárda publikál a vasúttörténet szinte minden ágában.

A legújabb műben is rendkívül bő a választék: vasúthálózati áttekintés, Baross-életrajz, főműhely-, kocsi-, mozdonytörténet, hidak, épületek, kulturális egyesületek – mind-mind az immár százhuszonöt esztendőes Magyar Államvasutak történetéből. Ismertetésünk aligha alkalmas arra, hogy minden tanulmányba betekintést nyújtson, átfogó kritikai megjegyzésekre pedig – éppen a recenzens témánk iránti viszonylag újabb keletű érdeklődése miatt – nem vállalkozhatunk. A Vasúthistória Évkönyvek azonban a magyar vasúttörténet oly jelentős kézikönyvei, hogy bemutatásuk semmiképpen sem hiányozhat gyönyörű rovatunkból...

Ez a kiadvány is – természetesen – a Magyar Államvasutakat ünnepli annak 125. évfordulóján. Így került a borító előlapjára a MÁV középponti pályaudvarának korabeli fényképe. Rochlitz Gyula és Feketeházy János alkotását éppen százöt év adták át a közforgalomnak, és a mai napig – immár száz esztendeje Keleti-pályaudvarként – az ország legnagyobb forgalmú állomása.

Egy ilyen évforduló mindig viszonylag nagyobb feladatot ró a szerzőkre: nem szabadon választott időhatárok között, ha-

nem a korszak egészét (jelen esetben százhuszonöt évet) felölelően kell bemutatniuk a kutatott téma történiáját.

Az időrend miatt feltétlenül az elejére kívánkozik, terjedelme alapján azonban csak szerény bevezetés lehet *Koltai Mariann* dolgozata (Magyarország vasúthálózata a MÁV megalakulása előtt). A cikk nem több, mint az 1868-ig megépített vasútvonalak és tervezetek felsorolása, évszámmal és kilométerhosszal. Kifogásainkat szaporítja, hogy már az első oldalakon súlyos tévedésre bukkanunk: Magyarország második vasútvonalát, a Bécsújhely (akkor még csak Neustadt) és Sopron közötti 27 kilométeres pályát nem a Déli Vasút (majd csak 1858-ban alapítják), hanem a Sopron – Bécsújhelyi Vasúttársaság építette meg (1847. augusztus 20.), és a forgalom lebonyolítója a Wien – Gloggnitzer Eisenbahn Gesellschaft volt.

Udvarhelyi Dénes ezúttal Baross Gábor életrajzával jeleskedik. A „vasminiszter” államtitkári és miniszteri pályafutása alatt (1883–1892) fővonalak és helyi érdekű vasutak építésével, valamint a magánvasutak államosításával épült ki a MÁV európai mértékkel mérve is sűrű és (akkor) korszerű vonalhálózata. Érdeme a tanulmánynak, hogy nemcsak a kritikátlanul dicséret életrajzokat, hanem Szabó Jenő (Baross egykori beosztottja), a miniszter hírnevét jócskán dehonesztáló, műveit is feldolgozta. Szabó támadta Baross kíméletlenül államosító törekvései miatt (a „vasminiszter” valóban bekebelezett olyan magánvasutakat is, pl.: Budapest – Pécs Vasút, amelyek állami támogatás nélkül, de a MÁV tarifarendszerét elfogadva működtek), de a miniszter másik alkotását, a zónatarifát sem nézte jó szemmel... Baross

a zónát, a személyforgalmi díjszabás reformját, 1889. augusztus 1-jén vezette be, és ezzel azonnal a kritikák keresztüzébe került. A zónatarifa viszont fényesen bevált, annak ellenére, hogy valóban több ellentmondást tartalmazott. Így a Mezőtúrról Mezőberényig megváltott jegy 15 krajcárba került, míg az ugyanazon a vonalon, ellenkező irányban fekvő Szolnokra (az út csak három kilométerrel hosszabb) 75 krajcárért lehetett eljutni... A zóna sikerét azonban nemcsak a 215%-os utaslétszám-emelkedéssel és az évi tízmillió forintos többletbevétellel jellemezhetjük. A zóna-rendszerrel alakult ki az elővárosi forgalom és a bevásárló turizmus, ezzel elsősorban Budapest és a távolabbi regionális központok (Pozsony, Szombathely, Miskolc, Szabadka) rendkívül dinamikusan fejlődtek.

Botlik László rendkívül nehéz feladatot old meg sikeresen, ugyanis terjedelmes tanulmányában a MÁV mozdonytörténetét nyújtja az olvasónak. A rengeteg mozdony sorozat műszaki adatai mellett táblázatba kerültek a Magyarországon alapított, illetve itt építkezett vasúttársaságok és a Déli Vasút 1932-ben állami kezelésbe vett mozdonyai is. Az első magyar vasutak főleg városokról elnevezett mozdonyaitól (ezeket még nem tudatosan tervezték, egyszerűen csak Stephenson gőzöseit másolták) a V 63-asokig iszonyú hosszú a sor! A szerző nemcsak bemutatja az egyes sorozatokat, hanem a vasúttörténet fontos csomópontjainál (világháborúk, forradalmak, világválság) rendszeresen utal a politikai, gazdasági háttérre is.

Botlik kiváló munkáját *Villányi György* tanulmánya (A Magyar Államvasutak vontatójárműveinek jelölési és pályaszámrendszerei) követi. Aligha gondolnánk, de a járművek pályaszámozása – ropant érdekes téma! A legfontosabb évszám 1911 – ekkor tértek át az osztálybasorolásról a sorozatjelölésre. Előbbinél az osztályokat római számok jelölték, és ezek első

sorban a mordonyok rendeltetésére utaltak: I osztály: gyorsvonati, II: személyvonati, III: tehervonati, IV: hegyi... XII: helyiérdekű vasúti mozdonyok. A római számú osztályjelölést egy kisbetű követte, ami a típusok megkülönböztetésére szolgált. Az 1909-ben elkészült háromcsatlós (eredetileg) tehervonati mozdony azonban már IIIu jelölést kapott, azaz a sok új sorozat jelölésére kevésnek bizonyult az ábécé. Ez tette szükségessé az 1911. évi reformot. Az akkor bevezetett sorozatjelölés, néhány módosítással, a mai napig használatos.

A gőzösknél az első három, a dízel és a villamos mozdonyoknál az első két szám határozza meg a sorozatot; a másik három (néha négy) a pályaszámot. A pályaszámozás érdekessége, hogy minden szám jelent valamit. Így az előbb említett IIIu osztályú mozdony sorozatjelölésében az első szám a 3, mert három hajtott kereke van, a második szám 2, mert tengelyterhelése alapján a második osztályba tartozik (12,3 – 14,4 tonna), és a harmadik szám 4, egyszerűen az időrendet követve. Ezzel kapjuk meg a 324 sorozatot, amelyből egyébként a legtöbb mozdony készült.

A rendkívüli alapos munka nemcsak „soroz”, de közli a különböző korszakokban használt táblák (és azon a betűk) méreteit, és megmagyarázza az igen talányos hadijeltáblák jelentését is. Legérdekesebb része mégis egy táblázat: MÁV mozdonyok szétosztása az I. világháború után. (Persze tudnunk kell, ekkor nem is elsősorban szétosztás történt.) A 4982 gőzmozdonyból 1953 került Romániába (39.2%), és csak 1666 maradt a trianoni határokon belül (33.5%). Tegyük hozzá: Erdély vasúthálózata – hegyvidéki fekvése miatt – lényegesen ritkább volt az ország más részeinél. Az esztelen szomszéd a tizenkilences pesti megszállás idején vitt mindent, amit mozdítani tudott. „Lábakélt” a 203 sorozatból hatnak, a 301-ből tizenötnek, pedig szerte a dák őshazában nem volt olyan sín, ame-

lyik elbírtá volna ezeket. Sajnos, Bandholtz keze nem ért el a pályaudvarokig...

Szécsey István a különböző rendeltetésű kocsik, *Varga Károly* a főműhelyek történetével foglalkozik. Alapvető fontosságú *Keller László* (Vasútvillamosítás a MÁV-nál) és *Horváth Ferenc* (A MÁV nevezetesebb vasútvonal építései) tanulmánya is. Az említetteken kívül a Vasúthistória Évkönyv 1993-as évkönyvében publikál még:*

Árva Kálmán–Öry László és Szegő Ferenc (a MÁV szervezeti tagozódása a 125 év során),

K. Juhász Erzsébet (a MÁV a számok tükrében),

Nemeskéri-Kiss Géza (hídépítés),

Gombár György–Kiss Zsuzsanna–Kubinszky Mihály–Kummer István (a MÁV magasépítése a 125 év során),

Ragó Mihály (távközlő és biztosítóberendezések),

Czére Béla (a legrövidebb eljutási idők),

Bábiczky László (a MÁV munkavállalói biztosítása),

Frisnyák Zsuzsa (kulturális és művelődési egyesületek) és

Heller György (a vasúthistória „filozófiai” háttere).

Az ismertetéseket
Nagy Tamás készítette

* Zárójelben a témát, – nem a pontos címet közöljük!