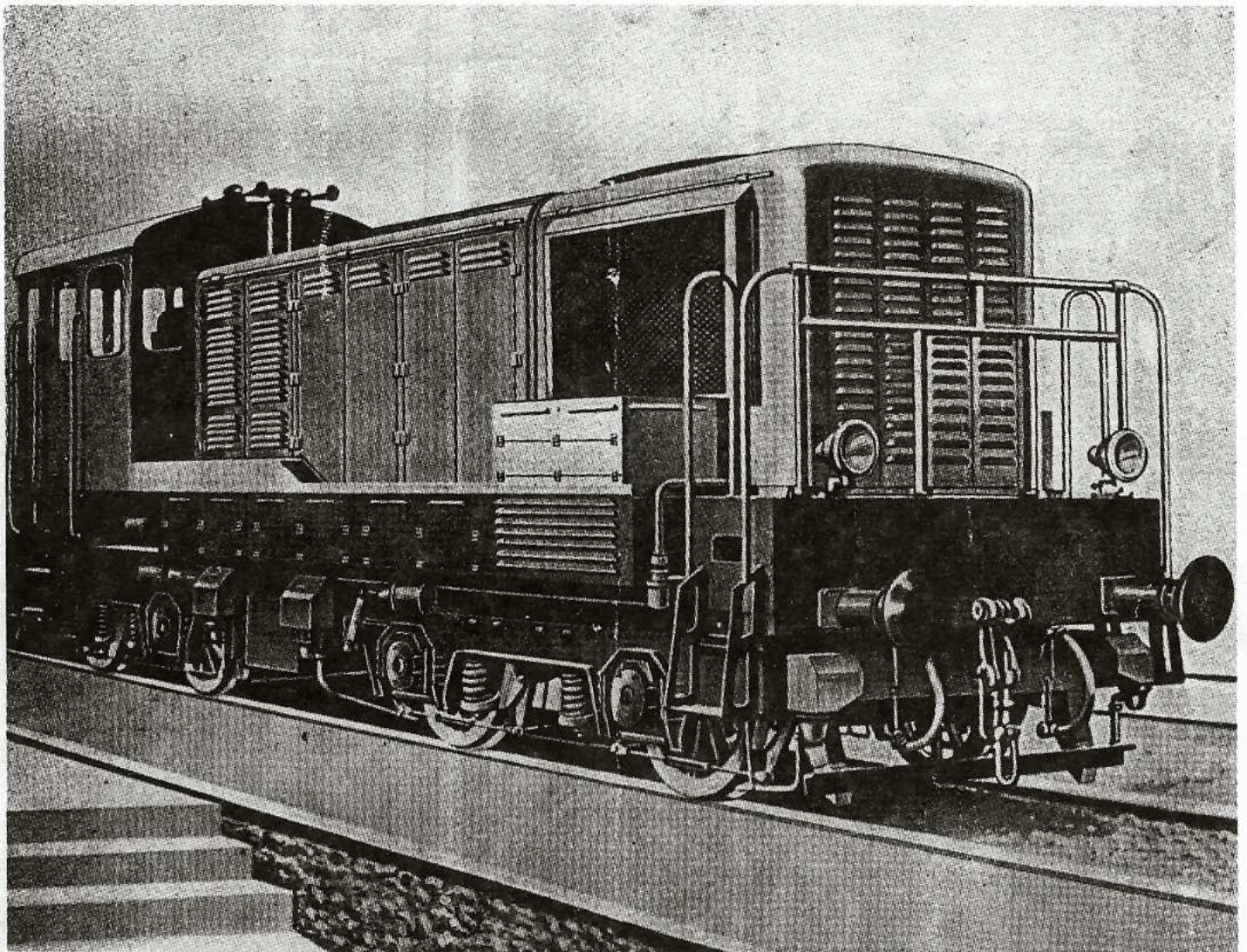


AVASÚT

Vasútmodellezők és Vasútbarátok lapja

1994/1



A tartalomból :

Építsünk 410,600-ast !
Terepasztalépítés II. rész
M424-től M44-ig
A tiszakécskei kisvasútról

ÁRA: 50 Ft



KISVASÚT JÁTÉKBOLT

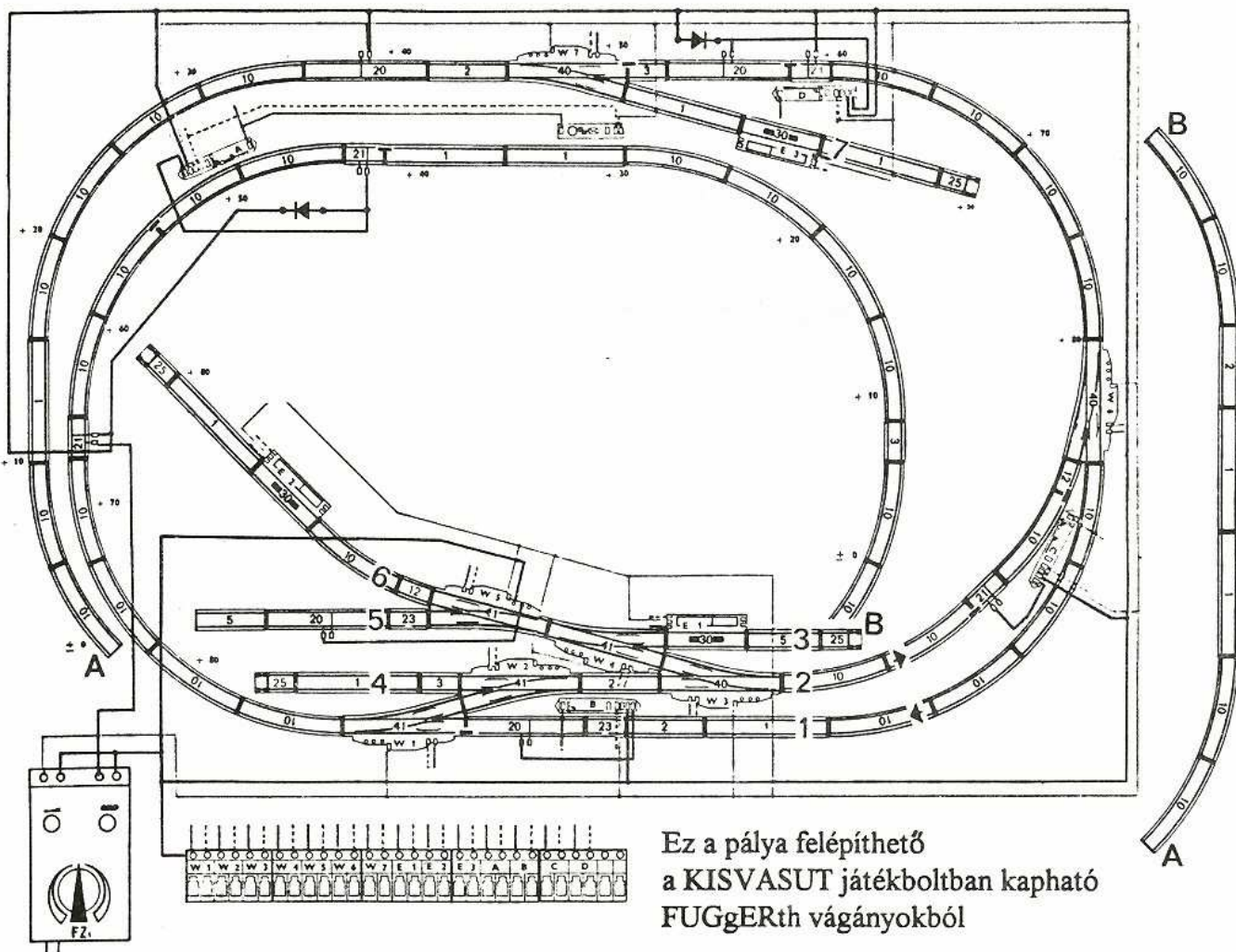
1056-Budapest, Váci u. 71.
Tel/Fax : 1/118-2407

Nyitva : hétfőtől péntekig
10-18 óráig

FUGgERth vasutak
H0 méretben

Fleischmann modellek

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



A KISVASÚT JÁTÉKBOLT 1994-ben is várja az érdeklődőket magas színvonalú kínálatával.

Ezúton szeretnénk felhívni a figyelmet az itt kapható Fleischmann modellekre : H0 és N méretben a híres német modellcég kínálatából vásárolhat akár járműveket, akár vágányokat. Különös gondossággal kidolgozott mozdonyaikhoz mindkét méretben hasonlóan szép, ágyazattal együtt készített vágányokat is lehet beszerezni. Rendkívül üzembiztos és precíz kiterőket csak ajánlhatjuk minden modellezőnek.

Emellett természetesen hasonlóképpen számítnak az olcsóbb modelleket keresőkre is. Továbbra is kaphatóak a hazai gyártású FUGgERth modellek.

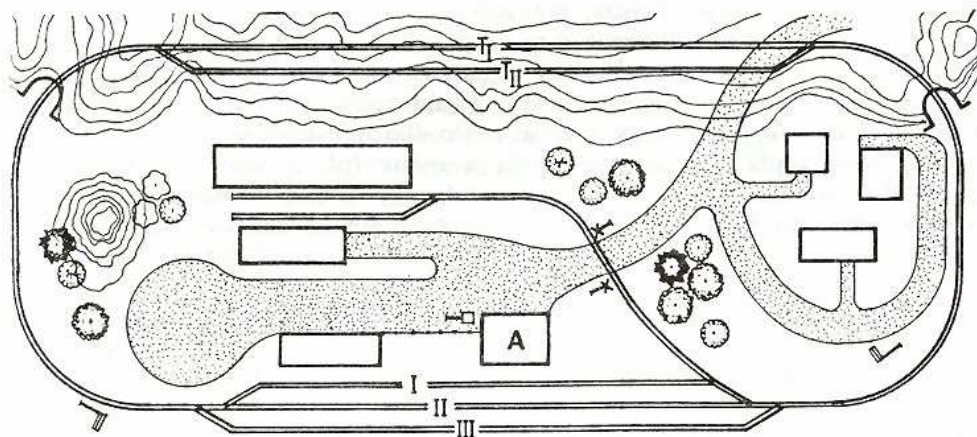
FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis

Keresse fel üzletünket a Váci utcán !

Szűcs Zoltán :

Terepasztalépítés II.

Előző számunkból helyhiány miatt kimaradt a cikk első részében említett rajz a terepasztalról. Íme utólag :



Tudjuk mit szeretnénk, tisztában vagyunk leendő modellvasúti pályánk témájával, vonalvezetésével. No, és persze az elhelyezés adottságaival is.

Első lépésként az alapot kell megteremtünk. Ez lehet pozdorja, vagy rétegelt lemez. Az előbbi olcsóbb, könnyebb, könnyen megmunkálható. Az utóbbi erősebb. Vastagságuk legyen 2-3 cm. A megfelelő méretű darabot faipari szaküzletekben, barkácsboltokban szerezhethetjük be. Az árak helytől, mérettől függően változóak, érdemes vásárlás előtt több helyen körülnézni. Bármelyiket választottuk, de különösen a pozdorja esetében, merevítő keretre van szükségünk. Készülhet falécekből, esetleg szögvas idomokból. Ez utóbbi fixen tart, de jelentős súlynövekedést eredményez. Ha a méretek nagysága miatt szükségesnek látszik, kereszt és hosszmerítőket is alkalmazunk. Az alaplap elkészítése előtt érdemes néhány már kész munkát tanulmányozni, vagy asztalostól tanácsot kérni. Fontos, hogy már itt pontosan dolgozzunk, hiszen ez lesz egész vasútüzemünk alapja a szó legszorosabb értelmében. Asztalunknak lábakra is szüksége lesz, ne feledkezzünk el róluk. Célszerű a lábakat leszerelhetőre készíteni, így egyszerűbben raktározhatjuk majd a terepasztalt, és a szállítás is jóval könnyebb. Ne feledjük, a vasútmodell kiállításokon és versenyeken terepasztalok is szerepelhetnek, sőt éppen ezek a legkedveltebbek.

Nem kifejezetten építési probléma, de már most tudnunk kell, hová helyezzük a terepasztalt, ha éppen nem vonatozunk. A legideálisabb az lenne, ha a lakás közepén lábakon állna, állandóan szemelőtt, üzemkész állapotban. Szép idea, de ne ringassuk el magunkat, bizonyosan van családjunkban aki nem feltétel nélkül fogékony a vasútmodellezés szépségei iránt. A legszerencsésebbek lakásban található egy

üres sarok, ahol kényelmesen elhelyezhető a berendezés. Mások a lábakat leszerelve egyszerűen a szekrény mögé állítják a asztalt. Ez gyors és egyszerű megoldás, de nem igazán elegáns. Régi típusú lakások tulajdonosai azonban egy kis fantáziával szép megoldást készíthetnek. Ehhez mindössze egy használaton kívüli ajtó keretére, vagy falbeugróra van szükség. Ha terepasztal két sarkát a kerethez, vagy a falhoz egy tengellyel rögzítjük, - úgy hogy e körül fordulhasson-, az egész terepasztalt behajthatjuk. A tereptárgyakat rögzítsük gondosan, modellt pedig ne felejtünk a pályán! Modern lakásokban is élhetünk ezzel a módszerrel, csak hogy itt a tokot nekünk kell készíteni. Így becsukott terepasztalunk

"szekrénynek" tűnik, de

ez éppen előnyünkre szolgál, hiszen kellően szép burkolással a szekrény sor elemének tűnik majd, és semmiképpen sem lesz zavaró. Ahol reménytelennek tűnik mind a fal melletti, mind a szekrény szerű megoldás, ott rendelkezésünkre áll a mennyezet! Asztalunkat -mint fregolit a fürdőszobában- felhúzhatjuk a plafonra. Természetesen itt is esztétikus burkolásra van szükség az asztal alsó oldalán. A kötévezető csigák felerősítését végeztessük szakemberrel, ehhez ugyanis -különösen betonházak esetében- megfelelő szerszámokra van szükség.

Ha már szobakerült, tekintünk át a terepasztal megépítéséhez szükséges szerszámokat, eszközöket. Nos, az átlagos barkácsszerszámok tökéletesen megfelelnek, ha van fűrészünk, kalapácsunk, csavarhúzóunk, fogóunk, reszelőnk, fúróunk, már neki is vágathatunk.

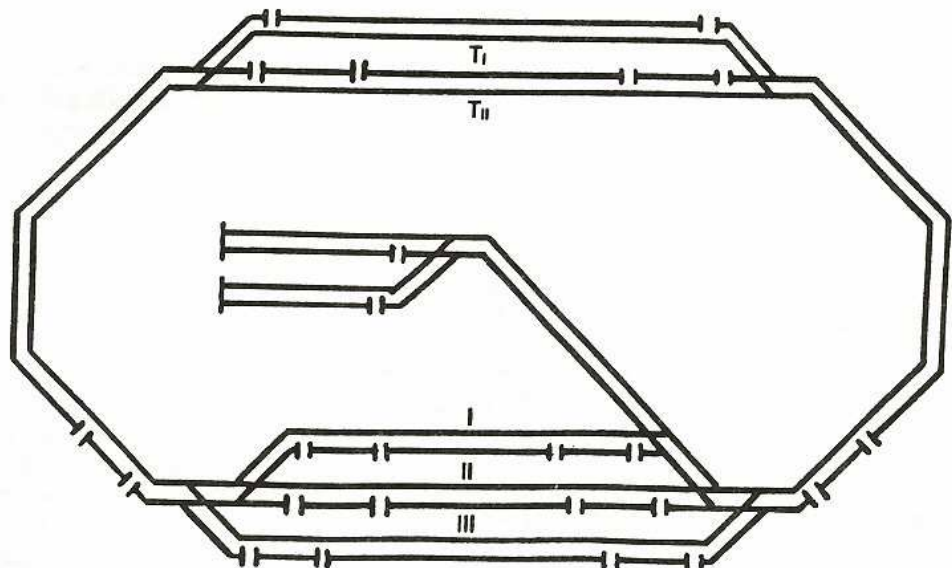
Az alaplap és a lábak elkészülte után célszerű az egészet alaposan beitatni lakkal, ez a faszervezet élettartamát jelentősen növeli. Amint a lakk megszáradt kezdhetjük a vágányok fektetését. Érdemes alájuk 3-5 mm -es parafa lemezt helyezni. Ennek rezonancia és zajcsökkentő hatása van, továbbá töltést képez vágányaink alá, ahogy ez az igazi vasúton is megtalálható. Manapság sokféle vágányanyag beszerezhető, az u.n. standard kivitelűtől a modell minőségig. A választás rajtunk múlik. A standard vágányzat előnye, hogy gyakorlat nélkül is könnyen és gyorsan fektethető, ára sem magas. Kétségtelenül azonban ez a legkevésbé élethű és szép pályatest. A modellvágányzat fektetése bonyolultabb, több munkát igényel, viszont szebb és tartósabb is. A váltók hajtóműveit elhelyezhetjük az asztal szintje alatt, így nem éktelenkednek a relék a vágányok mellett, rontva vasutunk összképét. Ha ez utóbbit választjuk, akkor a vágányukat tartó talpfákat u.n. talpfalétrában, a síneket szálabban kapjuk meg.

Először a talpfalétrákat rögzítjük, majd fűzzük be a sínszalakat. A rögzítést mind a modell, mind a standard kivitelnél végezhetjük ragasztással. Ennek hátránya azonban, hogy későbbi átalakításkor, javításkor a vágányokat nem tudjuk sérülésmentesen felszedni. Szerencsénkre más lehetőségek is adódnak! A "talpfákban" fúratok találhatóak, ezekbe apró, úgynevezett suszterszögeket (beszerezhetőek a cipőkellék üzletekben) helyezünk, és ezekkel az asztallaphoz szögeljük. Ha van szerencsénk megfelelően apró facsavarokhoz jutni, inkább csavarozzunk, mert egyrészt erősebben tart, másrészt a kalapálással járó rázkódások mindenképpen ártalmasak. Van még egy megoldás, mely talpfa és asztalkímélő, de meglehetősen aprólékos. A rögzíteni kívánt talpfa mellett mindkét oldalon egy - egy kicsi lyukat fúrunk. Felülről egy vékony drótszalát fűzünk be, és ezt alul összesodorjuk.

Ne feledkezzünk meg a vágányzat rögzítése előtt a kőágyazat utánzatának elkészítéséről sem! Igazi kötörmeléket nem célszerű használni, mert könnyen porolódik, az éles, kemény kőszemcsékből álló por a járművekbe kerül, ezáltal azok mozgó alkatrészein gyors kopást okoz. Maradjunk inkább a szakboltokban beszerezhető utánzatoknál. Akinak ez mégsem nyeri el a tetszését, az parafa reszelékből "megszólalásig" hü ágyazatot készíthet. Ha rögzítettük a talpfalétrákat kezdődhet a sínszalák befűzése. Ezeket célszerű a megfelelő hosszúságúra vágni még a befűzés előtt. A befűzendő sínszal végét túreszelővel hegyezzük ki, hogy könnyebben becsússzon a tartófülekbe. A modellvágányzat legújabb változata az u.n. flexibilis vágányzat. Ez 70-100 cm -es darabokban kerül forgalomba, kívánság szerinti ívekre hajlítható. Szépen megoldható vele az egyenesből az ívbe való átmenet. Ez különösen a több szinten futó kanyargós pályák építésekor előnyös. A mi síksági vonalunkon igazából nem nélkülözhetetlen, ám ha mellette döntünk, ne engedjünk a csábításnak, s ne akarjunk a szabványosnál kisebb íveket kialakítani. Bár a vágányzat alkalmas rá, a járművek nem szeretik.

Azonban még mielőtt ehhez fognánk tervezzük meg pályánk elektromos rendszerét! Később ugyanis a szigetelt szakaszokat már csak a vágányzat utólagos megbontásával alakíthatnánk ki. Ezekre pedig az üzemeltetéskor szükségünk lesz, ezeken állítjuk meg majd a motoros járműveket. Ez az úgynevezett szakaszoló rendszer, mely egyszerűségénél és olcsóságánál fogva nagy népszerűségnek örvend a

terepasztalkészítők táborában. Az árammentesíthető szakaszok kialakítása standard vágányzat esetében egyszerű, csak be kell építenünk a megfelelő megszakítószíneket a kívánt helyre. A modellvágányzat esetében a sínszalát meg kell szakítanunk. az így létrejövő hézagot azonban célszerű ragasztóval kitölteni. Fontos modellvasúti szabály, hogy a szigetelt szakaszoknak mindig a külső sínszalra kell esniük! Lássuk, hol szükségesek szigetelt vágányszakaszok! Nézzük meg a rajzot! Mindenképpen szakaszolni kell az állomás vágányait, mégpedig mindegyiken két szakaszt is ki kell alakítanunk. Erre azért van szükség, hogy a vonat elején álló mozdony feszültség nélkül lehessen, amíg a másik (pl. a tolatómozdony) a vonatra kocsikat tol, vagy vesz le. Az alagútban levő rejtett állomás vágányait is szigetelni kell, hogy itt is leállíthassunk vonatot. A tárolóállomás üzemét automata jelzőkkel is szabályozhatjuk, vagy egyszerűbb megoldásként úgy foglalunk helyet az asztal mellett, hogy az alagútba is beléssünk. Utóbbi esetben egy hosszú szigetelt szakaszt készítünk, a vágány teljes hosszában, (ezt a tárolóállomás II. vágányán mutatjuk be) úgy használjuk hogy a vonat bejáratásakor feszültség alatt tartjuk, majd a teljes szerelvény beérkezésekor kikacsoljuk az áramellátást. Automata jelzők esetében a vágányok végein alakítunk ki a mozdony hosszánál másfélszer nagyobb szigetelt szakaszokat, és ezek ki-be kapcsolását a jelzőkkel végeztetjük. (Lásd a tárolóállomás I. vágányát.) Persze ekkor sem árt, ha mindig látjuk, mi a helyzet a hegy alatt. Kellenek még szigetelt szakaszok a bejáratati jelzők előtt, ide azonban egy külön kapcsolóra is szükség van, hogy ellenirányú meneteknél ne kelljen szabálytalanul a jelzőt szabadra állítani. Ezen szigetelt szakasz kezelését is végeztethetjük a jelzővel, ami a szabályos irányú meneteket illeti. Célszerű a jelző megálló jelzésre való visszaállítását kapcsolósínnel, vagy REED relével megoldani. Ez utóbbiaknál azonban az ésszerűen kell a nagyságot megválasztani, mert a vágányok között fekvő túlságosan nagy üvegcső zavaró hatást kelt, a kicsiny méretű relé viszont könnyen beég. Az állomás és az ipartelep



vágányainak áramellátását végeztethetjük a kitérőkkel is, a legtöbb gyártmány alkalmas erre. Itt mondjuk el miért beszéltünk eddig általánosságban a jelzőkről, váltókról. Nos, hazánkban többféle gyártmány beszerezhető, némeik többet tud, mások kevesebbet. Ez alatt az érintkezők számát, a létrehozható kapcsolási lehetőségeket értjük. Valamennyi ismertetése pedig meghaladná cikkünk kereteit. Érdemes a beszerzésük alkalmával érdeklődni, bár a gyárak rendszerint részletes, kedvesinálónak is beillő, rajzos bekötési útmutatóval szolgálnak.

Terepasztalunk vezérléséhez elegendő egyetlen transzformátor, ha azon mind a vonat számára szükséges 12 V egyenáram, mind a tartozékok, váltók, jelzők, világítás számára 16 V váltóáram rendelkezésre áll. A váltók és a jelzők kezeléséhez pillanatkapcsolókra van szükségünk. Hogy ne kelljen velük egyesével fáradozni, a szakboltokban kapcsolópultba foglalva kaphatjuk meg ezeket. Asztalunkhoz három kapcsolópultra van szükség, ha a jelzők visszaállítását a vonattal, kapcsolósín segítségével végeztetjük. Ezen felül kellene állandó kapcsolók a szigetelt szakaszok - blokkok - áramellátásának kapcsolására. Ha kitérőink szerkezete erre alkalmas, legegyszerűbb, ha a blokkok ki-be kapcsolását velük végeztetjük, így csak a bejárat jelzőkhöz tartozó blokkok bekapcsolásához szükséges két darab kapcsoló. Ha nem így volna, és az alagútban sem alkalmazunk automata jelzőket, minden blokkra számítsunk egy kapcsolót, így tehát összesen tizenkét darab kapcsolót kell alkalmaznunk.

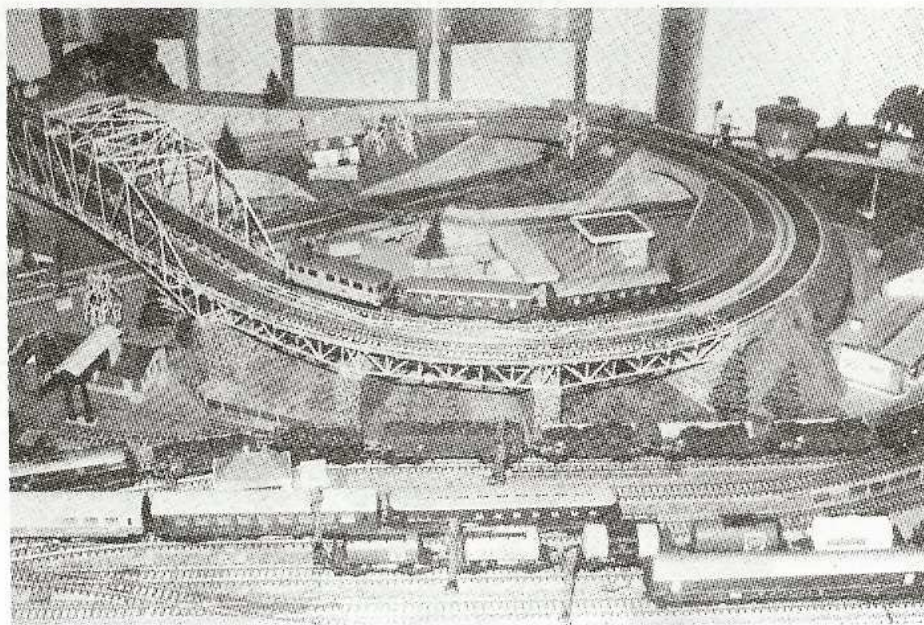
A bekötéshez mint említettük, a gyártmányok változatossága miatt a gyári útmutatók tanulmányozása hasznos. A kezelőasztalt azonban magunknak kell megterveznünk. Célszerű erre egy külön állványt építeni, mert a terepasztalra szerelt kezelőberendezések nagyon rontják annak összképét. A kezelőpult és a terepasztal vezetékei sokpólusú csatlakozóval fogjuk össze. (Beszerezhető a rádiótechnikai és az elektromos szaküzletekben, bár találtam már belőlük modellező boltban is.) A huzalokat, vezetékeket, a terepasztal alsó oldalán vezessük. A lógást elkerülendő méretezzünk pontosan, de e mellett is célszerű a vezetékeket köteggé sodorni, s csak a szükséges mértékben -faág szerűen- szétágasztatni. A "fa" törzsét a sokpólusú csatlakozó jelenti, a jelzők, kitérők, sínbetáplálások az "ágak" végét. A kezelőpult valójában egy ürege asztalka, melynek tetején helyezkednek el a kapcsolópultok, úgy hogy az ábrák láthatók legyenek, de csak a kapcsolók nyúljanak az kezelőpult felső lapjának szintje fölé. Hasonlóképpen helyezük el a transzformátort, és a kapcsolókat is. Számítsunk arra, hogy a transzformátor üzem közben melegsik, ezért a vezérlőasztal

aljára és oldalára szellőzőkivágásokat kell nyitnunk.

A mi kis állomásunkon vágánytábla - a vágányhálózat rajza a kezelőasztalon - nem szükséges, az építés végére tökéletesen tudni fogjuk, melyik kapcsoló mit működtet. Nem utolsósorban azért, mert a bekötést mi magunk végezzük el. Ha vasutunkat magunk szeretnénk irányítani, kihasználva a "vasutasság" minden lehetőségét, nyugodtan beköthetjük kitérőinket egyesével. Ekkor mindegyik váltóhoz két kapcsoló tartozik, -a számításkor ezt vettük alapul-, az egyik az egyenes, a másik a kitérő állás beállítására szolgál. Így egyenként állíthatjuk a váltókat, mint régen, és ma is a kisebb állomások váltóőrei. Ezzel varázsolhatjuk otthonunkba leginkább a vasút hangulatát, romantikáját.

Ugyanezekről a kapcsolópultokról, mivel két kapcsoló a váltók bekötése után üresen marad, magunk végezhetjük a bejárat jelzők szabadra állítását is. Olyan jelzőket válasszunk, amelyek szigetelt vágányszakasz kapcsolására képesek, hogy tilos állásban az állomásra vonat még véletlenül se haladhasson be. A bejárat jelzők blokkjainak a jelző állásától függetlenül folyamatos áramellátást, biztosító kapcsolókat csak ellenirányú menetekkor használjuk. Ha az állomási blokkokat kitérők vezérlik, akkor figyelmesnek kell lennünk, mert mindig az a szakasz kap áramot ahová a váltó áll. Ha magunk kapcsolunk, azokat a blokkokat ahol nem kívánunk mozdonyt állvatartani amíg a másik mozog, mindig hagyjuk bekapcsolva. Így elkerülhetjük a menetrenden kívüli megállásokat.

Ha a huzalozással, elektromos bekötésekkel elkészültünk, akkor a pályán futtassuk végig először csak a mozdonyt, majd az egész szerelvényt. Ellenőrizzük, hogy minden a terveink szerint működik-e. Ha a műszaki részt rendben találtuk, akkor megkezdhetjük a terep kialakítását. Ez azonban következő cikkünk témája lesz.



Horváth László - Letenyei Tamás :

M424-esektől az M44-esekig (40 éves a DVM - 2 mozdonytípus)

Az 1950-es években a Magyar Államvasutaknál egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy a gőzüzemű vontatás mind drágábbá és gazdaságtalanabbá válik. A villamosított és a nem villamosított vonalak kedvezőtlen aránya és a dízelvontatásra való áttérés viszonylag kisebb befektetési igénye miatt a MÁV egy kb. 600 LE-s dízelmozdony tervezését és gyártását rendelte meg a MÁVAG-tól. Mivel ennél a teljesítménynél a mechanikus meghajtás már nem jöhetett szóba és a hidraulikus hajtás még gyerekcipőben járt, a gyár a dízel - villamos meghajtás mellett döntött.

Az első két mozdony 1954-ben készült el DVM 2-1 típusként 6 és 7 gyári számokkal. A MÁV-hoz 1955-ben kerültek, M424,5001 és 5002 pályaszámokkal.

A mozdonyoknak két kéttengelyes forgóvázuk van. Mind a négy kerékpár hajtott, azonos kivitelű kétsoros önbeálló SKF görgős ágyban futnak. A forgóvázak külső kerettel és szekrénytartós kivitelben készültek. A mozdony rugózott súlya 8 db párhuzamosan kapcsolt csavarrugópáron nyugszik. A forgóvázakra 4 - 4 ponton, a csúszótámokon támaszkodik a főkeret. Mindegyik forgóváz a főkeret alsó síkjához erősített és különlegesen kiképzett nagy átmérőjű csap körül forog.

A mozdony főkerete sajtoló acéllemezekből hegesztett kivitelben készült. A MÁV előírásainak megfelelő ütköző és vonókészülék közvetlenül a főkeret homlokához lett fogatva, illetve közvetlenül a főkeretbe lett bekötve. A hegesztett kivitelű védház a főkeret hátsó részén foglal helyet, amelyben a mozdony vezetéséhez szükséges összes berendezésen kívül szerszám és ruhásszekrényt is elhelyeztek. A motorház keskeny, hogy a mozdonyvezetői állásból a pálya jó áttekinthetősége biztosítva legyen. A

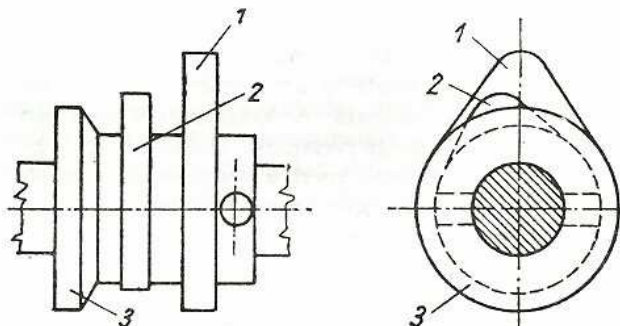
homlok és oldalfalai kétszárnyú, szellőző zsalukkal kiképzett ajtókkal vannak ellátva, melyeken keresztül a gépi berendezések karbantartása elvégezhető. Nagyobb javítás, kiszerezés esetén az egész géptérburkolat egyben leemelhető.

A mozdonyba egy 600 LE -s állandó teljesítményű Ganz-Jendrassik rendszerű XVI Jv 170/240 típusú V elrendezésű 16 hengeres 4 ütemű előkamrás dízelmotor van beépítve.

A dízelmotor közvetlen kapcsolásban egy 615 kW teljesítményű egyenáramú generátort hajt, melynek legnagyobb üzemi feszültsége 480 V állandó árama pedig 1260 Amper.

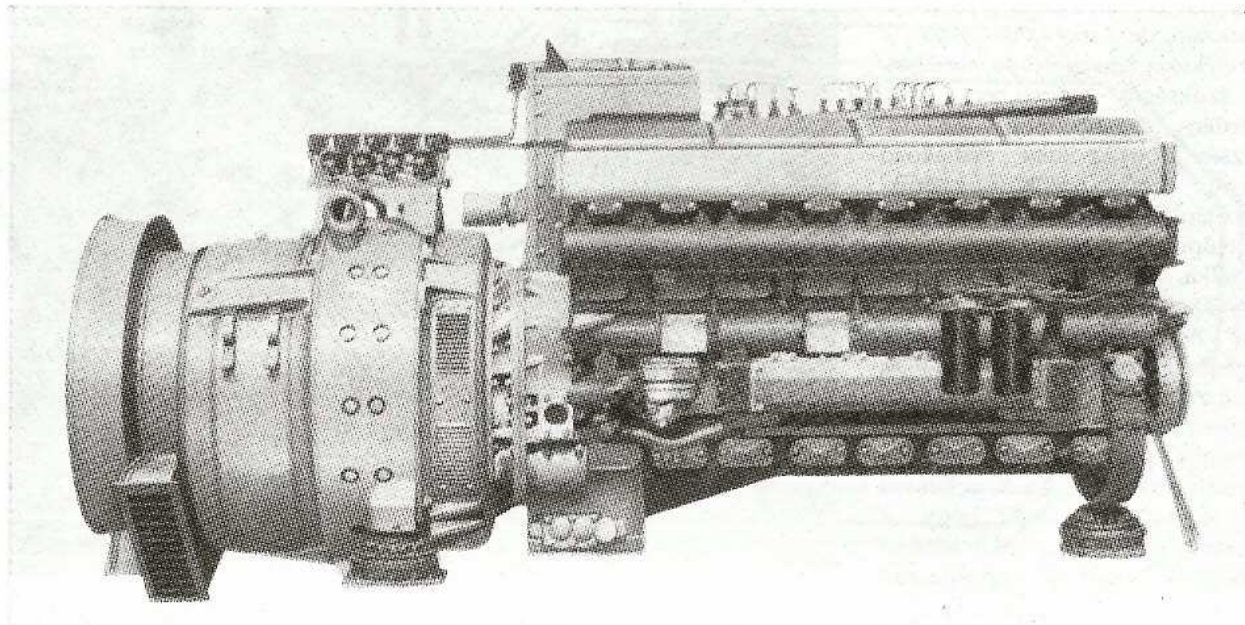
A dízelmotor érdekessége, hogy nem rendelkezik külön villamos indítómotorral. A vele egybeépített generátor segítségével történik az indítás oly módon, hogy a generátor indításnál főáramkörű motorként működik. Erre a célra az állórészben külön elrendezett indítótekercset kell rákapcsolni a 48 V feszültségű akkumulátor telepre. Az indítást elősegíti még a dekompresziós berendezés, ami megint csak érdekesség ezen a mozdonyon. Ezzel a berendezéssel a Ganz-Jendrassik motorokat még nagy hidegben is könnyen indíthatjuk. Indításkor a vezérműtengelyt hosszirányban eltoljuk és a hármas tagozódású szívóbütyökökkel a szívószelep nyitását késleltetjük, illetve állandóan nyitva tartjuk, ezáltal a motor indítása három fázisra osztható :

1. Az első fázisban a szívó szelepek emelőgörgői a -

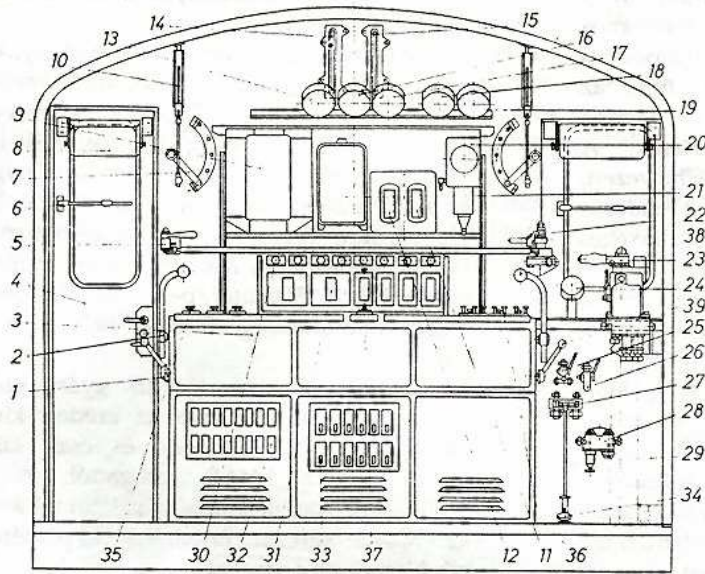


Háromrészes Ganz—Jendrassik szívóbütyök

1 üzemi szívóbütyök; 2 késleltető szívóbütyök; 3 dekompresziós bütyök



A dízelmozdonyok főgépcsoportja



Az M 44 sorozatú mozdony vezetőfülkéje

1 menetirányváltó-kar; 2 menetszabályozó-kar; 3 vezetőasztal; 4 homlokajtó; 5 kiegészítő fékező-szelep mozgatása; 6 ablaktörő; 7 hűtőszalmozgató-kar; 8 napellenző; 9 feszültség szabályozó; 10 kúrtszelep; 11, 12 hűtővíz-táv hőmérők; 13 olajnyomásmérő; 14 vízszintmutató; 15 olajsztintmutató; 16 elülső fékhenger nyomásmérője; 17 hátsó fékhenger nyomásmérője; 18 a készülék-tartály nyomásmérője; 19 kettős nyomásmérő; 20 sebességmérő; 21 gerjesztésszabályozó; 22 kiegészítő fékezőszelep; 23 automatikus fékezőszelep; 24 időlégtartály-nyomásmérője; 25 csap a sebességmérőhöz; 26 légtartály-csap; 27 fékoldószelep; 28 gyors nyomásszabályozó; 29 fűtőtest; 30 jelzőlámpák; 31 műszerek; 32 biztosítók; 33 világítási kapcsolók; 34 fékoldószelep; 35 kapcsolók; 36 kapcsológombok; 37 indítófogantyú; 38 menetszabályozó-kar; 39 irányváltókar

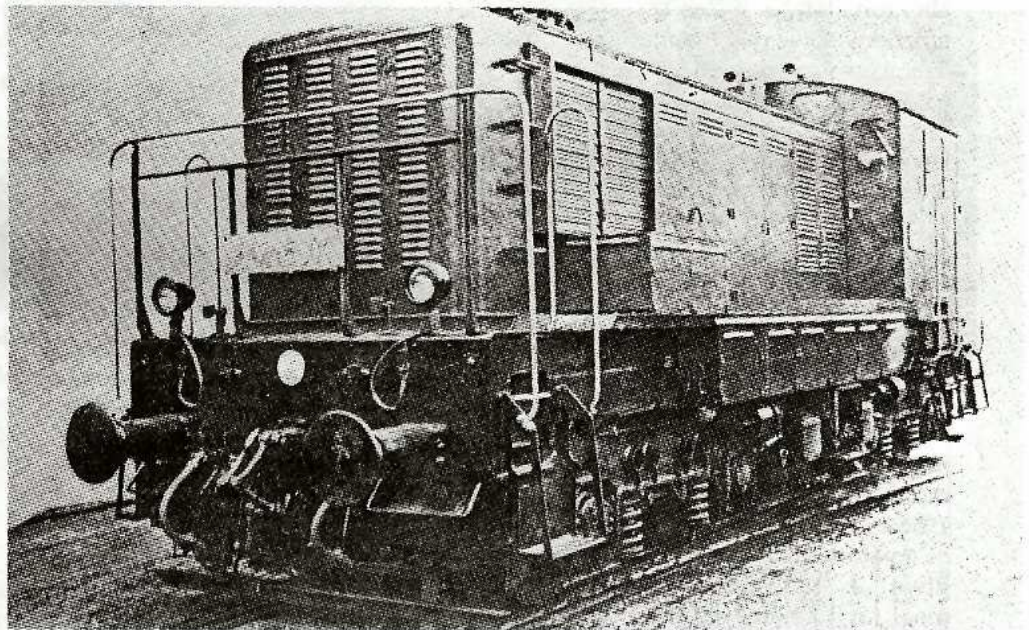
felső holtpont után, hirtelen nyitnak, az üzemi nyitáskor még mindig kisebb mértékben. A késve és kis mértékben nyitott szelepek mellett a levegő nagy sebességgel áramlik a hengerbe és az ezáltal fellépő örvénylés a levegőt erőteljesen felhevíti, ez a hideg hengerfalakat előmelegíti és rövid időn belül elérjük a tüzelőanyag gyulladási hőmérsékletét is. A tökéletes égéshez szükséges levegőmennyiségnél kevesebb kerül a hengerekbe, ezért az égés tökéletlen, elnyújtott lesz, és a hengerfalak még gyorsabban melegsznek.

körkörös kialakítású - un. dekompressziós tárcsákon futnak, ezáltal a szívószelepeket állandóan nyitva tartják, így a hengerekben sűrítés nem jön létre. A szívószelepek nyitása kisebb, mint üzem közben a legnagyobb nyitás. A hengerekbe áramló levegő a fojtás miatt melegszik, ugyanakkor a szelepek nyitva tartásával a motor könnyebben gyorsul fel a gyújtási fordulatszámra, miközben a hideg motor dermedt kenőolajkészletét is megmozgatja, "összetöri".

2. A második fázisban a gyújtási fordulatszám elérésekor a vezértengelyt kis mértékben visszahúzzuk, a szívószelepek emelőgörgőit ekkor a késleltetett nyitási emelőbütykök vezérik. A szívószelepek csak a

3. Harmadik fázisban a vezértengelyt alaphelyzetbe állítva a motor üzemszerűen jár.

A dízelmotor által hajtott generátor termeli a forgóvázakban elhelyezett két-két hatpólusú, külső szellőzésű marokcsapágyas vontatómotor részére a villamos energiát. A soros jellegű vontatómotorok közül kettő állandóan sorba



M424,5001 pályaszámú mozdony

van kapcsolva.

A vonóerő beállítására a dízelmotoron 3 fokozatú centrifugál szabályozó és a villamos berendezéseken változtatható külső és öngerjesztés szolgál. Úgy a dízelmotor-szabályozónak, mint az öngerjesztésnek a mozdonyvezető által történő beállítása egyetlen szabályozókarral történik. A dízelmotor hűtésére a géptér két oldalán elhelyezett, dróthálóval védett lamellás kivitelű hűtőberendezés szolgál. A mozdony és a vonat fékezéséhez szükséges levegőt a segédhajtás elosztó hajtóművéről hajtott 600 liter/perc teljesítményű kétfokozatú légsűrítő termeli. A világítóberendezések kiszolgálására egy 4,8 kW állandó teljesítményű dinamót építettek be.

A mozdonyok elsősorban tolató szolgálatra készültek, ezért nem lettek felszerelve vonatfűtő berendezéssel.

A tolató szolgálat miatt a vezetőfülkében a szabályozókart és az irányváltókart a fülke mindkét oldalán elhelyezték olyan kényszerkapcsolásban, hogy a vezetőfülke egyik oldalán megkezdett tolatási művelet a másik oldalon folytatható. A vezetéshez szükséges mérő illetve ellenőrzőműszerek mindkét oldalról megfigyelhetők. A mozdonyokat felszerelték éberségi berendezéssel is, ami szükség esetén önműködően megállítja a vonatot.

A mozdonyokat 1957-ben visszaszállították a MÁVAG-ba. Később a gyárból a Budapesti Helyiérdekű Vasutakhoz kerültek DL XVI 731 és 732 pályaszámon. A HÉVtől 1977-ben visszakerültek a MÁV-hoz. A 731 psz. gép most már M44,211, és a 732-es M44 209 új számon állt forgalomba. Ezek a mozdonyok a mai napig üzemben vannak a MÁV-nál!

Ez a két mozdony lett a később nagy darabszámban gyártott DVM - 2 típusú mozdonyok prototípusa. A sorozatban gyártott mozdonyok járműszerkezetén és a gépezeti berendezésén többször végeztek átalakításokat, módosításokat. Ezekből a mozdonyokból a MÁVAG 1956 és 1976 között 924 db-ot gyártott, és ebből 195 db-ot a MÁV vásárolt meg. A többit számos külföldi vasútnak és hazai iparvasutaknak szállították, valamint a GySEV is szerzett be belőlük.

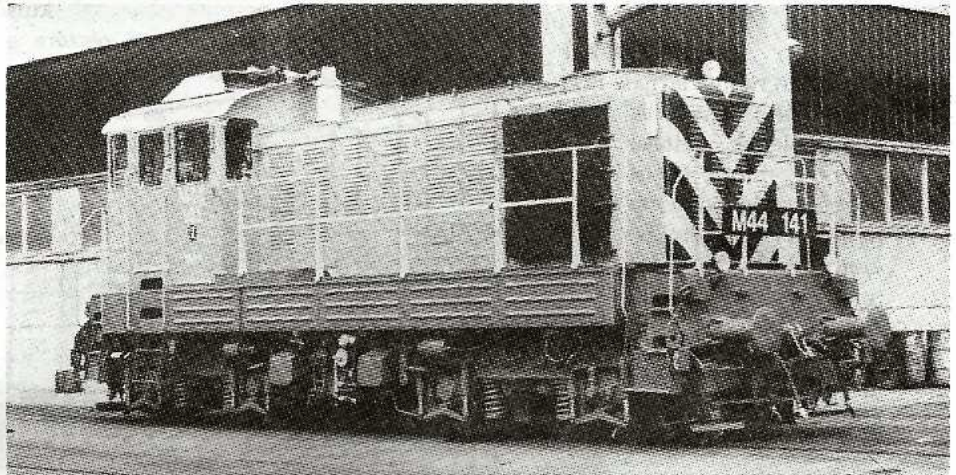
A MÁV által megvásárolt példányok az

M44 sorozatszámot kapták.

A MÁV M44 mozdonyok a fent leírtaktól a következőkben térnek el:

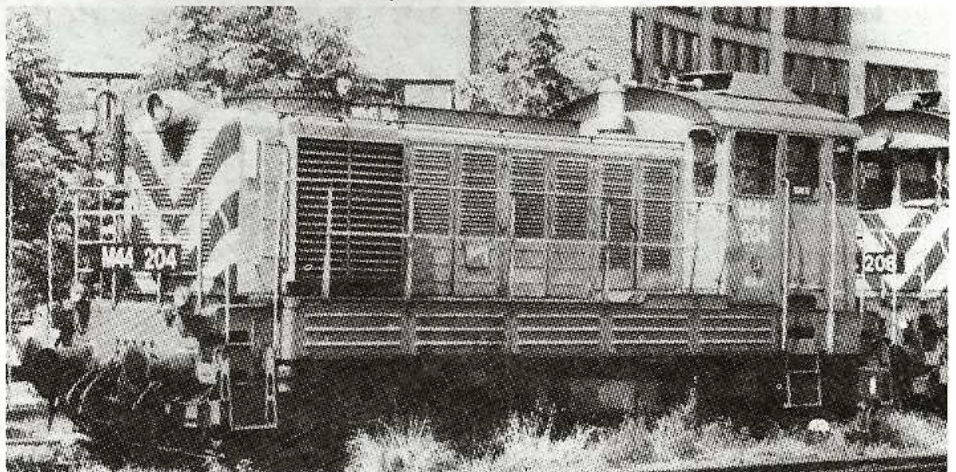
- Az M44,0 sorozat (166 db) mozdonyoknál a sőtellenállások nem a hűtőzsaluk mellett és alatt helyezkednek el, hanem a vezetőállás tetején. A motorolaj hűtése léghűtés helyett vízhűtéses lett, ezért a hűtőberendezés nagyobb, és kézi vezérlésű zsaluval van felszerelve. A fogóvázakra felszerelték a lengéscsillapítókat. Levegő ellátásra egy Mk-135 típusú légsűrítő lett beszerelve. (1500 liter/perc) Az engedélyezett legnagyobb sebesség 65 km/h helyett 80 km/h lett.
- Az M44,2 sorozatú (5 db gyári szállítás) mozdonyok távvezérlésre az eredeti kivittel szemben nem alkalmasak, és csak külsőleg térnek el az M44,0 sorozattól. A gyári szállításokon kívül a más vállalatoktól átvett és az M44,5 sorozat átszámozott példányaival bővült még ez a sorozat.
- Az M44,5 sorozat (24 db) a mozdonyba épített VV 450/150 típusú (2820 liter/perc) légsűrítővel és az automata termosztátos vezérlésű hűtőberendezéssel tér el az eddigi mozdonyoktól. Kis különbség a külső megjelenésben is van.

Az említett külső különbségek jól megfigyelhetők a mellékelt fotókon.



Az M44,0 sorozatú mozdonyok eredeti kivitele

M44,2 sorozatú mozdony módosított homlokreflektorokkal



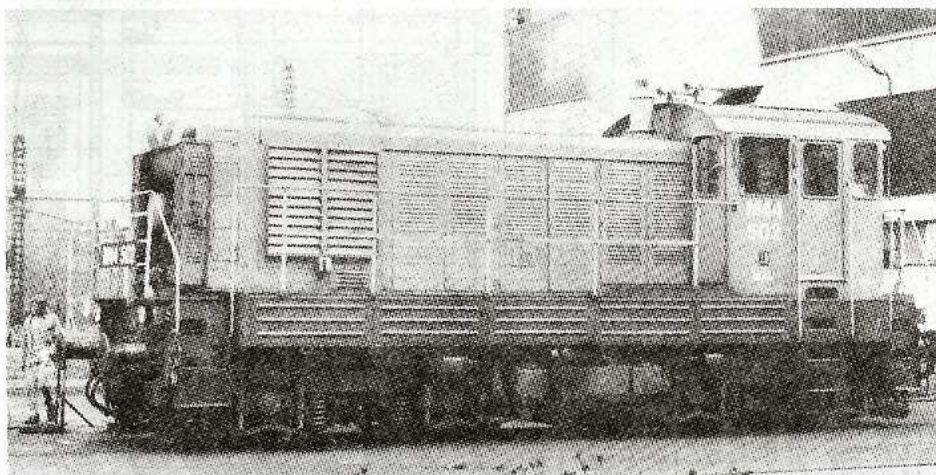
Fő műszaki adatok :

	M424	M44
Tengelyelrendezés :	BoBo	BoBo
Ütközők közötti hossz :	11290 mm	11290 mm
Forgócsapok távolsága :	5500 mm	5500 mm
Forgóváz tengelytávolság :	2200 mm	2200 mm
Legnagyobb magasság :	4400 mm	4440 mm
Legnagyobb szélesség :	3050 mm	3060 mm
Szolgálati tömeg :	58,65 t	61,76 t
Tengelyterhelés :	14,66 t	15,44
Legnagyobb sebesség :	65 km/h	80 km/h

Az M424 mozdonyok jellegrajza az újság középső lapján látható.

Forrás :

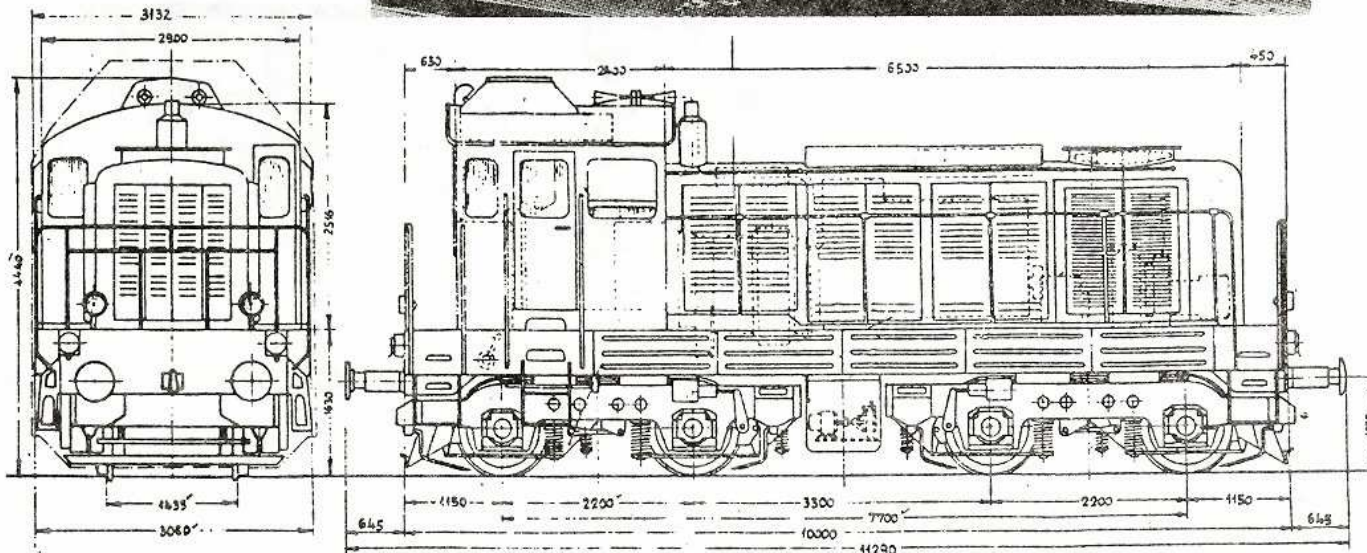
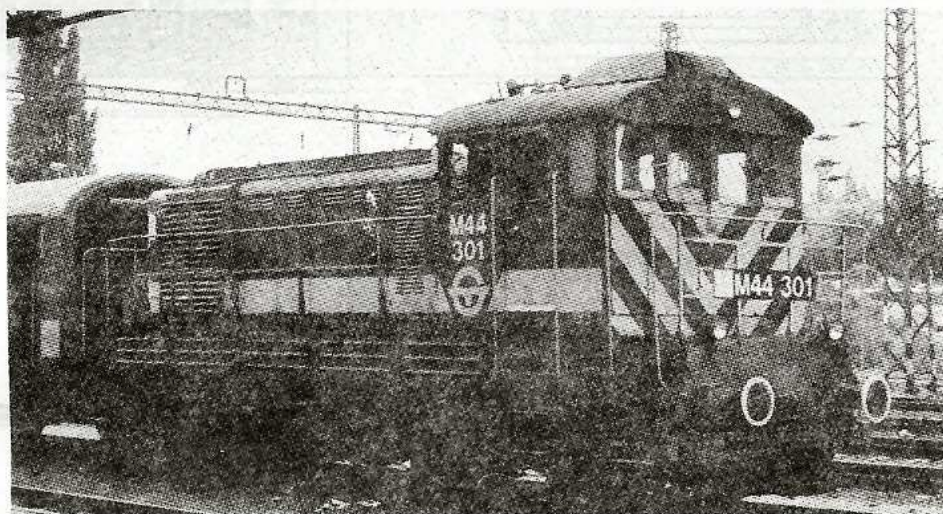
- Falk Alfréd : A gyártás alatt lévő 600 LE-s dieselvillamos tolatómozdony GÉP 1952. év 8. szám
- Varga Jenő : Vasúti dieselvontatójárművek, Műszaki Könyvkiadó 1974.
- Villányi György és a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti Főosztály adatai.

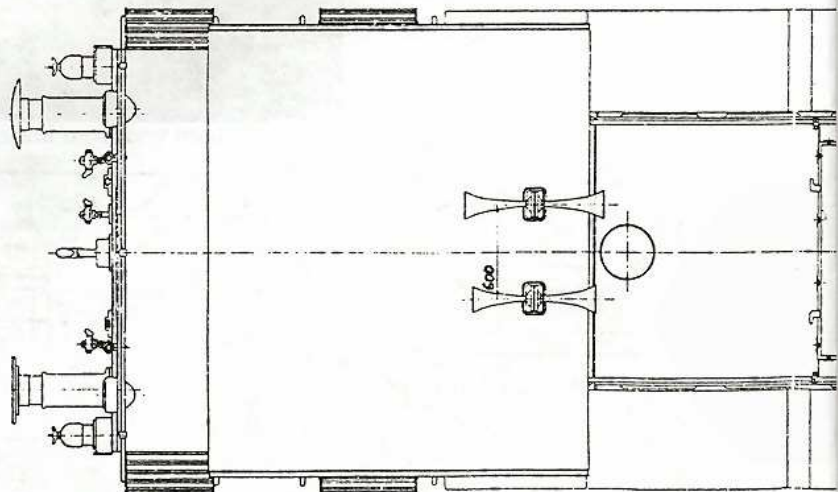
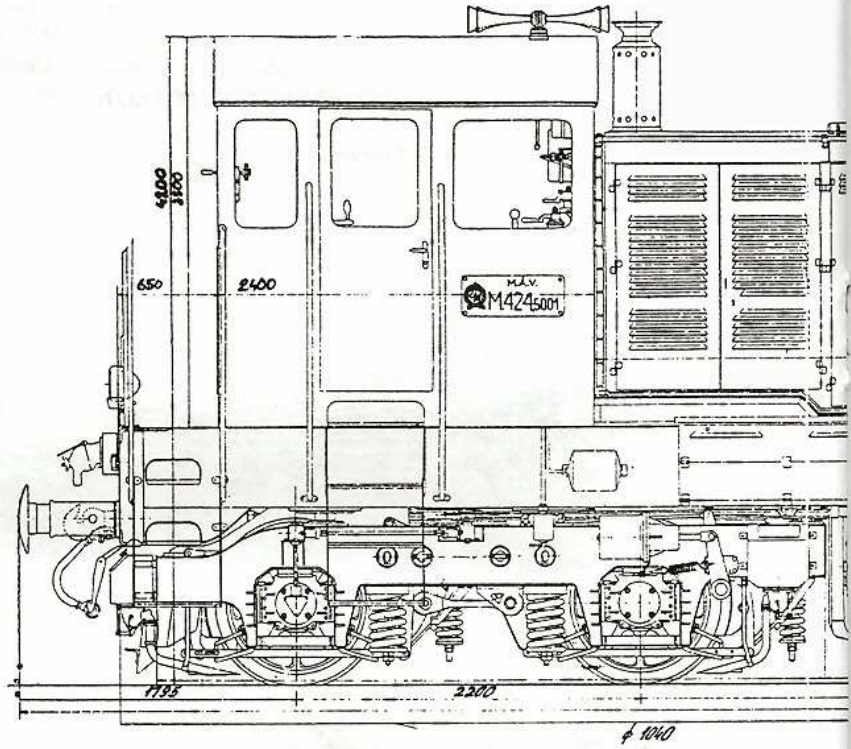
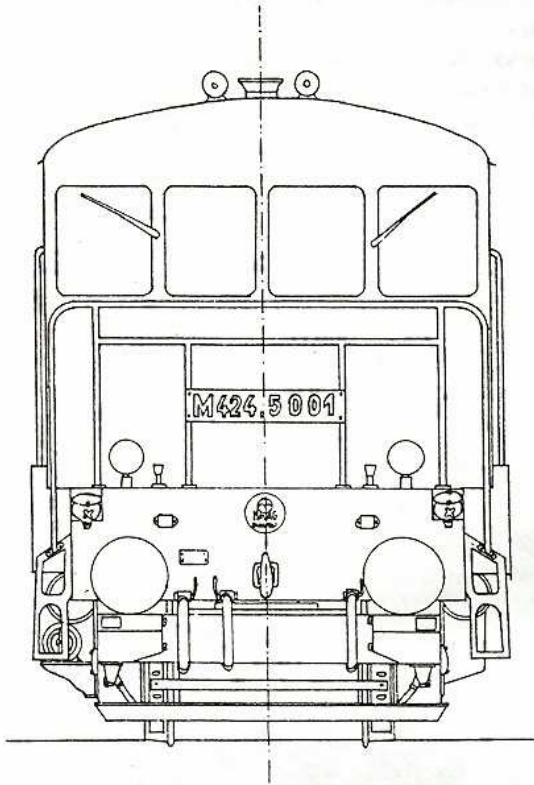


M44,5 sorozatú mozdony a nagyobb légssűrítő miatti nagyobb géptérrel

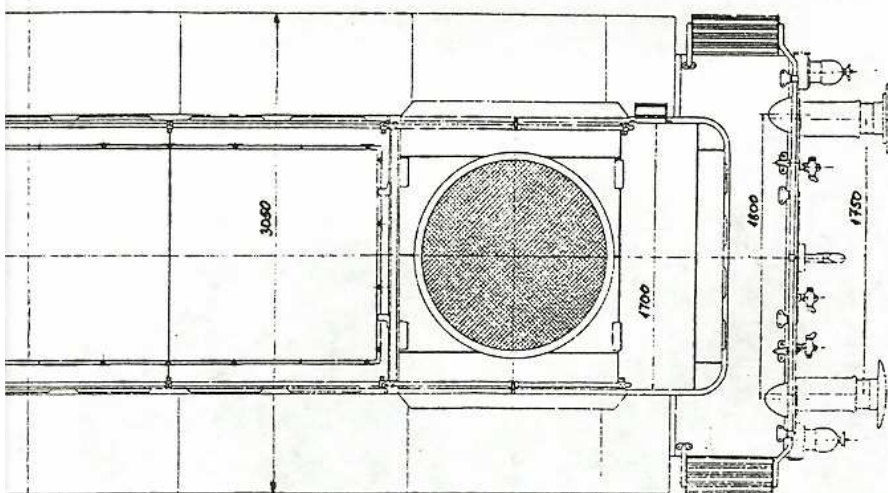
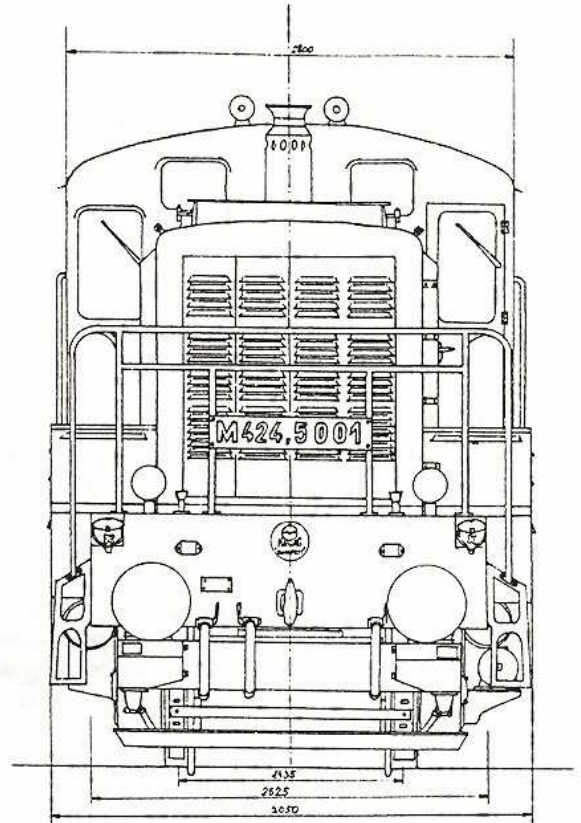
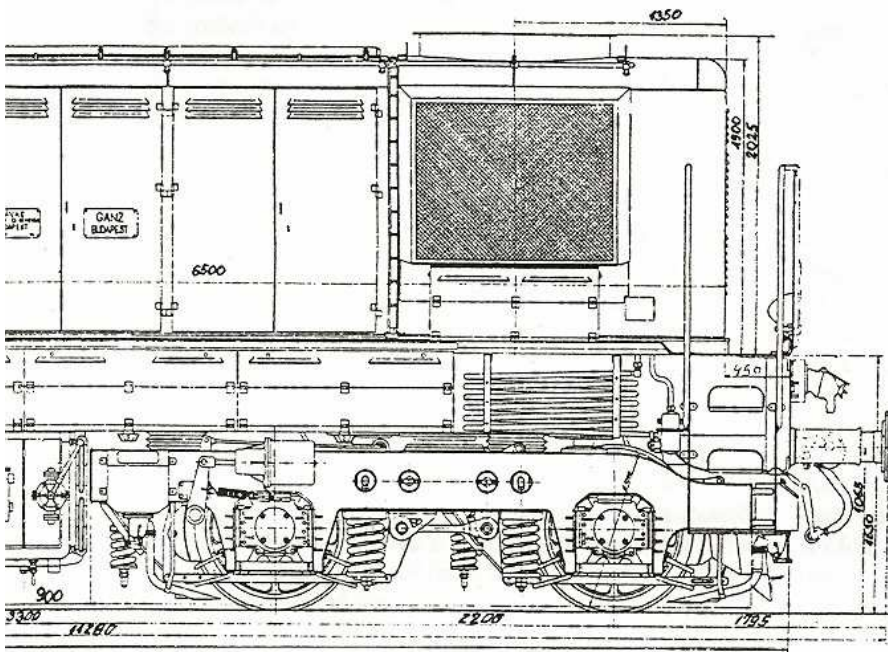
A GySEV M44,301 psz. mozdonya

(ex. MÁV M44,001)





DVM 2-1



DR. KÁROLY IMRE :

Elfelejtett mozdonytípus

II. rész

Építsünk MÁV 410,600-ast !

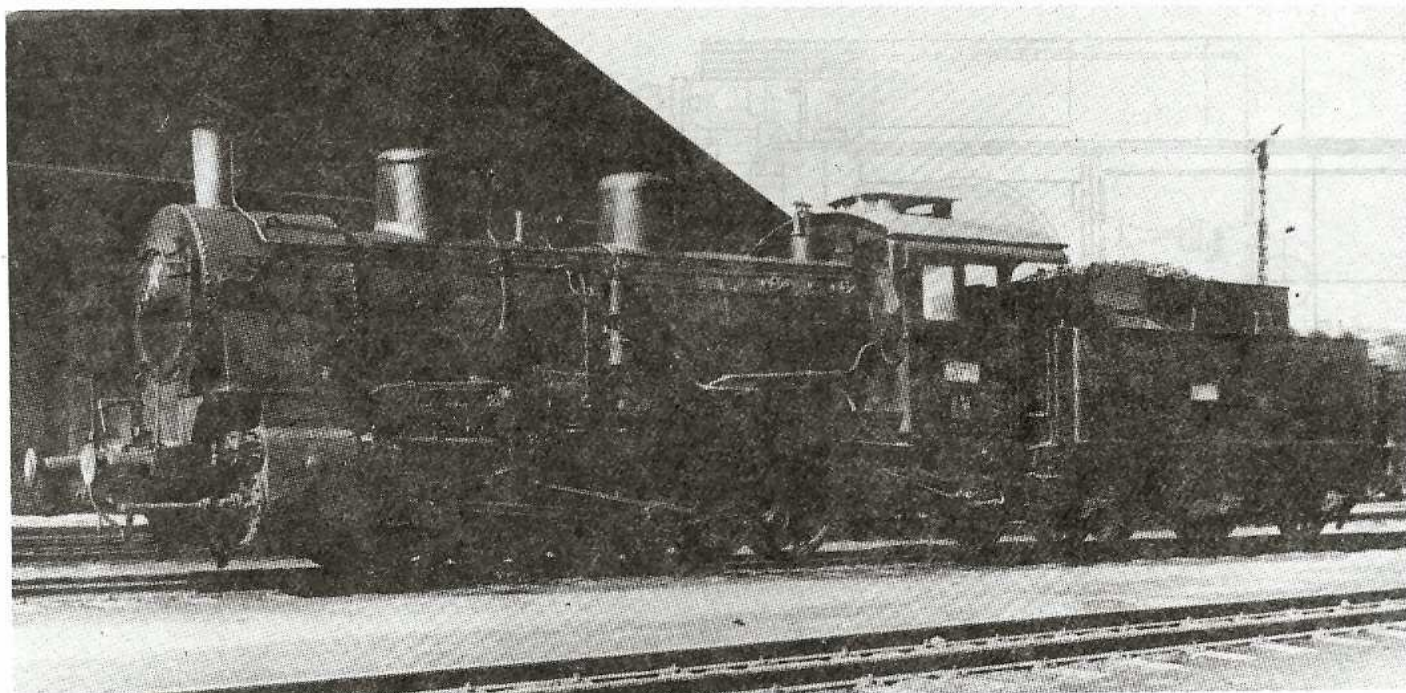
1993. évi 2. számunkban az átépítés egyszerűbb lehetőségét, a PIKO BR 55-ös modelljéből MÁV 410,501-502 psz. mozdony készítését mutattuk be. Most valamivel nehezebb változat, a 410,601-614 család következik. Mielőtt az ismertetésbe belevágnánk, egy sajnálatos elírást kell a korábbi cikkel kapcsolatban korrigálni. A bevezető mondatok helyesen így hangzanak : *A MÁV 410,601-614 számú mozdonyai porosz G-8 típusú gépek voltak, a 410,501-502 viszont ennek egy típusváltozatához, a G-8¹-hez tartozott.* (Ez utóbbinak pl. nagyobb átmérőjű kazánja volt.) Ami a MÁV szabványok szerinti átépítést illeti, a 600-as családról itt bővebben lesz szó, a két 500-as gép ilyen átépítése nincs bizonyossággal tisztázva. E cikk írója mielőtt a 410,501-est elkészítette volna - dokumentáció hiányában - az akkori Hámán Kató Fűtőház egy nyugdíjas mozdonyvezetőjével találkozott, aki ezen gépen dolgozott három évig. A modell az ő útmutatása (és persze emlékezete) szerint készült. A korábbi cikkel kapcsolatban kritikát gyakorló történéseket ezúton is kérjük, érveiket fényképekkel vagy dokumentumokkal, rajzokkal szíveskedjenek alátámasztani, amiért nem csupán köszönetet mondanánk, de azonnal közzé is tennénk.

De térjünk vissza a 600-asainkra. Nos az 1940-es, 50-es évekből fennmaradt kevés fotó alapján azt kell mondanunk, hogy nem volt közöttük két azonos megjelenésű gép. Eltérő volt a gőzdóm, a homokoló, a biztonsági szelepek, légszivattyúk, a lövetyűk típusa és elrendezése, más és más volt a kéménytípus és végül a szerkocsik is. A mozdonyokról itt közölt négy fénykép a jellegzetes eltéréseket mutatja. A modell készítésénél tehát pályaszám szerint kell választani, ha

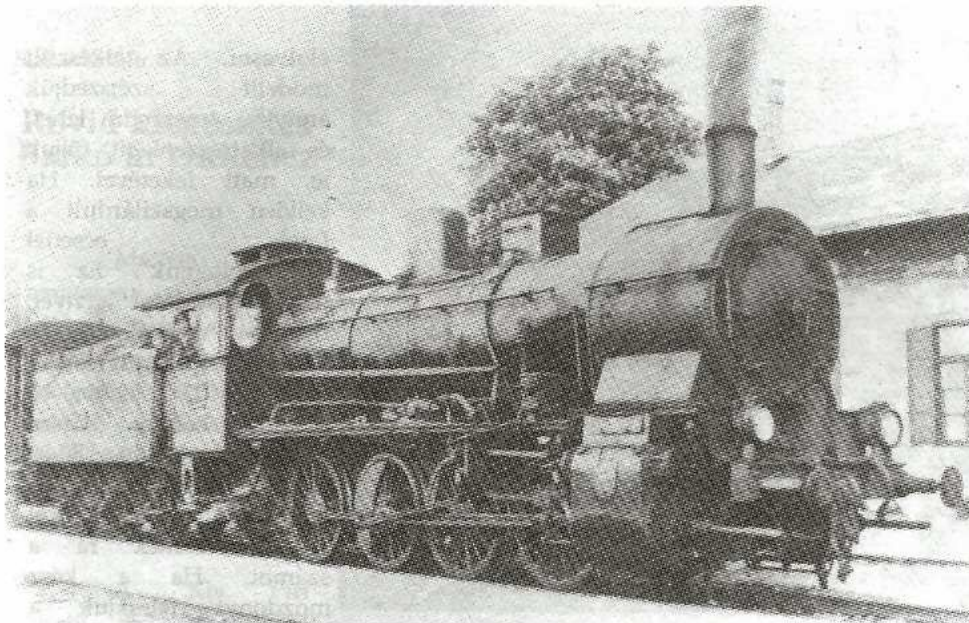
élethűségre törekszünk.

De kezdjük az elején, azaz a modell elejénel... A BR 55-ös előrenyúló elülső platóját a mellgerendával együtt le kell vágni, és persze meg kell rövidíteni a főkeretet is. Ez nagyon kényes munka, türelem és finom fogú fűrész kell hozzá. Ezután fémlemezről el kell készíteni az 1. ábrán látható lemez-idomot, ami az oldalsó járólemez két elejét, a füstszekrény homlokfal alsó támaszát és a mellgerendát foglalja magában. Ebből ki kell vágni a jellegzetes két kis "ablakot". Ennek az idomnak elülső alsó részére kell forrasztani a "C" idomú mellgerendát, amin előzőleg kifűrtük az ütközők csapjainak helyét. Az 55-ös modell haslemeze marad érintetlenül. A vonóhorgot is meg kell rövidíteni. Megvan tehát a kétoldali járólemez alsó szakasza, amely a hengerek fölött van. Elhagyva a hengereket, a járólemez egy lépcsőben folytatódik hátrafelé, azaz egy milliméterrel alacsonyabb kell legyen, nem pedig egy szinten marad, ahogy a gyári modellen van. Új járólemezre van tehát szükség, vagy a meglévőt kell ügyesen sülyeszteni.

A kazán : Kétféle megoldás lehetséges : vagy lecsiszoljuk a gyári kazánt teljesen simára, vagy esztergán műanyagból, illetve fémanyagból kialakítjuk. E sorok írója a csiszolást választotta, Szepesi József kollégánk műanyagból esztergálta. A füstszekrény marad az eredeti, csak szép kapaszkodó konzolok kerülnek rá. A sima kazántestrest most már fölrajzuk a dómot, homokolót, csövezést, a kapaszkodókat, stb. Amint a 410,603 és 609-es képen látható, elől a víztisztító dóm van, rajta két tápfej. Ha nincs víztisztító dóm, a tápfejek a kazán középvonalában vannak, amint a 606 és 610-es fényképek mutatják. A homokoló doboz minden további nélkül a gyáriról levágott doboz lehet. Figyelem ! A 603-ason, a 609-esen és a 610-esen eredeti német biztonsági szelep van, a 606-ason azonban a MÁVAG szelepek, az un. "bikaszarvak" A légszivattyú baloldalt a 2-3 kerék között a kazánközépen volt, állítólag volt olyan gép is, amelyen a baloldali henger fölé szerelték.



A 410,601 psz. gőzmozdony (Foto : Mohay)



A 410,610 psz. gőzmozdony (Foto : Schmidt)

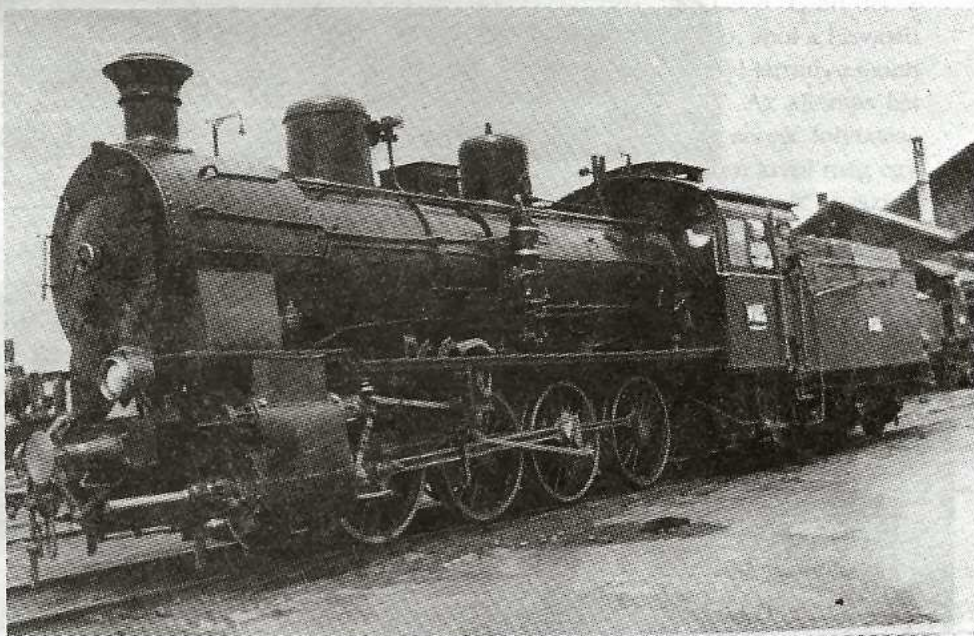
A védház : Marad a BR 55-ösé, a tetejére azonban felrakjuk a 410,501-esnél már ismert szellőzőt, az ablakok alatti kapaszkodókat. Ezután a védház alatti - pályaszámtól függően kialakított - lövetyűket, amelyeket egyedileg meg kell csinálni. A gyári modell lövetyűi szánalmasan primitívek. Az oldalablakok a 410-eseknél azonos magasságúak, a BR 55-ösénél nem. Aki igényes, alakítsa át, ha azonban a gyárit változtatás nélkül hagyjuk, nem feltűnő a hiba.

A gépezet : Ennek élethűre történő átépítése vagy eredetiben hagyása teljes egészében igény, illetve ízlés kérdése. A hengeren mindenesetre változtassunk annyit, hogy a csúnya, előre felé keskenyedő dugattyúrúd-védőhüvelyt vágjuk le és fémből esztergált alkatrészrel pótoljuk. A fényképeken látható széles (9 mm) beömlőcső-burkolatot is elkészítjük. A gyári modell rudazata tűrhető, persze össze sem hasonlítható a Fleischmann-féle BR 55-ösével. Igazán csak a kulissza az ami a legprimitívebb, azonban ennek az átépítése a legnehezebb, mert itt kell megbontani az eredeti szerkezetet. Figyelembevétel, hogy közismerten gyenge alapanyagú gyári modellel van dolgunk, csak nagy gyakorlatú modellező szánja rá magát e munkára.

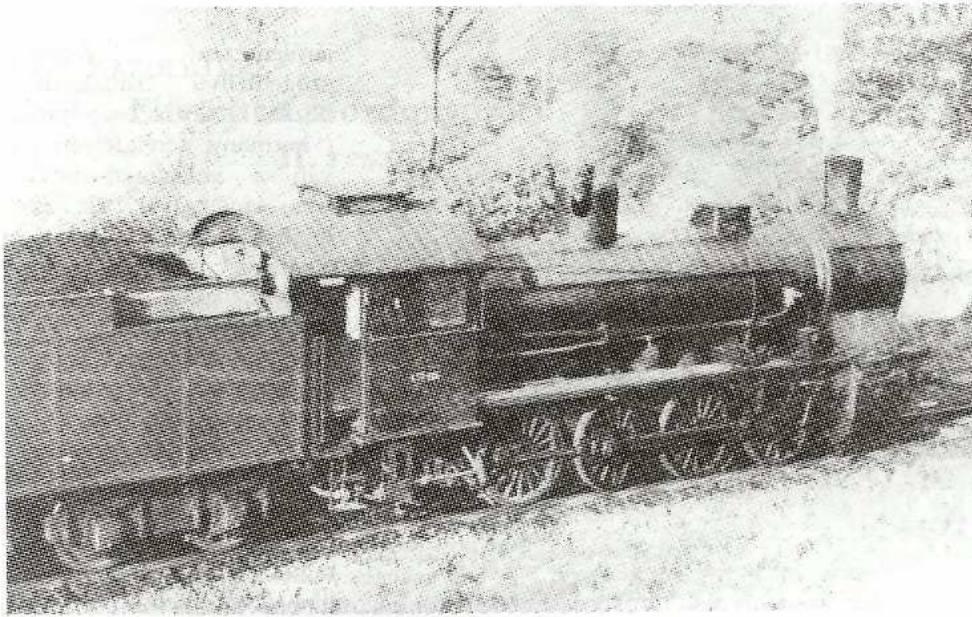
Meg kell azonban csinálnunk a kormányművet. A kazán jobb oldaláról már lepucoltuk a gyári domborulatokat, ezért a fényképen látható kormányvonórúdat - közepén a felfogó és vezető konzollal - lapos fémszálból elkészítjük. Ennek nagyon jól kell sikerülni, mert feltűnő alkatrész. Figyelem : ez minden 410-esen egyforma. A jobb oldali

járólemezeken fekvő szögemelő csatlakozik hozzá. Ez közös tengelyen (kormány gerendélyen) van a kulisszakő-emelő íves emelővel. Ez is feltűnő, jól látható alkatrész, tehát szép kivitelű legyen. Igazán az a szép és jó megoldás, ha a kormány-gerendélyt, mint egy darabból álló tengelyt átvezetjük a mozdony "hasa" alatt. Ha ez nem sikerül mindenkinek, mindkét járólemezeken csak a tengely végét ábrázoljuk, rajtuk a szögemelővel, illetve íves emelővel.

A szerkocsi : Aki már belefáradt az átépítésbe, nyugodtan hagyhatja érintetlenül a gyári modell-szerkocsit. Ha azonban van még ereje, átalakíthatja, amint a 410,609 fényképén látható. Lényegében a szerkocsi elején felül kétoldalt víztöltő fedeleket és nyílást kell kialakítani. Erre méretet adni nem tudunk, lévén, hogy semmiféle rajz erre nem volt található. Az így átalakított szerkocsi a "p" jelű. (kis "p" !) Szepesi kollégánk első díjat nyert modelljéhez két BR 55-ös szerkocsit használt fel. A víztartály felső vonalában vízszintesen elfűrészelte és levette a felső részt. A másik szerkocsin ugyanezt a vágást 2 mm -rel lejjebb végezte el. Így az utóbbiról lekerülő felsőrész 2 mm -rel vastagabb volt, mint az első. Ez utóbbi felsőrészt hozzácsiszolta és ragasztotta az első vágásnál nyert alsórészhez. Ezzel kapott egy 2 mm-rel magasabb szerkocsit, ez azonban csak a 410,613 számú gépéhez jó ! Ennél az összciszolás a legkényesebb művelet, Nagy türelem és nagy gyakorlat kell hozzá. Aki magában korlátlan lelkesedést érez, van kellő türelme, készítse el a 606-os modellt, amihez való szerkocsi nem más, mint a MÁV



A 410,603 psz. gőzmozdony



A 410,606 psz. gőzmozdony (Foto : Luft)

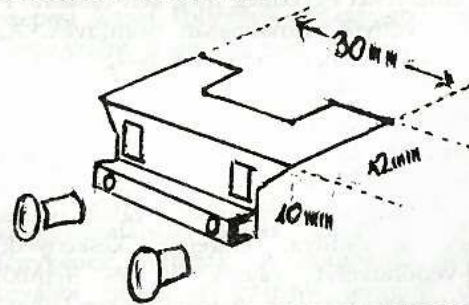
"S" típusú szerkocsija ! A 301, 601 és 322 sorozatú gépekhez való szerkocsiról van szó, illetve ténylegesen azok selejtezése után megmaradt és felhasznált szerkocsikról. Ha valaki szépen elkészíti ezt a valóban munkaigényes szerkocsit és a hozzá való 606-os gépet, biztosan számíthat előkelő helyezésre az A-2 kategóriában.

Festés : A 410-esek soha nem tartoztak a MÁV reprezentatív mozdonyai közé. Tehervonati vagy tolató szolgálatot teljesítettek. Eleinte még úgy ahogy gondozták őket, később már alig. Volt közöttük olyan maszatos, hogy a pályaszám táblát sem lehetett

elolvasni. Az elkészült modellt szétszedjük annyira, amennyire lehet, és alkatrészenként fújjuk le, matt feketével. Ha kellően megszilárdult a festés, ecsettel "maszatosolhatjuk". Ez is nagy gyakorlatot igényel, mert van maszatosítás és van rosszul sikerült festés !

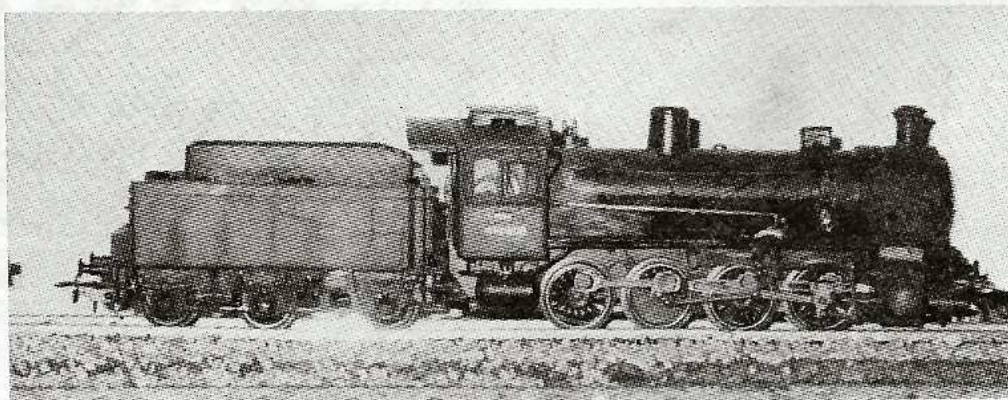
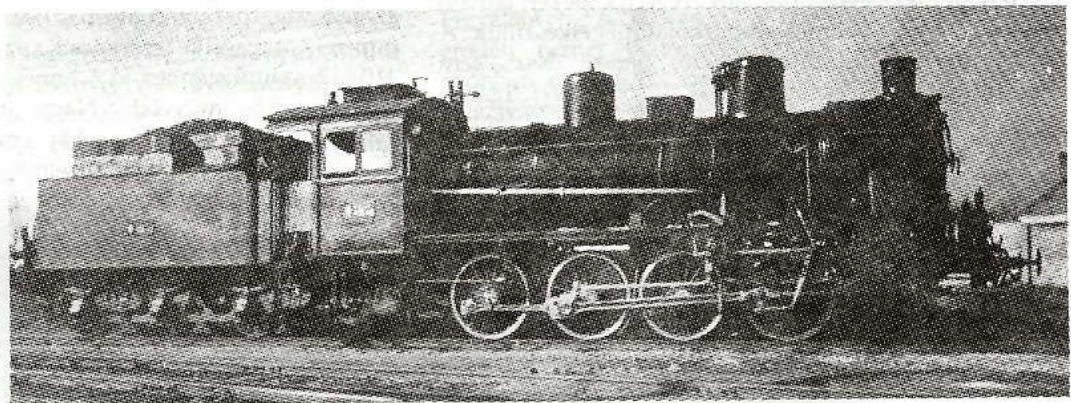
1945 előtt a mozdonyokon fém oldaltábla volt. Az 50-es években már csak pléh lemezre fehér festékkel kézzel festették rá a számot. Ha a kész mozdonyt felrakjuk a terepasztalra, hozzá MÁV teherkocsikat kapcsolunk,

máris "otthon" érezzük magunkat. Ha még állomásépületet, hazai egyéb létesítményeket is készítünk, üdítőleg hat az évtizedekig csak német modelleket látott nézőre ...



1. ábra

A 410,609 psz. gőzmozdony



410,608 psz. mozdony modellje

Szűcs Zoltán

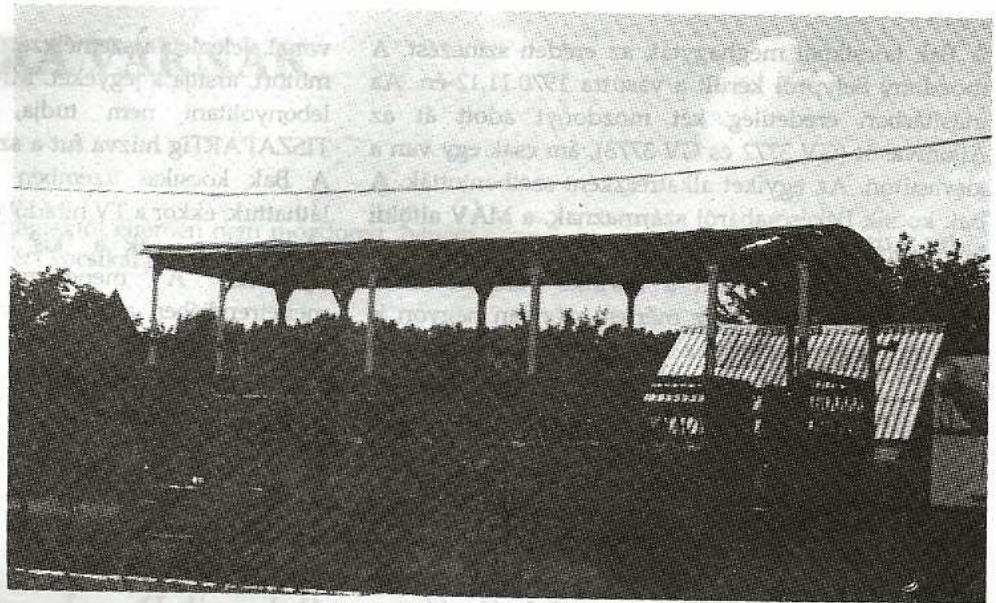
Rövid kiegészítés Barkó úr cikkéhez

Múltévi utolsó számunkban olvashattuk Barkó úr cikkét a 45 éves Budapesti úttörővasútról. A feldolgozás igényes és kimerítő, mindenkinek csak ajánlhatjuk elolvasásra. Egy kis kiegészítést azonban érdemes a leírtakhoz fűzni.

A "Kis Piri" Camot 852 motorkocsit nem selejtezték 1977. -ben, 1988. tavaszán ugyanis még láttuk a Dunaújvárosi Vidámpark területén. Azóta valóban nyomaveszett, csak annyit tudtunk meg, hogy két darabra vágva elszállították, helye ismeretlen.

A Kéttengelyes "kis kilátó" kocsik (Bk 541 - 544) megvanak! Az első három a Kis Pirivel került Dunaújvárosba. Itt az eredeti vagonsekrelynt leszerelték, egyszerűbbel pótolták. A kocsik jelenleg csak alvázukról felismerhetők, a felépítményt rajtuk két pad képviseli. A 760 mm nyomközű kis kocsik a Vidámpark 600 mm -es gőzmozdonyával együtt kiállítva láthatók (az eltérő nyomközű járművek egymás után sorozva!). A Bk 544 -es a Tiszakécskei úttörővasútra került, ahol azóta is üzemel. Piros-fehér festését először piros-kék majd piros-sárga fényezésre változtatták. A kocsik pályaszámot nem kaptak, a számos festékréteg alatt azonban még jól olvasható az eredeti.

A tiszakécskei kisvasút vonata a végállomáson



A kiskilátó kocsik a tiszakécskei kisvasúton

A Tiszakécskei úttörővasút

A vonal a nagyvasúti állomástól a Tiszapartig futott volna, így az ideérkezőknek hangulatos utazási körülményeket biztosítva. A helybeliek is használhatták volna a vonalat a helyi közlekedés részeként. A felsőbb közlekedési hatóságok azonban úgy tűnik- nemigen lelekesítette a vasútépítés terve. A kis sebességgel közlekedő szerelvények számára (5 km/h) - közlekedésbiztonsági szabályokra hivatkozva- valamennyi útátjáróhoz fénysorompó telepítését szabták meg, az engedély feltételeként. Az ezzel járó többletköltséget a tiszakécskeiek nem vállalták, így a vasút rövidebb útvonalon épült meg.

1971. augusztus 20. -án adták át a kisvasutat. A vonal 1,2 kilométer hosszan a SPORTLIGET állomástól a TISZAPART állomásig kanyarog, illetve igazában csak egy nagyot kanyarodik. SPORTLIGET végállomáson épült fel a járműtelep, ahol a kisvasút valamennyi járműve fedett helyen áll. Az állomás két vágányú, ennek folytatása a szín. Ezen kívül még egy tárolóvágány is készült. TISZAPART vá. egyszere-rűbb, itt két vágány van, a körüljárás végett.

A járműállomáson egy C-50 -es motor, két Bak típusú személykocsi, és a fentebb már szereplő "kis kilátó" kocsik. A színezés kezdetben piros-kék, majd néhány éve a C-50 -est sárgára, a Bk 544 -est sárga-pirosra festették.

A Bak kocsiknál meghagyták az eredeti színezést. A mozdony Selypről került a vasútra 1970.11.12-én. Az utasításban eredetileg két mozdonyt adott át az Államvasút (GV 3772 és GV 3773), ám csak egy van a kisvasúton. Az egyiket alkatrészként szétbontották. A Bak kocsik Békéscsabáról származnak, a MÁV alföldi kisvasúton futottak.

Hívatásforgalom a rövidke vonalon nincs, Tizsakécske nagyságához mérten azonban nagyon is népszerű a kisvasút. Az úttörő jelleg fokozatosan átalakult, manapság inkább helyiérdekű jellegű a

vonal. Jelenleg a személyzet egy fő, vezeti a C-50 -es motort, ársítja a jegyeket. Mivel egyedül a körüljárást lebonyolítani nem tudja, a SPORTLIGETTől a TISZAPARTig húzva fut a szerelvény, majd visszatol. A Bak kocsikat üzemben a megnyitó alkalmával láthattuk, ekkor a TV híradóban is szerepelt a kisvasút. Mostanában csak a "kis kilátó" kocsik közlekedik, nyaranta. A menetrend a MÁV hivatalos menetrendjében a 145 nagyvasúti menetrendi mező mellett található.

ÚJDONSÁGOK

Frissen felújított személykocsik Dunakesziről

Napjainkra a MÁV kocsiparkja - sookak által tapasztalt módon - megérett a felújításra. Ebből a célból a közelmúltban a MÁV hitelt vett fel az EUROFIMA-tól. Ebből összesen 80 személykocsit újítanak fel a belföldi expressz és InterCity vonatok számára.

A felújítás alatt álló 80 kocsiból 13 étkező, 15 első, 52 másodosztályú lesz, melyek közül az első példányok már elhagyták a járműjavítót.

Természetesen ez a felújítás még nem fogja megoldani a problémákat, de mindenképpen az ahhoz vezető út. Évente több, mint 100 kocsit kellene ilyen formában felújítani, beszámítva az elmaradásokat is.

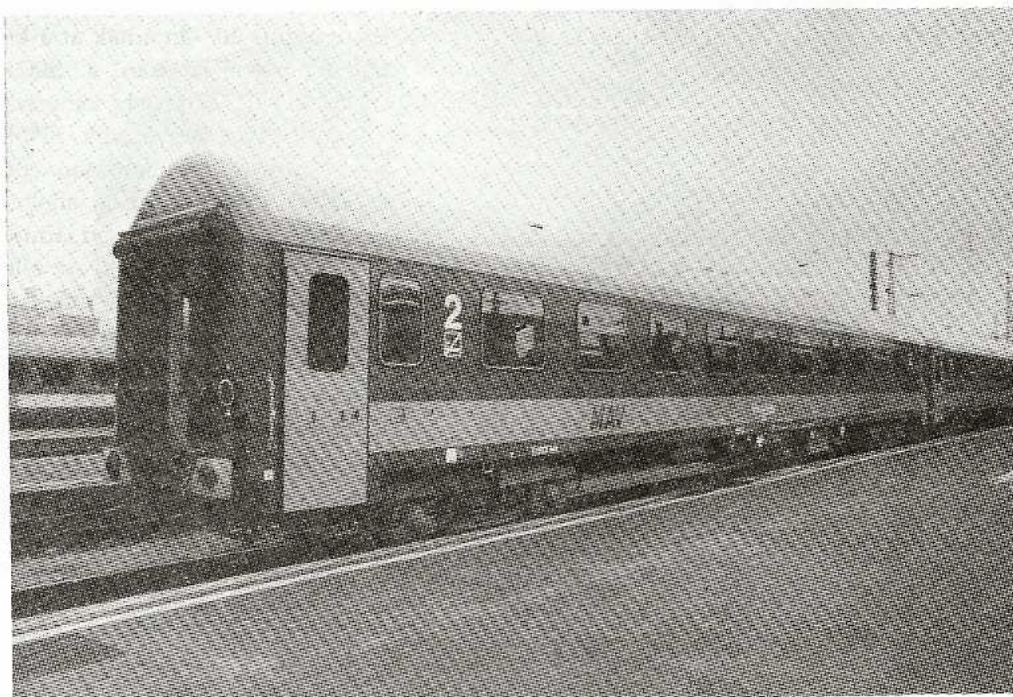
A mostani felújítás során a kocsik teljes belső berendezését kicserélik : a fülkés kocsikból az európai normáknak jobban megfelelő (? - a szerk.) termes

kocsikat alakítanak ki. Tökéletesítik a hőszigetelést, amely most már a légfűtéshez párosul majd. Újszerű lesz a világítás is, de természetesen beépítenek vonathangosítást is. A nagyobb biztonságot szolgálják az önműködően záródó lengő-tolóajtók.

Most pedig szálljunk ki, és nézzünk alá a kocsiknak : a forgóvázak már 160 km/h sebességet tesznek lehetővé, a mnegállást tárcsfékek biztosítják.

És ami a költségeket illeti : egy ilyen nagyfelújítás általában harmad-negyedannyiba kerül, mint egy új kocsi, Ami még akkor is megéri, ha ezek a kocsik még mintegy 20 évig lesznek alkalmasak feladatukra, míg egy új példány akár 40 évig is.

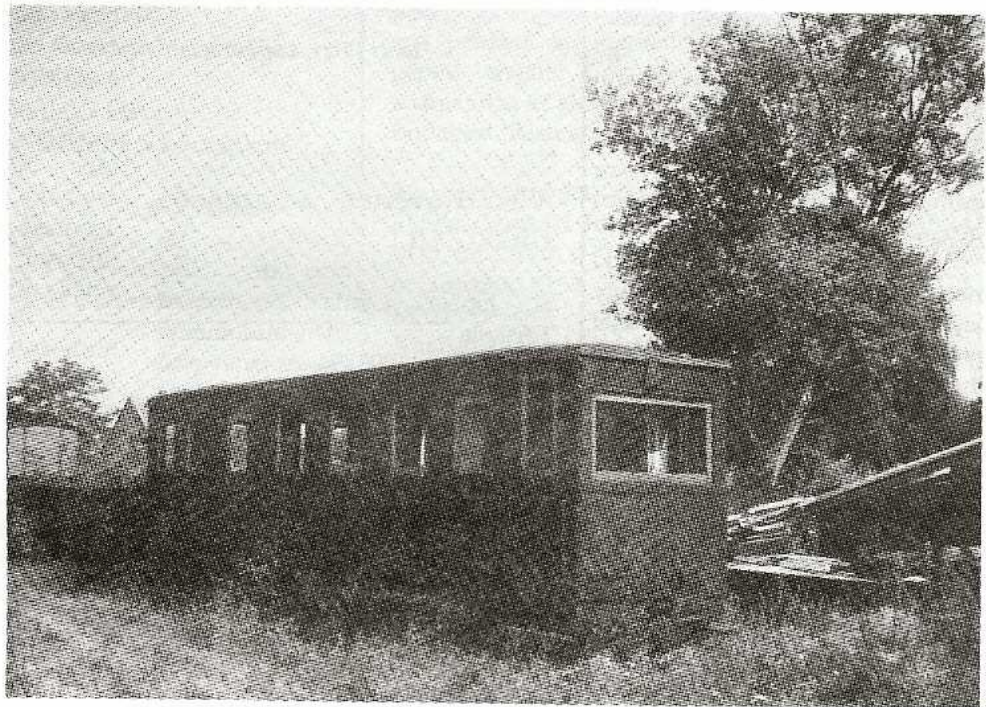
Forrás : VASÚT Világ 1994/1.



JOBB SORSRA VÁRNAK

Mostani számunkban az eddigiektől eltérően nem mozdonyt, hanem személykocsit mutatunk be. Hiszen a sok megmentett mozdonyhoz azért kocsikat is illik kapcsolni !

A
Kecskeméti
Gazdasági Vasút
által 1928-ban,
megnyitáskor
vásárolt 3. osztályú
kocsiból maradt
ránk ez a kocsi.
Eredetileg
C 61 számon állt
forgalomba.
Később azonban
járt a MÁV más
Gazdasági
Vasútjain, majd
Gemencre került.
Sok pályaszáma
köül a legutóbbi
Ba 54 017.
A kocsi jelenleg
Balatonfenyvesen
található.



JOBB SORSRA VÁRTAK VOLNA ...

1993/2 számunk ezen rovatában két különleges ózdi dízelmozdonyra hívtuk fel a figyelmet. Ezzel kapcsolatban a közelmúltban kaptuk azt a levelet Grátzer Ákos olvasónktól, melyben az Ózdi Kohászati Üzemekkel folytatott levelezéséről tájékoztatott. Most az Ózdról kapott levélből idézünk :

Az Európahírű fogaspálya, az ipartörténetileg egyedülálló fogas gőzmozdonyok az acélgyártó kemencék martaléka lett. Az A25-014 az A25-015 mozdonyok a kassai olvasztókemencéket táplálják napjainkban. Tervezett látogatásukig (február) feltehetően az A027, 028, 029 mozdonyok is a szlovák vaskohászat alapanyagát fogják képezni.

A részben bontás alatt álló ózdi gyárban váltak az esztelen pusztítás áldozataivá ezek a gépek. Igaz, hogy mai világunk talán túlságosan is pénzhajhász, de nem hiszem, hogy Ózdon (!) az lett volna a végső csapás, ha ezeket a mozdonyokat nem adják el ócskavasnak.

Táblagyűjtők figyelem !

Megdöbbenve vettük észre, hogy telhetetlen kollégáik egyik legértékesebb kiállított mozdonyunkat csonkították meg : A Veszprémben kiállított 375,1032 psz. gépről (a MÁVAG által a MÁV részére gyártott utolsóról) ellopták az egyik öntvény pályaszám táblát és gyártási táblát.

Amíg valaki egy selejtezett, gépből kiszedi ami mozdítható, az még értékmentésnek tekinthető. De ha egy ilyen nevezetes, az utókor számára megőrzött gépet kopaszt meg, az mindenképpen *lopás*, bűn.

Ki az egyáltalán, aki ki meri tenni szobája falára, vagy hajlandó megvenni valakitől saját gyűjteménye számára ? Aki elvitte, arra mindenképpen számíthat, hogy a táblák érdekében megtesszük a szükséges intézkedéseket !

Modellezőkör - bemutakozás :

Immár egy éve működik a Láng Művelődési Központ fenntartásával egy Ifjúsági Modellező kör. Szakkörünk a 92-93 - as év iskolai szünetében jött létre, egyenlőre próba jelleggel. A gyerekek kezdetben előregyártott épületből diorámát, életképet építettek. Tavaly stabilizálódott helyzetünk, és a művelődési központ anyagiakban is áldozott szakkörünkre. Most már szerszámokkal is fel vagyunk szerelve, és az első modul egységek is elkészültek. Egyenlőre kísérleti jelleggel.

Távlati céljaink között szerepel egy szabványos modul egységekből összeépített pálya H0 méretarányban. Tervezzük modellkiállítások látogatását és később kiállításra való részvételt.

Tagságunk még csekély számú, 14 ifjúsági tagot számlálunk. Ezen kívül még magán cég vasútépítő mérnöke is

segít munkánkban. Ifjúsági klub vagyunk, de nyitottak felnőtt tagság felé.

Szeretettel várunk minden érdeklődőt, és mi is keressük a kapcsolatot más modellező szakkörökkel.

Címünk:

Láng Művelődési Központ
1139 - Budapest
Rozsnyai u. 3.

Honti Péter, szakkörvezető

Vasúttörténet a szegedi főiskolán !

A Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Történettudományi Tanszéke az 1993/94 -es tanév első félévében Fejezetek a magyar vasút történetéből címmel speciális kollégiumot hirdetett a harmadéves hallgatók számára. A szemináriumot (amelyet Nagy Tamás negyedéves hallgató szervezett) tizenhárman vették fel. A kőbányai lebegővasúttól napjaink vasútjáig végzett elemzést a fokozatosan kialakuló és egyre mélyülő érdeklődés jellemezte. Magas színvonalú referátumot tartott : Jancsák Csaba (magyar vasúti hidak), Farkas István (Baross Gábor életrajza), Simó Balázs (nevezetes gőzöseink) és Pataki Gábor (a MÁV dízel és villamos mozdonyai). Utóbbi felsorolásunk hibájaként természetesen felróható, hogy a teljesség igénye nélkül készült...

Nagy Tamás

Tisztelt Olvasó !

Eltelt egy év, mialatt megjelent első négy számunk, ez pedig immár az ötödik. Reméljük, hogy az újság beváltotta a hozzá fűzött reményeket, bár tudjuk, mi is sokat hibáztunk. Így például az elmúlt évben közöltük az Mk45 -ös, C-50 -es, Mk33 -as mozdonyok jellegrajzát, de mellettük nem írtunk semmiféle ismertetést. Ezentúl megpróbálunk arról a

mozdonyról rajzot közzétenni, amelyről az ismertetés szól.

Sajnos a **Jobb sorsra várnak...** rovatunk nem keltette fel az illetékesek figyelmét. Nemrég kaptunk egy értesítést, hogy az 1993/2 számban bemutatott gépek kohó martalékává váltak. (olvasható az előző oldalon) Kár értük, pótolhatatlanok ! Ezúton is szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy aki segíteni tud a hasonló esetek elkerülése végett, tegye meg a szükséges intézkedéseket !

A továbbiakban a modellezőknek szeretnénk egyre több ötlettel és információval szolgálni. Nem feledkezünk meg azonban a rejtvényfejtőkről sem, folytatni fogjuk az előző évi vetélkedőnk.

Továbbra is helyt adunk a hirdetéseknek, reklámoknak. Ezen kívül várjuk a lap megjelenését és elkészítését anyagiakban segíteni kívánók jelentkezését.

Rossz hírrel is kell azonban szolgálnunk : Valószínűleg Ön is megérezte az év eleji különféle árváltozásokat, így a postai szolgáltatásokét is. Nem kell azonban mindjárt megijedni, az újság továbbra is 50 Ft marad. Azonban az alacsony példányszám miatt amúgy is magas önköltségű újság előfizetőinknek való eljuttatását már nem tudjuk önerőből megoldani, így számukra 50+10 Ft-ért (= 60 Ft) vállaljuk csak a postai továbbítást. Kérjük, hogy aki ez után fizeti az előfizetési díjat, az már egy évre 240 Ft-ot fizessen. Aki esetleg lemondana az előfizetésről, a megszokott üzletekben megvásárolhatja lapunkat.

Mindezek mellett reméljük, hogy a továbbiakban is sikerül mindenki számára érdekes írásokat közölni.

További jó olvasást és hasznos vasutas elfoglaltságot kívánunk minden olvasónak :

A szerkesztőség

PROGRAMOK, HIRDETÉSEK

1994. április 7 - 9.

Három napos túra Dél - Dunántúlra,

a Baross Gábor Vasútmodellező Klub
szervezésében !

Úticél Dombóvár: fatelítő, fűtőház

Bátaszék : fűtőház

Gemenc : kisvasút

Pécs : fűtőház

Almamellék : kisvasút

... és amit még találunk a környéken.

Találkozás április 7-én 7¹⁵-kor Budapest-Déli pályaudvaron. Kérjük, hogy az érdeklődők jelentkezzenek előzetesen a szervezőknél ! (Aki nem tudná a címüket, jelentkezhet a szerkesztőségnél is.)

Elcserélném PIKO H0 MÁV négytengelyes régi színezésű személykocsimodelleimet, új színezésűekre.
Cím : Gügyei Sándor, 3742-Rudolftelep, Szabadság út 21.

Emléktárgygyűjtők figyelem !

Vásárolnék gyűjteményembe különböző gyártási- és pályaszámablákat. Főleg régebbi típusok érdekelnek, így például kifejezetten keresem M38-as, M46-os gépek tábláit. Gőzmozdonytáblák is érdekelnek. Ajánlatokat az alábbi címre kérek : Grátzer Ákos, 1056-Budapest, Bástya u. 13.

Mozdonytörténeti összeállítás céljára **keresem az alábbi járművek fotóit** : LO orozat (Lokomobil), M29, M49 sorozatok (Kologa gyártmány), Gm296, De296, 81 sorozat, B193, B432 sorozatok, valamint M175 és M322.

Kínálatukkal Letenyei Tamáshoz forduljanak a veszprémi Baross Gábor Vasútmodellező Klubban.

Vasútmodell-Börze !

Március 31-én, a veszprémi vasútállomás tanácstermében. Helyézn nincs.
Minden érdeklődőt szeretettel várunk !

Támogatónk a MÁV Rt. vezérigazgatósága

Az '50-es évek humora

IGY BIZTOSAN NEM MARAD EL
A VÁLTÓELLENŐRZÉS...



- Váltókezelő elvtárs! A 4-es számú váltó
váltóellenőrzés céljából az őrhelyen megjelent!

Vásárolnék nagyobb mennyiségű, régi NDK-s *N-es felsővezetékrendszert*, eredeti minőségben: vonali és toronyoszlopokat, keresztartómezőket és munkavezetékeket.

Listát árajánlással a következő címre kérek:
Lukács Ernő 7628 Pécs, Krúdy Gy.u.7.

Hobbym a VASÚT

2. évfolyam 1. szám 1994/1

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

Megrendelhető ezen a címen, előfizetési díja egy évre 240 Ft

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

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

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.

