

MAVANSÜT

Vasútmodellezők és Vasútbarátok lapja

1993/1



A tartalomból :

A Vasútmotívumgyűjtő Önálló Szakcsoport

30 éves a V 43 1001 -es villamos mozdony

Mk45 -ös jellegrajz

Modellépítés

M44 -esek helyébe M42-esek

ÁRA: 50 Ft

Kedves Olvasó !

Ön most egy olyan újságot tart a kezében, ami egy nagy hiányt kíván pótolni. Klubunk tagjai arra vállalkoztak, hogy a modellezőknek és a vasútbarátoknak egy olyan olvasmányt adjanak a kezébe, amiben mindenki egyaránt megtalálja a számára érdekes és hasznos információkat.

Sajnos a vasútmodellezőknek a MODELLEZÉS című újság nem sok mindent közöl, mert a maguk részéről azt hiszik, hogy a mi hobbink nem elég felnőtt ehhez, pedig a vasútmodellezés kezdetei lényegesen régebbi időkre nyúlnak vissza mint például a repülőmodellezés. Ráadásul országunkban ennek a hobbynak is jelentős számú hódolója van. A vasútbarátok által ismert VASÚT című újság 1986-os megszűntetése óta ilyen témájú írások nem jelenhettek meg.

A MÁV 1991-ben megpróbálkozott az újság talpraállításával "A vasút világa" címmel, de ez többek véleménye alapján elég rosszul sikerült, a hiányt nem pótolja.

Ilyen előzmények után gondoltunk arra, hogy újtára bocsátjuk ez a lapot. Vasútmodellezéssel, a vasút különféle területeivel foglalkozó írásokat szándékozunk közölni, de hírt adunk a vasútmodellkiállításokról, versenyekről is. Az említett témakörökben vetélkedőt indítunk, amelyre minél több versenyző részvételét várjuk. Akik modelleket, emléktárgyakat stb. vásárolni, eladni, cserélni szeretnének, azok számára hirdetési rovatot indítunk.

Mindezekhez természetesen az Ön közreműködésére is számítunk, örömmel vesszük, ha küld olyan írásokat, fényképeket, amelyeket megjelentethetünk, de ha csak véleményét, ötleteit írja meg, azzal is segít abban, hogy az olvasók igényeit figyelembe véve szerkeszthesük későbbi számainkat.

A szerkesztőség

**Kiadó : BAROSS GÁBOR Vasútmodellezők és Vasútbarátok Klubja
8202-Veszprém, Pf. 714.**

Hirdetés díja megjelenésenként :

apróhirdetés : 200 Ft
egész oldal : 5000 Ft
fél oldal : 3000 Ft
negyed oldal : 2000 Ft

Lapunk megjelenik évente négyszer

Ára : 50 Ft

Előfizetési díj egy évre :

200 Ft

Parragh Péter:

A Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetségének Vasútmotívumgyűjtő Önálló Szakcsoportja

A szakcsoport a világ vasútbélyegeivel, vasúti témájú bélyegzéseivel, vasutat ábrázoló képeslapokkal foglalkozik. Tagjai az ország minden tájékáról verbuválódtak; megtalálható itt vasutas, mezőgazdasági dolgozó, mérnök, orvos, technikus, nyugdíjas - a közös hobby korra, sőt nemre, foglalkozásra való tekintet nélkül tömöríti őket egy csapatba !

A szakcsoport 1983-ban alakult, kezdetben 60 fővel, ez a létszám azóta 100 fölé emelkedett. Itt nincs tagdíj, de nincs fizetés vagy tiszteletdíj sem, mindenki igazi társadalmi munkás. Sajnos ez azzal is együtt jár, hogy a szakcsoport nem jogi személy, így tevékenységéhez többnyire pártfogókat, támogatókat kénytelen keresni, igénybe venni.

A szakcsoport főbb célkitűzései : a vasúti évfordulók, események megünneplésekor javasolja - kéri - követeli, hogy filatéliai dokumentumok is készüljenek. (emlékbélyegzés, díjjegyes levelezőlap, esetleg bélyeg); kiállításokat és bélyegbemutatókat szervez, tagjait arra buzdítja, hogy az érvényes nemzetközi filatéliai szabályoknak is megfelelő kiállítási anyagot készítsenek, és ennek elősegítésére szakmai tanácsadó, segítő tevékenységet folytat, érdeklődő tagjait ellátja szakmai sajtófigyelővel, szakkönyvekkel, alkalmi vasútfilatéliai dokumentumokkal, és a feltalálható, beszerezhető külföldi vasútfilatéliai szakirodalommal. Csereakciókat, előadásokat, vetítéseket szervez, szakmai vitafórumot javasol, kivitelez a vasúti eseményeken, ünnepeken.

Az eltelt 10 év alatt a szakcsoport több, mint 60, vasúti témájú magyar postai emlékbélyegzés létrejöttében segített : közreműködött javaslataival, szervezéssel közvetítéssel. Tagjai nem egy esetben megrajzolták a bélyegzőt, megtervezték az alkalmi levelezőlapokat, borí-

tékokat, melyekből ma már egy kiseded gyűjtemény kerekedhet !

A szakcsoport működésének néhány fontosabb eredménye :

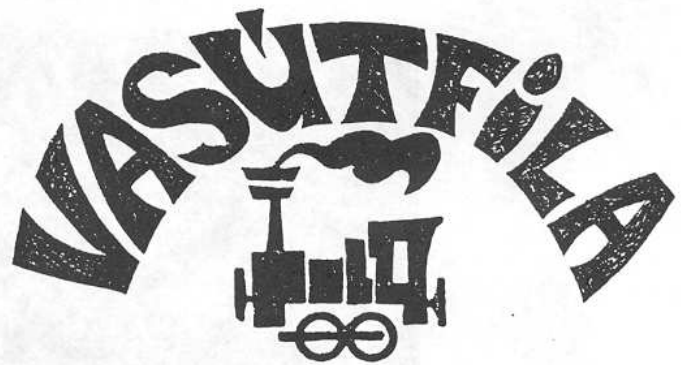
1984-ben a Magyar Posta nem volt hajlandó megemlékezni az 50. születésnapját ünneplő ÁRPÁD gyorsmotorkocsiról, csoportunk a Ganz-Mávaggal együttműködve bélyegzőt készítettett, alkalmi levelezőlapot jelentetett meg.

1986-ban a Buda-Kanizsa vonal megnyitásának 125. évfordulóján a MÁV központi szervezésében indított nosztalgiavonatok mindkét végállomásán postai alkalmi bélyegzőt szervezett, a vonaton fedélzeti bélyegzőt működtetett, melyeket négyféle alkalmi dokumentumra lehetett nyomtatni.

A szakcsoport működésének ötödik évében - nemzetközi részvétellel - Országos Vasútmotívum Kiállítást szervezett, ahol a szakértő zsüri véleménye szerint az esztendő legszínvonalasabb motívumfilatéliai kiállítását tekintette meg a közönség.

Sok más kiállításon is sikerrel vett részt, így a MAVOE kiállításain, a XXX. MOROP kongresszuson is.

Az igen nehéz 1992-es évet is szép egyedi emlékbélyegzésekkel "vészelte át" a csoport, minden remény megvan tehát arra, hogy a filatéliai munka, sőt, annak fejlődése töretlenül folytatódjék idén és a jövőben is !



Néhány magyarországi modellező klub címe

Ha a felsorolásból valaki kimaradt, kérjük, jelezze a szerkesztőségnek, következő számunkban pótoljuk a hiányosságokat. Emellett várjuk a modellezőklubok bemutat-kozó leveleit

A MAVOE helyi körői :

1.sz. Helyi kör : BUDAPEST A MAVOE

központi helyiségében
1394 - Budapest, Pf.: 376
Tel.: 1 425 381

3.sz. Helyi kör : SZEGED

6701 - Szeged, Pf.: 143

5.sz. Helyi kör : BÉKÉSCSABA

Vasutas Művelődési Ház
Tanácsköztársaság út 79-81.

6.sz. Helyi kör : NAGYKANIZSA

MÁV Üzemfőnökség
8800 - Nagykanizsa

7.sz. Helyi kör : PÉCS

7623 - Pécs, Szabadság u. 39.

10.sz. Helyi kör : DEBRECEN

MÁV Igazgatóság
4001 - Debrecen,
Vöröshadsereg útja 18. Pf.: 78

11.sz. Helyi kör : "TT - sek köre"

1103 - Budapest, Cserkesz u. 77.

13.sz. Helyi kör : "KORDINA ZSIGMOND kör"

1081 - Budapest,
Kiss József u. 16. I.

Nem MAVOE szervezetek :

Baross Gábor Vasútmodellezők és Vasútbarátok Klubja

8200 - Veszprém
Pf.: 714.

7100 SZEKSZÁRD

Babits Művelődési ház
Mártírok tere 10.

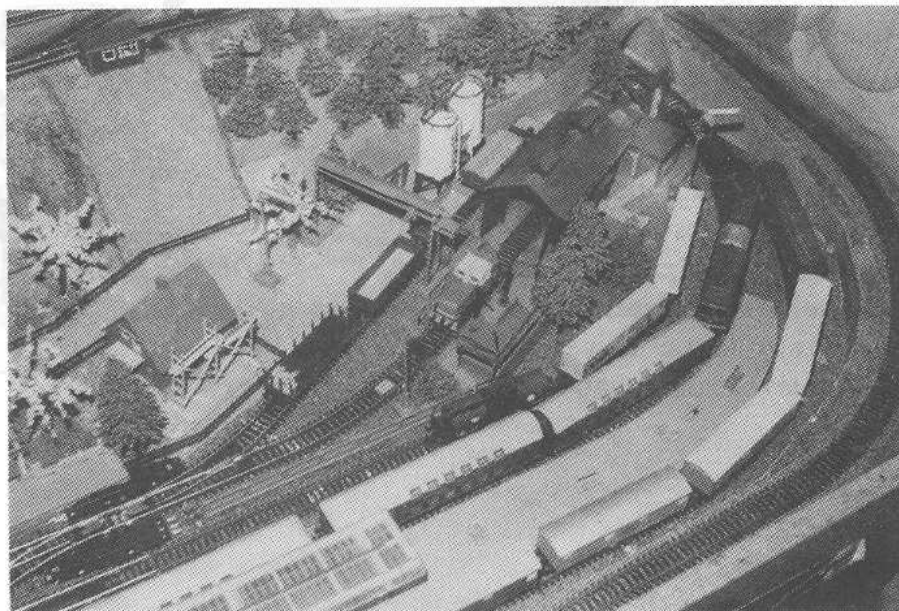
8300 TAPOLCA

Vontatási főnökség

Alakulófélben lévő klubokról érdeklődni lehet:

Nacsa Zoltán
9700 - SZOMBATHELY
Kassák Lajos u. 12.
Tel.: 16-682

Markotányos István
8600 - SIÓFOK
Tanácsház u. 18/3.
Tel.: MÁV TBF
Siófok (84) 11-807



Letenyei Tamás :

30 éves a MÁV V43 sorozatú villamos mozdonya

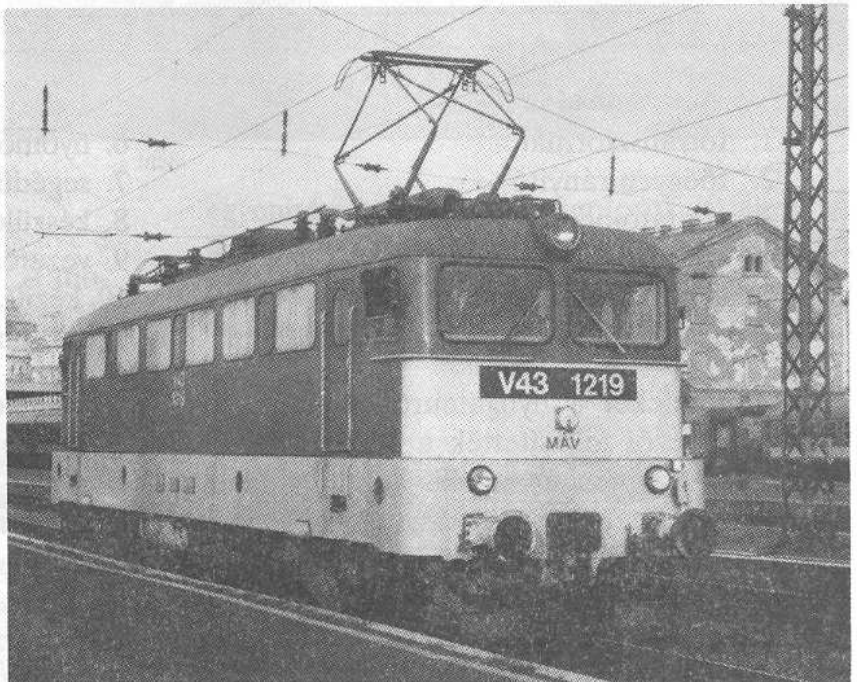
Az 1960-as évekig a MÁV 4 villamos mozdonytípussal rendelkezett. Ezen típusok közül az 1936 óta üzemelő Kandó rendszerű rudazatos, forgóátalakítós, és a II. világháború után beszerzett ugyancsak forgóátalakítós, fázis- és periódusváltós rendszerű BoCo tengelyelrendezésű mozdonyok már korszerűtlenek voltak, és a MÁV hamarosan le is selejtezte ezeket. A másik két Ward-Leonard típusú mozdonyosorozat még hosszú időn át üzemben maradt. Ez a fennmaradó két típus tehervonati és tolató szolgálatra volt a legalkalmasabb, ezért szükségessé egy korszerű, nagy teljesítményű villamos mozdony beszerzése.

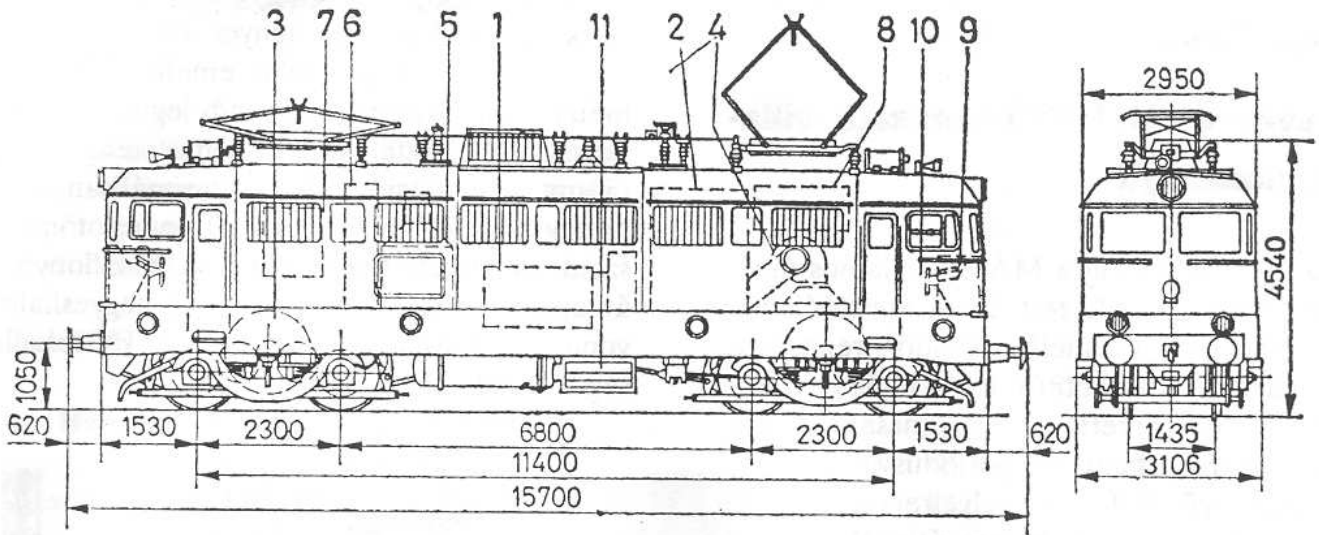
Ezt a mozdonyt a nyugatnémet Arbeitsgemeinschaft konzern fejlesztette ki a MÁV felkérésére. Az első hetet ők gyártották, az első darabot 1963. április 7-én adták át a MÁV-nak.

A mozdonyok gyári táblája



A mozdonyt a Hegyeshalom-Budapest-Miskolc vonal követelményei alapján tervezték, 8 ezrelék legnagyobb emelkedésre, 400 méter sugarú ívekre, 130 km/h legnagyobb sebességre és legfeljebb 20 tonna tengelynyomásra. Vontatási feladata maximálisan 1500 tonna tömegű teher- és 700 tonna tömegű személyvonatok továbbítása. A mozdonyoknak át kapcsolhatónak kellett lennie a hegyeshalmi vonal 16 kV és a miskolci vonal 25 kV feszültsége között.





V43 sorozatú mozdony

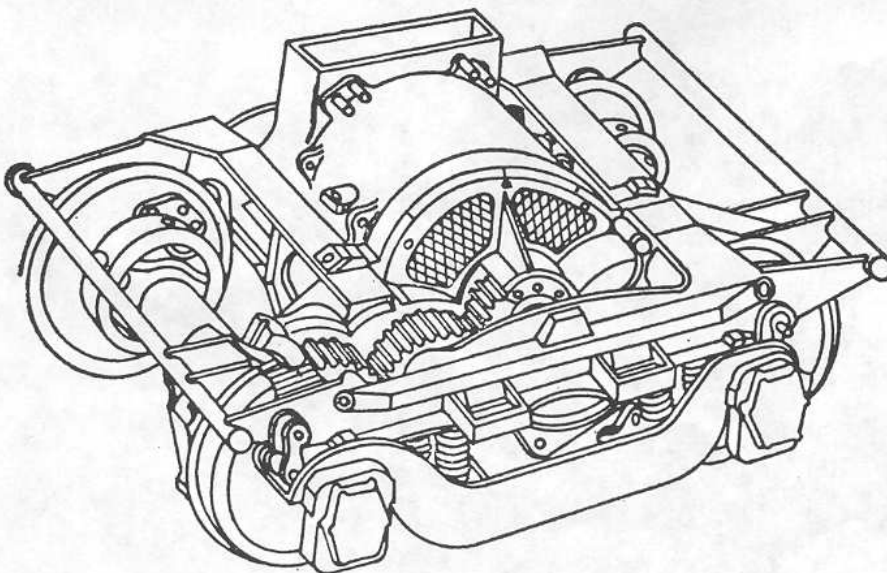
- | | |
|-------------------------|-----------------------------------|
| 1. főtranszformátor | 6. nyomólég készülék |
| 2. főgyenirányító | 7. segédüzemi készülékek állványa |
| 3. vontatómotor | 8. készülékállvány |
| 4. szellőző | 9. vezetőasztal |
| 5. símító fojtótekerccs | 10. kézifékkerék |
| | 11. akkumulátorszekrény |

E feltételeket a nyugateurópai munkaközösség tervezői teljesítették a 3000 LE teljesítményű, négytengelyes, 78 tonna tömegű mozdonnyal, melynek forgóvázanként egy vontatómotorja van, Jacquemin rendszerű ún. "monomoteur" hajtással. A vontatómotorok két közbenső fogaskeréken át a forgóváz mindkét tengelyét hajtják teljesen rugalmas csőtengelyes hajtással. A vontatómotorokat a

Schneider-Crenot francia vállalat tervezte és készítette.

A mozdonysekrény (Krupp gyártmány) négy-négy csúszótámmal támaszkodik a két forgóvázra. A vonóerőt a vontatómotorok állórészéhez kapcsolt vonórudak közvetlenül a főtartóra viszik át. A forgóvázak így szabadon beállhatnak a pálya irányába. A mozdonysekrény burkolata mérsékelt áramvonalas, jól illeszkedik a MÁV személykocsi körvonalához.

A főtranszformátor (AEG) két részből áll: a szabályozó takarékkapcsolású transzformátorból a segédüzem ellátását szolgáló tekercseléssel és az egyenirányítókat tápláló állandó áttételű transzformátorból. A két rész a vasmag egy-egy oszlopán helyezkedik el, mágneses



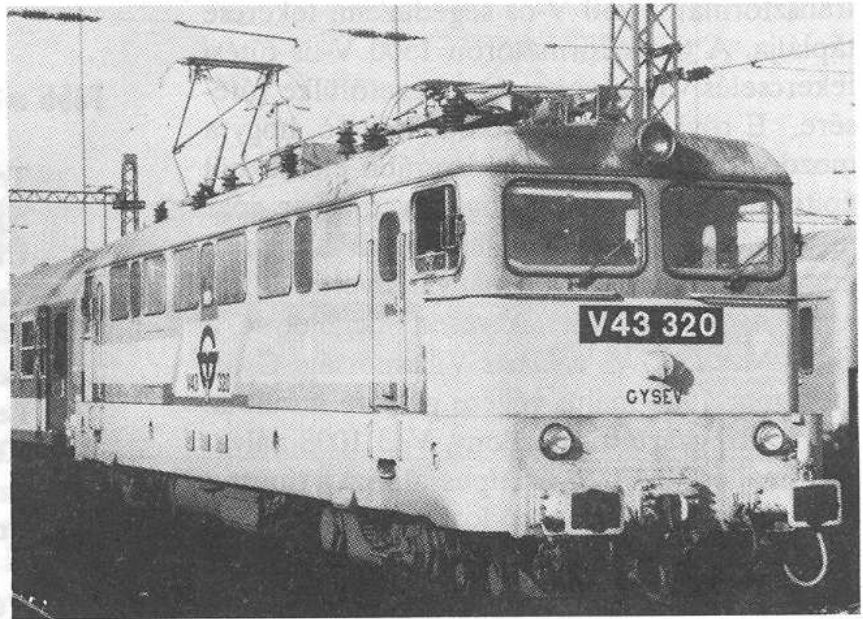
A V43 sorozatú mozdony forgóváza

függetlenségüket a harmadik, be nem tekercselt oszlop biztosítja.

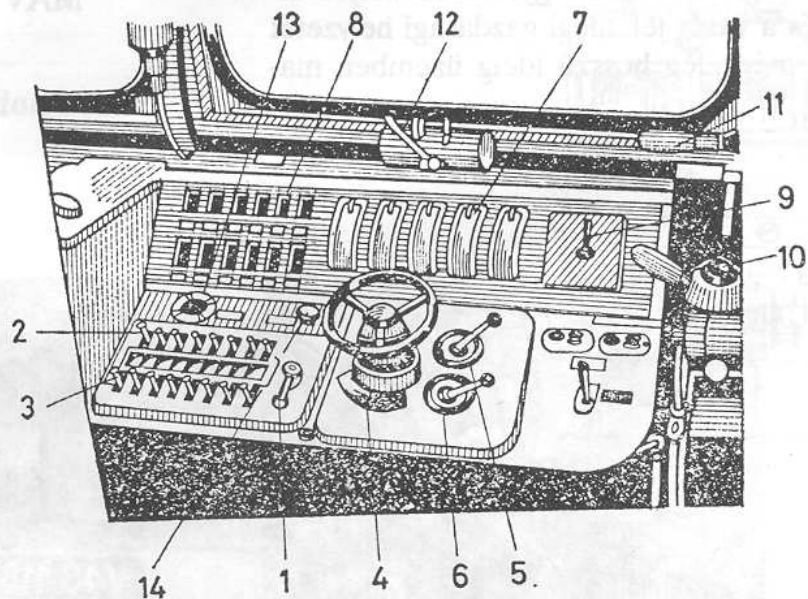
A szabályozó transzformátor 32 egyenletesen elosztott megcsapolását a fokozatkapcsoló (BBC) terhelés alatt egyenként vagy folyamatosan egymás után kapcsolja át a mozdonyvezető által adott impulzusoknak megfelelően. Az átkapcsolást végző szakaszolókat és teljesítménykapcsolókat négyhengeres légmotor működteti. A 10. fokozattól felfelé a vontatómotorok fluxusa négy fokozatban csökkenthető, és ezzel a mozdony nagyobb sebességre felgyorsítható.

Az egyenirányító (Siemens) vontatómotoronként egy-egy hídkapcsolású egységből áll. A hidak ágaiban egyenként 32 db szilícium dióda van beépítve 8 párhuzamos ágban, 4-4 db sorbakötve. A diódákat a vontatómotorok szellőztető levegője hűti. Védelmüket a túlfeszültséglevezetők, a párhuzamosan kapcsolt RC lánc és a gyors szakaszolók látják el. Utóbbiaknak három érzékelőjük van, a transzformátor szekunder oldalára kapcsolt áram és feszültségváltó, valamint a hidak ágainak két vége és közepe közötti szimmetriát érzékelő differenciál feszültségváltó. Ha a leírt védelem nem működne, akkor pótvédelemként a főmegszakító (BBC) lép működésbe. Később magyar fejlesztésű EZV (Egyesített Zárlat Védelem) egyenirányítóvédelmet építettek be.

A mozdony biztonsági berendezése Oerlikon rendszerű, a segédüzemet pedig ACEC gyártmányú,



egyenirányítókról táplált motorok látják el. A légsűrítőt egyenáramú soros motor hajtja. A motort túlterhelés és rövidzárlat ellen védőkapcsoló védi. Az akkumulátortöltőt a



A V43 sorozatú mozdony vezetőasztala

- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| 1. mozdonykulcs | 8. jelzőlámpák |
| 2. reteszelt kapcsolósor | 9. fokozatkapcsoló állásjelző |
| 3. reteszetlen kapcsolósor | 10. fékezőszelep |
| 4. menetszabályzó | 11. kiegészítő fék |
| 5. irányváltókar | 12. ablaktörő |
| 6. Söntölést működtető kar | 13. jelzőlámpa próbakapcsoló |
| 7. mérőműszerek | 14. műszervilágítás kapcsoló |

transzformátor 250 V-os segédüzemi tekercse táplálja. A transzformátoron 1500 V-os fűtési tekercselés van a vonat és a vezetőfülke fűtésére. E rövid ismertetésből is látható, hogy a mozdonyt az akkori legkorszerűbb elemekből építették fel. Gyártási jogát a magyar ipar megvásárolta, és nagy feladatot vállalt azzal, hogy nyolc világceg gyártmányát átvette.

E nagy feladatot sikeresen megoldotta a Ganz-MÁVAG és a Ganz Villamosági Gyár, mert már 1964 május végére pályára került az első hazai gyártású mozdony, V43 1008 pályaszámmal és VM 14 gyári típussal. Ezt a típust a fenti gyárak kisebb módosításokkal 1982-ig folyamatosan gyártották. Magyarországon ebből összesen 379 db teljesített szolgálatot. 2 db-ot, 1967-ben és 1992-ben baleset miatt selejtezett, és 12 db-ot a GySEV részére átadott a MÁV.

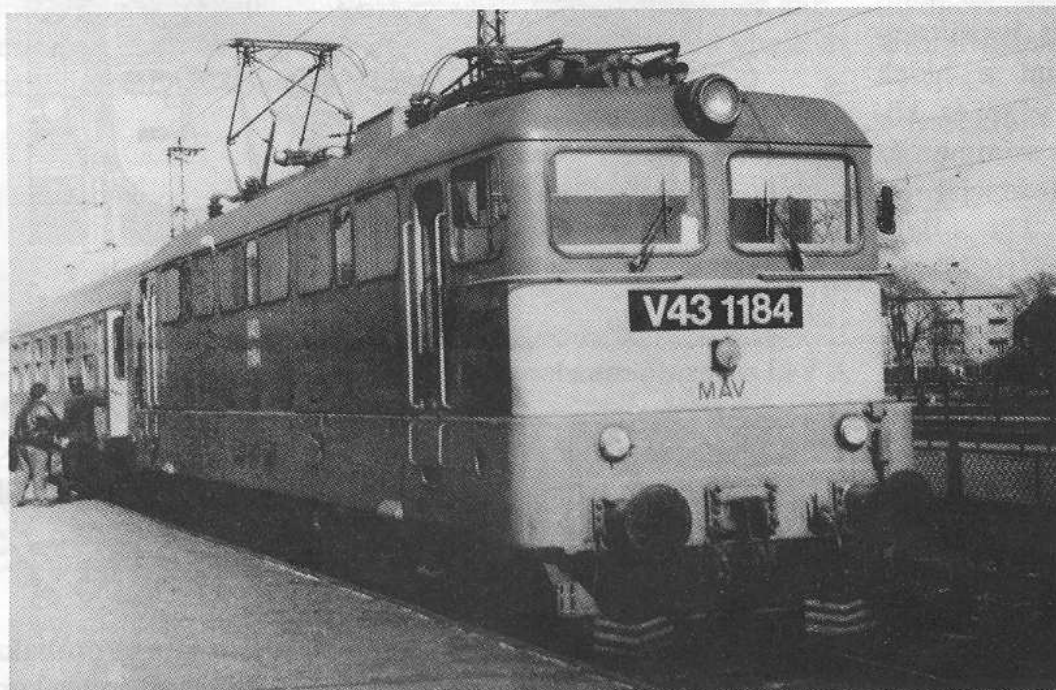
Napjainkban a személy és teherszállítás jelentős részét ezek a mozdonyok látják el. A vonalak villamosításával egyre több helyre eljutnak, és a vasút jelenlegi gazdasági helyzetét tekintve még elég hosszú ideig üzemben maradnak.

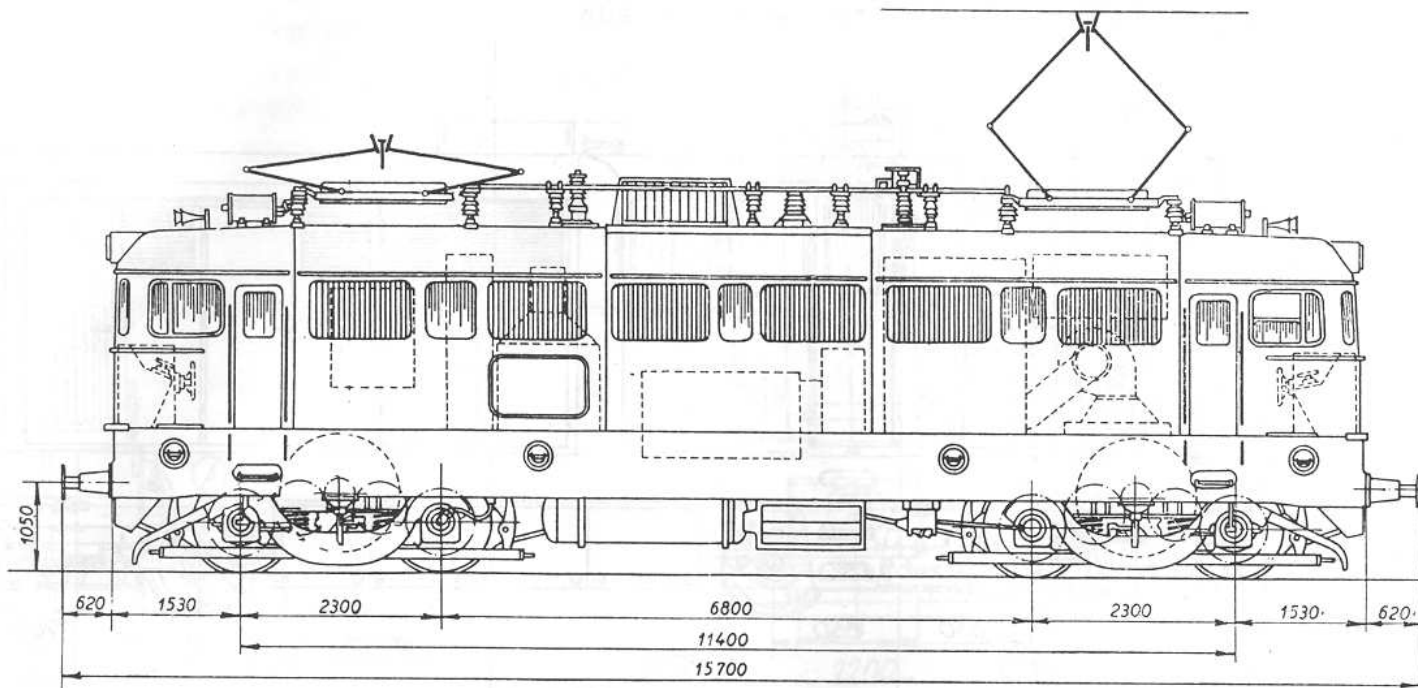
Főbb műszaki adatok :

Tengelyelrendezés :	B'B'
Nyomtávolság :	1435 mm
Ütközők közötti hossz :	15700 mm
Szélső tengelytávolság :	11400 mm
Forgóváz tengelytávolság :	2300 mm
Legnagyobb magasság :	4540 mm
Legnagyobb szélesség :	3106 mm
Kerékátmérő :	1180 mm
Szolgálati tömeg :	80 t
Engedélyezett legnagyobb sebesség :	130 km/h
Névleges teljesítmény :	2200 kW

Forrás :

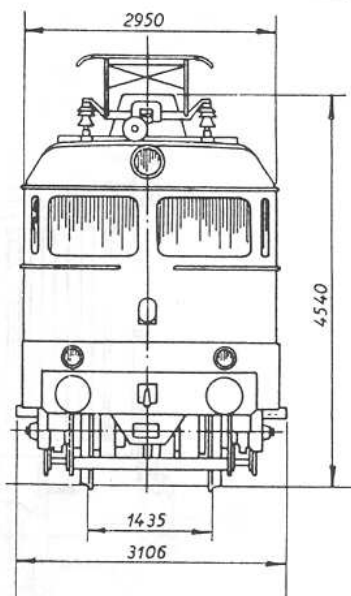
VASÚT 1962/8, 1963/5, 1964/6 számai
 Lovas-Mezei-Zádori : Villamos mozdonyvezetők zsebkönyve
 MÁV Vezérgazgatóság Budapest



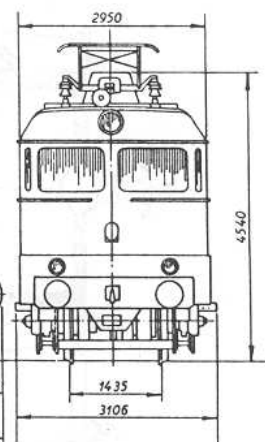
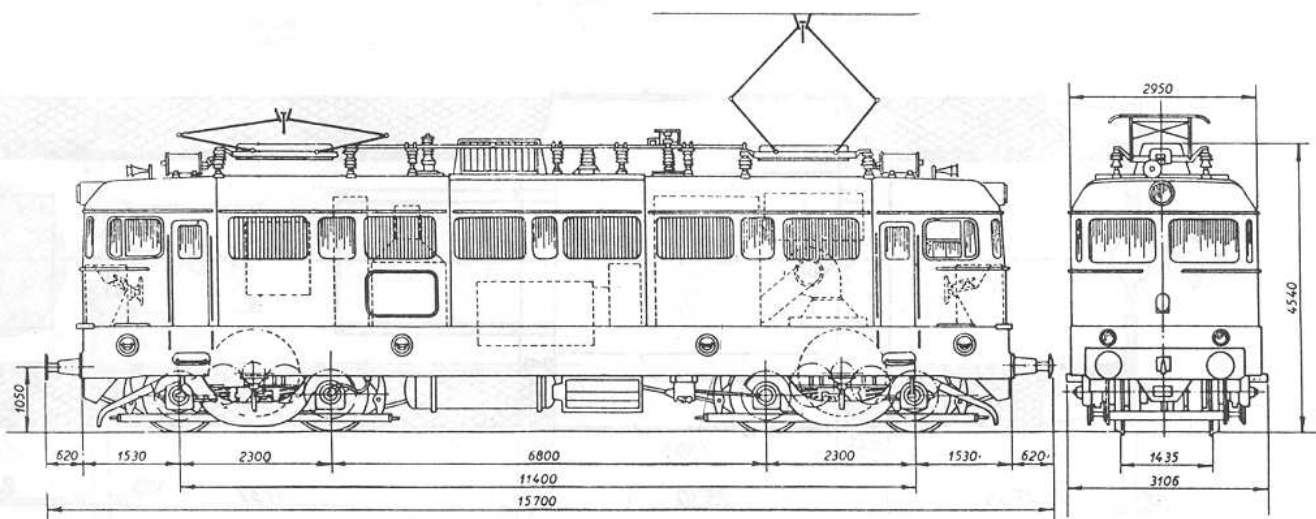


M 1:87 (H0)

**A MÁV V43 sorozatú mozdónának
jellegrajza**

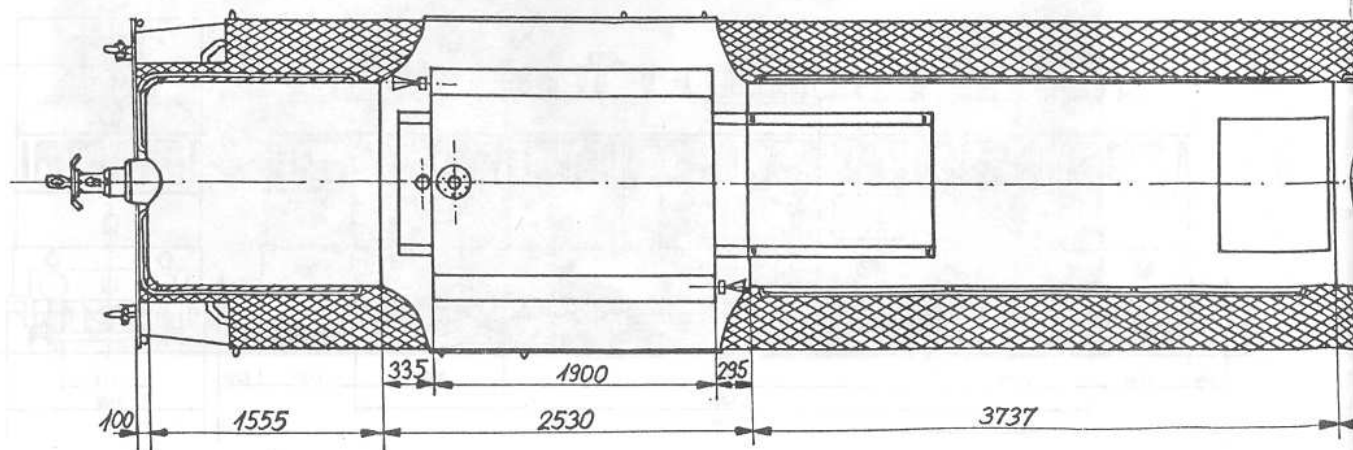
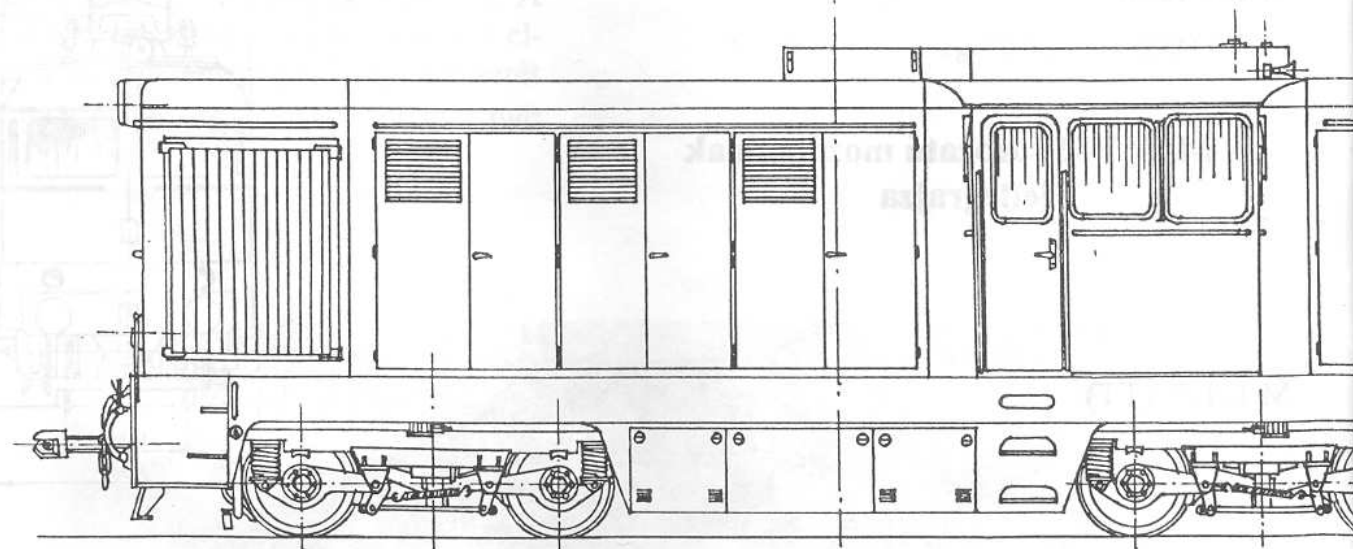
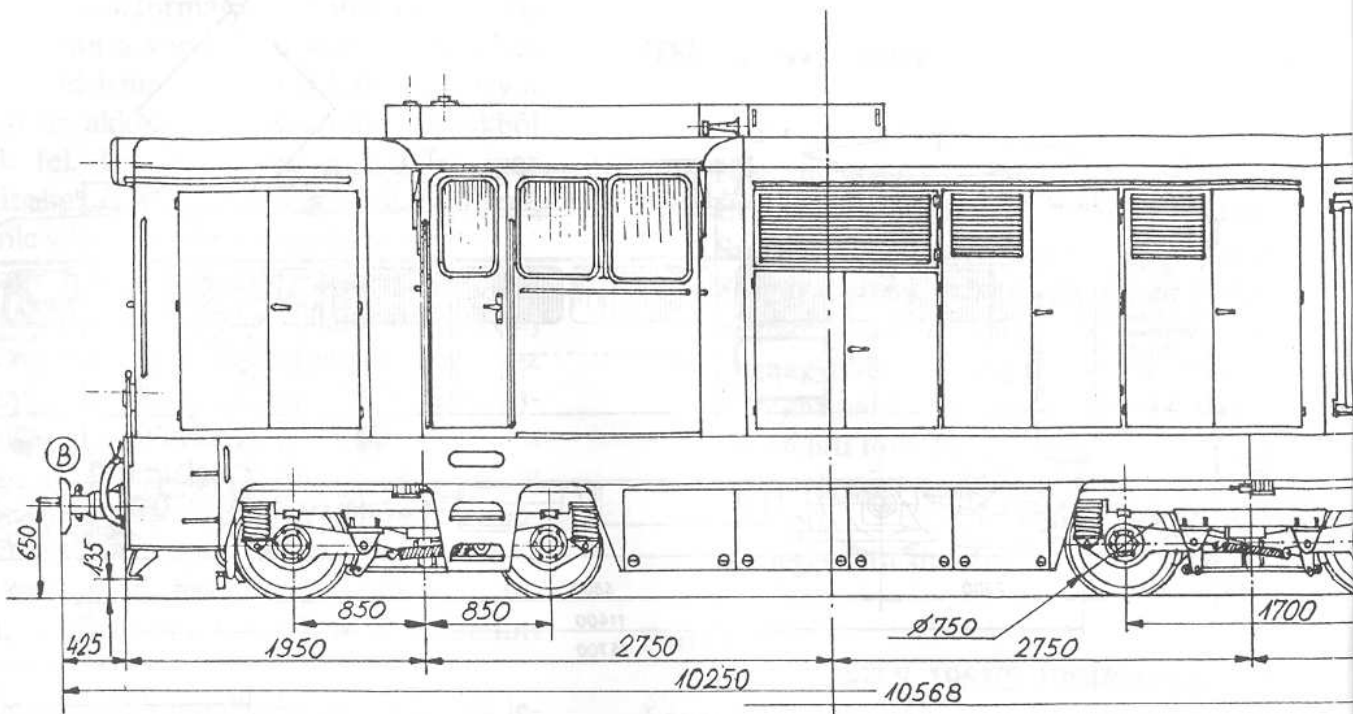


M 1:120 (TT)

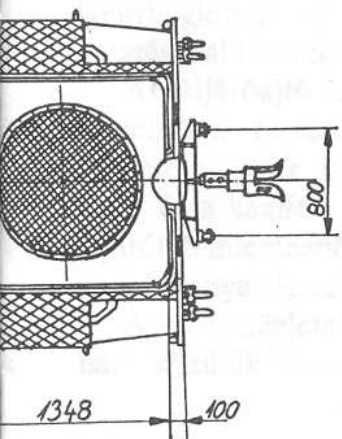
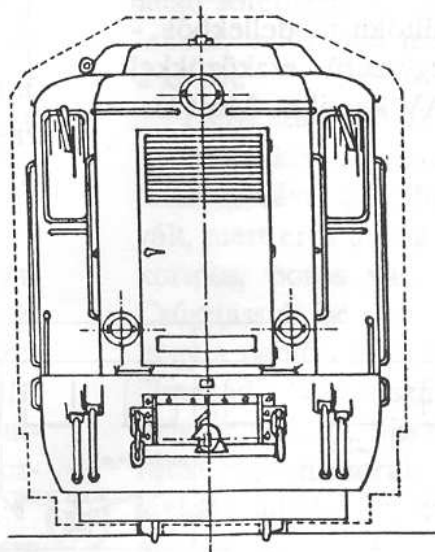
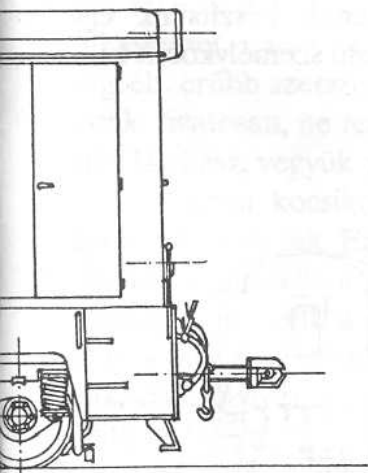
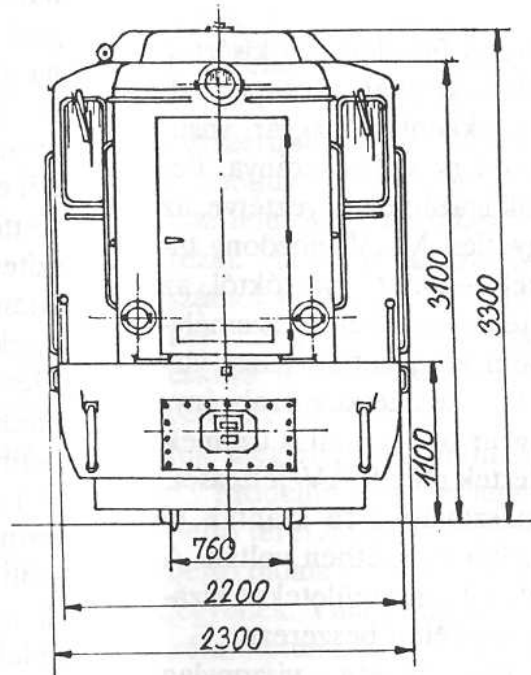
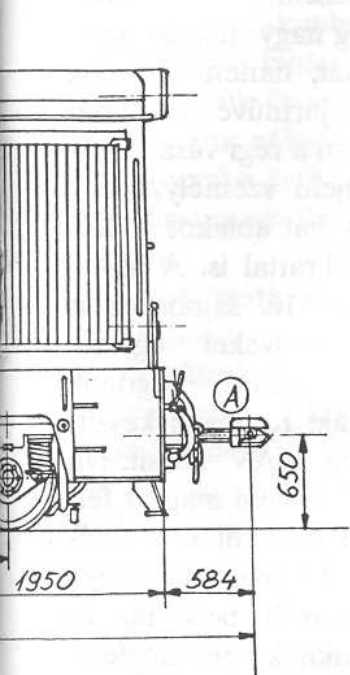


UZINA "23 AUGUST"
BUCURESTI
RUMANIEN

MÁV Mk 45 sorozatú L45H típusú dízel



Készült a L45H-MÁV-00 sz rajz alapján



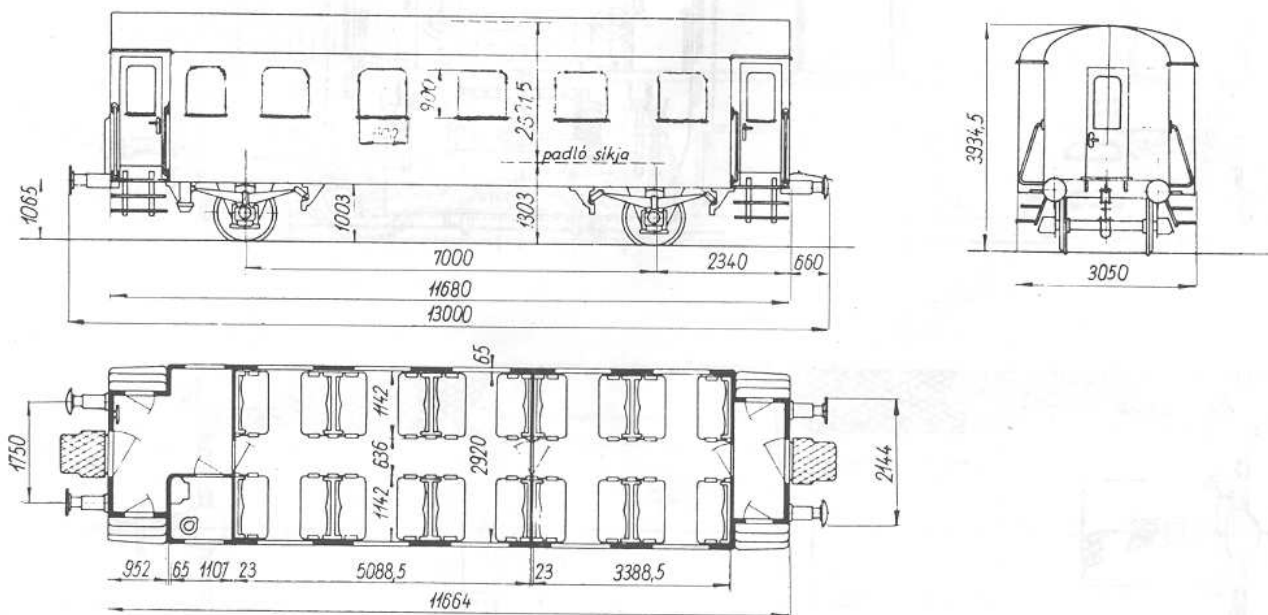
Szűcs Zoltán : Két régiből egy új

Akik az elmúlt években figyelemmel kísérték a szakboltok modellválasztékát, azt tapasztalhatták, hogy tovább csökkent a magyar vasutak járműveit bemutató modellek aránya. Pedig eddig sem voltunk igazán elkényeztetve, az üzletekben csak egyetlen MÁV mozdony található az egykori kelet-német gyártóktól, az M61 001-es. Készültek még teher és személykocsik is, de ezek sem kifejezetten hazai járművek voltak, hanem a nemzetközi szabványnak megfelelő, a magyar vasút által is üzemeltetett kocsikat jelentettek meg MÁV jelzéssel.

Akik pedig terepasztalépítésre szánták el magukat, még rosszabb helyzetben voltak. A jelzőket, fűtőházakat, állomásépületeket kizárólag német kivitelben lehetett beszerezni.

A problémák egy részén viszonylag könnyen segíthetünk. Külföldi modellekből - némi kezűgyességgel - egyszerű eszközökkel építhetünk különféle MÁV kocsikat. Most lás-

sunk egy olyan átalakítást, amelyet otthon néhány szerszámmal - türeszelő, olló - is elvégezhetünk. Kezdetnek elég nagy feladat az is, ha nem új modell építését, hanem egy régi felújítását, magyar vasúti járművé alakítását végezzük. Talán van otthon a régi vásárlásokból egy DR Bi 33 sorozatjelű személykocsi. (Kéttengelyes, zártperonos, hat ablakos) Készítették CSD és MÁV felirattal is. A MÁV kocsi pályaszáma Bz 52 516. sajnos ez is egyike azon típusoknak, amelyeket egyszerűen a szabványos német vagonok átfeliratozásával gyártottak. Könnyen készíthetünk belőle azonban igazi MÁV kocsit. Ha van másik példányunk, akkor ne a magyar feliratost alakítsuk át, mert ezekből kevés készült, célszerű megőrizni. És még egy fontos dolog ! A játékkészletben árult belső tér és ablak nélküli kocsik céljainknak nem megfelelőek. (Persze majd ezekből is lesz magyar jármű, nem is akármilyen !) Most azonban maradjunk első tervünknel, készítsünk egy igazi Bz 52 234 pályaszámú személykocsit !



2-tengelyű 2. osztályú személykocsi Bz 52 000

Gyártómű: acélvásztott Szolnok,
Debrecen, Szombathely Jj. Ú. V.
Szállítási év: 1956—1963
Önsúly: 17 tonna
Ülőhelyek száma: 40

Üres kocsi folyóméter súlya: 1,3 tonna
Üres kocsi tengelynyomása: 8,5 tonna
Engedélyezett legnagyobb sebesség: 80 km/ó
Szerkesztési szelvény: tranzit
Fékrendszer: KE—P, Hik—P

Világítás rendszere: villany (acc)

A vagon biztosan ismerős, néhány éve még jellegzetes járműve volt a hazai mellékvonalaknak. Az első példányokat még 1908-ban állították forgalomba, a 60-as, 70-es években pedig még a budapesti pályaudvarokról is indult belőlük összeállított szerelvény. Nemrég utazhattunk néhány megőrzött példánnyal az Esztergomba futó nosztalgiavonaton. Sajnos ez a járat megszűnt, de a kocsik időnként üzemelnek.

Most pedig lássunk az igazi modellező munkához!

Fordítsuk a tetejére a kocsit, fogjuk meg a tengelyeket. Határozottan, de finoman nyomjuk meg az alvázból kiálló eltérő színű két kis csapot. Ekkor az alváz és a kocsikapcsolata meglazul, a kocsiszekrényt leemelhetjük. Kivesszük a belső teret és az ablakokat. Ez utóbbiak műanyagból készültek, egyszerűen kipattinthatók.

Előttünk a munkára kész kocsiszekrény. A MÁV kocsinak nincsenek kiálló szegecselei, sem az oldalán a német kocsihoz hasonló alkatrészei. Ezeket el kell távolítani, ehhez a legcélszerűbb szerszám a tűreszelő, de dolgozunk óvatosan, ne reszeljünk többet a kelleténél. Ha kész, vegyük munkába a tetőt.

A magyar kocsikon jellegzetes, ún. dongatetőt alkalmaztak. Ezt könnyen kialakíthatjuk, mert modellünkön a sarkok tömörek, így lereszelhetjük belőlük a megfelelő görbületet. Itt is legyünk figyelmesek, mert ha az ívet elrontjuk, csak nagyobb munkával, gletteléssel hozható helyre.

A hazai járművön a kocsik közötti átjárásra szolgáló ajtó mellett nincsenek ablakok, ellentétben alapanyagunkkal. Ezeket, a gyakorlatot igénylő glettelés helyett új homloklemez felragasztásával tüntethetjük el.

Az átjáróajtó ablaka kisebb a kelleténél, reszeljük a rajzon látható méretűre. Ide kell felszerelnünk az ún. átjáróhidat, a védőkorilátokat és a kézifék rudazatának takaróját. Az átjárót fémlemezről, a korilátokat drótszálból vagy műanyag lemezből készítsük.

A modellüzletekben többfajta festék kapható, közülük kiválaszthatjuk a nekünk megfe-

lelőt. Zöld és fekete színek keverésével előállíthatjuk a klasszikus sötétzöld "vasúti" árnyalatokat. A tető legyen világosszürke, és legalább kétszer fessük át, ügyelve arra, hogy az első réteg már száraz legyen. Ha festék megszáradt, elkészíthetjük a feliratokat. Ezt a leg egyszerűbben 8/2-es méretű Letrasettel végezhetjük. Ez azonban csak a régi pályaszámhoz felel meg, az újhoz kisebbet kell beszerezni. Ha valaki kézzel is biztosan fest apró számokat, úgy is felírhatja. Ha a magyar festéket használtuk, lakkozunk is kell, különben csúnya matt színe lesz a kocsinak. Erre a célra az Akrilan spray megfelelő, mert szórófeje meglehetősen finoman porlaszt.

Modellünk akkor lesz igazán élethű, ha a belső teret is kifestjük. A padló barna, a kocsik belső oldala világoszöld, az ülések sötétzöldek legyenek. Valódi fapados nosztalgia kocsit úgy készíthetünk, hogy az üléseket sárgára festjük, majd sötétbarna csíkokat húzunk rájuk. Ha a lakk is, a festék is megszáradt, összerakhatjuk a kocsit.

Helyezzük be az ablakokat. Ha fóliából voltak, akkor egy színtelen, átlátszó irattartó feláldozásával pótolhatjuk. Ez nagyon jól bevált, mert erős anyag, és fénytörése az enyhén kormos, poros vasúti ablakét jól utánozza. Csúsztassuk be az utasteret. Ügyeljünk rá, hogy a padlón levő kis kivágás és az alvázba illeszkedő csapok szinkronban legyenek. Ha a helyére talált, visszatehetjük az alvázat is. Most jobban szorul, mint eredetileg, mert a lakkból mindig jut egy kicsi a belső oldalak aljára is.

Most nézzük meg egy másik modell építését:

Az 1913 - 23 között gyártott Cm, később Bn sorozatú személykocsi modelljéről lesz szó. Egyben a MÁV legnagyobb kéttengelyes kocsija volt, kezdetben favázzal, később átépítették őket acélvázásra. Ezeken a kocsikon az elmúlt évtizedben még utazhattunk, ma ilyen van kiállítva Szolnokon, kettő pedig nosztalgiajármű.

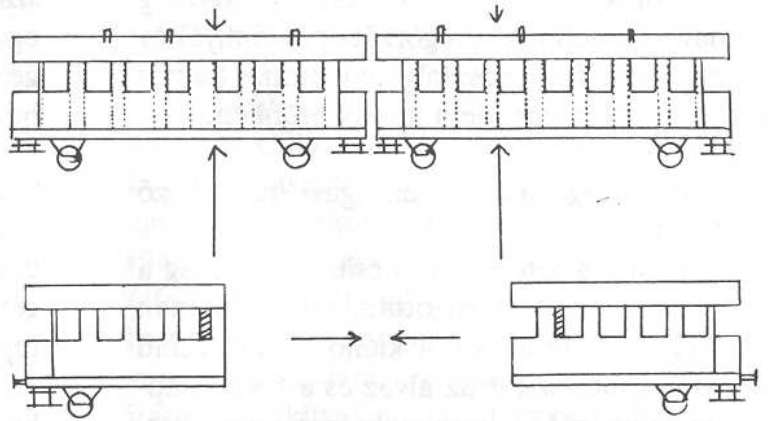
A kocsik történetéről még sokat lehetne írni, de most nézzük a modell építését!

Alapanyagunk a PIKO gyártmányú DR Biuv személykocsi, amelyből két egyforma példányra lesz szükségünk. Jelen átalakításunkra az ún. játékváltozat is megfelel, de ha lehet, érdemesebb csapágylapos, fémtengelyes változatból kiindulni.

Fordítsuk a tetejére a kocsit. Az alvázon a tengelyek közelében két csavart találunk. Csavarjuk ki ezeket, majd fogjuk meg a tetőt és emeljük le. A modellváltozatú kocsinak ablakai is vannak, mégpedig valódi üvegből. Ezeket óvatosan tegyük félre.

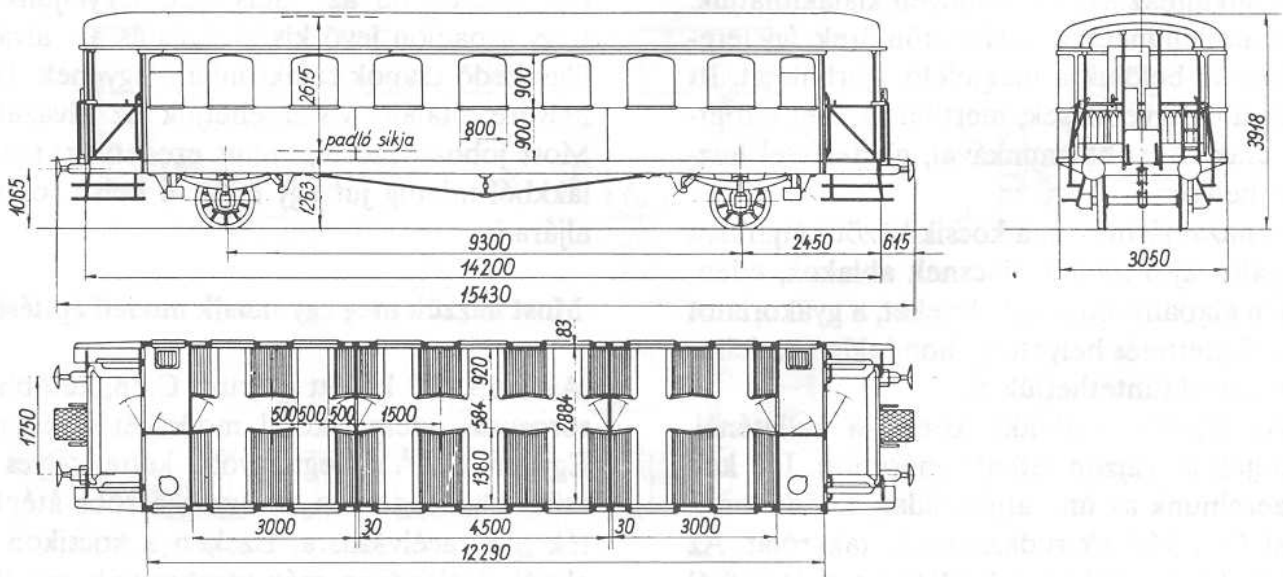
Most pedig nézzük meg a vázlatot. Pontosan a jelölt helyeken vágjunk, így a legkevesebb munkával és optimális anyagfelhasználással dolgozhatunk. Erre kiválóan megfelel a barkácsboltokban kapható egyszerű lombfűrész. Az ehhez beszerezhető fűrészlapok tökéletesen alkalmasak a

műanyag alkatrészek darabolására. Nagyon ügyeljünk a metszsvonalak egyenességére, mert különben vagonunk az összeragasztás után ferde lesz, ami nem csak csúnya, hanem a futástulajdonságokat is rontja. Ha gyakorlatla-



nok vagyunk a fűrészelésben, inkább hagyjunk egy kis biztonsági tartalékot, és reszelővel igazítsuk ki.

Ragasztásra régebben gyakran használtak acetont. Ez kissé feloldotta a műanyagot, így a két darab gyakorlatilag összeforrt. Manapság inkább a nagy kötőszilárdságú pillanat-



2-tengelyű 2. osztályú személykocsi Bn 55 000

Gyártómű: GANZ, Győr
 Szállítási év: 1913–1921
 Őnsúly: kb. 20 tonna
 Ülőhelyek száma: 70

Üres kocsi folyóméter súlya: kb. 1,3 tonna

Üres kocsi tengelynyomása: kb. 10 tonna
 Engedélyezett legnagyobb sebesség: 80 km/óra
 Szerkezetségi szelvény: tranzit
 Fékrendszer: W
 Fűtés rendszere: Kurz gőzfűtés

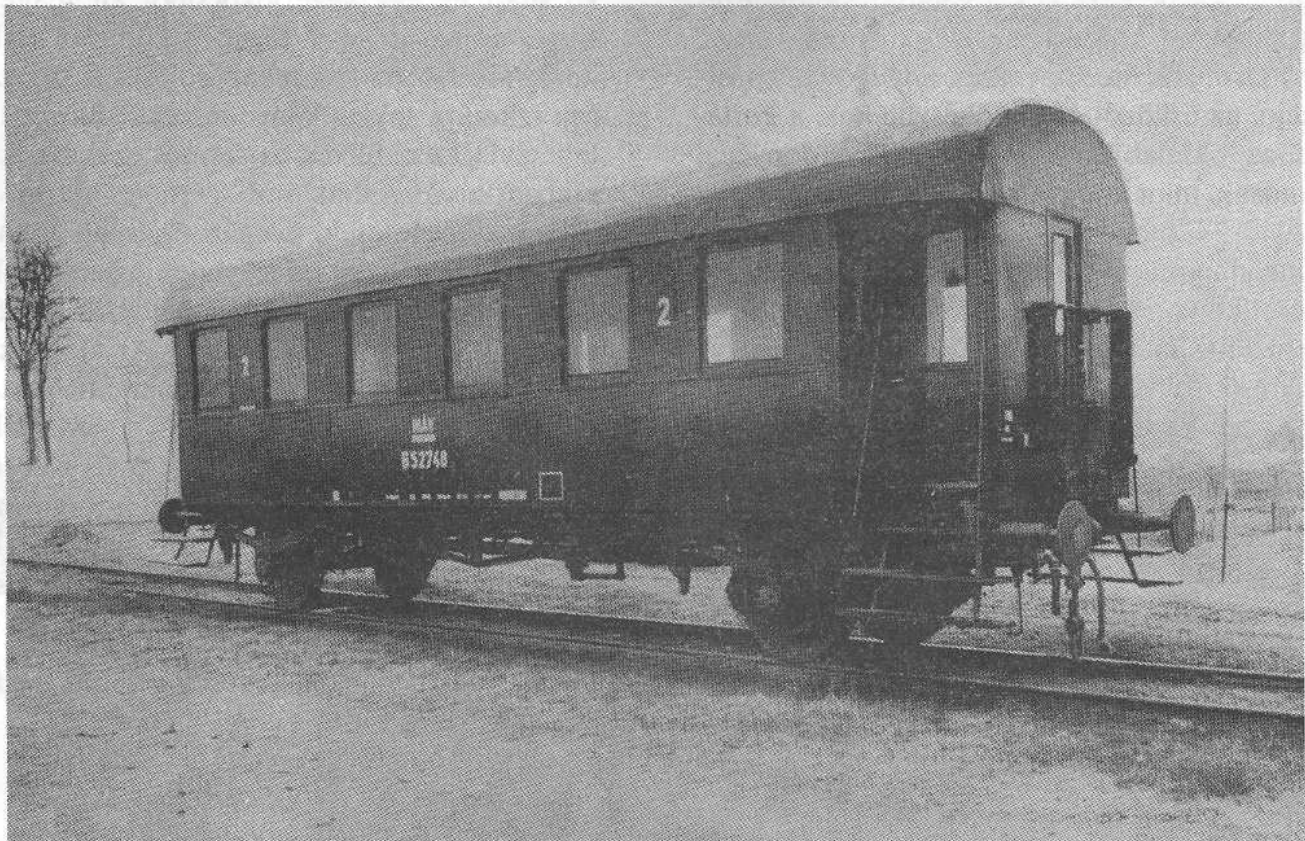
Világítás rendszere: gáz vagy villany

ragasztók divatosak. Ügyeljünk arra, hogy a két kocsi oldalai egy síkban legyenek. Két ablakot az ablakközök rovására megnagyobbítottunk. Ha az összeragasztáskor a kocsioldalon vagy a tetőn hézag maradna, a hibát gletteléssel tüntethetjük el. Bevált a Neoflex glett, de ha ez nem kapható, bármilyen hasonló tulajdonságú anyag megfelel. A tömítőanyag száradása után csiszolás és újra glettelés következik. Ez tart mindaddig, amíg a rés el nem tűnik. Ha még nem tettük volna meg, reszelővel simítsuk el a kocsin lévő szegecseléseket, és a tetőből kiálló szellőzőket.

Ezután következhet a nyitott peronok kialakítása. A legfontosabb az átjáróhíd és a védőkoriátok felszerelése. Ezeket merev drótszálból darabolhatjuk fel úgy, hogy éppen a tetőlemez alsó részéhez illeszkedjenek. Azonban ne ragasszuk össze a kettőt, mert akkor a kocsit a kötés megbontásával tudjuk csak szét-

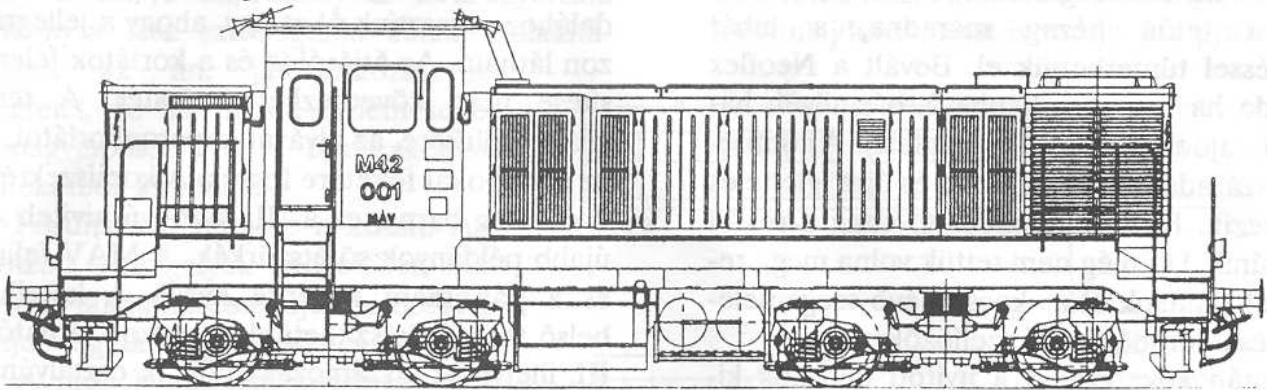
szedni. Az oszlopokat esetleg injekciós túból is kialakíthatjuk. A tüket a drótszállhoz hasonlóan fogóval, esetleg erősebb ollóval darabolhatjuk. A gyárilag szerelt peronkorlát belső oldalához ragasztjuk őket úgy, ahogy a jellegrajzon látható. Az átjáróhíd és a korlátok felerősítése után következhet a festés. A tetőt világosszürkére, az alvázat, a peronkorlátot, és az oszlopokat feketére fessük. A kocsiszekrény eredetileg barna, ez a III. osztályú kivitel. Az újabb példányok sötétszürkék. A MÁV felirat és a pályaszám középre kerül. A kocsihoz belső teret is készíthetünk, a rajzon látható a III. illetve az átszámozás utáni II. osztályúnak megfelelő.

Végül az ablakokat készítjük el. Mint látjuk, az eredetiek rövidek, új üveglapokra van szükségünk. Érdemes a modernebb műanyagfólia helyett az üveghez ragaszkodni, nem csak érdekesség, de megfelelő súly is.



Olvastuk, elmondjuk !

M 44 - esek helyébe M 42 - esek



A MÁV az előregedett M44 sorozatú tolatómozdonyok selejtezésére készül. A Ganz-Hunslet RT a MÁV részére egy új dízel-villamos tolatómozdony tervét dolgozta ki.

A mozdony egy vezetőfülkés, keskeny gépteretes kivitelű, BoBo tengelyrendezésű. A tervezett végsebessége 80 km/h. A vezetőfülke előtti géptérben található a segédüzemi berendezések és a főgépcsoport, a hátsó rövidebb géptérbe kerülnek a villamos berendezések. A MÁV kívánásai szerint készülő mozdony járműszerkezeti részei, a forgóváz konstrukció, az ütköző- és vonókészülékek, a korlátok, az oldalablakok a V46-os mozdonyéval azonosak, mint ahogyan a vezetőfülke is.

A mozdony nagyteljesítményű elektrodinamikus fékberendezést is kap, tolató és esetleg vonali üzemben egyaránt biztosítja a mozdony hatásos fékezését.

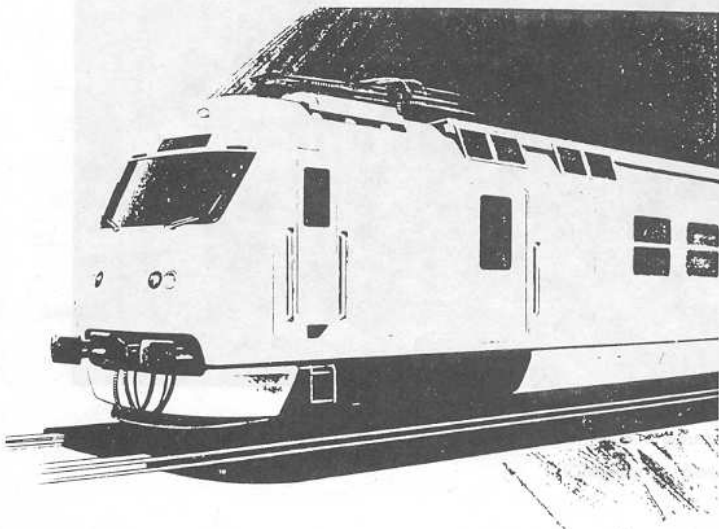
A mozdonyok a MÁV-nál az M42-es sorszámot kapják.

ÚJ GANZ-HUNSLLET MOTORVONATOK

Az M42-es mozdonyok mellett más járművek beszerzésére is készül a MÁV. Így például 40 darab négyrészes villamos motorvonat beszerzésére vannak kilátások.

A motorvonatokat a Ganz-Hunslet készíti és az 1996-os vilákiállításig szándékozik szállítani mind a 40-et.

A motorvonat egy motorkocsiból, két pótkocsiból és egy vezérlőkocsiból áll majd: A forgalom nagyságától függően könnyen alakítható, több vonat összekapcsolásával. Az utasok számára sokkal kényelmesebb utazást tesz lehetővé. Lesz fülkés és termes szakasz, ki-ki szabadon választhat, hol szeretne utazni. Az ülések kényelmesek, nyugati típusúak lesznek, vigyázva arra, hogy ne legyenek összezsúfolva. Légkondicionálás szolgálja a nagyobb komfortot. Ami a műszaki részt illeti : Az előzőeknél jobb lesz a gyorsulása, és az energiavisszatápláló berendezés 30 százalékos energiamegtakarítást tesz lehetővé. Két éve fejlesztette ki a Ganz-Hunslet azt a forgóvázat, amelyet beépítenek a motorvonatba. (Ezt Székesfehérváron gyártják) A müncheni kísérleti üzemnél ezt a forgóvázat 280 km/h -ra engedélyezték, de csak 360 km/h -nál vált a futása instabillá.

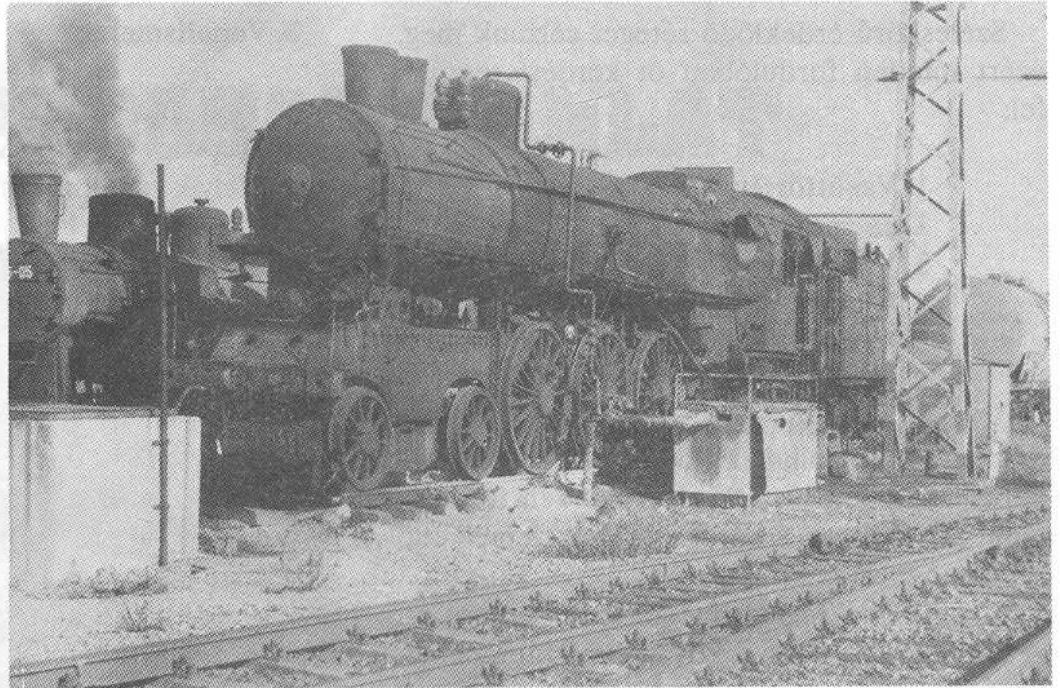


JOBBSORSRA VÁRNAK

Az itt bemutatott mozdonyok a MÁV gyorsvonati vontatójármű parkjának tagjai voltak. A sok száz mozdony közül ez a két ilyenjellegű mozdony vászelta át a selejtezéseket.

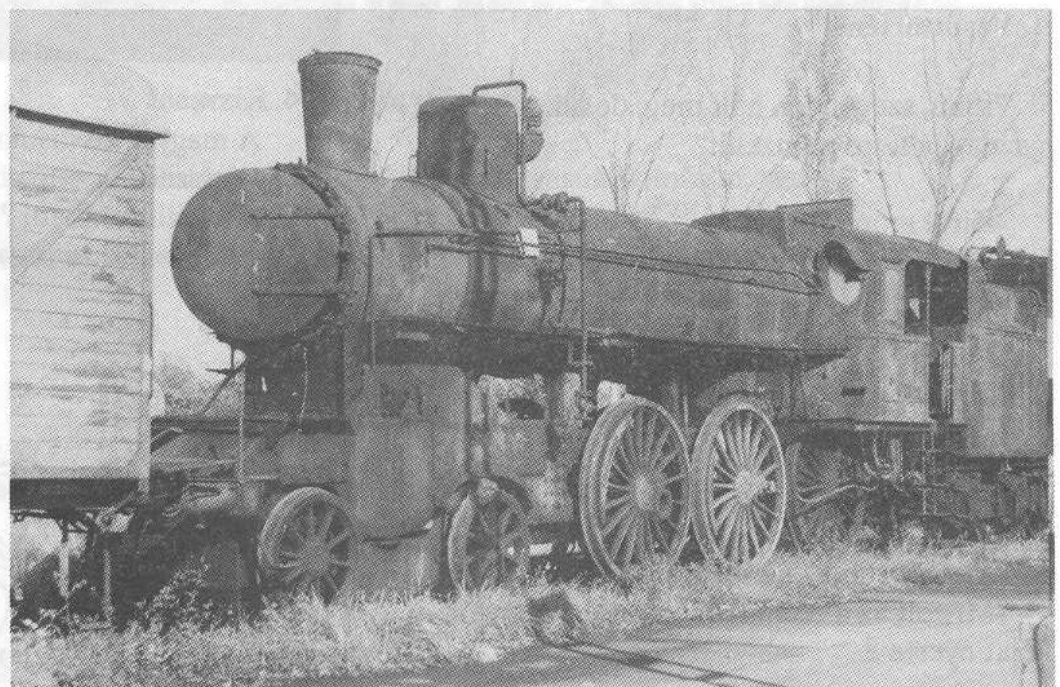
A MÁV 301-016 psz. gőzmozdonya

Építése idején európa legszebb gyorsvonati mozdonya volt. Helyreállítására nem sok remény van a nagy alkatrészszükséglet miatt, de a tervek szerint 1996-ban megvalósuló mozdonskanzenben kiállítják



A MÁV 327-141 psz. gőzmozdonya.

Kisebb tengelynyomású mint a 301-es, ezért szerezték be ezt a típust. Ezt még érdemes lenne üzemképessé tenni.



Újságunk ezen számában indítunk egy négyfordulós vetélkedősorozatot. Az első három forduló kérdéseit lapunkban folyamatosan közöljük, a negyedik pedig az 1993. novemberi veszprémi vasútmodell kiállításon lesz. A versenyre bárki szabadon benevezhet, aki legalább egy fordulót megold, és a megfejtését határidőre eljuttatja a Baross Gábor Vasútmodellező Klubhoz.

Széleskörű érdeklődő réteget célzunk meg, ezért minden fordulóban öt kérdést teszünk fel:

1. Vasúttörténet
2. Járműismeret
3. Vonalismeret
4. Kisvasút
5. Modellezés

Versenyzőinktől nem várjuk el, hogy mindent megválaszoljanak, külön értékeli azokat is, akik nem vettek részt minden fordulóban, vagy az egyik kérdéskörben kiemelkedő eredményt értek el.

Valamennyi feladat megoldása 5 pontot ér. A helyes válaszokat a következő számunkban közöljük.

Mostani kérdéseink :

1. Vasúttörténet

"Ifjan, szegényen halt meg, de alkotásaival gazdaggá tette nemzetét"

- Kiről mondták ezt ?
- Mik voltak azok az alkotások ?

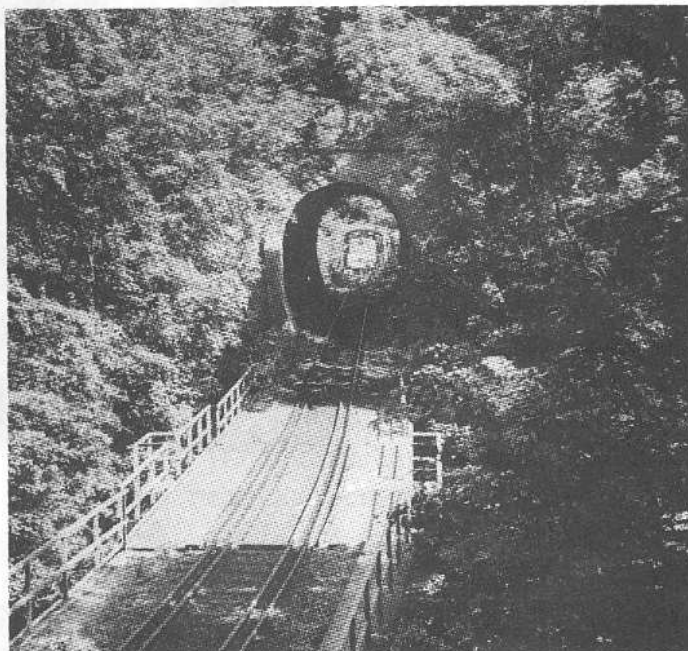
2. Járműismeret

A Párizsban 1900-ban rendezett világkiállításon egy MÁVAG által gyártott mozdony nyerte el a kiállítás nagydíját.

- Melyik volt ez a mozdony ?
- Mi volt az a technikai újdonság, amivel a díjat nyerte ?

3. Vonalismeret

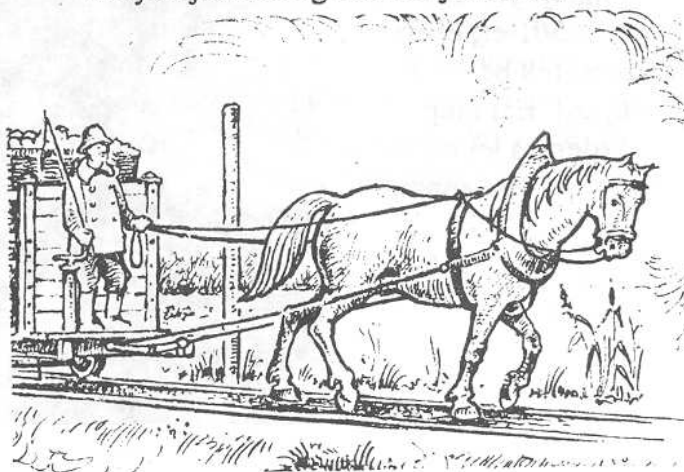
- Hol van több alagút, Porva-Csesznek - Vinye, vagy Királd - Almár között ?
- Melyik vonalon van a képen látható alagút ?



4. Kisvasút

A magyar kisvasutak egyik első jelzőeszköze egy egyszerű oszlop volt.

- Hol állították föl ?
- Milyen jelzési fogalmat fejezett ki ?



5. Modellezés

Melyik cég és mikor szabványosította először a modellek nyomtávolságát ?

A megfejtéseket 1993. április 30-ig várjuk a

Baross Gábor Vasútmodellező Klub címére

PROGRAMAJÁNLAT

Április 3-án 8.00-18.00 vasútmodell börze lesz a veszprémi vasútállomás tanácstermében.

Minden eladni és vásárolni szándékozót várunk. Helypénz nincs.

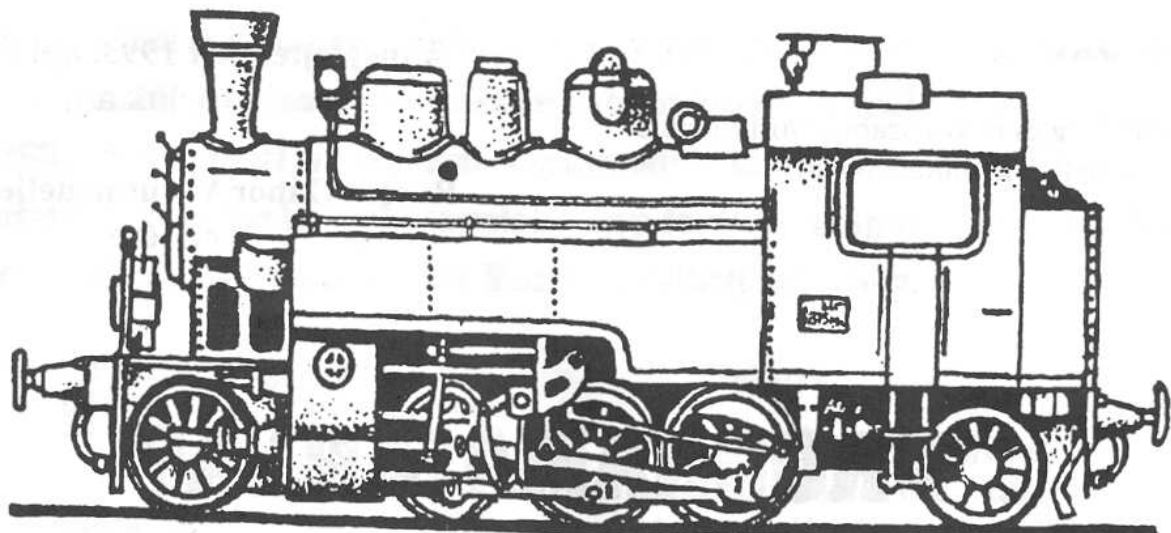
A Baross Gábor Vasútmodellezők és Vasútbarátok Klubja 3 napos kirándulást szervez Kelet-Magyarországra

Időpont : 1993. április 4-től 6-ig.

Találkozás : április 4-én 7.15-kor Veszprém vasútállomáson, vagy 10.00-kor Budapest Nyugati pályaudvaron.

Tervezett úticél : 4-én Debrecen fűtőház (303-as mozdony),
Debreceni Kisvasút,
5-én Nyíregyháza kisvasút,
6-án Miskolc, DIMAG vasútüzeme.

Kérjük, hogy az érdeklődők jelentkezzenek a klubnál személyesen március 31-ig, vagy Chikán Gábor klubtagnál a (80) 55-266 -os telefonon.



MEGRENDELŐLAP

Megrendelem a "Hobbym a VASÚT" című újságot

egy évre, példányban.

Név:

Cím:

.....

Hobbym a VASÚT

Megjelent a Baross Gábor Vasútmodellező és Vasútbarát Klub kiadásában,
1000 példányban

Főszerkesztő és felelős vezető : Letenyei Tamás klubvezető
A nyomdai munkákat a PANNONPRINT Kft. nyomdája végezte
Nyomdai felelős : Godzsa Zoltán ügyvezető igazgató