

Muki. 1. Babits Mihály Kártyavár című regényének negyedik fejezetében Újváros (Újpest) főútvonalának, a Hunyady (Árpád) útnak a leírása így kezdődik: „A széles Hunyady úton haladtak, s egy villamos szerelőkocsi robogott el mellettük, piszkos-szürkén s ásító nyílással közepén, amilyeneket a nép *mukinak* nevez” (Babits Mihály: A gólyakalifa, Kártyavár. 1957. 150).

Aligha akad pesti ember, aki ne ismerné fővárosunk e jellegzetes színfoltját, a jó öreg mukit. Magam gyermekkoromban, a harmincas években ismerkedtem meg vele és elnevezésével is Kispesten. Gyakorta látni ma is főként a külső kerületekben: Újpesten, Kőbányán; Budán a Mártírok útja—Bem utca útvonalon, amint a gyárakból a vasúthoz igyekszik teherkocsikból álló szerelvényével. Olykor a Nagykörúton is megjelenik, alkalmasint az éji órákban, vágányjavítási munkálatoknál . . .

Mint ahogy rám gyermekkorom óta a köznyelvi szavak természetességével hatott e villamosfajta elnevezése, azt tapasztalom, hogy a mai újpesti vagy kőbányai gyerek számára is ismerős és természetes e sajtóságos közlekedési eszköznek *muki* néven való emlegetése.

A *muki* szó ilyen értelmű használatára tudomásom szerint a fent idézett a legkorábbi adat. Babits a szóban forgó fejezetet 1915-ben tette közzé (Nyugat 1915. 2: 937). A *muki*-ra minden bizonnyal — de legalábbis — 1911—12. évi újpesti—rákospalotai tartózkodása idején lett figyelmes, a játékos elnevezés tehát ekkor már megvolt. A *muki* szó közleményünkben tárgyalt jelentéséről és használatáról nyelvészeti irodalmunk nem tesz említést; nem szól róla az ÉrtSz. sem. Maga a név nyilván a tréfásan becéző, illetőleg csúfondáros *muki* szó alkalmazása (a *muki* < *Muki* német—francia hatásra honosodott meg nyelvünkben és a *Nepomuk* rövidülése, vö. MNy. 10: 106; 23: 171; 25: 369; illetőleg a román közvetítésű latin eredetű *mucus* > *muk* szó átvétele, vö. Nyr. 23: 49, MNy. 32: 255).

2. De mióta létezik ez a vontató eszköz? Valóban villamos szerelőkocsi-e? És hogy kapta tréfás nevét?

A fővárosi villamostársaságok évkönyveiből (találhatók a FVV irattárában, Akácfa utca) megállapítható egyrészt az, hogy a különféle társaságoknak kezdettől fogva voltak ilyen forgalmi eszközeik, másrészt pedig az, hogy az effajta kocsiknak két típusuk

volt, és ennek megfelelően két elnevezésük alakult ki: *villanyos (elektromos) mozdony és motoros fedett teherkocsi*; ezek tehát a *muki* hivatalos nevei (vö.: A Budapest—Újpest—Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Rt. zárszámadása, 1896; A Budapest Közúti Vasút Társaság üzletévi jelentése, 1902; A Budapesti Villamos Városi Vasút Rt. zárszámlája és mérlege, 1906; A BSzKRt jelentése az 1923. évi I. üzletévről, Bp., 1924; A BSzKRt 1945. évi évkönyve; A FVV 1958-i évkönyve).

A FVV Teher szállítási Üzemegységének (Bp. IX., Soroksári út 60—62, ahol most ezeknek a mozdonyoknak közös kocsiszínük van) dolgozói a *muki*-t hivatalosan csak egyféleképp nevezik: (*villamos*) *tehermozdony*-nak. Verebes Jenő üzemegység-vezető és Urbán János forgalmi vezető a kétfajta hivatalos elnevezésnek alábbi magyarázatát adták. A villamos tehermozdonyokat eredetileg MÁV-vagonok vontatására rendszerezítették; éppen ezért ezek kezdettől fogva lökhárítóval voltak ellátva, és azon kocsiszínekhez tartoztak, amelyeknek kapcsolatuk volt MÁV-pályaudvarokkal; ezek a *villanyos mozdonyok*. A mozdonyok másrészt úgynevezett *lóré-k* ('Nyitott vasúti teherkocsi' Révai Nagy Lexikona, 13 [1915]: 4 és 'stráfkocsi, pórekocsi, platós kocsi' Országh L.: Angol—magyar szótár [1960] 1113) vontatására szolgáltak (ma is *muki*-val vontatott *lóré-k* szállítják például a vágányok síkosságának mérséklésére szolgáló homokot). Ezeken eredetileg nem volt lökhárító, nagyobb részükre később szerelték rá; ez utóbbiak a *motoros fedett teherkocsik* (a BVVV 1911-i jelentésének német nyelvű változata a *födött egymotoros teherkocsi-t gedecktes, mü einem Motor versehenes Lowry-nak* fordítja).

Budai Rezső mozdonyvezető az elmondottakat kiegészítette még azzal, hogy a *villanyos mozdonyok*-on *MÁV-csatlás* van (a mozdonyt a kocsival lánc köti össze), a *motoros fedett teherkocsi*-n viszont *BSzKRt-csatlás* (a mozdony a kocsival rövid *csatlórúd*-dal van összekapcsolva, amint ez a pótkocsi villamosszerelvényeken ma is látható).

3. A *muki*, vagyis (*villanyos*) *tehermozdony* két tengelyes alváza épített alkotmány, két oldalán elhúzóható ajtóval, elejében és végében motorkapcsolóval, elől-hátul többnyire ütközővel ellátva. Használják MÁV-vagonok és -szerelvények vontatására (gyárak, üzemek „kiszolgálása”); szolgálja a FVV közvetlen feladatait (például lórékban szóróhomokot, vasútépítéshez anyagot szállít, ritkábban pályatisztításra, hótólásra is alkalmazzzák). Eredetileg MÁV-rendszerrel közlekedett, ezért elől a közepén levő sugárvetőn kívül, a kocsi üveghomlokán jobbra és balra egy-egy fedező lámpája is volt: előre-felé ezek fehéren világítottak, hátrafelé pirossal fedezték a mozdonyt. Az amúgy is különös alakú, a személyszállító kocsik színétől eltérő, sötétszürke sejtelmes alkotmány a sugárvető és a fedező lámpák alakzatával pofát mutatott: innen eredne Urbán János szerint a *muki* elnevezés.

Az elnevezés a FVV dolgozói között természetesen ma is járja. Budai Rezső elmondta, hogy egy 1951-ben történt halálos gázolással kapcsolatos bírósági tárgyaláson hol *muki*-nak, hol *tehermozdony*-nak nevezték a járművet. A FVV BUR-telepi teher szállításánál dolgozó Szauerwein István mozdonyvezető, akinek apja még a BUR-vasútnál dolgozott, emlékezete szerint már 1910 körül megvolt a *muki* szó ilyen értelmű használata.

4. A BVV 1908. évi jelentésében olvashatjuk, hogy a *födött motoros teherkocsi* a „köztemetői gőzmozdonyú vasút üzeméből maradt vissza”. A *villamos mozdonyok* egy része tehát lehet, hogy MÁV-eredetű. Néhány szóbeli közlésen alapuló adatunk azt látszik támogatni, hogy a származásával együtt öröklődhetett neve is.

Topscher Béla nyug. MÁV műszaki főtanácsos (szül. Kőrmöcbányán, 1888-ban) emlékszik arra, hogy a Turóc megyei Felsőtűresek község közelében levő József-gőzfűrés nevű telepen közlekedő keskeny vágányú vasút mozdonyát 1900 körül *muki*-nak nevezték. Így hívták egyébként a Miskolci MÁV-műhelyben 1920 táján egy rendes nyomtávú ócska

tolatómozdonyt is. Debreceniekől hallottam, hogy az ottani kisvasút mozdonyát is így nevezik. Török Árpádnétól tudom, hogy Köpec (Raionul Sft. Gheorghe, Regiunea Braşov) vasútállomásra az onnan 3 km-re levő bányából csillékben szennel szállító kisvasút mozdonyát a falusiak ma is *muki*-nak emlegetik.

És egy friss adat az elnevezés átszármazására: Nádas József gimnáziumi tanár, rákospalotai lakos mondja, hogy a Rákospalota és Rákosszentmihály közötti HÉV-járatot *muki*-nak hívták Palotán (a HÉV-szerelvények vontató mozdonyának régebbi típusa hasonló a FVV tehermozdonyaihoz). Ezt a járatot 1952 táján a 69-es villamossal váltották föl; a palotaiak közül sokan ma a 69-est nevezik *muki*-nak.

5. Babitsot mindenesetre a *muki* mesebeli furcsasága, bizarr költőisége ragadta meg. Pályája első korszakának ars poeticájában lényeges helyet foglal el a nagyváros jelenségeinek, a modern élet tárgyainak költői ábrázolása (vö. Juhász Gyulához 1905-ben írt levelét. Babits—Juhász—Kosztolányi levelezése 267; Babits Mihály: Úti napló. Nyugat. 1909. 2: 500 stb.). Említett regénye XVI. fejezetében „éjszakai járat”-ban tűnik föl egy *muki* a mesék — modern változatú — hátborzongató sejtelmességével: „Az utcákon senkit sem lehetett látni. Csak egy nagy torony jött a villamossínen, lassan, egy rejtelmes faváz, amelynek emeletein fekete emberek állottak és lobogó csóvák égtek. Mint egy mesebeli óriás lobogó szemekkel” (A gólyakalifa, Kártyavár. 1957. 231, illetőleg: Nyugat. 1915. 2: 1204).

Éder Zoltán