

# MOZDONYBARÁT

Vasútmodellezők és Vasútbarátok lapja

1993/3



**A tartalomból :**

100 éves a Királyréti Erdei Vasút  
A MÁV M41 sorozatú mozdonyai  
Mk33-as jellegrajz  
Vasúttörténeti alapítvány Szegeden  
A MÁV 475-ös mozdonyai

ÁRA: 50 Ft



## KISVASÚT JÁTÉKBOLT

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

FUGgERth vasutak  
H0 méretben

Nyitva : hétfőtől péntekig  
10-18 óráig

Fleischmann modellek  
vétel-eladás-szaktanácsadás  
I - 0 - H0 - TT - N - Z

Németh Andor :

### A MÁV Bh személykocsijai

A MÁV Dunakeszi Járműjavító üzeme 1958-ban kezdte el gyártani az akkor igen korszerűnek számító középfeljárós, úgynevezett Bah, későbbi néven 20-26 típusú 4 tengelyes Bh személykocsikat. Ezen mintegy 500 darab kocsi fekete színben készült, harmonikás csuklóval. Ezt az igen bevált típust 1963-ban kismértékben módosították és 20-27 -es, Bhv típusmegjelöléssel egészen 1976-ig mintegy további 1100 darabot gyártottak belőle. Mind a mai napig ez a legmeghatározóbb személykocsi típus a MÁV vonalain. Egy rövid ideig zöld, majd 1974-től napjainkig kék színben közlekednek ezen kocsik.

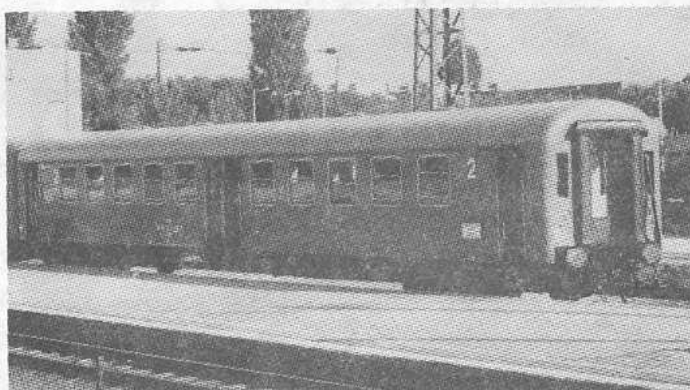
A 60-as évek végén a MÁV Dunakeszi Járműjavító üzeme ezen kocsik továbbfejlesztéseként elkezdte az úgynevezett M típus fejlesztését., azonban a MÁV vezetése mégis ezen típus helyett inkább a Győri Rába Vagon és Gépgyártól rendelt Bo típusú belforgalmú gyorsvonati kocsikat. Közben bevezették a kocsik tisztításánál az úgynevezett oldalkéfé mosást, mely kefékbe sűrűn beakadtak a kiálló kapaszkodók és a "csesznyikov" féle kör alakú tetőszellőzők.

Ezen problémák kiküszöbölése érdekében egy a gyártásban éppen soronkövetkező Bhv kocsit, a 499-es pályaszámút kísérletképpen az M kocsi már elkészült sablonjaival készítették az új irányelveknek megfelelően süllyesztett kapaszkodókkal és Kuck-Kuck típusú tetőszellőzővel.

A főváros és a vidéki nagyvárosok vonzáskörzetéből beáramló sűrű vonatközlekedés szükségessé tette az úgynevezett vezérlőkocsi ingavonatok forgalombaállítását. Az első ingavonat 1962-ben érkezett meg Budapest Nyugati pályaudvarra egy második világháborúból itt maradt volt motorkocsiból átalakított vezérlőkocsival. A kísérlet sikerén felbuzdulva 1963-ban forgalomba állították az első - a Bh

kocsik fődarabjaiból épített - Bt típusú vezérlőkocsit, melyet 1966-tól poggyásztérrel és BDT típusmegjelöléssel gyártottak.

A MÁV a belföldi távolsági személyvonati közlekedés korszerűsítésére, a katonai és a háborús betegszállítási igények kielégítésére az akkor már gyártásban levő győri Rába Bo termeskocsik mellett 1970-ben egy 80 ülőhellyel rendelkező By személykocsi típust rendelt meg a MÁV Dunakeszi Járműjavítótól. Az első kocsik 1972-ben készültek el és az azt követő 10 év alatt összesen 494 darab készült ebből a típusból. Az első 100 darab kocsit az akkor igen újszerűnek számító sötétzöld színűre



Az M sablonokkal gyártott Bhv kocsi

fényezték, és különböző vidéki és budapesti vasútigazgatóságok kapták meg. Cégünk ( FUGgERth ) ebből az első sorozatból a 029-edik kocsi modelljét készítette el. Ezen kocsi - mint ahogyan az a modell oldalán is olvasható - a miskolci vasútigazgatósághoz került és a mai napig is ott található. További érdekessége a modellnek, hogy azon igen rövid időszakot eleveníti fel (1972-1974), amikor már a 12 számjegyet alkalmazták, de még a régi MÁV emblémával.

A fent említett kocsik modelljei  
megvásárolhatóak a  
KISVASÚT JÁTÉKBOLT-ban.

Szűcs Zoltán - Chikán Gábor:

### A Királyréti Erdei Vasút

A Királyréti Erdei Vasutat 1893 -ban Frenkensiesdorf Henrik porosz gróf építtette, hogy a Királyrét környékén lévő négyezer hektáros erdőbirtokából a fa szállítását könnyebbé, gyorsabbá tegye.

A 600mm nyomközű vasút KISMAROS (itt volt a fűtőház) - SZOKOLYA - KIRÁLYRÉT - ADOLF-KÚTI RAKODÓ vonalon haladt. Az egyetlen gőzmozdonyt fával fűtötték.

1912 -ben elkészült a KIRÁLYRÉT - CSERESZNYEFA és a KIRÁLYRÉT - BAJDÁZÓ szárnyvonal ez utóbbi kőbányába vezetett. Ezzel nemcsak a fát, hanem a Börzsöny hegység másik kincsét a kemény vulkánikus andezit kőzetet is kiaknázhatták. Lefektették a KISMAROS - DUNAPARTI RAKODÓ és a KISMAROS - NÓGRÁDVERŐCE MÁV állomás közötti szárnyvonalakat is. Ezzel megteremtve a gyors és olcsó továbbszállítás lehetőségét. A már meglévő vonalat felújították, és nyomvonal korrekciókkal már akkor lényegében a mai nyomvonalra került a pálya.

A Pap-hegy lábánál lévő Paphegy állomásra helyezték a gazdaság központját, és a vasúti műhelyt. Kőzúdat és saját villanytelepet létesítettek. A fentebb említett nyomvonal korrekciók miatt a vasút több telken is átfutott. Akik hozzájárultak területük igénybevételéhez, azoknak a gazdaság ingyen vezette be a villanyt.

A szállításokat immár hét gőzmozdony végezte, a vasút és a hozzá kapcsolódó létesítmények háromszáz embernek adtak munkát.

A vasútvonal 1912 - 1917 között nagy forgalmat bonyolított le. Naponta átlagosan hatvan - hetven kisvasúti kocsit raktak meg kövel, fával és vontattak le részben a dunaparti, részben a MÁV rakodóhoz.

Ezekben, és az ezt követő években többször gazdát és nevet cserélt a gazdaság és persze a vasút is.

1916 -ban Csecsoviczka Emil cseh földbirtokos vásárolta meg a területet.

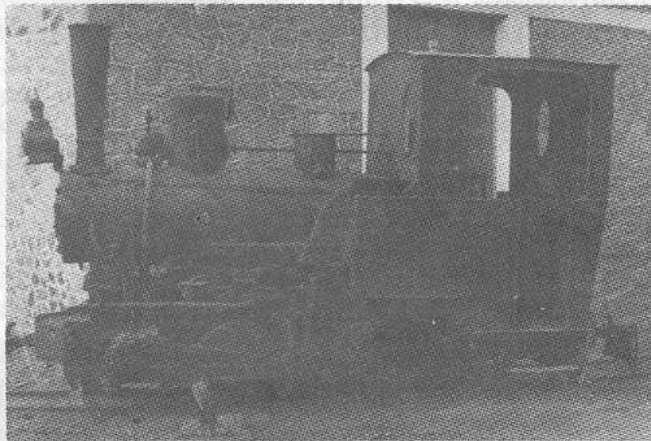
1920 -tól az Angol - Magyar Bank tulajdonába került. A Bank Jánospusztai Uradalom és Ipartelepek Rt. néven üzemeltette az erdőbirtokot, a kőbányát és a vasútvonalat.

1924 -ben Hoffer Kúnó svájci állampolgár vásárolta meg a birtokot. Az új név már ideillően Királyréti Uradalom és Ipartelepek Rt. lett.

A Paphegyi kőzúda és a kisinóci kőbánya között drótkötélpálya épült, ugyanakkor két hengerművet is üzembe helyeztek apró kőzúalék készítésére. A kötélpálya paphegyi végének betonpillére ma is látható.

1941 -ben leállították a kőbányászatot, a kocsik, mozdonyok javát eladták, csak kettő, a MUKI és a TRIGLAV maradt meg. Már csak fát szállítottak évente öt- hat ezer köbmétert.

Ekkor már személyforgalom is volt, a



A királyréti kisvasút 2 psz. MUKI mozdonya

(Lányi Ernő archívumából)

nyolc személyes TREZINA nevű pályakocsival a Királyréten élő családok gyerekeit utaztatták Szokolyára iskolába.

1945 -ben ismét megindították a kőbányászatot, de rövidesen felhagytak vele.

1947 -ben elkészült a KIRÁLYRÉT - EGYHÁZBÜKK szárnyvonal. Az építést követő évben itt közel húszezer köbméter fát szállítottak.

1954 május 26. -án megindították a hivatalos, rendszeres személyforgalmat: KISMAROS - KIRÁLYRÉT között. De a hétvégi vonatok egészen a CSERESZNYEFA állomásig közlekedtek. Kezdetben helyi gyártású tető nélküli személykocsikkal. Később a kocsikat tetővel és lehúzóható függönyökkel is ellátták, védelmül a nyári záporok ellen. A téli forgalomban azonban zárt, fűthető kocsikra volt szükség. Három ilyen kocsit vásároltak. Ezeket a Fővárosi Villamos Vasút építtette keskenynyomközű vasutak számára.

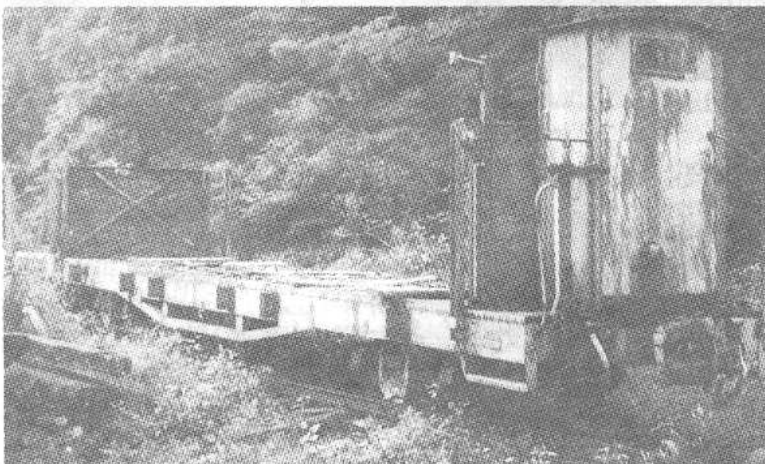
1962 -ben érkezett a vasútra négy darab C-50 -es típusú motormozdony. Üzembeállításukkal a gőzüzem megszűnt. Ám a Triglav mozdony a vasúton maradt, és különmenetek alkalmából üzembe is helyezték. Jelenleg a Nagycenki Múzeumvasúton kiállítva látható.

Ugyanebben az évben kezdték meg, a személyforgalom fejlesztésére a

kisvasutainkon csak 'Dunakeszi kocsi' néven ismert típusok beszerzését. Melyekből a Dunakeszi Járműjavító 1966 -ig tíz darabot gyártott. Ezek a kocsik csak ide készültek, a vonal jellegzetes járművei voltak.

1970 -ben kapta meg a vasutat az Ipolyvidéki Erdő és Fafeldolgozó Gazdaság [IEFAG] mely napjainkban is üzemelteti Királyréti Állami Erdei Vasút néven.

A hetvenes évek közepére a vasút menti erdőségeket jórészt kitermelték, új szárnyvonalakat nem építettek, ezért csökkent a teherforgalom. Sajnos ez időben már érezhető volt a félelmes emlékü 1968 -as közlekedési koncepció. Felsőbb helyen a vasút megszüntetését fontolgatták. Ez azonban nemcsak a gyarapodó turistaforgalomnak, hanem a munkabajáróknak is gondot okozott volna. Keresni kezdték a megoldást, hogyan lehetne a kisvasutat megóvni? A feladat nem volt egyszerű, mert ha a pártállam kiismerhetetlen irányítási rendszerében valami



Ezekkel a teherkocsikkal néhány éve még fát szállítottak

elhatározatot, az ellen nem volt apelláta. Gyorsan kellett tehát a megoldást megtalálni. Alapos megfontolás után egy lehetőség maradt, a kisvasutat úttörővasúttá kell alakítani! Ki merné majd a kis úttörők vasútját elvenni?

A szándékot tett követte, 1975 őszén kezdtek hozzá az úttörővasúttá alakításhoz. Váltott műszakokban több ezren dolgoztak, szeretetből, lelkesedésből. Akkoriban ezek a szavak nem voltak divatban, helyettük társadalmi munkát emlegettek, ez azonban a lényegen nem változtat.

A klasszikus erdei vasúti zöld, zöld-fehér színezés helyett piros, piros-fehér színezést kaptak a mozdonyok, kocsik. Úttörősítették, megváltoztatták több állomás és megálló nevét:

Kismaros	Verőcsmaros-felső
Börzsönyliget	Börzsönyliget

Morgó	Morgó
Börzsönygyöngye	Börzsönygyöngye
Hártókút	Krónikás
Szokolya-alsó	Szokolya-Mányoki
Szokolya-felső	Szokolya-Riezner
Paphegy	Kincskereső
Királyrét-alsó	Tábornút
Királyrét	Királyrét

1976 június 6.-án megindult az úttörővasúti üzem.

1978 tavaszán a hóolvadás hirtelen indult meg, erős tavaszi esőzések voltak, az aléptímeny több helyen meggyengült, a pálya megsüllyedt. Az IEFAG és a Pest megyei tanács határozata alapján leállították a vasútüzemet.

Csakhogy a vasútra továbbra is szükség volt, a legfrissebb felmérés szerint, évi egymillió utas, és az IEFAG részéről évi húsz ezer tonna árú szállítására. Ekkor határozták el a teljes rekonstrukciót, a vonal átépítését 760 mm -es nyomközre.

Épp' kapóra jött a MÁV ajánlata, ha a vasút építői felbontják a forgalmon kívül helyezett CEGLÉD - HANTHÁZA vonalat, a MÁV átadja a síneket és egyéb anyagokat. A bontással igyekezni kellett, mert a vasút megszűnésével közlekedési, szállítási lehetőség nélkül maradtak a helyiek, a vasút pótlására szolgáló betonutat pedig a vasúti töltésen kívánták megépíteni; Hantházára.

1979 márciusában kezdődött meg a régi pálya bontása, és az új építése. Az ehhez való közüzalékot a Bajdázói kőbányából még a régi pályán szállították le.

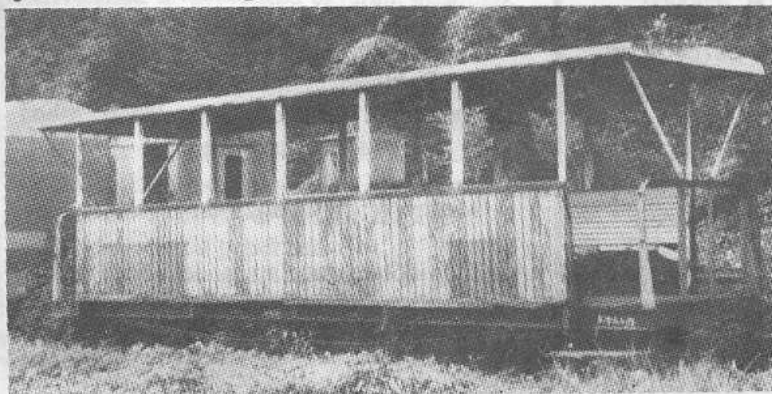
Az átépítés során:

- Királyréten új helyre került az állomás és végállomás lett,
- Királyrét-alsó nem változott.
- Paphegyen új állomás és motorszín épült.
- Szokolya-felső nem változott.
- Szokolya-alsón felújították a vart.
- Hártókút új épületet kapott, és a helye is változott.
- Börzsönyligeten és Morgón új esőbeálló készült.
- Börzsönygyöngye megszűnt.
- Kismaroson új épületet építettek.

Szabályozták a Morgó-patakot, öt hidat újjáépítettek, a többi megerősítették. Sor került nyomvonal korrekciókra is. Szokolya és Kismaros között a közutat is felújították. A

felújítás a korábbihoz hasonlóan lelkes önkéntes munkában folyt, a magyarok mellett Szófia megyéből érkezett bolgár fiatalok is munkálkodtak.

A járműpark jelentősen megváltozott. Csak az egyik házi gyártású, a Királyrét 11 jelű kocsit maradt meg, 760 mm-es re alakítva.



A KIRÁLYRÉT 11 psz. személykocsi

De nem állították forgalomba, Paphegyen korhadt; ugyanígy egy FVV gyártású kocsit is, de számolyok nélkül. Királyréten kiállították az M 1 jelű C-50-es motort, egy kőszállító, nagy szálfaszállító és egy kis, munkások utaztatására szánt kocsival. Részben az épületek és az esővédő tető védelmében állították ki két Dunakeszi típusú kocsit, az eredeti zöld-fehér festéssel. Újra zöld lett az M 1-es motor is. Zöld a kis személykocsi, a teherkocsik feketék. Néhány év múlva az őrizetlen járműveket megrongálták, kisiklatták, a síneket ellopták.

Az új járműpark a felszámolt Bodrogházi Gazdasági Vasútról, és a Debreceni GV-ről származik. Az elsőnek érkezett mozdony az Mk48,2031-es volt. Mivel a MÁV nem engedélyezte az eredeti pályaszám viselését Mk48 601-re számozták át. Később a MÁV nem emelt kifogást, ezért a többi mozdony (Mk48,2014, 2017, 2018, 2019) megtarthatta eredeti pályaszámát. Az 1990-es esztendőben a 601-es is visszakapta eredeti számát. Az öt darab Mk48-as mellett egy C-50-es is érkezett, de ez ma már nincs a vasúton. A személyforgalom számára 10 db. Bax és 2 db. BDax kocsit érkezett.

1981 június 7-én újra elindult a kisvasút.

Telt-múlt az idő, a kezdeti fellendülés után ismét csökkenni kezdett a forgalom. Ennek több összetevője volt, az egyik, hogy csak a vasút fővonalát építették újjá, a fakitermelés helyére vezető szárnyvonalakat nem, ezért a teherszállítás csak a Paphegyi fűrészüzemtől a nagyvasútig van.

Sajnos itt is egyre kevésbé, mert a környéken már sok a teherautó, és ha drágább is, a gazdaságnak kényelmesebb ezekkel szállítani. A személyforgalmat pedig az időjárás sújtja a tél évek óta nem tél, ezért elmarad az egyébként jelentős siforgalom. A nyári túrizmus sem az igazi, mert hiányoznak a több kategóriájú turistaszállások.

A forgalom visszaesése miatt már régóta nem használják a két poggyássteres kocsit 11, 12 psz. de a többi személykocsi közül is mára csak öt maradt forgalomban. A mozdonyok közül 1992-ben eladták az Mk48 2019 psz.-t, így a vontatójárműállomány is négyre fogyott, de közülük is csak három üzemképes.

Az 1990-es év folyamán Szokolya tanácsa úgy döntött, hogy a munkabajárók utazását autóbusszal szervezi meg. Ezt hivatalos formában közölte is a vasúttal.

1991 január 1-től a napi tizenhárom vonatpár ötre fogyott.

Ettől kezdve napjainkig üzemelés - szünetelés váltakozik a vasúton, aszerint, hogy van-e pénzüik üzemanyagra, fizetésre. Az 1992-93-as tél szép havat hozott ugyan, azonban a sielők autóval érkeztek a jól kiépített utakon. Napjaink egyetlen örvendetes eseménye, az állomás és megállóhelyek nevének visszaadása. Egy eltérés azonban itt is mutatkozik, KIRÁLYRÉT ALSÓ a SERNEVÁL nevet kapta, de nem sokkal később mégis visszakapta az eredeti KIRÁLYRÉT-ALSÓ nevet.

1992-ben az M 1-es motort, és a dunakeszi kocsikat Paphegyre vitték. A két zárt- és a KIRÁLYRÉT 11 jelű nyitott személykocsit a Mátraszút vásárolta meg és szállította el.

Személyvonat indulás előtt Királyréten



**Kabók Imre :**

### A témaválasztásról

Lassan 12 éve, hogy a "Vasút"-ban "Mivel kezdjük?" címmel cikket írtam. Mivel azóta felnőtt egy újabb generáció, és mind a nagyvasút, mind a modellgyártás sokat fejlődött, szükségét látom a lényegét ismételtlen összefoglalni.

A modell beszerzéseket (az első vasút megteremtése) igen sokszor befolyásolja az, hogy mi látható a valódi "pályán". Magát is ez határozza meg: a modellgyárak igyekeznek lépést tartani a nagyvasúttal, és ebbéli igyekezetük találkozik a "piaci kereslet" igényeivel. Csak azt érdemes gyártani, amiből 15-20 ezer darab eladása biztosítottnak látszik.

Itt kerül bajba a beszerző is, mert az "igénylő" (gyermek) azt kívánja kézbe venni, amit lát. Így aztán egy - az általam elmondandókban - jártas szülő hiába vesz - ma már minden vonatkozásban - "Old Timer"-nek számító kis gőzmozdonyt kéttengelyes kocsikkal, az nem nyeri meg a gyermek tetszését, hisz ő ilyet a forgalomban nem lát. Neki az sem bántja a szemét, hogy az igazihoz hasonló vonat nem fér be az 1-1,5 x 2-3 m-es házi terepasztalon kialakítható állomásra, hogy a négytengelyes kocsik a villamosvasútinak megfelelő ívekben szemlátomást a "húr"-ra állnak, a sín a kocsi alól kiáll, az ütközők egymástól természetellenes távolságban állnak. Mindez szemet szúr egy felnőtt modellezőnek, de sokszor úgy érzi, tehetetlen. Vagy mégsem? Először is "nevelés" kérdése. Jó előre megismertetni gyermekünket a vasúttörténettel, a lehetőségekkel, múzeumokban, képeken be kell mutatni neki az ideális járműveket és környezetet. Valóban csak 10-15 évet kell visszalépniünk, hogy a még sokak által látott és házi pályákon is jól mutató szerelvényekhez jussunk.

Persze, nekünk magyaroknak az is gond, mert valódi magyar - fentieknek megfelelő modelleket az ipar nem állított elő. Az a néhány jármű, ami mégis megjelent magyar modellként modern dizelgép és négytengelyes kocsi. Hogy mégis tudjunk megfelelő méretű járművekkel üzemet fenntartani, ahhoz nagy segítséget kapunk Szűcs Zoltán közelmúltban megjelent cikkeiből, amelyek az ügyes "átalakítás"-hoz nyújtanak segítséget.

A téma kimeríthetetlen, hisz még nem is szóltam a négytengelyes kocsikhoz engedélyezett pálya-ívsugarak modellméreteiről, az építményekről, a környezetről, stb., ami mind-mind hozzátartozik a korhű és élethű pályához.

## 125 éves a MÁV II. vészprémi Országos Vasútmodell Kiállítás és Verseny

1993. október 29-től november 14-ig  
a HM vészprémi Helyőrségi Művelődési Otthon  
kiállítótermeiben.

Megnyitó: Október 29-én 15 órakor

A kiállítás időtartama alatt modellbörzét tartunk  
a helyszínen

## VERSENYFELHÍVÁS

Meghirdetjük modellversenyünket a  
**BAROSS GÁBOR**  
Vasútmodellező Klub díjajért a következő  
feltételekkel:

a versenyen csak magyar járművek modelljei  
vehetnek részt

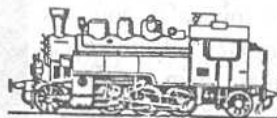
Kategóriák:

- A - vontatójárművek, ezen belül
  1. saját építés
  2. átépítés
  3. frizírozás
- B - egyéb, vontatott járművek  
1, 2, 3 mint az A kategóriában.
- C - vasúti épületek, berendezések
- D - működő vasútüzemi berendezések
- E - vitrinmodellek
- F - terepasztalok

A legszebben kidolgozott  
vontatójárműmodellért  
a zsűri a

**BAROSS GÁBOR**  
Klub Vándordíját

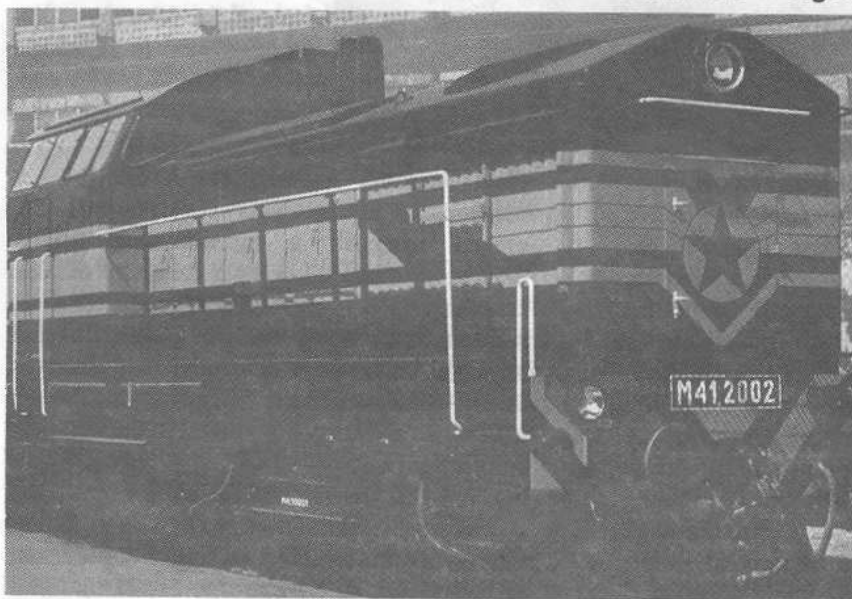
adományozza.



**Letenyei Tamás :  
A MÁV M41 sorozatú mozdonya**

A MÁV a dízelesítési programjának keretében olyan közép teljesítményű mozdonytípust kívánt beszerezni, amely személyszállító és tehervonatok továbbítására egyaránt alkalmas, és átveheti a gőzmozdonyok, elsősorban a 424-esek munkáját.

1967-ben a Ganz-MÁVAG két prototípus mozdonyt gyártott, amely az eddigi legnagyobb teljesítményű hazai hidraulikus erőátvitelű dízelmozdony volt. Gyári típusjele DHM-5 és a MÁV a próbák idejére M41 sorozatjellet adott a gépeknek.



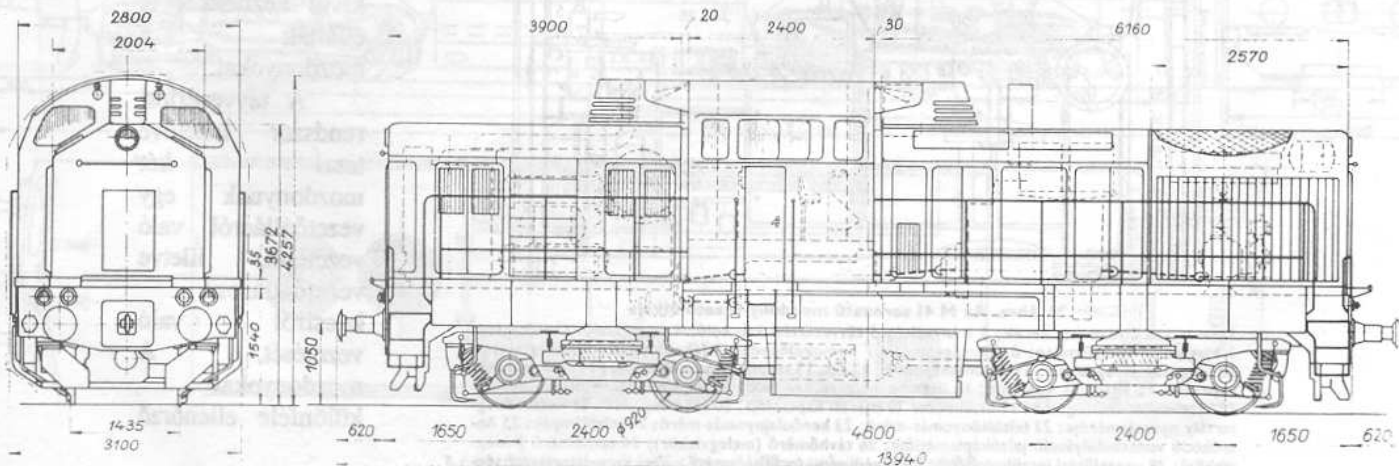
E mozdony fejlesztésénél figyelembe vették azt a feltételt, hogy a mozdony hazai gyártású motorral és hajtóművel rendelkezzen. Erre a célra megfelelt a 12 VF 18/19 motortípus, ami a mozdony tervezési időszakában már gyártás-előkészítés stádiumában volt. A tervezés befejező szakaszában véglegessé vált a Pielstick motorok gyártási jogának megvétele. Így az M41,2001 psz. mozdonyba a hazai, míg az

M41,2002 psz. mozdonyba 8 PA 4-185 típusú francia gyártmányú motort építettek. A közel egy évig tartó típusvizsgálatokat az M41,2002 psz. mozdollyal folytatták le.

A mozdonyokba épített motor 1200 LE teljesítményre volt képes 1500 1/min fordulat mellett. 8 hengeres V elrendezésű, előkamrás feltöltött. Furat-lököt viszonya 185/210 mm. A mozdonyba épített H 1221-10 típusú hajtómű két nyomatékváltóval és egy hidrodinamikus tengelykapcsolóval rendelkezett. A tengelyhajtóművek kétfokozatúak voltak. A mozdony villamos energiával való ellátást kálilúgos akkumulátorok és háromfázisú generátor szolgáltatta. A távvezérlési berendezés segítségével két mozdony

vezethető kettős kapcsolásban. A mozdonyok két kéttengelyes forgóváza volt. Ezeken nyugodott a főkeret, amihez a vezetőfülkét és a géptér burkolatokat csavarokkal rögzítették. A mozdonyon önműködő, átmenő túlnyomásos fék biztosította a vonat és a gép fékezését. A személyvonatok fűtése érdekében egy Csehszlovák gyártmányú Juran kazán lett beépítve. A járműbe INTENDON típusú éberségi berendezést építettek be.

A mozdonyokat a MÁV 1969-től tartampróbáknak vetette alá, de egy új elgondolás alapján, mely szerint két vezetőállással kialakítva szándékozik beszerezni az új vonali mozdonyokat, ezeket véglegesen nem vette állagába. A gépeket a Ganz-MÁVAG a beépített két motor típuspróbáira használta, 1974-ben átszámozta M42,001 és 002 számokra, de ezzel a



M41,20 sorozatú mozdony jellegrajza M 1:100

számozással csak a gyáron belül közlekedtek. A gyár 1975-ben selejtezte őket.



Az M41,2001, 2002 mozdonyok egyes részegységeivel szerzett tapasztalatok, illetve a fent említett MÁV elgondolás alapján a gyár 1973-ban egy új mozdonytípust fejlesztett ki, az előző gépekkel megegyező vontatási feladatokra. Ezt mozdonyt a francia licenc alapján gyártott 1800 LE-s Pielstick motorral építették, közepes tengely-nyomással és 100 km/h legnagyobb sebességgel. A mozdony gyári típuszáma DHM-7 lett és a MÁV-nál ez is az M41 sorozatszámot kapta. Azért kaphatta ezt, mert az előző két mozdonyt csak a próbák idejére látták el ezzel a sorozatszámmal.

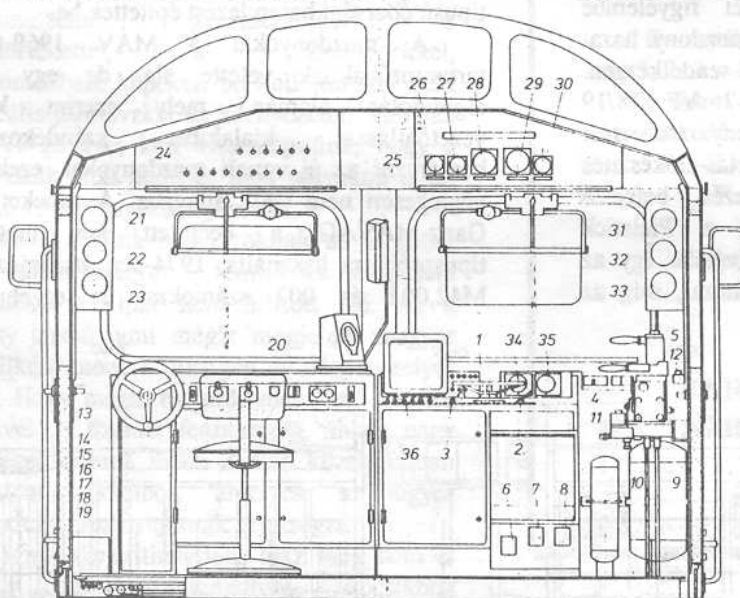
Még az év júliusában befejeződött az 5 darabos 0-széria átadása a MÁV részére.

A mozdónyszekrény mindkét végét vezetőállással építették. Hajtómotorja a 12 PA 4-185 típusú Pielstick motor, amit a Ganz-MÁVAG gyártott. Ezek 12 hengeres V elrendezésű előkamrás feltöltött motorok. Névleges fordulatszámuk 1500 1/min és henger furat-lököt viszonyuk 185/210 mm. Erőátvitel a Voith-féle (St. Pölten) irányváltóval egybeépített folyadék-hajtómű útján történik.

Nyomatékmódosító száma kettő, és működési elvük töltő-ürítő. A mozdony tengelyeit kardántengelyek hajtják tengelyhajtómű segítségével. A DHM-7-es mozdonyoknak két kéttengelyes forgóvázuk van, ezeken nyugszik a mozdónyszekrény. A főkeret, a vezetőfülkék és a szekrény oldalak összehegesztett egységet képeznek. A szekrényburkolatot belülről zajcsökkentő anyaggal látták el. A mozdonyt hagyományos ütköző-vonókészülékkel gyártották, de alkalmas a központi ütköző-vonókészülék befogadására is.

A gép áramellátásában a fűtési és segédüzemi generátor egy egységet képez, állórészben külön fűtési és külön segédüzemi tekercseléssel, de közös forgórészrel. A fűtési feszültség 1500 V 50 Hz. A segédüzemi gépeket villamos motorok hajtják. A mozdonyt és a vontatott vonatot egy VV 450/150 típusú légsűrítő látja el levegővel. Az önműködő és nem önműködő légnyomásos féken kívül kézfékekkel is ellátták a mozdonyokat.

A távvezérlési rendszer lehetővé teszi két mozdonynak egy vezetőállásról való vezetését, illetve vezetőállásos kocsiról való vezetését. A mozdonyokat különféle ellenőrző



28. ábra. Az M 41 sorozatú mozdony vezetőfülkéje

1 menetszabályozó kézikerek; 2 irányváltó; 3 távvezérlési kapcsoló; 4 önműködő fékezőszelep; 5 kiegészítő fékezőszelep; 6 éberségi pedál; 7 homokolópedál; 8 fékoldópedál; 9 időlégtartály; 10 kiegyenlítő légtartály; 11 nyomáskapcsoló; 12 síp; 13 szellőzőmotor-kapcsoló; 14 ételmelegítő-kapcsoló; 15 világítási kapcsoló; 16 üzembe helyező kapcsoló; 17 tüzelőanyagszivattyú-kapcsoló; 18 dízelmotor-indítógomb; 19 dízelmotor üresjárás kapcsolója; 20 sebességmérő; 21 készülék-légtartály nyomásmérője; 22 feltöltőnyomás-mérő; 23 kenőolajnyomás-mérő; 24 jelzőlámpák; 25 önműködő vonatbefolyásoló jelzőképismétlője; 26 távhőmérő (melegvízkör); 24 távhőmérő (hidegvízkör); 28 vonatfűtési feszültségmérő; 29 segédüzemi feszültségmérő; 30 akkumulátorfeszültségmérő; 31 főlégtartály és fővezeték nyomásmérője; 32 fékhengernyomás-mérő; 33 időlégtartály-nyomásmérő; 34 fűtésiáramerősség-mérő; 35 dízelmotor fordulatszám-mérője; 36 kapcsolók



és biztonsági berendezésekkel tették korszerűbbé ( sebességkorlátozó, éberségi berendezés, hőntartó, perdülésgátló stb. ) az eddig gyártott típusokkal szemben.

A különböző vonali és állópróbák alapján a MÁV és a gyártó cég szakemberei sok tapasztalatra tettek szert, amit a széria mozdonyok gyártásánál figyelembe vettek.

A próbák során az erőátviteli berendezések hibátlanul működtek. A mozdonyok futása maximális sebességnél is nyugodt, menet közbeni ívbeállása szintén kifogástalan. A fűtési és segédüzemi generátoron kisebb változtatásokat kellett eszközölni, amit a Ganz Villamosági Művek végzett el. Szükségessé vált a mozdonyvezető előtti kapcsolópult átalakítása. A lábbal működtetett berendezésekhez nehéz volt hozzáférni, és a kapcsolók elrendezésén is változtatni kellett.

Ezen módosítások után megkezdődött a sorozatgyártás. Természetesen az egységesítés érdekében a már leszállított mozdonyokat is átalakították.

A MÁV ebből a típusból 1973 és 1982 között 107 darabot vásárolt. Ezek a mozdonyok az M41,2101-2207 pályaszámokat kapták. 1979-1982 között a GySEV is vásárolt 7 db ilyen mozdonyt, és az M41,001-007 pályaszámokkal állította őket forgalomba. Ezeket azonban a GySEV vonalak villamosításakor a MÁV kapta meg V43-as mozdonyokért cserében. Ezt a hét mozdonyt 1987-ben M41,2208-2214 pályaszámokon vette állagába a MÁV. 1990-ben egy mozdonyt (M41,2159) baleset miatt

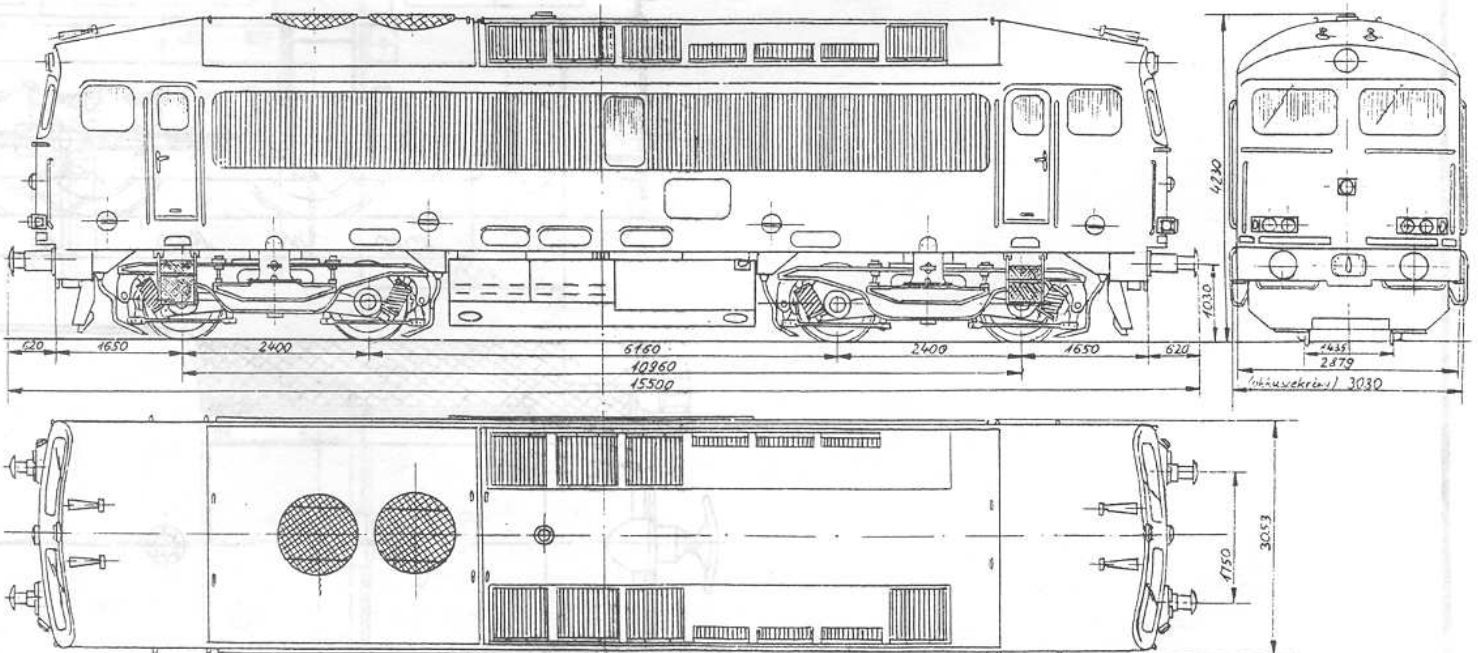
selejtezték. A megmaradt mozdonyokat nagy számuk és kis tengelynyomásuk miatt az ország szinte minden vonalán megtalálhatjuk.

**Főbb műszaki adatok :**

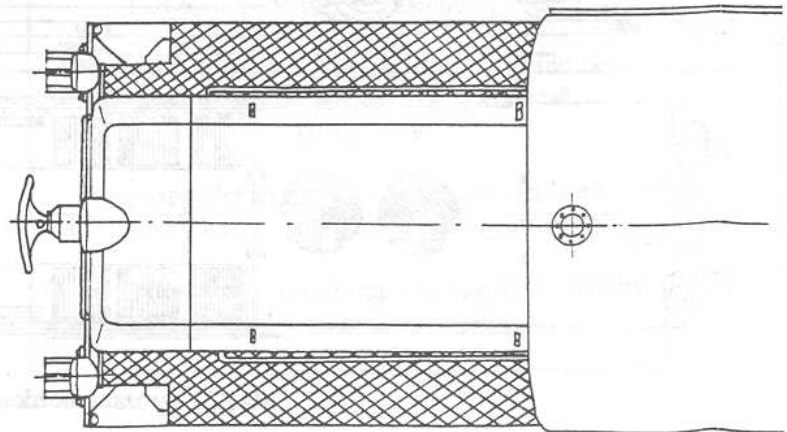
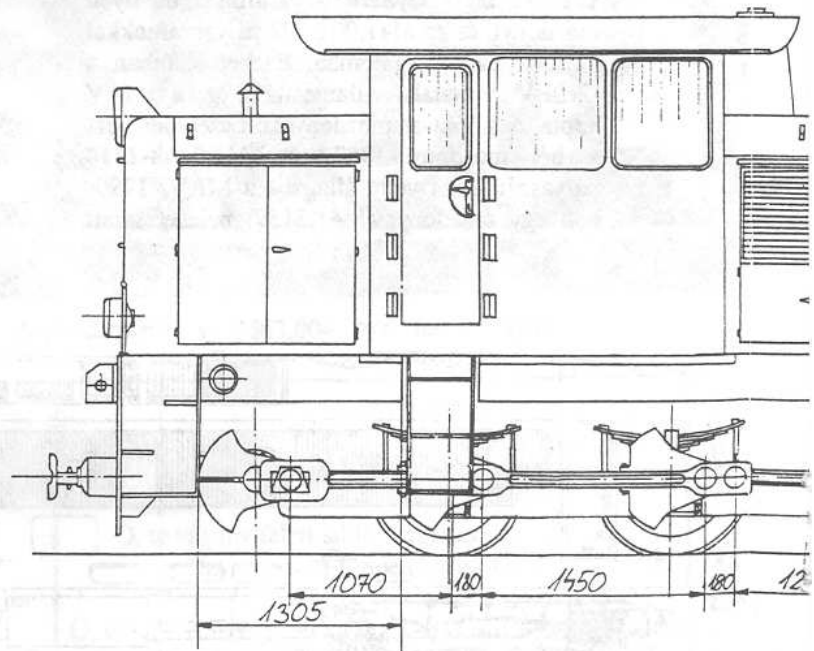
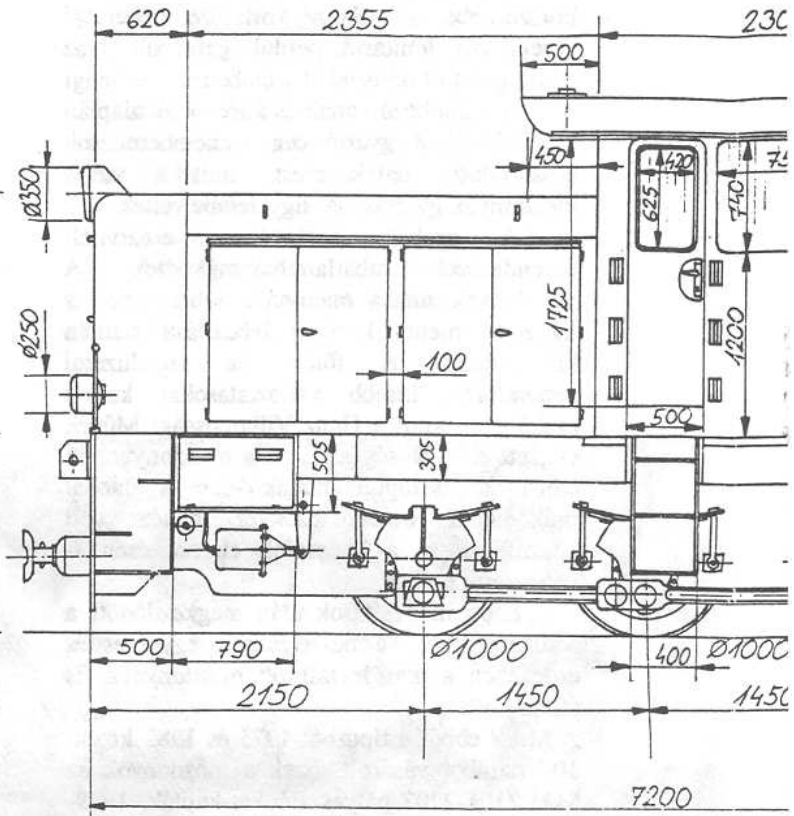
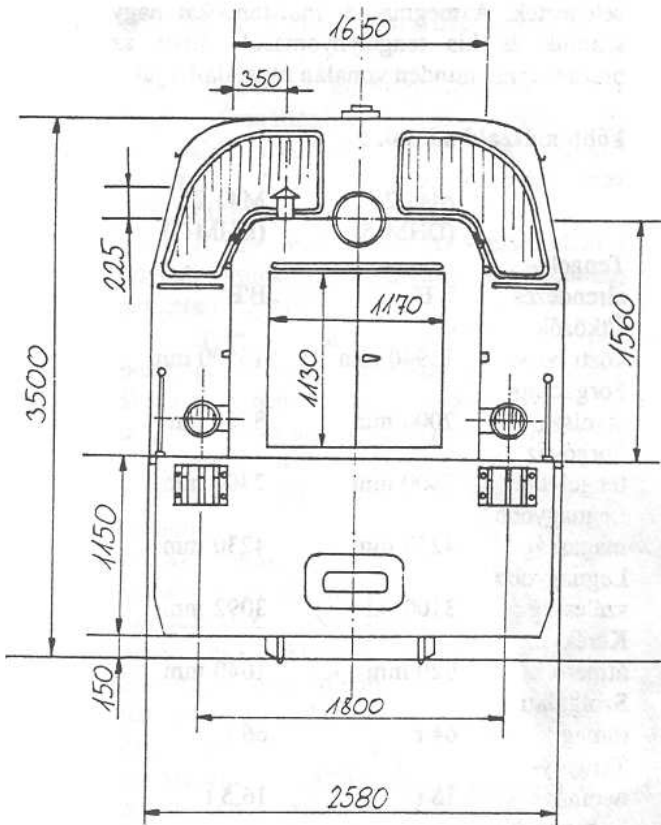
	M41,20 (DHM-5)	M41,21 (DHM-7)
Tengely-elrendezés :	B'B'	B'B'
Ütközők közti hossz :	13940 mm	15500 mm
Forgócsap-távolság :	7000 mm	8560 mm
Forgóváz tengelytáv :	2400 mm	2400 mm
Legnagyobb magasság :	4257 mm	4230 mm
Legnagyobb szélesség :	3100 mm	3092 mm
Kerék-átmérő :	920 mm	1040 mm
Szolgálati tömeg :	64 t	66 t
Tengelynyomás :	16 t	16,5 t
Legnagyobb sebesség :	70/100 km/h	100 km/h

**Forrás :**

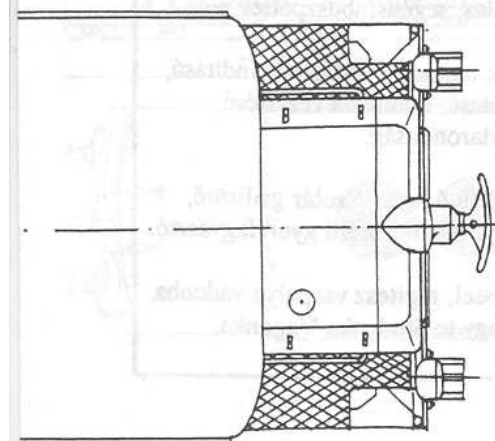
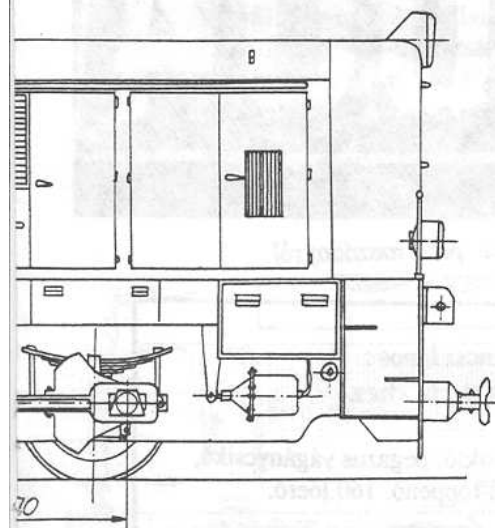
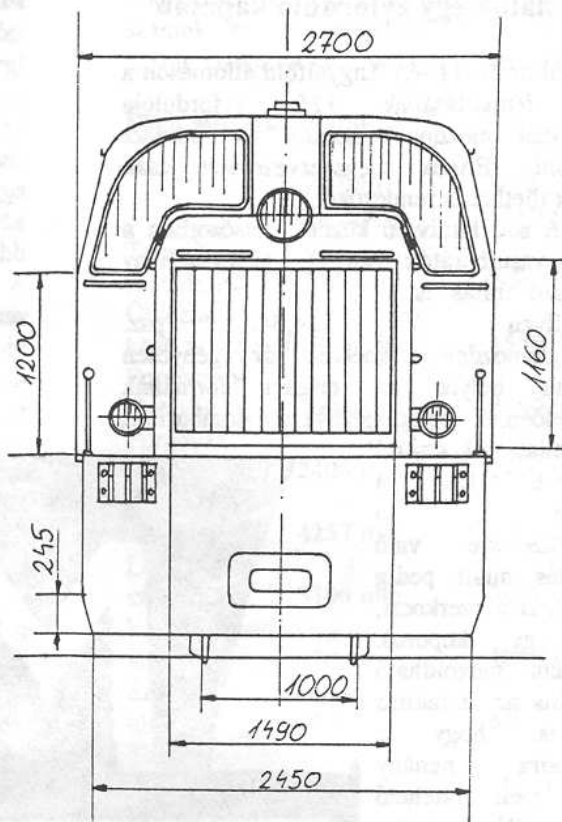
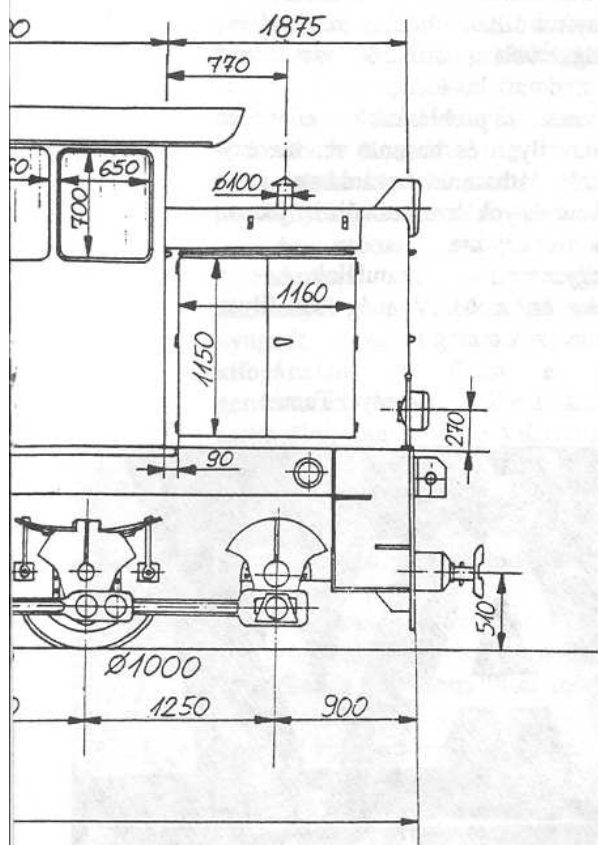
- VASÚT 1969/2, 1973/1, 1973/9 számai
- Lovas-Mezei : Vasúti dízeljármű-vezetők zsebkönyve
- Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága



M41,21 sorozatú mozdony jellegrajza M 1:100



Készült a P1/DH30M sz. rajz és a gépről mért adatok alapján.



## Gondolatok egy évforduló kapcsán

1993. július 10-11 -én Angyalföld állomáson a MÁV fennállásának 125. évfordulója alkalmából mozdonybemutatót és -parádét láthattunk. Ennek megszervezéséért csak dicséret illetheti a rendezőket.

A sok látnivaló között - elsősorban a szívbéli vasútbarátok számára - akadt néhány nemtetsző "újítás" is.

Ilyen a 324,540 psz. nosztalgiamozdony, amelyet bár igényesen állítottak helyre az eredeti formának megfelelően, az utólag ráhelyezett domborított fedél miatt 10 cm-rel magasabb lett a gözdóm, a pakuratüzelésre való átalakítás miatt pedig úgy néz ki a szerkocsi, mint egy koporsó. Szerintem megoldható lett volna az átalakítás úgy is, hogy a szerkocsira néhány mázsa szén rátehető legyen az illúzió miatt.

Egy másik különlegesség az M61,004 psz. dízelmozdony, amelyet állítólag az eredeti formájára újítottak fel. Én csak azt tudom mondani, hogy hasonlít az eredetihez, de van különbség is. A színezéssel nincs probléma, de két dolog hiányzik a gépről, ami a történelmi hűséghez hozzá tartozik : a gép elején a szárnyaskerék közepéről a csillag, és a az oldalsó pályaszám tábláról a címer. Mint történelmi emlék, jogilag talán megoldható lett volna ezen jelképek használata. De ha már említettem a pályaszám táblát, akkor vessünk egy pillantást a mozdony elejére is ! Nem kell sasszemnek lenni ahhoz, hogy észrevegyünk még valamit. A pályaszám táblán tisztán olvasható egy másik szám, azt festették át, ahelyett, hogy új tábla készült volna. Erre csak azért hívom fel a figyelmet, mert az a másik szám : M63,004. Ez is történelem, egy olyan mozdony, amelynek esetleg ezek voltak az utolsó fennmaradt tárgyi emlékei.

Az esemény alkalmával több kiadvány is megjelent. Ezek technikai kivitele jó, de sajnos sok bennük az olyan hiba, amellyel az adathűségre törekvő gyűjtőket becsapják. Egyik-másik kiadványon látszik a sietség,

kapkodás. Ezek azért olyan súlyos hibák, mert írójuk előtt nyitva álltak a hiteles adatforrások, így lustaság volt részükről azt nem igénybevenni.

Mindezen problémák ellenében remélem, hogy ilyen és hasonló rendezvényt egyre többször láthatunk hazánkban, és a következő kiadványok szerkesztői is jobban odafigyelnek munkájukra.

Mégegyeszer gratulálok a szervezőknek, és a MÁV még sok ilyen évfordulót ünnepeljen meg !

Letenyei Tamás



M61,004 pályaszám tábla az M63,004 psz. mozdonyról

Vámosi János :  
Óda a Bz -hez

Ó, te vágány felett sikló, pegazus vágánycsikó,  
Egy retesszel röppenő, 160 lóerő.

Ó, te légszennyező, füstpöfögő, utasokat meghökkentő,  
Turbóáramvonalas, segítségibuszpótlék.

Ó, te hidromechanikus hajtású, elektromos indítású,  
Hidrosztatikus hűtésű, manuális vezérlésű,  
Csodarondaság.

Ó, te napkollektorral fűtő, nyári szolár grillsütő,  
Vagy jegesmedvét felvidító, téli mirelit gyorsfagyasztó.

Ó, mily piros zümmögéssel, repítesz vaspálya vadonba,  
Nem véletlenül vagy te Studenka Vagonka.

Nagy Tibor :

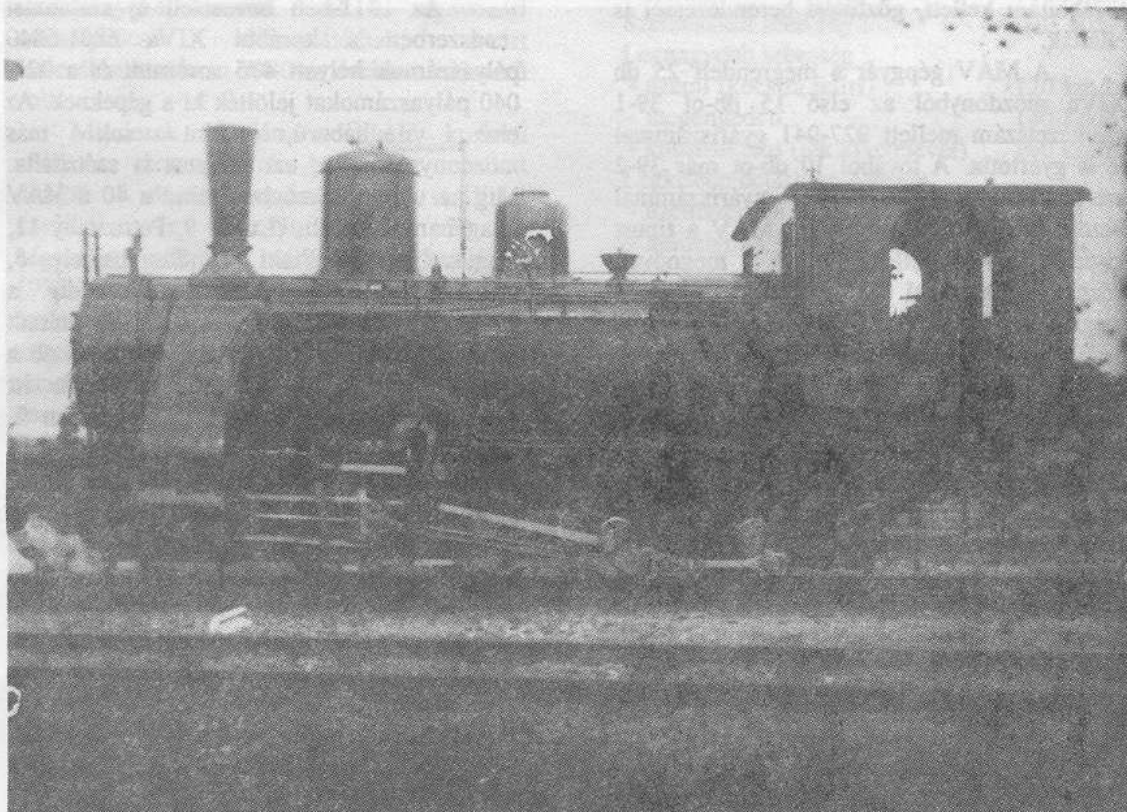
### A MÁV 475 sorozatú gőzmozdonyai

A múlt század 90-es éveinek közepéig a helyiérdekű vonalakon a személy és teherforgalmat szinte kizárólag a három kapcsolt tengelyű XII osztályú (377 sor.) mozdonyok bonyolították le. Ez a típus a síkvidéki, és a 10-12 ezrelékes dombvidéki pályákon a forgalmi igényeket teljes mértékben kielégítette. A mozdonyok egyszerű szerkezeti felépítése, 3180 kg-os gépezeti vonóereje és 40 km/h sebessége teljes mértékben megfelelt a mellékvonalak akkori igényeinek. Az 1890-es évek második felében azonban több nagy emelkedésű helyiérdekű vasút is épült, mint például a Győr-veeszprémi vonal, vagy a Losoncvidéki HÉV vonala, amelyek legnagyobb emelkedései elérték a 18-25 ezreléket is. Ezeken, és később épült nagy emelkedésű vonalakon a forgalmi viszonyok növekedésével a XII osztályú mozdonyok teljesítőképessége kevésnek bizonyult, és ezért csak a költséges előfogatolás jöhetett szóba. Szükség volt tehát egy, a jól bevált XII osztályú mozdonyok nagyobb teljesítőképességű négycsatlós változatára, amellyel a vegyes és teherforgalom megnövekedett igényei is kielégíthetők.

Ez okból 1896 tavaszán a Magyar kir. Államvasutak igazgatósága a budapesti Állami Gépgyárnál egy négycsatlós, szertartályos, nagy teljesítőképességű mozdonyt rendelt meg, azzal a kikötéssel, hogy a tengelynyomás a 10 tonnát nem haladhatja meg. A MÁV vezetése először 25 db mozdonyt rendelt, melyeknek a XIVa osztálymegjelölést, és 5801-5825 pályaszámokat jelölte ki.

A megépített mozdonyokat a XII osztályú gépek korszerűsített változatának tekinthetjük, hegyi vonalakra átépítve. A XIVa osztályú mozdonyok kéthengerű kompaund gépezetű külsőkeretes négy kapcsolt tengelyű gépek voltak, melyeknek a gépezete a harmadik tengelyt hajtotta. A keret főtartói 25 mm-es vaslemezek, a XII osztályú mozdonyokétól eltérően. A kerékpárok átmérője 950 mm, amivel 36 km/h sebességet engedélyeztek. Ezeknél a mozdonyoknál is, mint a hegyi mozdonyoknál, nem a sebesség, hanem a vonóerő volt a fontos. Az egyes tengelyek terhelése alig haladta meg a 10 tonnát, úgy, hogy az egész mozdony szolgálati tömege mindössze 40,25 tonna lett.

A mozdonyok gőzkazánja a mintának vett XII osztályhoz viszonyítva tekintélyesnek mondható. Rostélyfelülete 1,9 m<sup>2</sup>, ami megközelíti a fővonalai gyorstehervonati mozdonyok rostélyfelületét. A kazán Becker-rendszerű, ehhez csatlakozik a két övlemezről



A MÁV 475,036 psz. mozdonya az 1910-es években (Lányi Ernő archívumából)

álló hosszkazán. A kazán tengelymagassága a sínkorona felett 1900 mm. A kompaund gépezet megkövetelte a 12 bar gőznyomást, melyet a 96,95 m<sup>2</sup> gőztermelő fűtőfelület biztosított. Az adatokat figyelembe véve a kazán teljesítménye csaknem kétszerese a XII osztályú mozdonyokénak. A hosszkazán első övlemezén van a hatalmas gőzdóm, a másodikon a homoktartály. Az ún. amerikai fűstszekrénybe csatlakozik a Prüssmann-rendszerű kémény a békaszájú fűvóval.

A gőzhengerek átmérője 420 ill. 600 mm, lökete 460 mm. Ezekkel a méretekkel és kazánteljesítménnyel 6150 kg gépezeti vonóerőt tudott biztosítani a mozdony, ami szintén közel kétszerese a XII osztályú mozdonyokénak. (Érdekességként megemlítendő, hogy ezt a vonóerőt II rangú mozdonyok közül a később tömegesen beszerzett 375 és 376 sorozat sem tudta túlszárnyalni, csak a mintegy 40 évvel később megjelenő 477 sorozat volt erre képes.) A gőzhengerek gőzelosztását Heusinger vezérmű végezte siktolatlyúk mozgatásával.

A víztartályokat a hosszkazán két oldalán helyezték el, együttes űrtartalmuk 4,3 m<sup>3</sup>. A széntartály a keret hátulján, a mozdonyátor alatt foglalt helyet, 1,5 m<sup>3</sup>-es. Fékberendezésnek csupán a kézifék szolgált, mely a hátsó két tengelyt fékezte, és minthogy a tehervonatok mellett vegyesvonatokat is továbbítani kellett, gőzfűtési berendezéssel is ellátták.

A MÁV gépgyár a megrendelt 25 db XIVa mozdonyból az első 15 db-ot 39-1 szerkezetszám mellett 927-941 gyáriszámmal le is gyártotta. A további 10 db-ot már 39-2 szerkezetszámmal 1018-1027 gyáriszámmal kezdte el szállítani, ugyanis a MÁV a típust kísérleti jelleggel megnövelt gőzhengerátmérővel (435/620 mm) és ezáltal megnövelt gépezeti vonóerővel kívánta beszerezni. Az így legyártott mozdonyok gépezeti vonóereje 6150 kg-ról 6595 kg-ra emelkedett. A gyakorlat azonban azt igazolta, hogy a kazán gőztermelésének a kisebb hengerátmérő jobban megfelel, ezért a megépített 10 db mozdony után visszaálltak az eredeti gőzhengerátmérőre. A kijelölt 5801-5825 pályaszámokat csak az első hat darab kapta meg 5801-5806 számon, ugyanis ezidőben folyamatosan nagy számban beszerzett XII osztályú mozdonyok pályaszámjai elérték az 5500-as számcsoportot, és így több II. rangú mozdonyt át kellett számozni a pályaszámok felszabadítása érdekében. Ezért az 5801-5806 számú gépeket 6801-6806-ra számozták át, míg a későbbi 19 gépet 6807-6825 számon állították forgalomba. 1899-ben egy újabb 10 darabos

megrendelés következett 6826-6835 pályaszámokkal (39-3 szerkezet, 1484-1493 gyáriszám) melyeket 1900-ban a 6836-6840 megrendelés követett. (39-3 szerkezet, 1546-1550 gyáriszám) 1896 július 1. és 1901. március 28. között így összesen 40 darabot szállított le a gyár. Az első nyolc példány a Petrozsény-Lupényi vonalra került, ahol szénvonatok továbbítását végezték. A további 32 db a Győr-Veszprém, Losoncvidéki HÉV, Alvinc-Nagyszében, Versec-Lugosi, Nagytapolcsány-Trencsényi, és a Szombathely-Pinkafői vonalra lett beosztva. 1900-ban a torontáli HÉV államosítása során egy új mozdonytípus jelent meg a MÁV vonalain, mellyel a próbák során oly kedvező eredményeket értek el, hogy a MÁV vezetése elállt a XIVa osztály további beszerzésétől, és az új, nagyobb hatósugarú Va osztályú mozdonyok nagyszámú beszerzését határozta el. 1902-ben az Va osztályú gépek tömeges megjelenése például a jutasi fűtőháznál teljesen kiváltotta a XIVa osztályú mozdonyokat, míg a többi fűtőháznál a szertartályos gépek tehermentesültek, könnyebb szolgálatra osztották be őket, illetve az Va mozdonyokkal párhuzamosan dolgoztak. A mozdonyokon később változtatásokat eszközöltek, mint pl. a sebességmérő felszerelése, a hosszú kémény rövidebbre cserélése, sátor zártabbá tétele, stb.

Az 1911-ben bevezetett új számozási rendszerben a korábbi XIVa 6801-6840 pályaszámok helyett 475 sorozatot és a 001-040 pályaszámokat jelölték ki a gépeknek. Az első világháború, mint sok más mozdonyosorozatot, ezt a típust is szétzilálta. Míg az utolsó békeévben mind a 40 a MÁV állagában szerepelt, (Lugos 9, Petrozsény 11, Nagyszében 1, Piski 1, Szombathely 5, Nagytapolcsány 8, Losonc 5) addig a világháború végén mindössze 16 db maradt MÁV tulajdonban. 18 db a CFR-hez, 5 db a CSD-hez, 1 db az SHS-hez került. Az itt maradt 16 db mozdonyból Esztergomban 2, Halason 3, Zalaegerszegen 11 db állomásozott. A gépek sokáig üzemben kívül, letétben álltak, majd 1933 és 1935 között nagyrészüket selejtezték. Mindössze két darab vészelt át a nagy selejtezések időszakát (a 475,011 és 023) ezek évekig Sopronban állomásoztak, és a brennbergi szénbánya meneteit továbbították. A második világháború után Szombathelyre kerültek, majd 1955-ben Szombathelyen, és 1957-ben Vácott selejtezték őket is. Selejtezésükkel a 475 sorozatot végleg törölték a MÁV állagából.

*A mozdonyok jellegrajza a hátsó borlón látható.*

## Újdonságok

### A legfrissebb újdonság :

A MÁV első M42-es mozdonya, melynek tervezéséről már szóltunk az 1993/1 számban. ⇨

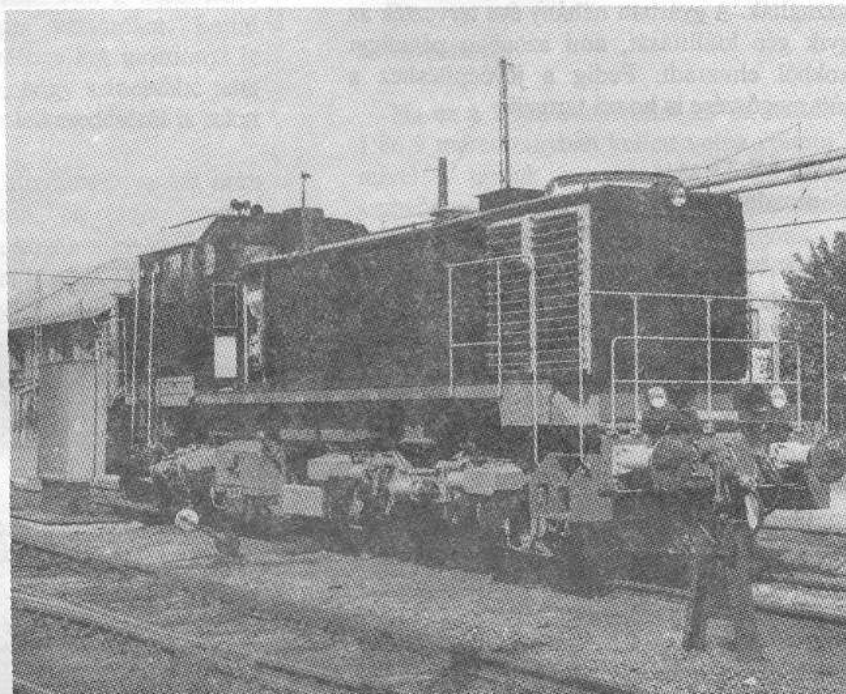
Foto : Nagy Tibor

### Az új motormellékkocsik

Budapest és más vidéki nagyvárosok környékén a napi munkabajárással kapcsolatban kb. 350-450.000 fő szállításáról kell gondoskodni. A

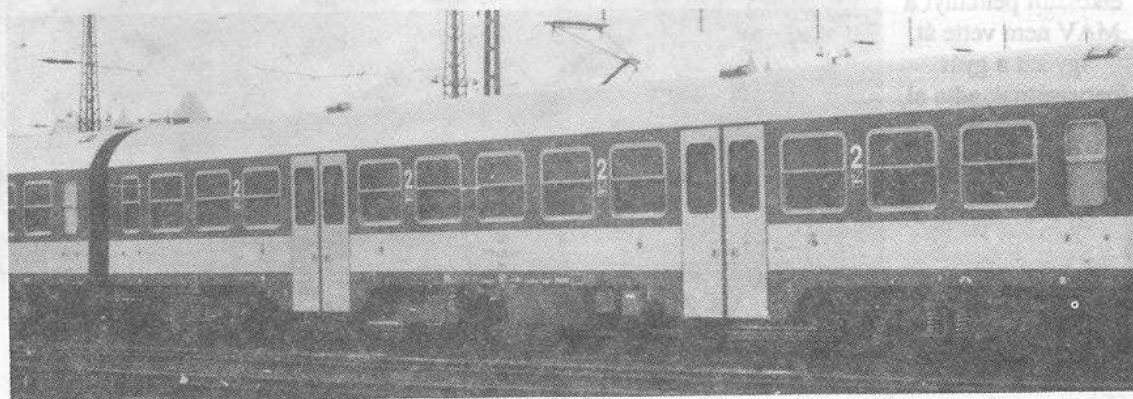
kapcsolódó forgalom lebonyolítására a MÁV hosszabb ideje a V43-as sorozatú villamos mozdonnal vontatott ingavonati szerelvényeket használ. Ezek az ingavonati személykocsik elhasználódtak, ezért lecserélésük már az 1980-as években időszerű volt.

Mindezek alapján a MÁV korszerű villamos motorvonatok beszerzése mellett döntött. A döntés alapján létrejött szállítási szerződésre a Ganz-Hunslet Rt. 20 db négyrészes villamos motorvonatot szállított. 1992. végén vett át a MÁV 30 darab, ezen motorvonatokba is besorolható új személykocsit. A kocsik alkalmasak mozdonyvontatta ingavonati szerelvények összeállítására is, így jelenleg elsősorban a Budapest-Szeged vonalon közlekednek mozdonyos vontatású személyszállító vonatokként.



### Főbb műszaki adatok :

Nyomtáv :	1435 mm
Szerkesztési szelvény :	UIC 505-2
Legnagyobb sebesség :	
- üzemi (kocsira felírt) :	120 km/h
- megengedett :	140 km/h
- konstrukciós (fék kivételével) :	160 km/h
Legkisebb bejárható ívsugár	
- üzemszerűen vonalon :	150 m
- műhelyben, laza csavarkapocccsal :	80 m
Kocsiszekrény hossza :	26400 mm
Kocsiszekrény szélessége :	2824 mm
Kocsitető magassága :	4050 mm
Forgócsaptáv :	19000 mm
Forgóváz tengelytáv :	2600 mm
Kerékátmérő (új) :	920 mm
Szolgálatkész tömeg :	42 t +3%
Ülőhelyek száma :	88+4



## Jobb sorsra várnak

A most bemutatott mozdonyok a diósgyőri vasműben dolgoztak, de ma már egyiket sem használják. A gyárban néhány éve tervezték az egyik gép kiállítását, ami azonban pénzügyi okokból elmaradt. Pedig a jövőépítéshez a múlt megőrzése is hozzá tartozik.

### Az Mk33-as mozdonyok.

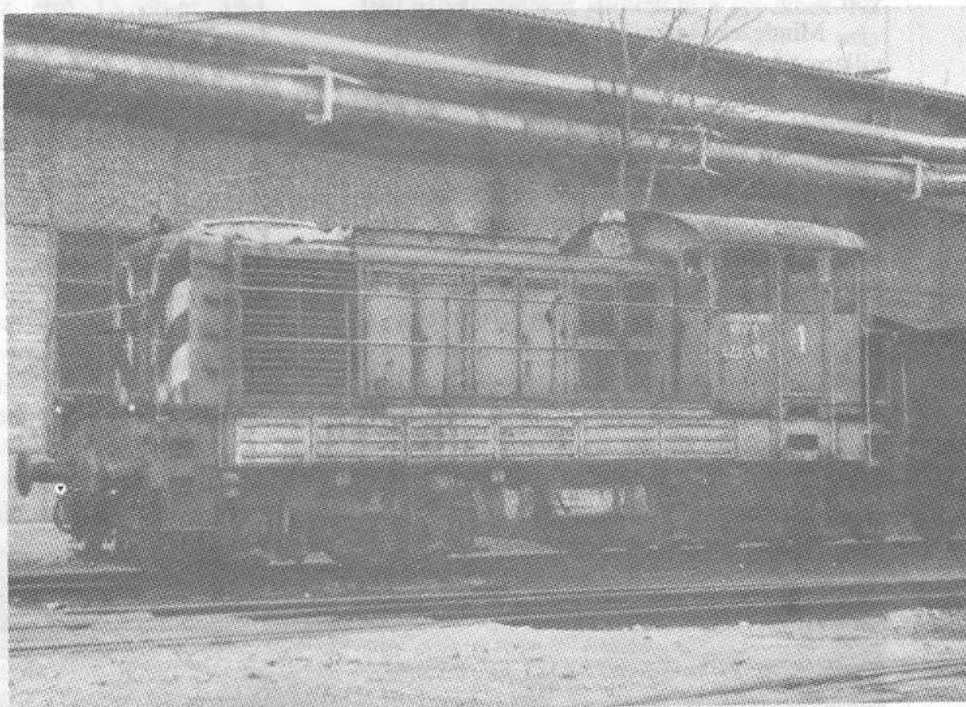
A gyár belső 1000 mm nyomközű iparvágányán dolgoztak.

A román Uzunia 23 August gyártmányai, C jellegű, rudazatos, hidraulikus erőátvitelű gépek. Vasúttörténeti értéküket növeli, hogy jelenleg ezek mellett már csak egy 1000 mm nyomtávú dízelmozdonytípus létezik Magyarországon.



### Az egyetlen DVM-5 típusú mozdony

Ezt a típust a Ganz-MÁVAG a DVM-2-es (MÁV M44) mozdonyok korszerűsített változataként fejlesztette ki, azonban az egyetlen elkészült példányt a MÁV nem vette át, így azt a gyár iparvasútnak adta el, így került Diósgyőrbe.





## Vetélkedő - Megoldások

Vetélkedősorozatunk második számának megfejtése következik. Előtte azonban külön megköszönjük versenyzőinknek a kérdésekre adott rendkívül bőséges válaszokat. Lajtai János versenyzőnk levelében két mozdonyt le is rajzolt, ami amellet, hogy színesebbé tette munkáját, a téma iránti lelkesedéséről is sokat mond.

Az alábbi válaszok áttanulmányozása után ajánljuk, hogy lapozzon, és oldja meg a harmadik - az újságban közölt utolsó - forduló kérdéseit is, függetlenül attól, hogy eddig velünk játszott-e vagy sem. Nem fogja megbánni!

### 1. Vasúttörténet

A MÁV első vonalát az 1863-ban alakult Császári Királyi Szabadalmazott Pest-Losonc-Besztercebányai Vasút és Kőszénbánya Társulat kezdte építeni. Hamarosan csődbe jutott, és csak 1866. októberében mentették fel a csőd alól, ettől kezdve működött tovább Császári Királyi Szab. Magyar Északi Vasút néven.

A Budapest - Hatvan közti szakaszt 1867. április 2-án nyitották meg, a Hatvan - Salgótarján szakaszt 1868. június 30-án.

1868. júniusában az állam megvásárolta a vonalat, ezzel alakult meg a MÁV.

### 2. Járműismeret

Az első dugattyús tolattyús mozdonyt a MÁV Gépgyár építette 1878-ban a Tiszavidéki Vasút számára. A mozdony ott Szolnok típusú volt, a MÁV később a 314-es sorozatba osztotta be.

Tengelyelrendezése Cn2, legnagyobb sebessége 50 km/h, kazánnyomása 9 bar volt.

### 3. Vonalismeret

Fejállomás : Budapest Déli pu., de mivel a magyar vasutakon vártuk a példát, a BHÉV néhány végállomása is ide sorolható.

Átmenőállomás : Boba, Porpác, Tárnok.

### 4. Kisvasút

A Zagyva-Inászóki kisvasút 1871-ben nyílt meg. A vasút nyomtávolsága egyedülállóan 790 mm volt.

### 5. Modellezés

Ha ez a 2 km vasútvonal 23 m, akkor azt 1:86,9 méretarányban kellett volna építeni, de mivel tartjuk magunkat a NEM szabványokhoz, így 1:87 méretarányt használtunk, azaz H0 építési nagyságot.

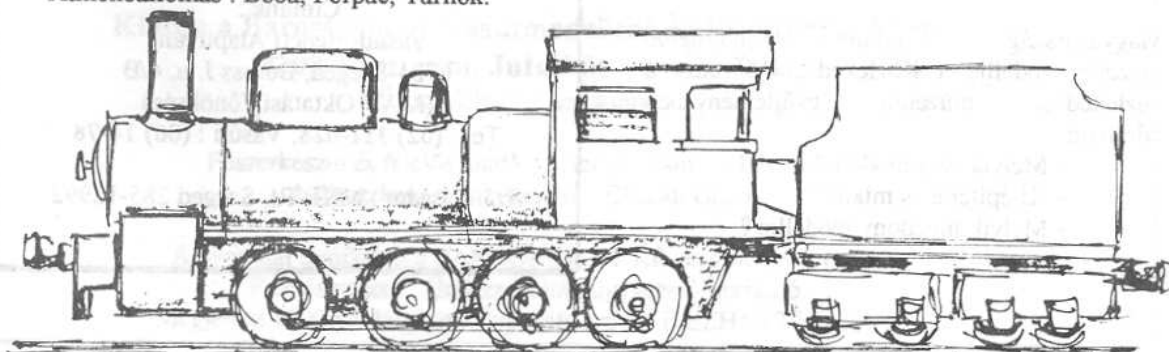
A 600 mm nyomtávú kisvasút H0 építési nagyságú nyomtávja pedig 6,5 mm lesz, szintén a szabványok szerint. (A több versenyző által megadott 6,9 mm, 7 mm nyomtávok ugyan közelebb állnak az 1:87 méretarányhoz, de a kérdésben feltett építési nagyságba nem illeszthetők be.)

Lajtai János versenyző a válaszai mellett egy kérdést is feltett számunkra :

"Az 1993/2 számú lapjukban olvastam a kelet-magyarországi útjokról, de abban nem említették azt a 760 mm-es nyomtávú, D tengelyelrendezésű szerkocsis kis gőzmozdonyt, amelyet én láttam hidegen Diósgyőrben 1986. áprilisában. Mi lett a sorsa ennek az aranyos kis gőzmozdonynak ?" (A rajz a mozdonyról a lap alján látható)

Diósgyőrben a vasgyár belső anyagszállításában a legutóbbi évekig üzemelt egy 1000 mm nyomtávolságú vasúthálózat, valamint a környező (Pereces, Lyukó) szénbányák kiszolgálására egy másik szintén 1000 mm-es. Ezekon valaha nagyon sok gőzmozdony dolgozott, az előző oldalon látható Mk33-as és más dízelmozdonyok előtt. Ottjártunkkor próbáltunk érdeklődni ezek felől is, de csak annyit tudtak mondani, hogy a gőzösöket selejtezték, egyet pedig (495,5001) a Közlekedési Múzeum vitt el.

Ha olvasóink közül esetleg többet tud valaki a diósgyőri gőzösökről, kérjük, írja meg szerkesztőségünknek !



Lajtai János, 1993.

### Vetélkedő 3. forduló

Az 1993 évi vetélkedő utolsó írásbeli feladatai következnek ezen az oldalon. Már csak ezeket kell megoldani, és mindenki, aki legalább egy fordulóban részt vett, meghívást kaphat az idei veszprémi vasútmodell kiállításon rendezendő zárófordulóra.

Most tehát fogjon papírt, tollat, és válaszoljon az őszi kérdéseinkre !

#### 1. Vasúttörténet

"... egy emberi érzékéből kivetkőzött szörnyeteg felrobbantotta a biatorbágyi völgyhidat, melyről a rajta futó gyorsvonat a közel 30 m-es mélységbe zuhant, és ott izzéporrá tört."

- Mikor történt a baleset ?
- Melyik gép zuhant le és kik voltak az ott elhunyt mozdony személyzet tagjai ?

#### 2. Járműismeret

A MÁVAG által a MÁV részére gyártott utolsó gőzmozdony

- melyik mozdony volt ?
- mikor állt forgalomba ?
- jelenleg hol található ?

#### 3. Vonalismeret

Írjon példát a MÁV vonalain az alábbi lejtviszonyokra :

- olyan vonalszakasz, ahol 20 ezrelék vagy nagyobb, a legmeredekebb lejtő,
- olyan vonalszakasz, ahol 1 ezrelék, vagy kisebb a legnagyobb lejtő.

#### 4. Kisvasút

A magyarországi kisvasutakon mi volt az eddig elért *menetrend szerinti* legnagyobb sebesség ?

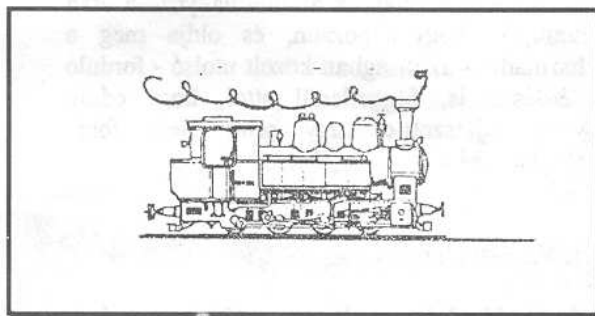
Hol érték el, milyen járművel ?

#### 5. Modellezés

Magyarország talán legrégebb mozdonymodellje a Közlekedési Múzeum a közlekedési múzeum gyűjteményében található.

- Melyik ez a modell ?
- Ki építette és mikor ?
- Melyik mozdony modellje ?

A megfejtéseket  
1993. október 20-ig  
várjuk a  
**Baross Gábor Vasútmodellező  
Klub címére**



### Vasúttörténeti alapítvány Szegeden

A Csongrád megyei cégbíróságon vették nyilvántartásba a Vasúttörténeti Alapítványt, amelynek létrehozói célul tűzték ki a vasút történetének tárgyi eszközeit, emlékeit felkutatni, megőrizni, kiállításokon bemutatni, támogatni a vasút iránt érdeklődő, tehetséges pályakezdő fiatalokat.

Kiemelt feladatuk az 1928-ban létesült kecskeméti gazdasági vasút eszközeinek gondozása, és a Bugacot megjáró hazai és külföldi turisták által jól ismert 490,053 pályaszámú Bugaci Kispöfögő gőzmozdony üzemelésének figyelemmel kísérése.

Szegeden egy állandó vasúttörténeti kiállítás, Kecskemét KK állomáson pedig egy keskeny nyomközű járműveket bemutató skanzen létrehozását tervezik.

A terv megvalósulása érdekében várjuk a vasút iránt érdeklődők, a vasútbarátok támogatását.

Címünk :

Vasúttörténeti Alapítvány  
6724-Szeged, Boross J. u. 4/B  
(MÁV Oktatási Főnökség)

Tel.: (62) 311-028, Vasúti : (06) 14-78

Számlasszám : MKB Rt. Szeged 285-12992

## Programajánlat:

### XL. Nemzetközi Vasútmodell Kiállítás Budapesten a Petőfi Csarnokban

Megtekinthető :  
1993. október 1 - 17 -ig  
naponta 10-18 óráig.

### Országos Vasútmodell kiállítás és verseny

Veszprémben  
a Helyőrségi Művelődési Otthonban  
1993. október 29 - november 14.

Tervezett

### MOZDONYKIÁLLÍTÁS

Veszprémben, a modellkiállítás idején. Pontos időpontról a megnyitón adunk tájékoztatást.

## Hirdetések:

### KLEINBAHN modellvasút

Postán, forintért rendelhető.  
Válaszborítékért ártájékoztató.  
Csonka László  
6724-Szeged, Szatymazi u. 17. I/4.

### ELADÓ !

120 x 220 -as H0-ás terepasztal tartozékokkal; LIMA készlet: belga villanymozdony, 4 db teherkocsi, vágányok, trafó; egyéb tartozékok, valamint PIKO készletek, mozdonyok (pl.: BR 130, E 499,2, BR 118). Érdeklődni lehet : A klubnál, vagy a 88/328-229 -es telefonon.

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

### Kedves Olvasónk !

Először is köszönjük a segítséget mindazoknak, akik a szerkesztőségnek eljuttatott különböző témájú cikkekkel elősegítették az újság színesebbé tételét. Várjuk a hasonló témájú írásokat a jövőben is, mert előbb vagy utóbb mindegyik helyet kaphat. Kérjük azonban, hogy aki teheti - nem kötelező - számítógéppel szerkesztve, mágneslemezen adja át számunkra, így az hamarabb megjelenhet.

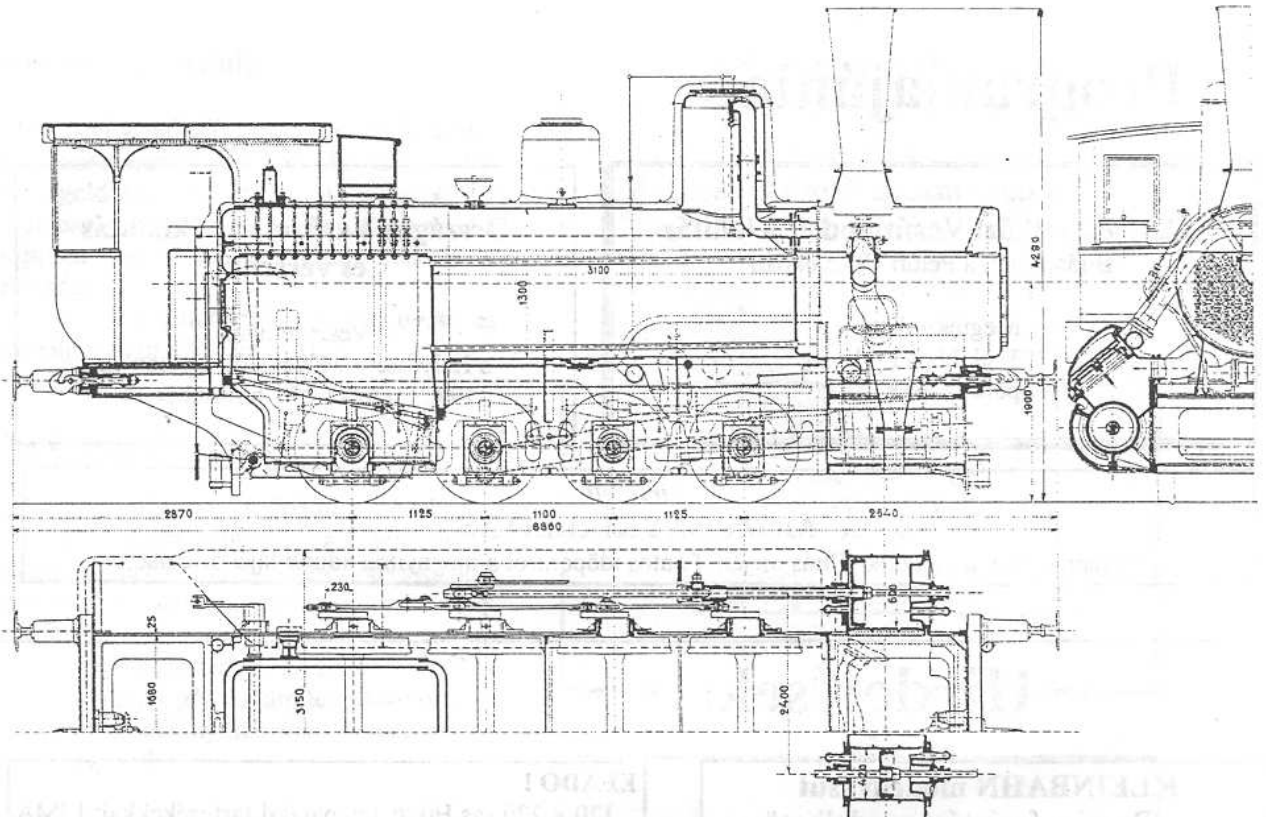
### Hobbym a VASÚT 1. évfolyam 3. szám 1993/3

Kiadja a Baross Gábor Vasútmodellező és Vasútbarát Klub  
8202-Veszprém, Jutasi út 34. Pf. 714.

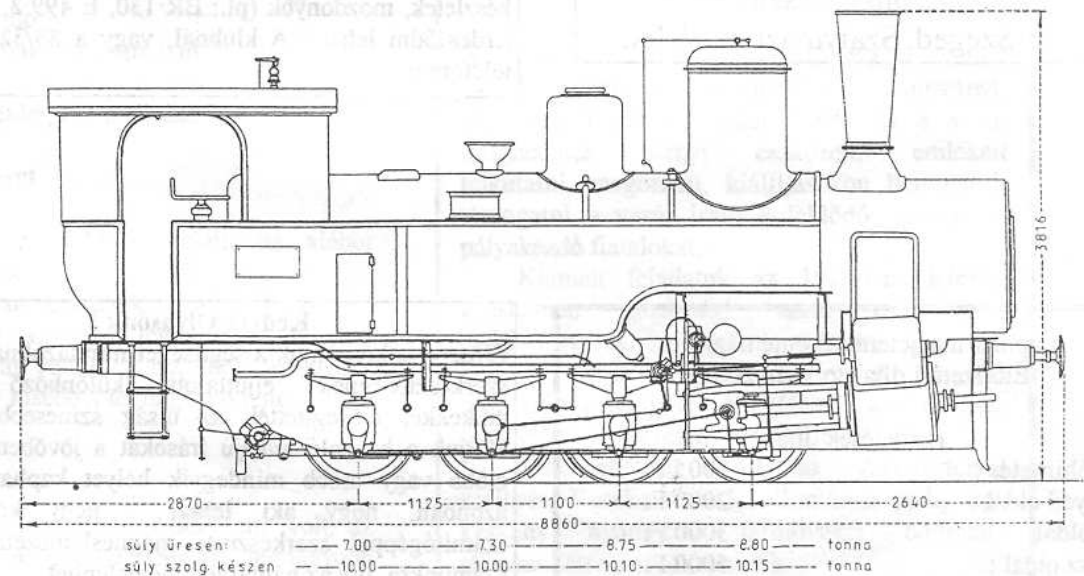
Megrendelhető ezen a címen.

Főszerkesztő és felelős kiadó : Letenyei Tamás klubvezető  
A főszerkesztő munkatársa : Chikán Gábor

A nyomdai munkákat a PANNONPRINT Kft. nyomdája végezte  
Felelős vezető : Godzsa Zoltán ügyvezető igazgató  
Megjelent 1000 példányban. Engedély szám : B/SZH/929/VE/1993



A MÁV XIV osztályú mozdonyának metszete (eredeti kivitel)



A MÁV 475 sorozatú mozdonya a kisebb átalakítások után

**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. (A4-es) méretben, műsorfüzetek.