

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 kiállításon 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 tanulságul szolgál...