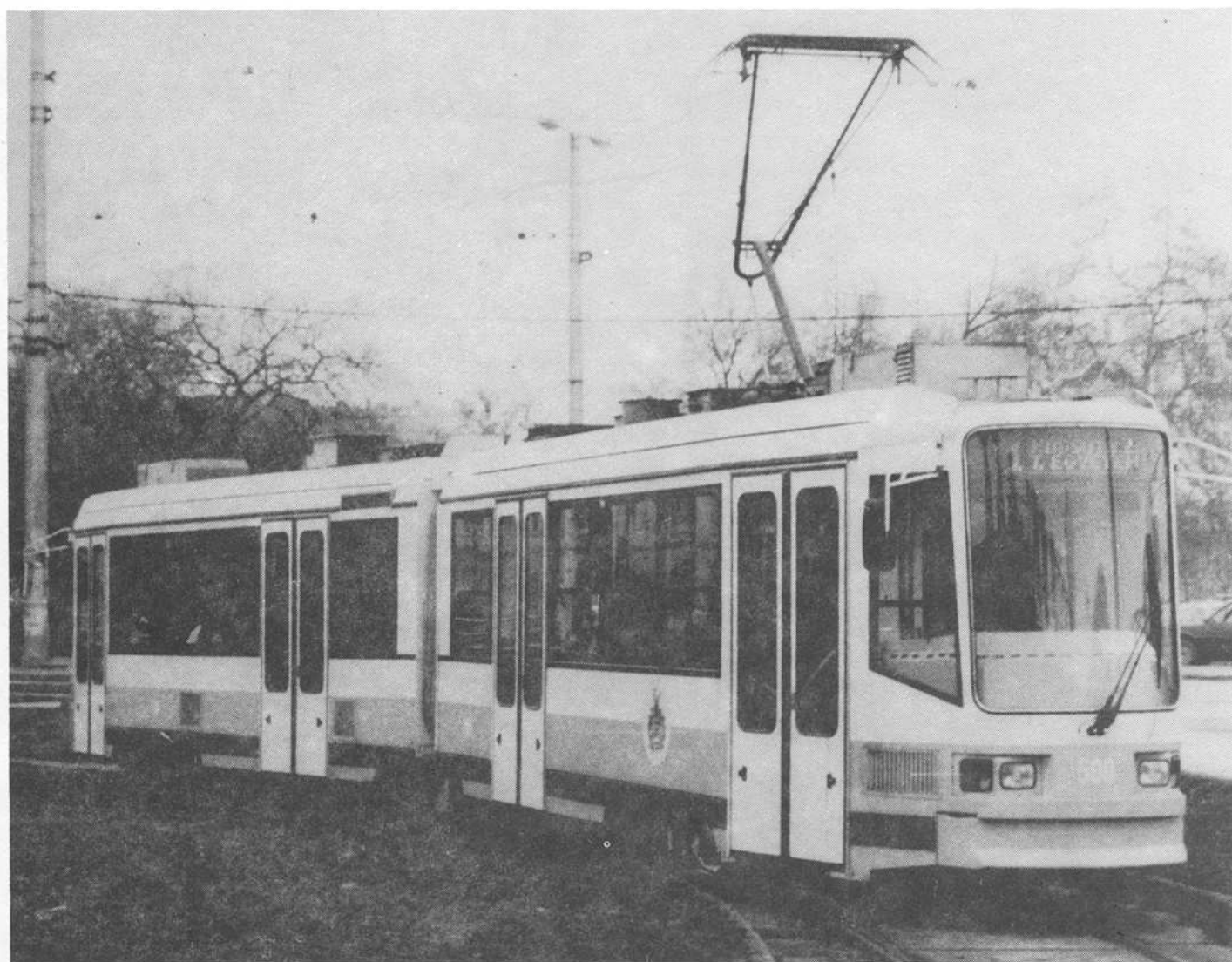


VASÚT

Vasútmodellezők és Vasútbarátok lapja

1994/2



A tartalomból :

Terepasztalépítés III.
A DKV új villamosa
A fa nyompályától a vas útig
A 370-es gőzmozdonyok
Érdekességek Dél-Dunántúlon

Ára : 50 Ft



KISVASÚT JÁTÉKBOLT

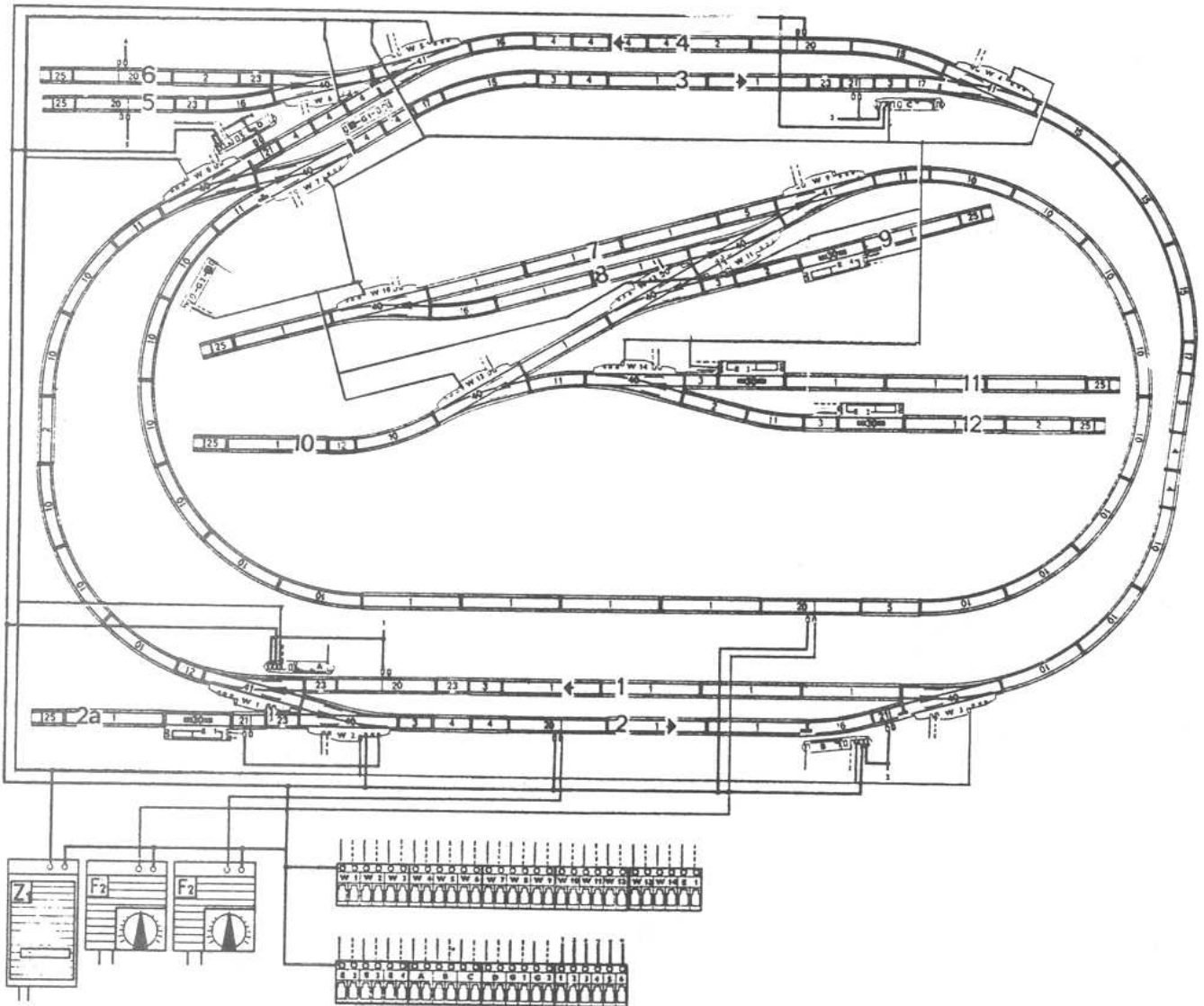
1056-Budapest, Váci u. 71.
Tel/Fax : 1/118-2407

FUGgERth vasutak
H0 méretben

Nyitva : hétfőtől péntekig
10-18 óráig

Fleischmann modellek

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



A KISVASÚT JÁTÉKBOLT újdonságaiból :

Új FUGgERth kocsik jelentek meg, melyek már kaphatóak boltunkban. Például a közismert MDmot szerelvényéből a Bx és az Ax kocsik. De a hagyományos "kék" vonatok kedvelői is jöjjenek el, nekik is tartogatunk újdonságokat ! A közelmúltban jelent meg a BRy büfékocsi és a BDh poggyásztéres

kocsi. Szépen mutatnak az Ön terepasztalán is, próbálja ki !

Nem feledkeztünk el a külföldi modelleket kedvelőkről sem, nekik természetesen továbbra is tartjuk a legszebb Fleischmann modelleket is !

Keresse fel üzletünket a Váci utcán !

Szűcs Zoltán:

Terepasztalépítés 3.

Terepasztalunk építéskor fordítva járunk el mint az igazi vasútépítők. Nekünk ugyanis nem a már meglévő terepadottságokhoz kell megterveznünk a vasútvonalat, hanem éppen fordítva, vasútvonalunkhoz kell létrehozunk a legélethűbb környezetet. Ha munkánk végeztével a meghívott barátok, rokonok úgy találják, az adott terepviszonyok szerint így és csakis így lehetett a vasutat megépíteni, akkor jó munkát végeztünk. Most azonban ne szaladjunk a végére! Mielőtt a terep építését elkezdenénk még egyszer ellenőrizzük az elektromos bekötések működését. Végezünk próbafutást a szerelvényekkel!

Elsőnek hegyet kell építenünk, mégpedig üreget. Hiszen itt helyeztük el a rejtett forgalmi kitérőt és tárolóállomást. Mint a terepépítésben általában, itt is több módszer kínálkozik, lássuk hát sorban:

1. Rétegvonalas építési módszer. Ehhez néhány mm vastag réteget, vagy farost lemezekre van szükségünk. Ezekből vágjuk ki a megfelelő idomokat, és ragasszuk egymásra ezeket. A módszer lényegében úgy működik, mintha egy szintvonalakat mutató térkép alapján építenénk fel egy hegyet. Ne feledjük, nekünk csak egy 'fél' hegyre van szükségünk! A terepasztal szélén állítsunk az asztallaphoz fixen rögzített oszlopokat, ezekhez rögzítsük a hegy tetejét! Az oszlopok közét hagyjuk szabadon, hogy az alagútban fekvő vágányokhoz, az ott elhelyezett berendezésekhez karbantartás alkalmával hozzáférhessünk! Régebben az egymásra ragasztott falapok lépcsőzetét gipsszel dolgozták el, majd falfestékekkel festették. Ez különösen ha a ragasztás megfelelően erős volt, 'bombabiztos' terepasztalt eredményezett, sajnos ennek a megoldásnak hátrányaként jelentkezett a jelentős súly. Manapság szerencsére egyszerűbben is megoldhatjuk a problémát, megfelelő terepfóliával egyszerűen beborítva a hegyoldalt.

2. Állványos építkezés. Ismét oszlopokat állítunk a terepasztal külső oldalán, magasságukat úgy válasszuk meg, hogy modellvasutuk biztonságosan elférhessen az oszlopokra emelt hegy alatt. Ez HO méretben 7-9, TT méretben 5-7 cm. A

belső oldalon is felállítunk oszlopokat. Majd az oszlopok tetejét fémhuzallal kötjük össze. A hegy tervezett lábánál apró szögeket ütünk az asztalba, és ezekhez húzzuk ki a drótszalakat. Ha szükséges a fémszalak felső harmadában helyezünk el alátámasztást. Ellenőrizzük, hogy minden-hol elfér-e a vonat! Alkalmazzunk néhány összekötő drótszalát is. Már most alakíthatunk a szálakon, mégpedig úgy, hogy felül kissé kifelé húzzuk, alul kissé befelé nyomjuk az egyenes iránytól. Ne feledjük, hogy a természetben nincs egyenes lejtő, a természetes lejtők felső része domború, az alsó homorú. Továbbá a hegyoldalak számos kis árokka, horpadással tarkítottak. Ez utóbbiakat majd a papír kidolgozása során alakítjuk ki. Következik tehát a papírmunka. Ez nem irodai tevékenységet jelent, hanem előzőleg forróvízbe áztatott régi újságpapírok több rétegben való felterítését. Még mielőtt a papír megszáradna, nyomkodással kitűnően alakítható. A megszáradt, megkeményedett felszínt azután kitűnően fedhetjük terepfóliával vagy szóróanyaggal.

3. Hungarocelles terepépítés. Legújabban elterjedt módszerünk. Abban különbözik az előzőektől, hogy itt nem egy 'lyukat' építünk körbe hegygel, hanem tömbökből, táblákból magunk faragjuk ki a megfelelő formát. Hegyünket elkészíthetjük könnyen elrakható darabokból, így szállításkor leemelhetjük az asztalról, nem kell sérüléstől félnünk. Kevésbé valószínű, hogy megfelelően nagy darabokhoz jutunk, ezért a megszerzett táblákat, tömböket ragasztanunk kell. Erre a mozaik és a barkács ragasztó vált be. A habanyag faragásához, alakításához a hagyományos barkács szerszámok kitűnőek, egy kiegészítéssel. Ez pedig a forrasz-



MÁV helyiérdekű vonalaira szánt III. osztályú felvételi épülete.

tópáka. De ne az úgynevezett pillanatpákákat, hanem inkább nagyhőmérsékletű társaikat használjuk. A forró pákával merész völgyeket, fantasztikus sziklákat alakíthatunk ki. A munka így nem jár sok kosszal, de annál több szaggal, erre számítsunk. Nem baj, ha első nekifutásra nem ragaszkodunk a bonyolult terepalakzatokhoz, beérjük egy lankás hegyoldallal, esetleg egy ezen kialakított kisebb völgyecskevel. A habanyag később is alakítható, és akár cserélhető. Szemben a többi módszerrel, mely nehezen bontható végeredményt hoz.

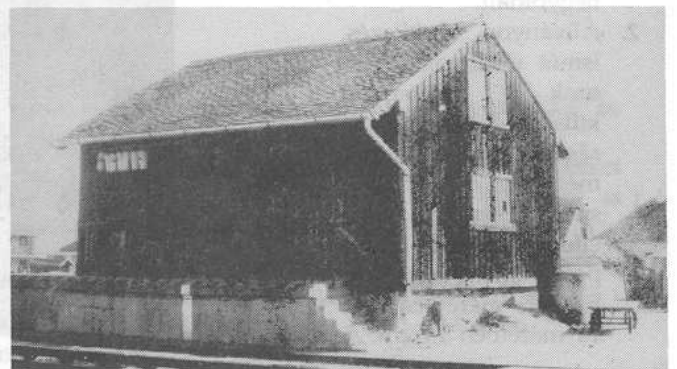
Ha a hegy alapja késszen van, foglalkozunk az asztal többi részével is. Jelöljük ki, az épületek, az utak helyét. Most hasznát vehetjük eddigi uazásainknak, no és per-sze szépérzékünket is próbára tehetjük. Ne akarjuk rögtön, elsőre megtalálni a legjobb megoldást, nyugodtan kísérletezhetünk néhány napig. Az épületek kis átalakításával, a környezetet megfelelő kialakításával hazai hangulatot teremthetünk. A vasúti épületek szabványa a Magyar Államvasutaknál a külhoni vasutakétól eltérően alakult. Hogy szomszédainknál számos e szabványnak megfelelő épület áll, annak történelmi okai ismeretesek. De ezáltal modellezésünk egy kissé nemzetközivé is válik, az itt közölteket jól használhatják Szlovákiában és Erdélyben élő olvasóink. Állomásunknak tökéletesen megfelel, (és a valóságban is ez a jellemző ekkora állomáson) a MÁV helyiérdekű vonalaira szánt III. osztályú felvételi épülete. Sajnos boltban nem kapható, de házilag elkészíthető. Szintén átalakítással vagy új építésével magunknak kell elkészíteni a másik két jellegzetes vasúti épületet az őrházat és a raktárt is. Ha terepasztalunkban mielőbb szeretnénk gyönyörködni időlegesen a boltban beszerezhető épületmakettek átalakításával is próbálkozhatunk. Ne idegenkedjünk a későbbi fejlesztésektől, átalakításoktól, hiszen, ahogy kész város nincsen, úgy nincs kész terepasztal sem.

Ha elkészültünk a megfelelő alakításokkal és minden a helyére került megkezdhetjük a terep végleges kialakítását. Ehhez, mivel senkit sem akarunk egy szabványterv követésére szorítani, csak általános tanácsokat adhatunk. Általában célszerű burkolatnak látszik a terepfűszőnyeg. Ez a szaküzletekben különféle méteretekben kapható. Vágjuk megfelelő darabokra és borítsuk be vele az asztalt! Az utak helyét hagyjuk ki! Élethű utakat akkor készíthetünk, ha az út helyét bekenjük ragasztóval, majd erre durva homokot szórunk, és ezt lenyomkodjuk. Ha a ragasztó megkötött, a felesleget söpörjük le ecsettel. Az így létrejövő felület földútnak kiváló. Ha műutat szeretnénk, akkor itassuk be finoman sötétszürke festékekkel. Ha foltosra sikerül, az nem probléma, az igazi út sem tökéletes, különböző minőségű szakaszok változtatják egymást. Természetesen a boltokban beszerezhető kockakő utánzatot is használhatjuk. A cementlapokból készült járdákat világosszürke kartonlapokkal utánozhatjuk a legjobban. Az utak építésénél figyeljünk, hogy minden épületet meg lehessen közelíteni. Az állomást a település feltételezett központjával összekötő utat elegendően szélesre kell méreteznünk, hiszen itt autóbusz is közlekedik. Célszerű enyhe kanyarokkal a dombtetőre vezetni, s ott hagyja el terepasztalunkat. Ha nagy forgalmat várunk, az iparvágány és az út kereszteződéséhez egy

őrházat is felállíthatunk. Így jelzőőr biztosítja az iparvágányon folyó tolatási mozgásokat.

Állomásunkra nem célszerű magasperonokat építenünk, nemigen lennének élethűek. Viszont a hagyományos alacsony peronokkal is szép megoldást érhetünk el. A tervezett peron nagyságának megfelelően vágjunk ki kartonlemezeket. Közben figyeljünk, miért is alkalmaznak peronokat a sínek mellett. Nos, a megoldás egyszerű, az utasoknak el kell érniük a vasúti kocsik lépcsőit. Másfelől a peronnak nem szabad a vasúti járművek haladását akadályozni. Régen ezt úgy oldották meg, hogy gerendákból, kiszolgált talpfákból keretet készítettek, ezt kavicsal töltötték ki. A gerendákat fehérre meszelték. Ezt utánozzuk mi is. Ellenőrizzük kartonjainkat nem túl nagyok-e, ha megfelelnek szabályozzuk úgy vastagságukat, hogy néhány mm-rel a sínkoronaszint fölé érjenek. A szélükre ragasszunk méretrevágott gyufaszálakat, de úgy, hogy a peronok magasságánál a gyufaszálak egy gondolattal magasabban legyenek. Ezeket temperafestékekkel fessük fehérre. A gyufaszálak között a kartonlapot kenjük be ragasztóval, és szórunk ide is durva homokot. A homok helyett a szaküzletekben kapható sárga színű kavics utánzatot is használhatjuk. Tudatosan nem írtunk az idevonatkozó vasúti szabványokról, egyszerűbb ha mindenki otthon beállítja a megfelelő távolságot. gyakorlott modellezőknek ez nem gond, az ifjabbak pedig hamar megtanulják, mekkora helyet igényel járműveik alváza futáskor. Már szinte készen áll a terepasztal, és még nem beszéltünk az alagútkapukról. Nos, kereskedelmi forgalomban valamennyi elterjedt mérethez beszerezhetőek. Csak arra vigyázzunk, hogy elkerüljük a piros téglával kirakott, díszes változatokat! Nem fitatjuk, ezek igen mutatósak, de hazai vasutainkon inkább a beton és a terméskő alagútkapuzatok nyertek alkalmazást.

Állomásunk előtt mechanikus bejáratú jelzőket célszerű alkalmaznunk. Ezekből sajnos csak a német változat szerezhető be. Az eltérés a jelzők karján a legfeltűnőbb, ezt mindenképpen alakítsuk át. Legjobb ezt a munkát a jelző oszlopának cseréjével egybekötni. Az új jelzőoszlopot tollbetétből, vagy hasonló méretű anyagból készíthetjük. A MÁV szabványa szerinti jelző nemcsak itthon, hanem Szlovákiában és Erdélyben is használatos, de a jelzőkar színezése eltérő. Itt is célszerű saját legújabb megfigyeléseinket hasznosítani. Terepépítés közben ne feledkezzünk el a fásításról, síksági jellegű asztalunkra leginkább lombos fák illenek. Az alagutat rejtő hegyre néhány fenyőt is felrakhatunk, de mérséklettel, a dombvonulaton ne akarjunk magas-hegyi hangulatot kelteni!



vasúti raktárépület

Németh Andor :
**Új hazai gyártású
 személykocsik az IC
 forgalomban**

A menetrendváltástól jelentős színvonalugrás történt az amúgy is jó hírnek örvendő magyar InterCity forgalomban, ugyanis ekkor állították forgalomba a Dunakeszi Járműjavítóban EUROFIMA hitelből felújított személykocsikat.

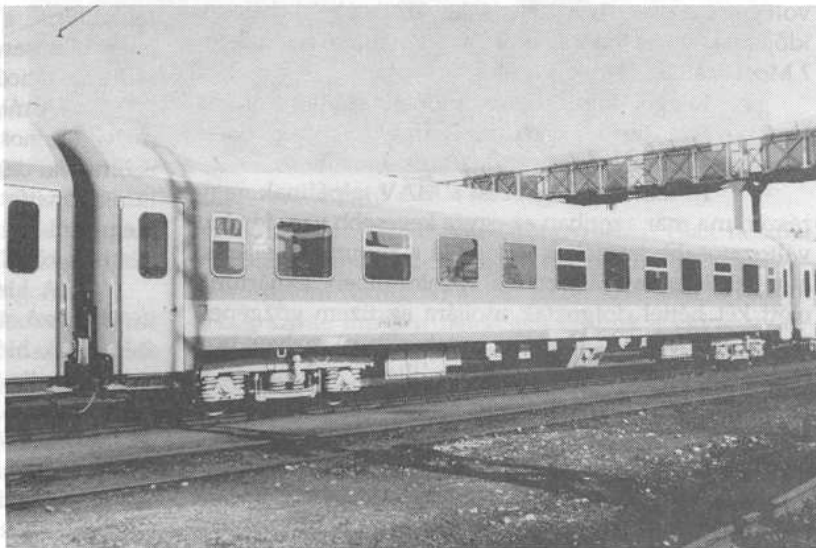
A Dunakeszi Járműjavító Üzemet elsősorban a személyszállító kocsik javítására alapították 1926-ban. A második világháborút követő nagy kocsihány valamint az elavult kéttengeles kocsipark lecserélése érdekében 1956-tól a hetvenes évek közepéig azonban igen jelentős személykocsi gyártás is volt az üzemben. Kiemelkedő két típusuk - amely meghatározó a MÁV járműparkjában - a *By* és a középfeljárós *Bah* (ez utóbbi később *Bh* és *Bhv*) típus. A hetvenes évektől a MÁV a személykocsikat Győrből, a Rába Vagon és Gépgyártól, majd annak profilváltása után külföldi cégektől szerzi be. Dunakeszi pedig visszatért az eredetileg is neki szánt feladatra, a kocsijavításra.

Hosszú évek kihagyása után először 1993-ban adódott ehetőség egy igazi, komoly műszaki és technológiai áttörésre. Az idáig forgalomba állított hazai IC szerelvények kocsijai is különböző régi kocsik felújításából származnak, azonban ezeknél jószerevével a hagyományos technológiákat alkalmazták. A Budapest - Miskolc viszonylatban közlekedő IC szerelvények lengyel eredetűek, míg a Budapest - Nyíregyháza köztiek győri eredetűek.

Igazán új megoldásokat az új 10-67 középszámú *Ap* és a 20-67 középszámú *Bp* kocsik jelentettek, ezek alapjául a 160 km/h sebességre alkalmas, 1974-ben a győri RÁBA gyárban készült 20-47 középszámú kocsik szolgáltak. Újjáépítették illetve építették szinte az egész kocsit, az oldalfalakat a vasszerkezettel együtt, a főkeretet néhány me-revítő kivételével, a teljes belső burkolatot, a fűtési rendszert, a villamos berendezéseket, a forgóvázakat is jelentős mértékben átalakították. A fékpofák helyett tárcsaféket szereltek fel, mikro-proceszszoros vezérlésű csúszásgátlóval. A rugózási rendszer egy részét is átépítették, és gumi elemekkel egészítették ki. A kocsi tömege 38 tonna, valamennyi teljes kivitelűre készül. Az első osztályúban 60, a másodikban 78 ülőhelyet helyeznek el. A belső borítást előregyártott műanyag elemekből készítették, amely a kocsiszekrény

építésénél az eddiginél lényegesen pontosabb munkavégzést igényel, hiszen ezen elemek adott méretűek, itt nincs lehetőség kicsit "nagyobb" vagy "kisebbre vágni". A dohányzó és a nemdohányzó részt egy üveg tér-elválasztó választja el. A nemdohányzó részben egy enyhe túlnyomás uralkodik, így a füst nem kerül át a nemdohányzó részbe.

Ezeket a DVJ 93 jellegű kocsikat a "minőség, gyorsaság, megbízható áron" üzleti filozófiával jellemzik, amely messzemenően meg is felel a valóságnak.



Ugyanis a megbízástól az első kocsi elkészültéig mindössze 10 hónap telt el, ami külön figyelemre méltó, ha figyelembe vesszük, hogy ezen idő alatt kutatták fel és építették ki a kapcsolatot a túlnyomó részben hazai (!) beszállító cégekkel. Ezeknek is köszönhető, hogy ezen kocsik olcsóbbak, mint egy hasonló jellegű, de külföldről beszerzett kocsi.

Az első 20 db kocsit a Budapest - Pécs között menetrendváltástól közlekedő IC forgalomban állították forgalomba, további 60 kocsit a Budapest - Szeged, Sopron vonalakon várhatóan 1995-től fognak forgalomba állítani. Idén ősszel pedig várhatóan elkészül az első ilyen jellegű Büfé/étkezőkocsi is.



Chikán Gábor - Szigeti András : Érdekességek Dél-Dunántúlon

Immár harmadik éve rendezett a veszprémi Baross Gábor Klub kirándulást valamely vasúti szempontból érdekes helyre, melyet az előző számban hirdettünk. Idén Dél-Dunántúlt vettük célba.

Aki olvasta az egy évvel ezelőtti 1993/2-es számot, vagy ott volt a túrán, láthatta, hogy tavaly sem volt minden rendben Kelet-Magyarországon. (baleset, időjárás). Miért lett volna hát az idén minden tökéletes? Most szállást nem kaptunk.

Reggel kicsit borús időben szálltunk fel a Dombóvárra tartó expresszvonatra, de mire odaértünk, már napsütésben indulhattunk a fatelítőbe.

Itt telítették régebben a MÁV talpáinak nagy részét, ma már azonban ez egyre kevesebb van, így hát változatosabb termékek jönnek ki a kapun. Az eljárás, a gépek is sokat változtak a közelmúltban. Ottjártunk előtt két héttel dolgoztak utoljára az üzem gőzgépei, (fotót lásd *Jobb sorsra várnak* rovatunkban) melyek biztosították a szükséges nyomást, illetve vákuumot a technológiához. A napokban elektromos berendezésekkel váltották fel munkájukat, míg ezeket még az üzem fahulladékával fűtötték.

A belső anyagmozgatást korábban a 91,001 psz. tűznélküli gőzmozdony látta el, amely azonban már lassan két éve áll. Most egy TVG mozgatja azokat a normál nyomközű kocsikat, melyeken 1000 mm nyomtávolságú vágány van, és ezen szállíthatók azok a kis kocsik, amelyekkel a fa a telítőüzembe szállítható. Persze ez utóbbihoz még egy járműre van szükség, egy kétvágányos tolópadra. Van még mindezek mellett 600 mm-es belső vasút is, de csak a kiegészítő műveletekhez.

Érdemes megemlíteni, hogy a 100 éves vonat szesekocsija is itt dolgozott, innen szerezték meg nosztalgiaüzemi célokra, egy új teherkocsiért cserébe.

Mindenképpen ajánlható tehát a fatelítő mindazoknak, akik meg szeretnék menteni valamit az utókor számára: a gőzgépeket, a kis gőzmozdonyt.

A fatelítőből visszafelé az egykori Dombóvári GV, később Dombóvári úttörővasút állomására néz-

tünk be. Jónéhány kisvasúti kocsi áll szétverve, gazzal benöve, a vonal használaton kívül, pedig viszonylag jó állapotúak az épületek, a pálya. *Kis munkával is újra üzembe lehetne helyezni!*

Ebéd után az itteni fűtőházba ugrottunk még be, sok fénykép készülhetett a mozdonyokról, köztük az egykori pécsi villamosmozdonyok egyikéről. Utána hosszasan gyönyörködtünk a Dombóvár - Bátaszék között kanyargó vasútvonal szépségeiben, majd a bátaszéki fűtőház következett.

Mivel szállásunk nem volt, így még időben felszálltunk a másnap Kiskunhalasra induló vonatra, hogy biztosan ne keshessük le. Reggel Pörbolyön érredtünk. Úticélunk a Gemenci Kisvasút.

A menetrend szerint 7³⁰-kor induló vonattal - melyen sajnos csak mi voltunk az utasok - kimentünk Szomfovai deltáig és vissza. Útközben gyakran megálltunk vonatfotózásra és a rakodókon álló teherkocsikat megnézni. Visszaérkezésünk után még a fatelepen néztünk körül.

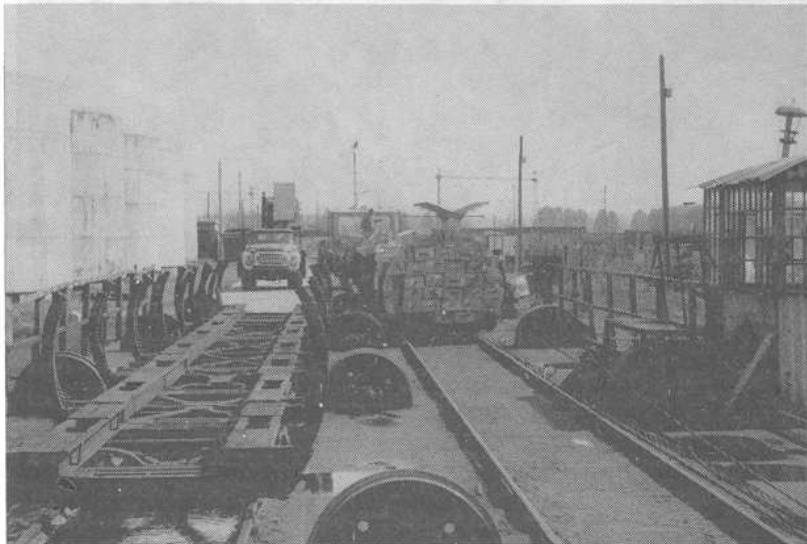
A kisvasútról érdemes megemlíteni, hogy az itt dolgozó 4 db C-50 -es mozdonyt néhány éve átépítették hidraulikus erőátvitelűre. A vontatott járművek pedig a Bak kocsikon kívül házilag kialakított, valamint Király-rétről beszerzett nyitott kocsik alkotják. Volt korábban 3 db Dunakeszi kocsi is, de azokat sajnos tavaly selejtezték.

Ezután következett az igazi baranyai vicinális, a Bátaszék-Pécs vonal. 2 óra alatt átsattogtunk Pécsre, ahol a fűtőház következett. Legérdekesebb mozdonyok két M47-es, melyekbe Pielstick motorokat szereltek.

Este a helyi vasútmodellezők klubhelyiségét látogattuk meg, majd terepasztalbemutatójuk után vacsorameghívást kaptunk tőlük. Az éjszakát szállás híján most a váróteremben töltöttük.

Hajnalban indultunk Szigetvárra 5-en, majd miután az itteni kisvasút nyomait keresgéljük, a következő vonattal megérkeztek a többiek is. Utána a helyi autóbusz-közlekedés rejtjelmeivel ismerkedtünk, mely szerint mást mond az információs Budapesten, mást Szigetváron, más van kiírva, a busz pedig valami rejtélyes, negyedik menetrend szerint közlekedik. Az Almamelléki ÁEV -nél rendelt különvonatunknak azonban mindössze 5 perc késést okozott mindez. No, de előbb Szigeti András útitársunk jóvoltából tekintsük át a kisvasút történetét:

Almamelléken 1903-ban lóvontatással nyílt meg a kisvasút. A vasutat a terület birtokosa Biedermann báró építette, a környező erdőség faanyagának elszállítására. A 600 mm nyomközű pálya Almamellék MÁV állomást kötötte össze Sasréttel és Lukafával. A hálózatnak ez a része érdemben mind a mai napig fennáll, csak néhány korrekciót hajtottak végre, illetve a vonalak lettek néhány száz méterrel rövidebbek. Az idők folyamán még néhány szárnyvonal épült, de ezek mára már teljesen eltűntek. Utoljára a terecsényi szárny.



A kétvágányos tolópad melyen az 1000 mm nyomtávolságú kocsik szállíthatók.

Itt talpfák és be-tonaljak egyaránt megtalálhatók, sőt, Sas-réten 760 mm-es be-tonalj is található a felépítményben (átlósan). A salakágyazatban fekvő pályán az engedélyezett sebesség jelenleg 8 (nyolc) km/h.

A vonal történetében jelentős év volt az 1955-ös, ekkor jelent meg ugyanis Almamelléken az első motoros jármű. Ez egy Hoffer 35-ös traktor átépített változata volt. 1960-ban érkezett az első két igazi mozdony, 600 mm nyomtávú C-50-esek személyében, majd 1965-ben újabb kettő érkezett. Ottjártunkkor a négyből egy volt üzemképes (C 22-403), egy felújítás alatt (C 21-403), egy külső felújításra vár (feltételezett C 21-402), egy pedig alkatrészként szolgál (C 21-406). Ezek mellett van még egy motoros vágánygépkocsi is. Számukra a közelmúltban két kis fűtőházat építettek (az egyiket épp aznap is dolgoztak)

Személyszállítást a megnyitás óta végeznek a vasúton, a báró ugyanis iskolát építtetett Sasréten, ide szállították a környékbeli gyerekeket. Egy volt tanuló így emlékezik : "A báró Sasréten telepített iskolát, a konvencióban benne volt az oda és hazaszállításunk. A fából készült kocsin körbe korlát volt , szemben pedig padok. Úgy harmincan fértünk fel rá. Mindegyik kocsihoz tartozott egy hajtó, ő képezte a vonatszélyzetet." A menetrendszerű személyszállítás 1960-ban kezdődött. A vonalon jelenleg két Dunakeszin gyártott személykocsi közlekedik. 1970 ill. 1980-ban kerültek ide Királyrétről. (AM-EG 1, 2) Egy régi, teherkocsiból kialakított személykocsijukat közel két és fél évtizedes erdei kényszerpihenő után tavaly nyáron kívül-belül felújították, akkor Almamelléken lett kiállítva. Idén nyáron azonban futóképessé teszik, és rendszeresen üzemelni fog.

A vasút teherforgalma egykor igen jelentős volt. Nem számított ritkaságnak az évi 30 000 m³ fa sem. Az utolsó jó év azonban 1976 volt, ekkor szűnt meg a MÁV vonal. (A simongáti kisvasút nem volt ilyen szerencsés, mint Almamellék : a Nagyatád - Barcs vonal felszedése után a kisvasút is hasonló sorsra jutott.) Ezután már csak pár száz m³ volt a jellemző, míg-nem 1992-től tehervonat már nem közlekedett. (A teherkocsik azóta a terecsenyi szárny megmaradt csonkján roszdásodnak.) Valószínűleg volt már korábban is szünet a teherforgalomban, mert Gerecsei Zoltán 1983-ban a következőket írta : "Ma teherszállítás egyáltalán nincs, a személyszállításból adódó havi bevétel 100-150 Ft. Az erdőgazdaság éves ráfordítása viszont eléri az évi 300 ezer Ft-ot. Emiatt napirenden van a teljes felszámolás kérdése."

Szerencsére azonban a kisvasút ma is üzemel, bár talán sokan tudják, hogy Almamellék a kislelőmű



hidraulikus erőátvitelű C-50 -es mozdony

vasutak listavezetője. Menetrendszerűen csak hétköznapokon, naponta 2-3 utassal, ráadásul 1992. óta hivatásforgalom (favágók) sincs. Ezzel szemben tavasztól őszig szinte minden hét-végén érkezik - egyre gyakrabban külföldről is - csoport, számukra (hozzánk hasonlóan) különvonatot indítanak.

A vasút bezárását tehát jelenleg nem tervezik, de a jövőben meghatározó lesz a turizmus alakulása. Ezért még csak reménykedhetünk, hogy jelenleg egyetlen személyszállítást is végző 600 mm-es vasutunk megmarad az utókor számára.

Ma a MÁV vasútvonal helyett a helyi Volán vállalat végzi az utasszállítást, miközben a csatlakozásról mint fogalomról igyekszik leszoktatni az embereket : aznap kb. 3-4 busz járt arrafelé, de épp úgy, hogy a Kaposvárra tartó másik autóbuszjáratot Szentlászlón mindössze 15-20 perccel kési le. Így mi nem támogattuk őket a menetdíjjal, és gyalog tettük meg azt az 5 km-t. Oda is értünk időben.

Kaposváron volt szerencsénk elérni a Budapestre, Fonyódra tartó vonatokat, így most már mindenki kényelmesen hazautazhatott, és a túra emlékeivel készülhet a közös fényképes élménybeszámolónkra.



Almamelléki különvonatunk

Szécsey István :

Az Debreceni Közlekedési Vállalat új villamosa

1993/2 számunk Újdonságok c. rovatában már röviden bemutatottuk a villamosot, azóta az elkészült példány első üzemi tapasztalataival is megismerkedhettünk. Ebből az alkalomból most egy részletes bemutatást adunk róla.

A Ganz egyik legrégebbi múlttal rendelkező gyártási ága a közúti villamos, hiszen 1995-ben fogjuk ünnepelni villamosgyártásunk centenáriumát. Az elmúlt évtizedekben nem csak a hazai nagyvárosokat láttuk el járművekkel, hanem külföldre is jelentős mennyiségben szállítottunk. Ez utóbbiakból megemlítjük az egyiptomi Alexandriát, ahol villamosaink 1986. óta a Rendelő teljes meglégedettségére üzemelnek.

A Ganz-Hunslet Rt. törekvése e hagyomány folytatása. Eltökélt szándékunk, hogy Budapest, és közúti villamoshálózattal rendelkező vidéki nagyvárosaink, valamint külföldi piacok részére korszerű, energiatakarékos, környezetkímélő, tetszetős közúti villamosokat szállítsunk, a lehető legnagyobb mértékben figyelembe véve a Piac igényeit, lehetőségeit.

Egyidejűleg lépéseket teszünk a Magyarországon jelenleg közlekedő, 850-900 mm padlómagasságú villamosokhoz képest csökkentett padlómagasságú (735 mm) egyenáramú szaggatós típuscsalád, a közép magas kb. 550 mm padló szintű, illetve az utastér 100 % -ában alacsonypadlós aszinkronmotoros járművek fejlesztése terén.

E cikk keretén belül áttekintést kívánunk nyújtani az eddigi eredményeinkről.

1992. szeptemberében, Debrecen Város Polgármesteri Hivatal és a Ganz-Hunslet Rt. fejlesztési együttműködési szerződést írtak alá, egy 6 tengelyes, korszerű prototípus csuklós villamos kifejlesztéséről. A jármű tényleges tervezése 1992. őszén kezdődött. Célul tűztük ki hogy a villamos az 1993. május 24-30 -i *Industria '93 Beruházási Javak Szakvásárán* a nagyközönségnek bemutatható legyen.

A Debrecen részére készülő jármű egy hat-tengelyes, közép magas padlós, kétirányú közlekedésre alkalmas csuklós villamos, mindkét végén vezetőfülkével. A gyors utasáramlást az oldalanként 4 db, széles 1340 mm szabadnyílású ajtó és a csökkentett padlómagasság biztosítja. Kettő vagy három csuklós villamos összekapcsolható, és üzemeltethető bármely vezetőállásból. A vontatómotorokat GTO tirisztoros egyenáramú szaggatós rendszer táplálja, amely képes a hálózatba energiát visszatáplálni dinamikus fékezésben. Tehát a jármű energiatakarékos.

Erőfeszítéseinket siker koronázta, és a jármű időben elkészült. Így bemutatkozhatott a

jelzett időpontban a vásáron, ahol mind a Szakemberek, mind a Nagyközönség részéről osztatlan elismerésben részesült. Egyidejűleg az új közúti villamos elnyerte a Vásár Nagydíját. Ugyancsak megemlíthető, hogy a jármű megkapta az 1993. évi Budapesti Nemzetközi Vásár kapcsán a Formatervezési Nívódíjat.

A vásárt követően a villamos visszatért a Ganz-Hunslet Rt-be, ahol elvégezték az ún. házi próbákat. A BKV Fehér úti telephelyén lefolytatott "élesztést" követően a prototípus jármű 1993. augusztus 15-16 -án lekerült Debrecenbe.

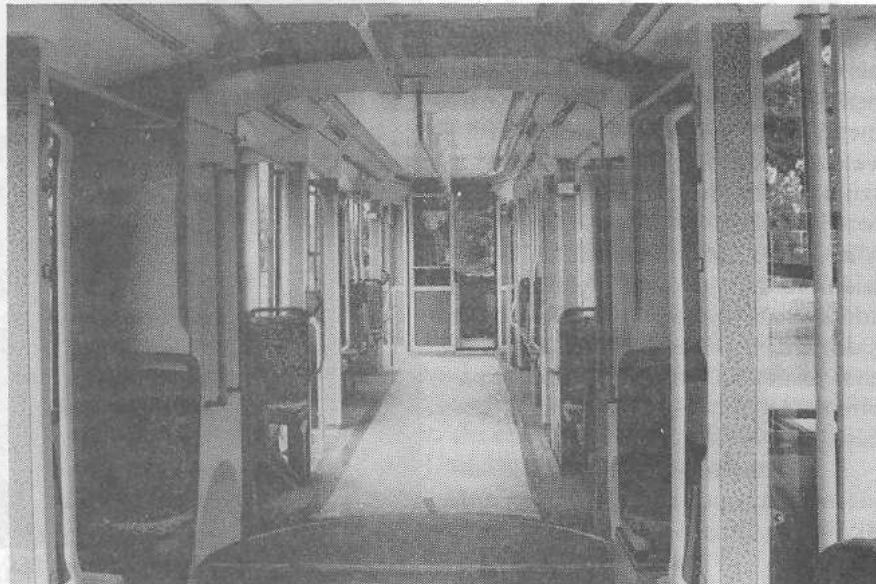
A Közlekedési Főfelügyelet Vasúti Felügyelete az 1993. augusztus 19-én megtartott műszaki szemle alapján az előzetes futási engedélyt megadta, így az augusztus 20-i Virágkarnevál keretében, ünnepélyes körülmények között a Város részére át lett adva.

Ezt követően a jármű megkezdte az előzetes hatósági engedélyben előírt 20 000 km-es utasok nélküli próbaüzemét. A próbaüzem alatt elvégezték az alábbiakat :

- állópróba vizsgálat,
- szigetelés mérés,
- kerékterhelés változás mérés,
- minőségellenőrzési vizsgálatok,
- vontatási vizsgálatok,
- futásjóság mérése,
- utastéri zajszint mérés,
- féktárcsa melegedés mérés,
- vezető munkakörülményeinek vizsgálata,
- rögzítőfék vizsgálat,
- utastéri megvilágítás vizsgálat,
- kanyarvizsgálat.

A felsoroltak közül az indítási, gyorsítási vizsgálatokat, illetve a menetdiagram felvételét, kanyarvizsgálatot, futásjóság mérést, és a rögzítőfék vizsgálatát 5 ill. 8 fő/m² utasterheléssel (amely a kocsi 11,4 ill. 17 t homok berakását jelentette) is elvégezték. A többi vizsgálat terheletlen járművel történt.

A lefolytatott vizsgálatok során a villamos megfelelő minősítést kapott, és az üzemeltetés során szerzett kedvező tapasztalatok alapján a Debreceni Közlekedési Vállalat az 500. psz. villamosot, 17990 km futásteljesítménnyel hatósági vizsgára bejelentette. Az 1994. január 13-i sikeres vizsgát követően, másnap megkezdődhetett a menetrend szerinti utasforgalom.



az utastér

A futásteljesítmény 1994. május 3-ig 30156 km.

Érdekesképpén elmondjuk, hogy a DKV 1994. márciusában közvélemény-kutatást végzett. Ennek kiértékelése során egyértelművé vált, hogy a megkérdezettek közül

99 %	vonzónak találja az új villamost,
99 %	kényelmesebbnek véli a fel-leszállást,
76 %	szerint jó az utas általi ajtónyitás,
18 %	azonban nem ismeri annak kezelését.
95 %-nak	tetszik a külső színösszeállítás,
91 %	elégedett a belső színekkel is,
96 %	kényelmesnek tarja az üléseket, de
70 %	elégedett az ülőhelyek számával.

Hogyan tovább ?

A 6-tengelyes csuklós villamos tervezésénél alapszemponytunk volt, hogy további változatok is kialakíthatóak legyenek. Így pl. egy középső kocsi-rész beiktatásával a jármű 8 tengelyesre bővíthető, de lehetőség van 4 tengelyes jármű létrehozatalára is. A gépészeti berendezés 2300 mm széles villamost is lehetővé tesz. Ilyen módon egy moduláris egységekből felépíthető, jelentős részben azonos egységekből álló típuscsaládot kínálunk.

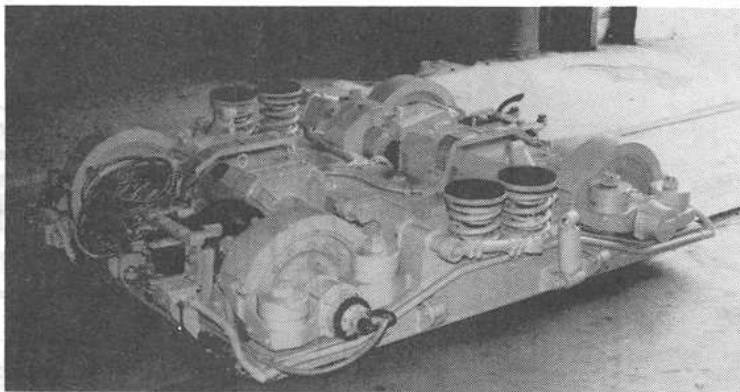
Várhatóan szerződést írunk alá Szeged várossal, 4 tengelyes, de 2300 mm széles kocsiszekrényű villamosra. Terveink szerint 2 db prototípus, és 12 db opciós járműről lehet szó, 1995. közepi, ill. évvégi

határidővel. Szeged összesen 38 db négytengelyes villamost igényel.

A DKV mindent megtesz annak érdekében, hogy a prototípus villamost sorozatkocsik kövessék. Ennek érdekében a *Környezetkímélő villamos közlekedés elő-segítésének támogatása* című pályázati lehetőségre a Vállalat elkészítette dokumentációját, amelyet Tárcaközi Bizottság bírál el. A pályázatban többek között 20 db 6 tengelyes villamos beszerzése szerepel.

Egyidejűleg intenzív tárgyalások folynak különböző külföldi városokkal is, közúti villamos eladásokról.

Bízunk benne, hogy minél hamarabb beszámolhatunk a Ganz-Hunslet Rt. közúti villamos sorozatgyártás beindulásáról.



A forgóváz

Fontosabb műszaki adatok :

Járműszerkezet :

Nyomtáv	1435 mm
Legkisebb bejárható üzemi ív.	20 m
Legkisebb bejárható kocsiszíni ív.	17 m
Max tekintetbe vett emelkedő	60 ⁰ /00
Hossz homloklemek között	21660 mm
Szélesség oldalfallemek között	2500 mm
Magasság (tetőlemezig)	3150 mm
Kerékátmérő (új/kopott)	600/530 mm
Max. tengelyterhelés	kb. 8,2 t
Üzemkész tömeg	28,9 ₅ %
Üléselrendezés	1+1 soronként
Utastér belső magassága	2200 mm
Padlómagasság (új/kopott kerék)	735/717,5 mm
Befogadóképesség : ülőhely	28 db
állóhely	135 mm

Menetdinamikai adatok :

Legnagyobb sebesség	60 km/h
Indító gyorsulás	1,20 m/s ²
Üzemi fékclassulás (vill.+ mech. fék)	1,37 m/s ²
Üzemi fékclassulás (csak vill. fék)	1,13 m/s ²
Rántáskorlátozás	0,8 m/s ³

A villamos berendezés fő adatai :

A munkavezeték feszültsége 600 V (400-720)

Vontatómotor :

Típus :	TK 61 L
Névleges feszültség :	600/2 V
Indítóáram :	430 A
Állandó áram	330 A
Teljesítmény	85 kW
Legnagyobb fordulatszám	3400 1/min
Gerjesztés	soros
Gyártó	Ganz-Ansaldo

Főkapcsoló :

Típus	UR 6
Max. állandó feszültség	1000 V
Állandó áram	1000 A
Megszakító képesség	30 kA
Működető feszültség	24 V (16,8-30)
Gyártó	SECHERON

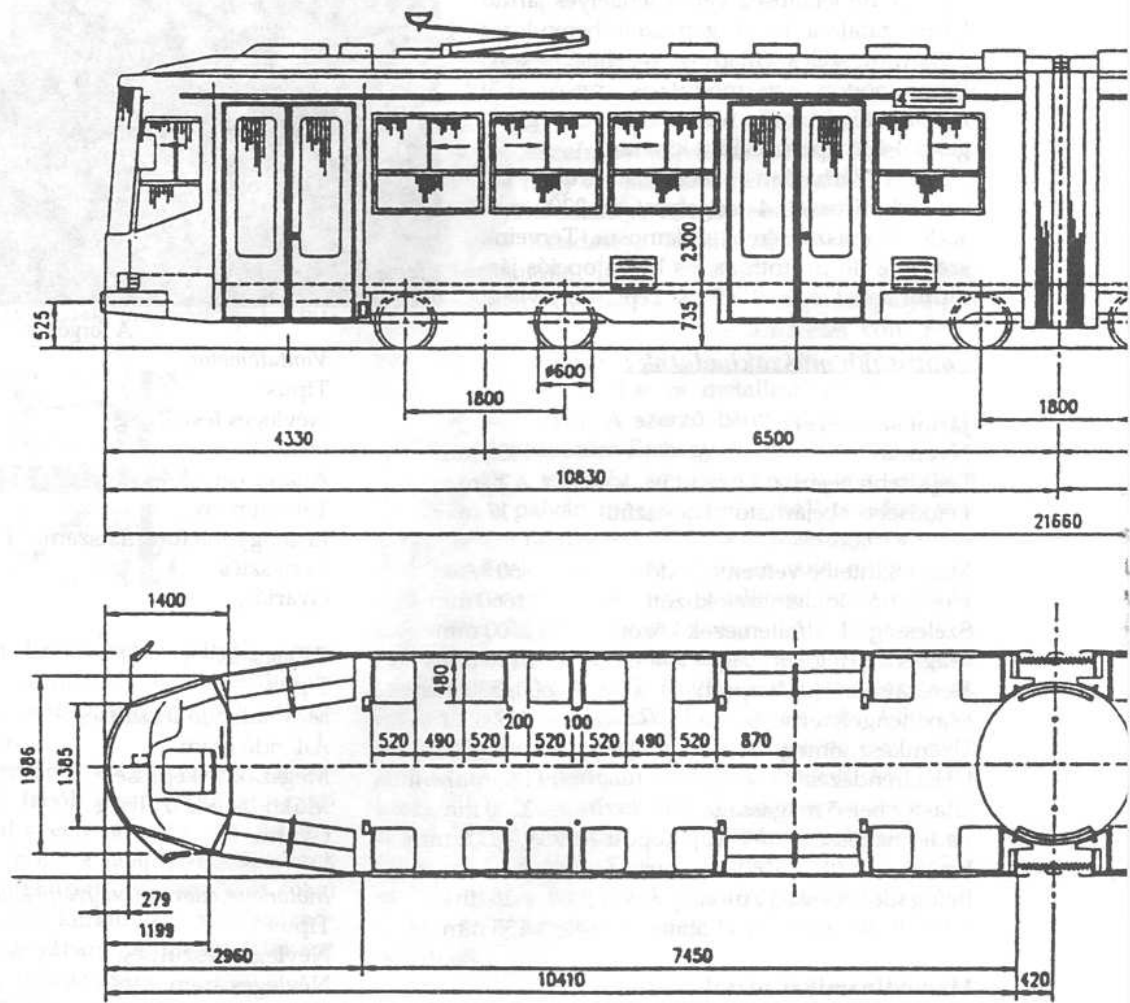
Motorkontaktor és irányváltó kontaktor :

Típus	3 TC 7414
Névleges feszültség	750 V
Névleges áram	400 A
Gyártó	SIEMENS

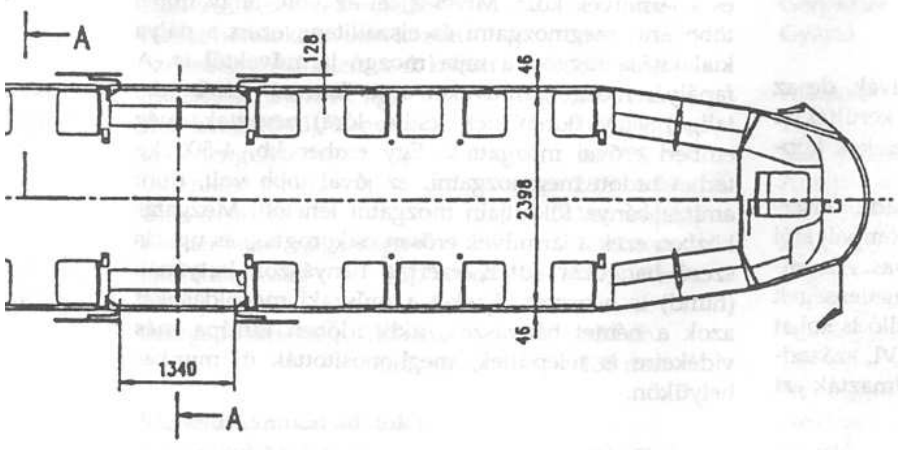
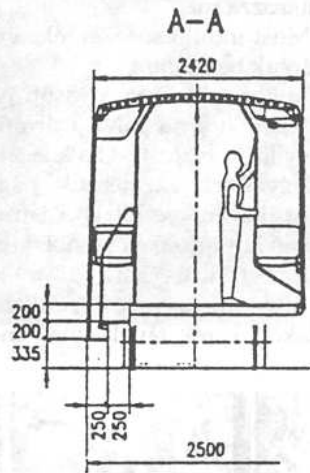
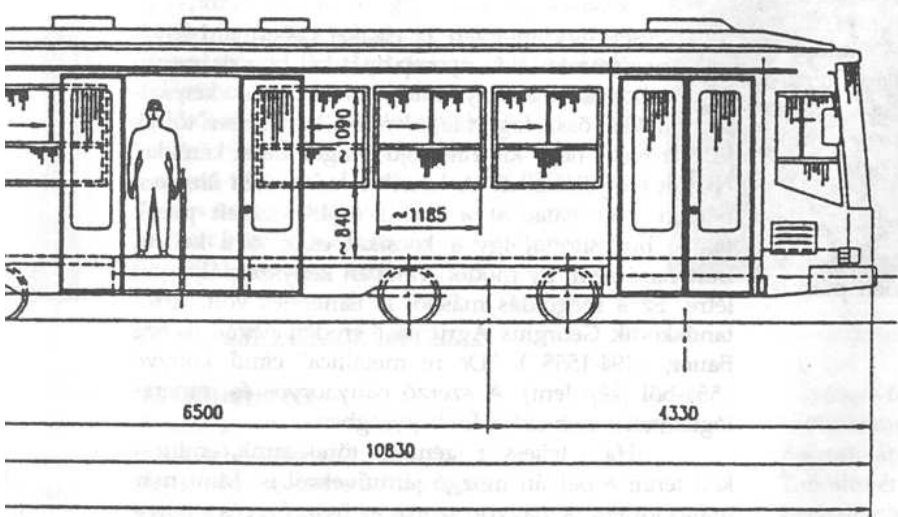
Szaggató berendezés :

Névleges feszültség	600 V
Legnagyobb üzemi áram	550A
Állandó áram	400 A
Működési frekvencia	500 Hz
Gyártó	AEG

"A" kocsi
Section A



"B" kocsi
Section B



Cuczai László - Letenyei István :

A deszkapallótól a vas útig

A vasút fogalmában - ami kifejezetten a pálya neve - pöfékelő gőzmozdony, dízel illetve villamos mozdonyok, személy és teherkocsik, a vonatok robogása, a kerekek kattogása jut eszünkbe. A pályára csak mellékesen gondolnak, pedig ez az egyszerű szerkezet is sok érdekességet rejtget. Ha kérdeznék mikor született meg a vasút és ki találta fel, sokan egyből Stephenson nevét említenék. Ez részben igaz, de elnagyolt. A vasút három alapvető műszaki elemből álló bonyolult rendszer. Magában foglalja a pályát (ide sorolják az állomásokat, épületeket, biztosítóberendezéseket), a járműveket és a mozgató erőt. A vasút kialakulását e három fő mozgató erő határozta illetve határozta meg.

Most induló sorozatunkban a vaspálya történetét kívánjuk bemutatni.

Mikor kezdődött a vasúti pálya kialakulása? Ha azt nézzük, hogy a pálya a jármű legsimább, legkisebb ellenállást biztosító haladását szolgálja, akkor több ezer éves. Ha azt nézzük, hogy nem csak mesterséges út, hanem vezet is a járművet, tehát kényszerpálya, akkor története később kezdődik.

Ernest Curtis (1814 - 1896) történész és régész a feltárásai során egyes kőlapokkal burkolt római és görög utakon kerék távolságnak megfelelően párhuzamos csatornákat talált. Ezek lehetnek pályák, de az már ellentmond, hogy a járművek miként kerültek ki egymást. Így az a valószínűbb, hogy a kerekek kopatták ki ezeket a vályúkat.



A vasúti pálya eredetét a XVI. századtól kísérhetjük nyomon az első fából készült nyompályától amit csak a XVIII. század végén vált fel a vas. Az emberiség ősi tapasztalata, hogy a talaj-egyenetlenségek leküzdésében már egy lefektetett deszkapalló is sokat segít. Ebből a tapasztalatból kiindulva a XVI. században valahol egy német bányában már alkalmazták ezt a megoldást az anyag mozgatására.

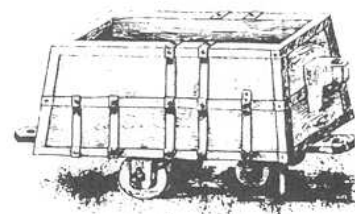
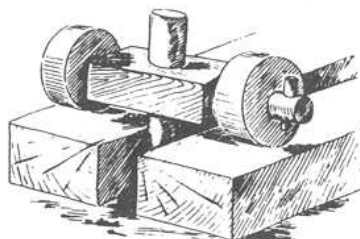
Sebastian Münster (1489-1552) német teológus, matematikus és geográfus "Cosmographia universa" című művében tesz említést róla. Jobbra fent egy korabeli metszetről készített rajzzal tudjuk bemutatni.

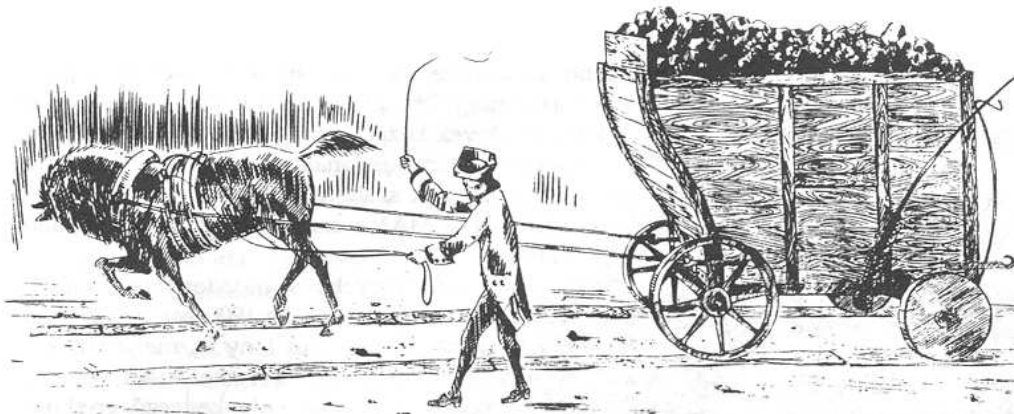
A fa nyompálya már fejlettebb megoldás. A fentebb említett tudós ember művében ezzel is foglalkozik. Münster szemléletesen leírja



működését, úgy ahogyan az elzászi Leberthal bányában megismerte. A fa nyompályát két hosszirányban egymáshoz közel a bánya földútjaira helyezett keresztgerendákkal összefogott fagerenda alkotta. Ezen tolták kézi erővel a négy kis átmérőjű henger alakú kerékkel ellátott bányakocsikat. A kocsik leesése ellen illetve a pályán való haladást a kocsik aljára szerelt pecek (csap) biztosította. Így a kocsikat csak tolni kellett, irányítani nem. Ily módon valóban kényszerpálya jött létre. Ez a megoldás máshol is ismeretes volt. Erről tanúskodik Georgius Agricola (eredeti nevén Georg Bauer, 1494-1555), "De re metallica" című könyve 1554-ből (kép lent). A szerző bányorvos és mineralógus volt a cseh-szász Érchegységben.

Ha a teljesség igényére törekszünk, említést kell tenni a pályán mozgó járművekről is. Mint már utalás történt rá, nagyon szoros az összefüggés a pálya és a járművek közt. Mivel a cél az volt, hogy minél több árut megmozgatni és elszállítani, ezért a pálya kialakítása függött a rajta mozgó járművektől is. A fapályán mozgó járműveket, amit "karren"-nek (kordé, taliga) vagy "loren"-nek (csille, lóré) neveztek, még emberi erővel mozgatták. Egy ember kb. 4-500 kg terhet tudott megmozgatni, ez jóval több volt, mint amit a bánya földútjain mozgatni lehetett. Mozgatás közben ezek a járművek erősen csikorogtak, és ugatás szerű hangokat adtak, ezért a bányászok kutyának (hund) is nevezték. Ezeket a műszaki megoldásokat azok a német bányászok, akik időben Európa más vidékeire is települtek, meghonosították új munkahelyükön.





bányából szállítottak a szenet a Tyne folyó partjára. Mindez a XVII. század elején.

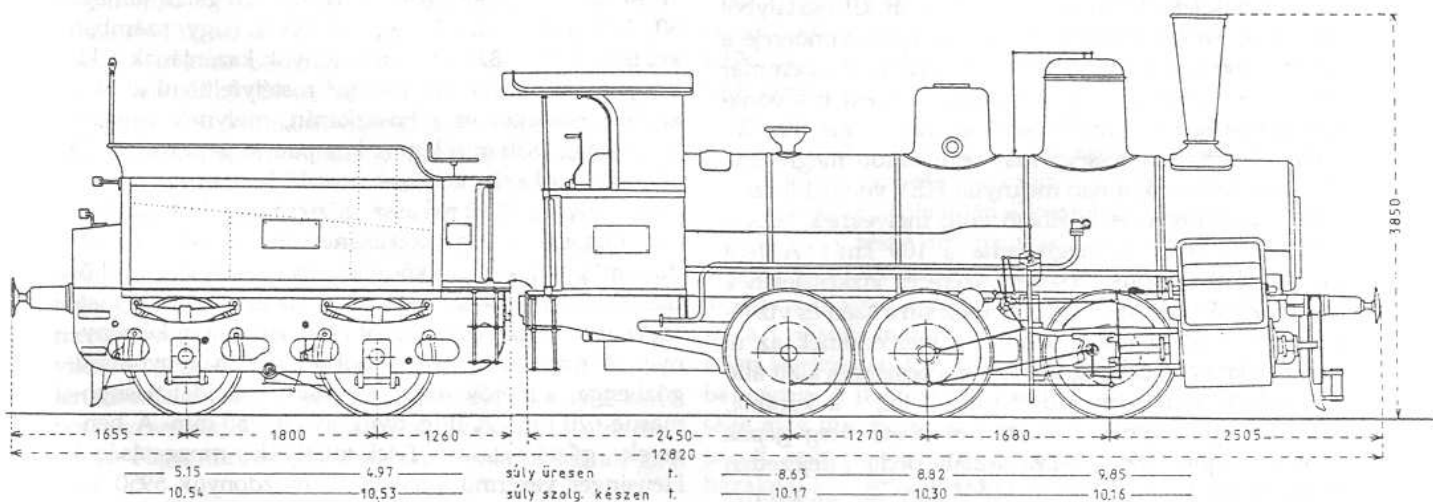
A fanyompályát képező gerendák távolabb kerültek egymástól, így nagyobb teherbírású járműveket is továbbbíthattak

Így Erdélybe is eljutott, ahol még a múlt században is használták a brádi (Hunyad megye) Tizenkét Apostol bányában. Ez a fanyompálya már korszerűbb volt, mivel a kereket a kocsikon már úgy képezték ki, hogy karimájuk legyen, és a pályának már kitérője is volt.

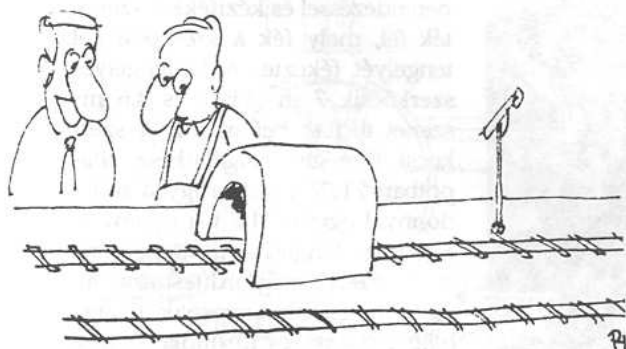
A vasúti pálya további története az ipari fejlődéshez kötődik. A bányák termelése növekedett az egyre nagyobb igény miatt. A föld alól a külszínre is felkerült a fa nyompálya. Például a Newcastle-i szén-

rajta. Az emberi erőt felváltotta a lóerő. A szénzállító kocsikat "wagon"-nak nevezték. Az 1676-ban megjelent "Life of Lord Keeper North" című könyv a következőket említi: "az új rendszer annyira megkönnyítette a szállítást, hogy egy ló 4-5 chaldron (kb. 2 tonna) szenet is továbbítani volt képes, ami hallatlan nagy előny a szénkereskedők számára."

(folytatjuk)



A 370 sorozatú gőzmozdonyok jellegrajza. Cikk a mozdonyokról a következő oldalon.



HA MÁR A KÉSÉS NÉL TARTUNK ...

Egy városból minden nap este 6-kor indul a vonat Budapestre, azonban rendszeresen sokat késik. Egyik nap egy ember kimegy az állomásra, vesz egy menetjegyet, majd megkérdi a forgalmistától:

- Mennyit késik a mai vonat?
- Több órát.

Az ember beül a restibe, rendel valami vacsorát, amikor 6⁰⁵-kor elmegy a vonat. Rohan a forgalmistához:

- Miért mondott ilyet, hogy sokat késik a mai vonat, most ment el!
- Na de ez még a tegnapi vonat!

- Olyan mint az igazi, folyton késik
(Rák Béla rajza)

Nagy Tibor :

A MÁV 370 sorozatú gőzmozdonyai

Az 1880-as évek végén, 90-es évek elején a kedvező törvénykezéseknek köszönhetően nagymértékben megnőtt a különböző helyi érdekelttségű vasutak száma, és ezek vasútvonalai. Mivel ezen HÉVek túlnyomó többsége a MÁV kezelésében állt, a gördülőanyagot is a MÁVnak kellett biztosítani. A vonalak forgalmának kiszolgálására a már korábban rendelkezésre álló II. rangú mozdonyokon kívül a sík és hegyvidéki pályákra egy új, XII osztályjelzésű (377. sor) majd a hegyvidéki vonalakra a XIVa osztályjelzésű (475. sor) mozdonyok beszerzése mellett döntöttek. Mindkét mozdonyosorozat teljes mértékben beváltotta a hozzá fűzött reményeket. A XII osztály volt a legáltalánosabb típus a mellékvonalakon, míg a XIVa osztály a hegyvidéki pályákon igyekezett megfelelni az elvárásoknak.

Az 1890-es évek vége felé azonban egyre több nehézségbe ütközött a mellékvonalak forgalmának lebonyolítása. Az egy évtized alatt a közel száz HÉV olyan szállítási igényeket produkált, mellyel a MÁV mintegy 600 db-os II. rangú mozdonyállaga már nem tudott megbirkózni. Igaz ugyan, hogy ezeknek a mozdonyoknak jelentős része ekkor még új XII osztályból állt, azonban az említett típus 3180 kg-os vonóereje a megnövekedett vonatterheléseknek köszönhetően már kevésnek bizonyult. Újabb problémát jelentett a vonatok sebességének emelkedése, aminek e kis mozdonyok 40 km/h sebessége már nem tudott megfelelni. Ugyanakkor az újonnan megnyíló HÉV vonalak között egyre több olyan is található volt, melyeknek hossza jelentős mértékben meghaladta a 100 km-t. A fent említett két új típus a csekély szén- és vízkészletének köszönhetően ezeket a távokat csak sűrű szén és vízvételések mellett tudta befutni. Mivel ezeknek az új elvárásoknak az ezideig folyamatos beszerzés alatt álló XII osztály már nem tudott megfelelni, - a korábbi, most már korszerűtlennek is nevezhető öreg gépek szóba sem jöhettek - a XIVa osztály pedig kifejezetten hegyipályákra készült, a MÁV egy új mozdonyosorozat beszerzését határozta el. Az új gépnek na-

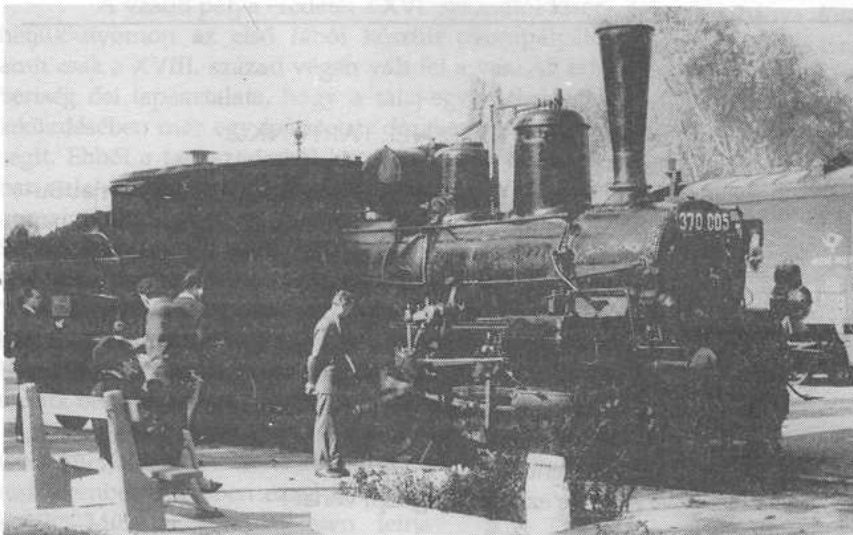
gyobb vonóerővel és nagyobb szén illetve vízkészlettel, azaz nagyobb hatósugárral kellett rendelkeznie. A követelmények között a magasabb sebesség elérése is szerepelt. A mellékvonalak gyenge felépítménye miatt itt is korlátot szabott a 10 t-ás tengelynyomás határ, amiért is a MÁV a szerkocsis megoldás mellett foglalt állást.

Ilyen előzmények és mozdonyelképzések közepette került a MÁV állagába 1900-ban a Torontáli HÉV államosításával több mozdony is, melyek közül kettő teljesen beleillett a MÁV terveibe. A két kismozdonyal végzett próbák során oly kedvező eredményeket értek el, hogy a MÁV azonnali megrendelést adott le a budapesti MÁV Gépgyárnak a mozdonyok szinte változtatás nélküli sorozatbeli legyártására, mely gépek besorolására az Va osztályt jelölte meg.

Az Va mozdonyok C tengelyelrendezésű, kéthengeres, kompaund gépezetű besőrkeretes szerkocsis gépek voltak, melyeknek gépezete a középső tengelyt hajtotta. A keret 25 mm-es öntöttvas lemezből készült. A kerekek 1180 mm átmérővel bírtak, melynek köszönhetően a mozdonyok az 50 km/h sebesség elérését engedélyezték. A szélső tengelytáv a mellékvonalak kedvezőtlen kanyarulatai miatt mindössze 2950 mm lett. Az egyes tengelyek terhelése szolgálatkész állapotban kis mértékben meghaladta a 10 t-t, úgy, hogy az egész mozdony szolgálati tömege 30,63 t lett. A kazán az ezidőben nagy számban közlekedő IIIq (325 sor.) mozdonyok kazánjának a kicsinyített változata. Az 1,41 m² rostélyfelületű állókazánhoz csatlakozott a hosszkazán, melynek tengelymagassága 1850 mm lett. A kompaund gépezetre való tekintettel a kazán gőznyomását 12 barban határozták meg, melyet a 91,92 m² össz. gőztermelő fűtőfelület tudott biztosítani. A hosszkazánon helyezték el a gőzdóm mögött a kézi működtetésű homokolót és a töltőcsészét. Elölről csatlakozott hozzá az ún. amerikai füstszekrény a békaszájú fúvóval és a Prüssmann kéményvel. A gépezethez tartozó jobb oldali nagynyomású gőzhenger átmérője 410 mm, míg a baloldali kisnyomásúé 620 mm. A dugattyúk lökete 580 mm. A hengerek gőzelosztását Trick-tolattyúk mozgásával Heusinger vezérmű végezte. A mozdonyok 5950 kg gépezeti vonóerejükkel jelentős mértékben felülmúlták a XII osztályú gépek vonóerejét. A kompaund gépezet

indítási nehézségeit ún. indító-készülékkel igyekeztek kiküszöbölni. A mozdonyokat gőzfűtési berendezéssel és kézifékkal szerelték fel, mely fék a szerkocsi két tengelyét fékezte. A kéttengelyes szerkocsik 7 m³ vizet és 4,6 m³ szenet tudtak befogadni. A szerkocsi tömege szolgálatkész állapotban 21,07 t lett, s így a mozdonyal együtt 51,7 t-t nyomtak. Együttes tengelytávolságuk 8660 mm, ezért megfordításukra az akkoriban szabványosnak tekinthető 10,00 m-es fordítóköröngök elégségesnek bizonyultak.

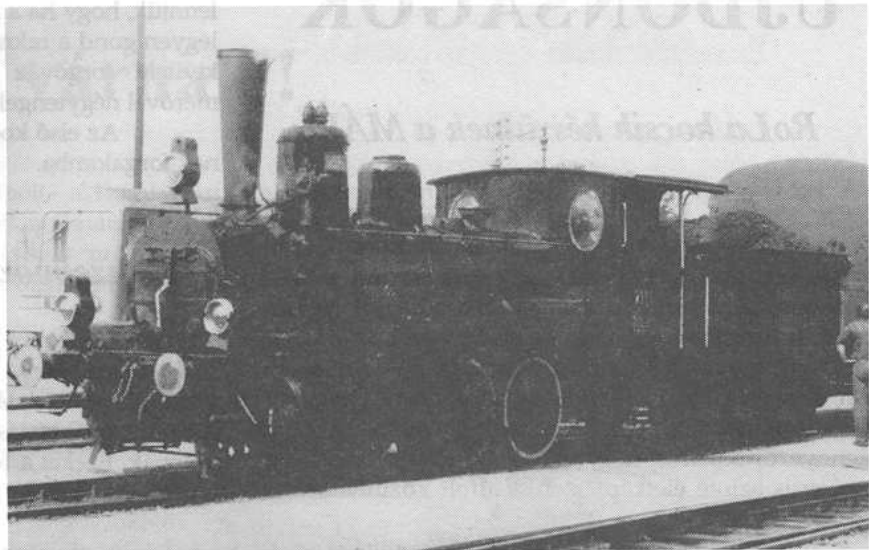
Az első két mozdony a Torontáli HÉVtől került a MÁV



A MÁV 370,005 psz. mozdonya
Forgalomba állt Jutason, 1901.09.16-án, Va 5055 psz.-on

állagába. Ezeket a budapesti MÁV Gépgyár építette 43-as szerkezetszámon 1898-ban. Az államosítás során a korábbi THÉV 101-102 -es pályaszámot a MÁV Va osztályjelzés mellett 5051-5052-re módosította. 1901-ben a kedvező próbaeredmények után egy 9 darabos megrendelést adott le a MÁV a MÁV Gépgyárnak, Va 5053-5061 pályaszámok mellett. A gyár még azévből is szállította az első hét darabot, Va 5053-5059 pályaszámokon. 1902-ben született egy oly döntés, miszerint az új beszerzésű, II. rangú gépeket 7000-es pályaszámokkal fogják ellátni. Ezért a korábbi Va 5051-5059 számú mozdonyokat átszámolták Va 7101-7109-re, míg az 1902-ben leszállítandó Va 5060-5061 már új Va 7110-7111 számon állt forgalomba. A továbbiakban 1902-ben még 15 db-ot szállított a gyár, Va 7112-7126 pályaszámmal, melyeket 1903-ban újabb 15 db követett. 1904-ben 17 db, 1905-ben 18 db, 1906-ban 22 db, 1907-ben 27 db, végül 1908-ban 14 db Va mozdony állt forgalomba. 1901. szeptember 2. és 1908. jún. 1. között összesen 137 db új Va mozdonyt szerzett be a MÁV, így az első kettő beszámításával állaguk Va 7101-7239 pályaszámokkal 139 db-bal zárult. A sorozat további beszerzésének leállítását egy új, korszerűbb, TV osztályjelzésű (375 sor.) mozdony megjelenése okozta.

Az első két HÉV eredetű mozdony Nagybecskerek fűtőháznál maradt. Az 1901-ben beszerzett hét gépet a MÁV a hegyi pályákon dolgozó XIVa mozdonyok leváltására a Jutasi fűtőházhoz rendelte. Igaz, hogy az Va mozdonyok vonóerő tekintetében ha kis mértékben is, de alul maradtak a XIVa osztály mellett, viszont sebesség és hatósugar szempontjából jelentősen felülmúlták azokat. A továbbiakban 1902-ben beszerzésre kerülő Va osztályú gépek Dobsina, újra Jutas és Pápa fűtőházakhoz kerültek, majd 1903-tól az

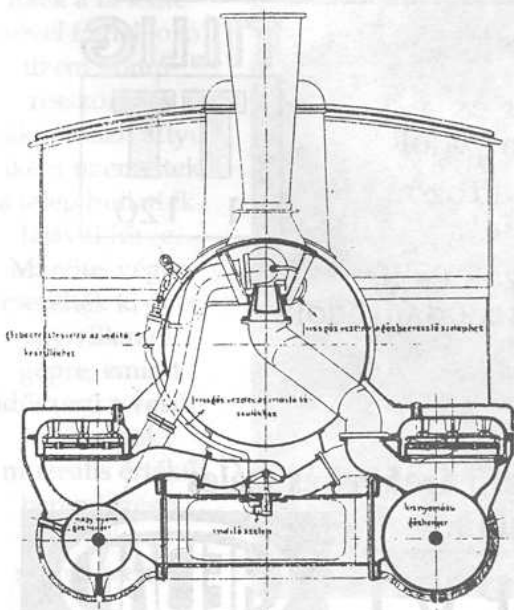


A nosztalgia járműpark egyik ékes tagja, Va 7111-es

ország szinte minden pontjára, a legkülönbözőbb fűtőházakhoz osztották be őket. Az 1911-ben bevezetett új számozási rendszerben az Va 7101-7239 pályaszámok helyett az új 370 sor. 001-139 számokat adták a gépeknek, míg a szerkocsikat a mozdonyszám feltüntetése mellett, kis l betűvel látták el.

Az I. világháborúnak köszönhetően a 139 db-os sorozatból 47 db maradt a MÁV állagában. 68 db a CFR, 24 db az SHS tulajdonába került. Az itthon maradt gépeket igyekezett a MÁV összegyűjteni, s erre a Szombathelyi Üzletvezetőség területét jelölte ki. Ezért a megmaradt gépek egy kivétellel a Dunántúlon az említett üzletvezetőség területén dolgoztak. A második világháború folyamán a korábban idegenbe került 370-esek egy része újra magyar földre került, illetve a MÁV gépek külföldre jutottak. Végeredményképpen a 47 db-os állagból 1 db a CFR-nél, 6 db a JDZ-nél, és 3 db a CSD-nél maradt. Az 1950-ben súlyos sérülései miatt leselejtezett 1 db MÁV gép után a sorozat 36 db-bal zárult. A megmaradt mozdonyok túlnyomó többsége még mindig a Szombathelyi Igazgatósághoz tartozott, azonban most már más, nem oda tartozó fűtőházaknál is megtalálható volt több példány. 1959-ben részben selejtezéssel, részben különböző iparvasutaknak illetve üzemeknek a mozdonyok átadásával elkezdődött az állag csökkentése. 1967-ben a nyíregyházi fűtőházhoz tartozó három utolsó gép selejtezésével a sorozatot törölte a MÁV az állagából. Azt a tényt, hogy a mozdonyok mennyire jól sikerült konstrukciók voltak, misem bizonyítja jobban, minthogy az 1950-ben selejtezett 1 db mozdony kivételével közel hat évtizeden át dolgoztak úgy, hogy a MÁV egyetlen darabot sem selejtezett vagy adott el.

1986-ban a Komlói Szénbányák Nagymányoki Üzeméből a Közlekedési Múzeum tulajdonába került az ott álló 370,006-os gép, míg az akkor még üzemelő 370,011-est védetté nyilvánították. A 370,006-os Paksra került az ott létesített Vasúti Múzeumba, a 370,011-est gyönyörűen felújítva, eredeti Va 7111-es pályaszámát visszaadva újra üzembe helyezték. Jelenleg a nosztalgia járműpark egyik ékes tagja, melynek üzemeltetését és karbantartását a Celldömölki VF dolgozói végzik.



A kompaund gépezet az indítókészülékkel

ÚJDONSÁGOK

RoLa kocsik készülnek a MÁV számára

Ki ne hallott volna már a kombinált szállításról, amikor a rakomány nem csak egy közlekedési eszköz igénybevételével jut el célpontjára. Ennek egyik legkorábbi formája amikor konténerben van az áru, és így egységakományként lehet átrakni. Sokszor azonban ez sem a legalkalmasabb megoldás, így ilyenkor maradt a kamion. Ez azonban drága, környezet-szennyező, sokszor nagyon lassú, tovább terheli az amúgy is szinte életképtelenül zsúfolt közúthálózatot stb. stb.

Kézenfekvő volt tehát egy új szállítási rendszer kifejlesztése, amely úgy néz ki, hogy nem az árut, vagy a konténer rakják daruval a vasúti kocsira, hanem személyesen a kamionokat szállítják speciális vasúti járműveken. Ez a gördülő országút rendszer, német rövidítése RoLa. Ezzel - megfelelő üzletpolitika, menetrend mellett - valamennyi előbb említett hátrány csökkenthető.

Említettük azonban a kocsikat. Aki már nézegetett ilyen kamionszállító vonatokat közelről (megtehető ez akár nálunk is), láthatta, hogy nincs, illetve nem láthatta, hogy lenne ehhez kocsija a MÁVnak, holtott ő is üzemeltet ilyen vonatokat, de hát természetesen bérelt kocsikkal.

A MÁV RoLa kocsik gyártására így 1993-ban pályázatot írtak ki, melynek eredményeként a Ganz-Hunslet kapott megbízást 50 db kocsi gyártására, amiket remélhetőleg továbbiak követnek majd.

A kocsik padlójának nagyon alacsonyan kell lenniük, hogy ha a magas kamionok ráállnak, akkor se legyen gond a rakmínával. Ehhez hasonlóan alacsony kivitelű forgóváz kell, amelyek 380 mm kerékát-mérővel négytengelyes kivitelben készülnek.

Az első kocsik előreláthatólag ez év őszén állnak forgalomba.

Új dízelmozdony - tervezőasztalon

Napjainkban egyre sürgetőbbé válik egy új dízelmozdony beszerzése a jelenlegi vontatójárműpark felújítása céljából, tolatási szolgálatra, mellékvonali tehervonatok továbbítására és a villamos vontatáshoz tartaléknak. Ezeket a feladatokat egy típusal, a DVM-15 jelű Ganz-Hunslet gyártású mozdonyal kívánják megoldani.

A mozdonyt kis tömegűre készítik, hogy a tengelyterhelése 16 t -nál ne legyen nagyobb. Egy vezetőfülke lesz középen (légkondicionálással), kevés, jól áttekinthető műszerrel, mozdonyrádióval, de nem marad ki a főzőlap és a hűtőgép sem.

A mozdony új konstrukciójú forgóvázába aszinkron vontatómotorok lesznek beépítve, melyeket inverter táplál háromfázisú váltakozóárammal. Ennek előnye a hosszú élettartam és kis karbantartásigény.

A vezérlést egy MICAS-S központi számítógép és két célszámítógép végzi. Az egyes egységek között számítógépes kapcsolat van, és így történhet a távvezérlés is.

A mozdony számos fő részegységét már tesztelik a DVM-14 -es dízelmozdonyban (utóbbi fényképét lásd 1993/3 számunkban)



Modell & Hobby Kft.

1134 Budapest, Váci út 47/b.

Tel./Fax: 36-1 129 06 06

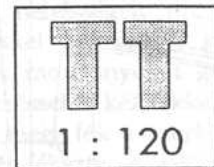
Szaküzletünkben kaphatók :

R.C. modellek, modelltávirányítók és a modellezéshez szükséges segédanyagok,

Összeépíthető makettek a hozzátartozó festékekkel és kiegészítőkkel együtt,

HO, TT modellvasutak, modellházak és a terepasztal építéshez szükséges segédanyagok.

TILLIG



Nyitvatartás: hétköznap 10 - 18 óráig
szombaton 9 - 13 óráig

Minden érdeklődőt és vásárlót kedvező árakkal és széles áruválasztékkal várunk.

JORDAN
Made in Bavaria/Germany

LILIPUT

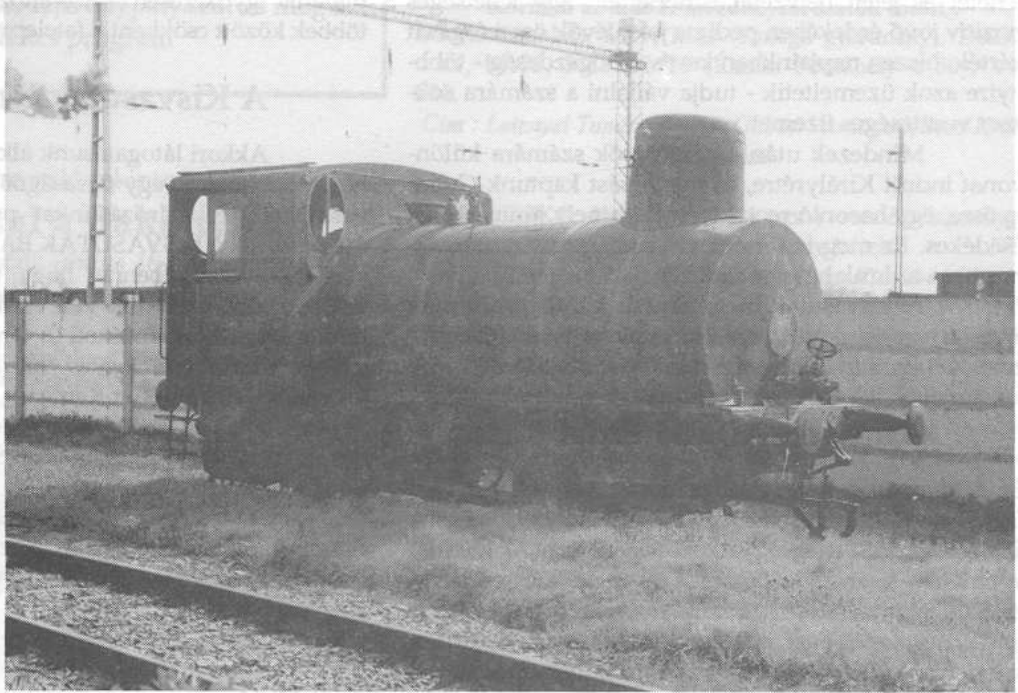


Jobb sorsra várnak !

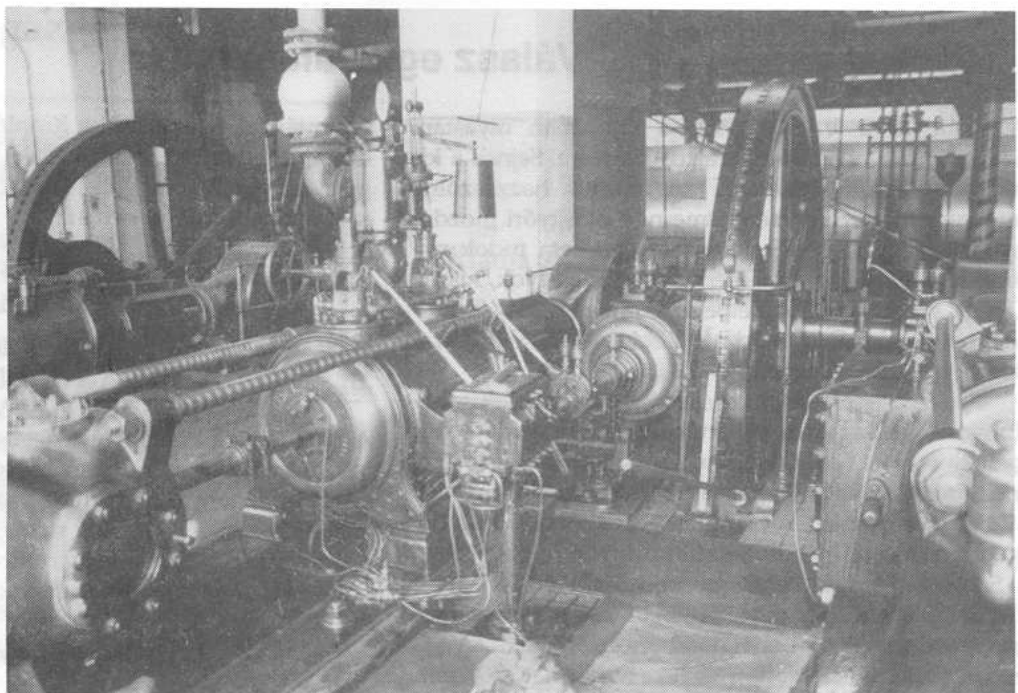
Most - tavaszi túránk tapasztalatából - a Dombóvári Fatelítő üzemből mutatunk két érdekes témát. Bár csak egyikük vasúti jármű, azért a másik is műemlék a maga nemében - és vasúti célokat szolgált. Mindketten

a közelmúltban váltak "munka-nélkülivé", oda kell hát figyelni rájuk !

A Dombóvári Fatelítő 91,001-es tűznélküli gőzmozdonya, a Krauss cég gyártmánya. Érdekességképpen említjük, hogy a háború után még személyvonatokat is továbbított Dombóvár környékén. Azután természetesen eredeti céljának megfelelően dolgozott, de sajnos két éve nyugdíjazták.



Az üzem gőzgépei. Ezek a fa telítésével foglalkozó üzem kompresszorai és vákuumszivattyúként üzemeltek, a telep hulladékfájával fűtve. Március végén cserélték ki őket egy villamos gépre, emiatt időszerű a vasúti műhelyek muzeális értékű berendezései között számbavenni.



Tanácskozás és kiállítás a hazai kisvasutak megmentéséért

Ez év április 16-án a Börzsönyi Gyermevasút Alapítvány és a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány közös szervezésében Tusnádi Csaba Károly vasúti fotóművész fényképeiből kiállítást rendeztek Kismaroson. Ezzel egyidőben az érdeklődők előadásokat hallgathattak a kisvasutakról.

Az előadásokon elsősorban a kisvasutak történetét és jelen helyzetét ismertették. Egy lehetséges pozitív jövő érdekében pedig a jelenlévők összefogását kérték, hiszen napjainkban kevés erdőgazdaság - többnyire azok üzemeltetik - tudja vállalni a számára sokszor veszteséges üzemeltetést.

Mindezek után a résztvevők számára különvonal indult Királyrétre, és meghívást kaptunk Gyöngyösrre, egy hasonló rendezvényre, amely június 11-én esedékes. Ez meg is történt, de lapzártá után, így sajnos nem tudunk beszámolni róla.

A kisvasutak megmentése körüli problémák közül most a egyet emelünk ki, melynek üzemvezetőjével ezek után beszélgettünk.

A Kemencei Állami Erdei Vasút

Ez a kisvasút a helyi erdőgazdaság kezelésében van, faanyag szállítására használták, egészen 1992. végéig. Eddigre erősen megfogyatkozott a hálózat, a korábbi vonalokból mára 7 km maradt meg. A vasút vonalvezetését tekintve vezető a turisták számára, Kemence egyik nevezetességei is lehetne. A falu támogatná a személyszállítás beindítását, így mi is utánanézünk a lehetőségeknek.

Sajnos azonban a kemencei fatelep közgazdaságcentrikus vezetése számára a jelszó a *pénz*. A kisvasút pedig ezt is igényel. Nem mintha a teherautónak nem volnának költségei, de azzal mégiscsak könnyebb

a hétvégi házhoz téglát szállítani, míg a kisvasút csak a fatelepig vezet.

Hiába próbált hát a kisvasút üzemvezetője alapítványt létrehozni, a fatelep vezetője akkor nem járult hozzá. Persze nem mintha ő sokat tudott volna vele kezdeni. Az erdőgazdaság vezetése pedig hiába támogatta az ügyet - a közelmúltig. Az utóbbi időben ugyanis gyökeresen megváltoztak a körülmények, többek között csökkent a fatelepvezető ellenállása.

A Kisvasutak Baráti Köre

Akkori látogatásunk alkalmával elhatároztuk, hogy létrehozunk egy társaságot a kisvasutakért és a kisvasutakért. Elhatározásunkat pedig tett követte, és megkezdtük a KISVASUTAK BARÁTI KÖRÉNEK megalapítását, bízva benne, hogy így jogi személyként fellépve több esélyünk van eredményeket elérni. Célunk a kisvasutak történeti és tárgyi emlékeinek felkutatása, megőrzése, egyes kisvasútvonalak üzemeltetésének - az alapötlet Kemence, de más is - megszervezése stb. Alakuló közgyűlésünket június 2-án tartottuk, a kör első elnökévé Szűcs Zoltánt választottuk.

Persze nem minden fenéig tejfel, elsősorban azokat várjuk tehát tagjaink közé - bárhonnán az országból - akik ismerik a kisvasutakat, és csatlakoznának hozzánk egy nehezen elérhető, de reményteljes cél érdekében. Mellettük természetesen keressük a kapcsolatot más vasúttörténeti és kisvasutas szervezetekkel is.

Érdeklődni a MAVOE Budapesti 1. sz. Körénél, vagy a szerkesztőségénél lehet.

Válasz egy válaszra

A Hobbym a VASÚT 1993/4 számában olvastam Szűcs Zoltán választát egy rajzos kérdésre. Sajnos a kismozdony azonosításához nem tudok hozzászólni, ugyanis nincs szerencsém ismerni a diósgyőri mozdonyokat, s így a mellékelt rajz mellett sem tudok mit mondani. Ez ügyben teljesen kívül álló vagyok, hiszek Önnek az azonosítást illetően. Azonban a kiegészítéssel, pontosabban a sorozat többi tagjáról leírtakkal nem értek teljesen egyet.

Az említett 135-ös szerkezetszámú kismozdonyokat Budapesten építették, csakhogy ezidőben a gyár mint MÁVAG Mozdony és Gépgyár néven üzemelt, a Magyar Államvasutak Gépgyára mint név 1925-ben megszűnt. Az említett gépekből a 250 db helyett mindössze 240 db készült, túlnyomó többségben a Szovjetunió részére. Pontosabban: 1950-54 között 234 db 750 mm nyomközű KB4-001-234 psz.-ú szerkecsis mozdony. A többi hat darab mozdonyt a MÁVAG magyar földre szállította (tehát nem hármat) 760 mm

nyomtávval. Ezek közül a Komlói Szénbánya Tröszt 4 db-ot, a Lillafüredi Állami Erdei Vasút 1 db-ot, a Magyar-Szovjet Bauxit Vállalat a Bodajk-Gánti Vasút részére szintén 1 db-ot vett át:

6963/1954	Komlói szén	75 psz.
6964/1954	Komlói szén	76 psz.
6965/1954	Komlói szén	77 psz.
7254/1954	LÁEV	447,401 psz.
7255/1954	Komlói szén	78 psz.
7256/1954	Bodajk-Gánti Vasút	82 psz.

A mozdonyok későbbi történetét sajnos nem ismerem. Viszont valóban ez volt a gyár utolsó 760 mm nyomtávú gőzmozdonya, de nem az utolsó keskenynyomközű: 1957-ben a gyár 137. szerkezetszámon az Indiai Államvasutak részére legyártott 40 db 1C1 tengelyelrendezésű mozdonyt, melyeknek nyomtávolsága 1000 mm lett.

Nagy Tibor, Veszprém

PROGRAMOK, HIRDETÉSEK

Kisvasutak találkozója !

Hűvösvölgyben, 1994. szeptember 11-én

Nosztagiavonat, járműbemutató,
terepasztalbemutató, rejtvénypályázat és még sok
érdekes program

A tavalyi sikerre való tekintettel idén is :

ABmot -tal a Bakonyba !

Indulás Veszprémből, június 16-án szombaton,
(csatlakozva az Ex 900 -hoz)

Jelentkezni előzetesen a szerkesztőségénél lehet, de nem kötelező. Akik
azonban jelentkeznek, azokat külön kedvezmények illetik meg: pl. még
felférnek a vonatra...

120 éves a BUDAPESTI FOGASKERÉKŰ VASÚT

Kiállítás megnyitása :
1994. szeptember 28-án
a Budapesti Városvédő Egyesületnél
Eötvös u. 10.

Támogatónk a
MÁV Rt.
vezérigazgatósága

III. veszprémi Országos Vasútmodell Kiállítás és Verseny

1994. október 5-től 16 -ig
a HM veszprémi Helyőrségi Művelődési Otthon
kiállítótermeiben.

Meghirdetjük modellversenyünket a
BAROSS GÁBOR
Vasútmodellező Klub díjaiért az ismert
feltételekkel .

A legszebben kidolgozott
vontatójárműmodellért
a zsűri a

BAROSS GÁBOR
Klub Vándordíját

adományozza.

Emléktárgygyűjtők figyelem !

Vásárolnék gyűjteményembe különböző gyártási- és pályaszám-táblákat. Főleg régebbi típusok érdekelnek, így például kifejezetten keresem M38-as, M46-os gépek tábláit. Gőzmozdonytáblák is érdekelnek. Ajánlatot az alábbi címre kérek :

Grätzer Ákos, 1056-Budapest, Bástya u. 13.

Kérném az alábbi mozdonyosorozatok fotóit :

LO (Lokomobil), M29, M49 (Kologa gyártmány), De296, 6.sor, M175, M275, M29 (Északi Főműhely C-50), V41 001.

Cím : Letenyei Tamás, Baross Gábor Vasútmodellező Klub
Veszprém.

H0 -ás PIKO Nohab-ot (M61 sor.) vennék bármilyen festésben. Ajánlatokat a következő címre kérek :

Iffy Illésfalvi Péter, 2112-Veresegyház, Viczián út 4.

Eladó 600 m elektromos rész építésére alkalmas vezeték. Ára egyesületeknek 60 Ft/m, egyéni tagoknak 30 Ft/m. Érdeklődni lehet : személyesen a MAVOE klubnapokon (Bp. köz-ponti kör), vagy levélben Iffy. Olajos Sándor, Budapest XIV. Amerikai út 77. fsz. 2. , Tel.: (1) 2522-434 (16⁰⁰ - 20⁰⁰)

Régi S, 0 és nagyobb méretű vasútmodelleket, épületeket, tartozékokat és más játékokat vennék, cserélnék.

Cím : 1461-Budapest pf. 184.

TT-s gigantot keres bármilyen méretarányban ?

Nagysebességű pályaszám-táblát cserélné
automata síncsavarra ?

Bérbeadná kalauzi állását ?

Hirdessen nálunk !

Hobbym a VASÚT 2. évfolyam 2. szám 1994/2

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

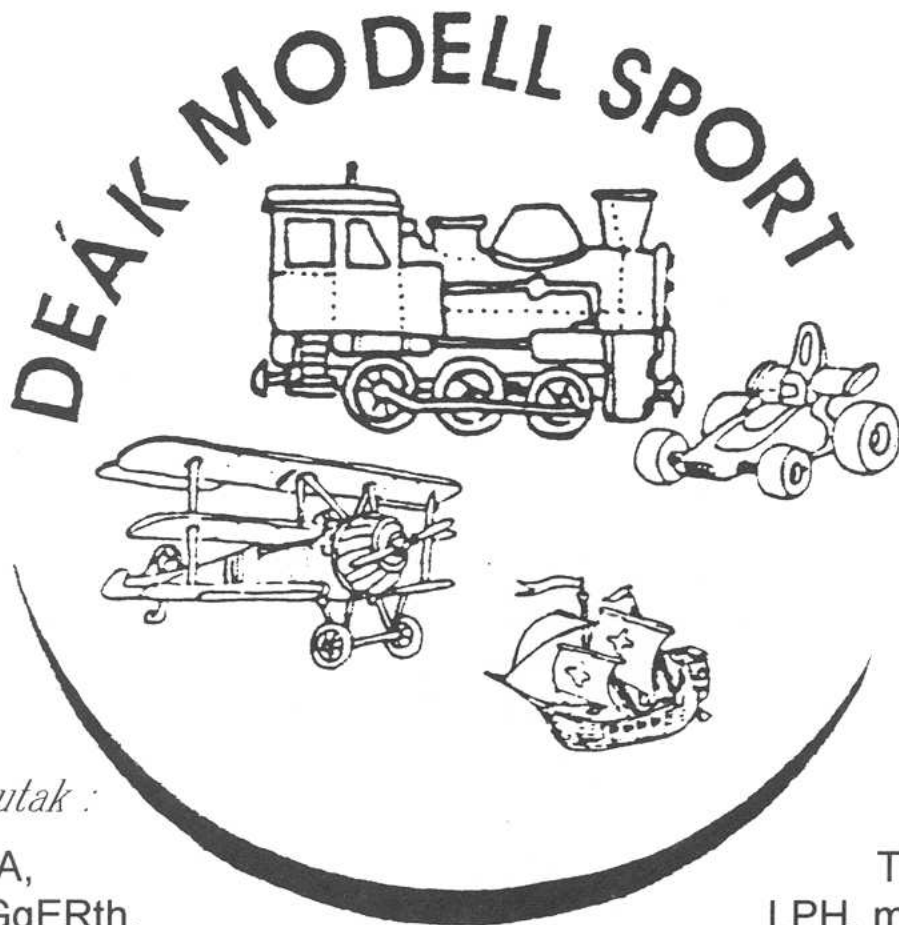
Megrendelhető ezen a címen, előfizetési díja egy évre 240 Ft

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

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

DEÁK MODELL SPORT

Export - Import
Kis- és nagykereskedés



Modellvasutak :

H0 LIMA,
FUGgERth,
Marklin, PIKO,
Mechano, Lilliput

TT Tilling,
LPH, modellsínek
N vasútmodellek és
tartozékok

Faller, VAU-PE

épületmodellek

és tereptartozékok !

H0 - TT jelzők, lámpák, felsővezetékek nagy választékban kaphatók

Viszonteladóknak is !

1089 Budapest
Kálvária tér 19.

Tel : 210-2875
Fax : 134-5631