

NÉMETH ANDOR
szakértő

Az M62-es és a V43-as mozdonyok festési tervei és festései a MÁV-nál (1963-1995)

(A V43-asok után a 2024. évben az M62-es mozdonyok kerülnek sorra.)

Az eltelt harminc év alatt mindkét mozdony típuson számos módosítást hajtottak végre, ezen átalakítások elsősorban természetesen műszaki jellegűek voltak, de a divat és sajnos sok esetben a pénzügyi realitások is meghatározóan befolyásolják a vasúti járművek színezését. Ha megnézzük az európai vasutak régi és új színterveit, akkor rögtön szembetűnik az, hogy míg a régi színek lágyak voltak addig maiak kemények, markánsak. Ennek oka a balesetek megelőzésére tett erőfeszítés, a környezettől elütő színek alkalmazásával. Szembetűnő az is, hogy eltűntek a csíkok, emblémák és úgy általában kevesebb szín felhasználásával festik a járműveket. Míg „régén” valamennyi MÁV mozdonyhoz, egyedi, külön csak arra a mozdonyra érvényes színtervet készítettek, addig manapság egység tervekkel dolgoznak. Engedjenek meg nekem egy személyes véleményt.

Én úgy vagyok ezzel, mint a reform konyhával, ami minden paraméterében csodálatos csak az a baj, hogy nem lehet jól lakni vele. Nyilvánvaló itt a gazdasági szempontok adtak egy pofont az esztétikának.

Végezetül nézzük az esztétikai szempontokat. Nyilvánvaló, hogy a vasutak többsége kötődik azzal, hogy milyen képpel jelenik meg az utazóközönség előtt. Ebbe rengeteg dolog beletartozik a menetrendtől a formaruhákon keresztül egészen a jármű színéig. Az alábbiakban láthatóvá válik, hogy ezen mozdonyok festését a MÁV-nál hivatalosan négyszer módosították különféle szabványokban.

Ez azonban a járműjavítók nagy bánatára természetesen nem jelenti azt, hogy amikor egy új szabvány

hatályba lép, akkor másnap az összes érintett járművet elkezdik átfesteni.

Öt, hat év is eltelik, mire eltűnik az utolsó régi festésű jármű és ismét egységes képet nyújt a járműpark.

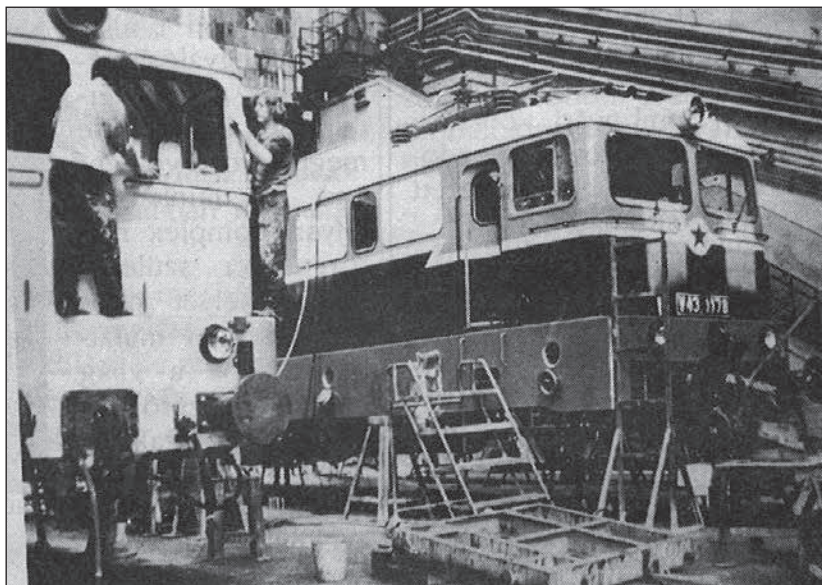
Érdekes megfigyelni, hogy a német vasutaknál a 16 évenkénti festés következtében még „együtt élnek” a két, a kék/krém, és az új világos piros mozdonyok.

Ennyi bevezető után nézzük a konkrét két típus színezésének történetét. A cikkben időnként megadott a modellezéshez használható festék katalógus számokat is. Azonban szeretném mindenkinek felhívni a figyelmét arra, hogy ezen adatok csak tájékoztató jellegűek, ugyanis nem létezik olyan táblázat, amiből kitűnne az, hogy az MSZ milyen „RAIL” számnak felel meg. Az ilyen adatok „O” ilyen jelek között szerepelnek, ahol pedig ezen jel nélkül van megadva egy szám az hiteles rajzon megadott szám.

A két típus körülbelül egy időben került beszerzésre. A V43-as egyeztetett színtervét egyből elfogadták, és 1974-ig gyakorlatilag ezen nem is változtattak addig az M62-es végleges festését körülbelül úgy a 40. mozdony után nyerte ez. Ebben az időben a „Szilik” a VM 14-124-47 rajz szerint előírt színekben készültek, amely az 1. fotón látható.

A V43-as mozdonyok festése 1963-tól 1974-ig.

- csillag szegélyezése; Fekete „1990 MsZ 9678 (RAL 9005, Humbrol 21)
- szellőzőrácsok: ezüst MSZ 9618, 9210 (MOLAK 24)
- alváz, vonórúdak és vonókészülék, akkuszekrény, forgóvázak: füstszürke MSZ 9618, 9620
- alváz gépszürke. 1450 MSZ 9618
- felépítmények a dízléc felet azúrkék 4370 MSZ 9618 (Humbrol47)



1. fotó: V43-as sorozatú mozdonyok eredeti színezése a Ganz-MÁVAG festő üzemében
(Fotó: Ganz Archívum)



2. fotó: Kivétel a V43 1029. sz. az egyetlen eltérő színű (fotó: Németh Andor)



3. fotó: Az első újfestésű V43-as (fotó: Németh Andor)

- áramszedő: cinóber vörös 9210 MSZ 9618 (RAL 2002)
- Tető: ezüst 9210 MSZ 9618 (MOLAK24)
- Felépítmények díszléc alatt az alváz felső feléig, kapaszkodó rudak: Tavaszi kék LFV-4501 (RAL 5007)
- Díszlécek: világos elefántcsont LFV 6004 (RAL 1014)

Ezen idő alatt az egyetlen kísérlet a V43 1029-es mozdony esetében történt valószínűleg normaóra megtakarítási célokból. A módosítás lényege, az, hogy a díszcsík feletti részt is azonos színűre festették az alsó résszel és a dísz csíkról is lehagyták a két darab 1-1 cm széles

szegélyező piros csíkot. Azonban ez nem terjedt el így 1974-ig több mozdonyt ebből a sorozatból nem festettek az eredetitől eltérő színűre (2. fotó).

A Magyar Iparművészeti Főiskola Ipari Formatervező Tanszéke a MÁV megbízására elkészítette a „MÁV Személykocsik és mozdonyok színezési rendszerét. Próbaképpen néhány járművet átfestették így például a V431027- est (3. fotó)

A V43-soknál első lépésként csak a vezető fülke feletti rész majd 1979-től lett a teljes tető narancsszínű.

A V 43-asoknál szintén 1979-ig megmaradtak az öntött pályaszám-táblák és 1976-79 sok- mozdony tető része szürke volt, a szoknya RAL

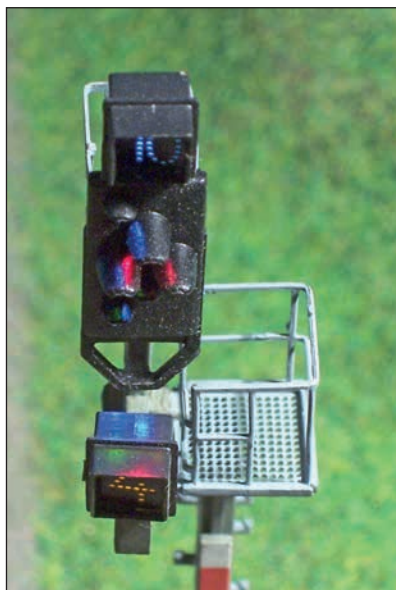
7038 míg a szoknya alatti részek sötét szürkék voltak.

Az újabb fordulóponthoz mindkét mozdony színezésében az jelentette, hogy az 1976. december 1-jével életbe lépett festési technológiák némi változtatásokkal 1979. 10. 01-jén MÁVSZ 2711/79 néven hivatalos szabványként bevezette.

Sajnos ez a szabvány szintén elég nehezen értelmezhető ugyanis sem RAL, sem pedig MSZ színszámokat nem alkalmaz (a modellezők által használt festék gyárak által megadott színszámokról nem is beszélve). Egyetlen támpontként a Budalakk Festék és Műgyantagyár által alkalmazott festék megnevezésekre hivatkozik.

Azonban az lényeges és egyértelmű hogy minden vontatójármű tető színe azonos lett az oldalán alkalmazott színnel. Végérvényesen megszűnnek az öntött oldal táblák, helyettük feliratok kerültek bevezetésre. Ez a szabvány 1979-től 1992. szeptember 1-jéig volt érvényben. A szoknya és a szoknya alatti részeket valamennyi vontatójárműnél egységesen színárnyalatú világosszürkében állapították meg. Sok mindenre magyarázatot ad az, hogy ezen szabvány három féle festék típust, TRINAT-ot RZISZTAN-t REZAKRIL-t jelöl meg alkalmazhatóként.

Természetesen a négyféle festék eltérő módon viselkedik az időjárási viszonyokkal szemben. Az is sokat számít, hogy milyen sűrűn és milyen vegyszerrel mossák a mozdonyokat. Ennek köszönhető az, hogy elvileg azonos színű járművek a valóságban egy adott intervallumon belül – melyet az előbb említett tényezők határoznak meg – sok féle színűek lehetnek. Egy időben az erősebb vegyszeres mosás következtében például a miskolci „Szilik” sokkal világosabb színűek lettek az országos átlagtól. A következő szabvány 1992. szeptember 1-jével MAVSZ 2711/2-7991, számon lépett életbe és gyakorlatilag szinte szó szerint megegyezik a korábbival.



4. fotó: HO méretű fényjelző
(fotó: Németh Andor)



5. fotó: HO méretű fényjelzők
(fotó: Németh Andor)

Jelentős változás azonban mégis van, a RAL színsablon szerint kerültek meghatározásra a színek. (Ez az első festési szabvány, amely az egész világon értelmezhető és egyértelmű).

A V43-as mozdony festésében a változás mindössze annyi, hogy ami idáig világosszürke volt az most RAL 7031 sötétszürke lett. A mozdonyokat később teljesítményüktől függetlenül egységesítették a narancs színt RAL 2002 sötét narancsszínre.

Szerk. megjegyzése: Németh Andor szakmai írását a „V43-as mozdonyok festési tervei és festései a MÁV-nál

(1963-1995)” című Vasútgépészet különszámban leközölt cikk alapján ismertetjük. Ezt követően számos színterv ötlet és egyéb a MÁV akkori színterveitől elérő változat is felmerült, amelyről érdemben e cikk keretében nem foglalkozhattunk. E téma dízelvontatásra terjedő folytatását 2024-ben tervezzük, amikor néhai Németh Andor írásában „Az M62 mozdonyok festési tervei és festései a MÁV-nál (1963-1995) időszakról” címmel 1995-ben átadott írását a következő számban 2024-ben ismertetjük.

Németh Andor (1956-2022) szakíró

Németh Andor sok éven át a MÁV Nosztalgia Kft alapításától megszűntetéséig (1992-2021) kis tulajdonosa volt a Kft-nek. Sokrétű tevékenységeként hasznos munkát elölvte a vasútmodellezésben, a modellezést is gyarapítva hazánkban a Viessmann cégnél a modellgyártás hazai meghonosítását szolgálta. Erről a hobbijáról eredményeit a vasútmodellel jelzők fejlesztéséből ismerjük. (lásd 4. 5. fotó)

Szakíróként és fotósként is sok éven át dolgozott a Vasútgépészetnek is, amelynek borítóit Németh Andor járműfotói díszítették 1998-2008-ig. A Vasútgépészetnek készített, nekünk átadott fotóival ebben az évben emlékezünk rá. Vasúti körökben szinte mindenki ismerte őt, megszállottságát, vasútszeretetét, kitarását. Egyet senki nem vitathat el tőle: rengeteget tett a magyar vasút emlékeinek megőrzéséért, megörökítéséért, a Magyar Vasúttörténeti Parkért, annak járműgyűjteményéért. Fényképgyűjteménye fivérének köszönhetően Magyar Vasúttörténeti Parkba került, ahol megkezdték a képanyag feldolgozását.

Életét 2022. decemberben fejezte be. Részvétellel búcsúzunk tőle.

Dr. Lovász György, Kovács Károly

Németh Andor igen széles skálán fotózásának két véglete. Balra egy hajnali vonat fotózás, és jobbra a Pusztaszabolcsi FLIRT karbantartóbázis építés kezdete előtt, az alapkőletétel napján készített sóderkupacos fotó.



Németh Andor felvétele, a képen hajnali ellenfényben készült fotón látható áthaladó vonat



Ilyen volt az alapkőletétel napján a Pusztaszabolcsi karbantartó bázisának építésére készülő Stadler.