

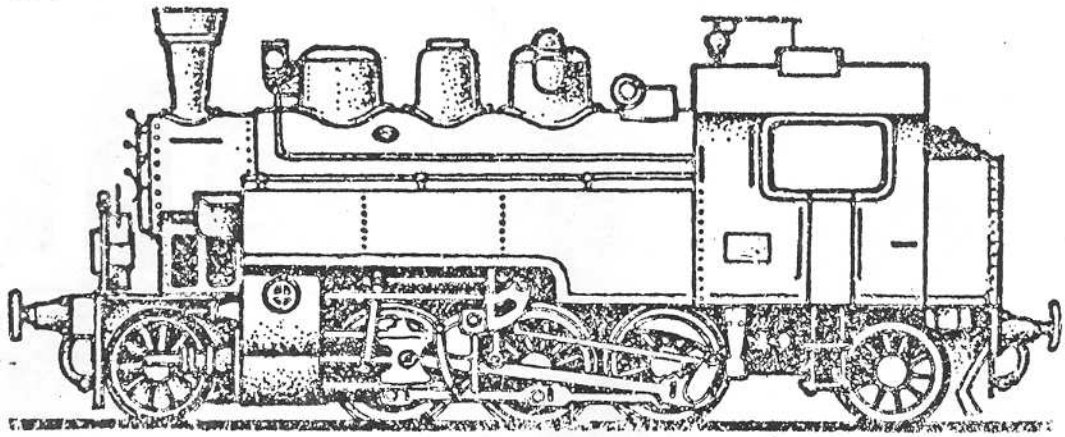


# A VASÚT

Vasútmodellezők és Vasútbarátok lapja

1992/1





**BAROSS GÁBOR**  
**Vasútmodellező és Vasútbarát Klub**  
**Veszprém Pf.14.**  
**8202**



- vasútmodellek bizományos adás-  
vétele bármilyen méretarányban  
és minőségben.
- modellek felújítása, igény sze-  
rinti színezése.
- vasúti járművek készítéséhez  
szükséges dokumentumok.

**Klubnap: szerda 17,00–19,00**  
**veszprémi vasútállomáson**

## A veszprémi Baross Gábor Vasútmodellező- és Vasútbarát Klub

1990. novemberében alakultunk 14 fővel. Ekkor elhatároztuk, hogy megpróbálunk önállóan dolgozni, ezért nem csatlakoztunk semmilyen más szervezethez. Megalakulásunkat bejelentettük a cégbíróságon, melyet az elfogadott és bejegyezte klubunkat a társadalmi szervezetek sorába.

Tagságunk elég változatos. Többségében vasútmodellezők, de vannak vasútbarátok is. A tagság kötelezettsége a klub munkájában való aktív részvétel és a tagdíj rendszeres fizetése. Tagsági díjaink 18 éves kortól 100 Ft, diákoknak és pártoló tagoknak havi 50 Ft. Tiszteletbeli tagjaink tagdíjat nem fizetnek. A tagság igazolására mindenki tagsági igazolványt kap.

A klub tagjait a mindenkorai lehetőségekhez mérten támogatjuk a modellezéshez szükséges anyagokkal, jellegrajzokkal, fotókkal és történeti anyagokkal. Ezekhez a tagság általában ingyen juthat hozzá, kivéve az alkatrészeket, mert azokat csak a kereskedelemben lehet beszerezni.

Klubunk először 1991 júniusában mutatkozott be a közönségnek egy modellkiállítással. Ott megpróbáltuk tagjaink gyűjteményét bemutatni, de ezen kívül kiállítási anyagot kaptunk szegedi, kecskeméti és budapesti modellezőktől is. A kiállítás után tagságunk gyarapodott és a MÁV Szombathelyi Igazgatóság anyagi támogatást adott a további működéshez. A kiállítás bevételéből és a támogatásból megkezdtük terepasztalunk építését, amely szeretnénk, ha oktatási célokra is alkalmás lenne.

Szintén 1991-ben Klubunk tagjai által készített modellekkel szerepeltünk az Országos Vasútmodell Kiállítás és Versenyen. Egy első, egy második helyezést és két elismerő oklevelet sikerült szerezni. Az egyik modellünk szerepelt a moszkvai nemzetközi versenyen is, ahol harmadik helyezést ért el.

1992-ben a honvédség helyőrségi klubjában rendeztük meg a MAVOE-val közösen az Országos Vasútmodell Kiállítás és Versenyt. Ezen kiállítás megrendezéséhez a Székesfehérvár - Veszprém vasútvonal megnyitásának 120. évfordulója adott alkalmat. A kiállításon az évfordulóval kapcsolatos történelmi dokumentumokat is bemutattunk. Kiállítottuk a Veszprémi Vasutas Segélyegylet zászlóját is amit a Szent Margit templomból vettünk át megőrzésre és a helyi vasutasság anyagi támogatásával restauráltattunk. A történeti kiállításához nagy segítséget kaptunk a Közlekedési Múzeumtól és magángyűjtőktől.

Ezen a kiállításon tartottuk meg először a Baross Gábor Vasútmodellező- és Vasútbarát Klub országos modellversenyét. Ezt a MAVOE-tól függetlenül, de az ő versenyükkel párhuzamosan rendeztük meg. Utjára indítottunk egy vándordíjat, amit minden évben a legszebb és legpontosabban kidolgozott magyar mozdonymodell készítője kaphat meg. Szeretnénk, ha a jövőben egyre több modellező és egyre több modell versengne ezért a díjért.

A következőkben versenyünk eredményét ismertetjük :

A Baross Gábor Klub vándordíja

=====

A2 kategória : V 43 1221 psz. villamos mozdony H0  
Domonkos András Szeged

További díjak

=====

A1 kategória : 424 sor. gőzmozdony H0  
Psora Mihály (Budapest) Különdíj 100 ponttal

A2 kategória : M41 sor. dízelmozdony H0  
Nagy Miklós (Veszprém) I. díj 98 ponttal  
ABmot motorkocsi H0  
Csonka László (Szeged) II. díj 93 ponttal  
M63 sor. dízelmozdony H0  
Domonkos András (Szeged) II. díj 92 ponttal  
POHEV villamos mozdony 0  
Tóth Endre (Budapest) III. díj 86 ponttal

A3 kategória : A26 sor. dízelmozdony TT  
Nagy Miklós (Veszprém) III. díj 83 ponttal

B2 kategória : BDT vezérlőkocsi H0  
Letenyei Tamás - Nagy Miklós (Veszprém)  
I. díj 97 ponttal  
MAV hűtőkocsi 0  
Végyvári István (Budapest) I. díj 95 ponttal  
MAV F sorozatú postakocsi TT  
Hosszú Lajos (Budapest) I. díj 91 ponttal  
MAV Bx sor. motormellékkocsi H0  
Csonka László (Szeged) II. díj 87 ponttal  
MAV ABx sor. motormellékkocsi H0  
Csonka László (Szeged) III. díj 82 ponttal  
WR sor. étkezőkocsi TT  
Hlatky György (Budapest) III. díj 79 ponttal  
VTG tartálykocsi TT  
Letenyei Tamás (Veszprém) Elismerőki. 78 ponttal

B3 kategória : 6 kocsis hűtőszerelvény H0  
Végyvári István (Budapest) I. díj 95 ponttal  
2 tg. poranyagszállító kocsi TT  
Letenyei Tamás (Veszprém) II. díj 94 ponttal  
Ichqrs hűtőkocsi TT  
Hosszú Lajos (Veszprém) II. díj 90 ponttal  
Ichqrs hűtőkocsi TT  
Végyvári István (Budapest) II. díj 90 ponttal  
4 tg. cementszállító kocsi TT  
Letenyei Tamás (Veszprém) II. díj 89 ponttal  
2 tg. cementszállító kocsi TT



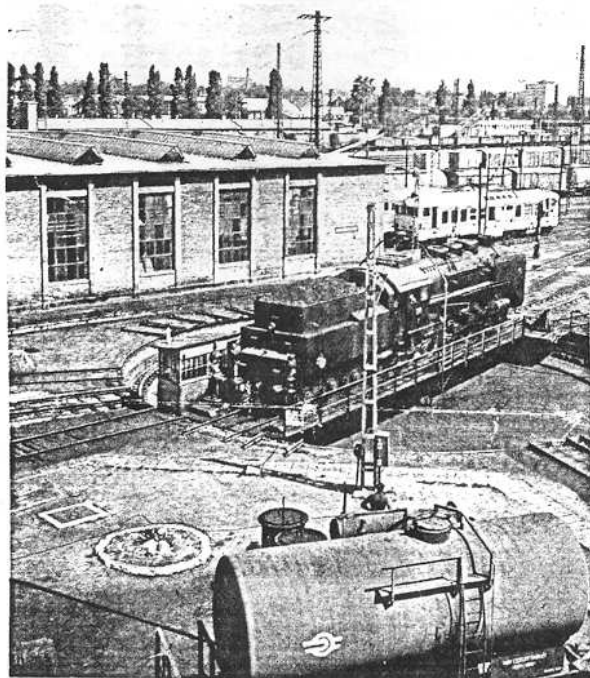
	Letenyei Tamás (Veszprém)	II. díj	89 ponttal
	MAV Bz sor. személykocsi	TT	
	Letenyei Tamás (Veszprém)	III. díj	85 ponttal
C kategória :	Kelenföld állomás	TT	
	Hlatky György (Budapest)	II. díj	90 ponttal
D kategória :	Kézzel színezett fotótechnikai eljárás		
	Végyvári István (Budapest)	I. díj	100 ponttal
F kategória :	MAVOE központi terepasztala H0		
	(Budapest)	II. díj	95 ponttal
	Letenyei Tamás terepasztal	TT	
	(Veszprém)	Elismerő oklevél	

Klubunk soronkövetkező versenyét 1993 novemberében rendezi meg. A feltételekről és a pontos időpontokról idejében tájékoztatjuk a modellezőket.

Ennyit röviden rólunk és aki bővebb információt szeretne kapni keressen meg minket személyesen a klubnapokon, minden héten szerdán 17-19 óráig a veszprémi vasútállomás tanácstermében, vagy levélben az alábbi címen :

BAROSS GÁBOR Vasútmodellező és Vasútbarát Klub  
 Veszprém  
 pf. 14.  
 8202

Ez a füzet minden negyedévben jelenik meg. Az ország összes modellező szervezetéhez díjtalanul eljuttatjuk, ezen kívül szeretnénk egyéni modellezőknek és gyűjtőknek is.



Szeretnénk a füzetsorozatunkban egy apróhirdetési és csere-bere rovatot indítani. A hirdetések megjelenésenként 200 Ft - ért közöljük. Amennyiben valaki hirdetni kíván, akkor a hirdetés szövegét és a befizetést igazoló szelvényt küldje el címünkre.

Hirdetni lehet a vasútmodelleken kívül minden vasúttal kapcsolatos dolgot ( emléktárgyak, bélyegek, könyvek stb. ).

---

### H I R D E T É S E K

1992. december 5-én 9-18-ig vasútmodell börzét hirdetünk meg. Itt a klub a bizományos értékesítésre átvett modelleket árusítja. Ezen kívül várunk minden eladni és vásárolni szándékozót.

~~~~~

A Baross Gábor Vasútmodellező Klubnál a következő modelleket lehet megvásárolni :

|                             |           |                                    |         |
|-----------------------------|-----------|------------------------------------|---------|
| BR 01 -es H0                | 2500 Ft   | H0 készlet (BR 01 + 3 teherkocsi ) | 3500 Ft |
| BR 23 -as TT                | 3000 Ft   | E 94 -es TT                        | 2500 Ft |
| E 42 -es TT                 | 2000 Ft   | Es 499 -es TT                      | 2000 Ft |
| H0 4 tengelyes személykocsi | 600 Ft/db |                                    |         |

valamint TT és PIKO H0 vágányanyag, jugoszláv profil sínek, épületek.

~~~~~

Vasúti tárgyú videofilmek világ minden tájáról - amatőr felvételek átjátszása, cseréje

Parragh Péter  
1082-Budapest  
VIII. Baross u. 87/a

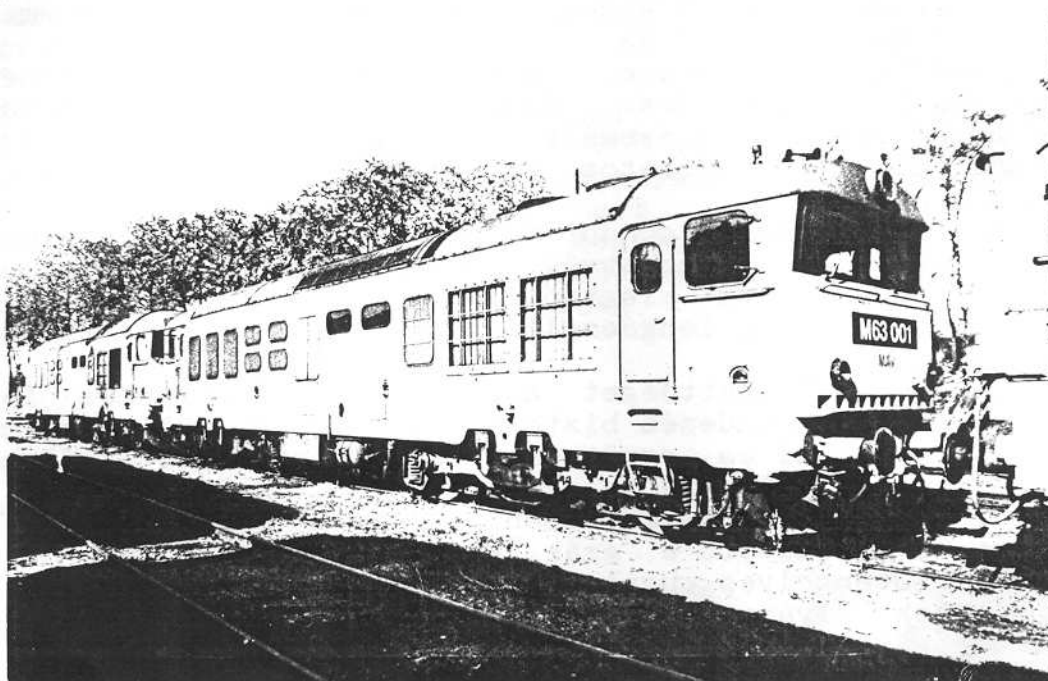
Válaszboríték és 32 Ft forgalmi bélyegért a listát küldöm

---

Minden számunkban közölni kívánunk olyan írásokat, amelyek valamely vasúti járművel, vagy történeti témával kapcsolatosak, várjuk az ilyen írásokat. Sajnos fotókat csak rossz minőségben tudunk közölni, de jellegrajzokat és egyéb ábrákat lehet.

Letenyei Tamás :

A MÁV M 63 -as sorozatú mozdonyai



Az 1960-as évek végére a MÁV-nál szükségessé vált az M61 és M62 -es sorozatú mozdonyokon kívül további nagy teljesítményű, elsősorban személyszállító vonatok továbbítására alkalmas - vonatfűtő berendezéssel felszerelt - dízelmozdonyok beszerzése.

Ezen mozdonyok elkészítését a Ganz-MÁVAG - tól rendelték meg. A gyár 1970-ben DVM 10-1 típusként 403 és 404 gyári számokkal leszállította az M63,001 és M63,002 psz. mozdonyokat.

A típus erőforrása a 18 PA 4-185 jelű SEMT Pielstik gyártmányú, 18 hengeres 4 ütemű, két turbófeltöltővel ellátott dízelmotor. Ez 1500/perc névleges fordulatszám mellett 2700 LE ( 1980 kW ) teljesítményt adott le. A motor főtengelyére szerelt torziós rugalmas tengelykapcsolóval kapcsolódik a Ganz Villamossági Művek egy egységet képező generátor gépcsoportja. Ezen gépcsoport a vontatáshoz, a vonatfűtéshez, valamint a segédüzemhez szükséges villamos energiát szolgáltatta.

A dízelmotor indítása légingdító berendezésen keresztül, a mozdonyon előállított, max. 35 bar nyomású levegővel történt. Az indító légtartályokat Ganz-MÁVAG gyártmányú TVK/512 típusú,

egyenáramú motorral hajtott kompresszor töltötte fel, de lehetőség volt a tartály feltöltésére legalább háromszor az akkumulátorról, anélkül, hogy az akkumulátorokat tölteni kellene.

A villamos erőátvitel egy háromfázisú szinkrongenerátorból, főüzemi tirisztoros egyenirányítóból és egyenáramú, soros gerjesztésű vontatómotorokból állt. A vontatómotorok TC 501 típusúak és marokcsapágyas felfüggesztésűek.

A vontatott személyvonat fűtésére egyfázisú szinkrongenerátor termelte az áramot. A dízelmotor névlege fordulatszáma mellett a fűtési feszültség 1500 V 50 Hz.

Nagy indító- és vonóereje alkalmassá tette nehéz teher- és személyvonatok továbbítására. Egy 2000 tonnás tehervonatot sík pályán 60 km/h, 600 tonnás személyvonatot pedig 110 km/h, a szokásos 10 kocsiból álló gyorsvonatot 130 km/h sebességgel volt képes továbbítani.

130 km/h sebességnél gondot okozott a futásjószág biztosítása, valamint a megfelelő fékezettesség. Ezért épültek a mozdonyok a hordrugórendszer teljes kiegyenlítése mellett a lágy primer hordrugók és a megfelelő lengéscsillapítás, valamint a keresztirányú szekunder rugózás.

A megfelelő fékezettiséget a beépített háromnyomás fokozatú Knorr rendszerű fékberendezés biztosította. Az M63,001 - es mozdony egymástól függetlenül és együttesen is működtethető légfékkel és elektrodinamikus fékkel volt felszerelve.

A MAV igényeinek megfelelően 160 km/h sebességre alkalmas forgóvázakat is készített a gyár, amit az M63,002 psz. mozdonyba építettek be csötengelyes rugalmas hajtással.

A mozdonyok alváza és oldalfalai hajlított és sík lemezekből épített szekrénytartós felépítésűek, amelyek egütthordó szerkezetet alkottak. Így a teherviselésben a bontható tetőrészek kivételével a mozdonysekreánybe épített minden anyag részt vett.

A mozdonyok tömege 120 tonna, és legnagyobb hosszuk 19540 mm volt. Tengelyelrendezésük Co'Co'. Megengedett legnagyobb sebessége az M63,001 psz. mozdonynak 130 km/h, az M63,002-nek pedig 160 km/h. Ez utóbbi volt a MAV-nál a mai napig a legnagyobb engedélyezett sebességű dízelmozdony.

A két mozdony a Szombathelyi Vontatási Főnökségre került futópróbákra, majd a gyár újabb felülvizsgálata után a MAV forgalomba állította őket.

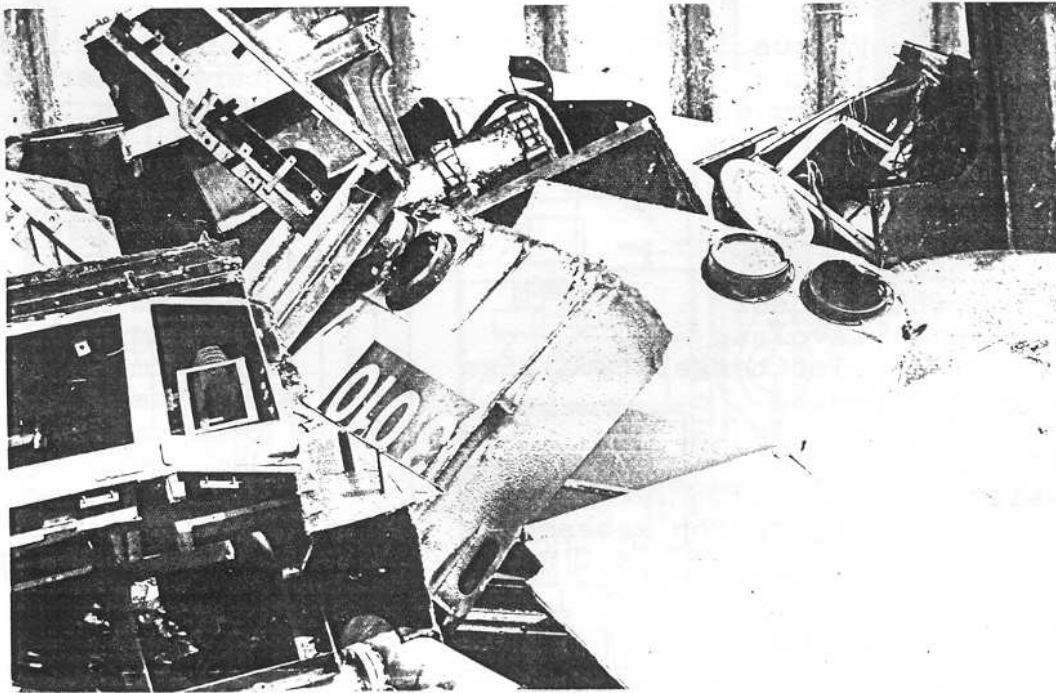
1975-ben további 8 db ilyen mozdonyt gyártottak DVM 10-2 típusként, 1764-1771 gyári számokkal. Ezek a MAV-nál M63,003-010 pályaszámokat kaptak. Az ezekben került dízelmotorokat már a licenc szerződés alapján a Motor és Hajtóműgyáregység továbbfejlesztett változatban de továbbra is 18hengerrrel gyártotta, de két feltöltő helyett egy BBC feltöltővel szerelte fel.

Az M63,001-002 prototípusokkal együtt 1975 végére az összes mozdonyt a Ferencvárosi Vontatási Főnökségre állomásították. Itt elsősorban nehéz személyvonatokat és nemzetközi gyorsvonatokat továbbítottak a Budapes-Kelebia fővonalon. Tehervonati szolgálatot csak ritkán láttak el. A mozdonyok üzemének kezdeti időszakában előfordult hibákat fokozatosan sikerült kiküszöbölni, kisebb változtatások után megszűntek. Több gépen befecskendező szivattyút



kellett cserélni, mechanikus sérülések miatt. Kenési eredetű hibák jelentkeztek a trakciós motorok marokcsapágyainál. Kisebb szerkezeti változtatásokat hajtottak végre a turbófeltöltő konzolok repedése miatt, hasonlóképpen a kipufogórendszer hődilatációs szerkezetének tömitését kellett javítani. Többször előfordultak kábel és olajcsőtörések, melyek kivitelezési hibának tekinthetők.

A 80-as évek elején a 006, 007 és 008 psz. kivételével valamennyi mozdony Szombathelyre került, ahol gyors- és expresszvonatokat továbbítottak Szombathely-Budapest között. Az M63.004 psz. mozdony főgenerátora 1985.01.07-én a 904 sz. vonatnál szétrepült. A mozdonyt már nem újították fel, hanem ezt, és a fent említett hibák miatt az M63.006-008 gépeket 1987-ben leselejtezték. Ettől kezdve a maradék 6 mozdonnyal egyre többször láttak el tehervonati szolgálatot, mert egyre több lett a szolgálatképtelenséggel járó meghibásodás. 1989-től már csak szakaszosan üzemeltek, majd 1990-ben a MÁV Északi Főműhelybe vontatták a gépeket, és selejtezték.





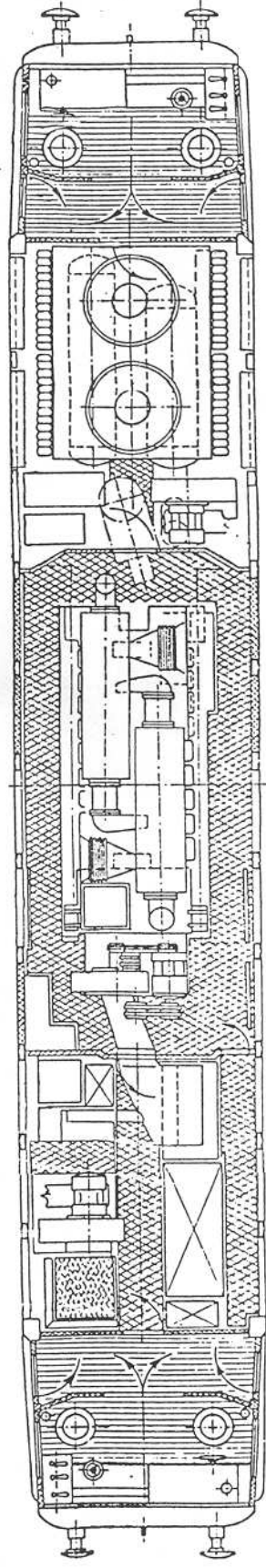
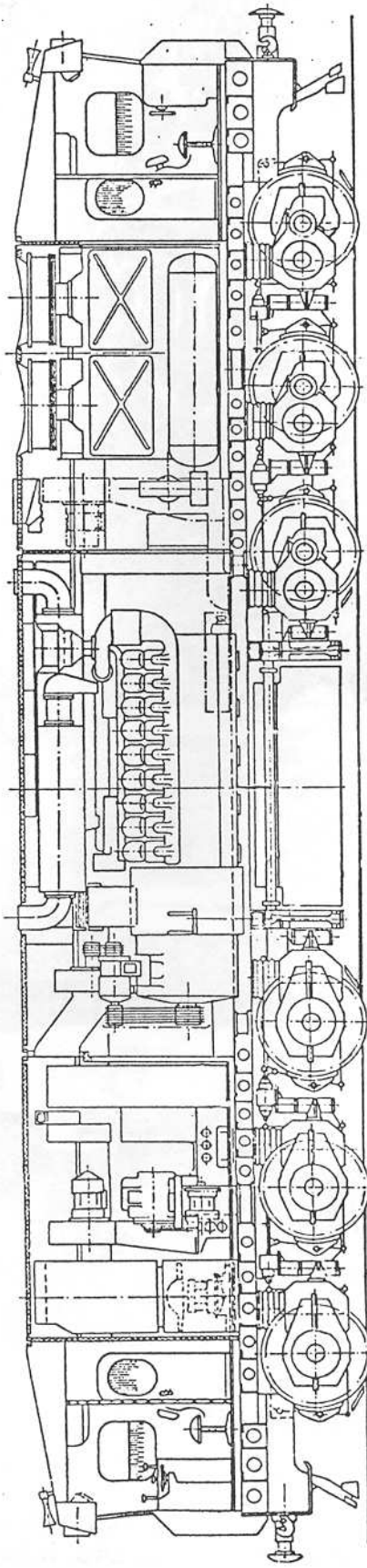
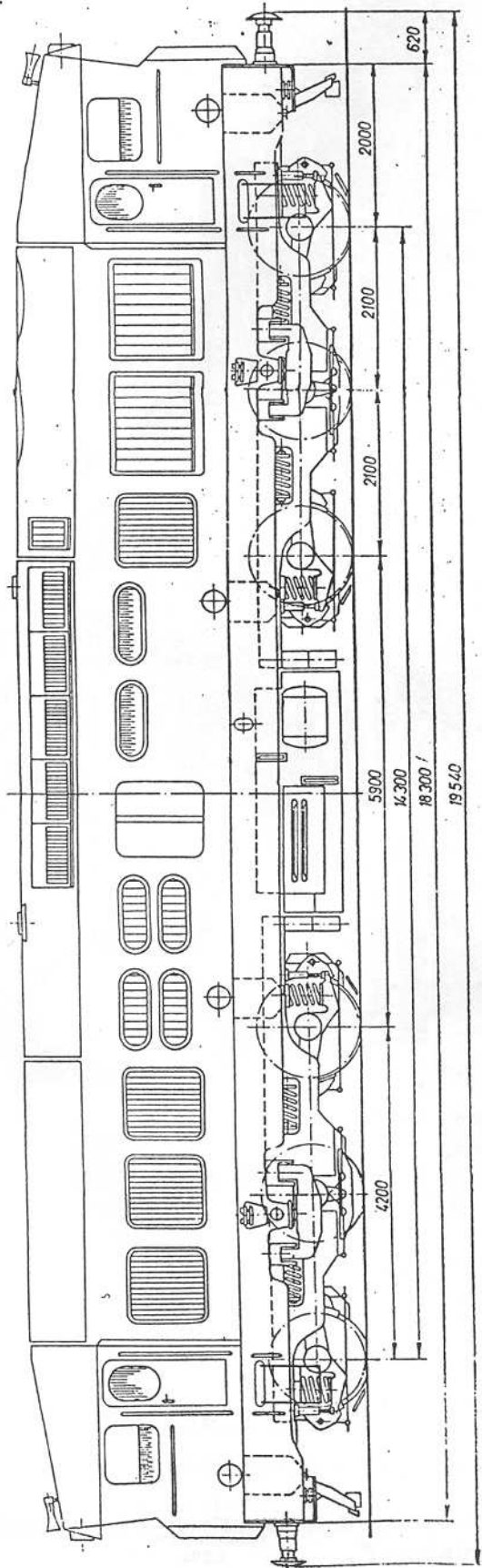
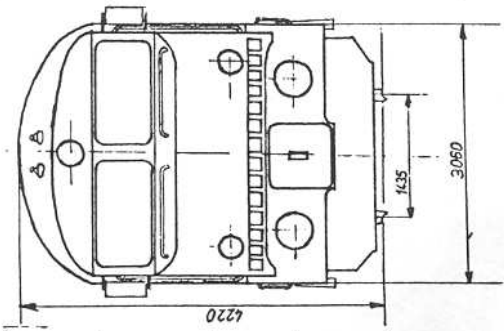
Ebből a mozdonytípusból mára csak egy maradt fenn. Az M63,003 psz. mozdonyt kijelölték muzeális célokra, és tervek szerint az 1996-ban talán megvalósuló mozdonykanzenben lesz kiállítva.

Főbb műszaki adatok :

Tengelyelrendezés	Co-Co'
Nyomtávolság	1435 mm
Utközök közötti hossz	19540 mm
Szélső tengelytávolság	14300 mm
A forgóvázs szélső tengelytávolsága	4200 mm
Legnagyobb magasság	4220 mm
Legnagyobb szélesség	3060 mm
Kerékátmérő	1050 mm
Szolgálati tömeg	120 t
Engedélyezett legnagyobb sebesség	130 km/h
	M63,002 - nél 160 km/h
Motor típusa	18 PA 4-185
Teljesítménye	1980 kW

Forrás :

Vizeli-Fiser : 2700 LE-s dízel-villamos mozdony Ganz közl. 44.  
 Lovas-Mezsei : Vasúti dízeljárművezetők zsebkönyve  
 Vasút 1973/6, 1976/1, 1976/9 számok  
 MÁV Vezérigazgatóság Budapest





## KELLEMES ÜNNEPEKET!

Kiadja a BAROSS GÁBOR Vasútmodellező és Vasútbarát Klub.  
Megjelenik negyedévenként. Előfizethető a Klub címén. Elő-  
fizetési díj egy évre 200Ft.

Akiadásért felelős: Letenyei Tamás Klubvezető.

BAROSS GÁBOR  
Vasútmodellező és Vasútbarát Klub  
Veszprém Pf.14.  
8202