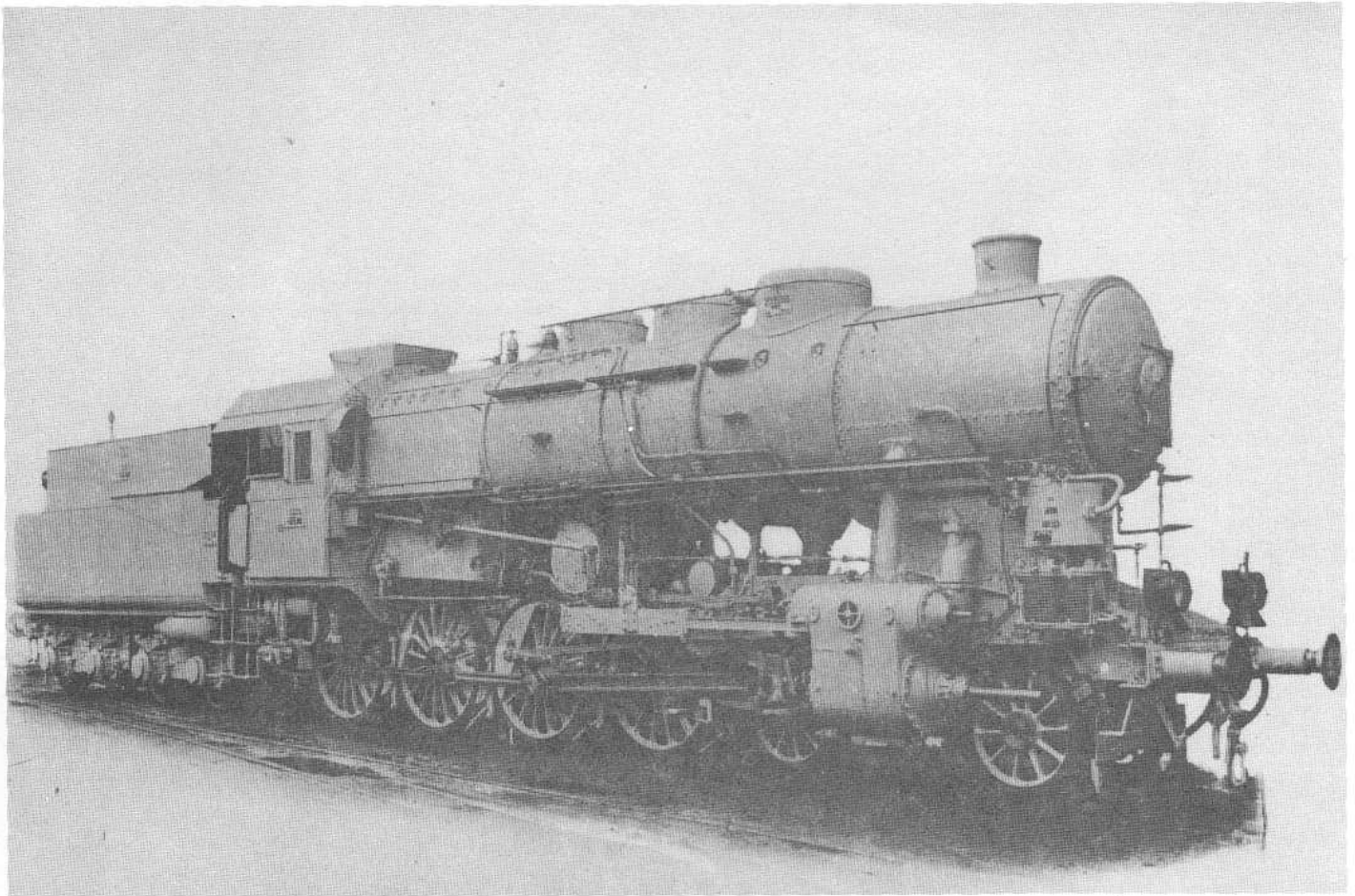


AVASÚT

Vasútmodellezők és Vasútbarátok lapja

1994/3



A tartalomból :

- A 70 éves 424-es történetéből
- A fa nyompályától a vas útig 2. rész
- A debreceni kisvasút
- A Kovásznai kisvasút
- Már mostan ez micsoda ? - pályaszámok

Ára : 50 Ft



KISVASÚT JÁTÉKBOLT

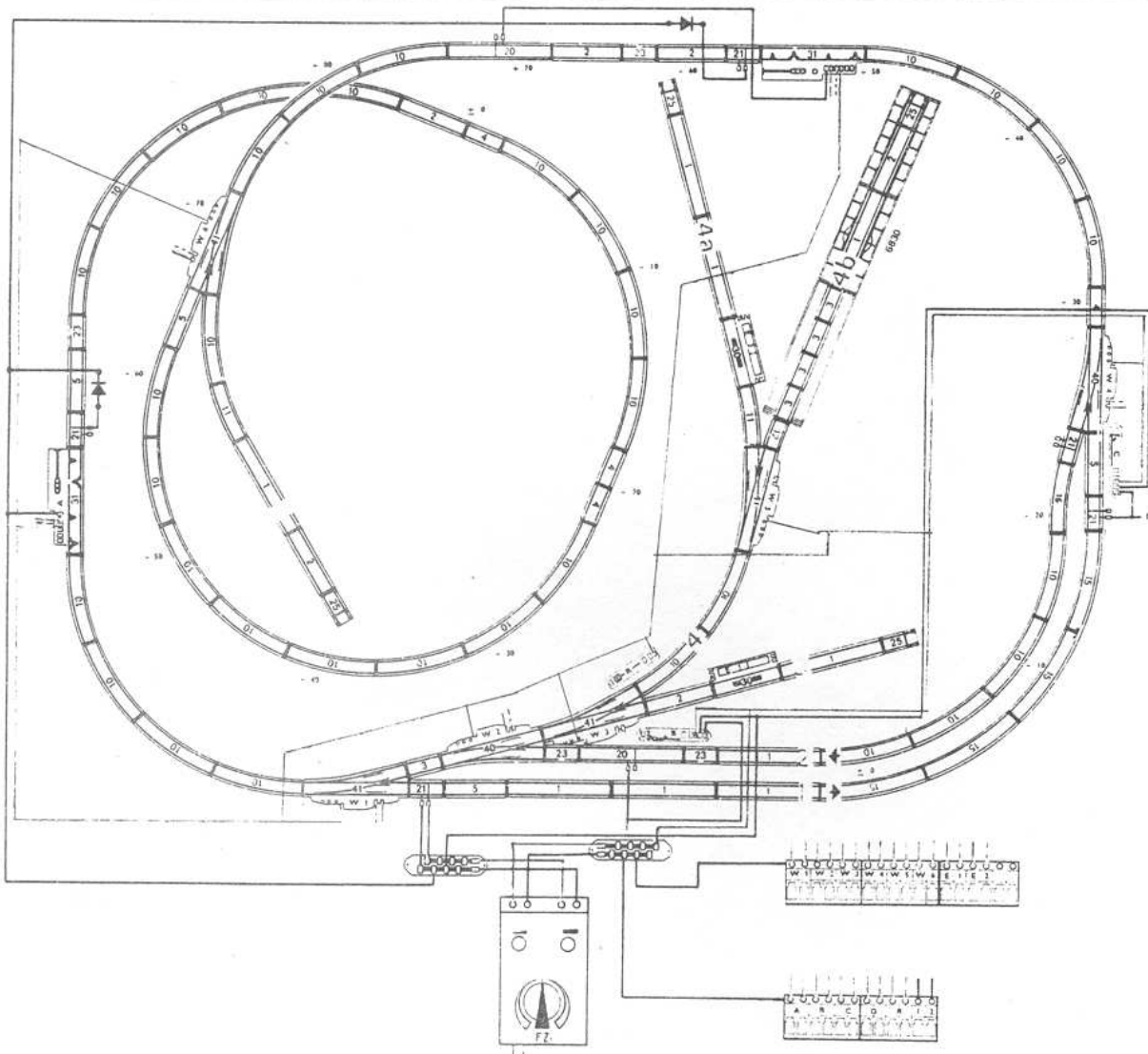
1056 - Budapest, Váci u. 71.
Tel/Fax : (36) (1) 118 2407

FUGgERth vasutak
H0 méretben

Nyitva : hétfőtől - péntekig
10 -18

Fleischmann modellek

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



Azok számára, akinek még nem lennének a gyűjteményében magyar járművek modellei, mindenképpen figyelmet érdemel a **KISVASÚT JÁTÉKBOLT**, vagy akinek kiegészítésre szorul a gyűjteménye : kapható üzletünkben

- MÁV M41-es régi és új festésben,
- GySEV M41-es,
- MÁV és GySEV Bhv személykocsi,
- MÁV By és Ap - ebből egy napjainkbeli gyorsvonatot lehet összeállítani,
- az MDmot szerelvény részeként Bx, Ax személykocsik,

- BRy, BDh kocsik.

Természetesen ide be kell jönni európai híró **Fleischmann** modellekért is, akár H0, akár N mérettel foglalkozik.

A fenti pályát pedig ajánljuk figyelmébe minden kinek, aki most kezd terepasztalt építeni : Nálunk egyszerre megvásárolható a teljes hozzá szükséges **FUGgERth** vágányanyag, vagy hasonló pályákhoz állunk rendelkezésére **Fleischmann** vágányokkal is.

Letenyei Tamás :

A Kovászna-komandói erdei vasút

1993-ban egy autóbuzsós kiránduláson jártam Erdélyben. Mivel ott több vasútbarát is részt vett, néhány kisovasutat is megtekintettünk az eredeti programon kívül. Így jutottam el a vármezei kisovasúthoz és a kovásznai siklóhoz. Ekkor egy útitársammal elhatároztuk, hogy 1994-ben újra visszatérünk és hosszabb időt töltünk az említett kisovasutakon.

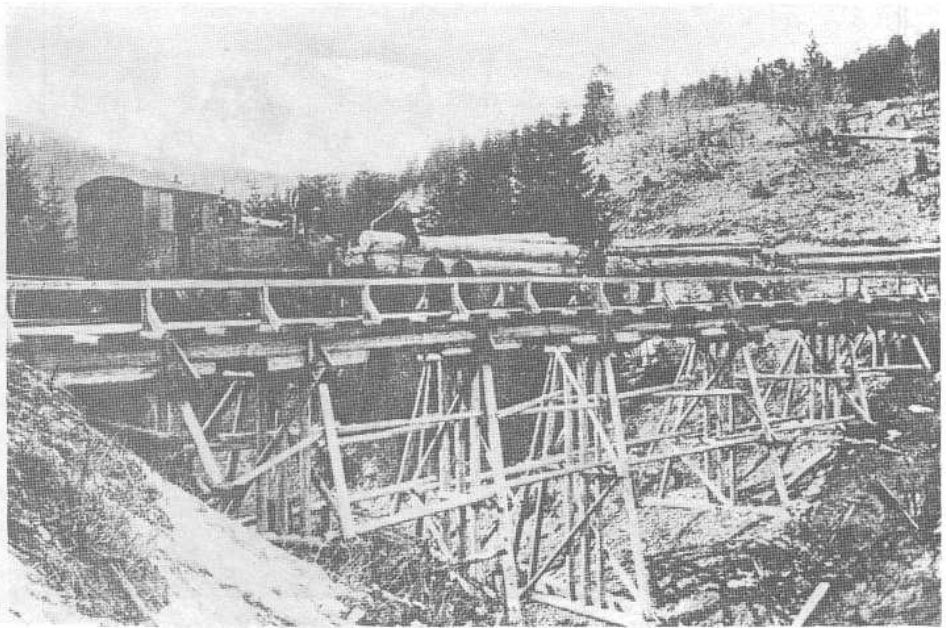
Itthon kaptam kölcsön egy könyvet a romániai erdei vasutakról, melynek leírásai alapján hamar összeállt az útitervünk. Két hét alatt 10 vasútvonalat kívántunk beutazni, de sajnos a könyv kiadása (1990) óta eltelt időből nem voltak információink, mert közben sok vonalat megszüntettek, és így csak két vonalat találtunk üzemben. Most az egyik legérdekesebb vonal rövid történetét kívánom bemutatni.

A múlt század 70-es éveiben a Nagybazska patak völgyében 1020 m magasan a tengerszint felett, az őserdőktől övezett fennsíkon egyetlen ház állt, téglából épült kincstári ház, homlokzatán a tábla :



Kovásznai sikló alsó állomása

(Korabeli képeslap Dr. Kubinszky Mihály gyűjteményéből.)



Manicskai vonalrészlet

(Korabeli képeslap Dr. Kubinszky Mihály gyűjteményéből.)

Grenzkomandó. A házból fekete csákós fináncok vigyázták a határvidék rendjét.

1882 tavaszán érkezett erre a vidékre Horn Dávid vállalkozó. Először Papolcon felkereste Zathareczky Gyula bárót, a terület tulajdonosát. Elmondta, hogy fakitermelést szeretne folytatni a területen, és tisztelete jeléül az első települést a báró neve után Gyulának fogja elkeresztelni. A báró hamar belement az üzletbe, mert tudta, hogy a rengetegben, ahol még a ló is nehezen törtet keresztül, csak egy bolond akar fatelepet építeni.

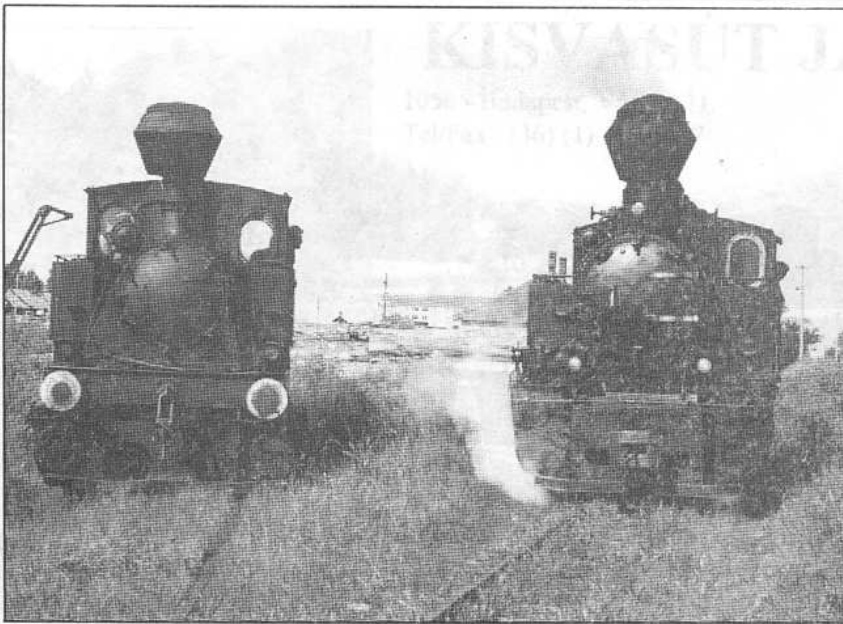
A munka még azon a nyáron elkezdődött. Utat törtek Grenzkomandóig és a gépeket hosszas kínlódásokkal felszállították. Az első telep 5 km-re épült Komandótól, és ígéretéhez híven Horn, Gyulának keresztelte el. Maga a gyár József Gőzfűrésznév hallgatott. Már ekkor megszülettek az első gondolatok egy gőzüzemű vasút építéséről.

Két év múlva készen állt a komandói gyár is. Épült a vasút Kovászna felé, Lux Emil az ottani első mérnök a siklót tervezte.

A Horn által alapított Erdélyi Erdőipari Rt. 1890-ben 760 mm nyomtávval üzembe helyezte a Gyulafalva-Kovászna Térréti iparvasutat, majd 1892-ben elkészült a Magyar Királyi Miniszter 73.053/1891 számú engedélye alapján a Kovászna-Térréti HÉV. Ez a vonal csatlakozott Kovásznán a székely körvasúthoz, illetve a leszállított deszkát itt rakták át a deszkatéren az állami vagonokba. A sikló a múlt század utolsó évtizedében készült el. Dániából rendelt olcsó gépezetet szereltek fel, és a drótkötél Angliából lett hozatva.

A Kovászna-Térréti HÉV az első 760 mm-es közforgalmú vasút Erdélyben. 1908-ig itt napi 3 pár személyvonat is közlekedett.

A vasútépítéseket tovább folytatták. 1900-ban a cég tulajdonát képező vasúthálózat hossza már 45 km volt, ebből 25 km "lóvonatú vasút". Egy 1908-ban megjelent törvénytervezet már a következőket említi a cég vasúthálózatáról :



A 2 CFN 3-404 és a CFF 764,405R psz. mozdonyok a kovásznai fatelepen. (A szerző felvétele.)

Vonal	Szállított áru	Hossz km	Nyt. mm	Sín kg/fm
Gyulafalva	Fűrészáru	19,88	760	15,4
Komandó-román határ	Fűrészáru	29,13	760	10,0
Alsógát és Murdán	Fenyőfa	2,32	760	17,0
Zabola patak mentén	Fenyőfa	6,58	760	15,0
Gyulafalva gőzfűrész	Fenyőfa	22,75	760	8,0
Kovászna	Faanyag	1,26	1435	15,4

Az I. világháború után Buzautól 55 km-re északnyugatra hozták létre a Nehoiutól északra, a Vrancei és Buzaului hegyekbe vezető vonalakat. A három fővonalnak kapcsolata volt a hegyekben a Komandói Erdei Vasúttal. Ezek a Nagybászka, Kisbászka, és a Buzau folyásokat követték. 1928-ban három vonal szelte át az Olt és a Siret vízválasztóját: Nehoiu-Varlaam-Komandó, Nehoiu-Varlaam-Komandó-Kovászna és tovább északra, valamint a Maresti-Tisita-Soveja-Zabola vonalak.

Az I. világháború után épült meg a vonalhálózat talán legérdekesebb vonala, amely Neruzsa felé vezetett. Ennek építése nehéz feladatok elé állította a tervezőket. A fát ugyanis két vízválasztón kellett átszállítani: a Neruzsa völgyét a Zabola völgyétől, és az utóbbit a Bászka völgyétől elválasztó vízválasztón át. Hosszas huzavona után született döntés. Felhúzókkal kombinált állványkocsi nélküli adhéziós pályát. Az építkezés a régi használaton kívüli góri sikló bontásával kezdődött. Ennek és a már

megszüntetett vonalak anyagát használták fel az építkezéshez. A sikló 1800 m hosszú és rendkívül meredek volt, helyenként a 740 ezrelék esést is elérte. Az építkezés legérdekesebb része az egyik siklóba épített híd felhúzása volt. A 75 méter hosszú hidat szó szerint felhúzták a 26 méteres mélységből, meghozzá ferdén, a sikló lába és feje közötti emelkedésnek megfelelően.

Későbbi vonalépítésről sajnos nem állnak rendelkezésre adatok. 1970-ben nagy esőzések sújtották a vidéket. A két Bászka völgyében levő vonalakat annyira tönkretette az árvíz és a földcsuszamlás, hogy azokat már nem is újították fel. A

neruzsai vonalat általam ismeretlen időpontban szüntették meg. Néhány éve megszüntették a Komandó-Gyula-Jankó és a Gyula-Györke vonalakat is. Jelenleg a Komandó-Sikló-felső, Komandó-Feketehalom-Manicska és a Kovászna-Sikló-alsó vonalakon van forgalom.

Jelenleg már csak 8 mozdonya van a vasútnak. Kovásznán 764,001, 764,405R, 2 CFN 3-404 üzemben, 764,416 és 1 CFN 2-203 leállítva. Komandón 763,247, 764,379, 764,455, két síntheherautó (Drezina) és egy Volga sínautó, ami már nem üzemel. Néhány éve vágták itt szét a 764,349 psz. mozdonyt, amit a MÁVAG épített. Ennek egyes alkatrészeit még megtaláltuk.

1994. 06. 27-én érkeztünk Kovásznára, ahol először a fatelepen üzemelő normál nyomtávú gőzmozdonyt néztük meg, majd a 764,405R psz. mozdonnyal továbbított vonattal elutaztunk Alsó-sikló állomásig. A



Rakott tehervonat Gyulafalván
(Korabeli képeslap Dr. Kubinszky Mihály gyűjteményéből.)

vonat kiinduló pontja a Kovászna CFR állomás melletti fatelep, a vonal a város északi részén kanyarog. Vonatunkkal üres kocsikat vittünk a siklóhoz. Megérkezés után mozdonyunk vizet vett, és a deszkával rakott vonattal indult vissza a fatelepre. Nem messze a fateleptől mozdonyunk egy kiágazó vágányra állt, és a leakasztott kocsikat kézfékezéssel gurították le a fatelepre. A mozdony a guruló kocsik után ment. Erre azért van szükség, mert a telepen nincs körbejárási lehetőség, és így a rakott kocsik egyből a helyükre gurulnak. A mozdony még elvégzett néhány tolatási műveletet, majd a fűtőházba állt. Még aznap este autónkkal felmentőnk Komandóra.

Másnap reggel innen indultunk el Felső-sikló állomásra. Mozdonyunk a 764,379 psz. volt. Először a deszkával rakott kocsikat húzta ki a fűrésztelepről, majd a vonatot az itteni kisvasutaknál szokatlan négyvágányos állomáson állították össze. Elindulás után kb. 1 km-rel újabb kocsikat vettünk fel. Két kilométer után megálltunk egy pataknál vizet venni. Itt mozdonyunk erőt gyűjtött, majd nekivágtunk az előbb még csak 30 ‰, majd 55 ‰-es pályának. Komandótól 10 km vonatkozás után megérkeztünk Felső-sikló állomásra.

A sikló 1236 m hosszú, és 1445 mm nyomtávú. A felső állomás 1013 m magasan, a középső 853 m, az alsó 686 m magasan van a tengerszint felett. A legkisebb emelkedés 268 ‰, a legnagyobb 280 ‰. A berendezés két, egymással drótkötéllal összekötött állványkocsiból áll. Fent mindig a rakott kocsikat húzzák az állványkocsira, lent az üresek. A felső állomáson van a gépház. Ott vannak a kötélfordító csigák, és az ezeket fékező szerkezet, amivel a kocsik sebességét szabályozzák. A sikló félútig háromsínés (fentről haladva), félúton van a kitérő. Innen már két sín halad lefelé. A két kocsi félúton kerüli egymást, ahol a kocsikat megállítják, és az ellensúlyokat átrakják. Ezek a két szakasz eltérő meredekségének és a kötélcsúszás kiegyenlítésére szolgálnak.

A középállomáson a személyzet is vált. Egyik kísérő csak a felső, a másik az alsó vonalat járja. Ennek az a magyarázata, hogy kocsikat a végállomásokon lovakkal vontatják. A "tolatás" befejeztével a ló marad, és a kísérő fordul egyet a kocsival. Így a ló és "lovasa" egy összeszokott "tolatócsapatot" alkot.

A már említett német könyv szerzői nem tudták megfejtetni, hogy a mozdonyokat hogyan viszik itt fel Kovásznáról a komandói javítóműhelybe. Egy mozdony kb. 30 tonna, a rakott kocsi pedig csak 10 tonna körül van. Mi megfejtettük ezt a rejtélyt. A javítandó mozdonyt szétbontják. Először a keretet és a gépezetet viszik fel, majd a kazánt egy pórekocsin,



Vonatunk a halomi kanyarban
(A szerző felvétele.)

végül a víztartályokat és a mozdonyvezetői sátozt. A megjavított mozdonyt kiszereletlen állapottan engedik le a siklón úgy, hogy felfelé egy rakott kocsit húznak vissza.

Másnap reggel ismét elutaztunk a siklóhoz, de most nem maradtunk ott. A vonattal mi is visszamentünk Komandóra. A mozdonyunk vizet vett, és a szolgálati kocsit feltöltötték fával. Kb. 30 perc pihenő után elindultunk Giurgiu felé. Ide üres kocsikat vittünk magunkkal. A vonal a két Baszka vízváltóját mássza meg maximum 41 ‰ emelkedővel. A halomi rakodó előtt egy 240°-os fordulóval egy meredek részt kerül meg a vonal. A kezdő és a végpont között 40 m a szintkülönbség és 100 m a távolság. A vonatnak ehhez kereken 1 km utat kell megtennie. A rakodó után 2,3 km-re Benedeknél egy delta található, mely ezt a vonalat kötötte össze az egykor létező Nehoiui vonallal. Feketehalomnál az üres kocsikat leakasztották és a mozdony ment csak fel Giurgiui. Innen a rakott kocsikat levittük Feketehalomra, és a Manicska felé vezető vágányra tolták. Itt kisiklott egy kocsi, de mint azt a vonatszemélyzettől megtudtuk, ez itt mindennapos dolog. Rövid időn belül ismét sínre került a kocsi. Ekkor az üresek felhúztuk Giurgiura. Mozdonyunk körbejárt, és visszamentünk a félreállított kocsikért. A rakott kocsikat két részletben vittük fel Halomra, majd az itt újra egyesített vonattal tértünk vissza Komandóra. Itt az üres kocsikat kihúzták a telepről, és a rakottakat állították be helyettük.

A komandói fűtőház legérdekesebb mozdonya az ojtuzi vasút megszüntetése után ide került 763,247 psz. Krauss gyártmányú 2C tengelyelrendezésű gép. Sajnos üzemben nem tudtuk megtekinteni és fényképezni, mert javítás alatt állt. Hasonlóan javították a manicskai vonalon a pályát, így oda sem tudtunk eljutni.

Ottjártunkkor hallottuk, hogy ez a vasút is feketelistára került. Kézdivásárhelyen alakult egy szervezet a kisvasutak megmentésére, és reméljük, tud is tenni

ennek érdekében valamit. A komandói vonalak megszüntetésével Erdély és Európa legszebb és legérdekesebb erdei vasútja tűnne el, ugyanis nem mellékes szempont, hogy az itteni az utolsó működő erdei vasúti síklópálya földrésznünkön.

Elhatároztuk, hogy ha tehetjük, minél hamarabb visszatérünk még erre a vasútra, és minél több információt, fotóanyagot gyűjtünk róla.

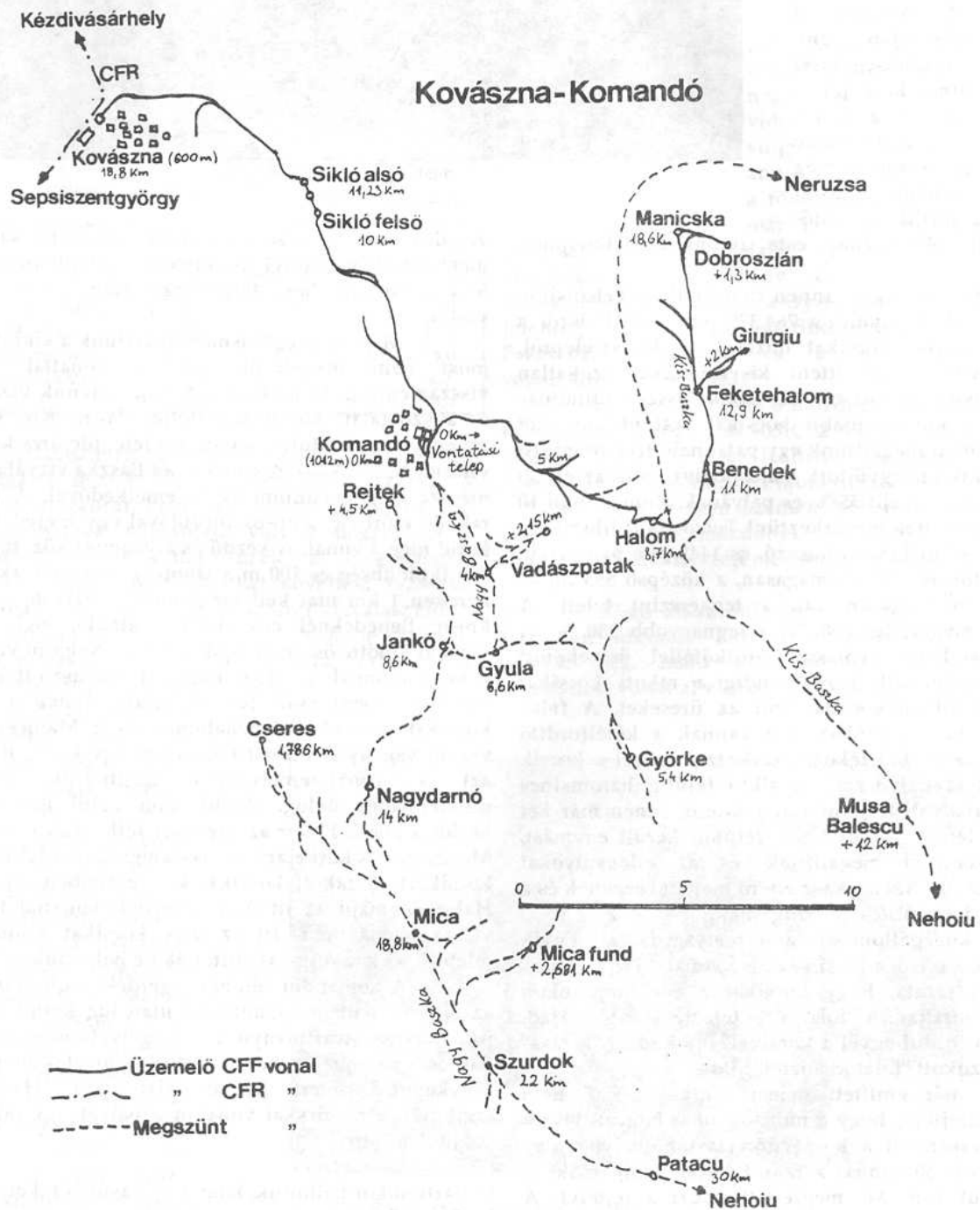
A következő számokban folytatjuk az erdei vasutak bemutatását.

Forrás:

Reichel-Hufnagel:
Walder und Dampf. Wien 1990

Látó Anna:
Honvágyam hiteles története
Bukarest 1981

Budapesti Közlekedési Múzeum könyvtára



DR. CSIBA JÓZSEF:

A 70 éves 424-es történetéből

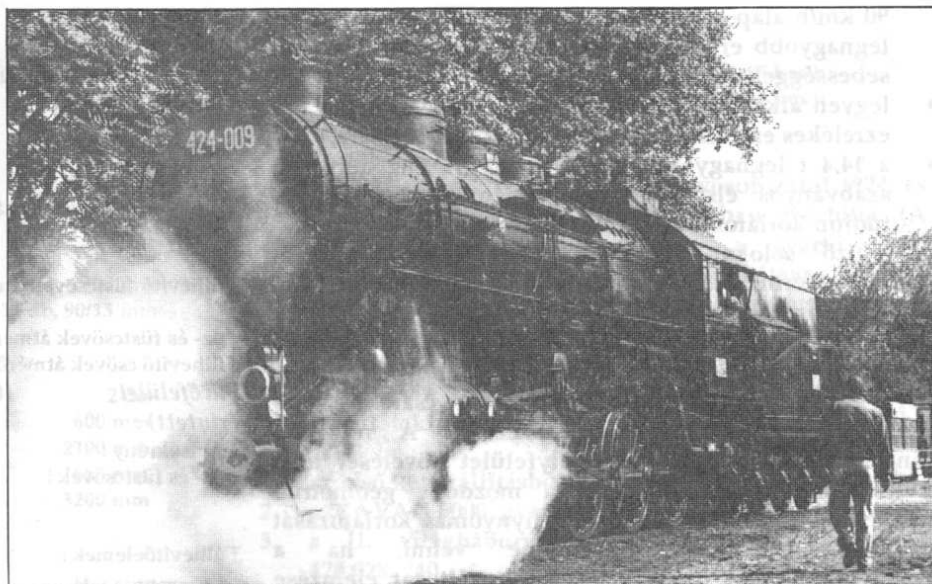
1924. áprilisában egy új mozdony sorozat első példánya készült el a Magyar Királyi Állami Vasgyárakban, mai közismert nevén a MÁVAG-ban. Az új mozdony sorozat a 424-es megjelölést kapta.

Az elkövetkező évtizedek során ezek a 2'D tengelyelrendezésű, szerkocsis mozdonyok a magyar ipar egyik legsikerültebb, külföldön is nagyon ismert járművei lettek.

A mozdony sorozat előtörténete

Az első 424 sorozatú mozdony megépülését megelőző 54 évben a gyárban több, mint 4700 gőzmozdonyt gyártottak. (A gyárat Magyar Királyi Államvasutak Gép- és Kocsigyára néven 1870-ben alapították.) Az első mozdonyok még külföldi tervek alapján épültek, de nem sokkal a gyártás megindulása után már a saját tervezésű gőzmozdonyok építése is megkezdődött Pesten.

A Magyar Királyi Államvasutaknál az 1910-es évek közepén az egyre növekvő forgalmi igények, a vonatterhelések és a menetbességek emelkedése szükségessé tette új mozdony típusok beszerzését. Ekkor



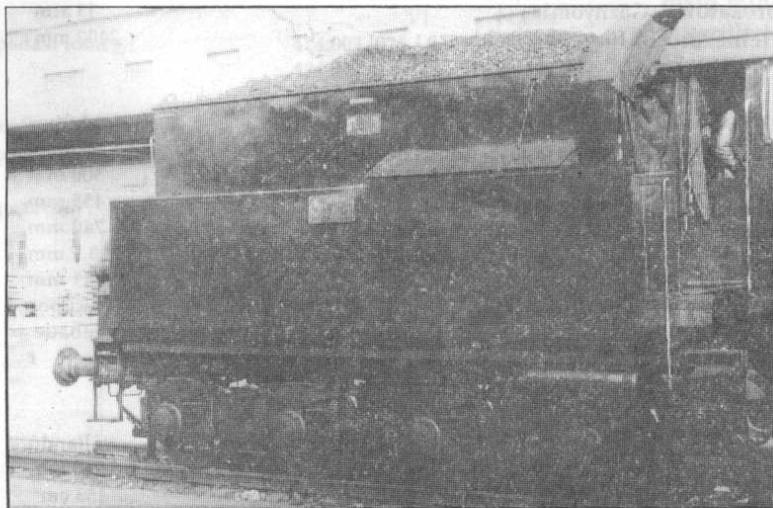
A 424,009 psz. mozdony az Északi fűtőházban.
(Kulich János felvétele.)

a MÁV mozdonyparkjának Összetétele igen kedvezőtlen volt mind a típusok számát, mind az egyes típusok életkorát illetően, mert 93 típus volt, ebből 32 típus 25 évnél idősebb volt. 1917-ben a Magyar Királyi Vasúti- és Hajózási Felügyelőség javaslatára a MÁV-nál 1'D tengelyelrendezésű (Consolidation), ikergépezetű, túlhevítős 424- sorozatmegjelölésű gőzmozdonyok vásárlását határozták el. A MÁV a gyártól 1918-ban 6 db (424,001..006) 1'D tengelyelrendezésű mozdonyt rendelt meg L-típusú szerkocsival. A Brotán-kazános mozdonyt 1530 effektív LE-s teljesítményével síkpályán 2330 t, 7 ezrelékes emelkedésben 670 t tömegű vonatok 40 km/h sebességgel való továbbítására tervezték.

Az I. világháborút lezáró békekötés a vasútüzemben is egy sor olyan változást eredményezett, amelyek hatására az 1'D tengelyelrendezésű 424 sorozatú mozdonyok megépítését szükségtelessé tették.

A Magyar Királyi Vasúti- és Hajózási Felügyelőség 1921. elején az ország területvesztése és a vonal-jelleg módosulások miatt az 1918-ban megrendelt 424 sorozatú mozdony áttervezését tartotta szükségesnek. Az új konstrukcióval szemben a következő kívánalmakat tűzték ki:

- Az új 424-es a Menetrend-függelék vonatkozó határmányával összhangban az 520..540 t tömegű 13 db négytengelyes személykocsiból álló gyorsvonatokat síkpályán 90 km/h



A424,287 psz. mozdony "G" jellegű szerkocsija
(Dr. Csiba József felvétele.)

90 km/h alap-sebességgel, a mértékadó 6.7 ezrelékes legnagyobb emelkedésben pedig 60 km/h valóságos sebességgel tudjon továbbítani,

- legyen alkalmas 800..900 t tömegű tehervonatok 6.7 ezrelékes emelkedésű pályán való továbbítására,
- a 14,4 t legnagyobb tengelynyomásra engedélyezett szabványos elsőrangú felépítményű vonalakon is tudjon korlátozás nélkül közlekedni.

Az előző célokat egy univerzális mozdonytípussal kívánták elérni, melynél mint a porosz P10-es típusú gőzmozdony volt.

A háborút követő területvesztés együtt járt a jó minőségű szén adó szénbányák elvesztésével is, így a MÁV részére e megváltozott helyzetben csak rosszabb minőségű szén álltak rendelkezésre. A rosszabb minőségű szén a korábbi rostélyfelület növelését tette szükségessé, ami együtt járt a mozdony geometriai méreteinek változásával, s a tengelynyomás korlátozását csak úgy lehetett figyelembe venni, ha a tengelyelrendezést módosítják. Több változat elemzése után a tengelyelrendezés 1'D-ről 2'D-re módosult.

Az új 2'D tengelyelrendezésű 424 sorozatú mozdonyokat a MÁV 1921. őszén rendelte meg.

Az első, 122 gyári szerkezetszámú, a MÁV-nál 424 sorozatú mozdony műtanrendőri próbáját 1924. április 22-én tartották. (Az első mozdonyok - pl. 424,004, 006, 011 - műtanrendőri próbáit Budapest-Nyugati pu. és Nagymaros között tartották, a 223. számú menetrend szerint a próbamenetek indulási ideje 13⁴⁰ volt.)

Az új 424 mozdonyok elkészülte és megjelenése új fejezetet nyitott mind a gyártó, mind a magyar vasút vontatási- és forgalmi szakszolgálatának életében.

A 424 sorozatú mozdonyok főbb adatai

A mozdonyok méreteinek ismertetésénél támpont a 424,001..027 mozdonyokra vonatkozó adatok. A 424,027 pályaszámú gőzmozdony elkészülte után a sorozaton alapvető változások (a csillagfúvó, füstemelő lemezet alkalmazásától eltekintve) már nem voltak.

Fő méretek :

Legnagyobb hossz :	12978 mm
Legnagyobb szélesség :	3150 mm
Legnagyobb magasság :	4650 mm

Rostély :

Hosszúság :	2820 mm
Szélesség :	1580 mm
Felület :	4,46 m ²
Hajlás :	1:28

Tűzszekrény :

Magasság elöl (belül) :	1940 mm
Magasság hátul :	1840 mm
Hosszúság fent :	2462 mm
Hosszúság lent :	2820 mm
Szélesség fent :	1450 mm
Szélesség lent :	1456 mm

Lemezvastagságok :

Csőfalnál lent :	16 mm
Csőfalnál a csöveknél :	26 mm
Ajtófalnál :	15 mm

Köpenynél: 16 mm

Tűzcsövek és túlhevítő füstcsövek :

Tűzcsövek száma :	424,001..012 :	173 db
	424,013..016 :	162 db
	424,017..027 :	157 db
Tűzcsövek átmérője :	belső/külső	46/52 mm
Túlhevítő füstcsövek száma :	424,001..012 :	28 db
	424,013..016 :	32 db
	424,017..027 :	33 db
Túlhevítő füstcsövek átmérője :	belső/külső	125/133 mm

Tűz- és füstcsövek átmérője a 2 csőfal között 50 mm
Túlhevítő csövek átmérője : belső/külső 32/38 mm

Fűtőfelület (tűzzel érintett) :

Tűzszekrény :		17,30 m ²
Tűz- és füstcsövek :	424,001..012 :	179,48 m ²
	424,013..016 :	179,50 m ²
	424,017..027 :	178,50 m ²
Túlhevítőelemek :	424,001..012 :	60,20 m ²
	424,013..016 :	68,80 m ²
	424,017..027 :	71,00 m ²
Összes fűtőfelület :	424,001..012 :	256,98 m ²
	424,013..016 :	265,60 m ²
	424,017..027 :	266,30 m ²

Kazán :

Állókazán külső hossza fent :	2860 mm
Állókazán külső hossza lent :	3041,5 mm
Állókazán szélessége fent és lent :	1800 mm
Állókazán lemezek vastagsága :	
Rákfal, ajtófal, oldalfalak :	14 mm
Menyezet :	20 mm
Hengerkazán hossza :	5048 mm
Hengerkazán legnagyobb belső átmérője :	1740 mm
Hengerkazán lemezvastagsága :	16 mm
A hengerkazán hossz tengelyének magassága :	3300 mm
A kazán víztartalma szabványos vízállásnál :	7650 dm ³
Gőztérfogat :	3510 dm ³
A kazán teljes térfogata :	11160 dm ³
Gőznyomás :	13 atm
A füstszekrény hossza :	2400 mm

Kémény :

Neme :		kúpos
Átmérője fent :	424,001..017, 019..027	570 mm
	424,018	500 mm
Átmérője lent :		455 mm
Kúpos rész hossz :	424,001..012, 017, 019..027	740 mm
	424,013..016	708,5 mm
	424,018	441 mm
Szikrafogó neme :	424,001..017, 019..027	kúpos
	424,018	Neugebaue

Fúvócső :

Neme :		állandó
Legkisebb átmérője :		140 mm
Keresztmetszete :		153 cm ²

Kerekek :

Futókerekek új futókörátmérője :	1040 mm
Hajtó- és kapcsoltkerekek futókörátmérője :	1606 mm
A forgóállvány oldali eltolhatósága :	60-60 mm

A VI. kerékpár oldali eltolhatósága :	30-30 mm
A IV. kerékpár nyomkarima vékonyítása	16 mm
Szélső tengelyek távolsága :	9500 mm
Csapok átmérője/hossza :	
Futó tengelyeknél (I. és II.):	180/280 mm
Hajtótengelynél (IV.):	230/280 mm
Kapcsolt tengelyeknél (III. és V.):	190/280 mm
Kapcsolt tengelynél (VI.):	190/310 mm

Hordrugók :

Hossz a felfüggesztési pontok között :	900 mm
lapok száma, szélessége/vastagsága :	12 db, 90/13 mm

Hengerek :

Gőzhengerek száma :	2 db
Gőzhengerek átmérője :	600 mm
Gőzhengerek vízszintes távolsága :	2100 mm
Lökét :	660 mm
Hajtórúd hossza :	3200 mm

Vezénymű :

Neme :	Heusinger
Excenterrúd hossza :	1987 mm
Tolattyú neve :	belső beömlésű, dugattyús
Tolattyú átmérője :	300 mm
Legnagyobb töltés előre :	82 %
Legnagyobb töltés hátra :	80 %

Mozdonytömeg :

Mozdony üres tömege :	424,001..026	74,22 t
	424,027	77,34 t
Szolgálatkész tömeg :	424,001..026	83,2 t
	424,027	85,1 t
Tengelyterhelés :	424,001..026 I.	12,65 t
	II.	13,35 t
	III-VI.	14,30 t
	424,027 I.	13,31 t
	II.	13,30 t
	III.	14,56 t
	IV.	14,74 t
	V.	14,57 t
	VI.	14,61 t
Tapadási tömeg :	424,001..026	57,20 t
	424,027	58,49 t

Vonóerő :

Tapadósúlyból (0,16Q)	424,001..026	9452 kg
	424,027	9358 kg
Gépezetből :		11539 kg

A mozdonyok engedélyezett sebessége :

424,001..026	85 km/h
424,027	90 km/h

A 424-esek a MÁVnál :

A MÁVAG a MÁV részére a mozdonyosorozatot 1924. és 1958. között gyakorlatilag két időszakban gyártotta. (A 424,027 psz. mkozdonynak, amely a gyártó 5000. mozdonya, külön története van.) Az első kétéves gyártási időszak után a gyártásban mintegy kétéves szünet következett, s a mozdonyosorozat építése csak 1940-től folytatódott. Ez a periódus 1958-ig tartott.

A MÁV részére gyártott 424-esek a gyártás időszakait tekintve a következő öt pályaszámcsoportha oszthatók be :

1. az első két szállításból származó 424,001..026,
2. a MÁVAG 5000. gyári számát hordozó 424,027,
3. a II. világháború alatt gyártott mozdonyok : 424,028..240,
4. a háború befejezését követő években készült mozdonyok : 424,235, 241..246,
5. az 1950-es évek közepétől gyártott mozdonyok : 424,247..365.

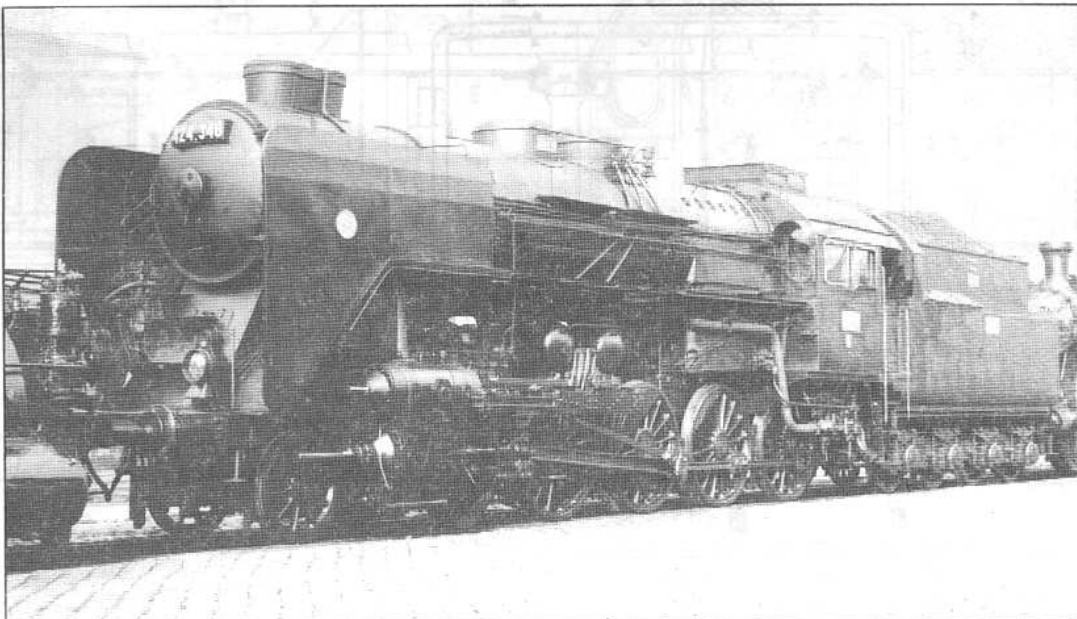
Az 1960-as évek elején a MÁV a Szovjetuniótól bérlet szélesnyomtávú 424 sorozatú mozdonyokat, amelyek Záhony térségében teljesítettek szolgálatot. 1963 tavaszán a MÁV ezekből 12 db-ot vásárolt, s a járműállagba 424,1001..1012 pályaszámmal sorozták be azokat.

Az első 26 db 424-est a tapasztalatok szerzése érdekében először Budapest-Ferencváros és budapest-Keleti fűtőházfőnökségekhez osztották be. Egy 1926. szeptemberi ügyirat szerint a mozdonyok állomásítása a következő volt :

- Budapest-Ferencváros : 424,001..015, 024,
- Budapest-Keleti : 424,016..023, 025, 026.

A későbbi gyártású mozdonyok - újként is - az ország majd minden fűtőházába (később : vontatási főnökségére) elkerültek. Vidékre először Nagykanizsára állomásítottak 424-est : 1932-ben a 424,001 és 009.

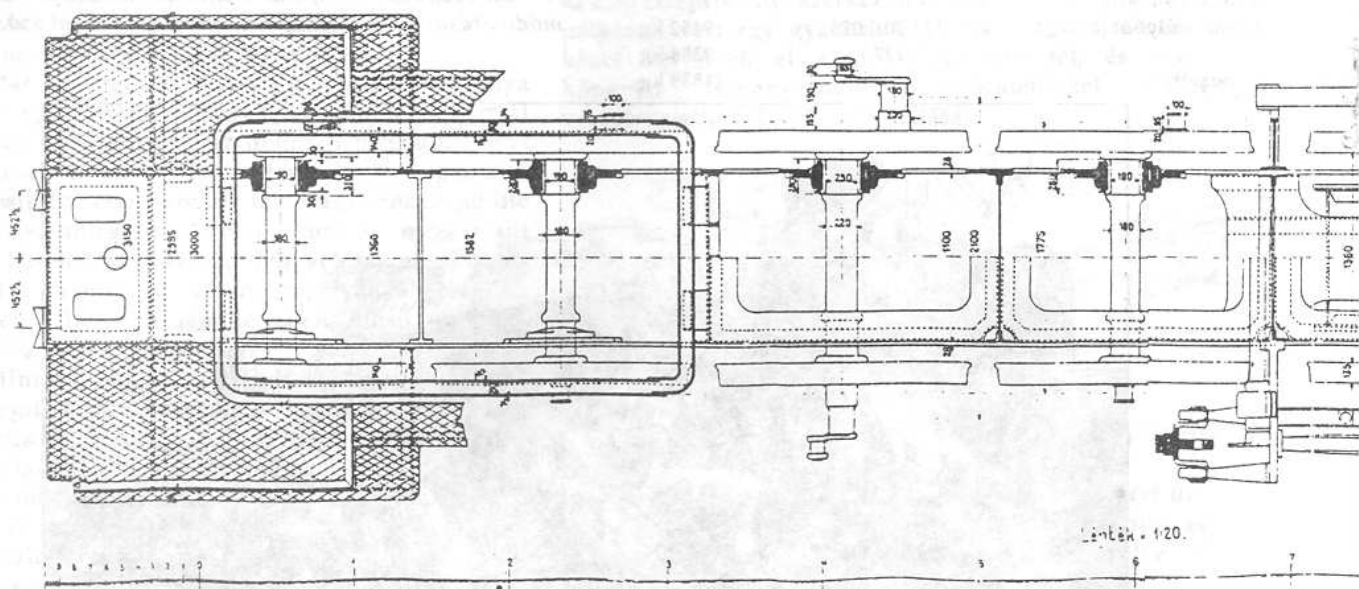
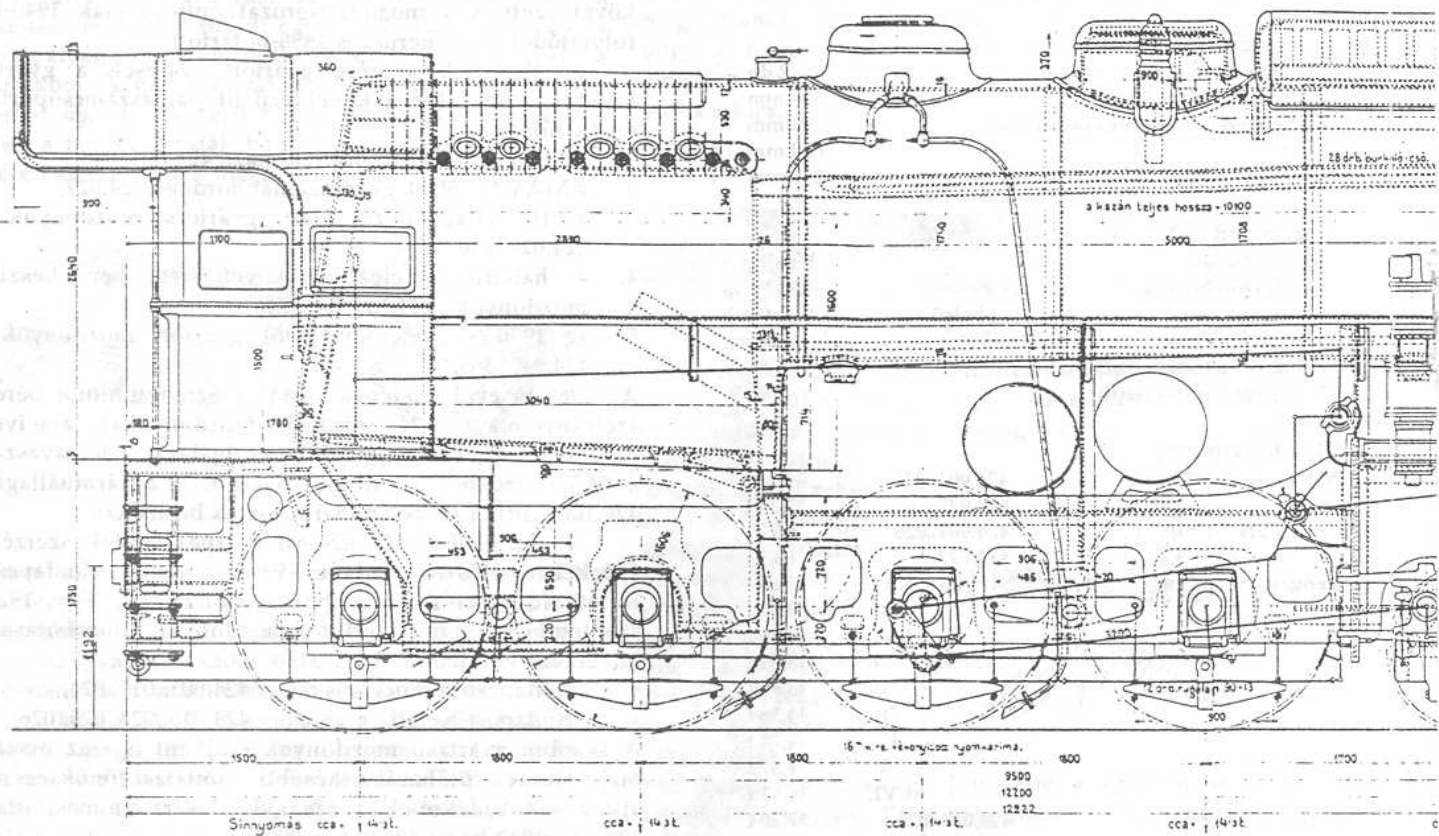
A mozdonyok külföldi tartózkodásáról, szerkezeti módosításairól az 1994/4 számban esik majd szó.



A 424,348 psz. mozdony vitzisztító nélkül Bp. Déli pu-n.
(Joachim Claus felvétele.)

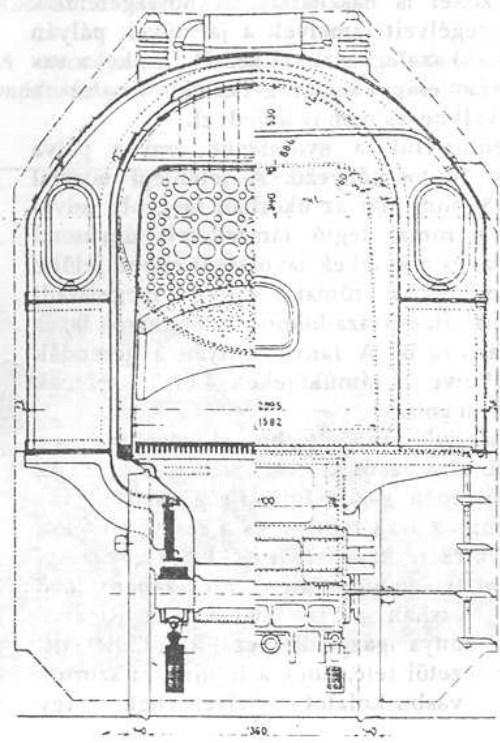
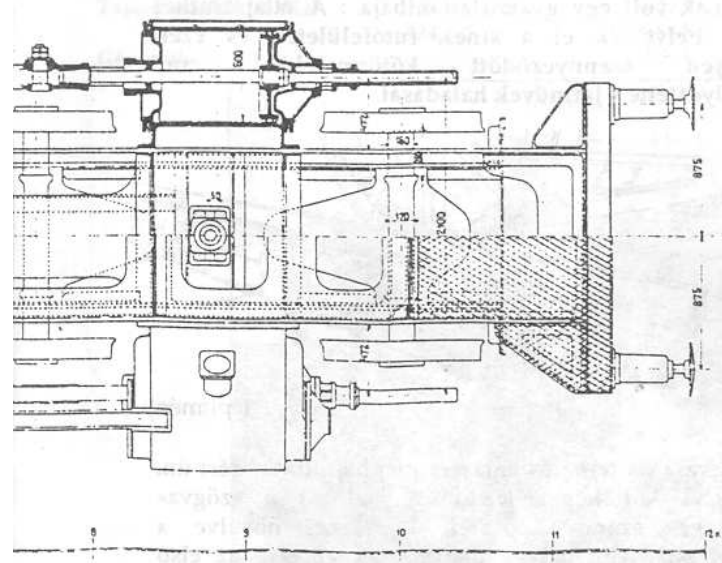
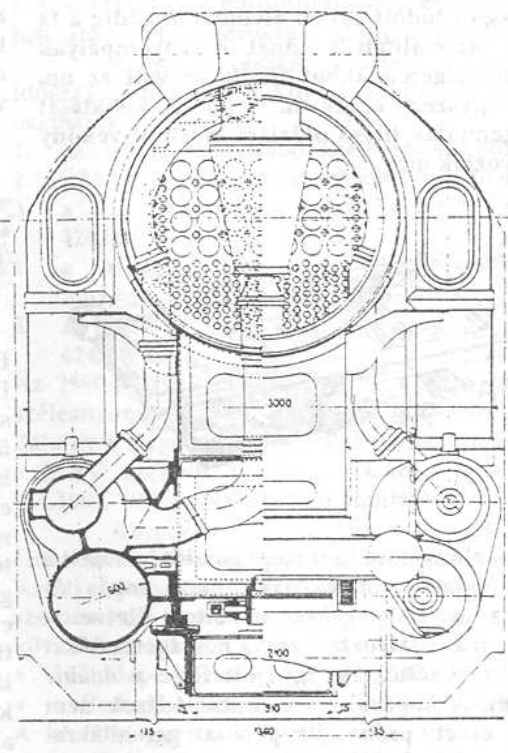
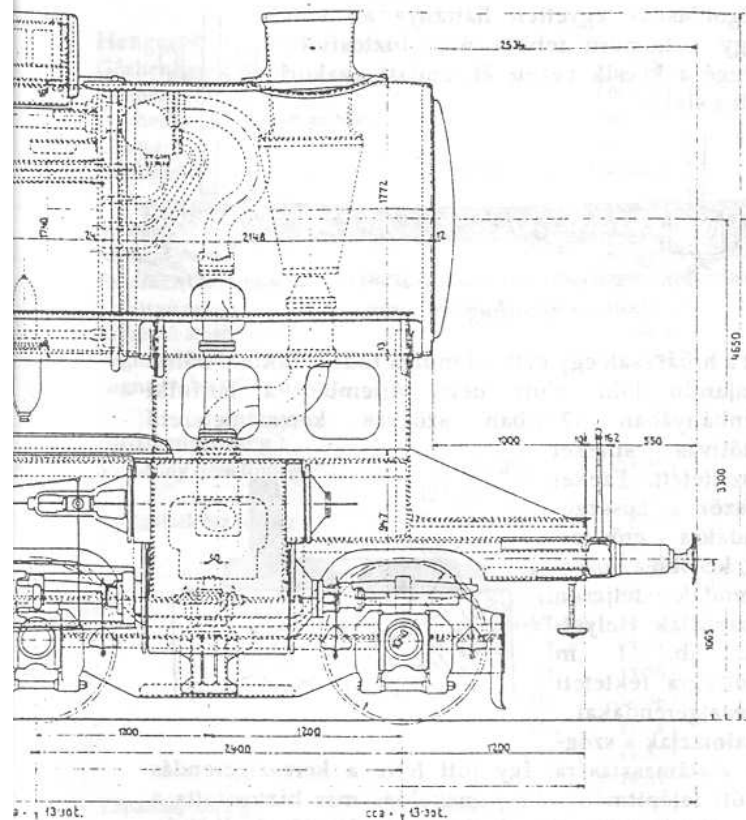
A 424 sorozatú mozdony első megval

424 sor. ikerrendszerű mozdony a M.Á.V. számára Schmidt-f



ősult változatának jellegrajza

ele túlhevítővel.

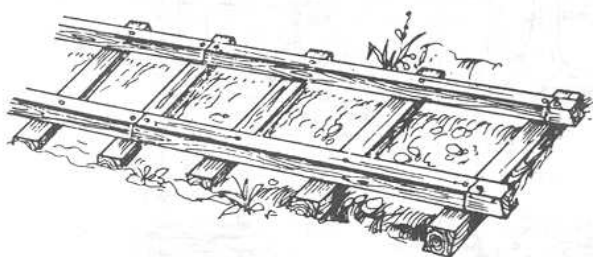


Czucsi László - Leteyei István :

A deszkapallótól a vas útig II. rész

Az 1994/2 számunkban megjelent cikk folytatása.

A fanyompályán való szállítás sokkal gazdaságosabb volt, mint a közúti. A termelés és a technikai színvonal emelkedése más megoldásokat igényelt. Míg közúton átlagosan 800 kg-ot tudott egy ló elvontatni, addig a fanyompályán a már említett 2 tonnát. A fanyompályák talpfákból és hosszgerendákból álltak, ez volt az ún. *single-way*, az egyszerű egyes út. A kocsik kisiklását néhol a hosszgerendák belső oldalára erősített vékony falécek akadályozták meg.



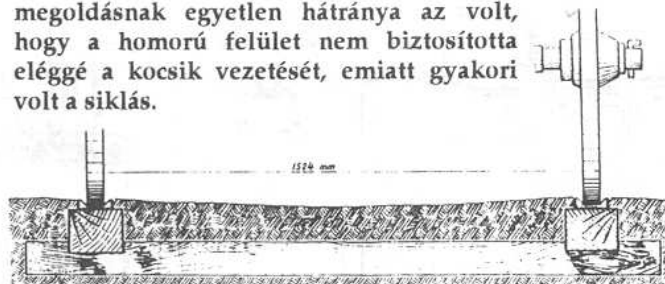
A single way

A fanyompályák előnyei mellett nagy gondot jelentett a terhelés és a nyomtáv növekedés miatti kopás és roncsolódás. Ez a költségeket növelte, illetve a forgalmat gyakran akadályozta. Ezért a hosszgerendákat megerősítették, megkettőzték, így jött létre a *double way*, a kettős út. A kopások és a roncsolódások nem szűntek meg, ezért próba képpen a gerendákra - különösen a meredek és íves részeken - kovácsoltvas lemezeket erősítettek. Ez volt a *plate-way*. Később öntöttvas lemezeket is használtak. A hosszgerendák fából készült szegélyeit (amelyek a járművek pályán tartását szolgálták) szalagvasakkal védtek. Ezeket a vas szerkezeteket fa csapokkal rögzítették, de ez a megoldás nem vált be, és nem is terjedt el.

Már említettük a nyomtávot, ami a pálya építésénél igen fontos tényező. A jelenlegi normál nyomtáv, az 1435 mm már az ókorban megvolt, mivel Julius Caesar a római légió társzekerit úgymond szabványosította, és a kerekek távolságát ebben jelölte meg. Valószínűleg a római korból megmaradt méreteket használták évszázadokon át a bognárok is, és így került a vasútra is. A fanyompályán a gerendák középmerete, illetve a járműkerek külső szélének távolsága 1524 mm volt.

Mint már sok minden technikai megoldásban a véletlen segített, ez a vasút keletkezésében is igaz. Az 1700-as évek közepén gazdasági válság miatt a vas kereslet csökkent, az árak leestek, és a részvényesek a termelés csökkentésére kényszerültek. Ezt a gazdasági válságot az angliai shropshire-i grófságban levő coalbrookdale-i vashámor is megérezte. Richard Reynolds, a szénbánya igazgatója azzal az ötlettel állt elő a vashámor vezetői felé, hogy a felújításra szoruló fanyompályára vasburkolatot helyezzenek. Így

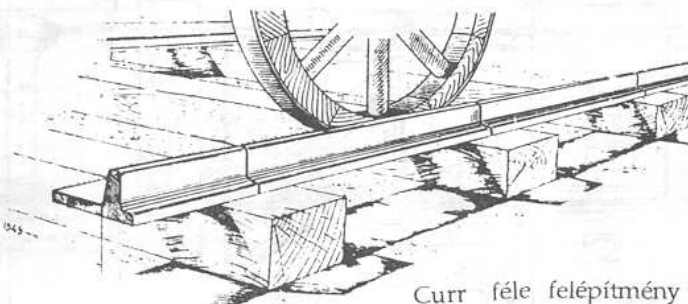
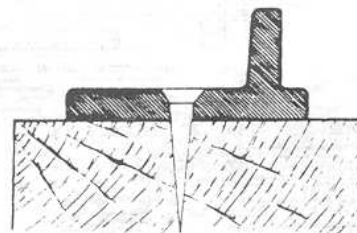
átmenetileg hasznosítják a vasat, és az árak növekedése esetén a pályáról felszedik és értékesítik. Reynolds 10 cm széles, 3,2 cm vastag és 1,5 m hosszú három lyukkal ellátott síneket öntetett. Ezeket, a felületükön homorúan kiképzett síneket erősítették a hosszgerendákra. Az ötlet bevált, a kocsik jobban gördültek és nem kopott, roncsolódott olyan hamar. A *scantling of iron* azaz vasállványt 1767. november 16-án állították elő. A sikeren felbuzdulva Coalbrookdale valamennyi fanyompályáját ennek megfelelően korszerűsítették. A Reynolds-féle megoldásnak egyetlen hátránya az volt, hogy a homorú felület nem biztosította eléggé a kocsik vezetését, emiatt gyakori volt a siklás.



scantling of iron

Ezt a hibát csak egy évtized múlva tudták kiküszöbölni. Benjamin John Curr nevű úriember a norfolki szénbányában 1776-ban szögvas keresztmetszetű öntöttvas síneket készített.

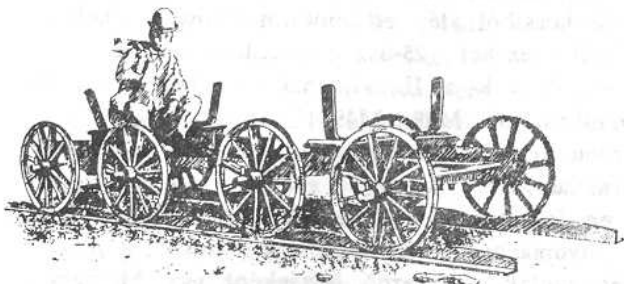
Ezeket először a hosszgerendákra erősítették, később a hosszgerendák teljesen elmaradtak. Helyettük kb. 1 m távolságra fektetett keresztgerendákat alkalmaztak a szögvas alátámasztására. Így jött létre a keresztgerendás vasúti felépítmény. Ez a megoldás már biztosította a nyomtávolságot és megakadályozta a járművek siklását. A Curr féle felépítmény már lehetővé tette a az ívek és az első felépítményi szerkezetek, kitérők kialakítását. A pályának volt egy gyakorlati hibája : A talajszinthez közel helyezték el a sínek futófelületét, és ezért könnyen szennyeződött kötőrmelékkel, ami veszélyeztette a járművek haladását.



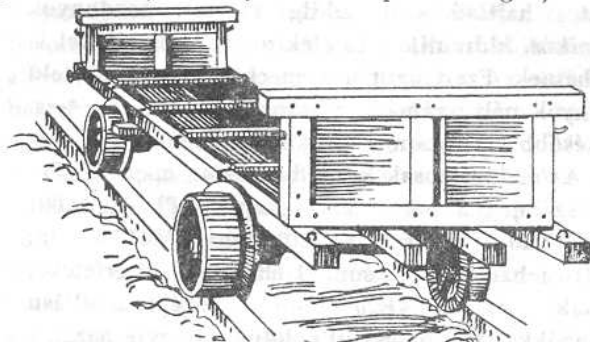
Curr féle felépítmény

A szögvasak a terhelés hatására meghajlottak, ezért ún. halhas alakot képeztek ki. A halhast a szögvas függőleges szárán képezték ki, ezzel növelve a teherbírást. Ilyen pályát alkalmaztak az első az első közforgalmi engedéllyel bíró Cardiff - Merthyr - Tydfil közti vasúton, de ilyen síneken közlekedett az első

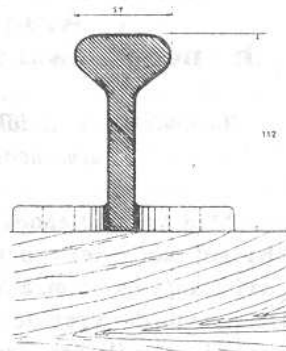
gőzmozdony is 1804. február 21-én a Merthyr-Tydfil és Aberdere szakaszon.



A szállítás története ezen technikai megoldás után lényegében ketté vált. Az egyik, a fanyompályás szállítás, mivel a járművek nem igényeltek külön szerkezeti kialakításokat, és közúton vagy fanyompályán egyaránt használhatók voltak. A másik a fejlettebb bányákban és kohókban terjedt el. A síneken olyan járműveket alkalmaztak, melyek kerekeire belülről tárcsát szereltek, és ezzel megszületett a nyomkarimás jármű. Ilyen volt Ralp Allen vagonja.



A vasút történetében fontos állomás az ún. gombafejű sín, amelyet 1789-ben William Jessop készített. A sín teljes hossza 0,9-1,2 m volt. Ezen a sínen már nyomkarimás járművek közlekedtek. A gombafejű sín széles körben elterjedt, és ezzel a vasút önálló közlekedési eszközzé fejlődött, mivel a vasúti pálya részére külön vasúti járműveket kellett építeni.



Reynolds találmánya óta a síneket öntöttvasból készítették. Ez az anyag rideg és rugalmatlan volt, ebből adódóan törékeny is, amiből sok üzemzavar keletkezett. 1800-ban Benjamin Outram 3 láb (kb. 90 cm) hosszú, ún. halhas alakú síneket öntetett, melyeket talpfák helyett kőkockákra fektetett. Ezzel a sínek egyenszilárdságát akarták biztosítani, és sikerült az öntöttvas törékenységet csökkenteni. Az ilyen pályát *Tramway*-nek nevezték el - ma is használatos, mint közúti villamos vasút megnevezése - a *tram* gerenda szóból eredve.

A vasúti pálya és a sín története itt még nem fejeződik be, még napjainkban is számos változáson és fejlesztésen mennek keresztül.

(éppen ezért folytatjuk)



A Nagycenkről szóló cikk forrása : a KBK füzetek 1994 évi bugaci száma. A kiadvány megjelenik alkalmanként, aktuális kisvasúti témájú cikkekkel. Hozzájutni a KBK tagjainál, illetve a MÁV-Nosztalgia Kft-nél lehet.

Várható következő számok :

Október 2-a, a Nagycenki Múzeumvasút lehet, hogy utolsó üzemnapja,
Október 8-a, kisvasúti találkozó Húvösvölgyben.

Figyelem !

az utolsó oldalon hirdetett Nagycenki találkozó iránt érdeklődők jelentkezzenek a KBK-nál a MAVOE csütörtöki klubnapjain, vagy az alábbi telefonszámon : (1) 256 77 51

Megszűnik-e a Nagycenki Múzeumvasút ?

Megtudtuk, a hír nem igaz, illetve igaz, de nem úgy, szóval félig, mert "csak" a menetrendszerinti forgalmat szüntetik meg, a kisvasút a helyén marad. Utazni is lehet, ha a szándékot néhány nappal korábban bejelentik, és az utaznivágyók számától függetlenül hatvan darab menetjegyet megvásárolnak. Ez a különvonat ára - jelenleg. Vagyis éppen a gyerekek, családok, kisebb csoportok számára teszik reménytelenné a kis gőzmozdonyok megismerését, és egy szép kirándulás, mozdonyvezetés élménye helyett egy keserű csalódással lesznek gazdagabbak :

számukra *megfizethetetlen a kisvasút.*

Érdekes, hogy a vasutat üzemeltető GySEV nem is biztosít személyvonati csatlakozást saját vasútjához Fertőbozon. Sőt, ez a nemzetközi vasúttársaság jelentette ki, hogy az osztrák határ (!) melletti vasút veszteséges. A tulajdonos, a Közlekedési Múzeum pedig egyszerűen nem ér rá vele foglalkozni...

Szűcs Zoltán :

Már mostan ez micsoda ? Avagy jó, ha nem csak a számát nézed !

(Járműismeret kezdőknek, haladóknak és
hivatásosoknak)

Meg kell vallanom, ez a kis leírás nem kerül ide, ha két körülmény nem játszik közre. Az első, Letenyei Tamás barátom, a MÁV 125. éves fennállására rendezett mozdonyparádén figyelt fel számozási, feliratozási anomáliákra. Ezeket az 1993/3. számban írt cikkemben közkincsé is tette, valamennyiünk okulására. A második kicsit régebbi keletű. Pár éve télvíz idején Kabók Imre úrral Szekszárdon jártunk, modelleket vittünk kiállításra. Hazafelé, a korán beállt sötétség ellenére, zavartalanul gyönyörködhattunk a tolnai tájban. Ugyanis a Baját és Szekszárdot Budapesttel összekötő gyorsvonat(!) sebessége a tolnai dombok között csak alkalmilag éri el a 60 km/órát, általában 30 km/ó körül mozog. Vagonunkban pedig nem világítottak a lámpák. Imre bácsival a nézelődés mellett vasúti csemegékről beszélgettünk, így a különféle számozási, besorolási furcsaságokról.

Kezdetben vala a négylábú "mozdony". Besorolása nem okozott gondot, valamennyi azonos típusba tartozott, azonos szerkezeti elemekkel, és teljesítménnyel. A saját nevét mindegyik értette. Az első mozdonyok szintén nevet kaptak, ám a különféle típusok kialakulásával az egyedi elnevezés már nem volt elegendő. A gőzmozdonyok számozási rendszeréről az idei História Évkönyvben olvashatunk tanulmányt. Egy apróság kivételével tehát átugorhatjuk őket. Az egyetlen kivétel a MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK 424,009 psz. mozdonya, amelyre a 125. éves parádé alkalmából egy sima vaslemezről készült homloktáblát helyeztek. Nagy talány, hogy miért, hiszen a fotók egyértelműen bizonyítják, a kérdéses történeti időszakban a gőzösök füstszekrényükön táblát nem viseltek. A tábla, túl azon hogy csúnya, és a mozdony történeti hitelességét is rontja, még felesleges is. Hisz' eredeti állapotra helyreállított 424 sorozatú mozdony ez az egy van a világon, tehát nemigen téveszthető össze mással, még szemből nézve sem.

A gőzmozdonyok mellett, már a századfordulón megjelentek a gőzmotorkocsik. Őket mivel személyeket szállítottak, a kocsiosztálynak megfelelően jelölték, ehhez pedig ^{mot} feliratot illesztettek, (felső indexben) jelezve, hogy a járművet saját erőforrás mozgatja. pl. BC^{mot} = II. és III. osztályú utastérrel rendelkező gőzmotorkocsi. Ezt a rendszert az utolsó gőzmotorkocsiig megtartották.

Az első motormozdonyok a század elején az LO sorozatúak voltak, a rövidítés lényege : *lokomobil*. Majd 1909-ben a Gyulavidéki Vasút T-1 pályaszámából

átszámozott 81,001 psz. gép, ami még a gőzmozdony számozás szerint lett számozva. 1935-ben 2 db poggyászkocsiból átépített motormozdony üzemelt a MÁV-nál, ezeket 25-ös sorozatba sorolták. A motormozdonyok a II. világháború után M, azaz mechanikus, pl. M29, M49, D majd később De elektromos és Gm gőzmotoros jelöléseket kaptak. A motormozdonyok nagyobb számban az 1950.-es években jelentek meg. Kezdetben a mozdonyok a tengelynyomásban, feladatkörében hasonló gőzösök számát kapták, de kezdő jelzésként egy M betűt alkalmaztak (M=motormozdony). 1957-58 -tól a számokat egyszerűsítették így lett az eredeti M424ből M44 az M275ből M28 sorozat. Így tehát az első számjegy továbbra is a hajtott tengelyek számát jelzi, de a keskeny nyomközű mozdonyoknál egészen a selejtezésig megmaradtak a háromjegyű számok. Azonban egy további követelmény is jelentkezett, amíg valamennyi besorolt gőzmozdonyunk dugattyús - rudazatos hajtású volt, addig a motormozdonyok mechanikus, hidraulikus és elektromos erőátvitellel is készülhetnek. Ezért azután a mechanikus erőátvitelű mozdonyok pályaszámába a sorozatjel után egy 4-es, majd később 1-es szám, a hidraulikusokéba 2-es szám került. Az elektromosak kezdetben 5-öst, majd később három számjegyű pályaszámot kaptak. Pl. M28,1001 tehát M28,10 sorozat; M41,2001 tehát M41,20 sor.; M44,001 tehát M44,0 sor. 1968. -tól kísérleteket folytattak az M41,20 sor középvezérállású mozdonyokkal. Kettő készült belőlük, az egyik hazai, a másik külföldi motorral. Végül azonban kétvezérállású, méreteiben megnövelt, új, nagyobb teljesítményű motorral szerelt mozdonyokat rendeltek sorozatban. Számozásukat az M41,21 sorozattal indították. Ezzel megfelelően elkülönítették a két típust, és elkerülték egy új sorozatszám lefoglalását. Hat hajtott tengelyes diesel-villamos mozdony először 1957. -ben kísérleti jelleggel M601,5001 számon futott. A kísérletek hirtelen véget értek, a mozdony nem érthette meg a pályaszám kétjegyűsítését, de feltehetően M60,0 lett volna. Ezt támasztja alá, hogy a következő hattengelyes de hidraulikus mozdony szintén kísérletként M61,2001 számon szerepelt. Végül azonban diesel-villamos mozdonyokat szereztek be a NOHAB gyártól. Őket M61,0 sorozattal vették állagba. Okosan, hiszen a másik hattengelyű M61,20 sorozaton hidraulikus gép volt, az előző diesel-elektromos pedig M60,0 lehetett volna. Ismét elkerülték tehát a pályaszámok fölösleges feltöltését. A további hattengelyűek diesel-elektromos kivitelben érkeztek, M62,0 és M63,0 sorozatjellel. A rendszer tehát értelmesen működött a bukaresti U23A gyár ipari tolatószolgálatra, esetleg könnyű tehervonatok továbbítására épített mozdonyainak besorolásáig. A négytengelyes hidraulikus erőátvitelű gépeket M43,10(!), M47,10(!) és M47,20 sorozatba számozták. A két sorozat között a különbség az eltérő motor és teljesítmény valamint a sebesség. Az M47,20 sorozatot személyvonatok továbbítására is szánták,

ezért GANZ gyártású vonatfűtő generátorral szerelték fel, de volt eredetileg is fűtőgenerátor nélküli változata, az M47,10 sorozat. A két mozdony felépítése, szerkezete, vezérlése egyebekben teljesen megegyezik. Ezt ismerve és a fentieket látva nem érthető a két sorozatszám lefoglalása. Ha az illetékes elv. ó bocsánat, urak, nem vennék tolakodásnak, volna egy javaslatom, így posztumusz: lehetett volna a tehervonatiakat pl. M43,20 sorozattal, a személyvonati, fűtőgenerátoros gépeket pedig M43,25 sorozattal kezdeni. További variációként idővel megjelentek az M47,11(!) sorozatú mozdonyok is, ezek a fűtőgenerátoruktól megfosztott személyvonati gépek.

- Ha pl M28,20; M31,20 sorozatú hidraulikus hajtásrendszerű, fővasúti, az Mk48,20 és az Mk45,20 keskenynyomközű mozdonyok vidáman szaladgálnak fűtőgenerátor nélkül 2000 -es számcsoportban, vajon mi indokolja az eddigi logikus rendszer felborítását?

Keskenynyomközű motormozdonyaink az idők folyamán különféle jelzéseket viseltek. Egységes besorolás azonban csak az újabb időkben, az államvasúti kezelésbevetelkor jött létre. Az első MÁV beszerzésű négytengelyes dieselmotormozdony M492,10 sorozaton futott, majd jelzését Mk48,10 (k=keskenynyomközű) sorozatra változtatták. Azért lett mindjárt nyolcas, mert a mozdonysekrény, motor, vezérlés a már tolatómozdonyként bevált, M28,10 sor. mozdonyéval megegyezik. Nemsokára a kis mozdonyok hidraulikus változata is munkábaállt Mk48,20 sorozattal. A következő mozdonykák Mk49,20 sorozaton 1963.-tól futottak. Tizenegy esztendő múlva került sor újabb beszerzésre. Ekkor a nagyvasútiakkal egyidőben kisvasúti mozdonyok is érkeztek az U23A gyárból, itthon Mk45,20 sorozattal futnak. A fővasútiakkal egyidőben való érkezés felvet egy gondolatot. Ha már az M41,20; M41,21 sorozatnál egymáshoz lényegesen jobban hasonlító M43 és M47 sor. mozdonyokkal mindenáron két pályaszámcsoportot akartak lefoglalni, érdemesebb lett volna az M45 -öt lekötöni az M47 helyett, így ugyanis a keskenynyomközű gépek legalább egy csoportban lennének.

Volna még egy gondolatom, bár lehet, hogy ez már igazán eretnokség. A keskenynyomtávú motormozdonyokat a "k" betűvel már jól elkülönítették nem hiszem, hogy akadna aki összekeverné az M47 -est az Mk47 -essel. Már csak az eltérő nyomköz és vonókészülék miatt sem. Ezt csak azért említem, mert az M42 sorozat kiadásával a négytengelyű motormozdonyok számozási lehetősége kimerült.

A motorkocsik megelőzték a motormozdonyokat. Az ő jelölésükben a gőzmotorkocsinál bevált logikát alkalmazták. Ám a "mot" felirat alulra került, jelezve a motor belsőégésű voltát. Ezt a logikát következetesen alkalmazzák a mai napig. Még az olyan ritka estében sem botlottak, mint az önálló motormozdonyként is üzemeltethető poggyásztéres motorkocsi. Őket helyesen MDmot sorozatba illesztették.

Fővonalai villamosmozdonyok 1932. -tól futnak a MÁV vonalain. Kandó Kálmán kísérleti öttengelyű mozdonya V50,001 számon futott, A négytengelyű V40,0 a hattengelyű V60,0 sorozatszámot kapott (V=villamosmozdony). A négytengelyes gépek számait a beszerzés sorrendjében folytatták. Kivéve a V46,0 sorozat, amely már másodszor szerepel. Először a BHÉV L VI. sorozatú mozdonya kapta, soron kívül, a MÁV üzemeltetés idején. Most pedig a "Csöpi vagy Szöcske" becenevű mozdonyok viselik ezt a sorozatot. Kísérleti járműveken használták a V44; V45 sorozatokat. Időközben a MÁV átvette a VBGHévv (Vác - Budapest - Gödöllői Helyiérdekű Villamos Vasút Rt.) vonalát, a négy darab **négytengelyű** villamosmozdonyt V51,0(!) sorozattal vették állagba. Sajnos, a hazai viszonylatban páratlan 15 3/4 Hz rendszerű mozdonyok egyetlen példánya sem menekült a lángvágótól. A jellegrajzok, fényképek viszont egyértelműen bizonyítják négytengelyes voltukat. A következő V55,0 sorozat valóban öttengelyű. Gondolom a közbenlévő pályaszámokat azért hagyták ki, mert az illetékeseket is megzavarta a korábban tévesen kiadott szám, így a valódi öttengelyes gépet két darab ötös számmal is ellátták. Hattengelyes villanymozdonyt sokáig nem szerzett be a MÁV. Amikor végül is vettek, mindjárt a V63,0 sorozatra írták. Feltehetően a szinte egyidős M63 sorozat villamos berendezéseinek és teljesítményének megközelítő azonossága miatt kaphatta, hiszen sem V61 sem V62 nem szerepelt soha, még kísérleti jelleggel sem.

A villamosításkor a hegyeshalmi vonal jelentős tranzitforgalma elsősorban mozdonyokat igényelt, ezért fővasúti villamos motorkocsikat nem szereztek be. Az első két, MÁV részére épült motorkocsi 1952. -ben futott, kísérleti jelleggel, Cavill 425901 - 902 számon. Az érdekes és hiányos jelzést feltehetően a kísérleti stádium okozta. Hiszen a kicsi "v" nem világos, ha nagy lenne utalhatna az önálló - mozdonyjellegű - üzem lehetőségére. Bár alighanem a VBGHévv jelzését tekintették példának, az ottani fővasúti szabványoknak megfelelő motorkocsik ACa^V jelzéssel futottak. Ezen kívül a járműben található poggyásztéret "D", elmulasztották jelezni. Ezek a motorkocsik két egyenértékű vezérállással, szabványos vonószerkezettel önállóan, mozdonyként is üzemelhettek, de távvezérelt üzemmódban, - egyikük a vonat elején, másik a végén - is futottak. A prototípusokat gyártás nem követte. MÁV állagba került azonban számos villamos motorkocsi amikor az 1953 - 1958 között a BHÉV -et a MÁV üzemeltette MÁV-BEV (MÁV - Budapest Elővárosi Vasutak) cégjel alatt. A helyiérdekű motorkocsikat jellegüktől függően Cavill, Cvill megjelöléssel látták el. Keskenynyomközű motorkocsik is kerültek a MÁV tulajdonába, a NyVKV átvételekor. A nyolc városi villamoskocsit Ckvill jelzéssel vették állagba. Ezeket a kis kocsikat azonban később selejtezték, a BHÉV is kikerült a Államvasút érdekköréből. A MÁVosoknak csak az egyre sokasodó

BKV-HÉV motorkocsik látványa maradt. Látványosság pedig volt bőven, ugyanis Békásmegyer és Budapest között a hatrészes motorvonatok 3,5 percenként kergették egymást. Ködös hajnalokon megesett, hogy a fogócska csattanós MEGVAGY-gyal végződött.

Az Államvasutak vezetése végül is 1980 -as évek vége felé úgy döntött, a motorkocsi hiányos állapot megszüntetendő, s a GANZ gyárból új vonatokat rendelt. A járművek forgalomba is álltak, futnak napjainkban is. Elsősorban a Nyugati pályaudvarról Szobra, Párkányánára.

A vonategység vezérlő pótkocsiból, két pótkocsiból és egy másodosztályú - pogyászterez - villamosmozdony -belsőégésmotorkocsi(!?) -ből = BDVmot áll. Mielőtt a kedves olvasó kamerát ragadva rohanna a Nyugatiba a csodalényt megörökíteni, maradjon még egy pár szóra! Csodalény nincs. Van viszont egy villamos motorkocsi, amely mindkét végéről vezethető, szabványos ütköző-vonókészülékkel rendelkezik, ezért szükség esetén mozdonyként is

üzemelhet. Tehát a pályaszámába jár egy "V" betű. Belülről II. osztályú utasterre és pogyászterre tagozódik ez tehát "B" és "D" betűt igényel, ehhez pedig "vill" jelzés dukál, hiszen mint fentebb említettük, valójában villamos motorkocsi. Együtt tehát: VBDvill. Vagy egyszerűbben és érthetőbben: BDvill.

- A villamos motorkocsik jelzését a "vill" bevezetésével megoldották már egyszer. Miért törölték ezt a jelzést, és helyettesítették a logikátlan "Vmot"-tal?

Remélem kérdéseim nem maradnak költőiek, és senki nem veszi ezeket hivatala, személye elleni támadásnak. Nem ragaszkodom a céges papíron írt, hivatalos válaszhoz, sokkal jobb volna ha ez a gyakorlatban érkezne. Természetesen elismerem, mindenkinek joga van a sajátját kedve szerint elnevezni, s ha tetszik, hívhatja a németjuhász kutyáját akár "cirmoskának" is. Csakhát ... való-e az ilyen gazdinak kutya?

Szigeti András :

A debreceni úttörővasút

1977. augusztus 31-én a debreceni Zsuzsi-vasúton elment az utolsó, 478 sz. vonat. Ekkor egy újabb kisvasúttal lett szegényebb az ország. Ez a kisvasút is, mint már korábban a békéscsabai, ceglédi, szegedi és még számos más vonal a rossz emlékű 1968-as vasútpusztító koncepció áldozata lett. Ám azzal a különbséggel, hogy nem csak a sárguló fotók és újságcikkek őrzik a vasút emlékét, hanem a Debreceni Úttörő-, vagy újabb néven Erdei Vasút is. Ugyani s a MÁV a pálya egy szakaszát nem bontotta el, hanem átadta a városnak úttörővasút létrehozása céljából. Az átadott szakasz Debrecen-fatelep állomástól 16 km hosszban Hármashegyialjáig kanyarog. A MÁV felújítás után átadott az úttörővasútnak 3 db Mk48,2000 sorozatú mozdonyt, 12 db zártperonos Bax személykocsit, 1-1 db Jah és Gah teherkocsit, valamint egy motoros hajtányt.

A vasutat az illetékesek szerint azért kellett megszüntetni, mert a felvételi épület útban volt a MÁV záhonyi fővonala fölött átvezető felüljáró építésekor. Ám ez csak amolyan mondvacsinált ok volt, mivel fél évvel a megszüntetés után készen volt az állomás legkülső váltójánál az új felvételi épület. Ezzel egyidejűleg a másik végpont is új épületet kapott. Hármashegyialján a régi, tájbaillő állomásépületet egy jellegtelen épület váltotta fel. Jelenleg csak Debrecenben van szolgálat, Hármashagyalja épülete még a vasút tulajdonában van, a többi épületet még a MÁV adta el.

A Debreceni Úttörővasút 1978-ban kezdte meg üzemét. A megnyitástól napi három vonatközlekedett a nyolcvanas évek közepéig. Ekkor hétvégenként újabb két vonatközlekedett forgalomba. Az utasok száma nagyon változó, van úgy, hogy egy kocsit sem töltenek meg, de van olyan is, hogy 10 kocsit kell üzembe helyezni. Ilyenkor természetesen két mozdony húzza a szerelvényt.

Nem lehet említés nélkül hagyni a vasút büfékocsiját sem, mert kisvasútjainkon ez az egy közlekedik menetrendszerűen. A kecskeméti kisvasút kocsija csak különmenetek alkalmával közlekedik. Debrecenben a büfét a Bax 490 psz. kocsiban találhatjuk, amely gyakran egyedül alkotja a szerelvényt. De nem ez az egyetlen olyan dolog, ami csak Debrecenben található meg, például a mozdonyok mindvégig megőrizték eredeti zöld színüket és kinézetüket. A kocsik már csak itt őrzik eredeti sorozatjelüket és háromjegyű pályaszámukat. A többi MÁV kisvasúton BaW sorozatjel mellett 12 jegyű RIV-kódszám olvasható.

A kisvasút a rendszerváltás után fokozatosan elvesztette úttörő jellegét, és ezzel egyidejűleg visszanyerte eredeti erdei vasút jellegét. A vasúton jelentősebb fejlesztés nem várható, de a megszüntetés árnyéka sem lebeg a kisvasút fölött.

Az utóbbi időben sajnálatos módon nem szerepel a MÁV menetrendkönyvében, ezért most közöljük a jelenlegi menetrendet és díjszabást :

Debrecen	9 00	11 00	13 00	15 00	17 00
Hármashegyialja	9 46	11 46	13 46	15 46	17 46

Hármashegyialja	10 00	12 00	14 00	16 00	18 00
Debrecen	10 46	12 46	14 46	16 46	18 46

Menetdíjak :

Teljesárú vonaljegy :	54 Ft
Teljesárú jegy menettértil útra :	108 Ft
Gyermekjegy (4-14 év) :	27 Ft
Gyermekjegy menettértil útra :	54 Ft

Jobb sorsra várnak ...

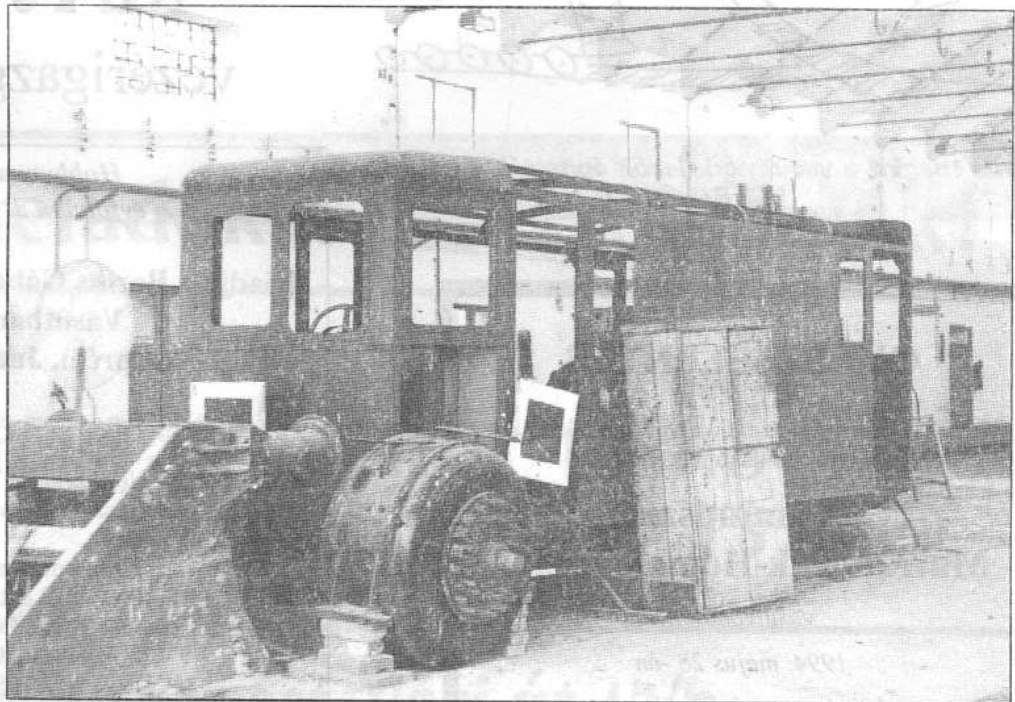
A közelmúltban Sopronban járva láthattuk az alább bemutatott járműveket, sajnos siralmas állapotban. Tovább rontja a helyzetet, hogy szinte nem is lehet tudni, hogy melyikért ki volna a felelős. A MÁV, a GySEV, vagy valaki harmadik személy. Mindenesetre valószínű, hogy mindannyian jó szívetlenné válnának, ha bárki is pozitívan foglalkozna velük.

Sopron-Déli pályaudvaron a MÁV Szombathelyi igazgatóság közreműködésével a közelmúltban kiállítottak pályamesteri kiskocsikat, kézi- és motoros hajtányokat, sínautókat. Megdöbbenve vettük észre, hogy ezek jelenleg a GySEV fűtőház mögött hatalmas gazban vannak, szétvert, kifosztott állapotban.



A Szegedi Gazdasági Vasút

M-4, később MÁV 495,5004 psz. 760 mm nyomtávú, dízel-villamos mozdonya. Az első ilyen típusú mozdony, az M-1 volt az első Magyarországon gyártott dízelmozdony, melyet sajnos 1971-ben selejteztek. Ez az egy maradt meg a mozdonytípusból, de az utóbbi években Nagycenken tárolva erősen leromlott. Nemrég egy lelkes osztrák vasútbarát Sopronba szállította, majd a mozdony felújítása a bontással megkezdődött, és úgy is maradt. (Igaz, a felújítás módja is sok kívánnivalót hagyott maga után)



PROGRAMOK, HIRDETÉSEK

Kisvasutak találkozója !

Október 8-án

Húvösvölgyben

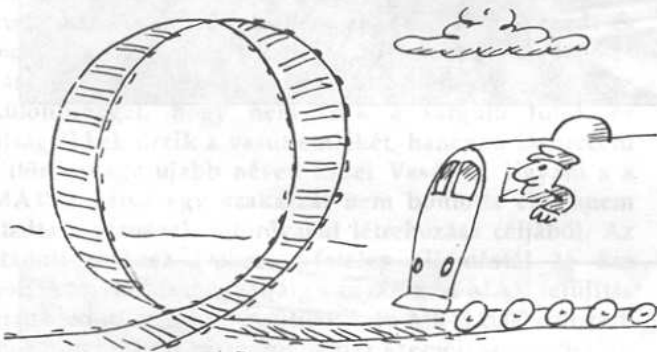
(Időpontja előző számunk óta módosult !!)

A Kisvasutak Baráti Köre
minden kis- és nagyvasútbarátot vár

1994. október 2-án

a

Nagycenki Múzeumvasút
lehet, hogy utolsó üzemnapjára.



Már megint a vasútmodellezők építették a pályát.
(Rák Béla rajza)

GYÁSZJELENTÉS

Mély fájdalommal tudatjuk mindazokkal akik
szerették és tisztelték, hogy a

**Mátramindszent -
Mátranovák-Homokterenyé**

vasútvonalon

1994. május 28 -án

elment az utolsó személyvonat

H0-ás emeletes vonathoz keresek középső kiegészítő részt, vagy két részt
négy részesre cserélék (világítással), értékegyeztetéssel.

Lamper László
8200 Veszprém Ördögárok út 2./C

N-es PIKO Nohab-ot vennék, eladnék V63-ast. Árak
megegyezés szerint.

Cím : Kemény Zsolt, 6726-Szeged, Csiz u. 4/7.

Tisztelt olvasóink !

Szerkesztőségünk egy apró figyelmességet szeretne
kérni előfizetőinktől. Kérjük, hogy aki a MÁV-nál
dolgozik, adja meg számunkra munkahelyének
pontos vasúti címét, hogy az előfizetett újságokat
vasúti postán juttathassuk el számukra.

Természetesen minden olvasónak szól, várjuk
észrevételeiket, cikkeiket, hogy az Önök igényeinek
megfelelően alakíthassuk újságunk arculatát.

Ugyanakkor anyagi helyzetünkre való
tekintettel szívesen helyt adunk támogatóink
hirdetéseinek, számítunk újabb támogatókra
is, mint ahogy

Támogatónk a

MÁV Rt.

vezérigazgatósága

Hobbym a VASÚT

2. évfolyam 3. szám 1994/3

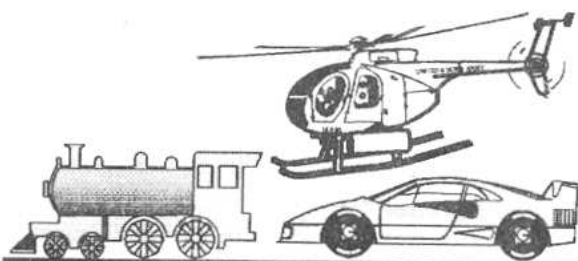
Kiadja a Baross Gábor Vasútmodellező és
Vasútbarát Klub
8202-Veszprém, Jutasi út 34. Pf. 713.

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

ISSN 1218-3180



Modell & Hobby

Szaküzlet

Szaküzletünkben kaphatók:

- Liliput és TILLIG TT modellvasutak az aktuálisan megjelenő újdonságokkal együtt.
- HELJAN és AUHAGEN modellházak,
- PILZ és FuGgerth sinanyagok,
- JORDAN, Alphamodell és Modelland terepasztal kiegészítők,
- Összeépíthető makettek és segédanyagok,
- R. C. modellek és tartozékok.

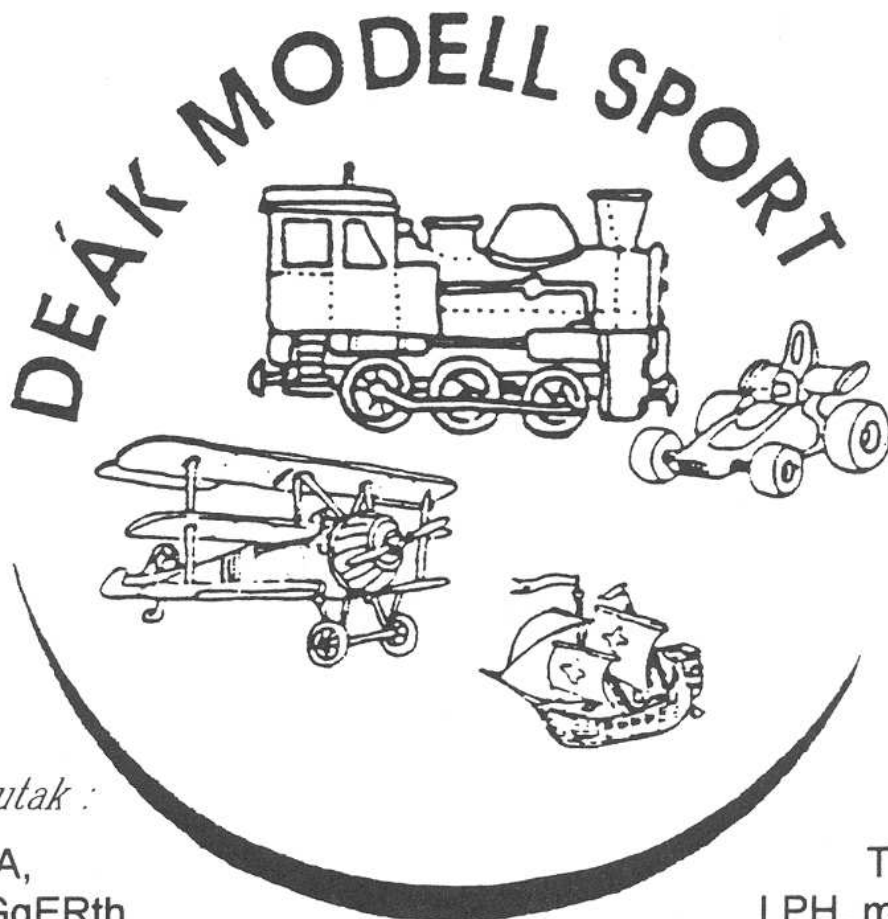
Viszonteladókat is kiszolgálunk!

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

**1134 Budapest, Váci út 47/b.
Tel./Fax: 129 06 06**

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