

Szakmai beszámoló

M 033 típusú M 28 sorozatú, A 21-052 pályaszámú, normál nyomtávú dízel-mechanikus mozdony megvásárlásáról

A megvásárolt műtárgy bemutatása, a nyilvántartásba vétel során kapott leltári szám feltüntetésével

2014-ben civil kezdeményezésre, vasútbarát lokálpatrióták felvetésének eleget téve a salgótarjáni Dornyay Béla Múzeum (DBM) felvállalta a település ipartörténetében jelentős szerepet betöltő A21-052 pályaszámú tolatómozdony megmentését, a nagyközönség számára történő bemutathatóságának előkészítését. Ennek során a DBM a Nemzeti Kulturális Alapnál nyert pályázati forrásból megvásárolta a járművet, ami a kihelyezés, illetve a helyi vasutasok által végzett felújítást követően a DBM MT 2016.2.1 leltári számon került a múzeum gyűjteményébe. A mozdonyt 2016. június 25-én a Múzeumok Éjszakáján Salgótarján Főtéri vasútállomásán adtuk át a nagyközönségnek.

A megvásárolandó M 033 típusú, M28-as sorozatú, A21-052 pályaszámú dízel-mechanikus mozdony nagyközönség elé tárásával kapcsolatban tárgyalásokat folytattunk a MÁV igazgatóságával. Az igazgatóság engedélyével és hozzájárulásával, az önkormányzat beleegyezésével a mozdonyt a Főtéri vasútállomáson az ott található gőzmozdony mellé helyeztük el betonmederben nyugvó kavicságyba.

A mozdony látogathatóvá tételéhez szükséges volt annak felújítása. Az ehhez nyújtandó vasúti támogatásból a vasúti humánerőforrás (salgótarjáni mozdonyvezetők, Hatvani Gépészeti Főnökség dolgozói) segítségével állítottuk helyre a járművet. A hatvani és salgótarjáni vasutasok már a Salgótarján Főtéri vasútállomása mellett kiállított „szobormozdony” rendbehozatalával bizonyították ipartörténeti örökségünk megmentése iránti elkötelezettségüket.

A támogatott tevékenység megvalósításának szakmai vonatkozásai, tapasztalatai

A Salgótarján Főtéri vasútállomásán 2016. június 25-én, a Múzeumok Éjszakája keretében kiállított A21-052-es mozdony szolgálatának 2013-as befejezése óta az acélgyár területén állt. Küllemi állapotán az elmaradt felújítások mellett jól látható nyomokat hagyott még a többéves inaktivitás, melyek együttesen a jármű (különösen a géppark korábbi darabjai sorsának ismeretében) prognosztizálható jövőjét is körvonalazták.

Az 1953. január 1-től tíz évig Wilhelm Pieck Vagon és Gépgyár néven működő győri Rába a MÁVAG tervei alapján 1955-től M 030, majd 1957-től M 033 típusjelzéssel kezdte el gyártani a szóban forgó mozdonyokat. Az elsők típusnál mechanikus, a másodiknál hidromechanikus erőátvitelt alkalmaztak.

A MÁV-nál M275, majd M28 sorozatszámokon futó, a szakzsargonban „Mazsola”-ként elterjedt gépek az iparvasutakon az A21 sorozatjelet kapták. A gőzmozdonyokhoz képest egyszerűbb üzemük miatt – ahol teljesítményük elégségesnek bizonyult – szívesen alkalmazták tolatási célokra, állomási tartalékként, fűtőházi mozgatásra, de egyes vonalakon (így például Cegléd és Hantháza között) még személyszállító vonatokat is továbbítottak vele. Megjelenésükkor szinte az egyedüli dízelmozdonyok voltak a hazai vasutakon.

A hazai iparvasutakon félszáznál is több (egyres források szerint legkevesebb 80 db) A21-es dolgozott. Ezek egyike volt a minden bizonynal a megsemmisítés elől megmentett, 052-es pályaszámú dízel-hidraulikus mozdony is.

A legtöbb adatközlő szerint a jármű megrendelője a Salgótarjáni Síküvegyvár volt. A visszaemlékezéseket az interneten megtalálható forrás is alátámasztja, amely szerepelteti még az 1963-as gyártási évet, a 131-es gyártási számot, továbbá, hogy a mozdony adásvétel útján került a Salgótarjáni Acélgyárhoz (akkori nevén a Salgótarjáni Kohászati Üzemekhez). A gyártási évet- és számot a mozdony táblájába karcolt számok is jelzik, a tulajdonosváltás pontos idejét a visszaemlékezések az 1970-es évek második felére teszik.

Az acélgyárban, a salgótarjáni vasútállomáson szintén kiállított 377-es gőzmozdony mellett, több dízel mozdony is szolgált. Az A21-052 és talán még az A23-024 kivételével mindegyik, így mások mellett az A24-001 vagy az A21-043 is fémhulladékként végezte.

Az A21-052-es dízel az acélgyár újkori történetének leghosszabb ideig szolgálatot teljesítő mozdonya volt. A típus többi tagjához hasonlóan elsődleges feladata Salgótarjánban is a gyár területén való vagonrendezés volt, mivel az összeállított szerelvények mozgatása már nagyobb teljesítményű gépeket kívánt meg.

A felújítás során első lépésben vasutas szakember a mozdony vontathatóságát, a futómű állapotát vizsgálta meg. Ezt követően az alváz egy Brigéciolos permetet kapott a lerakódott olajsár könnyebb eltávolíthatósága érdekében. Egy-két órás áztatás után a fellazult szennyeződést a VGÜ magasnyomású víz felvitelével takarította le.

Az előkészített alapzatra cca. hét óra alatt került át a mozdony, majd szabadidejükben környékbeli vasutasok vették kezelésbe a több mint ötven éves, külsőre meglehetősen leharcolt állapotot mutató járművet. A karosszéria lehetőségek szerinti felújítása a közel eredetire történt festéssel ért véget. A meglepetések sorát gazdagította, hogy az átadási ünnepség tiszteletére a mozdony lámpáit, és dudáit is beüzemelték.

A mozdony elvileg működőképes, állagmegóvása kiterjedt a motor konzerválására is, nyitva hagyva ezzel a lehetőséget a funkcióbővítésre, a gép esetleges későbbi önerős mozgására.

A megvalósítás eredményességének elemzése

A már városképi elemmé beépült gőzmozdony ma is a látogatások egyik célpontja. Óvodás-és iskoláscsoportok keresik fel a ma már csak vasúttörténeti parkokban, illetve az országban kevés helyen forgalomban lévő járművet. Hétféteken a kisgyerekeknél családi programként szerepel a mozdony felkeresése. A gőzmozdony mellé kerülő, a helytörténet és az ipartörténet szempontjából is felbecsülhetetlen értékkel bíró dízel-mozdony, mint a múlt teherszállító közlekedési eszköze, hasonló érdeklődést vált ki a legifjabb és a fiatal generáció járműrajongó tagjai között. Nem utolsósorban pedig a vasútbarát körök is örömmel nyugtázzhatják az újabb kincs megmentését.

Az A21-es mozdony kiállításának sikere nyomán további célokat tűzött ki a múzeum, valamint a helyi vasútbarát civil társadalom. A cél a Salgótarján Külső Pályaudvar területén kialakítandó vasúti emlékpark létrehozatala, melynek nyomán további vasúttörténeti emlékek kerülhetnek megmentésre, illetve kiállításra.

Képek



A mozdony az acélgyár udvarán, felújítás előtti állapotában



A mozdony kiállítási helyének előkészítése



A mozdony elhagyta az acélgyár területét



A mozdony áthelyezése a kiállítási helyre



A mozdony felújítási munkálatai



A kiállított A 21-052 mozdony Salgótarján Főtéri vasútállomásán


Dr. Fodor Miklós Zoltán
muzeológus


Balogh Zoltán
muzeológus