



DR. MALATINSZKY SÁNDOR

2001. 07-től a MÁV Rt. Gépészeti arculati bizottság vezetője

Színek és színtervek a MÁV vasúti járművein

Összefoglaló:

A vasúttársaságok az 1990-es évek elejétől fogva egyre nagyobb figyelmet fordítottak saját karakterük kialakítására. Egyre fontosabb szerepet kapott a vasutak korábban kialakult, szürke, kopott, egyhangú képét felváltó, kellemes benyomást keltő látványának megteremtése, az épületek, járművek társaságokat megkülönböztető belső és külső megjelenése, az egyes szolgáltatási tevékenységek utasok által könnyen azonosítható szimbólumokkal, színekkel történő jelzése.

Bevezető

A szabad pályahasználat lehetőségeit kihasználó, idegen vasúttársaságok járatainak megjelenése a korábban csak a tulajdonos nemzeti vasutak által kiszolgált vonalakon új helyzetet teremtett az Európai Közösség országaiban működő vasúthálózaton.¹ A piaci verseny, a verseny követelményeihez történő alkalmazkodás a gazdasági és szervezeti változtatásokon túl egyre újabb és újabb fordulatokat hozott a saját területükön egykor egyeduralgoló nemzeti vasúttársaságok hosszú évek óta tartó átalakítási folyamatában. Az egykor legfontosabb szempontok: a jó menetrend, a pontosság, a kedvező utazási sebesség és a kényelem, azaz a szolgáltatások minősége, és minél magasabb szintű teljesítése a változások hatására már csak a piacon való maradáshoz, vagy az oda történő belépéshez voltak elegendők. A versenyhelyzetben választási kényszer elé állított utasok minél nagyobb számban történő megnyeréséhez – illetve az azonos színvonalú szolgáltatásokat nyújtó más közúti és légi közlekedési vállalatok, vagy a liberalizált pályahozzáférés előnyeit kihasználó, idegen hálózatokon

megjelenő, esetleg még a közszolgáltatási szerződések előnyét is élvező vasúttársaságok járatairól történő elhódításához – viszont már nem.

A vasutak arculatát meghatározó elemek

A vasutak arculatának a többi társaság megjelenésétől eltérő elemekkel történő kialakítására, illetve a megváltozott körülményekhez történő, tudatos igazítására az 1990-es években számos társaság tett kísérletet. A legismertebb és legsikeresebb példák erre a közvetlen környezetünkben a DB, az ÖBB és a svájci vasutak arculatának hagyományokat tisztelő megújítása vagy a távol kelet színes világában a Japán Nemzeti Vasutak privatizálása után létrehozott vasúttársaságok jellegzetes vállalati karakterének kialakítása volt. A vasutak arculatának kialakításában meghatározó szerepet játszottak a járművek, a járművek látványa, külső és a belső tér megjelenése a színtervek tudatos alkalmazásával.

A színtervekről általában²

A látványt meghatározó elemek három nagy csoportot alkotnak. Ezek a

forma, a színek, a különböző színárnyalatok és az alkalmazását meghatározó színtervek. A vállalati arculati elemek által meghatározott megjelenés lehet:

- vállalat specifikus,
- szolgáltatás specifikus, vagy
- a kettő kombinációja.

Vállalat specifikus arculati elemek

Egy vállalat arculatát meghatározó specifikus jegyek a jellegzetes formai elemek, vagy a meghatározott színárnyalatok és színek kombinációk alkalmazása. Feladatuk a vállalati jelleg kihangsúlyozása. A velük szemben támasztott alapvető követelmény, hogy a vasúti és közúti járműveken, épületeken, irodákban, különböző kiadványokon és nyomdai termékeken, egyen- és munkaruhákon feltüntetve egyértelművé és könnyen felismerhetővé tegyék az adott vállalathoz történő tartozást a közönség számára. Az azonos formai elemek következetes alkalmazása az összetett tevékenységet végző nagy vasúttársaságok esetében nehezen volt alkalmazható. Az azonos színek, színek kombinációk általános megjelenítését viszont már a gyakorlatban is meg lehet valósítani. Figyelembe kellett venni, hogy az adott színár-

¹ A vasúti járművek kiállításához szükséges magas önköltségek csökkentése, kiegyenlítése a nagyobb forgalom által generált bevételek által csak a kábotázs, azaz a nem honos hálózatokon végzett szállítási tevékenység végzésével valósítható meg, amelyet 2004-ben az Európai Tanács és a Parlament között létrejött megállapodás, a vasúti vállalatokhoz való további hozzáférést célzó „2. vasúti csomag” bevezetése tette lehetővé az európai hálózaton.

² Felhasznált irodalom: Dietrich Niedhardt, A Német Szövetségi Vasút (DB) járműveinek új színezése, Die Bundesbahn 3/1987

nyalatok eltérő hatást fejtenek ki a különböző területeken. A gyakorlati tapasztalatok szerint a kedvező benyomás elérése érdekében az azonos színeknek különböző árnyalatait volt célszerű alkalmazni a járműveken, az épületeken és nyomdai termékeken is.

Az 1990-es években divattá vált a vállalati jelleg kifejezésére szolgáló logók alkalmazása. Az összetartozás jelzésének kétségtelenül legolcsóbb eszközei azonban csak ritka és szerencsés esetben feleltek meg a vasúttársaságok esetében fennálló összetett követelményrendszernek. Merev, módosítás vagy az adott környezethez történő igazítás nélküli alkalmazásuk a járműveken, az épületeken és nyomdai termékeken még kedvezőtlen hatást is kelthetett.

Szolgáltatás specifikus elemek

A szolgáltatás specifikus elemek alkalmazásának a lényege, egy adott termék csoport vizuális felismerhetőségének biztosítása. Ebben az esetben célszerű volt a vizuális megjelenést adott színvonalú, garantált minőségű szolgáltatásokhoz társítani.

Vállalat és termék specifikus arculati elemek

A vállalat és termék specifikus arculati elemek használata egyaránt alkalmas a vállalati jelleg kihangsúlyozására és azon belül az egyes, különböző színvonalú szolgáltatások megkülönböztetésére szolgáló információk szemmel könnyen felismerhető megjelenítésére is. Megvalósításuk legegyszerűbb formája a vállalat karakterét meghatározó színtervek és ezeken belül a vállalati jelleget kihangsúlyozó fő- és az adott szolgáltatásokra utaló mellékszínek alkalmazása.

A vasúti járművek megjelenése

A vasúti járművek megjelenését a forma és ezen belül is a járműszerény kialakítása, a színek és színtervek elhelyezésére szolgáló színterv, valamint az alkalmazott színárnyalatok határozzák meg.

A forma

A forma a járművek jellegzetes tulajdonsága, amit magukkal hordoznak az üzembe helyezésüktől a selejtezésükig vagy a legtöbb esetben az élettartamuk során legfeljebb egyszer előforduló nagyobb átalakításukig. A vasúti járművek formája lehet:

1. jellegzetesen karakteres, önmagában is határozott megjelenést biztosító,
2. közömbös hatású, jellegtelen vagy,
2. kifejezetten kedvezőtlen, rossz hatást keltő szerkezeti elemekkel rendelkező.

A színterv

A külső festékbevonat kialakítását meghatározó színterv már nem minden esetben tartozik szorosan a járművekhez. A legtöbb jármű élete során a változó követelményeknek megfelelően többször is színt vált. Vannak általánosan alkalmazható és jármű specifikus színtervek. Mindkét esetben jelentős hatást gyakorolnak a járművek megjelenésére. A kellő alaposítással kiválasztott színtervek a megfelelő színárnyalatokkal kombinálva javítják, vagy kihangsúlyozzák a járművek által keltett összhangot. Kedvező esetben még a jellegtelen vagy kifejezetten rossz kiállítású járműszerényeken is kedvező vagy legalább elfogadható benyomást kelthetnek. A rosszul megválasztott színek és színtervek alkalmazásának eredménye azonban még a kedvező kialakítású járművek esetén is a rossz megjelenés, a jellegtelen járművek esetén pedig a visszataszító tarkaság.

A színtervekkel szemben támasztott követelmények

Jellegzetesen karakteres járművek esetén a színterv legyen összhangban a jármű formájával. Az egyedi színtervek feladata az ilyen járművek karakterének kihangsúlyozása. Az általánosan alkalmazható színtervek esetében alapkövetelmény, hogy legalább ne rontsa el a forma

által keltett kedvező hatást. Jellegtelen járműveknél a színterv szerepe egyértelműen a kedvezőbb hatás biztosítása, szerencsés esetben a hiányzó karakter kölcsönzése. A jó megjelenés biztosítása érdekében a forma szempontjából harmadik kategóriába sorolt járművek esetében további feladatot jelent a kifejezetten rossz formai jegyek kedvezőtlen hatásának kiegyenlítése.

A színárnyalatok

A színárnyalatok szoros egységet képeznek a színtervekkel és azokon keresztül közvetett kapcsolatban vannak a járművek formájával. A színárnyalatoknak ezen túl további fontos feladataik vannak. Információkat hordozhatnak, és kapcsolatot teremtenek a környezetükkel. A vasúti jármű ugyanis nem egyedi jelenség. Az életét meghatározott környezetben vasútállomásokon vagy a tájképet átszelő vonalakon tölti el. Azért lehet Ausztriában vagy Svájcban szép fotókat készíteni a tájba illő vasúti járművekről, mert a rajtuk alkalmazott színárnyalatok az esztétikai megjelenésen túl kellemes összhangot keltve a környezethez is alkalmazkodnak. A világon bárhol élő, saját kultúrával rendelkező nemzetek ugyanis jellegzetes színvilágukkal összhangot teremtenek az őket körülvevő környezettel is.

A vasúti jármű színtervekkel szemben támasztott követelmények

A vasúti járműveken alkalmazott külső bevonatrendszer elsődleges feladata az alatta lévő szerkezeti elemek megóvása, öregedésének, természetes elhasználódásának lelassítása és nem utolsósorban a nagymennyiségben alkalmazott szénacél anyagok korróziója által keltett kellemetlen látvány, a rozsdás kialakulásának megakadályozása. Ezen kívül egyszerűen, olcsón kivitelezhető és könnyen javítható legyen. A műszaki szempontokon túl a következő követelményrendszernek kell megfelelni egy járműszíntervnek:

1. Fejezze ki a vállalati hovatartozás jellegét.
2. Megfelelő, az utazóközönség által is elfogadható és könnyen megérthető információkat közöljön az egyes meghatározott és garantált színvonalú szolgáltatásokról.
3. Az azonos vonatba, szükség szerint az egymás mellé besorozott, de más szolgáltatási csoporthoz tartozó járművek színei harmonizáljanak egymással.
4. Az alkalmazott színárnyalatok illeszkedjenek a járművek környezetét alkotó állomásokhoz, illetve a tájhoz.
5. Legyen időtálló, a divatáramlaktól mentes.
6. Alkalmazkodjon a járművek jellegéhez.
7. Az átállás ideje alatt az egymás mellett hosszú ideig megtalálható régi és új színterv színárnyalatai az azonos szolgáltatási csoporton belül illeszkedjenek egymáshoz.
8. A szolgáltatások beazonosítására alkalmas színárnyalatok megjeleníthetők legyenek az adott tevékenységet tartalmazó menetrendeken vagy az azt népszerűsítő információs kiadványokon.

A vasutak és az általuk nyújtott szolgáltatások utazóközönség által történő megítélésében az arculatot meghatározó színterveknél is fontosabb, a járműszekrények tisztasága. Ezért az új színtervek bevezetésével egy időben meg kell teremteni azokat a feltételeket is, amelyek biztosítják a járművek elfogadható külső tisztaságát, illetve olyan színárnyalatokat kell választani, amelyek kisebb mértékű elszennyeződésük esetén sem keltenek az utazóközönségben viszsztatásító hatást.

Az előbb felsorolt nyolc pontból álló követelményrendszer szerint megvizsgálva a több mint 30 éves MÁV járműarculat az első három pontnak az ezredfordulóig megfelelt. Az azúr-kék, sötét-narancs, illetve a teherkocsik esetében a vagonvörös alapszínek és az azonos mellékszí-

nek, valamint az egységes színterv alkalmazása miatt jól érvényesül a vállalati jelleg. A teherkocsikon a színárnyalat mellett a fehérszínű MÁV embléma tette hangsúlyozottá a vállalati jellegét, illetve a tehervonatokba besorolva a más társaságok kocsijai mellett külföldön is felismerhetővé. Az alapszínek változtatása és a sötét-kék alkalmazása a személyszállító járműpark esetén a különböző szintű, nemzetközi és belső IC, távolsági és elővárosi, valamint mellékvonalai szolgáltatás csoportok vizuális megjelölése is megoldódott. Az EC, illetve a nemzetközi forgalomban közlekedő kocsijaink külföldön, illetve az IC kocsik itthon meghatározott szolgáltatási színvonalukkal az utazóközönség körében ismertté és elfogadottá váltak. A kocsik kék színe az ablakok alatti sötét-kékkel és a sötét-kék önműködő ajtókkal ebben a két esetben meghatározott szolgáltatási minőséget is jelentettek. A sötét-narancs és az azúr-kék főszínek árnyalatai a dízelvontatású személy és villamos vontatású tehervonatok esetében sem ütöttek el egymástól. A színterv időtállóságát mi sem bizonyította jobban, hogy bizonyos elemei több mint 30 év után az akkori követelményeknek is megfeleltek.

A színterv kidolgozása a vasúti járművek jellegzetességeinek figyelembevételével történt. Az egyes elemei jól alkalmazhatók a legváltozatosabb csoportot alkotó mozdonyok esetében is. Sőt az olyan jellegtelen, szögletes elemekből álló szekrényű járművek, mint például a V63, illetve V46 sor mozdonyok még javítanak az általuk keltett összhatáson.

Az alkalmazott színárnyalatokról azonban némi iróniával megállapítható, hogy különösen kopottan és elöregedett állapotban tökéletesen illeszkedtek a vasútállomások sötét-kék világához, de a tájhoz viszont egyáltalán nem. A környezethez illeszkedő színárnyalatok alkalmazására a vasúti járműveken azonban szerencsére hazai példát is találunk. A GySEV járművein alkalmazott

színterv RAL 6010 számú fűzöld és a RAL 1023 számú közlekedés sárga színű árnyalatai egy virágzó tavaszi repcemezőre emlékeztetnek.

Az 1990-es évek végén jelentős minőségi változások történtek az elővárosi közlekedésben és a mellékvonalakon. Ezeknek az új szolgáltatásoknak a régi színtervhez kidolgozott rendszer alapján történő megjelölése már nehezen volt megoldható. Természetesen nem lehetett elvárni egy több mint 30 évvel ezelőtt kidolgozott színtervtől, hogy maradéktalanul kielégítse az akkori, talán nem is annyira új, hanem inkább az új szempontokkal kibővített követelményrendszert. Ezért szükség volt a felülvizsgálatára és a jól bevált elemek megtartása mellett az új piaci viszonyok követelményeinek megfelelő módosítására, átdolgozására. A korábbi évek tapasztalataiból levonva el kellett kerülni az ötletszerű, vagy presztízskérdésként kirozsakolt megoldásokat, amelyeknek az eredménye az utasokban keltett kellemes benyomás helyett a kaotikus kép kialakítása és a piaci versenyhelyezetre gyakorolt kedvezőtlen hatása volt.

Szempontok egy új járműarculat kidolgozásához

Az új járműarculat kialakításának két lehetséges módja van. Teljesen új színterv kidolgozása a megadott követelményrendszer alapján, vagy az érvényes koncepció kibővített követelményeknek megfelelő átalakítása a bevált, időtálló elemeinek megtartása mellett. Az új színterv kialakítását azonban mindkét esetben csak a fent említett nyolc pontból álló követelményrendszer maradéktalan, de legalább minél nagyobb arányban történő teljesítésével kellett elvégezni.

Mind két esetben meg kellett határozni az alapvető szempontokat. Vállalat specifikus vagy szolgáltatás specifikus legyen a színterv, vagy esetleg a kettő kombinációja. Ezen belül fel kellett állítani egy koncepciót a különböző típusú vagy rendeltetésű járművek színekkel vagy szín-

tervekkel történő megkülönböztetésére: például dízel és villamos üzemű járművek, állomási tolató és vonali mozdonyok, nemzetközi, belföldi IC, távolsági elővárosi forgalomban és mellékvonalakon közlekedő személy- és motorkocsik, illetve motorvonatok stb.

Első lépésként meg kellett határozni a színtervek fő és mellékszín kombinációinak számát. Természetesen törekedni kell a minél kevesebb színárnyalat alkalmazására. Ez tartalmazhat javaslatokat bizonyos színek általános, épületeken, járműveken, nyomdai terméken történő használatára, mint például a kék, piros stb. Ez esetben RAL számmal meghatározva csak olyan főszíneket szabad választani, amelyeknek az általános alkalmazása minden szempontból megfelel, mivel azok egy új színterv esetén a melléjük rendelhető árnyalatokat is megszabták. Meg kellett határozni továbbá, hogy mi az, amit el szeretnénk kerülni, például a MÁV hagyományaihoz egyáltalán nem illő vékony vonalak alkalmazását.

Figyelembe kellett venni, továbbá, hogy a MÁV ZRt. egy országos hálózattal rendelkező vállalat volt, amelynek a járművei naponta tízezreket szállítottak és külföldre is rendszeresen eljutottak. A MÁV ZRt. akarva akaratlanul a megjelenésével a közízlést formálta, külföldön pedig a magyar államot reprezentálta. Ezért az 1970-es években nyilvános pályázat, és előzetes kiválasztás után a színtervek kidolgozására, megfelelő gyakorlattal rendelkező, ipari formatervező szakembereket kellett bevonni. A pályázatok, illetve a javaslatok véleményeztetését minél szélesebb körben el kellett elvégezteni és az elbírálásnál lehetőség szerint figyelembe kell venni.

Teljesen új járműarculat

A teljesen új járműarculat kidolgozásánál a felállított nyolc pontból álló követelményrendszer mellett más kööttségek nem voltak. A színárnyalatok kiválasztásának vagy a színtervek kidolgozásának nagyobb

volt a szabadságfoka. Figyelembe kellett venni azonban, hogy egy vagy több teljesen új koncepciót kellett felállítani, ami lényegesen nagyobb és alaposabb munkát igényelt. Az új színterveket az utazóközönséggel el kellett fogadtatni. Bevezetésüket célszerűen új szolgáltatások vagy a meglévők minőségének megjavításához kellett kötni. Az új színtervek általános bevezetése – tekintettel a jármű bevonatrendszerek külső rétegeinek hat-nyolc év élettartamára – hosszú időt vesz igénybe. A minél gyorsabb bevezetése viszont jelentős mértékű többlet kiadásokkal jár együtt.

Az elfogadott járműarculat átalakítása

Az elfogadott színterv átdolgozásával további szempontokat is érvényesíteni lehetett, mint például a hagyomány és tradíció, amely normális körülmények között még előnyt is jelenthetett a szállítási piacon várhatóan megjelenő „új” versenytársakkal szemben. Ebben az esetben továbbra is meg lehetett tartani a sikeres szolgáltatásokhoz kötődő, utasok által is elfogadott külső megjelenést, mint például az EC, IC vonatok kocsijainak vagy az IP motorkocsik színterveit.

Történelmi előzmények

A vasúttársaságok saját arculat kialakítására irányuló törekvése egyáltalán nem új keletű dolog. A nagy nemzeti vasúttársaságok létrehozását megelőző időszakban is létezett már verseny a különböző magántársaságok között. Ez azonban akkor inkább csak a műszaki fejlesztések területén megnyilvánuló, a legnagyobb, a leggyorsabb, a legkényelmesebb, a legmodernebb, a legimpozánsabb címek eléréséért folytatott presztízsharc volt. Annak ellenére, hogy az egyes vasúttársaságok a saját hálózatukon versenytársak nélkül működtek mégis, már a XIX. században is sajátos, többiekétől jól megkülönböztethető arculati jegyeket alkalmaztak.

Ez a törekvés akkor, elsősorban az épületekben, műtárgyakban és a haladás, az erő és a dinamizmus szimbólumává vált gőzmozdonyok külső megjelenésében öltött testet. A kor ízlésvilágának megfelelően az arculat kialakításában fontos szerepet játszottak az uralkodó művészeti irányzatok, nem egyszer művészeti alkotás rangjára emelve az épületeket, hidakat vagy más műszaki létesítményeket. Trianoni határainkat vonattal átlépve mind a mai napig felismerhetők a MÁV egykori típusstervek alapján készült jellegzetes épületei. A régi gőzmozdonyok képeit nézgetve szembetűnők a társaságspecifikus műszaki megoldások által képviselt azonos jegyek – a jellegzetes kialakítású védházak, gőzdóm burkolatok, homoktartályok, füstszekrények, kémények, a különböző díszítő elemek – alkalmazása. Hazai példánál maradván markáns, jól felismerhető, társaság specifikus jegyekkel rendelkeztek a MÁV és az egykori Déli Vasút gőzmozdonyai vagy a felvidéket átszelő Kassa Oderbergi Vasút járművei. Jellegzetes, jól felismerhető szerkesztési alapelveket használtak a különböző mozdonygyárak is. Az angolszász mozdonyok esetében a belső vezérmű gyakori alkalmazása és a mozdonyok üzemét kiszolgáló berendezések, csővezetékek burkolatok alatt történő elrejtése volt a jellemző. A Német Vasútegylet tagságát alkotó Közép- és Közép-kelet-európai országok lokomotívgyáraiban tevékenykedő mozdonyszerkesztők pedig kevés kivétellel a csöveket és a vezetékeket a burkolatokon kívül helyezték el. A célszerű műszaki okok mellett a gőzmozdonyok esztétikus megjelenését szolgálta a kazánokon a gőzdómok, homoktartályok hajtott kerékpárok tengelyével azonos vonalban történő elhelyezése vagy a szerkesztés során az építészetben és a képzőművészetekben már régóta használt, tökéletesség benyomását keltő arányok és aránypárok alkalmazása is. Az 1940-es évek elejétől a vasúti járműgyártást is egyre inkább a tömegtermelés jellemezte. A ko-

rábban szinte kizárólag csak a nemzeti vasúttársaságok igényeit kielégítő mozdonygyárak sikeres termékei külföldre is eljutottak. Az azonos gyártótól származó, külsőre szinte teljesen azonos dízelmozdonyok megjelenése a különböző társaságok hálózatán, kikényszerítette a járműveken a légi közlekedési vállalatok esetében már bevált, vállalatspecifikus színtervek alkalmazását.

A nagy nemzeti vasúttársaságok létrehozását megelőző időszakban a különböző vállalatokra jellemző színek alkalmazása sem volt ismeretlen a vasúti járműveken. Külön színeket használtak gőzmozdonyokon, az egyes kocsik osztályok, illetve a személyszállító vonatokba besorolt posta és poggyászkocsik megjelölésére is. Példa erre az európai vasúti múzeumokban eredeti vagy felújított állapotban megőrzött XIX. századból származó járművek sokasága vagy éppen a MÁV 100 éves nosztalgia vonatának kocsijai. A világ számos országában a XIX. század jellegzetes színvilágára utalva mind a mai napig „zöld kocsinak” nevezik az elsőosztályú kocsikat, holott a szerelvények színe már régen, talán többször is megváltozott. A XIX-XX. század fordulóján a kontinens vasútjainak ez a színes világa egyre szürkébbé, egyre sötétebbé vált. A sajtósárga, megkülönböztető vállalati jegyek a magánvasutak nagy nemzeti társaságokká történő egybeolvasztásával elvesztették a jelentőségüket. Az állandóan növekvő forgalom zavartalan lebonyolítása egyre több és egyre nagyobb teljesítményű gőzmozdonyokat igényelt. A forgalom növekedésével arányosan a gőzmozdonykaszánokban elégetett szén égéstermékével együtt egyre több szilárd szennyező anyag távozott a szabadba. A vonatok tömegével és sebességével egyre nőtt a szerelvények megállításához és sebességszabályozásához felhasznált öntöttvas féktuskók tömege. A gőzmozdonyok kéményén át távozó pernye és korom, a fékezések során keletkező vaspár, a kenőanyagként használt, lecsöpögő

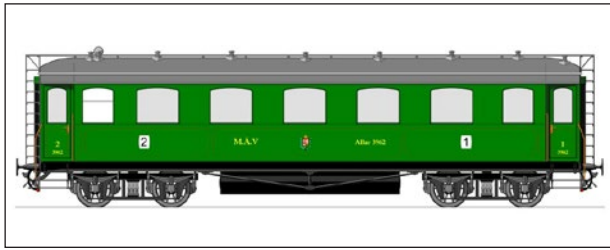
olaj a járműveket, a pályát és a pálya közvetlen környezetét szennyezte. Az égéstermék a lecsapódó párával elegyedve agresszív vegyületek formájában megtámadták és rövid időn belül, tönkretették a vasúti kocsikat, az épületek és a vonalak mentén telepített műtárgyak, berendezések burkolatát, és a burkolatokat védő festékbevonatokat. Sajtósárga, lehangoló, sötétszürke környezetet kölcsönözve ez által a vasutak számára. A forgalom növekedésével egyre inkább a vasutakon eluralkodó sötétszürke környezethez alkalmazkodott a járművek színvilága is.

A villamos vontatás bevezetése új színfoltot hozott vasutak életében a szó nem csak műszaki, hanem valódi értelmében is. A gőzmozdonyokat felváltó villamos motorok megjelenése a közúti vasutakon már az 1880-as évektől lehetővé tette az élénkebb, színes bevonatok alkalmazását a járműveken. A Budapest utcáin közlekedő villamos motorok színe kezdetben piros volt. Később vált általánossá a magyar városokban a tisztán villamos üzemű közúti vasutak járművein a lényegesen világosabb árnyalatú sárga szín alkalmazása. Budapesten az 1920-as évek közepéig két villamos társaság működött barna, illetve sárga kocsikkal. A két azonos tevékenységet folytató társaság a járműveiket az utazóközönség számára jól látható formában, egymástól színekkel is igyekezett megkülönböztetni. A Budapesti Helyiérdekű Vasutak személyszállításra használt járműparkjának színe sötétzöld volt. A BHÉV nagyterjedésű, villamos üzemű hálózata mellett gőzvontatással kiszolgált vonalszakaszokkal is rendelkezett. A sötétzöld szín alkalmazása a villamos és a gőzvontatás követelményeinek egyaránt megfelelt. A kevésbé szennyező motoros üzem bevezetése szintén egy újabb lehetőséget adott a vasutak színvilágának élénkítésére, különösen akkor, ha a motorok forgalomba állítása egyben új szolgáltatások bevezetésével járt együtt. A hosszú évtizedeken át fenntartott

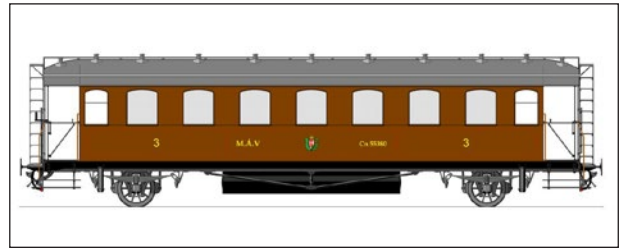
gőzmozdonyos-belsőégésű motorok üzem fenntartása azonban itt is lényegesen korlátozta a lehetőségeket. A járművek színét tehát hosszú ideig alapvetően az alkalmazott vontatási nemek, illetve vegyes üzem esetén azok aránya határozta meg. A második világháború előtt a fő- és mellékvonalakon forgalomba állított viszonylag kisszámú dízel vontatójármű és villamos mozdony színezése kevés kivételtől eltekintve a gőzmozdonyok által uralt környezethez alkalmazkodott.

A gőzmozdonyok kazánjában elégetett tüzelőanyagok a bányáktól a szénszerelő helyekre történő eljuttatása a vasúttársaságok teherszállítási kapacitásának jelentős részét lekötötte. Egyre több gondot okozott a nagyteljesítményű gőzmozdonyok kiszolgálása, a tüzelőanyag elégetése után visszamaradt salak és a pernye eltávolítása is. A vasúti forgalom növekedésével már a századforduló után egyre gazdaságosabbá vált a nagyforgalmú fővonalak és vonalszakaszok jelentős beruházást igénylő villamosítása. Az első világháború éveiben keletkezett szén és vasúti szállítási kapacitáshiány a tüzelőanyag takarékos vasúti üzem megvalósítási lehetőségeinek tanulmányozására ösztönözte a vasutak villamosításával és a lényegesen jobb hatásfokú belsőégésű motorok vasúti vontatási célú felhasználásával foglalkozó szakembereket. Hazánkban Valatin Béla Sármezey Endre „*Diesel-motorok alkalmazása vasúti üzemekben*” című, Magyar Mérnök- és Építészegyletben 1918-ban elhangzott előadásához hozzátartozóan ismertette a MÁV hálózatán tolató szolgálatban dolgozó 300 gőzmozdony, köztük a főváros körzetében üzemelő, dízel-villamos mozdonyokkal történő kiváltásával járó előnyöket, Budapest légszennyezésének csökkentésére gyakorolt hatását is kiemelve.

A vasúti szállítás területén azonban mindig is voltak olyan kisebb, nemzeti vagy nemzetközi vállalkozások, amelyek a nagy nemzeti



1. ábra A MÁV ABar sorozatú 9,3 m forgócsap távolságú, első-másodosztályú, gyorsvonatú személykocsija az 1931 előtt alkalmazott színekkel, feliratokkal és csíkozással



2. ábra A MÁV Cn sorozatú 9,3 m tengelytávolságú, harmadosztályú személykocsija az 1931 előtt alkalmazott színekkel, feliratokkal és csíkozással

vasúttársaságok tevékenységét ki-egészítve különleges kínálatukkal étkezési és szállodai vagy egyéb teherszállítási szolgáltatásokat nyújtottak. Ezek közé tartozott az 1883-ban Brüsszelben megalakított „Compagnie Internationale des Wagons-Lits”, vagy az első világháború éveiben 1916-ban létrehozott német MITROPA társaság, amelyek a nemzetközi, illetve a nagytávolságú járatokban közlekedő, étkező- háló- és fekvőhelyes kocsijaikkal, állomási éttermeikkel, szállodáikkal, kompjáraikkal igyekeztek vonzóvá és elviselhetővé tenni a hosszú utazás fáradalmait. A Wagons-Lits a falambéria borítású, illetve később a jellegzetes, sötétkék szekrényű, a MITROPA a vörös színű kocsijaival, jelképeivel, jól megkülönböztethető egyéni arculat kialakítására törekedett. Nem volt idegen az egyedi színtervek alkalmazása a magántársaságok teherkocsijain sem.

A dízel vontatás térhódítása a fővonalakon csak a második világháborút követő években kezdődött el. A vonalvillamosítások és dízelmozdonyok egyre nagyobb számban történő forgalomba állításának hatására a Nyugat-európai vasúttársaságok hálózatán a gőzvontatás részaránya a vasúti szállítási teljesítményekben az 1960-as évek elejére csökkent le jelentős mértékben. A tisztább üzemű villamos- és dízelvontatás esetén a vasúti járművekre lerakódott szennyező anyagok mennyisége közel egynegyede volt a gőzvontatás mellett keletkezett szennyeződéssel

szemben. Megváltozott a lerakódott szennyeződés összetétele is. A gőzvontatás esetén jelentős hányadot képviselő ásványi porral, vasoxidal, korommal és ásványi olajjal, zsírokkal szemben a villamos üzemben keletkezett szennyezés 83-90 %-a vasoxid volt. A por szennyeződés csökkenése és a korom szennyeződés szinte teljes mértékű elmaradása már a nagyvasutak járművein is lehetővé tette az élénkebb színek és színárnyalatok alkalmazását nemcsak az új vonatjárműveken, hanem a személy és teherkocsikon is. Ehhez jelentős mértékben hozzájárult az új, polimer bázisú bevonatrendszer megjelenése. Az új, rendszerint egyedi színtervekkel forgalomba állított járműsorozatokon megjelenő színárnyalatok és különböző típusú bevonatok tisztántartása, javítása és felújítása egyre több problémát okozott. A problémák megszüntetésére indított egységesítési törekvés talákozott a polgári légitársaságoknál már sikeresen alkalmazott, egyedi vállalati arculat kialakításának igényével. Az első, egységes vállalati arculati színtervet Európában utolsóként létrehozott nagy nemzeti társaság a Brit Vasutak (British Rail – BR) vezette be a járművein.³

A színek és megfelelő színárnyalatok kiválasztása azonban koránt sem volt olyan egyszerű. A szennyeződés mértéke a tisztább vontatási nemek egyre szélesebb körű alkalmazásával ugyan jelentősen csökkent. Az új színárnyalatok azonban lényegesen érzékenyebbek voltak elszennyező-

désre, ezért gyakoribb és rendszeres tisztítást igényeltek. A helyzetet nehezítette az is, hogy a szennyeződés összetétele és mértéke különböző volt a járművek alvázán és futóművén, a járműszekrény oldal és homlokfelületein, valamint a járművek tetején. Megfigyelték azt is, hogy a tiszta gondozott járművek jelentős mértékben megnövelik az utasok kényelem és biztonság érzetét. A járművek tisztasága egyre inkább piaci tényezővé vált az 1960-as években egyre jobban teret hódító közúti közlekedéssel folytatott versenyben. Az Európai Vasúti Kutató Intézet (ERRI) az 1970-es években külön tanulmányt készített a vasúti járművek tisztításához használt szerek hatásáról. A tanulmányról készített E 119/RP 2/D számú jelentés a szerek káros hatásának megállapításán túl javasolja az olyan színárnyalatok alkalmazását, amelyeken a jellegzetes vasúti szennyeződés kevésbé feltűnő.

A MÁV vasúti járművein alkalmazott színek, színtervek

A kezdetektől 1945-ig

A Magyar Királyi Államvasutak megalakítását követő években a társaság gőzmozdonyai zöldek voltak. A zöld színt a gőzmozdonyokon az 1890-es évek elején a fekete váltotta fel. A személykocsik szekrényeiben az egyes kocsiosztályokat megkülönböztető, korábban már bevezetett színeket MÁV a külföldi, illetve az ország területén működő nagy magántársaságokhoz igazodva

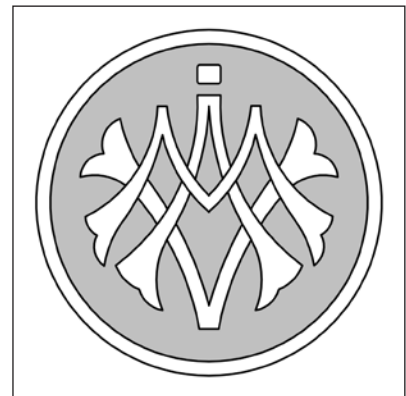
3 https://en.wikipedia.org/wiki/British_Rail#/media/File:Livree_BR.GIF

alkalmazta. Ennek megfelelően az első- és másodosztályú kocsijait zöldre, a harmadosztályúakat pedig barnára festette. (2-3. ábra) 1931-ben egy kiadott rendelettel vezette be a teljes személykocsi parkjában az egységes, sötét olivazöld szín alkalmazását. Ekkor tűntek el a vasúti kocsikról a korábban alkalmazott, különböző színű díszítő csíkok és árnyékolt betűk is. Ezt követően a MÁV személyszállító járművein az egységes sötét olivazöldtől eltérő színek alkalmazására az 1960-as éveket megelőzően ritkán és csak az átlagosnál magasabb színvonalú szolgáltatások bevezetése esetén került sor. Az ablakok alsó vonala alatt pirosra, attól fölfelé pedig csontszínű fehérre festve helyezték üzembe az 1930-as évek közepén az Árpád-típusú sínautóbuszokat (5. ábra). Itt az eltérő szín alkalmazása egy új, a mai InterCity vonatokhoz hasonló szolgáltatás megjelölésére szolgált. A MÁV gőzmozdonyaitól eltérően zöldre festették az áramvonalas 242 sor. mozdonyokat, amelyek az Árpád sínautóbuszokkal közel azonos

szolgáltatást nyújtó gyorsvonatokkal közlekedtek a második világháború végéig. A Hegyeshalmi vonalon üzembe helyezett Kandó-rendszerű villamos mozdonyok és az átadás előtt álló Hargita motorvonatok szekrénye a személykocsikéhoz hasonlóan még sötétzöld volt, de az 1944-ben elkészült V44 sor. villamos mozdonyok már világosabb zöld árnyalatot kaptak. A MÁV esetében az élénkebb színek bevezetésével kapcsolatos nagy áttörést az új vontatási nemek nagyobb arányú térhódítása, illetve a dízelmozdonyok megjelenése hozta meg.

1945 és 1974 között

A második világháborút követő évek általános szürkéségben üde színtel jelentettek a Széchenyi hegyi Gyermekvasút 1948-ban átadott szakaszán forgalomba állított motoros vontatású piros zöld és kék színű szerelvények, amelyek közül az Árpád-típusú sínautóbuszokhoz hasonló alul piros fölül vajszínű fehér színterv maradt meg mind a mai napig, különleges jelleget kölcsönözve



3. ábra: A személykocsik utasterében elhelyezett zárok, veretek, hamutartók jellegzetes díszítő eleme volt az egykori MÁV embléma.

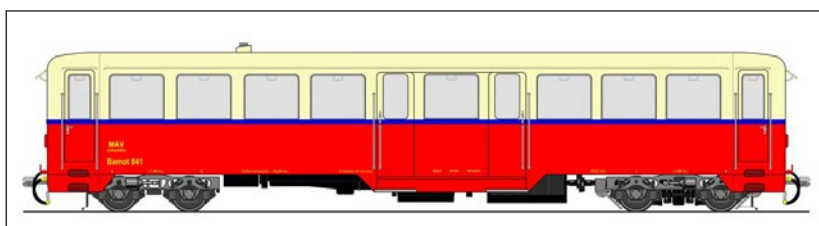
ez által a Budai hegyekben működő vasútnak (6. ábra). A hálózat többi részén közlekedő személykocsipark sötét olíva zöld egyhangúságát csak a postakocsik élénkzöld, az Utasellátó étkező- és hálókocsik Wagonés-Lits társaságtól örökölt kékszíne törte meg az ablakok alsó vonala alatt futó két, vékony, fehér csíkkal. Az 1950-es és 60-as években forgalomba állított villamos és dízelmozdonyokkal a fővonalakon is megjelentek a kü-



4. ábra: A MÁV 1934-ben forgalomba állított Árpád-típusú sínautóbusza



5. ábra: Az 1930-as évek jellegzetes személy- és motorkocsi színterve, fehér tető és olajzöld járműszekrény



6. ábra A Széchenyi hegyi Gyermekvasút 1950-ben forgalomba állított Camot 285,500 sorozatú, Ganz motor-kocsija

lőnböző sötét, majd egyre világosabb árnyalatú zöld, kék és végül a piros, illetve az azokat kísérő egyéb színek. Az azonos sorozathoz tartozó mozdonyok színezése azonos volt, de előfordult egyes sorozatokon belül is az eltérő színtervek alkalmazása. A gőzvontatás hanyatlása, a festékipar fejlődése és a gépi kocsimosó berendezések kiépítése lehetővé tette a személykocsikon általánosan alkalmazott sötét olívaöld szín feladását, illetve új színekkel történő felváltását.

A második világháború után, részben a harci cselekményeket kísérő és követő vonatforgalom, illetve a korábban elindított, félbemaradt fejlesztések és beruhások miatt a személyvonatok összeállítása változatos képet mutatott. Két- és négytengelyes, acélvázás és faszekrényű kocsik egyaránt besorolásra kerültek a gyorsvonatokba. megszületett az elhatározás a távolsági vonatok egységes szekrényű kocsikból történő kiállítására, amelyre kezdetben jó lehetőséget adott a már üzemelő, Cak kocsik szekrényének felhasználása az új járművek gyártásához.

Az 1967-ben a Budapest–Miskolc–Nyíregyháza viszonylatban közlekedő Tokaj expressz egységes győri első- másod és büfékocsikból kiállított szerelvénye a továbbító V43 sor. mozdonyokhoz igazodva már szintén sötét árnyalatú kék volt. Ekkor jelent meg első alkalommal a MÁV személykocsijain az ablak alatti mezőben elhelyezett fehér sáv közepén MÁV felirattal megtörve. Az 1960-as évek végére a kék mellett a személykocsikon is megjelentek a világoszöld és piros színek. A személykocsikon alkalmazott színárnyalatokban már ekkor felfedezhető volt egy sajátos, de akkor talán még nem tudatos koncepció, amelyben a magasabb szintű szolgáltatást nyújtó expresszvonatok kocsijai kékek, a tömegszállítási igényeket kielégítő gyors-, személy- és elővárosi vonatok kocsijai sötét, illetve világosabb árnyalatú zöldek voltak. Az újbeszerzésű Rába-Balaton motorkocsik



7. ábra: A V43 sor. mozdonyok színtervéhez igazodó kék színű expressz vonati kocsik, az új, piros színű MDA sor. motorvonatok a mellékvonalakon és a MÁV különböző árnyalatú, zöld színű személykocsijai az 1960-as évek végén, az 1970-es évek elején.



8. ábra: Egy jellegzetes és egy kivételes teherkocsi színterv az 1960-as évekből. A MÁV G sorozatú fedett kocsija és a Budafoki Állami Borgazdaság R sorozatú borszállító kocsija.

és MDA motorvonatok forgalomba állításával a mellékvonalak személyszállító járművein megjelent a piros szín (8. ábra). A piros szín alkalmazása a mellékvonalakon később annyira elfogadottá vált, hogy az ott gőzvontatással közlekedő kéttengelyes személykocsikat felváltó Bhv kocsikat – a lényegesen alacsonyabb sebesség miatt szükségszerűen alkalmazott eltérő áttételű dinamóhajtásra a figyelmet felhívva – oldalukon piros csíkkal jelölték meg.

1960-ban még a gőzvontatás szolgáltatta a MÁV szállítási teljesítményeinek 90 %-át. 1964-ben már a MÁV által üzemben tartott több mint 1500 km hosszú keskeny nyomtávolságú hálózaton néhány vonal kivételével gyakorlatilag megszűnt a gőzvontatás. A Budai hegyekben működő Széchenyi hegyi gyermek-

vasút járműveinek vonalra jellemző színterve mellett a tiszta dízelüzem bevezetésével egyre színesebbé váltak a MÁV keskeny nyomtávolságú hálózatán közlekedő járművek is. Az 1970-es évek elején az ország területén akkor még működő keskeny nyomtávolságú vasutak azonos típusú személykocsijai Nyíregyházán világos zöldek, Kecskeméten kékek, Sáropatakon pirosak, a többi helyen pedig hagyományos sötét olíva zöld színűek voltak. Ugyanez volt a jellemző az ott közlekedő Mk48 sor. dízelmozdonyokra is, amelyek az adott hálózatra jellemzően hagyományos zöld, vagy pirosra festett járműszekrényekkel közlekedtek.

A legegységesebb képet abban az időben vörös, illetve a hűtő és hal szállító kocsik esetében fehér szekrényükkel, fekete alvázukkal a teher-

kocsik alkották. A fedett teherkocsik teteje szürkére festett bádoggal vagy impregnált vászonborítású volt. Ez alól a különleges felépítményükkel és a különleges színükkel kivételt képeztek a földgáz-, tej-, cement- és borszállító, illetve a transzformátor-szállító kocsik. (9. ábra)

A jelentős számú új típusú, elsősorban dízel és villamos vontatójármű beszerzésével az 1960-as években hirtelen támadt tarkaság rengeteg problémát okozott. Abban az időben a MÁV járművein alkalmazott külső bevonatokon több mint 40 különböző színárnyalat volt található. A járművek külső bevonatainak fenntartásában és a felújításuk során jelentkező nehézségek a MÁV-nál is szükségessé tették a színárnyalatok számának a lehetőség szerint minél nagyobb arányban történő csökkentését és ennek megfelelően az egységes színtervek alkalmazásának bevezetését. (9. ábra)

1975-től 1989-ig

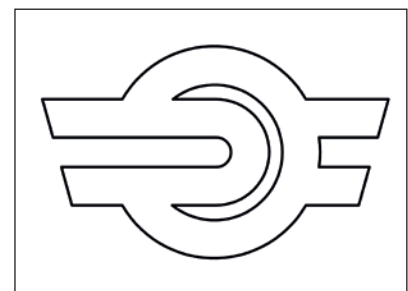
Az 1960-70-es években Európában már néhány vasúttársaság a korábbi szürke vasúti környezetet felváltva a járművein bevezette az egységes színtervek alkalmazását, amelyekben a különböző színárnyalatok, illetve az azonos árnyalatok különböző színfoltokban történő elhelyezése a vállalati hovatartozáson túl, már az egyes szolgáltatásokra vonatkozó információt is tartalmazott. Az új színtervek bevezetését azonban abban az időben elsősorban műszaki és a hozzájuk kapcsolódó gazdasági követelmények, többek között a járműfestések során alkalmazott költséges kézi munka kiváltása indokolták. Az egységes színterv bevezetésének az oka az 1970-es évek elején a színárnyalatok számának csökkentése, a festékipar fejlődése által nyújtott lehetőségek kihasználása, és az új festékszórás technológiák bevezetési kényszere volt. A járműjavító üzemek létesített festékszóró kamrák alkalmazásával a színárnyalatok számának csökkentése mellett eltűntek a járművekről a sok fenntartási problé-



9. ábra A MÁV 1958 és 1973 között egyedi színtervekkel forgalomba állított különböző sorozatú vontatójárművei

mát okozó, és az új festési eljárásokba nehezen beleilleszthető, rengeteg kézi munkát igénylő, különböző színű vékony vonalak is.

A MÁV járművein egykor alkalmazott színtervet egy sikeres diplomamunka felhasználásával az Iparművészeti főiskola ipari formatervezési tanszékének munkatársai dolgozták ki 1974-ben, egy megbízási szerződés alapján. A színterv két főszín, a kék és a sötétnarancs, valamint az ezeket kiegészítő különböző árnyaltú szürke és sárga mellékszín kombinációira épült. Ezeket még a feliratokhoz használt fehér és a mozdonyok, illetve a vezérlőkocsik sárga homlokára felfes-



10. ábra A járműarculat jellegzetes eleme volt a stilizált szárnyaskerék az új MÁV embléma, amely hamarosan vállalati jelképpé vált

tett fehér pályaszámoknak megfelelő háttérrel adó, illetve a személykocsi alvázak bevonásához használt fekete színek egészítették ki. Valamennyi jármű színterve azonos elvek alap-

ján készült, amelyek között különös hangsúlyt kapott az azonos feliratok alkalmazása. A villamos mozdonyok alapszíne a kék, a dízeleké pedig a sötét narancs lett. A járműszekrény a tetőt is beleértve mindkét típusnál azonos színű, az alváz és a futómű szürke. Az egyszínű mozdony szekrények egyhangúságát a sárgára festett szoknyaelemek törték meg. **(11. ábra)** A sárga szín alkalmazásának az volt a feladata a homlokfelületeken, hogy a vontatójárművek, megszűröl észrevehetőek legyenek és a sötét környezetből is jól láthatóan, kiemelkedjenek.

A beadott javaslat eredetileg az állomási tolató szolgálatot végző dízelmozdony sorozatok járműveinek okkersárgára történő festését is tartalmazta. Ezt azonban akkor nem fogadták el. A dízel tolatómozdonyok szekrényeinek a színe a vontatási nemnek megfelelően a sötét narancs lett. A homlokoldalait, illetve az M31 és M44 sor. járműveken a főkeret egyik végén elhelyezett vezető fülkék homlokfelületét képező oldalait a szélvédők alatt sárgára festették és a már korábban bevezetett gyakorlatnak megfelelően V-alakban kialakított fekete csíkozással látták el. **(12. ábra)** A homlokoldalak teljes, illetve szélvédők alatti felületének sárgára történő festését később az M61 sor. mozdonyok kivételével a vonali mozdonyokon is bevezették. A szoknya színe ekkor az alváz többi részével egységesen szürkére módosult. **(13. ábra)**

A személykocsik alapszíne kék volt. A tetejük szürke, a beszálló- és homlokajtók ezüstsürke a futómű pedig fekete. A nemzetközi forgalmú, az expressz és gyorsvonati kocsik, távolsági személy- és az elővárosi vonatok kocsijaitól történő megkülönböztetésre, az oldalukon az ablakok alatt végigfutó 500 mm széles, világosszürke csík szolgált **(14. ábra)**. A személykocsikhoz igazodva kék színt kaptak az akkor még üzemelő ABbmot, Bbmot sorozatú öttengelyes dízelmozdonyok is homlokoldalain a vontatójármű-



11. ábra: Az M61 és M40 sor. dízelmozdonyok az új egységes színtervvel oldalukon a MÁV emblémával



12. ábra: MÁV Ganz gyártmányú dízel és villamosmozdonyok az új egységes színtervvel oldalukon a MÁV emblémával

vekre jellemző sárga jelző felülettel. A mellékvonalakon közlekedő, akkor már kifutó típusnak számító ABmot, ABymot és ABnymot sorozatú motorkocsikon az új színterv bevezetését már nem tervezték. Néhány túlélő motorkocsi homlokfelületein azonban az ablakok alatt megjelent a sárga jelző felület, illetve néhány motorkocsi külső bevonatát már az új kék színnel újították meg. Az MDa motorvonatok szekrényének színe sötét narancs lett. Alvázuk és futóművük a személykocsiktól eltérően szürke volt.

A teherkocsik közül valamennyi fedett-, nyitott- és a tartálykocsit, az alvázat és a forgóvázakat is beleértve tetőtől talpig egyöntetűen vagonvörösre festették. A hűtőkocsik színe a személyszállító járműveken is alkalmazott világosszürkére lett. A teherkocsik oldalán elhelyezett MÁV embléma színe a vagonvörös alapon fehér, a szürke alapon fekete

volt. Szintén világosszürke lett a fedett teherkocsik belső terének bevonata. A közforgalomból kivont üzemi teherkocsik színe a vagonzöld, az egységes feliratok színe minden járművön fehér volt, a hűtőkocsikat kivéve, amelyeken a világos alapon feltüntetett feliratok színe szabvány szerint a fekete volt.

Az eredeti javaslat az állomási tolató szolgálatot végző dízelmozdony sorozatok járművei mellett a személykocsik beszállóajtóinak okkersárgára történő lefestését is tartalmazta. Mint ahogy a tolatómozdonyok esetében, az okkersárga szín alkalmazását itt sem került bevezetésre. A személykocsik utasok által is használt beszállóajtói viszont azonban ezüst árnyalatú világosszürke, a pogyáskocsik rakodó-, illetve a vasúti személyzet által használt ajtói a szekrényel egyező azúrkék árnyalatú bevonatot kaptak. A személyzet által használt ajtók a motorkocsik

esetében a szekrénnyel azonos színt kaptak.

A bemutatott színterveket a MÁV Vezérgazgatóság egyik földszinti helyiségében megtartott szavazás eredménye alapján véglegesítették. Az 1974-ben elfogadott színterveket, a fő- és melléksín árnyalatokkal MÁV Szabványokban rögzítették.

Az 1978-tól nagy darabszámban beszerzett Bzmot sorozatú, mellékvonali motorkocsik és mellékkocsijaik színterve a mai MD motorvonatokéhoz igazodott. A régi sorozatú járművek leállításával az 1980-as évek végére a mellékvonalak személyszállító járművein a meghatározó színárnyalat a RAL 2002 számú sötétnarancs lett.

Az 1985-től beszerzett V46 sor. villamos tolatómozdonyok és az 1988-tól forgalomba állított BDV motorvonatok színterve az 1974-től bevezetett egységes járműarculathoz igazodott. A BDV motorvonatok esetében azonban a lényegesebb nagyobb ablakfelületek, a szürke ablakkeretek és a szürkére festett önműködőajtók, továbbá az ablakok alatt végigfutó csík 600 mm- szélesre megnövel csík miatt az elővárosi forgalomban a RAL 7038 számú világosszürke árnyalat lett a meghatározó arculati elem.

1990-től 2005-ig

Az 1990-es évek elején, a MÁV Vezérgazgatóságon elkészült a Magyar Államvasutak Arculati Könyve. Célja a MÁV új arculatának kialakításával „a megkülönböztethetőség és az azonosíthatóság megteremtése volt egy olyan piacon, ahol a konkurencia erősödésének következtében a cég-image különleges értéknek számít”. A kézikönyv már egységes keretbe foglalva határozta meg a vállalat arculati elemeket, a levelezést, a belső dokumentumokat, a reklám és információs anyagokat a járművek külső megjelenését és az akkor már az állomásokon több mint 15 éve használt „MÁV szignált” és a stilizált MÁV embléma mellett a hagyományos szárnyaskereket is beleértve.



13. ábra A vonali mozdonyok azonos elvek szerint, de már MÁV embléma nélkül készült a MÁVSz 2711/2 szabvány alapján.



14. ábra A személyszállító járművek szekrénye - az 1991-től bevezetett RAL színskála szerinti je-löléssel - a villamos vontatójárműveknél alkalmazott RAL 5009 árnyalatú azürkék. A kocsik oldal-falán, az ablakok alatt végigfutó 500 mm széles 7038 RAL számú szürke csík a nemzetközi forgalmú, expressz- és gyorsvonati kocsik megjelölésére szolgál.

	Kék, azürkék RAL 5009 RGB 023, 069, 112		Sötétszürke, kékszürke RAL 7031 RGB 077, 092, 107
	Sötétnarancs, vérnarancs RAL 2002 RGB 204, 036, 028		Világosszürke, achátszürke RAL 7038 RGB 186, 189, 186
	Narancs, tisztanarancs RAL 2004 RGB 242, 059, 028		Fehér, tisztafehér RAL 9010 RGB 250, 255, 255
	Sárga, sáfránysárga RAL 1017 RGB 255, 171, 089		Fekete, grafitfekete RAL 9011 RGB 013, 018, 026
	Vagon vörös, (RAL 3013) (RGB 150, 031, 028)		Vagon zöld, (RAL 6017) (RGB 064, 130, 054)

15. ábra. A MÁV vasúti járműveinek külső bevonatán alkalmazott, MÁVSz 2711-1991 sz. szabványban rögzített színárnyalatok

Ekkor került rögzítésre meghatározó arculati elemként a MÁV Rt. villamos vontatójárműveinek, illetve vezérlő kocsijainak homlokoldalán alkalmazott RAL 5009 azürkék és a RAL 1017 árnyalatú sárga színek analógiájára a nyomdai termékeken, reklámanyagokon a Pantone 288 ultramarin kék, és a Pantone 136

citromsárga színek, illetve két szín kombinációjával alkotott kék-sárga csík kötelező alkalmazása. Az új követelményeknek megfelelően 1991-ben módosításra kerültek a vasúti járművek arculatát meghatározó MÁV Szabványok is. (16. ábra)

Az egységesítési törekvések ellenére az 1990-től terjedő 16 év a jár-

műarculat formálásában a kísérletek időszaka volt. Az új, magasabb szintű szolgáltatások bevezetése megkövetelte az eltérő minőség arculati elemekkel történő megkülönböztető megjelölését. Az InterCity motorvonat 1994-ben teljesen új, az 1970-es években elfogadott színtervektől eltérő árnyalatokkal és külső dizájnnal készült. (17. ábra) A motorkocsik, illetve a vezérlőkocsik elején továbbra is megmaradt a jellegzetes MÁV kék-sárga színezés. A járműszekrényeket beborító világos árnyalatok alkalmazása az 1990-es évek elején a minőségi szolgáltatások megkülönböztetésére külföldön is elfogadott „tisza és világos vasút” létrehozása irányában történt próbálkozás volt.

Az 1994-től beszerzett nagysebességű nemzetközi forgalmú kocsik külső színterve teljes egészében a hagyományokhoz igazodott. Az azúrkék szekrényű, az ablakok alatt szürke sávval és fekete alvással készült színterv már két évtizede bevezetett és elfogadott, jellegzetes eleme volt a különböző társaságok állagába sorolt kocsikból összeállított nemzetközi vonatoknak. Az 1994-től felújított IC kocsik színterve nagyobb részt szintén a kialakult hagyományokhoz igazodott.

Az IC motorvonatok megjelenéséhez hasonló változást hozott az elővárosi kocsik 1998-ban kezdődött korszerűsítése. A kocsik oldalán megjelent az akkor vállalati jelképként használt kék sárga csík kezdetben $\frac{1}{3}/\frac{2}{3}$ arányban, majd $\frac{1}{2}/\frac{1}{2}$ arányban felosztva a két szín között. Később a kék és a sárga szín is helyet cserélt és a csíkban a „fajsúlyosabb” kék alulra került. Az ötletszerű külső színterv kialakítás végeredménye az lett, hogy a kis sorozatban felújított kocsikból nem lehet egy egységes elővárosi szerelvényt kialakítani. (18. ábra)

1998-ban, az akkor már több mint 100 Kft-ként működő leányvállalattal rendelkező MÁV Rt. Vezérgazgatóságán megalakult az Arculati Bizottság, amelynek a feladata az arculatalakító munka koordinálása, az



16. ábra: Az 1994-ben forgalomba állított IC motorvonat



17. ábra: Az 1998-2000 között felújított elővárosi kocsikon alkalmazott új szín-terv az akkor még vállalati jelképként használt kék-sárga sáv különböző változataival.

arculat jegyek egységes szemléletű alkalmazása volt.

Az utasok és a vasútbarátok által egyszerűen csak „papagály”-ként emlegetett, új elővárosi kocsikon alkalmazott távvezérlési rendszer követelményeinek megfelelően felújított V43 sor. mozdonyokon a megszokott árnyalatok helyett az 1999-ben megújított Arculati Kézikönyvben meghatározott, nyomdai termékeken használatos Pantone 288C árnyalatnak megfelelő RAL 5002 számú ibolyakék és Pantone 136C árnyalatnak megfelelő a RAL 1028 számú dinnyesárga színek kerültek alkalmazásra. (19. ábra)

A 2000-től a felújított Bhv kocsik a nehezen tisztán tartható szürke ár-

nyalat helyett már hagyományos azúrkék szekrényvel és az elővárosi jelleg megkülönböztetésére egységes RAL 2002 sötétnarancs sávval készültek. A vörös sávot körülvevő fehér kerettel az elfogadott színtervben a MÁV személykocsijain az 1930-as évektől már egyáltalán nem alkalmazott megoldás tért vissza. A vörös sávban az ajtók közelében megjelent a MÁV embléma is, keret és felirat nélkül a fehér vonalakkal azonos színben. (20. ábra)

Az EBRD hitelből felújított 136 kocsik színterve a piros csíkot és az ajtók színét leszámítva teljes mértékben a 2000-ben bevezetett Bhv színtervhez igazodott. Elmaradt a piros sáv körül az előző 19 kocsin



18. ábra A képen jól lát-ható a nyomdai termékeken használatos és a járművek külső bevonatához használt színárnyalatok közötti éles, szembetűnő különbség.



19. ábra A tárcsafékkal működő BDV motorvonatokon alkalmazott világosszürke árnyalatú szekrények tisztántartása a felújított hagyományos elővárosi szerelvényeken nem volt megoldható



20. ábra: A MÁV arculati jegyeinek alkalmazása a felújított Bhv kocsik belső terében, az utastérben.



21. ábra A felújított BDt sor. vezérlőkocsik Bhv kocsikhoz igazodó színterve. A műanyag homlokelemek színe a MÁV hagyományainak megfelelően sárga. A színterv különlegessége a kocsik oldalán végigfutó 300 mm RAL 2002 számú sötétsárga csík szaggatott indítása.



22. ábra A felújított M43, M47 és M62 sor. dízelmozdonyok külső színterve szintén eltér a korábban elfogadottól, de még tartalmazza a régi elemeket.

alkalmazott, MÁV hagyományaihoz nem illő fehér keret, amelynek az előállítása jelentős mértékben megnövelték a külső bevonat kialakításának költségeit. A kocsiknak viszont jellegzetes karaktert kölcsönöz a felújítás során alkalmazott bordás tető. Egy tanulságos próbálkozás

volt a MÁV logo elhelyezésére az utasok által használt térben a az EBRD hitelből felújított Bhv kocsik ülésfejtám hátoldalán alkalmazott embléma, amely a várttal teljesen elentétes hatást váltott ki az utazó közönségből. (20. ábra) A megrongált ülések helyreállítása jelentős időt és

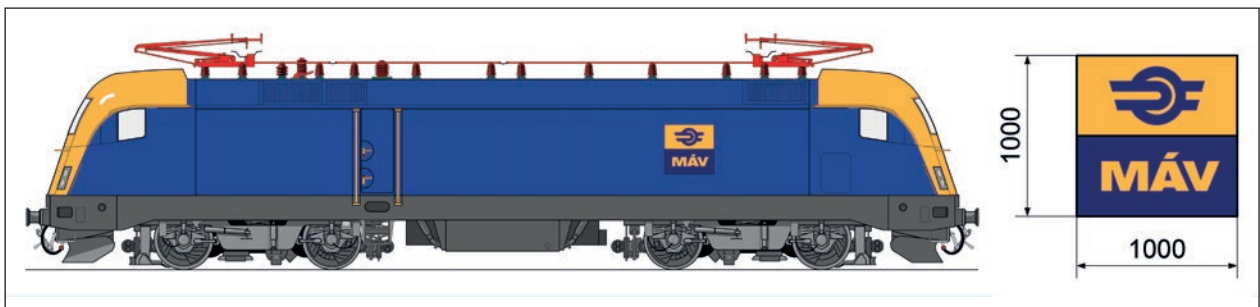
költséget igényelt. 2003-től a felújított BDt vezérlőkocsik a 2000 után korszerűsített Bhv kocsikhoz igazodó színtervvel készültek. Jellegzetességük a RAL 1017 árnyalatú sárgára színezett műanyag homlokelem volt. (22. ábra)



23. ábra A mellékvonali InterCity forgalomra készült Bzmot 400 sor. motorkocsi.



24. ábra Egy jól sikerült színterv, amely egyaránt alkalmazkodik a hagyományokhoz, a járműszerkevény jellegzetes szerkezeti elemeihez és megfelel a járműszíntervekkel szemben napjainkban támasztott követelményeknek



25. ábra Egy érdekes tanulmány az 1999-ben magújított Arculati Kézikönyvben meghatározott „fekete keretbe zárt” MÁV logo alkalmazására a Taurus mozdonyokon. Bevezetését a járműveken a Gépészeti Szakigazgatóság Arculati Bizottsága elutasította és helyette a hagyományos szárnyaskerék került az akkor 1047 sorozatú mozdonyokra.

Az 1990-es évek végétől felújított InterPicy motorkocsikon alkalmazott új színterv egyaránt alkalmazkodott a hagyományokhoz és a „tisztta, világos, üzletképes vasút” létrehozását szolgáló megjelenés kialakításához. (24. ábra)

A MÁV 1047 sorozatú „Taurus” mozdonyain alkalmazott színterv kialakítása mögött az a filozófiai háttér állt, amely szerint, ha a mozdony külföldön MÁV személykocsikat vonat, akkor a kék szín árnyalata azonos legyen a kocsik hagyományos színével. Ha tehervonattal közlekedik, akkor jól felismerhető legyen rajta a MÁV teherkocsin is megtalálható MÁV embléma. Az azúrkék szín alkalmazása mellett szólt az az érv is, hogy a MÁV Nyugat-európai társaságoktól eltérő jellegzetes színterve a nemzetközi forgalomban közlekedő kocsikon már hosszú évtizedek óta bevezetett és elfogadott, meghatározó arculati elem volt.



26. ábra A MÁV 6341 sorozatú, mellékvonali orosz motorkocsija

Szakmai szempontból különleges és jól eltalált megoldás az anyagában színezett sárga homlok rész. A színterv az osztrák vonalakon közlekedő MÁV mozdonyokat jól felismerhetővé tette az azonos típusú járművek között is. Talán nem véletlen, hogy a

mozdonyain általánosan alkalmazott RAL 2020 árnyalatú közlekedés vörös helyett az ÖBB is kékre festette a 200-adik 1116 sorozatú mozdonyát. (25-26. ábra)

Az orosz motorkocsik színterve az InterPicy-kén alapult, azzal a kü-

lönbséggel, hogy az eltérő színvonalú „szolgáltatás” megkülönböztetésére a szekrények oldalán a piros és a világos szürke szín helyet cserélt. A motorkocsik homlokán megtalálható volt a MÁV vontatójárműveire jellemző, figyelemfelkeltő sárga felület is. (27. ábra)

A hagyományok és az új világ

Az 1990 után beszerzett vagy felújított teherkocsik színe már eltér az 1970-es években szabványban rögzített „vagonvörös” árnyalattól. A rajtuk alkalmazott egyetlen közös, vállalati hovatarozásra utaló jel a szabványos feliratokon kívül a MÁV embléma. Az eltérést részben a szerkezeti elemek védő festékbevonatot nem igénylő, alumínium alapanyagok alkalmazása indokolta. Az 1990-es években a MÁV teherkocsikon is megjelent a kék szín, illetve ismét a fekete szín a kocsik futóművén és az alvázán. (28. ábra)

A 6042 sorozatú Desiro motorkocsik esetében a kedvezőtlen feltételekkel megkötött szállítási szerződés miatt csak többlet költséggel lehetett volna alkalmazni a MÁV jellegzetes arculati elemeit. A RAL 2020 közlekedés vörös szekrényvel szállított motorkocsik a Közép-Kelet európai térségben a MÁV számára hamarosan konkurenciát jelentő ÖBB és DB színtervéhez igazodott. (29. ábra)

Piros FLIRT villamos motorvonatok

A törést az elfogadott koncepció al-



27. ábra: 1990 után beszerzett, illetve felújított MÁV teherkocsik

kalmazásában a FLIRT elővárosi villamos motorvonatok megjelenése okozta. Bár az új motorvonatok színterve több változatban, az akkor érvényes MÁV szabványoknak megfelelő kék kivitelben is elkészült, a MÁV kommunikációs igazgatója – aki 2005. december 1-jén, még az új mot-

orvonatok megérkezése előtt, el is távozott a MÁV kötelékéből – a megjelenésükből presztízkérdést csinálva az EBRD hitelből felújított Bvh-kocsik oldalán látható, postakocsikra emlékeztető sávra utalva kijelentette, hogy szabvány ide, színterv oda, az előváros színe a piros! (30. ábra)



28. ábra A Desiro motorvonatok MÁV járműarculatától idegen színterve. Az egyetlen megkülönböztető elem a DB színtervén a hagyományos MÁV embléma.



29. ábra A piros FLIRT (Fotó: Murárik László)