

MOVÁSÚT

Vasútmodellezők és Vasútbarátok lapja

1993/4



A tartalomból :

45 éves a Széchenyi-hegyi Gyermevasút

A GORILLA újra Magyarországon !

Terepasztalépítés 1.

Kandó Kálmán Vasútmodellező Klub Szegeden

ÁRA: 50 Ft



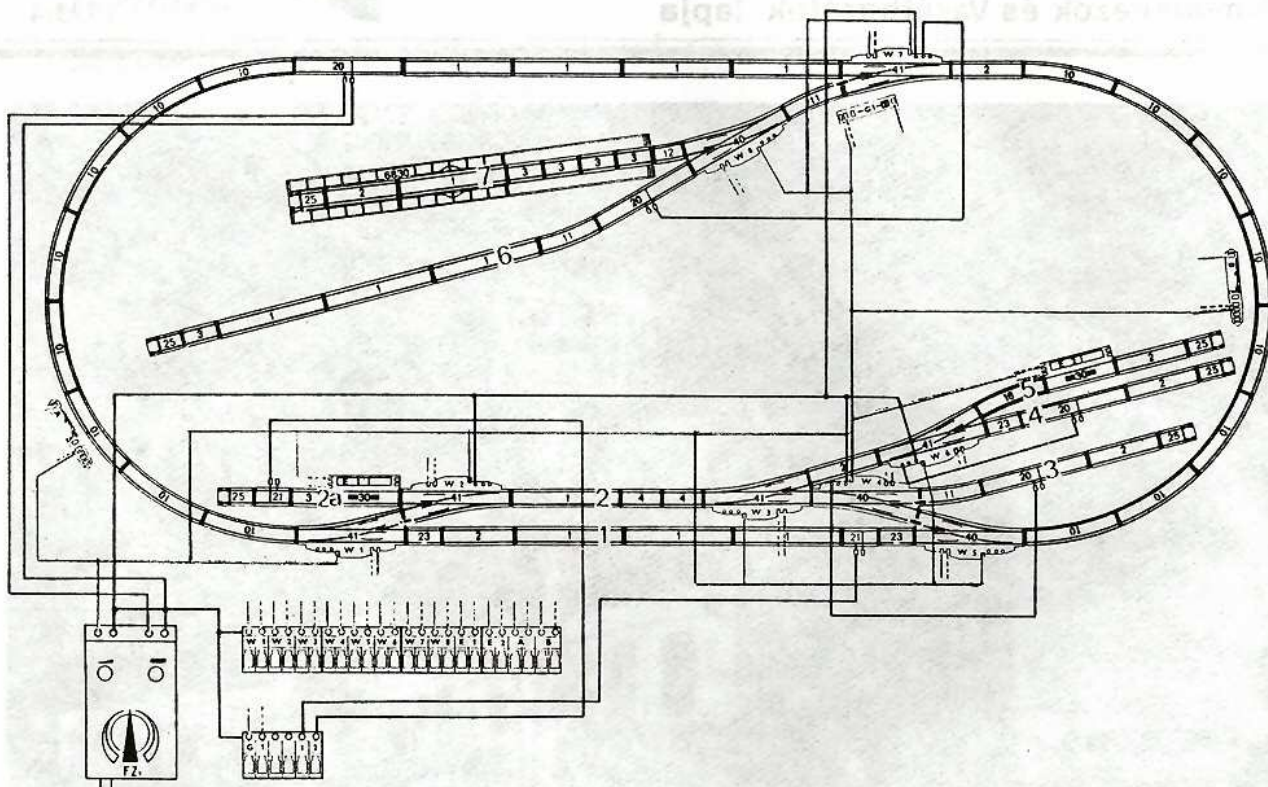
KISVASÚT JÁTÉKBOLT

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

FUGgerth vasutak
H0 méretben

Nyitva : hétfőtől péntekig
10-18 óráig

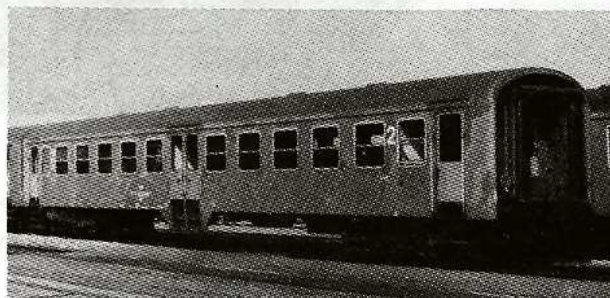
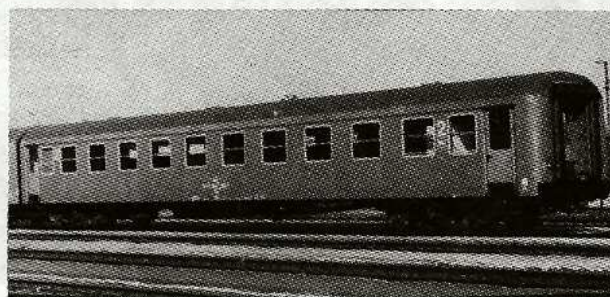
Fleischmann modellek
vétel-eladás-szaktanácsadás
I - O - H0 - TT - N - Z



A **KISVASÚT** Játékboltban kapható modellek közül egy magyar modellező számára természetesen a hazai járművek **FUGgerth** gyártmányú modelljei érdemelnek elsősorban figyelmet.

- Itt van pl. a MÁV egyik dízelmozdonya, az **M41-es**, ami háromféle színezésben is létezik ! A régi és új MÁV festés mellett az egykori GySEV változatban is.
- Persze ha mozdony van, kocsik is kellenek, így bárki vehet egy egész személyvonatot ! A mozdony mellé csak kell néhány **Bhv**, **By**, **Ap** kocsi, régi festésű mozdonyhoz régi, zöld **By** kocsi, GySEV mozdonyhoz GySEV **Bhv** .

Ha valakinek már vannak más modelljei ? Természetesen nem probléma, hiszen ezen járművek kapcsolókészüléke egyszerűen cserélhető !



BEMUTATKOZIK A SZEGEDI KANDÓ KÁLMÁN VASÚTBARÁT ÉS MODELLEZŐ SZAKKÖR

1993. aug. 23-tól szeptember 5-ig makett és vasútmodell kiállítást szerveztünk a szegedi Helyőrségi Klub és a Profi Makett Modell Szalon segítségével. A kiállítás jól sikerült.

E rendezvény alatt felmerült a lehetősége egy vasútmodellező szakkör megalapításának. A szakkör működéséhez a Százszorszép Gyermekház partnerként jelentkezett. Szakkörünket október 2-án meg is alapítottuk. Tagjaink (szám szerint 21 fő) az élet legkülönbözőbb részéről érkeztek, többségében diákok.

Elsősorban H0 és TT méretarányral foglalkozunk. Tagságunk a vasútmodellezés különböző területeire szakosodott: járműépítésre, terepasztalkészítésre, vasúti létesítmények megalkotására. Ezen kívül járműgyűjtéssel, vasúti fotózással és videózással valamint vasúttörténettel foglalkozó tagjaink is vannak.

Fő támogatónk: Profi Makett-Modell Szalon Szeged, Rókusi krt. 64.

Modellezés terén szeretnénk egy modulós klubterepasztalt megépíteni H0 méretarányban. Ez koncepciónk szerint csatlakoztatható lenne a MAVOE terepasztalához. Jelenleg a tervezést végezzük. Nyílt titok, hogy a terepasztal témája "szögedies" lesz.

Természetesen nem csak modellezéssel foglalkozunk. A szakkör vasútbarát jellegét különböző vasúti létesítmények megismerésére szervezett utakkal reprezentáljuk. Eddig a szegedi Vontatási Főnökség vontatási telepén jártunk, novemberben a KÖFE-rendszer szegedi központját és a kiskundorozsmai RO-LA terminált tekintjük meg. Tanulmányútjainkat videón rögzítjük, tapasztalatainkat a szaksajtóban szeretnénk publikálni.

Szakkörünk nyitott, s ezért kapcsolatot keresünk bármilyen hazai és külföldi klubokkal. A cserekapcsolatokkal egymás munkájának jobb megismerését, kiállítások rangosabbá tételét, vasúttörténeti információk, fotók és videofelvételek szabad áramlását szeretnénk elérni, a minőségi modellezés a népszerűsítés érdekében.

Kovács György Attila egyetemi hallgató, szakkörtag

A klub címe:

Százszorszép Gyermekház
Kandó Kálmán Vasútbarát és Modellező Szakkör
6721 - Szöged, Kálvin tér 6.

100 éves a Szentes - Hódmezővásárhely vasútvonal

Ez alkalomból Október 24-én nosztalgiautazást szerveztek az ünnepelt vonalon, kiegészítve pár érdekességgel. Mi ugyan nem kaptunk erre meghívót, de úgymond odasettenkedtem:

Először Szentesen nyílt festménykiállítás különféle vasúti témájú alkotásokból. Ugyanitt - szintén újdonságként - pálya- és állomás-épületterveket mutattak be a szentesi vasútvonalról: milyenek tervezték kezdetben, milyenek épült meg, hogyan változott napjainkig. Utána a MABÉOSZ vasúti szakcsoportjának kiállítását tekinthettük meg.

Emléktábla avatás Szentesen, majd ABmottal indultunk Hódmezővásárhely felé. Megálltunk minden állomáson: ünnepi beszédet mondott a polgármester, állomásfőnök, és emléktáblát avattak. Akadt azonban pár perces műsor a helyi kisiskolásoktól, óvodásoktól Mártély állomáson. Megszűnt megállóhelyek helyén volt vonatfotózás és betyártamadásnak titulált lovasbemutató.

Végül Hódmezővásárhelyen a szegediek láttak vendégül bennünket a vasútmodell kiállításukon.

Gratulálok a szervezőknek, a kis kiegészítő rendezvényekhez különösen, és hasonló sikeres napokat kívánok minden más születésnap megünnepléséhez!

Chikán Gábor



PROFI MAKETT SZALON

6724 SZEGED, Rókusi körút. 64

LÁTOGASSON EL HOZZÁNK

HA

MAKETTEZŐ VAGY MODELLEZŐ
VAGY HA MÉG NEM!

NÁLUNK MEGTALÁLHATÓ MINDEN
AMIRE ÖNNEK SZÜKSÉGE VAN
ÉS

ENGEDJEN A KISÉRTÉSNEK!

Barkó Richárd :

45 éves a MÁV Széchenyi-hegyi Úttörő- és Gyermekvasút

Idén, július 31-én volt a budapesti gyermekvasút megnyitásának 45. évfordulója. E 45 év elég hosszú idő ahhoz, hogy egy pillanatra megálljunk, s visszatekintsünk az eddig eltelt évek eseményeire.

1947-ben határozták el, hogy Budapesten, illetve közvetlen környékén úttörővasutat építsenek. A tervek között több helyszín is szerepelt: Margit-sziget, Népliget, Gödöllő, de végül a Budai-hegységre esett a választás. A 11,2 km hosszú, Széchenyi-hegy állomástól Hűvösvölgyig terjedő vonalat az 1848-as események századik évfordulójára 1948-ban szeretnék volna átadni, azonban az építési munkákat csak 1948 április 11-én kezdték meg. Az építkezésben a szakembereken kívül nagy számú társadalmi munkás is részt vett.

Már kezdetben nyilvánvaló volt, hogy a kívánt határidőre a vasút nem készülhet el. Éppen ezért úgy döntöttek, hogy az úttörővasutat három szakaszban építik meg. Az első, 3,1 km-es szakasz 1948 július 31-ére készült el. A forgalom egy mozdonyal, két motorkocsival, három motormellékkocsival és kettő darab kéttengelyes nyitott kilátókocsival indult meg. A 802 pályaszámú négytengelyes, forgóvázás motorkocsit direkt az úttörővasútra fejlesztették ki. Ebből a típusból csak ez az egy kocsi készült. A motorkocsit egy darab 80 kW

teljesítményű Láng-Mercedes dízelmotorral szerelték fel. A motorkocsi a "Kis Piri" becenevet kapta. Tartozott hozzá kettő, vele azonos szerkezeti felépítésű pótkocsi is. Ezek a kocsik az 501, 502 pályaszámot viselték.

A másik motorkocsit a Lillafüredi Állami Erdei Vasúttól (LÁEV) hozták. E motorkocsi, melyet a Ganz gyár 1929-ben készített a LÁEV részére ekkor a Camot 2 pályaszámot viselte. A kis tengelynyomás érdekében ez a jármű is négytengelyes, forgóvázás kivitelben készült. A kocsi egyik forgóvázának mindkét tengelyét hajtotta a VI JaR 135/185 típusú dízelmotor (Eredetileg a kocsi benzinmotoros volt, a dízelmotort közvetlen az úttörővasútra való szállítása előtt szerelték fel rá). A motorkocsival együtt egy hozzá tartozó motormellékkocsi is érkezett a vasútra Lillafüredről.

A D281 dízelmozdony 1906-ban az Alföldi Első Gazdasági vasúton (AEGV) kezdte szolgálatát. A mozdonyt két társával együtt a Weitzer gyárban készítették, a gép sajnos a második világháborúban leégett, de 1948-ban újjáépítették. Ekkor szerelték fel 71 kW teljesítményű Láng-Mercedes motorral. Ez a motor hajtotta az 50 kW teljesítményű Siemens négypólusú dinamót, mely 550 V egyenáramot szolgáltatott a két marokcapágyas felfüggesztésű 45 kW teljesítményű ugyancsak négypólusú vontatómotoroknak. Ezek a motorok a két szélső tengelyt hajtották. A felújításkor a mozdony új szekrényt is kapott, és ekkor szerelték fel légfékberendezéssel. A felújítás után került a mozdony az úttörővasútra.

A kéttengelyes nyitott kilátókocsik az 540, 544 pályaszámot kapták. Ezek selejtezésének ideje ismeretlen.

A vasút második, 3,6 km hosszú, Előre és Ságvári-liget állomások közötti szakaszát 1949 június 25-én adták át a forgalomnak. Ekkor került ide három gőzmozdony: a 490,038, a 490,041 és a 490,049 pályaszámúak. Ezek a mozdonyok az úttörővasúti pályán sajnos nem váltak be, mert a nagy emelkedők miatt a víz szintje a mozdonyhoz képest ferde volt,



A 802-es motorkocsi Előre állomáson

így a kazánok hamar tönkrementek, emiatt ezek a járművek rövid időn belül elkerültek az úttörővasútról.

Ugyancsak ekkor hozták a LÁEV-től az előző motorkocsival azo-nos típusú Camot 1 pályaszámú motor-kocsit és még egy pótkocsit is.

A harmadik, egyben utolsó, 4,6 km-es Ságvári-liget - Hűvösvölgy szakasz 1950 augusztus 19-én készült el. Erre az alkalomra gyártotta a Ganz a 841 és a 842 pályaszámú motorkocsit, valamint a négy darab hozzá tartozó pótkocsit. E járművek a vonalszakasz megnyitásakor ugyan ki voltak állítva, de ekkor még üzemképtelenek voltak. Forgalombaállításuk csak néhány hónappal később, ősszel történt meg.

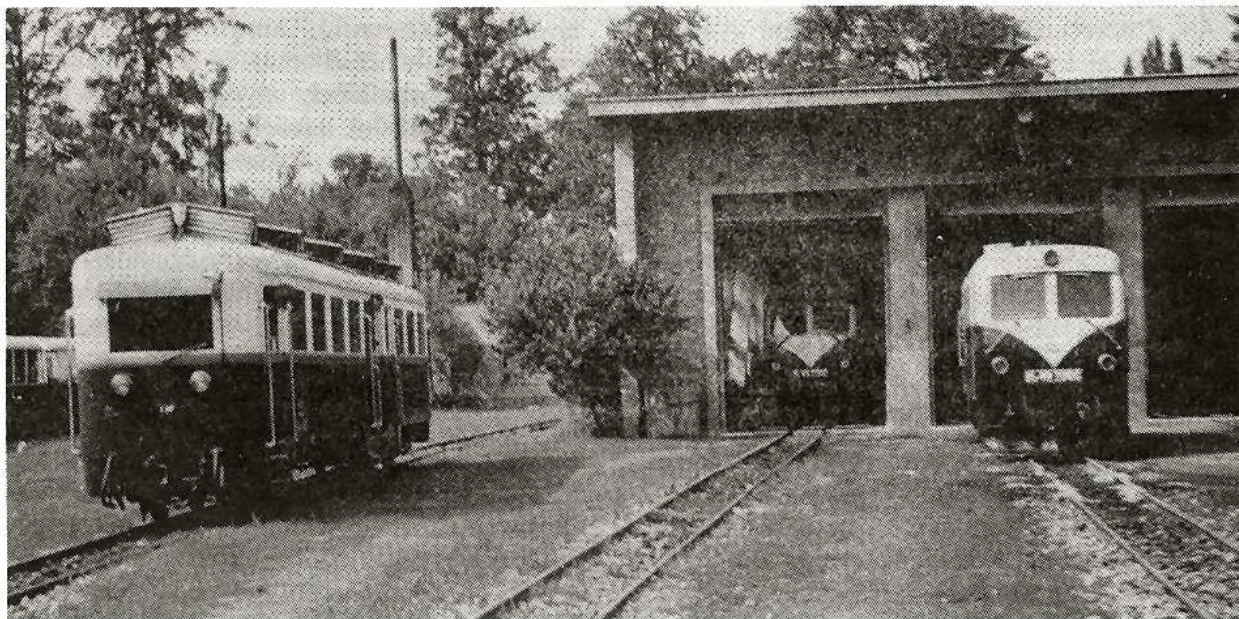
A következő évben június 6-i dátummal a Camot 2 pályaszámú motorkocsi visszakerült a LÁEV-hez. Ugyancsak ebben az évben érkezett az úttörővasútra a 801 pályaszámú, a 841-hez és a 842-höz hasonló középbejárátú motorkocsi.

Valamikor az 50-es évek folyamán a bodrogközi kisvasútról egy Orenstein és Koppel gyártmányú négytengelyes fedett teherkocsi került Hűvösvölgybe. 1960-ban a MÁV

1961 és 1965 között öt Mk 48 sorozatú mozdony közlekedett hosszabb-rövidebb ideig az úttörővasúton : Mk 48 2005, 2015, 2019, 2036, 2038. Ezek a mozdonyok kis vonóerejük miatt nem váltak be, a nagyobb emelkedőkön nehezen tudták indítani a vonatokat, így hamarosan elkerültek más kisvasutakhoz.

1963 június 17-én a Camot 1 pályaszámú motorkocsi is visszakerült Miskolcra, ahol 1980-ban selejtezték. Ugyanebben az évben a győri vagonygyár 8 darab négytengelyes, középbejárátú kilátókocsit gyártott az úttörővasút számára.

1964-ben szállított le a győri vagonygyár négy darab középbejárátú kocsit, melyek csak kis mértékben különböznek az 1950-es GANZ gyártású motormellékkocsiktól. Ugyancsak ebben az évben érkezett 6 darab Mk 49 sorozatú négytengelyes, forgóvázas, kétvezetőállásos mozdony (Mk 49 2002 - 2007 pályaszámúak). A mozdonyokat egy-egy Ganz-Jendrassik 12 Jv 13,5/17 típusú 200 kW teljesítményű négyütemű 12-hengeres V elrendezésű vontatómotorral, és UVA-SRM DS-1 típusú svéd gyártmányú hidraulikus hajtóművel szerelték fel. A mozdony tömege 27 t, engedélyezett legnagyobb sebessége 50 km/h.



A 801-es motorkocsi valamint az Mk49,2002 és 2006 mozdonyok Hűvösvölgy fűtőházban. Fotó : Vinis Gyula

Székesfehérvári Járműjavító Üzeme két darab négytengelyes alacsony oldalfalú nyitott teherkocsit készített az Úttörővasút számára. E kocsik oldalfala kivehető, így pórekocsiként is használhatók.

1961-ben a Debreceni Járműjavító Üzemben nyolc darab négytengelyes rövid kilátókocsit gyártottak, melyek az úttörővasúton teljesítettek szolgálatot.

1968-ban az úttörővasút törölte állománya-ból a 802-es pályaszámú motorkocsit és annak pótkocsijait. A motorkocsi a dunaújvárosi vi-dámparkba került, ahol valószínűleg 1977-ben szétválták.

1971-ben egy éjjeliőr felgyújtotta a hűvösvölgyi fűtőházat, ami nagy károkat okozott a járműállományban is. Az Mk49, 2003 és 2005 pályaszámú mozdonyokat ezért még ez évben selejtezni kellett. A vontatójármű hiány pótlására

hozták az úttörővasútra az Mk49,2001 pályaszámú mozdonyt Sárospatakról.

1973-ban a vasút teljes vontatójárműparkját lecserélték. A 801, 841, 842 pályaszámú motorkocsikat és az Mk 49 sorozatú mozdonyokat selejtezték. Az Mk 49,2006 pályaszámú mozdony jelenleg Széchenyi-hegy állomáson van kiállítva. Érdekesség, hogy a 842-es motorkocsi forgóvázai megmaradtak, és jelenleg vendégvázként használják őket. A leselejtezett járművek helyébe 6 darab Mk 45 sorozatú L 45 H gyári típusjelű négytengelyes, forgóvázás mozdonyt szereztek be (Mk45,2001-2006). A mozdonyokat a román Uzina 23 August gyártotta; MB 836 Bb típusú 331 kW teljesítményű négyütemű 6-hengeres soros elrendezésű motor hajtja meg a TH 1A típusú hidraulikus hajtóművet, mely kardántengellyel hajtja a forgóvázakon lévő kerékpárokat. A hajtóműveket a brassói hidro-mechanikai gyár készítette. A mozdonyok tömege 32 t, megengedett legnagyobb sebessége 40 km/h.

1982-ben a négytengelyes kis kilátókocsikat lesejtezték, csak egy maradt meg belőlük (Bakn 504). Ugyan-ebben az évben érkezett a vasútra 8 darab Bax sorozatú négytengelyes zárt személykocsi, melyeket a MÁV Debreceni Járműjavító Üzem gyártott 1959-ben. Ezek a kocsik a megszüntetett bodrogközi kisvasútról kerültek ide. Az egyik ilyen kocsit később a "Gördülő Tanösvény" alapítvány részére laborkocsivá alakították át.

1989-ben Balatonfenyvesről két kis kéttengelyes, magas oldalfalú teherkocsit, ún. lórét kapott az úttörővasút. Ugyancsak 1989-ben érkezett két kis Ubn csille, melyet a Keleti PFT ágyazatszóró kocsivá alakított.

1991 augusztusában a 2-es pályaszámú LÁEV motorkocsi eredeti állapotára felújítva ismét Húvösvölgybe került. A kocsi az ABmot 2 pályaszámot kapta. Ugyanebben a hónapban érkezett négy hozzá illő pótkocsi : 21, 22 pályaszámú kocsik eredeti állapotukra felújítva; a 11 pályaszámú kocsi, mely eredetileg 1. osztályú volt, a 21, 22-es kocsikkal azonos belső berendezést kapott (fapados), az Ax12 pályaszámú kocsit szalonkocsinak rendezték be, de nem az eredeti belső berendezéssel, a 41 pályaszámú poggyásztéres személykocsi felújítás alatt áll, s csak elkészülte után fog a gyermekvasútra kerülni. Ez a muzeális értékű szerelvény nosztalgia célból került Húvösvölgybe, így csak rendezvények és külön megrendelés esetén közlekedik, bár 1992 nyarán próbálkoztak a menetrendszerű közlekedtetéssel is. A nosztalgia szerelvényért cserébe a LÁEV megkapott négy Bax sorozatú kocsit a gyermekvasúttól.

1993-ban a leállított Szobi GV-ről érkezett két C-50 típusú mozdony (GV 3703 és 3788) és két négytengelyes Uba sorozatú billenős kőszállító kocsi.

Van Húvösvölgyben három kiskocsi, melyek közül egy kézfékkal van ellátva. Van továbbá egy motoros kiskocsi is. Ezen járművek eredete ismeretlen.

A vasúton használt, 23 kg/fm-es "i" síneket építettek be. Később a váltókban lévő sínszalakat kicserélték 34 kg/fm-es "c" sínekre. A 80-as évek végére a sínek - melyek között némelyik csaknem száz éves volt - teljesen elhasználódtak. Így 1989-ben az összes sínszalát (kivéve a fűtőházi vágányokban és a váltókban) 48,5 kg/fm-esre cserélték. A váltók sínszalainak cseréjét csak később (1992-93-ban) kezdték meg. 1993 elején pályahibából több kisiklás is történt. Ezért ismét megkezdtek a pálya felújítását, mely elsősorban az ágyazat hiányosságainak pótlásából áll.

Díjszabásilag két szakaszra osztották az úttörővasutat, így szakaszjeggyel, vagy vonaljeggyel lehetett utazni. A szakaszhatár Ságváriliget állomás lett. Nemrégiben viszont eltörölték a szakaszhatárt a szakaszjegyekkel együtt.

Az összesen 11,7 km (fűtőházzal együtt) hosszú vonalon hét állomás és két megállóhely épült. A két megállóhely egyike (Kis-Hárs-hegy) időközben megszűnt, a másikat pedig (Normafa) néhány száz méterrel arrébb helyezték eredeti helyétől. Az állomások nevei : Széchenyi-hegy, Úttörőváros, Előre, János-hegy, Ságváriliget, Hárs-hegy és Húvösvölgy. A vontatási telep Húvösvölgyben épült fel. Említésre méltó, hogy jelenleg Magyarországon ez a legjobban felszerelt kisvasúti fűtőház. Van egy kis mozdonyszín és néhány kocsi tárolására alkalmas két tárolóvágány Széchenyi-hegy állomáson is, melynek akkor volt jelentősége, amikor még nem épült meg a vasút Húvösvölgyig (1948-1950). A mozdonyszínhez tartozó műhelyeket később lakásnak építették át.

Az állomásokat különböző biztosítóberendezéssel látták el, hogy az itt szolgáltatot teljesítő gyerekek minél jobban megismerjék a vasút világát. Ezek a biztosítóberendezések ugyanis azonosak a nagyvasúton használt típusokkal. Némelyik itt beépített berendezés lassan muzeális értékűvé, vasúttörténelmi ritkasággá válik.

A vonatforgalom lebonyolításához szükséges beszélgetéseket eleinte morse távirógépeken folytatták. Később a vonalat felszerelték üzemi telefonokkal.

Az úttörővasút építésének és üzemeltetésének nagy politikai jelentősége volt az elmúlt rendszerben. Ezt az is igazolja, hogy

még maga Rákosi Mátyás is végigutazott rajta. Az építkezés kiemelkedő példája volt a társadalmi munkának. A különösebb szakértelmet nem igénylő munkákat lelkes fiatalok ezrei végezték. A vasút megnyitásától kezdve a szolgálatot 10-14 éves gyerekek, úttörők látták el felnőtt dolgozók felügyelete mellett. Az úttörővasútra bekerülni akkor még dicsőségnek számított, csak jeles tanulók lehettek úttörővasutasok. Bár egy politikai rendszer egyik támaszának épült a vasút, mégis sok szempontból bebizonyította, hogy ennél többet jelent. Nagy élményt jelentett és jelent ma is az ott dolgozó gyerekeknek és felnőtteknek, valamint az utasoknak is, fővárosunk arculatát eggyel több nevezetesség színesíti, stb.

A gyerekek 15 csoportra vannak felosztva, így minden csoportra 15 naponként jut egy szolgálat. Ha ez hétköznapra esik, a gyerekek hiányoznak az iskolából. Ezért van, hogy csak viszonylag jobb tanulmányi eredményű gyerekeket vesznek fel, hiszen ők általában be tudják hozni iskolai lemaradásukat. A szolgálatért pénzt nem kapnak, de a szolgálat napján ingyenes étkezésben részesülnek. A vasút különféle programokat nyújt a gyerekek számára, és működnek szakkörök is (vasútmodellező, néptánc, fotoszakkör). Nyáron a gyerekek kéthetes táborozáson vesznek részt.

A rendszerváltozás során változások történtek az úttörővasúton is. 1990-ben neve Gyermekvasútra változott. Függetlenné vált minden politikai szervezettől, minden ideológiától. Nem lett belőle cserkészvasút, ahogy azt akkoriban többen megjósolták. Bárhova is tartozhat egy gyerek, ha megfelel a követelményeknek, felveszik a gyermekvasútra. A változások kapcsán a mozdonyokról lekerült a vörös csillag, a Kádár-címert tartalmazó mozdonytábla, az állomásokról is leszedték a vörös csillagot, stb. Néhány állomás neve is megváltozott: Úttörőváros Csillebérc, Előre Virágvölgy, Ságváriliget pedig Szépjuhászné lett.

A vasút helyzete az utóbbi években egyre romlik. Már a 80-as években elkezdődött az utasszám fokozatos csökkenése. Hosszú idők óta hétfői munkanapokon szünetel a forgalom. A vonatok száma is nagyon lecsökkent. Gyerekek sem jelentkeznek már annyian gyermekvasutasnak, mint régen. A vasút üzemeltetése veszteséges. Anyagi okból az elmúlt télen több, mint egy hónapos üzemszünet volt a gyermekvasúton. Mindezek és egyes híresztelések ellenére a gyermekvasutat a MÁV nem szándékozik megszüntetni, remélhetőleg sokak öröme.

Irodalom:

Lovas - Mezei : Dízeljárművezetők zsebkönyve
Műszaki Könyvkiadó Budapest, 1986

Szécsey István : A LÁEV 1929-ben beszerzett
Ganz, illetve Orenstein és Koppel
gyártmányú járművei. - Vasúthistoria
évkönyv 1992

Útmutató az úttörővasutas pajtások részére,
KÖZDOK Budapest, 1973

Szűcs Zoltán - Chikán Gábor kisvasúti
járműlistája

Saját feljegyzések

Köszönetet mond a cikk írója Herczeg Miklósnak
és Vinis Gyulának a rendelkezésre bocsátott
adatokért.

MI A HELYZET FELSŐTÁRKÁNYBAN ?

A közelmúltban megdöbbentő hír látott napvilágot az egyik újságban : A Felsőtárkányi Erdei Vasutat az erdőgazdaság megszünteti. Ennek hallatán utánaérdeklődtem, hogy mi a helyzet arrafelé.

Hamar megnyugtattak, hogy a hír nem igaz. Talán valami újságírói fogás - vagy rosszhallás - lehet a dologban. A hírből mindössze annyi ugyan igaz, hogy bizonyos vonalakon felszedik a síneket, csak éppen a forgalmat nem szüntetik meg.

Aki egy kicsit is ismeri Felsőtárkányt, hamar megérti miről van szó : faanyag szállítására már régóta nem használják, pár éve bezárták a vonal menti dolomitbányát is, így teherszállítás terén munka nélkül maradt. A hajdani nagy kiterjedésű hálózatból mára csak néhány vonal maradt meg, amelyek többsége üzemén kívül, gazzal benöve található meg. Mindössze egy 5 km-es szakaszon van még személyszállítás, nyáron, hétvégén. A nem üzemelő vonalakon a lakosság "lopja" a vasutat, bontja a pályát.

A forgalom újraindítási ezeken nem látszik reálisnak, ezért szándékoznak felszedni, hiszen ha valaki úgyis bont, akkor legalább ne sínekhez méltatlanul kerítés, vagy tetőgerenda legyen belőlük, hanem inkább a **továbbra is üzemben maradó** vonalakon fogják belőle karbantartani a pályát.

Felsőtárkányban tehát továbbra is várják a turistákat, vasútbarátokat a nyári hétvégéken, vagy egy előzetesen megrendelt különvonattal bármikor!

Chikán Gábor

Szűcs Zoltán :

Terepasztalépítés I.

A modellezők családja népes, de alig hihető, hogy lenne még egy olyan tagja, mint a vasútmodellező. Ez pedig nem elfogultság. Gondoljuk meg, a hajómodellezőtől senki sem várja el, hogy vizet fakasszon, az autómodellezőtől sem, hogy utat építsen. -No, persze számosan készítenek un. diorámákat, ahol modelljeiket élethű, arányos környezetben mutatják be. Ezek hátránya azonban, hogy a modellek makettek maradnak, nem mutatják az eredetire jellemző működést.-

Ezt csak a vasútmodellezők érik el. De hogyan? Nos, aki meglátogatta idén a II. veszprémi Országos Vasútmodell Kiállítást, és a XL. Nemzetközi Vasútmodell Kiállítást Budapesten, már tudja a választ: *terepasztalon*.

Az említett kiállításokon számos ötlet kaphattunk, e mellet jól használhatók a különféle modell és tartozékgyárak katalógusai is. Bár ezekkel óvatosan kell bánnunk, ugyanis - mivel külföldi kiadványok - a hazai környezettől idegen motívumokat tartalmaznak. Azonban, ha igazi vasútüzemet akarunk, és nem csak egy többé-kevésbé érdekes játékvasutat, fontos megismernünk a vasút üzemét, és el kell döntenünk néhány fontos kérdést. Döntőbíránk - sajnos - rendszerint a rendelkezésre álló terület, vagyis általában annak hiánya. (Lakásunk mérete korlátozott, a családtagok béketűrése nemkülönben.) Akik eddig elsősorban vasútbarátok voltak, és modelleket most kezdenek gyűjteni, viszonylagosan kedvezőbb helyzetben vannak, mert kisebb méretű modellek (TT, N) számára kisebb terepasztal is elegendő. Azonban minél kisebb a méretarány kénytelenek vagyunk annál elnagyoltabban dolgozni. Az igazán látványos, mutatós asztalok HO méretben készülnek. Itt a legnagyobb a járművek és a különféle kiegészítő elemek kínálata. Nekünk pedig, mivel élethű vasutat kívánunk építeni, különös előny, hogy ebben a méretben hazai gyártásból magyar vasúti járművek modelljei is beszerezhetők. A nagyobb méretarányok, mint például az S és a O manapság nem jellemzőek. Az I vagy a még egyszer akkora II mérethez már kertre, - és vastag pénztárcára van szükség.

De senkit sem akarunk lebeszélni az általa tökéletesnek tartott méretarányról, már csak azért sem, mert éppen a vasúti terepasztalok világában volna a legnagyobb bűn az uniformizálás. E helyett ismerkedjünk meg kissé a modellvasúttal és "példaképével" a nagyvasúttal.

A világ első mozdonymodelljét az első gőzmozdony megépítője, az angol Trevithick készítette 1808-ban. A modell körpályán futott, feladata az igazi mozdony népszerűsítése volt.

1847-ben egy évvel az első hazai gőzüzemű vasút megnyitása után a Nagy testvérek elkészítették az első hazai mozdonymodell. (Megtékinthető a Budapesti Közlekedési Múzeumban.) Mozdonyuknak eredetije nem volt, reklám céllal készítették későbbi megrendelések reményében. Természetesen kisvasutak régebben sem csak műszaki céllal készültek. A vasúttal egyidős a játékvonatok története. A játék alatt nem csak a tologatható, primitív kivitelekert értjük, hanem a komoly műszaki szintet felmutató, valóban tűzzel működő mozdonyokat is. Azonban ez utóbbiak meglehetősen drágák voltak, nagyobb mennyiségben csak az úgynevezett óraműves szerkezetek találtak gazdára. Kis szerencsével szüleink, nagyszüleink limlomjai között előkerülhet egy-egy ilyen mozdony a hozzá tartozó vaslemezről sajtolt oldalú kocikkal. Az első villamos árammal működő vasútmodellt a MARKLIN cég készítette 1897-ben (!). A villanymotorok, elektromos kapcsolók, áramátalakítók fejlődése, méretének csökkenése az 1940-es évek elejére lehetővé tette a nagyvasút járműveit, berendezéseit pontosan utánzó, immár nem játékok, hanem modellek építését. Az addig általában elterjedt O méret helyett a MARKLIN cég 1935-ben forgalomba hozta a mindmáig legnagyobb népszerűségű 16,5 mm nyomtávolságú, akkor OO majd később HO méretjelzésű vasútyját. Az 1950-es évek elején azután megjelent a TT majd 1960 -ban az N , s végül a manapság legkisebb szabványos építési nagyságunk, 1972 -ben a Z.

Sok - sok mindent írhatnánk még a vasútmodellezés fejlődéséről, a különféle modellezéssel kapcsolatos szabványokról, ez azonban már egy másik történet, és meg is haladná jelen cikkünk kereteit.

A nagyvasutak többfélék lehetnek, szabványos vagy keskenynyomközűek, fővasutak, városi vasutak, helyiérdekű vasutak. A fővasutak szabványos, 1435 mm nyomközűek. Országos fővonalakból és mellékvonalakból állnak. Mivel a leggyakrabban ezekkel találkozhatunk, pályánkon is nagyvasúti vonalat mutatunk be. Mielőtt munkához látnánk szükséges néhány dolgot végiggondolnunk. Mindenek előtt ki kell választanunk a pálya alaptémáját. Bár végülis mindegy, hogy hegyi vagy síkvidéki vasutat, kétvágányú fővonalat nagy állomásokkal, avagy akár egy ipartelepét építünk-e, kezdetben maradjunk a legegyszerűbb megoldásnál, építsük egy síkvidéki mellékvonalat. Senki sem gondolja, hogy ezáltal kénytelen lesz igénytelenebb megoldásokkal, egyszerűbb forgalmi lehetőségekkel beérni! Szó sincs róla! Egyszerűen arról van szó, hogy első alkalommal kerüljük a bonyolult műszaki megoldásokat, építési

módokat. Ennek megvan az az előnye, hogy asztalunk gyorsan elkészülhet, hamar gyönyörködhetünk munkánk eredményében. S ráadásul a szerzett tapasztalatokat később, egy nagyobb berendezés építésekor bőven kamatoztathatjuk.

Fentebb említettük, nem kívánunk egy méretre uniformizálni, azonban a rendelkezésre álló hellyel mindenképpen számot kell vetnünk. Mégpedig elsősorban szélességben. Bár a gyárak többsége mind a standard, mind a modellvasúti kivitelben készít kissugarú íveket is, ne ezeket válasszuk. Egyrészt, kevésbé élethűek, másrészt a hosszabb járművek nehezen gördülnek bennük. Az ajánlható legkisebb ívsugarú H0 méretben a 440 mm-es, TT méretben a 330 mm-es, N méretben pedig a 223 mm-es. Inkább törekedjünk a vasút és a környezet helyes arányának kialakítására, mint a vágányok minden áron való bővítésére. Ezt figyelembe véve készült első pályatervünk.

Állomásunk egy dombok alján, a síkságon futó mellékvonalon fekszik. Ez a mellékvonal két fővonalat köt össze. Az egyik végponti állomás pl. a balra eső legyen mondjuk 'M' a jobb oldali 'H'. Állomásunkat nevezzük 'A' -nak. Szolgálati helyünk, -ahogy vasutasnyelven mondják- nem nagy, mindössze három vágányból áll, de kiindul belőle egy iparvágány is. Ez a vágány tetszésünk szerint futhat egy kis üzemhez, hízalldához, fűrésztelephez. Ha tetszik állomásunkat kiegészíthetjük egy kis fűtőházzal is, ahol az ipartelepét kiszolgáló mozdony éjszakázhat. A település központja -ez hazánkban elég gyakori- távolabb fekszik az állomástól. Ezért ne építsünk asztalunkra utcasort üzletekkel, elégedjünk meg néhány kisebb házzal. Az állomás előtt azonban mindenképpen hagyjunk szabad területet, az úgynevezett állomási előteret. A vágány alagútból fut ki az állomásra, és oda is tér vissza. Az alagút a terepkialakítás miatt egy kis többletmunkát jelent, ez azonban majd bőségsen megtérül. Mi pedig elrejtethetünk benne egy tárolóállomást, aminek forgalmazás közben jó hasznát vehetjük majd. A terepkialakításra a mellékelt rajz ad ötleteket. Azonban ne tekintsük ezt az egyetlen jó megoldásnak, mindenki dolgozzon a saját fantáziája szerint! Sose feledjük, a legjobb, legeredetibb ötleteket mindig az igazi megfigyelésével találhatjuk.

A javasolt vonatösszeállítások: helyi személyvonat, 2-3 db Bhv típusú kocsival. Távolsági személyvonat A sorozatú és 2-3 db By sorozatú személykocsival. Kellenek még teherkocsik, mégpedig inkább kéttengelyesek. A modernebb teherkocsikat is nyugodtan járathatjuk, de ügyeljünk rá, hogy a négy hat tengelyes kocsik túlsúlyba ne kerüljenek. Valamennyi vonathoz kitűnően megfelel az M41 sorozatú univerzális dieselmotordony. Azonban az

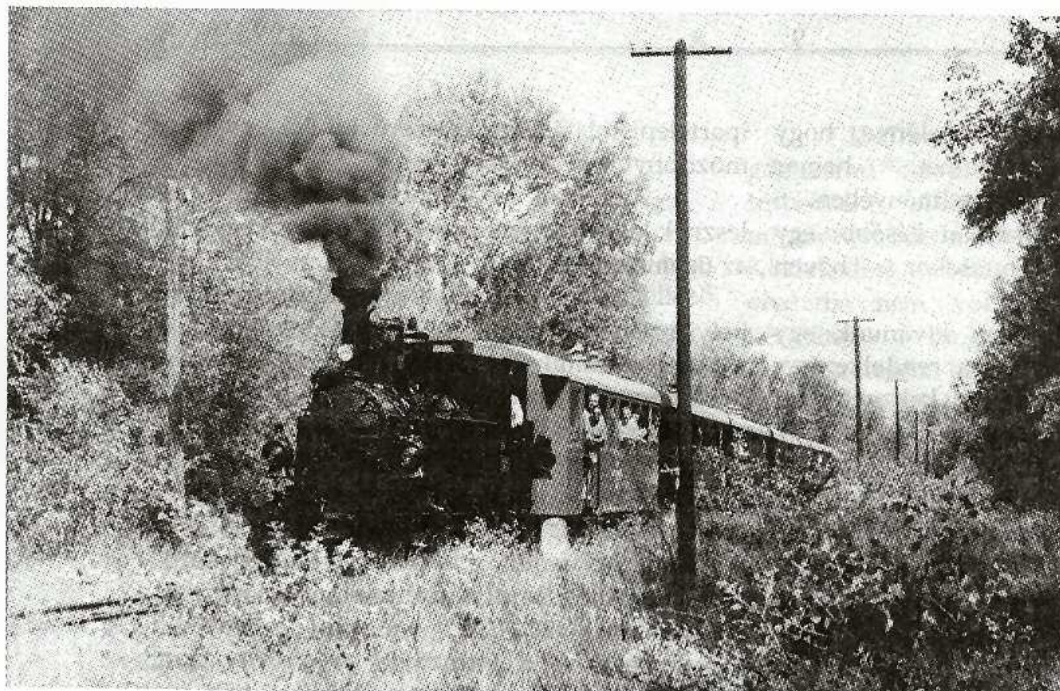
ipartelepi tolatásokra célszerű idővel egy kisebb mozdonyt is beszerezni.

Azt írtuk a forgalmi lehetőségek nem lesznek kisebbek, nos ennek igazolására egy példa az üzemelési lehetőségekre:

Kora reggel van, a munkábajárók részére helyi személyvonatot indítunk 'M' állomásra. Az utasok beszálltak indulhat a vonat. A szerelvényt néhányszor körbefuttatjuk, majd tegyük el az alagútba. Cserébe viszont 'M' állomásról 'H' állomásra tartó távolsági személyvonat érkezik a II vágányra. A vonat kissé hosszabban időzik, mert az I vágányon álló expresszárus kocsit (kéttengelyes fedett tehervagon) is a vonathoz csatolják. Amíg nincs önálló tolatómozdonyunk, a tolatómozgásokat a vonatot továbbító mozdonnyal is végezhetjük. A vonat ezután továbbindul 'H' állomásra. (Néhány kör után visszakerül az alagút belüli rejtett állomásra.) Ezután helyi személyvonat érkezik 'H' állomásról (a tárolóállomás másik vágányáról) állomásunkra. A vonat csak idáig közlekedik. A szerelvényt fogadhatjuk a III. vágányra. A mozdony lejár a vonatról, majd bejár az ipartelepre, és kivontatja a nyersanyagokat beszállító, immár üres kocsikat. Ezeket az I. vágányon összetoljuk az ott álló vagonokkal, majd tehervonatunk indulhat is 'H' állomásra. Csakhogy szintén 'H' állomásra tartó vonatot jelez időközben 'M' állomás, amely egy expresszárus kocsit hoz állomásunkra. A tehervonat indításával tehát várunk kell. 'M' állomásról (az alagúti tárolóból) befut a személyvonat a II. vágányra. Mivel az I. vágányt az indulásra váró tehervonat elfoglalja, a mozdony a vonat elején futó expresszárus kocsit a III. vágányra, a Bh kocsik mellé tolja. A gép ezután visszajár a személyvonatra, és már meneszthetjük is a szerelvényt 'H' állomásra. (Az alagúti tárolóba.) Ha beért máris követheti a tehervonat. Ez néhányszor körbefut a vonalon, majd 'M' felől megérkezik az állomásra... Hogy ez után mi történik, azt helyhiány miatt az olvasó fantáziájára bízunk.

Egyelőre mutatóba ennyit. Látható, mindössze két mozdonnyal és három szerelvényvel már e mellékvonali pályán is milyen változatos üzem bonyolítható le. És még korántsem merítettük ki az összes lehetőséget!

Bevezetőnek és kedvcsinálónak szántuk ezt a részt, reméljük sokan kedvet kaptak, hogy együtt építsünk. A következőkben a műszaki megvalósításról lesz szó, utána pedig a terepkialakítás fortélyairól. Ugyanekkor alakítjuk terepasztalunkat igazi magyar vasúttá. Addig is mindenki járja nyitott szemmel az országot, figyelje és gyűjtse a megörökítésre méltó részleteket, motívumokat!



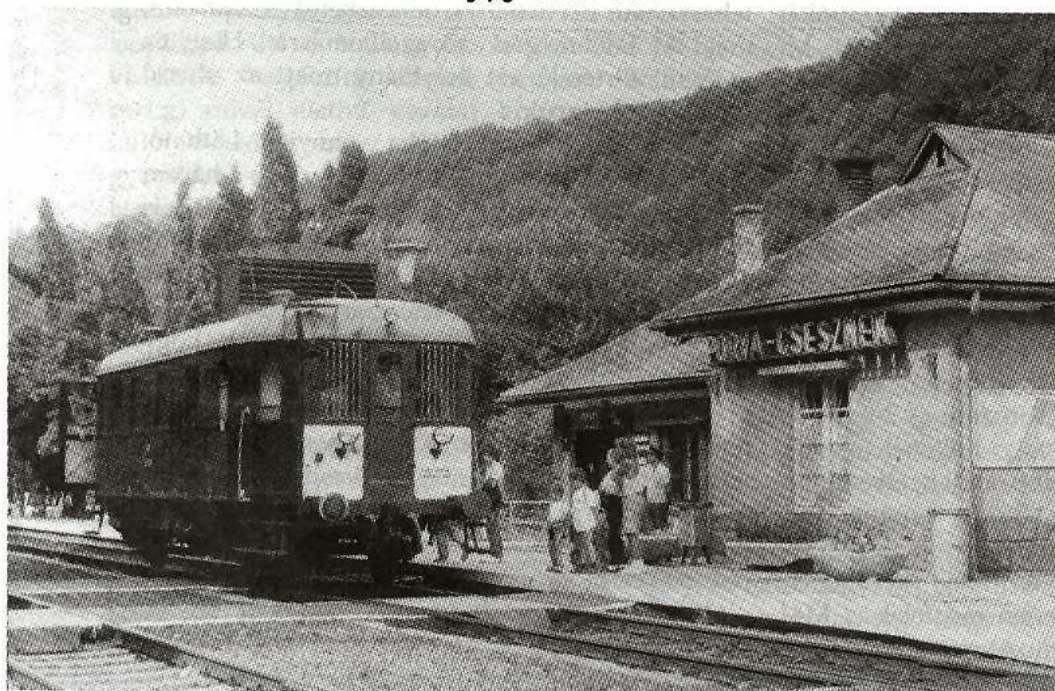
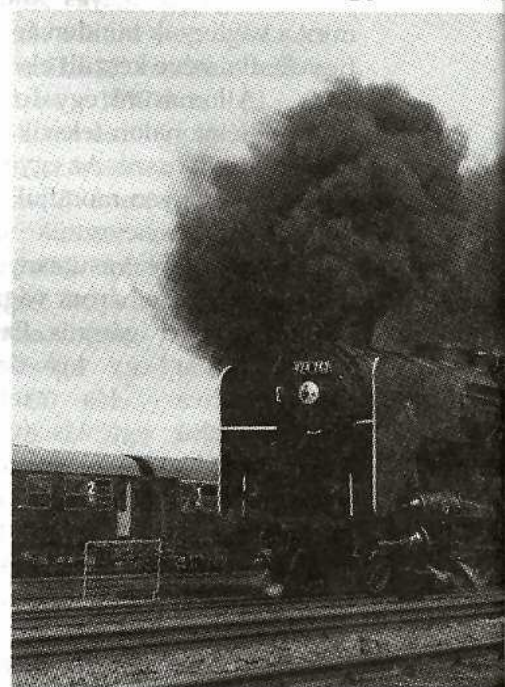
Bugaci Kispöfögés, augusztus 14.

JANUÁR					FEB	
3	10	17	24	31	7	
4	11	18	25		1	8
5	12	19	26		2	9
6	13	20	27		3	10
7	14	21	28		4	11
18	15	22	29		5	12
29	16	23	30		6	13

Angyalföld, j

ÁPRILIS				MÁJUS				JÚNIUS					
4	11	18	25	2	9	16	23	30	6	13	20	27	
5	12	19	26	3	10	17	24	31	7	14	21	28	
6	13	20	27	4	11	18	25		1	8	15	22	29
7	14	21	28	5	12	19	26		2	9	16	23	30
1	8	15	22	29	6	13	20	27		3	10	17	24
2	9	16	23	30	7	14	21	28		4	11	18	25
3	10	17	24		1	8	15	22	29	5	12	19	26

Bakony, július 17.



JÚLIUS				AUGUS		
4	11	18	25	1	8	
5	12	19	26	2	9	
6	13	20	27	3	10	
7	14	21	28	4	11	
1	8	15	22	29	5	12
2	9	16	23	30	6	13
3	10	17	24	31	7	14

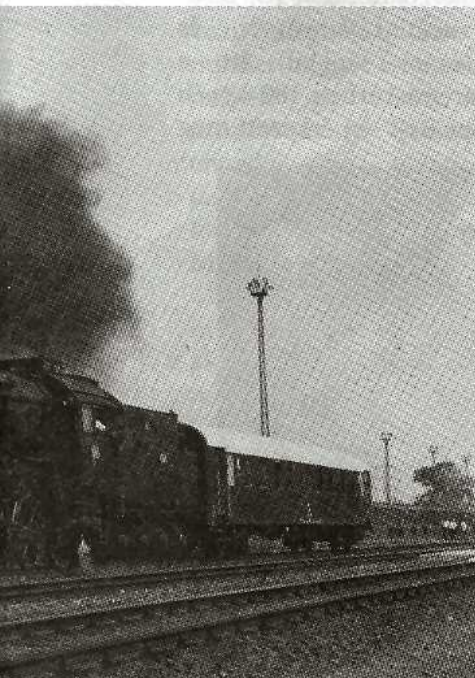
Legalább olyan *Bol*
Hobbym
mint amilyen az 1

FEBRUÁR			MÁRCIUS		
4	21	28	7	14	21 28
5	22	1	8	15	22 29
6	23	2	9	16	23 30
7	24	3	10	17	24 31
8	25	4	11	18	25
9	26	5	12	19	26
0	27	6	13	20	27

július 10-11.



Tapolca, július 18.

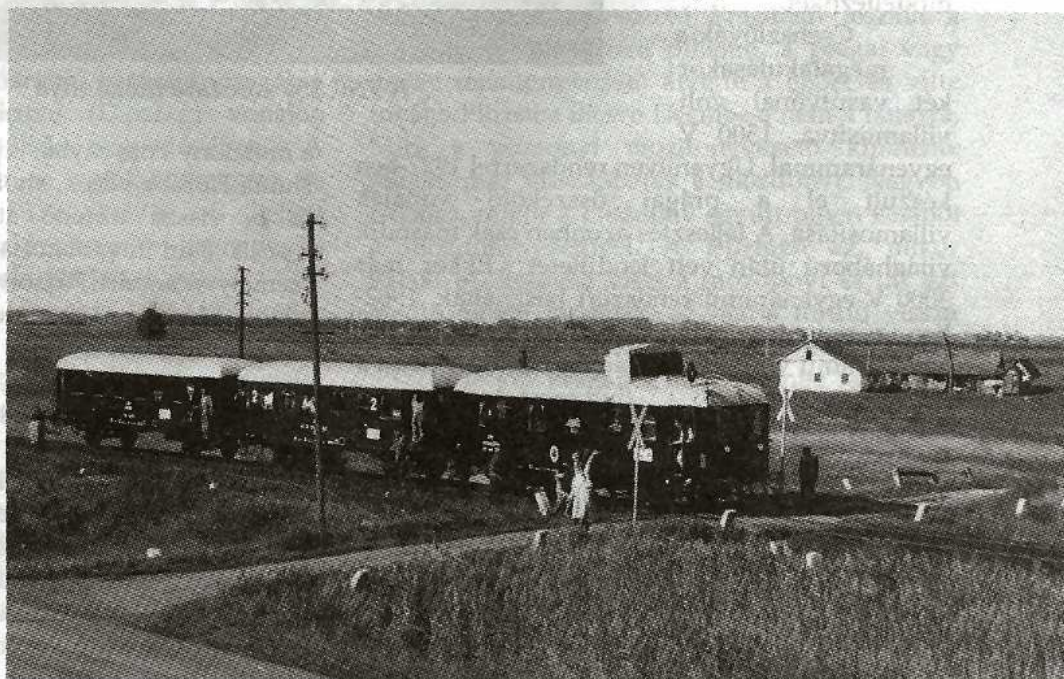


OKTÓBER					NOVEMBER					DECEMBER				
3	10	17	24	31	7	14	21	28	5	12	19	26		
4	11	18	25	1	8	15	22	29	6	13	20	27		
5	12	19	26	2	9	16	23	30	7	14	21	28		
6	13	20	27	3	10	17	24	1	8	15	22	29		
7	14	21	28	4	11	18	25	2	9	16	23	30		
1	8	15	22	29	5	12	19	26	3	10	17	24	31	
2	9	16	23	30	6	13	20	27	4	11	18	25		

Szentes - Hódmezővásárhely, október 24.

AUGUSZTUS			SZEPTEMBER			
5	22	29	5	12	19	26
6	23	30	6	13	20	27
7	24	31	7	14	21	28
8	25	1	8	15	22	29
9	26	2	9	16	23	30
0	27	3	10	17	24	
1	28	4	11	18	25	

...log Új Évet Kíván a
a VASÚT,
1993-as a képeken !



Bagota István (ZSR), Klavora Ottó (MÁV) :

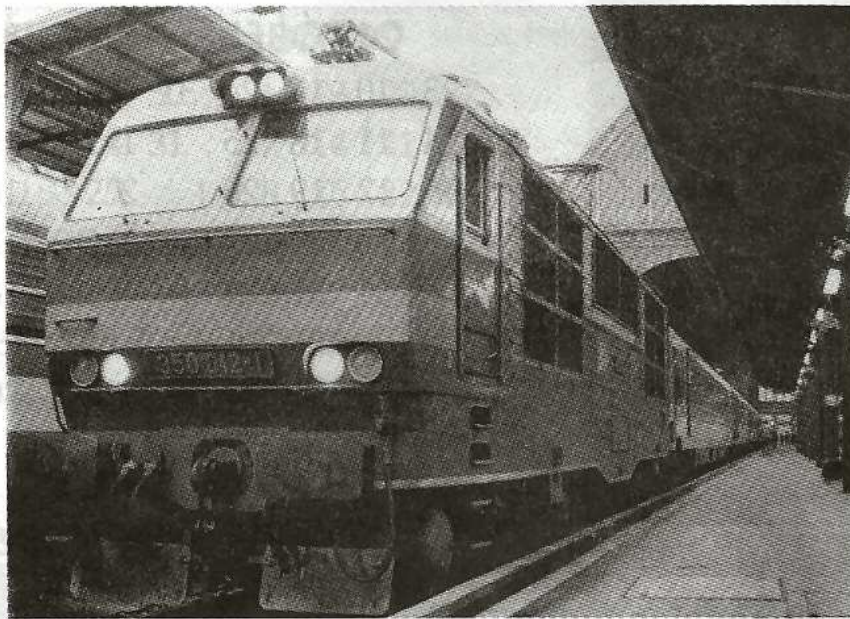
A "Gorilla" újra Magyarországon !

Az 1993 - 94 évi menetrendváltástól a Hungária nemzetközi gyorsvonat Budapest Keleti pu. - Bratislava Hl. St. - Praha Holesovice - Berlin Hbf. - Hamburg - Altona pályaudvarok között EuroCity vonatként közlekedik. A nagy komfortfokozattal közlekedő vonat előírásai közé tartozik a gyors utazási sebesség, mely csak úgy volt elérhető a pályaviszonyok miatt, hogy a határállomási tartózkodási időket lecsökkentik az eddigi 15 percről 5 percre. Ez az idő viszont csak úgy tartható, ha az üzemváltó állomásokon (Stúrovo, Breclav, Decin) a vonat mozdonyát nem cserélik le. Ennek érdekében került be országunkba a ZSR vasút 350 sorozatú, kétáramrendszerre (25 kV 50 Hz és 3 kV egyenáram) készített villamos mozdonya, mely már korábban vendégeskedett nálunk. Ez a mozdony továbbítja a Hungária EuroCity és a Metropolis nemzetközi gyorsvonatot Budapest - Prága között 616 km hosszon. Ennek tiszteletére szeretnénk ezzel a mozdonnal röviden megismertetni a magyar vasútbarátokat és modellezőket.

Csehszlovákia megalakulásakor két vasútvonal volt villamosítva, 1500 V egyenárammal. Ugyanilyen rendszerrel 1927-ben készült el a prágai összekötő vonalak villamosítása. A fejlesztés azonban csak második világháború után vett lendületet. Ekkor már 3000 V egyenáramú rendszert használtak, 1962-ben a prágai vonalakon is áttértek erre. Az egyenáramú vontatás hátrányai miatt azonban a Prága - Pozsony - Budapest vasútvonal villamosítását már 25 kV 50 Hz váltakozóáramú rendszerrel villamosították. Ez a vonal Kolinban ágazik le a Prága - Kassa (korábban egyenárammal villamosított) vonalszakaszról, és a következő állomáson, Kutna Horán változik a felsővezeték feszültsége 3000 V -ról 25 kV -ra. Pozsonyban 1967-ben, Stúrovóban rá egy évre

jelent meg az első villamosmozdony. Azóta folyik a villamos üzem, az első évtizedekben természetesen mozdonycserével Kutna Horán.

A forgalom gyorsítása érdekében a CSD 1969-ben rendelte meg a SKODA PLZEN gyárban a kétáramú villamos mozdonyok kifejlesztését. A prototípusok 1973 -ban készültek el. Az ES 499 0001 -es gép 1973. év telén a SKODA gyár próbapályáján - mely a gyár területén van - 50 km-t futott maximális 30 km/h sebességgel. 1974. április 2-án helyezték üzembe a mozdonyon Prágában az egyesített éberségi és vonatbefolyásoló berendezést, majd másnap a Kolin melletti cerhenicei Vasúti Kutatóintézet (VKI) próbapályáján műtanrendőri hatósági vizsgát tett. Ez egy 13 km hosszú ovális alakú pálya, melyet 3000 V egyen- és 25 kV váltakozóárammal is lehet táplálni, mely a vasúti járművek és berendezések kiszolgálására szolgál. Itt a mozdony mindkét áramrendszerben 180 km/h sebességet ért el. 1974. április 4 -én érkezett meg



A ZSR 350 sorozatú mozdonya

a mozdony Pozsonyba. Április 7-én a mozdonyt Kutna Horába vitték, ahol a 3000 V-ról a 25 kV-ra és vissza történő átmeneteket próbálták. Április 8-án továbbította a mozdony az első személyvonatpárt Pozsony - Stúrovo állomások között. Másnapról kezdett közlekedni Pozsony - Prága között a Slovenska Strela expresszvonattal, pozsonyi mozdonyvezetőkkal. A mozdony mögött mérőkocsi is volt besorozva, melyben a Skoda gyár és a VKI mérnökei végeztek méréseket. 1974. július 7 -én megint Cerhenicébe került a mozdony és csak december 28 -én tért vissza Pozsonyba, és ettől az időponttól lett a mozdony a pozsonyi fűtőházhoz állomásítva. A különböző próbautak 1975. május 16-ig tartottak, aznap a VKI

próbatáráján a gép újabb hatósági vizsgát tett, majd végleg a pozsonyi fűtőház tulajdona lett.

Míg az ES 499 0001 -es mozdony főleg a menetrendszerű forgalomban volt kipróbálva, a másik gép - az ES 499 0002 -es - kizárólag a VKI próbatáráján üzemelt és a CSD csak 1974. december 29-én vette állományába. 1975. januárjában Cerhenicében hatósági vizsgát tett 176 km/h sebességet ért el mindkét feszültségnél. Az ES 499 0002 -es mozdony ezután került Pozsonyba, februárban már 7792 km-t futott. Egy mozdony ára 6.202.000 korona volt.

A két prototípus felváltva közlekedett Pozsony - Prága között a Slovenska Strela expresszvonattal a vonal egyes részein 140 km/h (!) sebességgel. Más prágai vonatra csak akkor kerülhettek, ha a pozsonyi és a prágai vasútigazgatóság előre megegyezett. Azon kívül minden reggel telefonálni kellett Prágába, hogy milyen gép viszi a vonatot, szükséges-e mozdonycsere Kutna-Horán. Prágán kívül engedélyezve volt, hogy a mozdonyok járhassanak még Stúrovoba is, de nem közlekedhettek még Budapestre és Komárom MÁV pályaudvaráig.

A mozdonyokon RUBOS típusú műanyag féktuskók voltak felszerelve, ezek akkoriban voltak kifejlesztve, ezért a mozdonyok gépmenetben csak a VKI mérnökei jelenlétében, vagy csak próbautak alkalmával lezárt pályán közlekedhettek. Más esetekben a mozdonyokat vonatni kellett, vagy legalább egy kocsit utánuk akasztani. Ezen kívül minden mozdonyvezetőnek az első önálló szolgálata előtt az ES gépeken oktatómozdonyvezető jelenlétében kellett gyakorlatot szereznie a RUBOS féktuskókkal.

1975-ben még 18 db mozdony készült, melyek az ES 499 0003 - 0020 pályaszámokat kapták. Az egyenáramú hatósági vizsgák a Prága - Kolin, a váltóáramú hatósági vizsgák a Pozsony - Sladkovicovo (Diószeg) vonalon történtek 1975. utolsó negyedében. A mozdonyok 160 km/h -ra voltak áttételezve, de a vizsgákon csak 132 km/h -t kellett teljesíteniük, mert akkoriban a legnagyobb sebesség a CSD vonalain 120 km/h volt.

A sorozatmozdonyok 1975. november 24 -től lettek fordába állítva, 6 mozdonyra volt szükség, Komáromból illetve Stúrovo állomásokról indulva vitték Prágába a vonatokat. Átlagos napi futásuk 794 km volt.

1975. december 4-én engedélyezték, hogy a mozdonyok Budapestig közlekedhessenek. A MÁV 100 km/h sebességet engedélyezett számukra, kitérőbe 40 km/h -t, a gyengébb felépítményű fővágányokon 20 km/h -val közlekedhettek a nagy tengelynyomásuk

(22,6 t) miatt. Ekkor már 13 mozdony volt fordába beosztva.

Az első években rengeteg üzemzavar lépett fel a gépeken, mikor az egyik hibát sikerült kiküszöbölni, újabb hibák jöttek elő. Néhány hiba a sok közül :

- A tetőtérben elhelyezett indítóellenállások és ventilátorok igen nehezek, emiatt a tetőben repedések keletkeztek, emiatt a mozdony esőben beázott, zárlat keletkezett. 1977-ben volt egy olyan esős éjszaka, mikor az összes Pozsonyból Prágába tartó mozdony szolgálatképtelenné vált e hiba miatt.
- A motoroknak gyenge volt a szigetelése sokszor váltak zárlatossá emiatt.
- Rengeteg volt a kontaktorégés, kontaktor (kapcsoló) hiba.
- A mozdonyok 89,6 t tömegűek, igen nehezek, a SKODA gyár ezért takarékoskodott a vezetékeken és a huzalokon is, ezeket igen megfeszítette, hiszen minden gramm számított. Emiatt sok volt a vezeték és huzalszakadás.

Hosszú évekbe telt, míg ezeket a hibákat a gyártó és a CSD kijavította. A gyártó cég gyakran szóba sem akart állni a vasúttal, mindig azzal érvelt, hogy arra a rengeteg kilométerre amit ezek a mozdonyok naponta futnak, elenyésző a meghibásodások száma. Voltak olyan időszakok, amikor ezen gépek napi futása 1200 km körül mozgott. Ez európai viszonyok között is kiváló teljesítmény. Ez főleg az 1980-as évek végére volt a jellemző.

Az ES 499 0 sorozatú mozdonyok mind a pozsonyi fűtőházhoz lettek állomásítva, de más fűtőház mozdonyvezetői is dolgoztak velük. Ezért nagy a kilométerfutás, és ezért jutottak el Csehszlovákia minden vonalára.

Például a nyolcvanas évek végén a pozsonyi mozdonyvezető Prágában leszállt a mozdonyról és elment pihenni, a prágai vagy decini mozdonyvezető átvette a gépet és vitte tovább Pilzenbe illetve Decinbe a német határra. Mire a pozsonyi mozdonyvezető kipihente magát, már visszahozták a mozdonyt. Nagyon ritka az, mikor a mozdony együtt pihen valahol a mozdonyvezetővel. A jellemző az, mikor valaki pl. Prágába viszi a mozdonyt és ott azt átadja pihent társának, az máris fordul vissza vele. Mire a mozdonyvezető pihenés után visszafelé jön Prágából, már szembe találkozik azzal a mozdonyal, mellyel Prágába ment. Míg ő Prágában pihent, a gép megjárta és megfordult Stúrovoból. A mozdonyokon dolgoznak a pozsonyi mozdonyvezetőkön kívül Prágaiak, deciniai, zsolnaiak, kassaiak, breclaviak és most már budapestiek is.

A mozdonyok jelenleg a Stúrovo - Pozsony - Brünn - Prága, valamint a Pozsony -

Zsolna - Kassa és a Kassa - Prága vonalakon közlekednek rendszeresen. 1988/89 - ben közlekedtek Prága - Pilzen és 1987-91 - ben Prága - Decin között is. 1975-87 között a Prága - Jihlava vonalon jártak még. Továbbították a Varsóvia gyorsvonatot Pozsony - Breclav - Ostrava - Petřovice n Karvine útvonalon. 1975/76 -ban pedig Pozsony - Budapest között is közlekedtek.

Jelenleg ebből a típusból 18 van forgalomban a legyártott 20 közül, mert 2 gép baleset miatt elpusztult (ES 490 0010 1977-ben, ES 499 0009 mint 350 009-es 1989-ben.)

A 350 sorozatú mozdonyokat gyakran látni Cerhenicében a VKI próbapályáján is. Jelenleg ugyanis Csehországba és Szlovákiában ezek a legerősebb és leggyorsabb mozdonyok, és ezeknek van a legerősebb villamos fékberendezésük. Ezért az új mozdonyok kipróbálásához a 350-es mozdonyok helyettesítik villamos fékjükkel a szerelvény súlyát és vontatják a próbamozdonyt, mikor annak villamosfékjét vizsgálják. A hetvenes évek vége óta nincs olyan hazai vagy külföldi mozdony, melyek prototípus vizsgálataiban ne vettek volna részt a 350-esek. Legutóbb a SIEMENS gyár bérelte őket, amikor Cerhenicében próbálták ki egy új mozdonytípust. Leggyakrabban a 350 008-9 psz. mozdony teljesít itt szolgálatot, mivel erre a gépre rászerelték azokat a csatlakozókat, melyekkel össze lehet kötni a mérőkocsi adatrögzítő műszereivel.

A 350 005-5 psz. mozdony 182 km/h sebességgel ment a Breclav - Brno vonalszakaszon, két személyszállító kocsival 1986. október 16-án egy próbaút alkalmával, mikor a pályát készítették elő a 140 km/h sebességű üzemre.

Jelenleg csak a 350 sorozatú mozdonyok közlekednek olyan vonatokkal Cseh-Szlovákiában, melyek sebessége eléri a 140 km/h-t a Pozsony - Brno vonalszakaszon.

A PIKO modellkészítő gyáregyesületet is megihlette a 350-es mozdony, és a nyolcvanas évek közepén kiadta három színváltozatban.

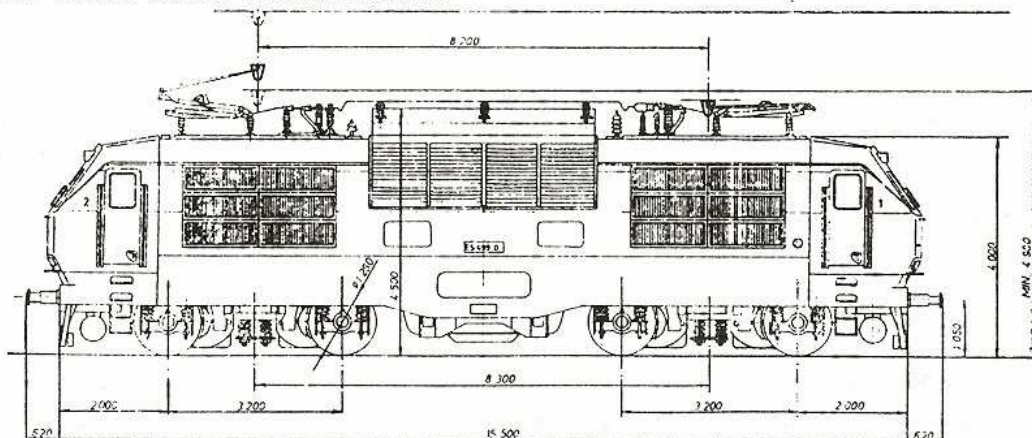
Sajnos a modellen sok hiba van, amit azonban rutinos modellezők kijavíthatnak:

- A mozdonyok pályaszáma jelenleg 350 001-20, és ellenőrzőszámmal van ellátva.

- A mozdonyok színe jelenleg:

- A 350 001-4 psz. sötétszürke-világosszürkékék szekrény sárga homlokoddallal,
 - a 350 002-2 psz. mozdony színe piros/vaj, mely megegyezik az 5/6220/002 katalógusszámú modellel, csak a mozdony homlokán csillag már nincs. A katalógusban ehhez a modellhez írt szöveg hibás, mert ez a festésű modell eredetije is két áramnemre alkalmas.
 - Az 5/6220/000 katalógusszámú kék/vaj festésű modell megegyezik az eredetivel azzal az eltéréssel, hogy az áramszedők és tetővezetékek sárga színűek, a mozdony homlokán vöröscsillag már nincs, helyette sárga sáv van, mely oldalt a bejárati ajtóig tart. Ezen kívül egyes mozdonyokon pl. a 350 004-8 psz. mozdony szekrény lemez alsó részén fehér díszcsík húzódik körbe a járműszekrényen. A pályakotrót rézsútos fekete - sárga sávokkal díszítik. A kapaszkodók világosszürkék.
 - A kék mozdonyoknak van megegy változata: A szekrény felső része is kék és a mozdony homlokán levő sárga csík a mozdony oldalán is végigfut. (pl. 350 019-6)
 - Az 5/6220/001 katalógusszámú zöld-vaj színezésű mozdony a valóságban is létezik, de ez csak egyenáramra alkalmas, így pályaszáma 150-nel kezdődik. Mivel a mozdony alatt nincs transzformátor, a modelltől is célszerű leszerelni a forgóvázak közül. Ezen mozdonyon sincs már vöröscsillag, és ennek a típusnak is van már zöld színű kivitele is, homlokmagasságban a szekrényen körbefutó sárga csíkkal.
- Az egyenáramú zöld mozdonyokból 28 darab van, és Prágába vannak állomásítva.

A ZSR 350-es mozdonyának jellegrajza



ÚJDONSÁGOK

Autószállító ikerkocsi

A vasúti szolgáltatások bővítése érdekében a beszűkült gazdasági lehetőségek adták az ötletet egy régi, a követelményeknek már nem megfelelő Ba személykocsi átalakítására autószállító kocsivá, amelynek első példányát már láthattuk az idei BNV-n rendezett vasúti kocsi bemutatón.

A jármű a MÁV-Tiszavas Miskolci Járműjavító Kft.-ben készült el, ikerkocsi kivitelűként, ami annyit jelent, hogy két kocsirészt összekapcsolva lehet közlekedtetni.

A forgóvázkeret villamos ívhegesztéssel készült, zárt szekrényes tartókból áll. A kocsiszekrény a himbaszerkezet, a lengéscsillapítóval kombinált csavarrugó közbeiktatásával támaszkodik a forgóvázkeretre. Az alváz, szekrényváz hengerelt acél idomokból és acéllemezből készült villamos ívhegesztéssel. Az alváz és a szekrény két hordfelülete egységes együtt hordó szerkezetet alkot.

A fékberendezés alkalmas személyvonatban történő közlekedtetésre, de fel van szerelve Knorr rendszerű M 2 csúszáságtólóval is.

Fontosabb műszaki adatok :

Teljes hossz :	46760 mm
Legnagyobb szélesség	2800 mm
Belső szélesség (alul) :	2600 +5 mm
Saját tömeg :	2x26500 kg
Hasznos terhelés :	2x15000 kg
Legnagyobb megengedett sebesség	140 km/h
Legkisebb bejárható ívsugár :	150 m

Jön a BVmot !

Nemsokára elkészül a Ganz-Hunsletnél az első három négyrészes BVmot motorvonat, melyek tervezéséről az 1993/1 számban már szóltunk. Részletes leírást - fényképekkel - elkészültük után adunk majd róluk.

Z1-es kocsik a MÁV-nak !

Hamarosan láthatjuk hazai vasútvonalainkon az új, a spanyolországi CAF cég által gyártott Z1-es személykocsik első példányait. Várhatóan ez év novemberétől 1994. szeptemberig 76 db kocsi érkezik, a színvonalas nemzetközi forgalom számára.

A kocsik építésénél a MÁV és UIC szigorú előírásait követik. Utaskényelmi szempontból nagy gondot fordítanak a megfelelő hatékonyságú hő és hangszigetelésre. Például az ülések egyenként állíthatóak, beépített asztalkával készülnek. Hálókocsiban van szervíz-telefon, zuhanyzófülke. A biztonság fokozására önműködő tűzjelző és tűzvédelmi rendszert építenek be.

Az ajtók pneumatikus működtetésűek, a legalsó lépcsőfok függőlegesből vízszintesre fordul, hogy alacsony peronon is lehetővé tegye a kényelmes fel- és leszállást.

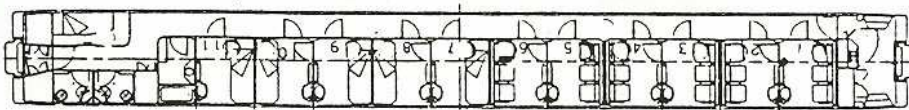
A kocsikba fedélzeti számítógépet építenek be, a hibák pontos behatárolására, az elhárítás érdekében szükséges intézkedések kijelzésére. Folyamatosan felügyeli az ajtókat, klímaberendezést, központi energiaellátó rendszert, de figyeli az egyébként elektronikus vezérlésű WC-k üzemét is.

A forgóvázra tárcsaféket és elektromágneses sínféket szerelnek. A sínfék csak 50 km/h felett működik, de 250 %-os féksúlyt eredményez, ami lényegesen jobb fékhatást tesz lehetővé 200 km/h-ról való megállásakor.

A készülő kocsik :

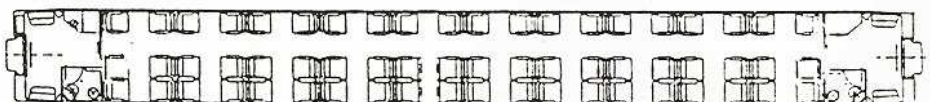
Amz	1. osztályú fülkés	9 db
Apmz	1. osztályú termes	8 db
Bmz	2. osztályú fülkés	12 db
Bpmz	2. osztályú termes	18 db
Bcmz	Fekvőhelyes	9 db
WLABm	Hálókocsi	6 db
WRmz	Étkezőkocsi	9 db
Dms	Poggyászkocsi	5 db

Összesen : 76 db



WLABm Hálókocsi

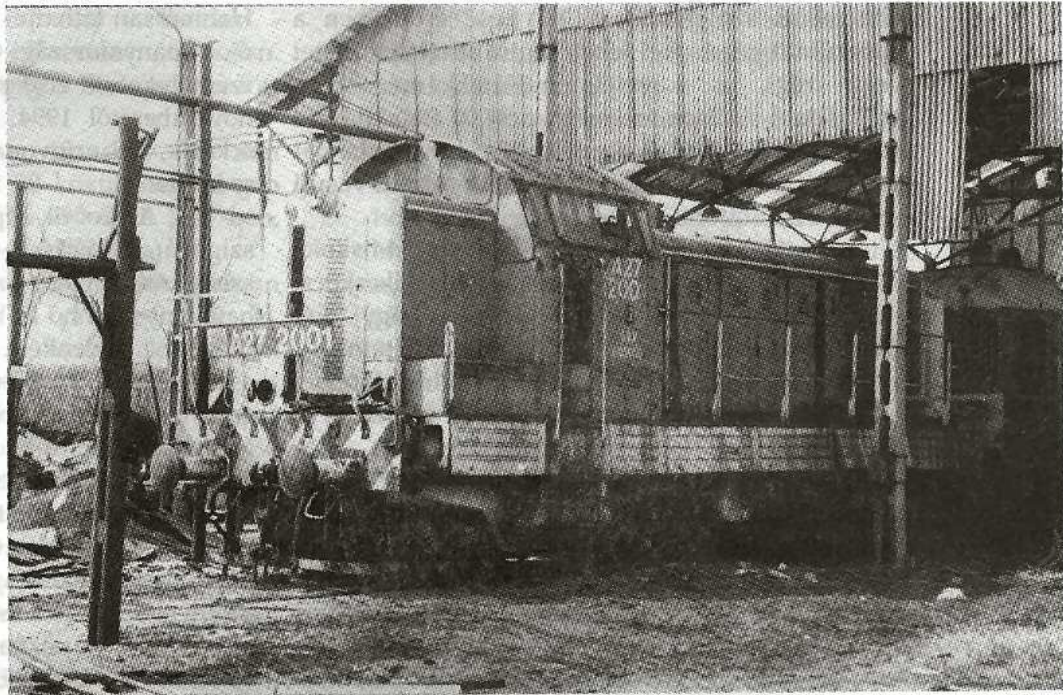
Apmz 1. osztályú termes



Jobb sorsra várnak

MÁV M46, 2001

A mozdonyt a Ganz-MÁVAG gyártotta DHM-3 gyári típusként, hidraulikus erőátvitellel. Összesen 9 db készült, de később 2 db Diósgyőrbe került, ahol ez A27,2001 pályaszámon közlekedett. A közelmúltban került vissza a MÁV-hoz, a tervek szerint felújítják és Szolnokon ki lesz állítva.



MÁV

403 sorozat

Eredetileg a DSA vasút mozdonya volt, később onnan vette át a MÁV. A forgalomból való kivonás után Szolnokra került, itt is szándékoznak kiállítani a későbbiekben. Sajnos azonban szorgalmas emlék- és vasgyűjtők munkájának eredményeként egyre kevesebb remény van rá, hogy legalább külsőleg fel lehessen újítani.



Vasútmodell kiállítás és verseny Veszprémben

Második alkalommal rendeztük meg Veszprémben a Baross Gábor Vasútmodellező és Vasútbarát Klub országos vasútmodell kiállítását. Kiállításunk színhelye ezúttal is a Veszprémi Helyőrségi Művelődési Otthon volt.

Ehhez kapcsolódóan idén is meghirdettük modellversenyünket. A legjobb eredményeket szeretnénk most röviden ismertetni:

Vándordíj:

Psóra Mihály (Budapest, Kordina kör)
MÁV 601 sor. gőzmozdonyával,
A1 H0 kategória, 98 pont.

- A2:**
1. *Szepesi József*, (Budapest, Kordina kör)
410. sor. gőzmozdony, H0, 94 p.
 2. *Csonka László*, (Szeged, Kandó K. K.)
Bbmot motorkocsi, H0, 94 pont.
 3. *Domonkos András* (Szeged, MAVOE)
V63 sor. mozdony, H0, 93 pont.

Elismerő oklevél:

Süveges Attila (Szeged, MAVOE)
424 sor. gőzmozdony, H0, 90 p.

**Az A2 első helyezettnek járó díjat a
KISVASÚT JÁTÉKBOLT ajánlotta fel.**

- A3:**
1. *Nagy Miklós* (Veszprém)
Cörög színezésű Ganz-MÁVAG
DHM-7 mozdony, H0, 95 pont.
 2. *Nagy Miklós* (Veszprém)
M62 sor. mozdony, H0, 89 pont.
 3. *Letenyei Tamás-Nagy Miklós*
410 sor. gőzmozdony, H0, 87 pont.

- B2:**
1. *Letenyei Tamás* (Veszprém)
Ra tartálykocsi, TT, 95 pont.
 2. *Horváth István* (Szekszárd)
BDt vezérlőkocsi, H0, 94 pont.
 3. *Szeles József* (TCR-Románia)
Gabonaszállító kocsi, TT, 92 p.

C: Elismerő oklevél:

Szitkovics Sándor (Szekszárd)
Szekszárd állomásép. H0, 96 p.

- F:**
1. *Letenyei Tamás* (Veszprém)
240x110 cm TT terepasztal, 94 pont.
 2. *MÁV Széchenyi-hegyi Gyermekvasút
modellező szakköre* (Budapest)
305x130 cm TT terepasztal
 3. *Baross Gábor Klub* (Veszprém)
420x150 cm H0 terepasztal, 85 pont.

Ezúton külön gratulálunk minden résztvevőnek, és sikeres modellezőmunkát kívánunk a továbbiakban is. A következő modellversenyre ismét elvárjuk mindazokat, akik most jelen voltak, és azokat is, akikkel most nem találkoztunk!

Válasz egy rajzos kérdésre:

Tisztelt Lajtai uram, kérem bocsássa meg udvariatlanságomat, hogy válasz helyett egy másik kérdést teszek fel elsőnek!

A rujs tökéletesen megfelel-e a látott mozdonynak, vagy csak úgy nagyjából?

Ha pontosan, akkor sajnos a tudományom véges, ilyen "állatot" 760mm -en a Kárpát-medencében nem láttam.

Ha csak nagyjából, akkor a megfejtés megvan! A négy csatló és a jellegzetes gözdömburkolat csakis a MÁVAG 135-05 szerkezetszámú mozdonya lehet. Erre utal a felőhely is. A kérdéses mozdonyosorozat a Magyar Államvasutak Gépgyárának utolsó keskeny nyomközű típusa volt. Összesen kétszázötven darab készült belőle. Mégpedig a Szovjetunió számára háborús jóvátétel gyanánt. Kint a mozdonyok Kb4-001 - től kezdődő pályaszámokat kaptak. Külön ide a MÁVAG cirill betűs gyári táblát készített. Itthon három darab futott, -természetesen latin betűs táblákkal-. Az Ön által látott, 1954. október 28. -án "gördült ki" a gyárból. 7254/1954 gyári számmal. A Lillafüredi Állami Erdei Vasúton állt szolgálatba LAEV 447,401 pályaszámmal. Kisvasutainkon meglehetősen szokatlan megoldásként a sátor teljesen zárt, rajta nagyméretű ablakkal. A mozdony és a 3 tengelyes szerkezes között az átjáróhidat harmonika szerkezet veszi körül. Ezek jellegzetességek és a mozdony tömegarányai, a MÁVAG Szovjetunió számára gyártott, ott ER sorozatú nagyvasúti mozdonyára emlékeztetnek. A dízelesítéssel a gőzös munka nélkül maradt. Más vasutak sem kapkodtak érte. A viszonylag új mozdonyt azonban sajnálták szétvágni. DIÓSGYÓR-MAJLÁTH állomáson, a kisvasút telephelyén kiállították, ahol mai napig megtalálható. Jelenleg az ÁEV 497,040 pályaszámot viseli. A másik két mozdony történetét kis táblázatban foglalom össze a lap alján.

Szűcs Zoltán

gysz/év	további sorsa
7255/1954	Komlói homokvasút 78 psz. 1955-től GVI 78 psz. majd GVI 496.078 1967. júl. 10. selejtezték
7256/1954	Bodajk-Gánti vasút 82 psz. 1955-től GVI 82 psz. majd GVI 496.082 1967. júl. 10. selejtezték

A VETÉLKEDŐ VÉGEREDMÉNYE

Mielőtt a tényleges végeredményt ismertetnénk, íme a 3. forduló helyes megoldásai :

1. Vasúttörténet

Keveseknek okozott problémát kitalálni, hogy a biatorbágyi merényletről volt szó, ami 1931. -én történt. Európa egyik legszebb gőzmozdonya, a 301,001 zuhant a mélybe, melynek személyzete, *Morvay Alajos* mozdonyvezető és *Nemes Miklós* fűtő a helyszínen életüket vesztették.

2. Járműismeret

A MÁVAG által a MÁV részére gyártott utolsó gőzmozdony a 375,1032 volt, melyet 1959. március 20-án állítottak forgalomba. Egy korábbi állomásítási helyén, *Veszprémben* állították ki.

3. Vonalismeret

Olyan vonalszakasz, ahol 20 ezrelék vagy nagyobb, a legmeredekebb lejtő : Veszprém - Zirc, Budafok-Háros - Dunaparti rakodó, Dorog - Mészköhegyi rakodó, stb.

Olyan vonalszakasz, ahol 1 ezrelék, vagy kisebb a legnagyobb lejtő : Szolnok - Nagykáta, Bp. Kelenföld - Budafok-Albertfalva, stb.

4. Kisvasút

A második világháború előtt a Nyíregyháza Vidéki Kisvasút motorkocsijai Nyíregyháza - Sárospatak között közlekedtek gyorsvonatként, 60 km/h sebességgel, ami különösen nagy, ha figyelembe vesszük, hogy a pálya felépítménye akkoriban 14 kg/fm sínekből állt.

5. Modellezés

A DERŰ mozdonyról volt szó, amelyet a Nagy testvérek építettek 1846-ban. Nem modellje semmilyen valódi járműnek, csak modellépítési képességeiket mutatták be az építők.

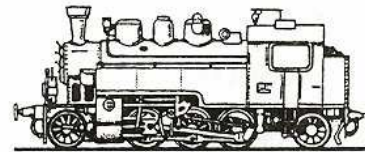
A veszprémi forduló :

Ezen utolsó írásbeli feladat után a 7 legsikeresebb versenyzőnket meghívtuk az idei veszprémi vasútmodell kiállításon rendezett zárófordulóra, melyen a *MÁV Nosztalgia Kft.* által felajánlott értékes díjakért versenyezhettek.

Először egy videofilmet mutattunk be, melyről kérdéseket tettünk fel, gőzmozdonyokat ábrázoló, feldarabolt fényképet kellett összerakni és természetesen felismerni, de próbára tettük a résztvevők menetrendforgató "készségét" is. Mindezeket változatos témájú villámkérdésekkel fűszereztük, így alakult ki a végső sorrend :

I. díj : 2000 Ft : Balogh Imre,
 II. díj : 1500 Ft : Csanádi Sándor,
 III. díj : 1000 Ft : Szócsényi Zoltán,
 IV-VI. díj : vasúti naptár : Szűcs Zoltán,
 Lajtai János,
 Pólya Tibor.

Ezúton ismét gratulálunk minden versenyzőnek, és külön köszönjük a *MÁV Nosztalgia Kft.* -nek a felajánlott díjakat.



BAROSS GÁBOR
 Vasútmodellező és Vasútbarát Klub
 Veszprém 8202 Pf. 713

CÍMVÁLTOZÁS A KIADÓNÁL !

Új címünk :

**Baross Gábor Vasútmodellezők és
 Vasútbarátok Klubja**
 8202 - Veszprém, pf. 713.

Hobbym a VASÚT 1. évfolyam 4. szám 1993/4

Kiadja a Baross Gábor Vasútmodellező és Vasútbarát Klub
 8202-Veszprém, Jutasi út 34. Pf. 713.

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

PROGRAMOK, HIRDETÉSEK

VÁSÁROLNÉK használt TT-s járműveket, váltókat, jelzőket és egyéb tartozékokat bármilyen állapotban jó áron. Érdeklődni lehet Barkó Richardnál:

1062 Budapest Székely Bertalan u. 3. I/14 címen vagy a (06-1) 132-80-30 telefonszámon.

KLEINBAHN modellvasút

Postán, forintért rendelhető.

Válaszborítékért ártájékoztató.

Csonka László

6724-Szeged, Szatymazi u. 17. I/4.

II. Modell és Makett

kiállítás és verseny Szombathelyen

1993. XII. 2 - 1994. I. 5. naponta 9⁰⁰ - 18⁰⁰

Megnyitó: XII. 1. 17⁰⁰

Minden hétköznap: 17⁰⁰-kor, hétvégén 15⁰⁰-kor

Kindertojás-játék összerakó verseny!

(felhőtteknek is)

A kiállítás helye: Szombathely, Ady tér 5.

1994-es archív vasúti naptár
(Fialovits képek I.)

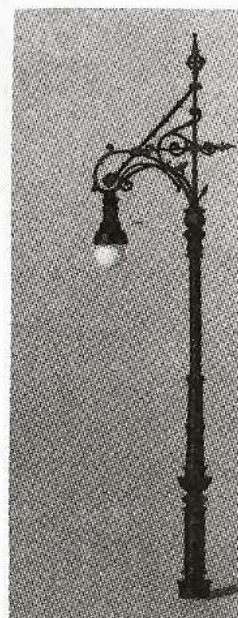
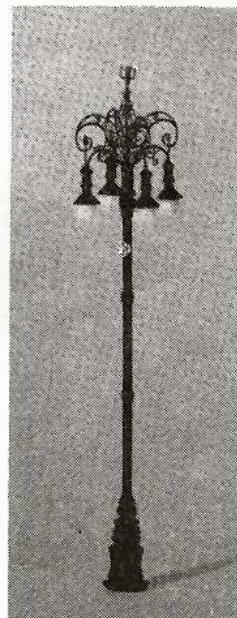
Kapható a MÁV Nosztalgia Kft.
boltjában!

alphamodell®

Árjegyzék:

Csak nagykereskedelmi forgalmazás!
Viszonteladóknak kedvezmény!

	H0 rézből készült utcai lámpák	
7001	Budapest Váci utcai lámpa, szürke	725 Ft
7003	Budapest Váci utcai lámpa, fekete	725 Ft
7011	Budapest Váci utcai lámpa, szürke	823 Ft
7013	Budapest Váci utcai lámpa, fekete	823 Ft
7044	Berlin Charlottenburg-utcalámpa	730 Ft
7063	Bécs utcalámpa	725 Ft
7090	Berlin Brandenburg kapu-utcalámpa	823 Ft
7100	Parklámpa Berlin	524 Ft
7110	Berlin Friedrichstrasse-lámpa	750 Ft
7120	Graz-i utcalámpa	725 Ft
7130	Bécs utcalámpa	860 Ft
7140	ÖBB vasúti lámpa	435 Ft
7150	SBB CFF vasúti lámpa	725 Ft
7160	Schaffhausen-i utcalámpa	895 Ft
7170	Nürnberg-i utcalámpa	1450 Ft
7180	Villamos felsővezeték tartó oszlop	362 Ft
7190	Villamos felsővezeték tartó oszlop	448 Ft
	0 rézből készült utcai lámpák	
8000	Berlin Charlottenburg-utcalámpa	1813 Ft
9900	T 3/4-es 16 V-os izzó	90 Ft
0000	Színes katalógus	35 Ft



Keresse a szaküzletekben!

Németh Andor,

H-1078 Budapest VII. Nefelejcs u. 54. III. 2.

Tisztelt Nostalgiabarátok !

A MÁV Nostalgia Kft. irodái bővülő választékkal várják az érdeklődőket.

Ez évben várható új kiadványok :

- 125 éves a MÁV*
- 424-es album*
- 1994 évi archív naptár, (sorozat lesz)*
Fialovits képek I.
- Új képeslapok, archív, színes sorozat*
- Járműparádé fényképalbum*
- Angyalföldi videofilm*

Új !

- Vasútmodellek, repülők, hajók*
- Pályaszámtáblák*
- Mozdony, kocsijellegrajzok*
- Új ajándéktárgyak, stb.*

Várjuk segítségüket jövő évi nostalgia-programajánlatunk tervezéséhez. Várjuk észrevételeiket, látogassanak el hozzánk !

1056-Budapest
Belgrád rakpart 26.
Tel. : (1) 117-1665
Vasúti : 21-30

Budapest Nyugati pu.
Tel. : (1) 269-5242
Vasúti : 41-14

MÁV Nostalgia Kft.

