



AVASÚT

Vasútmodellezők és Vasútbarátok lapja

1993/2



A tartalomból :

30 évesek az M61 sorozatú mozdonyok
Modellezés : 410-es sorozatú gőzmozdony
Bemutatkozik a pécsi klub
A BHÉV első gyorsvasúti motorkocsija
Az új debreceni villamos és a tervezett V48-as

Ára 50 Ft



KISVASÚT JÁTÉKBOLT

1056 Budapest, Váci u. 71.
Tel., Fax: (36) 1/118-2407

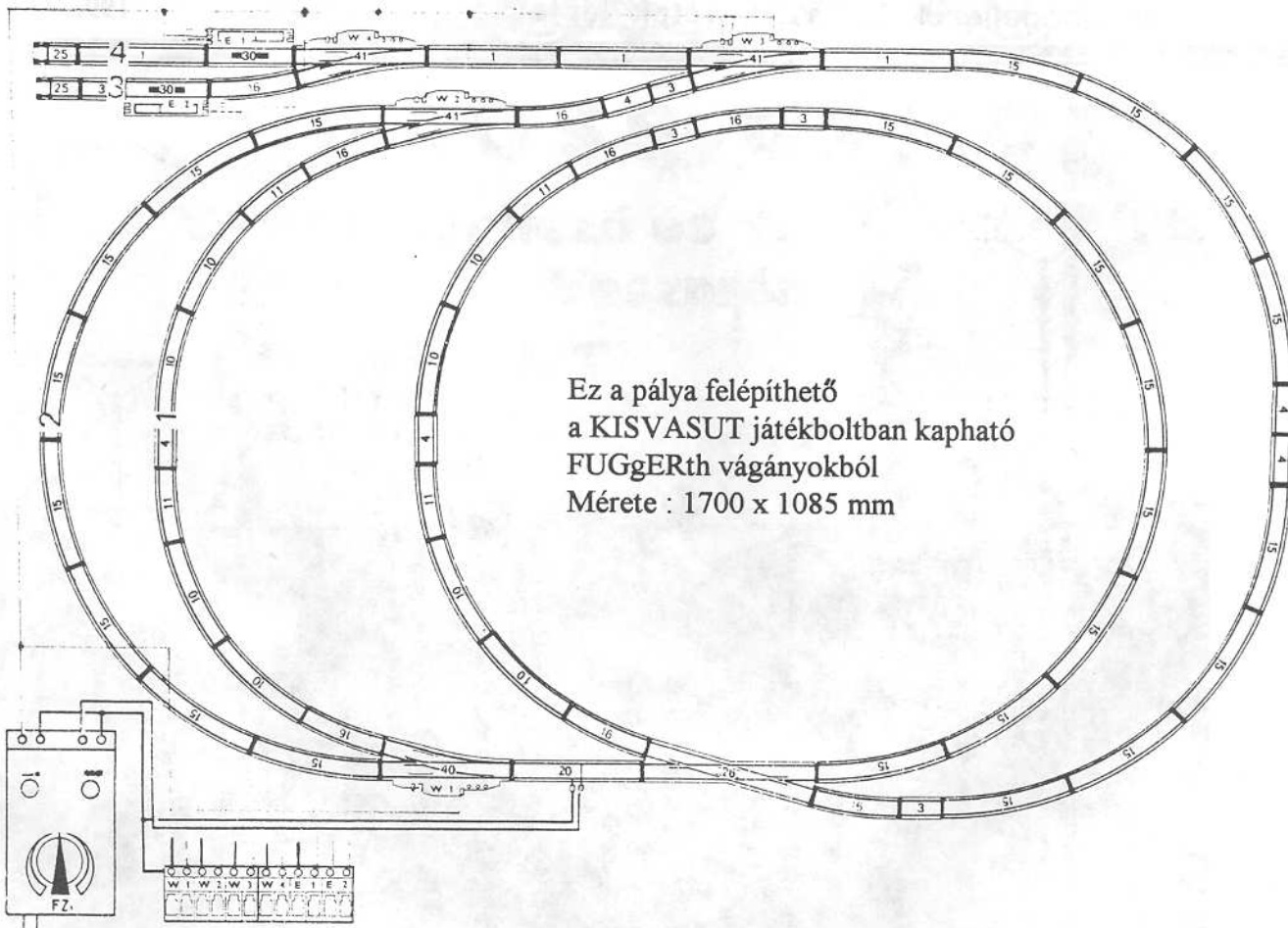
FUGgERth Vasutak
HO méretben

Nyitva: hétfőtől - péntekig

Fleischmann modellek

10 - 18 óráig

vétel-eladás, szaktanácsadás
I-O-HO-TT-N-Z



A KISVASÚT játékboltban kapható modelljárművek közül különös figyelmet érdemelnek a magyar mozdonyok és kocsik FUGgERth gyártmányú modelljei.

-HO-ás méretben kapható M41-es sorozatú mozdony, régi MÁV, jelenlegi MÁV és GySEV színezésben

-ugyancsak HO-ás méretben MÁV By kocsik (régie zöld és új kék festésben), valamint Bhv személykocsi, ez szintén létezik GySEV színekben is!

A modellekkel azok is meg lehetnek elégedve, akik Fleischmann vagy Roco vonóhorgot használnak modellüzemükben, mert a mozdonyok és kocsik vonókészülékei könnyen kicserélhetőek arra a típusra



Horváth László - Letenyei Tamás:

30 éves a MÁV M61 sorozatú dízel villamos mozdonya

Az 1960 -as évek elején az energia árak rohamos növekedése és a gőzmozdonyok nagy energiaigénye valamint alacsony hatásfoka arra készítette a MÁV vezetést, hogy korszerűbb, gazdaságosabb mozdonyokat szerezzenek be. Ekkor már számos dízelmozdony üzemelt a MÁV vonalain, de ezek kisteljesítményű tolatómozdonyok voltak.

A Ganz-MÁVAG -nál már korábban folytattak kísérleteket egy nagyteljesítményű vontatójármű kifejlesztésére, a DVM-3 gyári típusjelű MÁV M601 sorozatú dízel villamos mozdony prototípusa 1957-ben készült el. A mozdonyba 2000 LE -s dízelmozdonyt építettek be. A prototípus próbákon a dízelmotor súlyosan megsérült, a gépet félretették és már nem fejlesztették tovább.

Az 1960 -ban megrendezett Budapesti Nemzetközi Ipari Vásáron mutatta be 1950 LE -s dízel-villamos mozdonyát a svéd NOHAB cég. A mozdony saját tengelyén érkezett Budapestre és a Nyugati pu. postai csonkavágányán állították ki. Szintén ebben az évben bemutató és próbauzemet végzett a MÁV vonalain a Krauss-Maffei cég 3000 LE -s

dízel-hidraulikus mozdonya, amely a próbák idejére M61,2001 -es pályaszámot kapott. A mozdony két 1500 LE -s dízelmotorja hidraulikus hajtómű közvetítésével hajtotta a forgóvázkénti 3 kerékpárt.

A bemutatott gép legnagyobb sebessége 140 km/h volt, legnagyobb tengelynyomása 17,2 tonna. A személyvonatok fűtésére automatikus kazánt építettek be. E mozdony nagy hátránya a két motor okozta magas fenntartási költség és a nemzetközi tapasztalatok szerint a hidraulikus hajtás még nem fejlődött ki megfelelően. Ezért az új mozdonyok beszerzésénél a MÁV az elektromos erőátvitel mellett döntött.

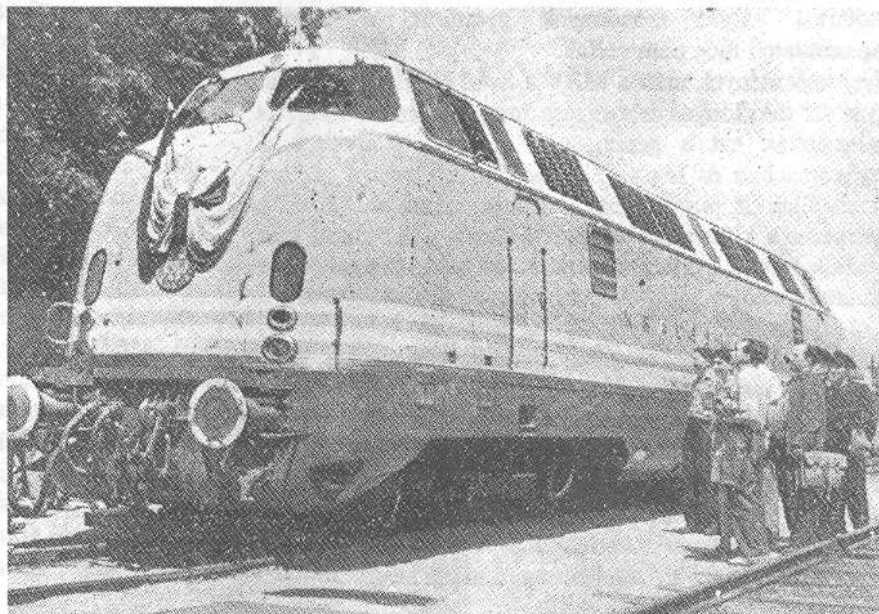
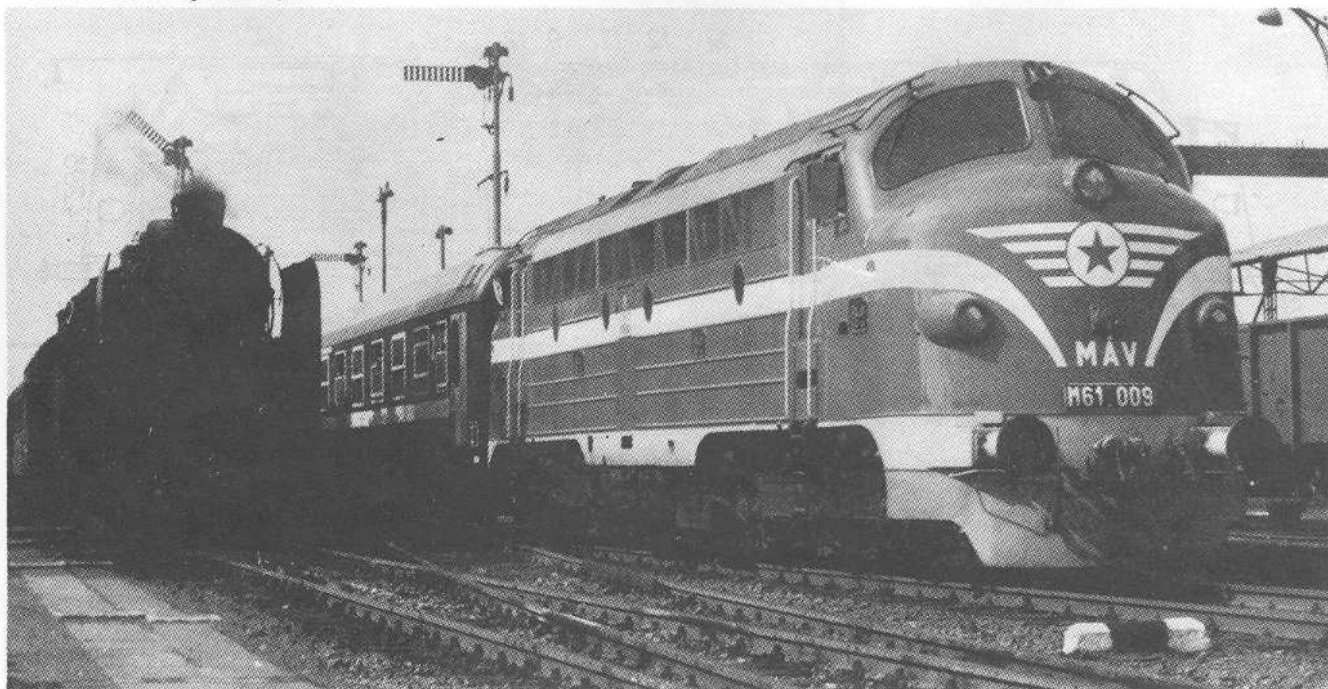


Foto: Kubinszky Mihály





Az akkori szocialista tábor országaiban ilyen mozdonyokat csak a szovjet ipar gyártott, de ezek a gépek általában nagy súlyuk és motorméretük miatt nem feleltek meg.

Ekkortájt kezdték meg Romániában a 2100 LE -s Sulzer motorral hajtott mozdonyok gyártását, de üzemi tapasztalatok még nem voltak.

Ilyen előzmények után a MÁV a Svéd NOHAB cég által gyártott mozdonyok beszerzése mellett döntött. Azért is választották ezt a gépet, mert a vonóerőhelyzetben a leggyorsabban és legmegbízhatóbban a General Motors dízel-villamos mozdonyokkal lehetett segíteni. Ezek a szerkezetek kiforrottak voltak, sok ezer darab futott már belőlük ekkor a világ vasútjain, és a tapasztalatok azt mutatták, hogy jól beilleszthetők a magyar vontatási szolgálatba. Az első ilyen típusú mozdony nálunk 1963. május 6-án állt forgalomba, M61,001 pályaszámmal és 1964 márciusáig további 19 érkezett.

A mozdonyokba General Motors 16-567 DI típusú motort építettek be. A motor próbapadi teljesítménye 2200 LE, ezáltal a mozdony 1950 LE teljesítményt ad le. A motor 16 hengeres, kétütemű, 45 fokos V elrendezésű, 216 mm furattal és 254 mm lökettel, mely a vele egy egységet képező D22A-D14 típusú fődinamót hajtja meg.

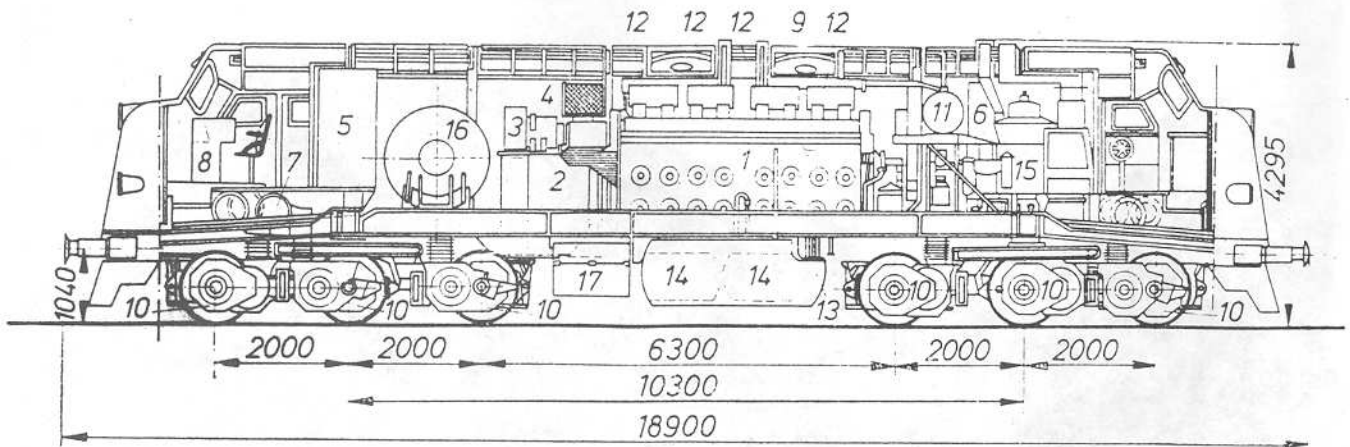
Ez 600 V egyenáramot szolgáltat a vontatómotoroknak.

A motor hegesztett lemezkeretes, háromrészes forgattyúházzal készült. Érdekessége az egyedi befecskendező szivattyú, valamint a villás hajtórúd, ez és a közrefogott hajtórúd továbbítja a forgattyústengelyre a hajtóerőt. A befecskendező szivattyú és a porlasztó egy egységet képez, valamennyi hengernek külön befecskendező szivattyúja van, amelyet a befecskendező dugattyút mozgató bütykös tengely vezérel a befecskendező hibán keresztül. Maga a szivattyú fogasléces állandó löketű Bosch elven működik. A motort indításkor a fődinamó forgatja meg,

ami ilyenkor átmenetileg villamos motorként működik. A motor lendítőkerék oldali végén elhelyezett két fogaskerék meghajtású Roots-fúvó egyirányú öblítést biztosít.

Egy-egy forgóvázban 3-3 vontatómotor van. A vontatómotorok a forgóvázban sorosan, a forgóvázak viszont párhuzamosan vannak kapcsolva, de lehetőség van ennek megváltoztatására. A mozdony indításakor az itt leírt módon vannak kapcsolva a nagyobb indító vonóerő érdekében. Körülbelül 12 km/h sebességnél az átkapcsolórelék 2-2 motort kapcsolnak sorosan, és ezeket párhuzamosan. A sebesség további növekedésével a motorok csoportosítása nem változik, ugyanakkor kb. 20 km/h -nál az első söntölési fokozat, és 52 km/h -nál a második kapcsol be. A meghajtóberendezéseket a földzárlat védelem és a kerék-perdülés gátló védi.

Mivel a beszerzés idejében a személykocsik többsége csak gőzfűtésre volt alkalmas, a mozdonyt is gőzfűtő berendezéssel rendeltek meg. A mozdonyba egy Vapor-Clarkson OK 4616 típusú vonatfűtő kazánt építettek be. A kazán kis vízterű, függőleges elrendezésű felülről fűtött, vízcsöves, kényszeráramlású gőzfejlesztő. A csökiyóban áramló víz az egyszeri átáramlás során gőzzé válik. Az üzembehelyezés után 7-8 perc múlva a



1. dízelmotor, 2. fődinamó, 3. fődinamó szellőző, 4. segédüzemi dinamó, 5. készülékszekrény, 6. légsűrítő,
7. vontatómotor szellőző, 8. légfékserelvények, 9. hűtőventillátorok, 10. vontatómotorok, 11. hűtővíztartály,
12. kipufogódobok, 13. tüzelőanyagtartály, 14. főlégtartály, 15. gőzfejlesztő, 16. gőzfejlesztő tápvíztartály,
17. akkumulátorszekrény.

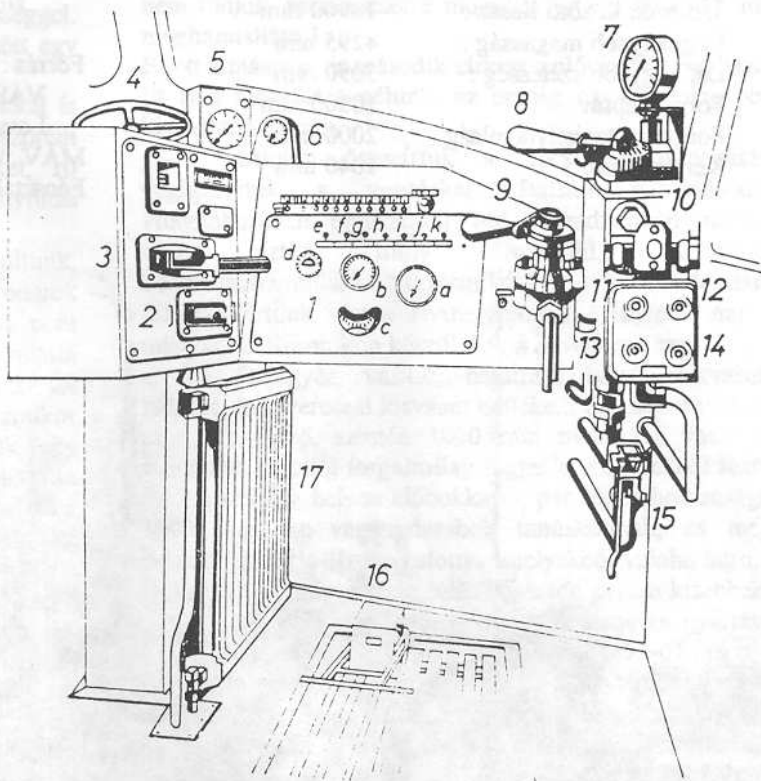
beállított gőznyomás elérhető.

A mozdonyok vonóerőszabályozása és fékezése lehetséges egy előfogati mozdonyról. A mozdony dízelmotorját indítani, és üzemét ellenőrizni azonban nem lehet az előfogat gépről.

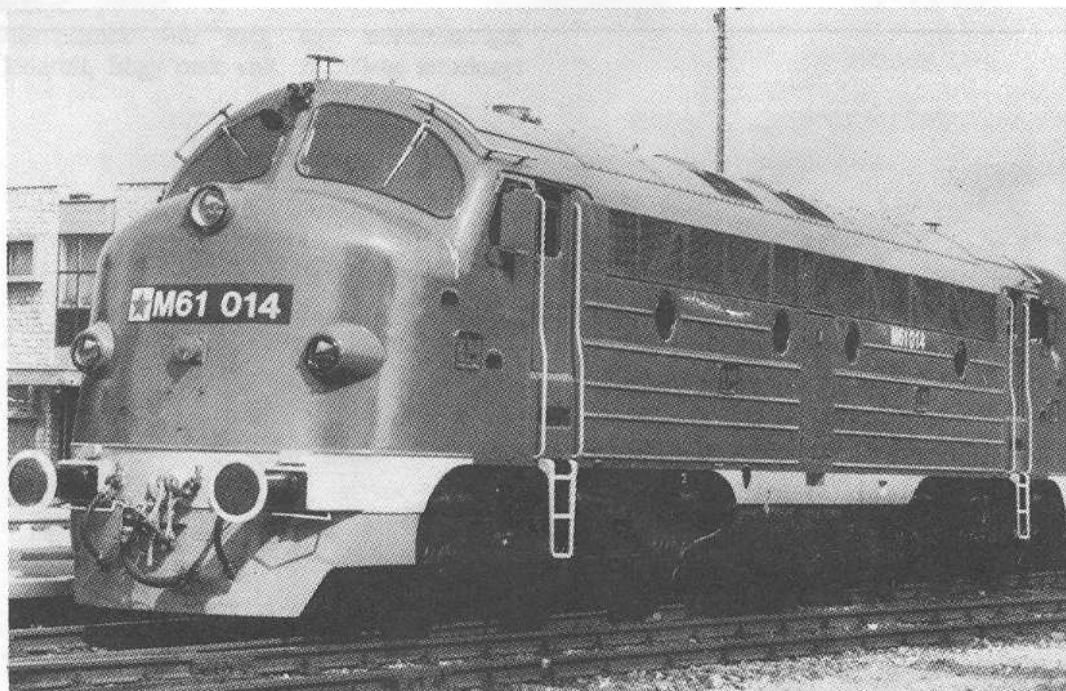
A járműszerkezeti rész az alvázból, a mozdonyszekrényből, és a két forgóvázból áll. Az alváz a hossztartókból és a hegesztett acéllemezekből készült keresztmerevítőkből áll. A mozdonyszekrény a két vezetőállásra és a géptérre tagozódik. A három-tengelyes forgóváz kerete acéllemezből hegesztett, zárt szekrényes.

A mozdonyokból az említett 20 db -on kívül többet nem szereztek be, mert 1964 -ben már megkezdték a Szovjetunióban a későbbi M62 sorozatú mozdonyok kifejlesztését és gyártását, a MÁV azokból rendelt már nagyobb számmal.

Az M61 sorozatú mozdonyokat az első évben a jótállás miatt ún. nyüzópróbanak tették ki. A Budapest-Kelebia fővonalon tehervonati, majd később már több fővonalon személy- és gyorsvonati szolgálatot láttak el. A 80-as évek elején a Hámán Kató (ma Északi) fűtőházból Tapolcára kerültek, ahol már csak esetenként láttak el tehervonati szolgálatot. 1987-től fokozatosan megkezdték a mozdonyok selejtezését, főként az alkatrészhiány pótlása miatt. 1992 végére már csak 13 gép maradt üzemben, amelyek még néhány évig láthatóak lesznek a Balaton északi partján, de az egyik gép kiállítását tervezik a leendő szolnoki skanzenben is.



1. műszer és kapcsolótábla, a. főlégtartály és fővezeték nyomásmérő, b. fékhenger nyomásmérő, c. vontatómotor áramfelvétele, d. vezérlési feszültség, e-k. jelzőlámpák, 2. irányváltókar, 3. menetszabályozó kar, 4. menetszabályozókerék, 5. sebességmérő, 6. gőznyomásmérő, 7. időlégtartály nyomásmérője, 8. önműködő fékezőszelep, 9. kiegészítő fékezőszelep, 10. légkürt nyomógomb, 11. éberségi nyomógomb, 12. földzárlatrelé visszaállító nyomógombja, 13. homokoló nyomógomb, 14. gőzfejlesztő lefúvató nyomógombja, 15. vészfékszelep, 16. éberségi berendezés lábemeltője, 17. fűtőtest.



Fontosabb műszaki adatok :

Tengelyelrendezés :	Co'Co'
Ütközők közötti hossz :	18900 mm
Legnagyobb magasság :	4295 mm
Legnagyobb szélesség :	3090 mm
Forgócsaptáv :	10300 mm
Forgóváz tengelytávolság :	2000 mm
Kerékátmérő :	1040 mm

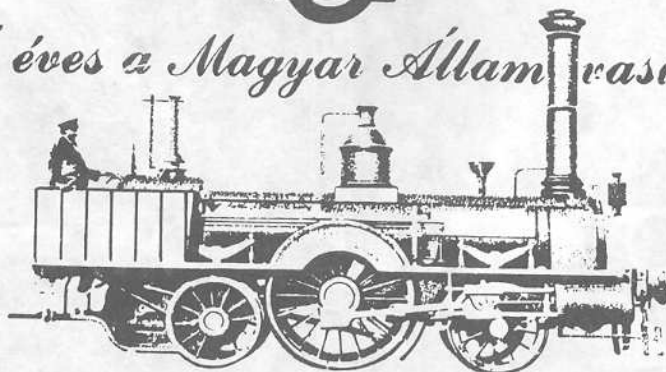
Szolgálati tömeg :	106 t
Tengelynyomás :	18,1 t
Legnagyobb sebesség :	105 km/h
Névleges teljesítmény :	1435 kW

Forrás :

VASÚT 1960/6, 1960/8, 1962/8, 1963/6 számai,
 Lovas-Mezei: Vasúti dízeljárművezetők zsebkönyve,
 MÁV Vezérgazgatóság, Gépészeti és Járműfenntartási
 Főosztály.



125 éves a Magyar Állam vasutak



Debrecen - Nyíregyháza - Diósgyőr

Három város, mindegyik egy-egy vasúti nevezetességgel. Így hát nem véletlen, hogy ez év április 4-6. között egy három napos túra keretében ellátogattunk oda.

Túránk persze ezen kívül némi kalandokkal is szolgált. Történt ugyanis, hogy ötön indultunk Veszprém felől, négyen pedig a Nyugatiban vártak minket, 10 órára. Mi sem természetesebb, hogy ebből versenyfutás lett az idővel.

A Savaria expresszről, amellyel Veszprémből indultunk, jól tudtuk, hogy nem tartozik a legpontosabb vonatok közé. Azért persze bízunk benne, hogy miatta nem késünk le a találkozást a Nyugatiban. Hát nem miatta késtük le. Székesfehérvár, Tárnok között még egész jól tartottuk a menetidőt, nagy megelégedésünkre, amikor Nagytéténynél váratlan vészfékezés... Elütöttünk egy autót. (Mint a másnapi újságból kiderült, vezetője nem élte túl a kellemetlen találkozást.) Mivel érthetetlen okokból vonatunk kénytelen volt ott állni két órát, mi utunk folytatásához inkább a tömegközlekedési eszközöket vettük igénybe. Csakhogy túránk legidősebb résztvevőjére való tekintettel nem futhattunk mindannyian a busz után, így ezt csak egyedül tettem meg. 62 perc alatt, 10:17 -re értem várakozó barátainkhoz, majd kb. 10 perc múlva a többiek is. Mivel lekéstük az InterCity-t, hosszas viták (a pénztárossal) után visszaváltottuk a helyjegyeket, és telefonon jeleztük Debrecenbe, hogy két órával később érkezünk a kisvasútra.

Debrecenben a szállásfoglalás után még ezen felül további háromnegyed óras csúszással értünk a oda. Nem sok híja volt, hogy ne találjunk ott senkit.

A kisvasutasok - bár még téli üzemszünet volt - szabadidejükből áldoztak nekünk egy napot, hogy szakszerű idegenvezetésükkel alaposan körülnézhessünk az állomáson, megnézzük a 12 db Bax személykocsiból, 3 db M48-as mozdonyból és két PFT teherkocsiból állt a járműállományt.

Debrecennek van még egy nevezetessége, amelyről kiderült, hogy csak volt. A 303-as mozdonyt

akartuk megnézni, de időközben ismeretlen helyre került. Ott találtuk viszont helyette a 324-es nosztalgiafogószünkét, amelyet nagy megdöbbenésünkre pakuratüzelésűvé akarnak alakíttatni. Hogy ez mire jó azt nem tudjuk, mindenesetre muzeális értékű mozdonyunk meghamisítása!

Eljött a másnap, és második címszereplőnk, Nyíregyháza. Itt is a kisvasút a célunk, az ország egyik legnagyobb kisvasúti hálózata.

Miután összeírtuk a kocsik átszámozását, végigutaztuk a vonalakat. Balsán a második világháborúban elpusztított híd maradványait néztük meg, aztán irány Dombrád. Kellemes, nosztalgiahangulatú utazásunkról a késő délutáni órákban értünk vissza Nyíregyházára és estére már a miskolci szállásunkon készültünk a következő napra.

Diósgyőr, vasmű, hatalmas belső iparvasúti hálózat, és a Percesi kisvasút emléke... Ez utóbbi mellett még egy belső, szintén 1000 mm nyomtávú vasút is működött, de attól forgalmilag függetlenül. Ezekből mára csak a néhány helyen előbukkanó, pár lépés hosszúságú 1000 mm -es vágánydarabok tanúskodnak, és még valami! Két kis dízelmozdony, amelyekből valaha három is volt, és megtévesztésig hasonlóak (de persze kisebbek) a MÁV M43, M47 mozdonyokhoz. Ők a román gyártású Mk33-asok, a fennmaradt kettő az Mk33-01 és 03 pályaszámú. Három tengelyes, vakforgattyús, rudazatos mozdonyok. Sajnos már elég rossz állapotban vannak, pedig érdemes volna őket megőrizni, mert ehhez hasonló sem akad nálunk, így hát ajánlom mindenki figyelmébe!

A kisvasút mellett itt van az egyetlen DVM 5 típusú mozdony is, amely az M44 -esnek egy különleges változata. Ha pedig nem csak a mozdonyokra figyelünk, itt van az országban egyedül singyártás, csak ottjártunkkor sajnos éppen nem dolgozott az az üzem.

Délután indultunk haza, és megegyeztünk, hogy amint mindenkinek elkészülnek a fényképei, járműösszeállításai a túráról, tartunk itt Veszprémben egy nagy összejövetelet, ahol kilenc tagú csapatunk mellett minden érdeklődőt szívesen látunk!

Chikán Gábor



Dr. Károly Imre:
Elfelejtett mozdonytípus
I. rész

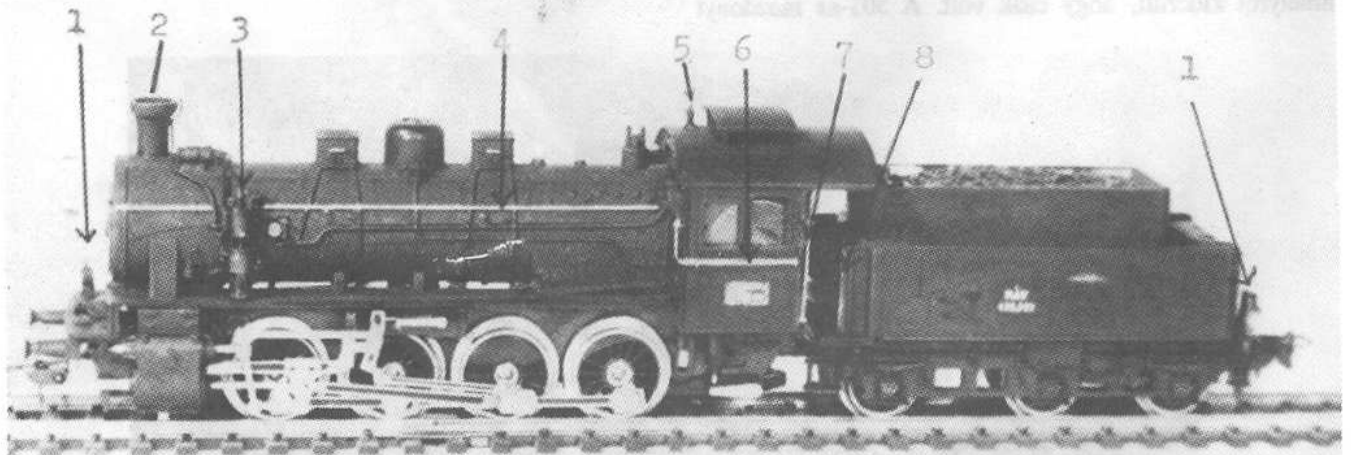
A Heidelberg melletti technikai múzeumba került az egykori Német Birodalmi Vasutak G.8. típusú, 55,3528 számú gőzöze - olvastuk 1983-ban a DB egyik sajtótájékoztatójában. A közölt hírt olvasva hadd emlékeztessük modellezőinket: a MÁV-nak is volt G.8.-as mozdonya, mégpedig 16 db, sorozatjelük 410. Kettő - a 410,501 és 502 - szinte változtatás nélküli G.8.-as volt, a további 14 - a 410,601-től 614-ig - a MÁV szabványai szerint átalakított gép. 1907-től több német gyár (Schikau, Henschel, Vulcan) készítette ezeket a mozdonyokat a Birodalmi Vasutak számára. Igen jól beváltak tehervonati szolgálatra. A MÁV G.8.-asai nem a második világháború eseményei következtében kerültek hozzánk amint tévesen mondani szokták - a mozdonykönyvek szerint itt voltak már a 20-as években is.

Modellezőink figyelmét azért hívjuk fel erre a csaknem elfelejtett típusra, mert viszonylag kevés munkával a terepasztalra magyar mozdony vásárolható! A modell, mint BR 55-ös akár H0 akár N építési nagyságban gyakran kapható a boltban. Vegyünk egyet és kezdjünk hozzá...! Az egyszerűség kedvéért a 410,501 és 502 számú gépekről lesz szó, ezeknél kell a legkisebb átalakítás. Minthogy a MÁV-nál feketék a kerekék, fekete kerekű modellt vegyünk. (Az NS vagy SNCF feliratú ilyen.) Ha csak piros kerekűt kapunk, Airfix vagy más modellfestékekkel matt feketére festjük, mind a kerekeket, mind a főkeretet.

A modellen lévő német lámpák helyett MÁV lámpák szükségesek. Készíthetünk ilyeneket golyóstoll betétből. (1) A kéményt (2) át kell alakítani. Vagy elkészítjük a Helm-féle szikrafogót (a felső "koszorút") és a 3 mm-el megrövidített kéményre ragasztjuk, vagy levágjuk az egész műanyag kéményt és rézből esztergált újat készítünk. (Ez utóbbi szebb!) A légszivattyút (3) a megjelölt helyre ragasztjuk. A kazán oldalán kapaszkodó van. Csiszoljuk le végig és tegyünk a helyébe vékony acéldrótot. (4) A modell védházán nincsenek kapaszkodók, a MÁV gépen voltak. Ezeket is vékony acéldrótból alakítjuk ki. (6,7,8) Apró fém vagy műanyaghengerből sípot (5) is készítünk reszeléssel, vagy esztergán. Kell még a védház szellőző, amelyet fém-, papír- vagy műanyaglemezből vágunk ki és a védház tetőíve szerint hajlítunk. Kb. 2 mm-es alátét legyen alatta, hogy a szükséges magasságot elérjük.

Ha élethű, "patinás" tehervonati mozdonyt akarunk, az egész modellt matt feketére festjük. Lehet ecsettel műanyagfesték felhasználásával, de lehet matt nitrofesték fúvással. Ez utóbbi azonban igen kényes művelet. A védház oldalára és a szerkocsira MÁV pályaszám kerüljön és a szerkocsira a műanyag szénre ragasszunk apróra őrölt igazi szenet.

A kis 410-es mozdonyunkhoz kéttengelyes MÁV teherkocsikból összeállított szerelvényi illik. Minden további nélkül alkalmazható tolatómozdonyként is.



Bemutatkozik az ELSŐ PÉCSI IFJÚSÁGI VASÚTMODELLEZŐ KLUB (EPIVK)

Klubunk nem MAVOE szervezet, 1993. március 1. napján alapította tizenkét alapítótag. Hivatalosan bejegyzett egyesületként működünk.

Megalakulásunk előzményei : tagságunk jelentős része 1992. dec. 31-ig a pécsi Szivárvány Gyermekház Vasútmodellező szakkörében tevékenykedett. Itt egy méretei és technikai felszereltsége miatt egyedülálló N-es terepasztalt építettünk, melynek - ezt szerénytelenség nélkül állíthatom - csodájára jártak bel- és külföldön egyaránt. Sajnos az intézmény vezetősége számunkra elfogadhatatlan álláspontot képviselt, ezért úgy éreztük, hogy szakmai munkánk feltételei a továbbiakban nem biztosítottak. Így a kiválás és önállósodás mellett döntöttünk.

Tagjaink az élet legkülönbözőbb területeiről érkeztek. Megtalálhatóak közöttünk MÁV dolgozók és más, nem vasúti szakemberek egyaránt. Klubunk tagjai már több évtizede folytattak modellező, és modellgyűjtő tevékenységet. Ennek eredményei - a felhalmozódott modellek és szellemi értékek - biztosítják klubunk induló tőkét. Tervünk a következő :

Tagjaink felépítik saját tulajdonú N-es terepasztalukat, amelyek szabványosított csatlakozó pontokkal rendelkeznek. Ezeket az asztalokat egy meghatározott sorrendben lehet összeállítani egy

tekintélyes méretű klubterepasztallá. A különböző terepasztalokat összekötő modulokkal kapcsoljuk össze, melyek átvezetik a terepviszonyok és a stílusjegyek közötti különbségeket.

A terepasztal egységek önállóan is üzemeltethetők, így azokat tulajdonosuk külön is tudja használni.

Terveink készen állnak, ez év nyarán kezdjük a munkát. Számításaink szerint ez legfeljebb két évet vesz majd igénybe. Elkészülte után nyilvános vasútmodell kiállításokon kívánjuk bemutatni, melyekre természetesen várjuk barátaink munkáit, gyűjteményeit is.

Foglalkozunk a modellezés más szakterületeivel is, így megemlíthetem a gyönyörű modellgyűjteményeket, az elkészült illetve készülő járműmodelleket (IIm,O, H0, H0e, N) épületek, egyéb vasúti berendezések modelljeit, vasúttörténeti gyűjteményt, jelentős fénykép és diafelvételek gyűjteményét. Egyes tagjaink baráti kapcsolatokat építettek ki külföldi gyárakkal, újságokkal. Klubunk nyitott, szeretnénk minél több magyar klubbal felvenni és fenntartani a kapcsolatot. Ezért kérem Önöket, hogy amennyiben felkeltettük érdeklődésüket, írjanak nekünk, ismerjük meg egymást, és egymás munkáját !

Lukács Ernő

az Első Pécsi Ifjúsági Vasútmodellező Klub elnöke

Magyarországi modellező klubok

Az előző számban közöltük néhány modellező szervezet címét, amelybe sajnálatos módon egy hiba csúszott. A MAVOE 11.sz. helyi kör helyett az alábbi kör működik :

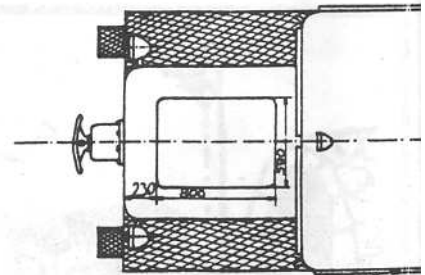
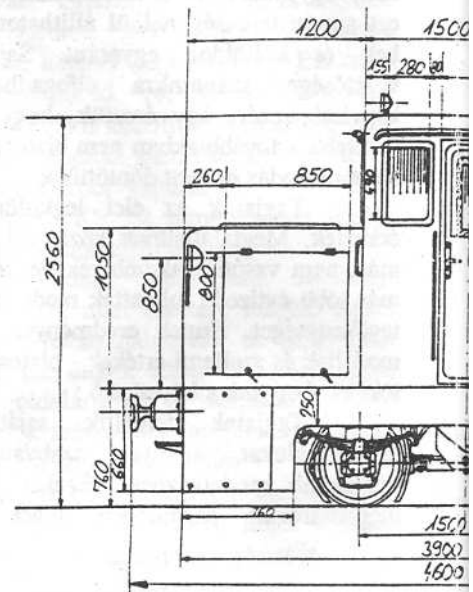
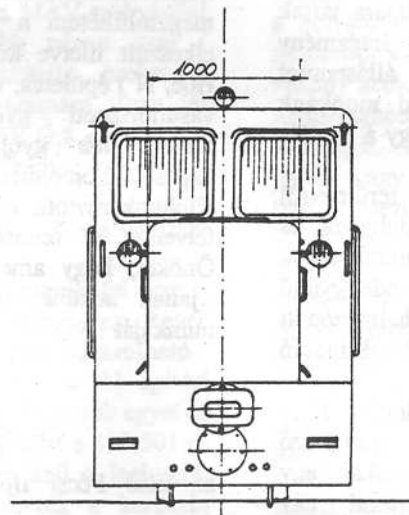
2. helyi kör, körvezető Rédei Tamás
1107-Budapest
Szárnyas u. 20-1-2-4.

Emellett van egy kiegészítésünk is hozzá, a Pécsen működő klub címe :

Első Pécsi Ifjúsági Vasútmodellező Klub
7628-Pécs, Krúdy Gyula u. 7.



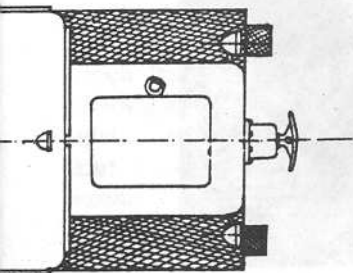
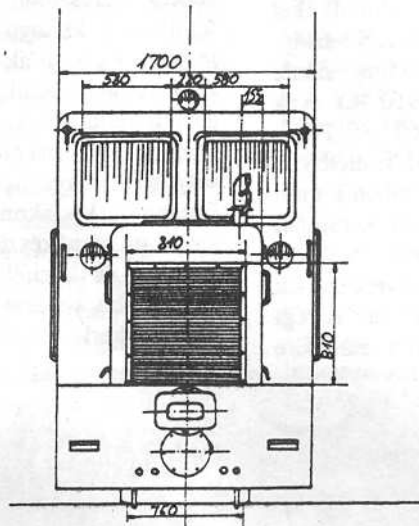
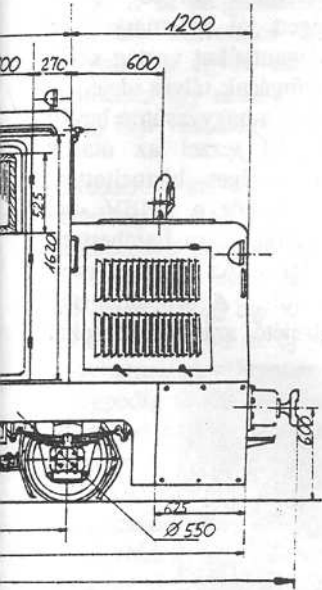
A kis vonatrablás



ipusú diesel-mechanikus mozdonya

Érvényes:
GV 57.sor.
M 297.sor.

Készült a gépről mért adatok szerint.



M 1:50

SZÜCS ZOLTÁN

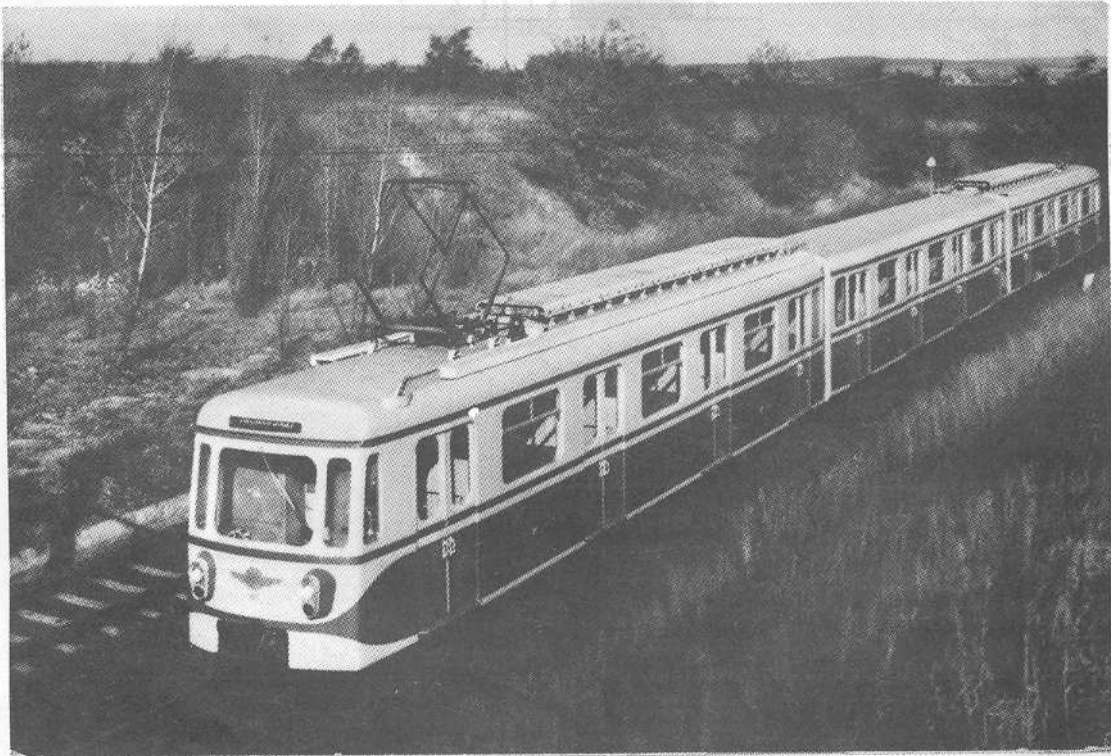
A BHÉV első-gyorsvasúti motorkocsija

A múlt század végén Budapest, mint az ország központja jelentősen fejlődött. 1887. aug. 27 -én elindult az első - akkor még gőzüzemű helyiérdekű vasúti vonat Budapestről Soroksárra. 1899 -ben Budafokra már villamos üzemű vasút indult. Akkoriban még magántársaságok építették a vonalakat, de már 1889 -ben megalakult a Budapesti Helyi Érdekű Vasutak RT., amely folyamatosan átvette a már meglévő vonalakat és újakat is épített.

Teltek - múltak az évek, az országon átvonult két világháború, forradalmak, no és néhány gazdasági válság. A BHÉV vonalain azonban az utasok száma szinte töretlenül növekedett, s ez különösen az 1950 -es évek elejére jelentős zsúfoltságot eredményezett. Pedig akkoriban évente már 25.000 vonatot közlekedtetett a Budapesti HÉV. A kocsiállomány azonban a múlt századból és a századelőről származó favázás kocsiállományból állt, csak néhány jármű felelt meg a kor követelményeinek. Mivel új járműveket nem szerezhettek be, megkezdték a régi kocsik átépítését, felújítását. A régi favázás kocsikat acélvázásították, a gyorsabb utascere

első két M. IX. típusjelű 801 - 802 pályaszámú motorkocsit ikerkocsiként.

Az ünnepélyes átadást 1962. november hetedikén tartották. A kocsik a légellenállást csökkentő, legömbölyített homlokkal és a külön ehhez a típushoz tervezett szép színezéssel készültek. A motorvezető jó kilátását a nagyméretű szélvédőablak biztosította. A két kocsin összesen tizenhat kétrészes ajtó, és száz, kényelmes, a nagyvasúti II. osztálynak megfelelő ülés várta az utasokat, ezenfelül kettőszázkilencvennyolc álló utasnak jutott hely. Az ajtókat sűrített levegővel a vezető központilag zárhatta. A nyitást maguk az utasok érezhették, miután a levegőt az ajtókat záró szerkezetből a vezető kieresztette. Az ún. tolóajtók görgős léceken futottak, a könnyű mozgatás végett jól megmarkolható fogantyúkkal látták el őket. A fogantyúkat vastag sárga műanyaggal vontak be, hogy megfogásuk télvíz idején se legyen kellemetlen. A kocsik között a nagyvasúton bevált harmonika szerkezetet szereltek fel, ezzel az utasok számára kényelmes átjárási lehetőséget biztosítottak. Ezekben a kocsikon alkalmazták először a BHÉV -nél automata vonókészüléket. A motorkocsikra Lambertsen légfeket és kézfeket szereltek fel. Az engedélyezett legnagyobb sebesség 70 km/óra volt. A próbamenetek után az ikerkocsi 1963. január elsejétől szállított utasokat



érdekében az ajtók méretét megnövelték. A vonatok sebességének növelésére néhány pótkocsit motorkocsivá építettek át, új, nagyobb teljesítményű vontatómotorokat szereltek fel.

A hatvanas évek elejére már elodázhatatlanná vált egy korszerű, gyorsvasúti üzemre alkalmas motorkocsi típus üzembeállítása. A terveket elkészítették, ám az ipar kapacitás hiány miatt nem vállalta a motorkocsik legyártását. A fejlesztésben mindig is előjáró BHÉV -esek azonban nem estek kétségbe. A Budafoki Forgalmi Telep régi kocsiszíniében berendezték a "járműépítő csarnokot", és teljesen házilagos kivitelben - egyedül a vontatómotorokat vásárolták - elkészítették az

a csepeli vonalon. Ugyanebben az évben gyártották szintén Budafokon az első P. XXV. sorozatú, 601 pályaszámú pótkocsit. Ugyancsak Budafokon készült el a 803 és a 804 pályaszámú motorkocsi.

1964 - 1966. között készítette a MÁV Dunakeszi Járműjavító a többi, ötven darab 805 - 854 pályaszámú motorkocsit és a további pótkocsikat. Belőlük huszonheten álltak forgalomba 601 - 627 pályaszámokkal. A pótkocsikban 52 ülő és 155 állóhely lelhető, így a háromkocsis szerelvényen összesen 605 -en utazhatnak.

Az immár háromrészes (motor-pót-motor) szerelvények először a gyorsvasúti forgalomra épített csepeli vonalon közlekedtek. A Dunakeszin készült kocsikba a prototípusban lévőknél erősebb motorokat és

német gyártású villamos berendezéseket építettek be. A kocsik maximális sebességét 80 km/óraban határozták meg. Ekkor már nem szereltek közéjük harmonika szerkezetet, az utasok átjárási lehetőségét megszüntették. Ezeket az átalakításokat a Budafokon gyártott kocsikon is elvégezték. Mivel a kocsik távvezérlése három szerelvény együtt közlekedtetését is lehetővé teszi, akár kilenc kocsiból álló vonatokat is összekapcsolhatnának. A gyakorlatban azonban hatrészesnél hosszabb vonatokat nem állítanak össze belőlük, mert az állomások és megállóhelyek hossza nagyobb szerelvényt nem enged meg.

A vonatok a csepeli után a gödöllői vonalon is megjelentek, ahol az akkori közlekedésügyi miniszter hivatalos bemutató keretében személyesen utazott az egyik szerelvényen. Az utazás végén a miniszter így szólott: "Tudják ennek a vonatnak csak egy nagy baja van, hogy csak ennyi van belőle".

A gödöllői vonal még egy adomaszerű történettel szolgált. Alighogy vonataink közlekedni kezdtek, Gödöllő város polgársága felirattal fordult a közlekedési miniszterhez, miszerint a Helyiérdekű Vasút az ő jogaikat csorbítja. A jogcsorbítás pedig - szerintük - abban állt, hogy bár az út Gödöllőtől a fővárosig 50 percig is eltart, ezalatt az új vonatokon egyetlen cigarettát sem szívhatnak el. Ugyanez okból minősítették az új kocsikat, mégpedig vasúti járműre semmiképpen sem illő jelzővel, ezért mi ezt nem is közöljük. A miniszter csodálkozva olvasta a levelet, majd továbbította azt a BHÉV akkori főmérnökéhez, aki frappánsan oldotta meg a helyzetet. Az új kocsikat a szentendrei vonalra irányította, onnan pedig a régebbi típusú, korszerűtlenebb, de dohányzószakasszal ellátott vonatokat a gödöllői vonalra vitette. Azóta van szokásban, hogy az új kocsik először a Szentendrei Üzemegységbe, majd Gödöllőre, és végül a "Szigetbe" - Ráckevei ÜE. kerülnek.

Kocsiinkhoz sajnos egy szomorú esemény, a fővárosi tömegközlekedés második legsúlyosabb szerencsétlensége is kapcsolódik. 1978 április 13 -án a délutáni csúcsgorgalomban Csepelről a Boráros térre tartó hat kocsiból álló motorvonat fékrendszerében hiba keletkezett, jelentősen csökkent a fékhatás. Ezt a motorvezető már a Szabadkikötő megállónál észlelte, ám mivel innen a csepeli forgalmi telepre vissza már nem fordulhatott - kitérővágány legközelebb csak a Boráros téren van - tovább indult. A sebességet a szokásosra fokozta, mivel nem akart a vonal amúgyis sűrű forgalmában fennakadást okozni. A végállomáshoz közeledve azonban még a korábban megkezdett fékezés sem hozott eredményt, a vonat nem lassult számottevően. Boráros tér végállomás a vonatot az akkori második vágányra fogadta.

Akkoriban a vágányokat éppen fordítva számozták, az I. volt tér felőli, a II. a Duna felőli. A vágányok végén a fővasúti szabványnak megfelelő, sínekből összeállított ütközőbakok voltak elhelyezve. Az állomásépület pedig a vágányokra merőlegesen, nagyjából a mai aluljáró lejárójának helyén állt. Mivel az érkezések és az indulások nagyrészt a tér felőli oldalról történtek a várakozók itt csoportosultak. Látva azonban, hogy a vonat a II. vágányra érkezik, megindultak az épület előtti peronon a túlsó oldalra. Ekkor érkezett a vonat 32,5 km/órás sebességgel az ütközőbakhoz, amelyet áttörve, kerekeivel a peront felszántva, az épület forgalmi részébe futott, és ott megállt. Az összeütközés -a viszonylag kis sebesség ellenére- oly' nagy erővel történt, hogy az épület fele

összeomlott. Az elszabadult vonat kerekei és az épület romjai alatt tizennyolcan lelték halálukat, sokan megsebesültek.

1980 -ban motorkocsiinkat is elérte a modern korunk rettegett divatja, a szabványosítás. Ennek keretében a motorvonatok szép, harmonikus megjelenését sikerült tökéletesen elrontani. Csak néhányat idézünk a leglátványosabbak közül. A jól megmarkolható, sárga műanyagbevonatú ajtónyitó fogantyúkat az ekkor már nagy számban futó, NDK -ból származó M.X. M.X.A. típusjelű kocsikra illőkre - alumínium öntvényből készült, megmarkolhatatlan tömbök - cserélték. Ugyanígy járt az ablaktörő. A legdurvább minden bizonnyal az ívelt lámpafoglatok leszerelése, és egy-egy szögletes, a kocsi vonalaihoz nem illő dobozzal való pótlása volt. Kicsérélték a forgószámolyokat is, az új - M.X.A. kocsik alá illő-forgóvázakra. Az újabb rendelkezések miatt kocsink sebessége már nem léphette túl a 70 km/órát. A motorkocsi színezése is megváltozott, új festésük pontosan megegyezik a fentebb már említett M.X. M.X.A. motorvonatokéval. De sajnos az eredetivel és a német kocsikétól is eltérően világos színűek.

Ha valaki kételkedett volna abban, hogy egy vasúti jármű esztétikus megjelenése a forma és a színezés összhangján múlik, az meggyőződhetett ennek igazáról, amint az első átalakított kocsi a szeme elé került. Reménykedjünk, hogy előbb-utóbb akad hivatalos ember akinek szemetszúr ez az áldatlan állapot, és legalább a lámpákat és a színezést, helyreállíttatja. Nem jelentene ez többletköltséget, hiszen a festést össze lehet kapcsolni az időszakonként amúgyis esedékes felújítással. Az eredeti lámpatokok az egykori Ikarus 31 - es autóbustípus lámpái. Talán akad még ebből a típusból valahol lakókocsi, raktár vagy hétvégi "ház" ahol a lámpafoglat csak holt súly, s az erről való lemondás inkább haszon mint kár. Ezen megtalált lámpákkal és - ha lehetséges - mintájukra legyártott újakkal felszerelve motorkocsiinkat, valamennyien újra gyönyörködhetnénk helyiérdekű vasutaink legszebb motorvonatában!

A nyolcvanas évek közepén még egy újítás jelent meg vonatainkon. Az ajtók immár nem csak záródtak, hanem nyíltak is központian; ha kell, ha nem - az összes. Ez az utazók szerint nyáron igen kellemes, télen annál kevésbé. Hál' Isten ezzel egyidejűleg eltűntek az alumínium tömbök, a helyüket kicsiny, nem hivalkodó fülecskék vették át. Igaz ezekbe már csak ujjá hegyével kapaszkodhat az ember, de szerepük csak igen ritkán van, így tökéletesen megfelelnek.

Ezzel meg is érkezünk napjainkhoz. Bár régebben szinte az összes vonalon előfordultak, manapság már csak két vonalat ajánlhatunk azoknak, akik -cikkünk alapján megszeretve - szeretnének egy igazi randevút egy valódi M.IX. -es kocsival, vagy motorvonattal. A hosszabb út a Ráckevei vonal egy szakaszán Budapest Közvágóhídtól Tökölig vezet, részben az első fővárosi helyiérdekű vonalon. A második, vonataink klasszikus vonala a Budapest Boráros tér - Csepel. Itt a teljes vonal beutazásához még kiegészítő jegyet sem kell váltani, elegendő a bérlet, ha nem volna, akkor a buszon, villamoson érvényes vonaljegy.

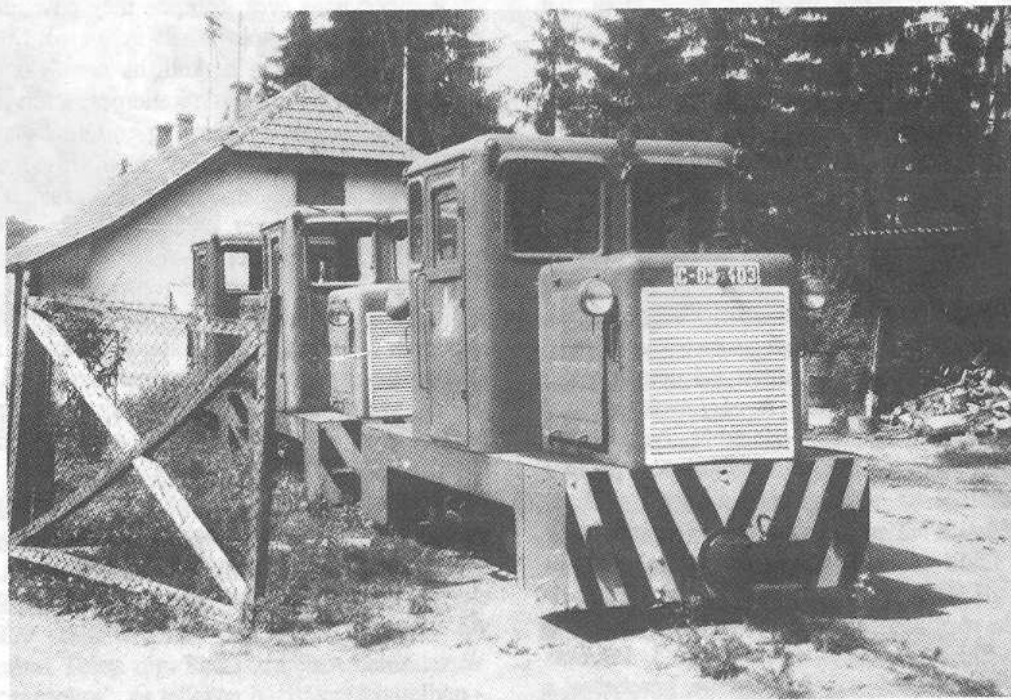
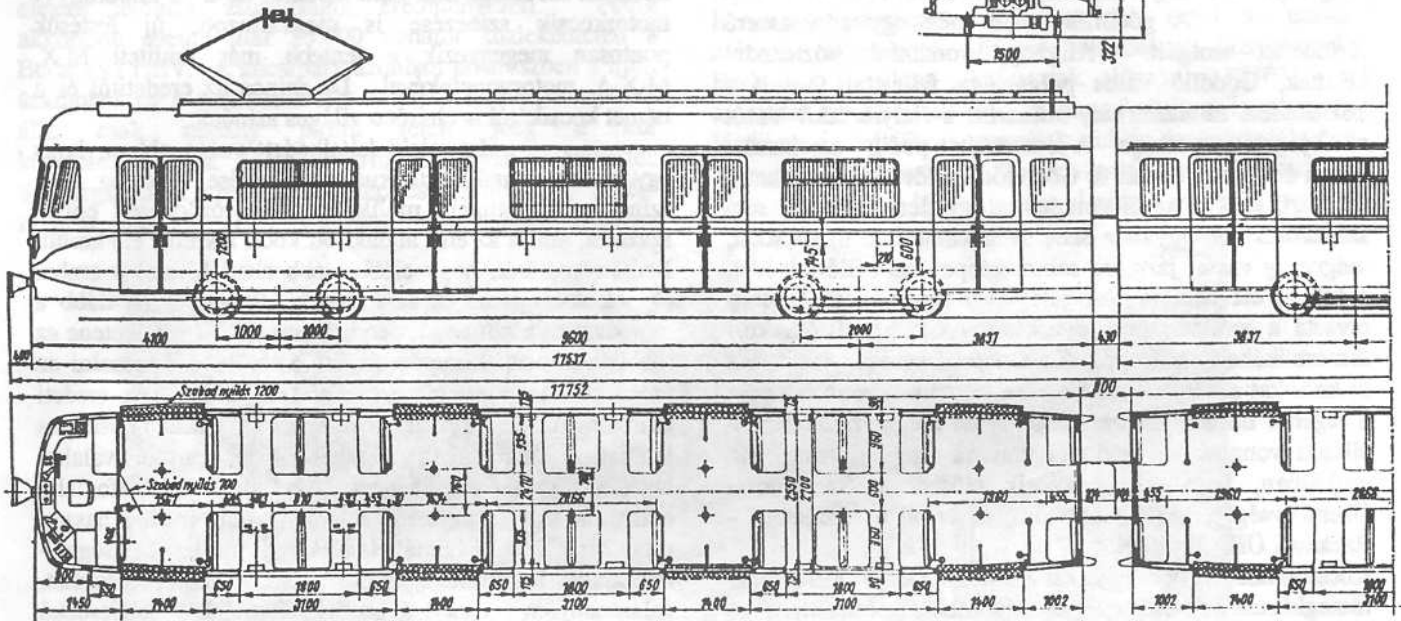
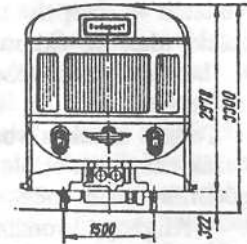
Főbb adatok:

A motorkocsi jellege :	Bo'Bo'
Nyomtáv :	1435 mm
Keréktármérő :	700 mm
Forgócsapok távolsága :	9600 mm
Tengelytáv :	2000 mm
A kocsiszekrény hossza :	17157 mm
A kocsiszekrény hossza ütközők között :	18152 mm
A kocsiszekrény szélessége :	2880 mm
A kocsiszekrény legnagyobb magassága a sín éle fölött (áramszedő nélkül) :	3300 mm
A kocsi padlójának magassága a sín felső éle fölött:	770 mm

Ülések összesen : 50 utas számára + 1 a vezérállásban a vezető számára

Az üres kocsi tömege : 37 tonna
 A motorok teljesítménye : 4x130 LE (4x100 kW)
 Engedélyezett legnagyobb sebesség : 80 km/óra
 (1980-tól 70 km/óra)

Erőforrás : GBM 90/100 (NDK) villamos motor
 Meghajtó szerkezet : egyfokozatú, ferdefogazású homlokfogaskerékpár



GV 5700 sorozatú mozdony

Olvastuk, elmondjuk!

5,6 / 3,6 MW teljesítményű villamos mozdonyok, 25 kV, 50 Hz vonalakra

A Ganz-Hunslet elkezdett foglalkozni egy új villamos mozdonytípus tervezésével, elsősorban a MÁV számára. A mozdonyok a nagyobb sebességű személyszállító vonatok, illetve az expressztehervonatok igényeinek kielégítésére készülnek. A kisebb teljesítményű típus a MÁV V43 sorozatú mozdonyainak leváltására készül.

A mozdonyok aszinkron hajtásúak lesznek, mikroprocesszoros elektronikus vezérléssel, diagnosztikai előrejelzőt és regisztráló berendezést is beépítenek.

Az Európai Közösség normáinak megfelelően környezetbarát gép lesz.

Az előkészítés, gyártás és szállítás során a késztermék minőségét

befolyásoló összes vállalati tevékenység az ISO 9001/EN 29001/BS 5750-1987 nemzetközi és angol szabványok alapján történik.

Főbb műszaki adatok :

Szelvény :	UIC 505-VI
Nyomtáv :	1435 mm
Tengelyelrendezés :	Bo'Bo'
Össztömeg :	max. 80 t
Maximális sebesség :	200/160 km/h
Futókör átmérő :	1100 mm
Hossz ütközők között :	19400/17800 mm
Forgócsaptáv :	11400/9800 mm
Forgóváz tengelytáv :	2600 mm
Hajtás :	aszinkron

Az új debreceni villamos

Az utóbbi években világszerte előtérbe kerültek a nagy szállítási kapacitású, energiatakarékos közlekedési rendszerek. Ugyanakkor előtérbe kerülnek az idősek és a mozgáskorlátozottak utazási problémái.

Ezt a két problémát oldja meg az az új Ganz-Hunslet villamos, amelynek első példánya már közlekedik Debrecenben. A gyors utasáramlás érdekében oldalanként négy széles (1340 mm) ajtó van, valamint padlója közép magas szintű (735 mm), ami könnyíti a felszállást, ugyanakkor a futómű még hagyományos, bevált konstrukció.

Kettő vagy három csuklós villamos összekapcsolható és üzemeltethető bármelyik vezetőállásról. A vontatómotorokat GTO tirisztoros egyenáramú szaggató rendszer táplálja. A rendszer képes a hálózatba energiát visszatáplálni dinamikus fékezésben. Az elektromos berendezés gyártója a Ganz Ansaldo és az AEG.

Főbb műszaki adatok :

Nyomtáv :	1435 mm
Legnagyobb üzemi sebesség :	60 km/h
Legkisebb bejárható ívsugar : (üzemi)	20 m
Hossz a homloklemezelés között :	21660 mm
Kocsiszekrény szélesség :	2500 mm
Magasság :	3150 mm
Ülőhely :	28 db
Állóhely :	135 db
Üzemkész tömeg :	27 t
Motorteljesítmény :	4x100 kW
Munkavezeték feszültsége : 600 V = +20% -33%	



Jobb sorsra várnak

Az itt bemutatott mozdonyok az Ózdi Kohászati üzemek iparvasútján dolgoztak. Mindkettő típus magyar vasúttörténeti érdekesség, érdemes volna megmenteni őket.

Az A028 pályaszámú fogaskerekű dízelmozdony

Ezt a típust a Simmering-Graz-Pauker AG - Wien gyártotta 1964-67 között. Az ózdi fogaskerekű pályán szállították vele a kohászati üzemek kohósalakját.



Az A25 015 pályaszámú dízelmozdony

Ezt a mozdonyt a Ganz-MÁVAG gyártotta DVM-7 gyári típusjellel 1963-ban. Ezt a típust a Szovjetunió számára tervezték, de 3 példány 1435 mm nyomtávval Magyarországon közlekedett.



Az előző számban indított vetélkedősorozatunknak mielőtt közölnénk a következő fordulóját, ismertetjük az első forduló helyes válaszait.

Akik ezt megoldották, azoknak köszönjük a válaszokat, az eredményeik 7-25 pont között vannak. Az élen Csanádi Sándor van akinek külön gratulálunk, és eredményes feladatmegoldást kívánunk mindenkinek a következő oldali kérdésekhez !

Az I. forduló megoldásai :

1. Vasúttörténet

Baross Gáborról volt szó, akinek fő érdemei a vasútállamosítások, hat nagyobb magánvasutat államosított, és a zónatarifarendszer bevezetése.

2. Járműismeret

A 201-es sorozatú (I.I osztályú 701 pályaszámú) mozdony nyerte a díjat, azzal, hogy az addigiakhoz képest szokatlanul magasan volt a kazánközépvonala. (2700 mm)

3. Vonalismeret

Mind a két vonalon ugyanannyi alagút található (3 db), a kép pedig a Vinye - Porva-Csesznek vonalon készült.

4. Kisvasút

A kapuvári kisvasúton állították fel, azért, mert a vonal két végpontjáról rendszertelenül induló lóvontatású vonatok gyakran szembetalálkoztak a nyílt vonalon. A viták elkerülése végett (azaz hogy kinek kell ilyenkor visszafordulni) aki ezt az oszlopot előbb érte el, az mehetett tovább a másik rovására.

5. Modellezés

A Märklin cég, az 1891-es Lipcsei Tavasz Vásáron mutatta be vágányprogramját. (0, I, II és III építési nagyságok)
Köszönjük a versenyzőknek a részvételt, és sok sikert kívánunk a következő oldalon látható kérdések megválaszolásához is !



Indulás előtt az utolsó vonat a Kapuvári GV utolsó üzemnapján (1978.12.31.)

Foto: Bakos Zoltán

Ezen az oldalon folytatása következik az előző számban indított vetélkedősorozatnak, a második fordulóval. Azok számára, akik most veszik kezükbe először ezt a lapot, elmondjuk, hogy a sorozat első három fordulójának 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.

Versenyzőinktől nem várjuk el, hogy mindent megválaszoljanak, külön értékeljük azokat is, akik nem vettek részt minden fordulóban, vagy az egyik kérdéskörben kiemelkedő eredményt értek el. Tehát ha csak a járműismereti kérdésre tudja a választ, akkor küldje el csak azt, külön fogjuk értékelni.

Igy aki az előző fordulóban nem vett részt, az természetesen akár most is bekapcsolódhat, érdemes!

A második forduló kérdései :

1. Vasúttörténet

A MÁV első vonala a Pest-Salgótarján vonal volt, amit 1868-ban vettek állami kezelésbe.

-Melyik vasúttársaság kezdte építeni ?

-Mikor nyílt meg ?

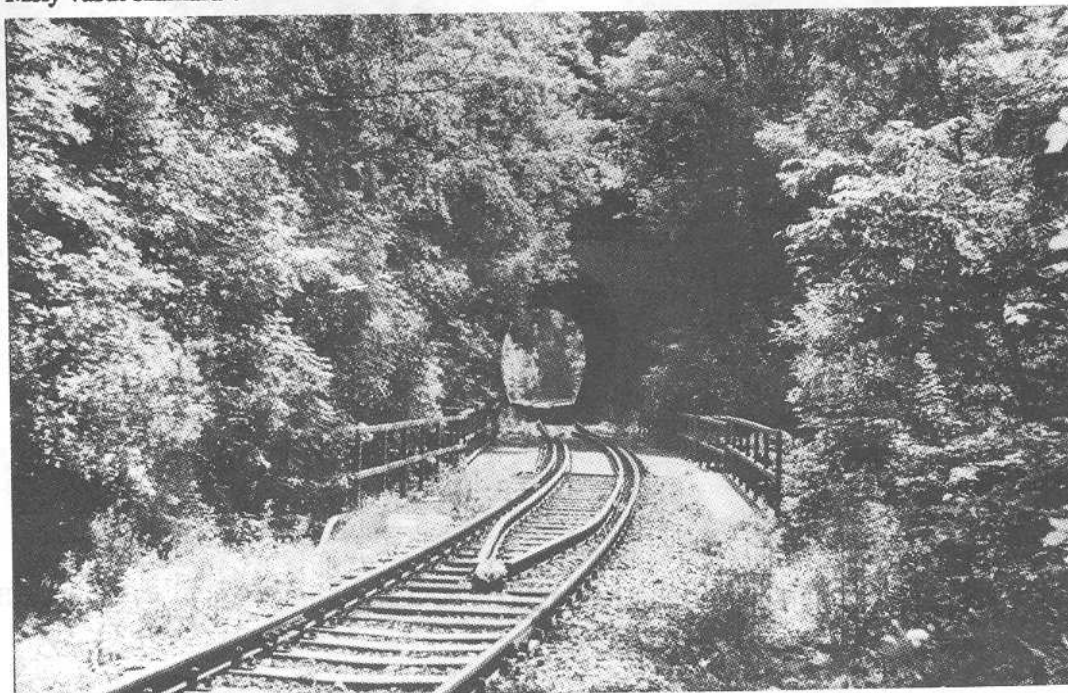
2. Járműismeret

A Párizsban 1878-ban rendezett világkiállításon mutatták be az első

dugattyús-tolattyús mozdonyt.

-Melyik cég gyártotta ?

-Mely vasút számára ?



Részlet a nyári vasútbarát találkozó helyszínéről

3. Vonalismeret

Írjon példát az alábbi állomásokra a magyar vasutakon :

-olyan fejállomásra, amelyből csak egy kétvágányú vonal indul ki,

-olyan átmenőállomásra, amelyből kezdőpont felé két egyvágányú, végpont felé egy kétvágányú vonal indul ki !

4. Kisvasút

Az egyik első hazai kisvasút a Zagyva-Inászóti vasút volt, a Salgótarjáni Kőszénbánya RT építette.

-Mikor épült ?

-Mekkora volt a nyomtávolsága ?

5. Modellezés

2 km hosszú normál nyomközű pályát terepasztalon hűen modellezve 23 m hosszú lett a modell-vasútvonal.

-Milyen építési nagyságú ?

-Mekkora modellnyomtávú lesz az ugyanilyen építési nagyságban modellezett 600 mm nyomközű kisvasút ?

**A megfejtéseket
1993. július 31-ig
várjuk a
Baross Gábor Vasútmodellező
Klub címére**

Programajánlat

NOHAB találkozó Tapolcán

Július 18 -án, Megnyitó : 10:30 -kor.

utána 1 hétig a kiállított mozdonyok megtekinthetők és fényképezhetők a fűtőházban.

125 éves a MÁV rendezvénysorozat

Július 6-án 10.00 : kiállítás megnyitó a Közlekedési Múzeumban

8-án : emléktábla avatás

9-én : Vasutasnapi rendezvények

10-11-én : Mozdonykiállítás Angyalföldön

NAGY BAKONYI VONATOZÁS és vasútbarát találkozó Magyarország egyik legszebb vasútvonalán

a Baross Gábor Klub szervezésében Július 17-én Indulás Veszprémből 8.41 -kor személyvonattal,

a társaság egy része ABmot 368 különvonattal, sétá és vonatfotózás a Cuha-völgy sziklái között.

Augusztus végén tervezett vasútmodell kiállítás Szegeden, a szegedi helyőrségi klubban.

Lapunk megjelenik évente négyszer,
előfizetési díja egy évre 200 Ft.

Hirdetések díja :

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

(nem vasúti téma esetén duplája !)

Hobbym a VASÚT 1. évfolyam 2. szám 1993/2

Kiadja a Baross Gábor Vasútmodellező és Vasútbarát Klub

8202-Veszprém, Jutasi út 34. Pf. 714.

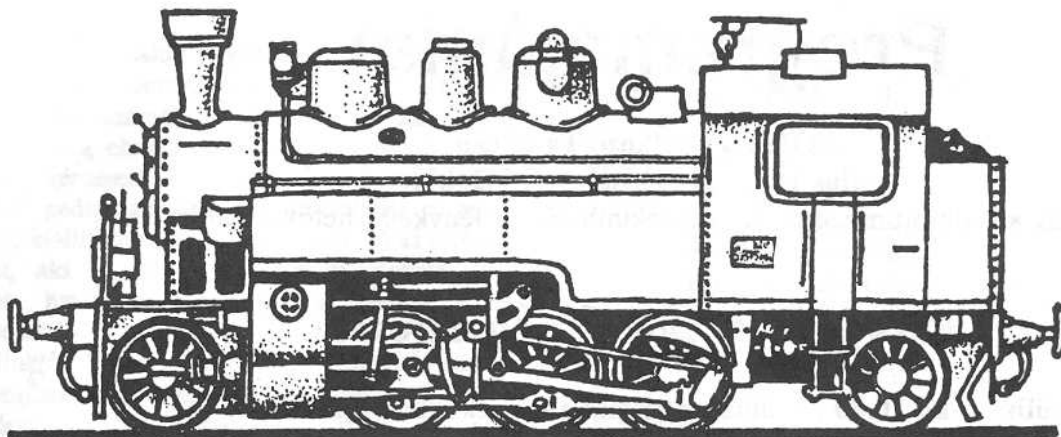
Főszerkesztő és felelős kiadó : Letenyei Tamás klubvezető

A főszerkesztő munkatársa : Chikán Gábor T:(88) 355-266

A nyomdai munkákat a PANNONPRINT Kft. nyomdája végezte

Felelős vezető : Godzsa Zoltán ügyvezető igazgató

Megjelent 1000 példányban Engedély szám : B/SZH/929/VE/1993



BAROSS GÁBOR

Vasútmodellező és Vasútbarát Klub Veszprém

PANNONPRINT KFT

NYOMDA

8200 VESZPRÉM

Jutasi út 18/1.

Telefon: (88) 321-046

BB-szám: 482-10087

Tisztelt leendő megrendelőnk!

Rövid határidővel, ízléses kivitelben vállaljuk az alábbi termékek elkészítését, egy vagy több színben: Meghívók, prospektusok, névjegyek, levélpapírok, borítékok, sorszámozott tömbök, öntapadós címkék, újságok. (A|4-es) méretben, műsorfüzetek.

MEGRENDELŐLAP

Megrendelem a "Hobbym a VASÚT" című újságot

egy évre, példányban.

Név:

Cím:

.....