

AVASÚT

Vasútmodellezők és Vasútbarátok lapja

1994/4



A tartalomból :

- A MÁV új InterCity motorvonata
- A 70 éves 424-es II. rész
- A fa nyompályától a vas útig III. rész
- Romániai erdei vasutak
- Jobb sorsra vár : 3900 km fő- és mellékvonal

Ára : 50 Ft



KISVASÚT JÁTÉKBOLT

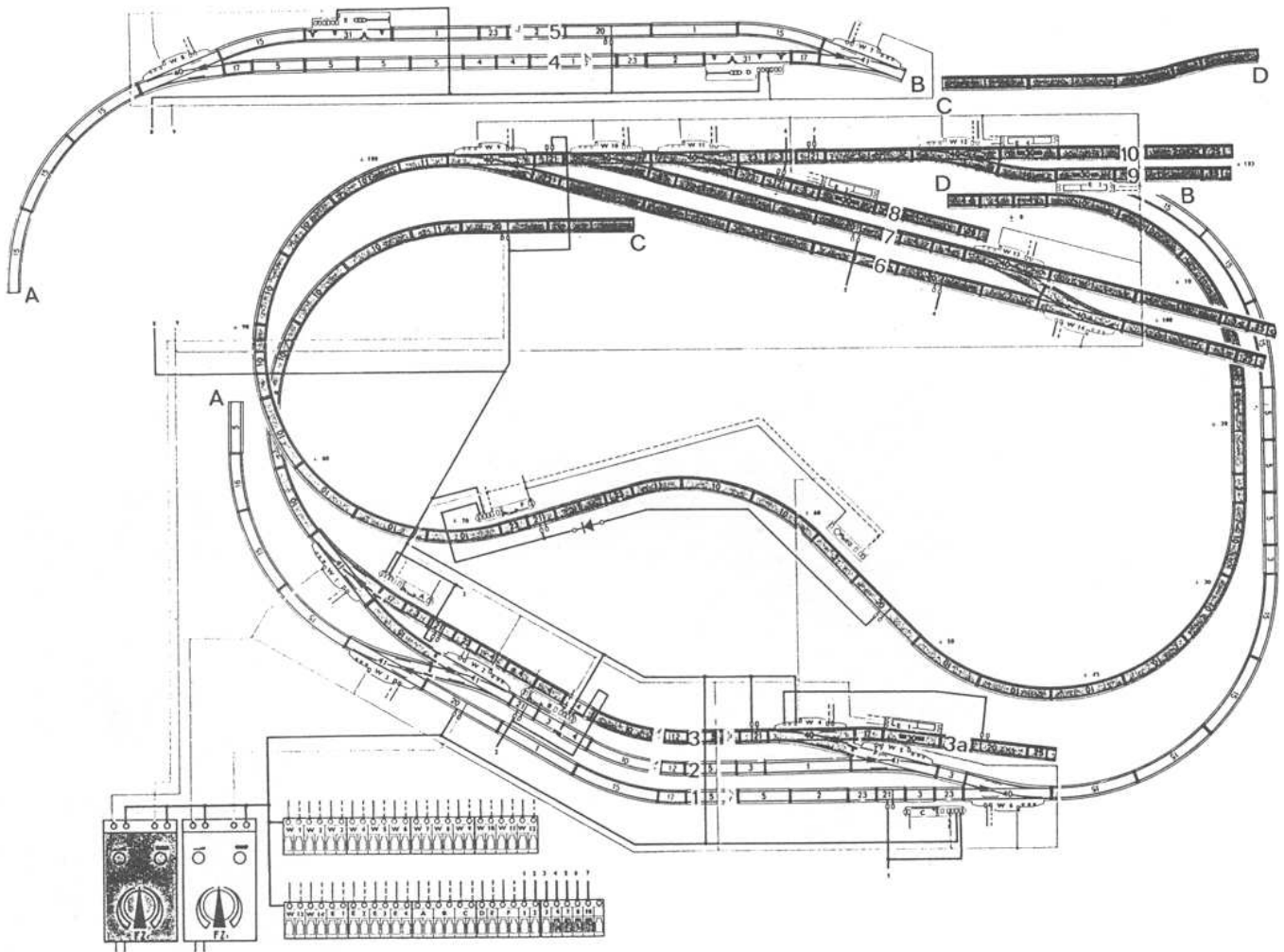
1056 - Budapest, Váci u. 71.
Tel/Fax : (36) (1) 118 2407

FUGgERth vasutak
H0 méretben

Nyitva : hétfőtől - péntekig
10 -18

Fleischmann modellek

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



Az 1994. év végén ismét meghívunk minden törzsvásárlót és új érdeklődőt a **KISVASÚT JÁTÉKBOLT**ba, ahol változatlanul nagy választékát kínáljuk a hazai gyártású FUGgERth és a német Fleischmann modelleknek. Továbbra is 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.

A Fleischmann modellekből mindenkinek ajánlhatjuk a csodálatosan kidolgozott H0 és N pályákat vonatokat, minden kiegészítővel együtt.

Bemutatott pályatervünk csak egy apró ötlet, a pályaépítésre, érdemes azonban más vonalvezetésekben is gondolkodni. Tervezze pályáját FUGgERth vagy Fleischmann vágányokból, és a szükséges alkatrészekért

látogasson el a Váci utcába !

Csiba József: A 70 éves 424-es történetéből II. rész

A 424-esek külföldön

A 424-eseket határainkon túl is jól ismerik. Ezt a hazai nagyobb járműszámon, jellegzetes megjelenésén és üzemi tulajdonságain túl a külföldi - főleg a szomszédos országokban való - elterjedtségének köszönheti.

A mozdonyosorozatból nagyobb számban kerültek járművek külföldre

- kereskedelmi szerződésekkel,
- a II. világháború eseményei következtében,
- háborús jóvátételi szállításokkal.



A 424,219 nosztalgiaivonattal Sopron-Ebenfurth között 1987-ben.

Tóth Sándor gyűjteményéből

A Szlovák Államvasutakhoz 1944. januárjában kerültek 424-esek. Ekkor 15 mozdonyt vásároltak a MÁVAGtól. (A gyár neve ekkor - 1943-tól Vitéz Horthy István Magyar Állami Vas, Acél- és Gépgyárak.) 1944. februárjában újabb 15 mozdonyt rendeltek, de ezek a világháború eseményei miatt nem kerültek ki.

A Horvát Államvasút 1943. decemberében 9 db 424-est rendelt. Ezeket 5513..5521 gyári számokkal kívánták gyártani. A mozdonyok a II. világháborút követő jóvátételi szállítási kötelezettséggel kerültek ki.

Kereskedelmi szerződések címén a Szovjetunióba, Jugoszláviába és a Koreai Népi Demokratikus Köztársaságba is szállítottak 424-eseket. A 20 koreai mozdony a gyárból Záhonyig "saját lábón" ment, ott szétszerelték és vagonokba rakták őket, majd a szovjet-kínai határon rakták össze ismét, ahonnan a rendeltetési állomásig közlekedtek.

A II. világháború alatt a 241 db-ból álló MÁV 424-es állag döntő része külföldre (SZ/CSD, JDZ/JZ, SZD, ÖstB, DR, PKP) került. 1945 július 19-től 1953. április 21-ig az ÖBB, DR_o, DR_w és PKP hálózatról összesen 88 mozdonyt tért vissza a MÁV hálózatára.

A II. világháborús eseményeket követően 64, korábban a MÁV állagába tartozó 424 sorozatú mozdony nem tért vissza Magyarországra. Egy mozdonyt (424,203) Drezdában selejtezték, kettőt (424,010 és 424,045) a PKP állagába lett besorozva. Az SZD járműparkjába 13 db 424-es került (12 a MÁV-tól, egy pedig a CSD-től). A CSD mozdonyállagba került 35 db és a JDZ/JZ-hez került 13 db 424 sorozatú mozdonyokat kezdetben főleg gyors- és távolsági személyvonatok továbbítására használták.

A II. világháború után Ausztriában (a szovjet zónában), Csehszlovákiában és Magyarországon a 424 sorozatú mozdonyok egy része - más mozdonyosorozatokhoz hasonlóan - a Szovjetunió Vörös Hadserege "tulajdonaként", annak irányításával dolgoztak.

A MÁVAG jóvátételi kötelezettségként összesen 95 db 122 gyári jellegű mozdonyt szállított külföldre. Csehszlovákiába két mozdonyt szállítottak, eredetileg tizet kellett volna, de ezt a számot később módosították.

A Szovjetunióba 54 db-ot, Jugoszláviába 39 db-ot szállítottak.

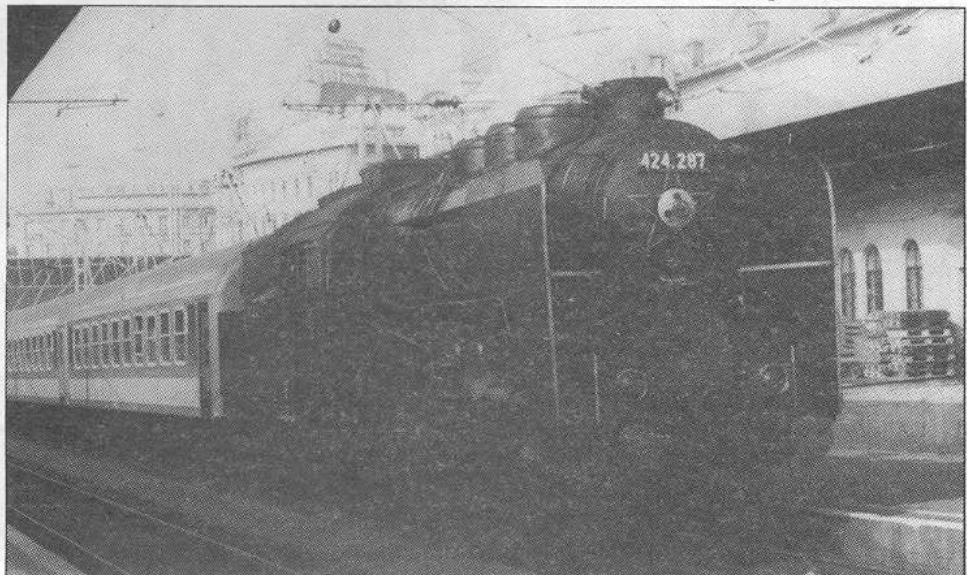
A jóvátételben szállított mozdonyok értéke aállítás kezdetekor 40 000 S volt, majd ez az érték az 1947. augusztusi megrendelésnél 1 478 800 Ft-ra, a szeptemberinél pedig 1 264 000 Ft-ra módosult.

Konstruktív módosítások:

A 424-es mozdonyok szerkezete több, mint 70 éves gyártási és 60 éves üzemi időszaka alatt több esetben módosult. A változásokra részben a mozdonyosorozattal szerzett tapasztalatok, részben - főleg a II. világháború alatti gyártás időszakában - a folyamatos gyártáshoz hiányzó alkatrészek és alapanyagok pótlása, kiváltása miatt volt szükség. Jelen összeállítás az 1945 előtti módosítások közül mutat be ötöt.

1. Kenőnemez kipróbálása a hajtó- és kapcsolórúd ágyaknál

"Az osztrák szövetségi vasutak a mozdonyok hajtó és csatlórúdágy csészéiben nemezbetétet alkalmaz, mely az olajat magában összegyűjti és a csap szélein való



A 424,287 1989-ben Budapest-Nyugati pályaudvaron



465,026 ex. MÁV 424,049 Pozsonyban. J. Krenek felvétele

szétszóródását megakadályozva tekintélyes olajmegtakarítást eredményez. Ezen kenőnemezt Petrikovics Károly főfelügyelőnk által a közelmúltban ausztriai útja alkalmával szerzett tapasztalatok alapján 1 db 424 sorozatú mozdonyon kipróbálni javasoljuk, mely próbák kedvező eredményei alapján annak a fontosabb mozdony-sorozatoknál történő bevezetése tárgyában annak idején javaslatot fognak tenni."

A MÁV 1924. decemberében megkereste a MÁVAGot, hogy az készítse el a rajzot, illetve nemezét. A gyár 1925. márciusában a MÁVnak elküldte az elkészített rajzot jóváhagyás céljából.

A kenőnemezeket a gyárban a 424,024 psz. mozdonyra szerelték fel. A mozdonyt Budapest-Ferencváros Fűtőházfőnökséghez állomásoztatták, és a főnökség feladatuk kapta a hajtó- és kapcsolórúd-ágak üzemének és oljafogyasztásának figyelését hat hónapon keresztül. Az eredményeket össze kellett hasonlítani egy másik géppel, amely a 424,024 psz. géppel azonos fordában járt.

A 424,024 psz. mozdony rúdágainál a kenőnemez



11-015 psz. mozdony (Tito kormányzati mozdonya) Zágrábban kiállítva.

kedvező eredményt hozott, mert az olajfogyasztás 46 %-kal volt kevesebb, mint a párhuzamosan megfigyelt mozdonyoknál,

a rúdágak nem melegedtek, a többi - megfigyelt - mozdonynál a hajtórúd-ágakat több ízben ki kellett önteni.

A mozdonyoknál 1926. június 7-én Adony-Pusztaszabolcs állomáson szemlélet tartottak. A szemle kedvező tapasztalatai alapján javasolta, hogy a mozdonyt nagysebességű menetknél is figyeljék meg, ezért a mozdonyt rövid időre átadták Budapest-Keleti Fűtőházfőnökségnek, ahol az gyorsvonatokat továbbított.

A kedvező tapasztalatok alapján a MÁVnál határozat született a 424 sorozatú mozdonyoknál a kenőnemez alkalmazására. 1926. október végén a 19 P összegű átalakítást két gyorsvonati és 13 tehervonati mozdonynál engedélyezték, majd a következő évben engedélyezték a sorozat többi járművére is.

2. A tolattyúpersely rögzítése

1925. közepén az üzemelő mozdonyok tolattyúperselyeinél azt tapasztalták, hogy az üzem közbeni hőtágulás folytonos ismétlődése során a közbenső rész és a két szélső rész közötti szerelési hézagba lerakódó odaégett olajkoromnak közvetítő hatása folytán a perselyek elmozdultak, eltolódtak. A jelenség a 424,009 psz. mozdonynál a tolattyútest töréséhez vezetett, továbbá a vezérlőcsatorna élék eltolódása folytán a mozdonyok gőzeloszlásának káros megváltozását idézte elő.

"A kérdést tanulmányozva megállapítottuk, hogy a külföldi mozdonyok egy részénél az ezen sorozatnál alkalmazott és csakis a tolattyú be- és kiszerezésénél a tolattyútest átvezetésére szolgáló középpersely nem nyer alkalmazást. Ez alapon a 424,009 psz. mozdonynál istvántelki főműhelyünkben a középső perselyrészt azok beömlő éléinél kúposan oly mértékben kibővítettük, hogy a tolattyútest-ből kiálló szabad tolattyú-gyűrűk a persely széleibe már be nem akadhatnak."

A MÁV megegyezett a gyártóval (akkori neve: Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak), hogy a jótállásos mozdonyokat (424,013..025) helyreállítja. Az üzemben lévő azon mozdonyokat, amelyeknél a tolattyúhézag elérte az 5 mm-t (424,001..006, 008, 009, 011, 012), az Istvántelki Főműhely állította helyre.

A persely rögzítésére - kísérletileg - két megoldást alkalmaztak:

- a perselyre merőlegesen két,
- a persely alkotója mentén, hosszirányban három csa-varral rögzítették azt.

A két fűtőház (Budapest-Ferencváros, Budapest-Keleti) tapasztalatai alapján 1927.

áprilisában döntöttek, hogy a jövőben a háromcsavaros megoldást alkalmazzák.

3. Előli dugattyúrúd-vezetőhüvelyek meghosszabbítása

"A 424 sorozatú mozdonyok dugattyúinak előli alátámasztását képező vezetőhüvelyek gyors kopása a dugattyútest lesüllyedését, s így rövidesen a gőzhenger alsó felének kopását, berágódását idézi elő."

Ezen a hátrányon a támasztó felület meghosszabbításával oly módon kívánunk segíteni, hogy a vezetőhüvelyt a hengerfedél felé meghosszabbítjuk.

"A meghosszabbított hüvelyek a régiek elhasználódása után mindenkor megújítandók lesznek, és pedig a rendes fenntartási munkálatok keretében, azok alkalmazása ugyanis semmiféle átalakítási költséget nem okoz."

Az 1926. áprilisában kiadott rendelkezés (19784/1926. IV. 13. E.II.) szerint az átalakítást az Istvántelki Főműhelynek (akkori neve : Főműhelyfőnökség, Pestújfalu) kellett elvégezni, amikor a mozdonyokat fő- vagy nagyjavítás alkalmával műhelybe állították.

4. Sárfogó lemezek alkalmazása a 424 sorozatú mozdonyoknál

"A 424 sorozatú mozdonyokkal szerzett üzemi tapasztalatokról a budapesti üzletvezetőség részéről felterjesztett jelentés tárgyalásakor felvett jegyzőkönyvben a két érdekelt fűtőházfőnökség javaslatára az előli futókerékpár felett sárfogó lemezek alkalmazását helyeztük kilátásba. E sárfogó lemezek előállítási és felszerelési költségei mozdonyonként 49 P-t tesznek ki, összes hitelszükséglet tehát a 26 mozdonynál $26 \times 49 = 1274$ P, amely a mozdony átalakítási hitel XIII.17.a cím terhére lesz elszámolva.

T. kérünk engedélyt, hogy a sárfogó lemezeket a mozdony átalakítási hitel terhére felszereltethessük..."

Az 1927/28. évi mozdony-átalakítási hitel lekötöttsége miatt az engedélyt az E.II. osztály a sárfogó felszereltetésére 1928. novemberében kapta meg.

A kerekek által felvert por, sár és olajjal való beszennyeződés megakadályozását célzó sárfogók felszerelését az Istvántelki Főműhelyfőnökség végezte.

5. Gőzhengerek repedéseinek megakadályozása

"A Keleti pu. fűtőházfőnökség jelentésére a 424,020 és 424,025 psz. mozdonyok megrepedt gőzhengerét megvizsgáltuk, és azokon ... repedéseket találtunk. A repedéseket valószínűleg az öntéskor előállt sugárfeszültségek okozták, a 424,020 psz. mozdony esetében ... az előli gőzcsatorna hátul-só falába való átmenetük mentén a merevítőbordák tövükben megrepedtek és attól elváltak. Ezen bordák átmenetei élesek voltak..."

... A 402 sorozatú

mozdonyok még jótállásban lévő azonos kivitelű gőzhengereire és az esetleges tartalék hengerrendelésekre való tekintettel azonban a mozdonyokat szállító gépgyárak figyelmét a repedésekre felhívjuk, és a jövőben a kimerítő bordák falba való átmeneteinek különösen gondos kiképzésére, esetleg a meglévő helyett három darab merevítő borda alkalmazására, illetve a gőzhengeröntőminták megfelelő módosítására felkérjük."

A MÁV 1928. június 25-én kereste meg a MÁVAGot a repedésekkel kapcsolatban. A gyár gyors, 1928. július 6-i válaszában készséggel áll a MÁV kérése elé a három bordát illetően :

"... a 402 vagy 424 sorozatú mozdonyokhoz esetleg szükségelt gőzhengereket már a módosított rajz szerinti kivitelben fogjuk szállítani.

Egyben intézkedünk, hogy a hengeröntvények gyors lehűlésének megakadályozására még az eddiginél is nagyobb gond fordítassék."

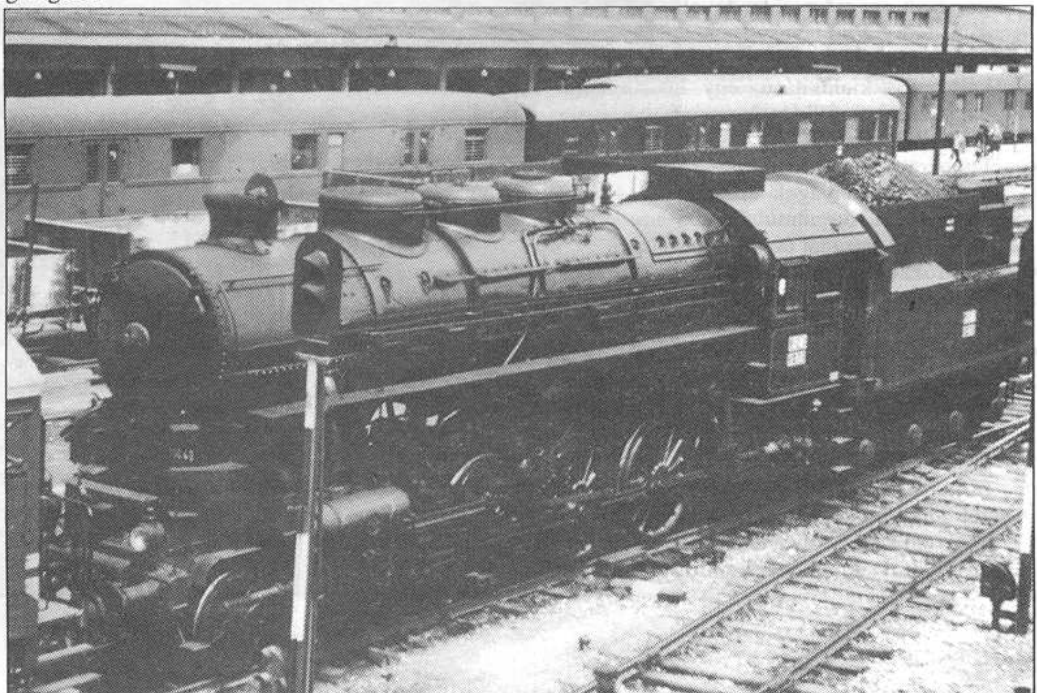
A 424-esek ma

Az 1984. évi menetrendváltástól a 424-esek a menetrendszerinti forgalomban nem vesznek részt. 1984. után még néhány évig anyagvonatoknál üzemeltek, illetve fűtési időszakban az M41, illetve M47,2 sorozatú mozdonyok nagyobb tömegű meghibásodásakor esetenként Budapest Hámán Kató (Északi Vontatási Főnökség) Kirendeltség valamint Bátaszék Vontatási Főnökség egyes személyvonatait továbbították.

A nosztalgia forgalomban először a 424,009, majd a 424,287 és a 362 psz. mozdonyok vettek illetve vesznek részt.

A 424,009 Nagykanizsa Vontatási Főnökséghez, míg a másik három Budapest Északi Vontatási Főnökséghez állomásátott.

A nosztalgia forgalomban való részvétel mellett a 424-esek emlékét hivatottak megőrizni a Magyarországon és külföldön (Horvátország : Zágráb, Szerbia : Belgrád, Szlovénia : Jesenice) kiállított ún. műemlék mozdonyok.



11-040 Zágrábban 1963-ban. Gerhurd Jilek felvétele

Villányi György :

A MÁV új BVmot sorozatú Intercity villamos vonatai

Magyarország földrajzi és gazdasági adottságai nem indokolják és nem teszik lehetővé 200 km/h feletti nagysebességű vasúti hálózat létesítését, de elkerülhetetlen szükségessé válik a megkövetelt elavult vasúti infrastruktúra és személyszállítás korszerűsítését. A közelmúltban kezdődött meg a Budapestet a vidék nagyvárosaival és a szomszédos országok fővárosaival összekötő 160/200 km/h sebességű vasúti rendszer kiépítése.

Az új követelmények kielégítésére fejlesztette ki a Ganz-Hunslet Rt. gyártópartnerével együtt, a MÁV elképzeléseinek megfelelő, korszerű Intercity villamos motorvonatát, amelyből a MÁV 1993. március 26-án megrendelte az első három szerelvényből álló sorozatot.

A vonatok a "MÁV 2000" fejlesztési program keretében készültek belföldi városközi, és ameddig az azonos táplálási rendszer (25 kV; 50 Hz) megengedi, a szomszédos országokban fekvő nagyvárosok közötti korszerű, kényelmes, gyors vasúti személyforgalom lebonyolítására.

A vonat és annak kocsijai az alkalmazott műszaki megoldások, anyagok, utaskényelem, esztétika, aktív és passzív biztonság, környezetvédelem és szolgáltatások terén jelentős minőségi előrelépést jelentenek és hozzájárulnak ahhoz, hogy a MÁV személyszállító járművei mind kivitel, mind a szolgáltatások terén felzárkózhassanak a megkövetelt európai színvonalhoz. A vonatokon alkalmazott újszerű megoldások a járművet a korábbiaktól megkülönböztetik, és annak színvonalát mind az utazóközönség, mind az üzemeltető számára növelik.

- **Általános elrendezés:** a korszerű nyugat-európai távolsági forgalmú vasúti személykocsinál bevált módon változatos kialakítású, egy kocsin belül megtalálhatók a hagyományos fülkék, paravánfallal elválasztott páholyok és egyedi ülések.
- **Fokozott biztonság:** a kocsik belső berendezéseinél alkalmazott anyagok kielégítik a Nemzetközi Vasútegylet nemzetközi forgalmú kocsik számára kialakított normáit égésálló, füst és gázképzés terén.
- **Zajcsökkentés:** a belső, utastéri zaj és rezgések csökkentése érdekében a padló rugalmas alátámasztású, kettős zajszigeteléssel ellátott.
- **Esztétika:** a belső terek kialakításánál a hagyományos, megszokottól eltérő, egymással dinamikusan harmonizáló színek kerültek alkalmazásra, mind a burkolatoknál, mind a berendezési tárgyakkal. Nagy gondot fordítottak a felszerelési tárgyak esztétikusabb megjelenésére is. Erre jó példák a formázott üvegszálerezítésű poliészter oldalfali és mennyezet burkolópanelok, a belső átjáróajtók működtető kilincsei, az üvegetetés, olvasólámpákkal kiegészített csomagtartók, az oldalfal síkjába belesimuló ablakkeretek, stb.

- **Vandalizmus elleni védelem:** a nemzetközi kényelmi és ergonómiai normáknak megfelelő Paulisch ülések dróthálóbetétes szerkezete nagyobb rongálás ellen megfelelő védelmet biztosít.
- **Utaskényelem:** eddig nem alkalmazott új megoldások, mint a kilincsről működtetett szervoműködtetésű belső átjáróajtók, vagy az infravörös szenzorral működtetett mosdócsap, stb.
- **Elektronizáció:** a kocsik villamos alrendszerét, mint a klímaberendezést, a beszálló ajtók működtetését, a világítást, az akkumulátortöltést és a fékberendezés csúszásvédelmét mikroprocesszoros berendezések vezérlik, amelyek monitoring és diagnosztikai funkciókat is ellátnak. A kocsivezérlések szervesen kapcsolódnak a motorvonat adatátviteli és központi adatfeldolgozó rendszeréhez, annak adatokat, információkat szolgáltatnak és attól utasításokat kapnak.
- **Kiváló futási jellemzők:** a kocsin a Ganz-Hunslet Rt GH-250 típusú nagysebességű forgóvázai vannak alkalmazva,



amelyek kiváló futási tulajdonságait és megbízhatóságát a Német Szövetségi Vasutak müncheni kísérleti intézetében 280 km/h sebességgel végrehajtott pályaszimulációs mérések és vizsgálatok igazolták.

- **Fenntartási költségek csökkentése:** a kocsik berendezései karbantartásszegények. A karbantartási igényeket a diagnosztika alkalmazása is csökkenti. Az egyes részegységek is a célszerűséget, karbantartási-fenntartási költségek csökkentését szolgálják. Így például mind az ablakok, mind az ajtók üvegtáblái újszerű módon a keretek kiszerezése nélkül cserélhetők.
- **Környezetvédelem:** A vonat kocsijai hagyományos hullócsöves WC-vel készültek, de a motorvonat egyik kocsija már zárt rendszerű, vákuumműködtetésű WC-vel lett ellátva. Sorozatgyártás esetén valamennyi kocsik korszerű, környezetbarát, zárt rendszerű, WC-vel készül majd, amely a hulladékot a végállomásokon ürítendő tartályokba tárolja megakadályozva annak kijutását a környezetbe.

A motorvonat főbb műszaki adatai

Nyomtáv	1435 mm
A felsővezeték feszültség üzemi határértéke	19 kV-27,5 kV
Vontatási teljesítmény 25 kV feszültségnél	1755 kW
Dinamikus fék teljesítménye 25 kV-nál	1845 kW
Legnagyobb tengelyterhelés motorkocsin	kb. 19,0 t ½ 3 %
Konstruktív sebesség	180 km/h
Legnagyobb üzemi sebesség	RIC 160 km/h
Kocsiszekrény hossza ütközők között:	
• motorkocsi	25600 mm
• pótkocsik	26400 mm
Kocsiszekrény szélessége	2824 mm
Kocsitető magassága a sínfejtől	4050 mm
Padlómagasság a pálya felső síkjától új kerékkel	: 1255 mm
Forgócsaptáv:	
• motorkocsinál	18200 mm
• pótkocsiknál	19000 mm
Forgóváz tengelytáv	2600 mm
Kerékátmérő: új állapotban	920 mm
Motorkocsi tömege szolgálatkész állapotban	kb. 69 t + 5 %
Pótkocsik tömege szolgálatkész állapotban	kb. 46 t + 5 %
Vezetőállásos pótkocsi tömege	kb. 47 t + 5 %

Ülőhelyek száma:

• motorkocsi (M) 2. o.	60 B
• 1. o. pótkocsi (P1)	58 A
• 2. o. pótkocsi (P2)	64 B
• vezetőállásos pótkocsi (VP) 2. o.	64 B
Összesen	58 A + 188 B = 246

Egy vonategység egy motorkocsiból (termes elrendezésű 60 másodosztályú ülőhellyel), egy-egy első és másodosztályú közbenső pótkocsiból (részben fülkés, részben újszerűen tagolt természetes elrendezésű 58 ill. 64 ülőhellyel) és egy vezetőállásos pótkocsiból áll, ahol a 64 másodosztályú ülőhelyet biztosító természetes elrendezésű utastéren túlmenően telefonfülke és a gördülőbüfé előkészítő helyisége is elhelyezésre került. Az utazóközönséget a gördülőbüfé szolgálja ki, hűtött itallal, meleg

kávéval, előkészített ételekkel.

Minden jármű légkondicionált, formatervezett, jó közérzetet biztosító belső kialakítású.

A vonategységek forgalmi igények szerint további két kocsival bővíthetők, egymással automatikus vonókészülékkel csatlakoznak; három egység távvezérelhető, így alkalmasak rugalmas forgalomszervezésre, több végcél közös megközelítésére: például a Budapest-Sopron és Budapest-Pozsony (Bratislava) irányú vonatok Győrig együtt futhatnak; a Keszthelyi gyorsról leváló egység Zágrábig futhat majd.

A járművekkel szemben alapvető konstrukciós követelmény volt az egyszerű műszaki kiszolgálás, a minimális karbantartási igény biztosítása. Egyidejűleg és kiemelten meg kellett valósítani az optimális, közvetlen utaskényelem tárgyi feltételeit, amit a mozgó vonaton közvetlenül érvényesülő gondos zaj- és rezgésvédelem egészít ki.

Ez utóbbiakat alapvetően meghatározzák a vonat hazai fejlesztésű forgóvázai, amelyek egy a Német Vasutak (DB) müncheni kísérleti intézete által 250 km/h névleges sebességű üzemre minősített gyártmánycsalád tagjai. A forgóvázak konstrukciós sebessége 180, az üzemi 160 km/h. A motorkocsi mindkét forgóváza hajtott, a forgóvázkeretbe épített teljesen rugózott tömegű ABB 6F3A 4556A típusú aszinkron vonatmotorokkal.

A szerelvény kocsijai KNORR-P-R-(D) rendszerű automatikus nyomólégfékkel vannak felszerelve, amely műanyagbetéteken keresztül féktárcsákra hat, mikroprocesszoros csúszás-védelemmel kiegészítve.

A fékrendszer és az egyéb pneumatikus működtetésű rendszerek és berendezések üzeméhez szükséges sűrített levegőt a motorkocsi szekrényén belül elhelyezett Knorr SL 20-5 típusú zajszegény csavarsűrítő állítja elő.

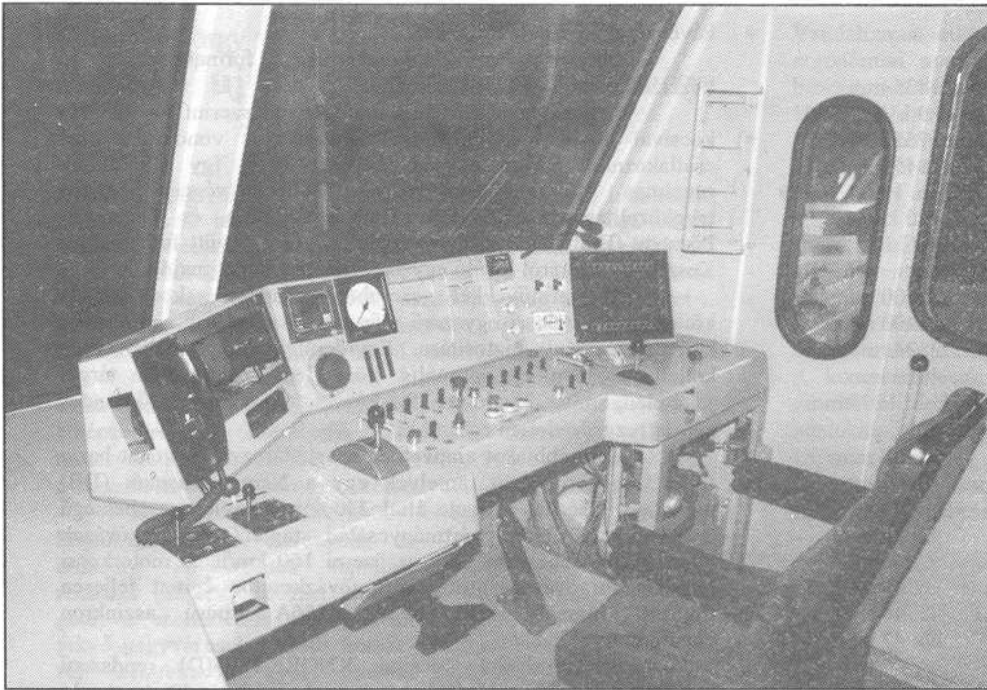
A fékező erőt SAB-WABCO PBA ill. PBAF típusú fékhengerek szolgáltatják. A motorkocsi egyik forgóvázába 4 db PBA, míg a másik forgóvázába 2 db PBA és 2 db PBAF fékhenger van beépítve. A PBA típusú fékhengerek együttemű kopás-utánállítóval rendelkeznek. A fékhengerek mérete 10" (Ø 254 mm)

PBAF típusú fékhengerek rugóerőtárolós egységgel vannak kiegészítve. A pótkocsik forgóvázai elektromágneses sínfékkel is el lettek látva. A fékrendszerek rángatásmentesen működnek együtt.

Adott esetben a vonat állvatartását is biztosítja a motorkocsi valamennyi tengelyére ható rugóerőtárolós rögzítőfék, a pótkocsik hagyományos kézfékekkel vannak felszerelve.

A vezetőállások a korszerű ergonomiai követelmények figyelembevételével lettek kialakítva és önálló légkondicionáló berendezéssel rendelkeznek. Az ABB irányítás és információtechnika nemcsak a hagyományos mozdonyvezetői feladatok végrehajtásának korszerű környezeti és technikai feltételeit teszi lehetővé, hanem az ember-gép kapcsolat elvén (display) a kapcsolattartást a vonat minden járművével, azok rendszereivel, az utasokkal, vonatszempélyzettel, és a





rádiókapcsolatot az állomási forgalmi szolgálattal is.

A háromfázisú villamos erőátviteli rendszer a ma legkorszerűbbnek minősített, GTO technikára épült.

Meghatározó elemeit (vontatási és segédüzemi áramátalakítók, szabályozók és információtechnika, vontatómotorok és hajtások) az ASEA-Brown Boveri (ABB) szállítja Ganz Ansaldo Rt. közreműködéssel (transzformátorok, áramszedők speciális vasúti készülékek, villamos szerelés).

A kocsikon 2-2 db kocsivégi egyszárnyú lengő-toló utasbejáró ajtó található kocsioldalaként. Szabad nyílásuk 850 mm (UIC 560). Az oldalfal síkjába süllyedve záródó lengő-tolóajtók a vezetőállásból oldalanként, illetve az UIC 560 szerint tetszőleges ajtóktól, a kalauz által távvezérelhetők.

A kalauz esetleges kizárásának megakadályozására valamennyi utasbejáró ajtónál kalauzkulccsal kezelhető, szelektáló vezérlő kapcsoló van felszerelve, amely a központi ajtózáró parancs kiadására és ugyancsak ajtónál hatálytalanítására alkalmas. Nyitott ajtókkal történő indítás esetén 5 km/h sebességnél minden ajtó önműködően záródik. Menet közben, 5 km/h sebesség felett az ajtók minden kocsin elektropneumatikusan, mechanikailag reteszelve.

Az utasbejáró ajtók vésznyitóval kireteszelhetők, utána kézzel könnyen nyithatók, zárhatóak. A vésznyitó belül leplombált, kívül kalauzkulccsal lezárt. Visszaállítása kalauzkulccsal történik.

A kocsik közötti átjárást biztosító ajtók kétszárnyú homlok-tolóajtók, amelyek az UIC 560 szabványának megfelelően készülnek. Az ajtók nyitása billenőkilincs működtetéssel, pneumatikus rásegítéssel, zárása automatikusan késleltetéssel

történik. Meghibásodás esetén a pneumatikus rendszer kiiktatása után az ajtó kézzel működtethető.

A kocsik fülkéi és utasterei egységesen 1400 mm széles kb. 60 %-ban osztatlan, ill. 40 %-ban osztott ablakkal vannak ellátva.

Az utastéri ablakok kettős üvegezésűek, amelyeknek külső rétege anyagában színezett 5 mm vastag hőszűrő, belső üvege 5 mm vastag, színtelen, biztonsági üvegből készül. Az ablakok kerete az oldalfal síkjába simul, lehetővé téve a kocsik gépi mosását. A motorkocsiban és vezetőállásos pótkocsiban termes rendszerű csaknem azonos 2. osztályú utastér van, soronként 2+2 üléssel, párhelyos elrendezéssel, középfolyosóval.

A tercméregi poggyászárcsokon és az egymásnak háttal forduló ülések között nagyméretű uticsomag elhelyezhető.

Az ülések személyenkénti ülés- és magas háttámpárnázattal rendelkeznek. Kárpitozásuk habanyaggal, bevonatuk a

MÁV által jóváhagyott erős bútorszövetből készül.

A közbelső pótkocsi utastere részben 2x3 üléses fülkés, részben hosszirányban osztott 2+1 üléses párhelyos elrendezésű. A hosszirányú osztást szakaszos fémkeretes üveg válaszfal biztosítja. Hasonló kivitelűek a fülkék hosszfalai, ajtó, a folyosó ajtók.

Az első és másodosztályú utastér igen hasonló kialakítású. Az első osztályon a növelt hosszirányú méretek, a szőnyeg, az állítható, kényelmesebb ülések, az egyedi olvasólámpák biztosítják a magasabb szintű komfortot.

Az utasellátó-előkészítő helyiség felszerelése a vezetőállásos pótkocsin: mikrohullámú melegítő, két villamos hűtőszekrény, egyik mélyhűtővel, 2x1,2 kW-os főzőlap,



mosogató, villamos vízmelegítő, valamint faliszekrények, különböző nagyságú vitrinek. A hűtőszekrények a vonat álló helyzetében, akkumulátorról is üzemelnek, legalább öt óra időtartamig. Külső 220 V-os hálózatról is üzemeltethetők.

A pótkocsikon elhelyezett WC fülkékben vízöblítéses, alsó záró csappantyús WC, a motorkocsin zárt rendszerű (vákuumos) WC berendezés van. Sorozatgyártás esetén valamennyi WC zárt rendszerű lesz.

A vonat minden kocsija önálló, az UIC 553 és 553-1 számú döntvénynek megfelelő klímaberendezéssel van ellátva. A motorkocsi utastereinek klimatizálását, azaz fűtését és hűtését automatikus szabályozású, a kapcsolt kocsivégén külön fülkébe beépített berendezés biztosítja.

A pótkocsik utastereinek klimatizálását automatikus szabályozású, alváz alá beépített berendezés biztosítja, amely "levegőkezelő" (hűtő-fűtő) egységből és egy hűtőegységből áll. A berendezés közvetlenül (fűtés) illetve a segédüzemi transzformátoron és egyedi áramátalakítón keresztül az 1500 V 50 Hz-es fűtésvezetékéről táplálkozik.

A klímaberendezésben csendes járású csavarkompresszor üzemel, a hűtőberendezés R 134 A jelű környezetkímélő (ózonréteget nem károsító) hűtő-közeggel van töltve.

Minden kocsi villamos energiaellátása a fűtési fővezetékéről (1500 V 50 Hz) történik az előírtas földelő szekrényen át. A fűtési készülékszekrényről kapnak táplálást közvetlenül a fűtési áramkörök és a segédüzemi trafo. Ez táplálja a klíma áramátalakítókat, a kiegészítő fűtőtesteket és az akkumulátortöltő tápegységeket.

A világítás kialakítása és készülékei alapjaiban megfelelnek az UIC 555 és 555-1 döntvények előírásainak.

A vezetőállások kivételével az egyes helyiségek megvilágítása egyedi inverteres fénycsőlámpatestekkel történik 18 (20) W / 220 V-os. Szükségvilágítás céljára egyes lámpatestekben 15 W-os izzó van beépítve.

A vonat UIC 568-nak alapjaiban megfelelő hangosító beendezéssel van ellátva. A berendezés a szolgálati helyek közötti kapcsolatot is biztosítja. A vonaton belüli távműködtetés UIC 568 szerinti 18 eres kábellel és csatlásokkal történik.

A vezetőállással rendelkező járművek az adatátviteli rendszeren át képesek vezérlőjelek kiadására, az állapotjelzések címzett fogadására, valamint a vonatvég érzékelésére. Az állapotjelzéseket a motorkocsik regisztrálják. A motorvonatokon a vezérlési, szabályozási és védelmi funkciókat a digitális ABB MICAS-S irányítástechnikai rendszer látja el.

A vonatbus segítségével történik a kapcsolatteremtés a szerelvények között, valamint a szerelvényen belül, pl. a motor- és a vezérlőkocsi között. Az adatátvitelre az UIC vezeték van használva.

A motorkocsiban különböző helyeken elosztott feldolgozó állomások közötti kapcsolatot (pl. a járművezérlő egység FLG, és a hajtásvezérlő egység ALG) a járműbus teremti meg. (bus = adatsatona) A perifériaegységektől érkező ellenőrzőjeleket egy diagnosztikai számítógép ellenőrzi és hasonlítja össze az alapjelekkel, illetve a megengedett tűrési értékekkel.

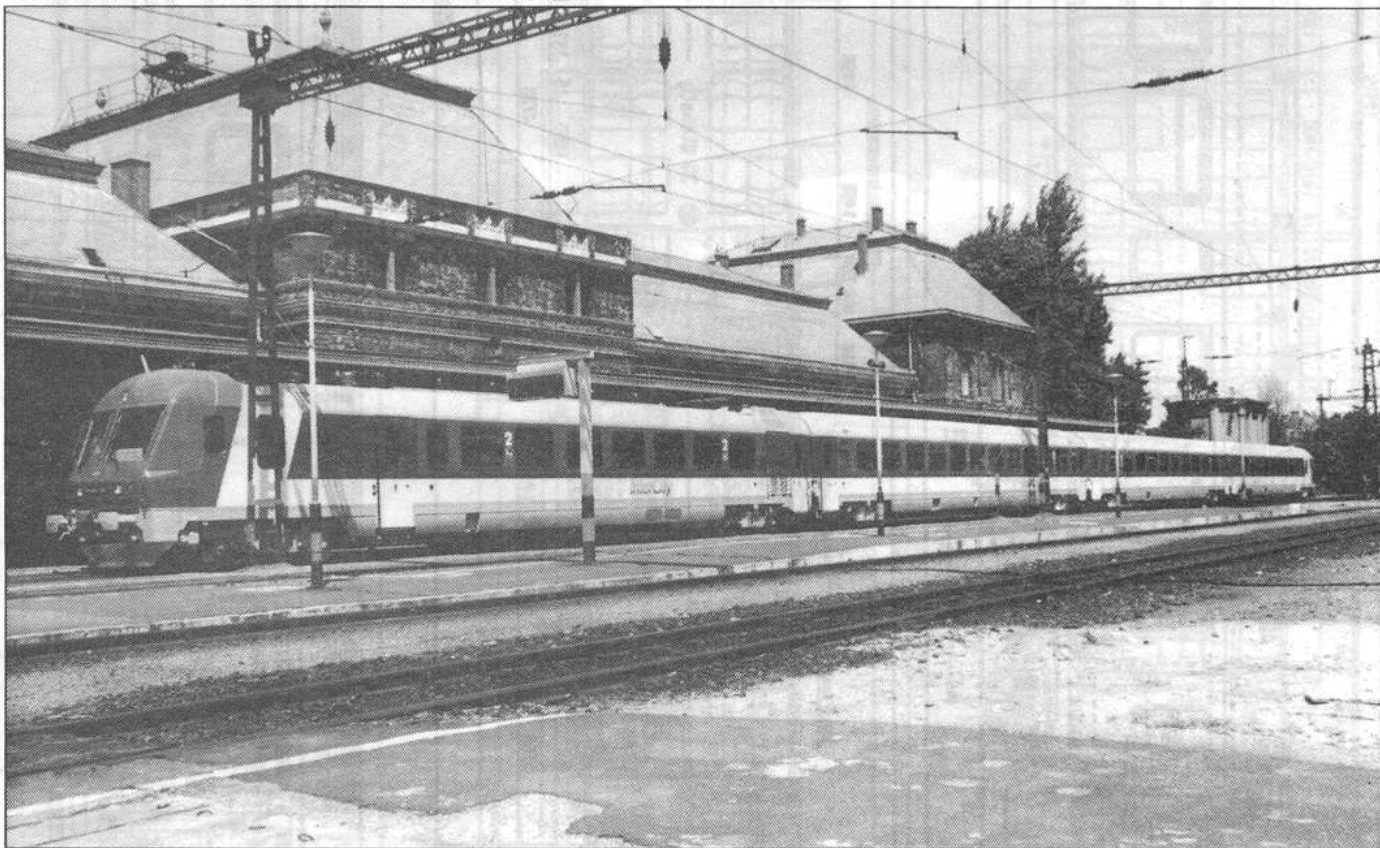
Eltérések vagy zavarok esetén a hibás jeleket és a hozzátartozó környezeti adatokat egy akkumulátorról táplált RAM-ban eltárolja. A vezetőfülkében lévő display segítségével ezek az adatok kijelzhetők, vagy egy soros RS-232 csatlakozáson keresztül egy kereskedelembe kapható IBM-kompatibilis számítógéppel kiolvashatók.

3 diagnosztikai szint valósítható meg:

- Járművezetői diagnosztika
- Vonatszintű diagnosztika (karbantartási célra)
- Javitóműhely szintű diagnosztika

Ez a diagnosztika nemcsak a hibakeresést és annak elhárítását könnyíti meg, hanem a diagnosztikai adatok alapján már a hiba akut megjelenése előtt is bizonyos hibák megállapíthatók.

A MÁV új Intercity villamos vonatai, amelyek már üzembeállításukat megelőzően kiérdemelték a "Selyemhernyó" becenevet, jelenleg üzembehelyezés alatt állnak a Ganz-Hunslet gyárban és rövid időn belül megkezdik üzemüket Budapest és Szeged között.



CUCZAI LÁSZLÓ - LETENYEI ISTVÁN :

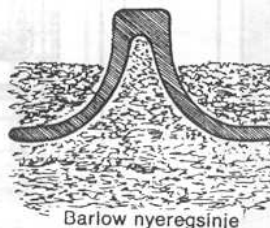
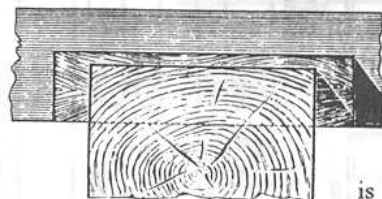
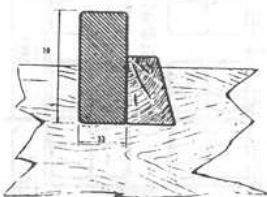
A fa nyompályától a vas-útig

3. rész

A halhas öntöttvas sínek gyakorlati alkalmazását mutatja be a rajz a XIX. század elején, a Hetton-Suderland közti vasúton.



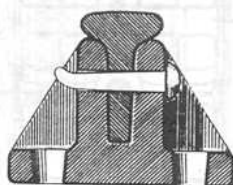
keresztmetszetű sínket. Ez már rugalmasabb volt, de futófelülete mindössze 2,5..5 cm széles. A sín éles széle a



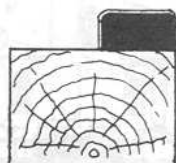
kerekeket vette túlzottan igénybe.

Mivel a vékony futófelület kevésnek bizonyult, ezért szélesebb kivitelben készítették, ami viszont költségnövekedéssel járt. Mivel már akkor is az olcsóságra törekedtek, kezdtek visszatérni az öntvényekhez. A vasúti pálya gazdaságossága, a nagytömegű áruk mozgathatósága a kor szakembereit újabb és újabb technikai megoldásra készítette.

John Birkinshaw 1820-ban szabadalmat adott be, mely szerint az izzó vasanyagot hengerjáratokon hajtják át a kívánt profilnak megfelelően. Így sokkal szívósabb, ellenállóbb, rugalmasabb, és nem utolsó sorban hosszabb sínket készíthettek.



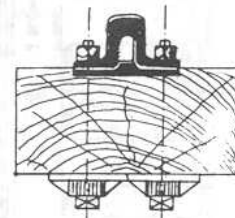
sín, amelyet fából készült hosszaljakra erősítettek. Ezek a sínek a kisforgalmú vasútvonalakon maradtak meg sokáig.



A gombafejű sínket 3,5..4,5..5,5 m hosszúságúra készítették. A sínket öntöttvas papucsokra, ún. sínzékerekre helyezték, és így rögzítették a talpfákra vagy a négyszög alakú kőtömbökre. Az újvilágból került Európába a laposvas

A mérnökök törekedtek arra, hogy minél olcsóbban, jobb minőségű pályák épüljenek. A kor technikai szintjén sok érdekes megoldásba kezdtek, melyek azonban nem bizonyultak tartósak. Ilyenek voltak a híd-, nyereg- és tartósínek. A hídsínt Isambard Kingdom Brunel mérnök (1806-1859) alkalmazta angliai vasútépítésekénél. Ezek a sínek ugyancsak hosszaljakon helyezkedtek el.

A költséges alátámasztás kiváltását próbálták meg az ún. nyeregsínekkel. Peter Bartow (1776-1867) olyan sínt készített, amit közvetlenül a talajra fektettek. Ugyancsak takarékoskodni kívánt Charles Francis Adams (1835-?) is. Ő az ún. tartósínt dolgozta ki. Ezt a sínt is közvetlenül a talajra fektették, a korhoz viszonyítva azonban nehezek voltak



(46..62,5 kg/m). Ennek ellenére nem bizonyultak elég tartósak, nehéz volt a nyomtáv biztosítása és a talajszerkezet hibái is jelentkeztek.

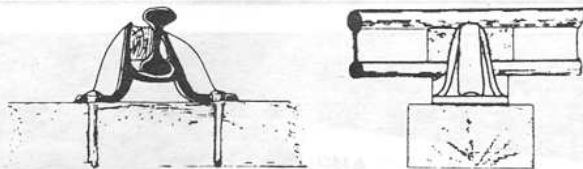
Az alépítményen kívül a sín maga is kopott, és nem is kis mértékben. Ezt próbálta javítani 1835-ben egy Locke nevű úr. A kettős fejű sín elméleti lényege, hogy ha a sín használatban elkopott, akkor csak egyszerűen megfordítják, és a járművek közlekedhetnek tovább. A sínkoronák profilja megegyezett. Az évek tapasztalata mást bizonyított, mert mire a használatban lévő sínkorona elkopott, a az erőhatások miatt az alsó "tartalék" eldeformálódott. Mivel azonban a sínek tartósak voltak, és bírták a növekvő teherből és sebességből adódó terhelést, huzamosabb ideig használták szerte Európában.

A kettős fejű sín hibáiból következőleg, és a

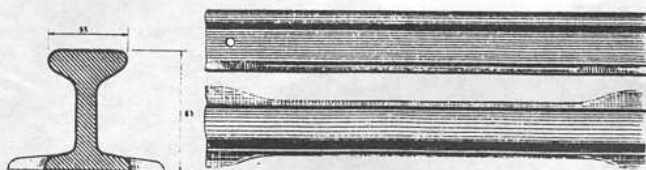


vasanyaggal is takarékoskodva elkészítették a "bull-headed", vagyis "bikafejű" sínt. A sín járófelülete erősebb volt, mint az alsó rész, ami a sínzékben feküdt.

A kettős fejű sín és az ökörfejű sín után már csak egy lépés volt az az érdekes ötlet, amit a feltaláló Mathias Denner német úr szabadalmaztatott is, a háromfejű sín. Az elképzelés szerint a három fejet lehetett volna a kopások után cserélgetni. Arról, hogy valaha használták is volna ezt a változatot, nincs irodalom.



A kettősfejű sín és leerősítése



STEVENS -féle szélestalpú hengerelt vassín (1830.)

A cél továbbra is az volt, hogy a kerék és a sín együttműködése optimális legyen, és a vasanyag se kopjon olyan rohamos mértékben. Ekkor sikerült megalkotni a ma is

használatos sín űsét, melynek profilja az erős fej, vékony gerinc és széles talp. A sínforma űsét 1830-ban az amerikai Robert Livingston Stevens készítette egy angliai hengerműben. A sínnek méterenként 28,8 kg-osak voltak. Ezt már sínzegekkel lehetett a talpfákra erősíteni.

A sín formáján változtatott 1836-ban az angol Vignoles. Vitatható, hogy mért pont az ő nevéhez fűződik ennek a sínnek a megalkotása, de a világ ezt a sít a mai napokig "vinyol" sinként ismeri.

A sínnek kialakulása ezzel megtörtént, a technika fejlődése változtatott a sínnek profilján, de az alap az a megoldás, amit Stevens és Vignoles megalkottak. A nagyobb méretű járművek tengelyterhelésének és sebességének növelése a sín anyag-minőségének javítását követelte, és ezzel nehezebbek, nagyobb keresztmetszetűek lettek. Ez magával vonta a pályatestek korszerűsítését is.

(...de erről már a következő számban)

TISZTELT OLVASÓ!

Legnagyobb sajnálatunkra az újság árát jövő évtől kénytelenek leszünk megemelni. Az emelés mértéke egyenlőre még ismeretlen, mert még mi sem tudjuk a nyomdai költségek emelkedését. Megrendelőinknek a jövő évi első számmal egy postai csekket küldünk, amin fel lehet majd adni a különbözetet.

Még egyszer szeretnénk felhívni azon előfizetőink figyelmét akik vasúti belső postán meg tudják kapni lapunkat, jelezzék a vasúti címet nekünk. Az már biztos, hogy a postai költségeket a duplájára emeljük.

Reméljük, hogy a továbbiakban is előfizetőnk és olvasónk lesz.

Szerkesztőség

* * *

Az előző számunkból kimaradt egy táblázat a kovásznai kisvasút első gőzmozdonyairól. Ezt most pótoljuk:

Erdélyi Erdőipari Rt. Kovászna-Gyulafalva Gőzmozdonyú Iparvasút

Gyár	Gysz/Év	Jelleg	Forg.áll.	Psz.	Megj.	Sorsa
WrN	3436/1890	C1n2t	1890.11.19.	1	1940-43. MÁV 397,101	CFF 763,301
WrN	3437/1890	C1n2t	1890.11.19.	2		CFF 763,231
WrN	3619/1892	Bn2t		3	Eladva Pallós Á. ILONKA	
WrN	3659/1893	Bn2t	1893.08.09.	4	Eladva Pallós Á. BORISKA	Békéscsaba, MÁV GVI 295,028
Kr.M	3528/1896	C1n2t		5	1917-18. DFB Zabola	
Kr.M	3832/1898	C1n2t		6		CFF 1003,276
Kr.M	3873/1899	C1n2t		7	1916. Jutason tárolva	
Kr.M	4068/1899	C1n2t		8	KKHB, Tordai Kö	CFF 763,239
Kr.M	4254/1900	C1n2t		9	DFB Zabola	CFF 763,208
Kr.M	4255/1900	C1n2t	1900.07.12.	10	Görgényvölgyi EV 5	CFF 763,240
Kr.M	4435/1900	C1n2t		11	DFB Zabola	
Kr.M	4436/1900	C1n2t	1901.04.15.	12	Hejőcsabai Cement, LAJOS	
Kr.M	4497/1901	C1n2t	1901.11.19.	13	DFB Buzau, Nehoi folyóba esett	
Kr.M	4498/1901	C1n2t		14		CFF 763,241
Bp	1788/1904	Dn2t	1905.01.19.	15		CFF 764,401
Kr.M	5577/1906	C1n2t		16	1916. Jutason, 1917. Steinb. 55	
Kr.M	5837/1907	C1n2t		17	1916. Jutason tárolva	CFF 763,243
Kr.M	5838/1907	C1n2t		18	1916. Jutason, 1917. Zabola	
Hart	2135/1896	BBn4vt	SaSt-től	3"	1940-43. MÁV 495,001	Nagybátony 2.
Hart	3596/1912	BBn4vt	SaSt-től	4"		Nagybátony 6.
Kr.M	6104/1908	C1n2t		5"	1940-43. MÁV 395,201	MÁV GVI 382,070 - S 1963.03.
Kr.M	5731/1907	Cn2t		7"	1941. Nagybányai Iparvasút	CFF 763,262
Kr.M	9732/1907	Cn2t		8"		
Maff	2957/1909	Cn2t		11"	1941. Jolsvai Magnezitipari Bt.	
WrN	4609/1905	Cn2t		18"	1941. Egri Erdő	

Letenyei Tamás :

Romániai erdei vasutak

II. rész

Előző számunkban a Kovászna-komandói erdei vasutat mutattuk be olvasóinknak. Mint ahogy a cikk végén ígértem, most egy újabb vasút jön.

A Szászrégen - Fancsal - Lapusnya (Reghin-Fincel-Lapusna) Erdei Vasút :

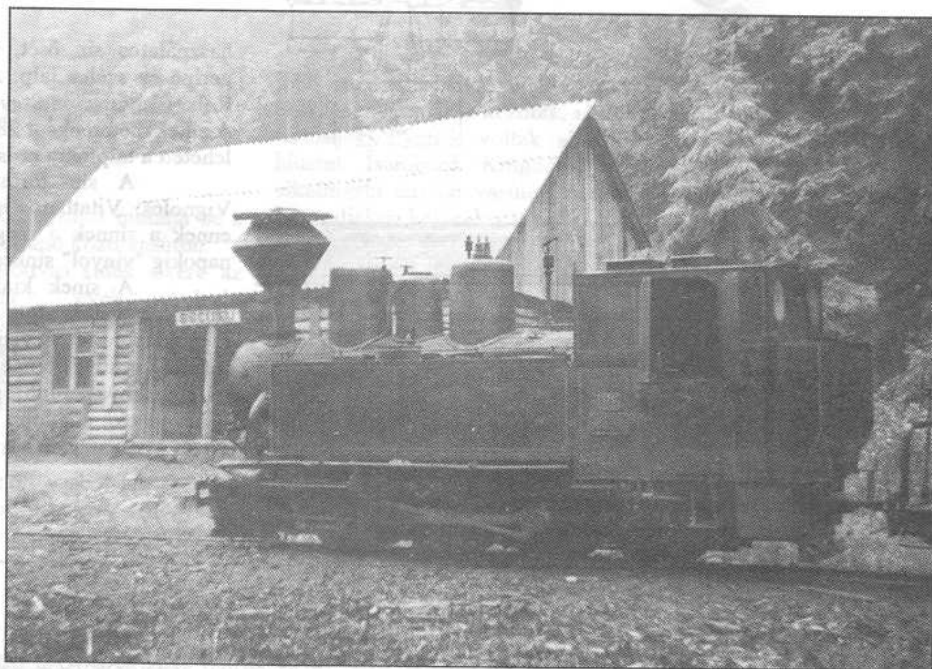
Szászrégen a Maros felső folyásánál fekszik és már az első világháború előtt is jelentős faipari centrum volt. A Görgényvölgyi Erdei Iparvasút 1916 körül épített egy keskenynyomközű vonalat a szászrégeni fűrésztelepről kiindulva a Görgény folyó völgyében. Ez a vonal Lapusnyáig tartott összesen 40 km hosszúságban.

1948-ban a görgényvölgyi vonalakat is államosították. A hatvanas évek elején 16 mozdony dolgozott itt. Ezek javarészt régi építésűek, a budapesti MÁVAG, a müncheni Krauss és a linzi Krauss gyáráktól, de megtalálhatók voltak újabb építésű resicai mozdony is.

1974-ben a völgyvonalat és a szárnyvonalakat a lapusnyai és a fancsali kivételével megszüntették. Itt még a megmaradt két vonal összekötő szakaszát is felszedték.

Szászrégen felől országúton indultunk el felkeresni a vonalakat. Útközben sok helyen fellelhetők még a völgyvonal nyomai, egy útátjáróban megmaradt sín pár vagy töltés formájában.

Először a lapusnyai vonalat kerestük fel. Éjszakába nyúló keresés közben (1³³-kor) találtunk rá a vonal kiinduló állomására. 1 km-re Lapusnyától található az átrakó állomás,



A 764,368 psz. mozdony a lapusnyai végállomáson

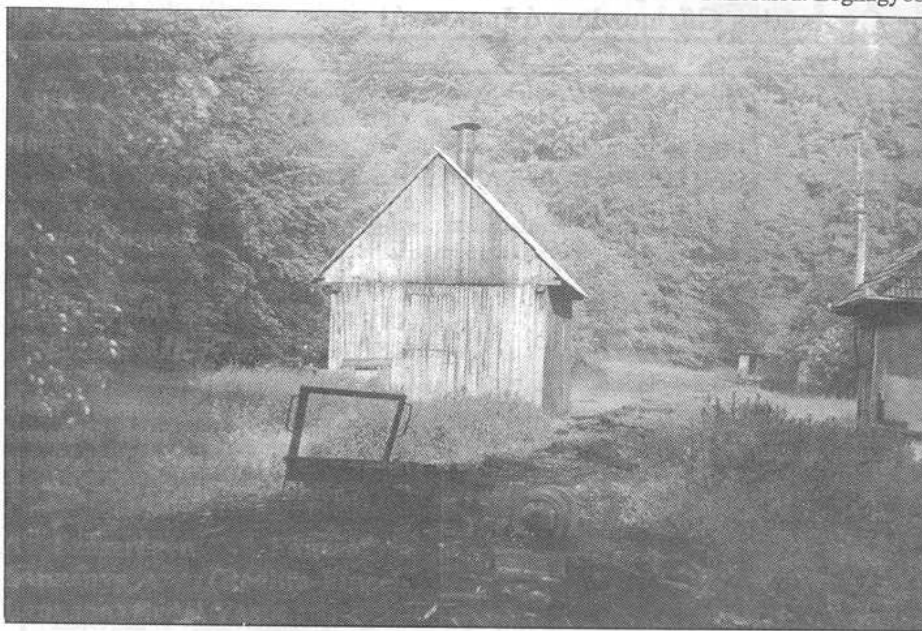
melynek mindkét vágánya az egykori völgyvonal maradványa. Egy magányos fa menedékház nyújtott védelmet a személyzetnek. A mozdonyokat fedett tárolóhely hiányában a szabad és alatt tartották.

Azért írok múlt időben, mert ez a vonal sem üzemel már. A fát a kitermelő helyekről közvetlenül teherautókkal szállítják Szászrégenbe.

Az egykori forgalomról két leállított mozdony és néhány teherkocsi árulkodik. Az egyik mozdony a 764,348 psz. gép ami 1949-ben a MÁVAG-ban készült. A másik egy resicai építésű 764,474 (?) psz. mozdony. Mindkettő jó állapotban volt még ottjártunkkor.

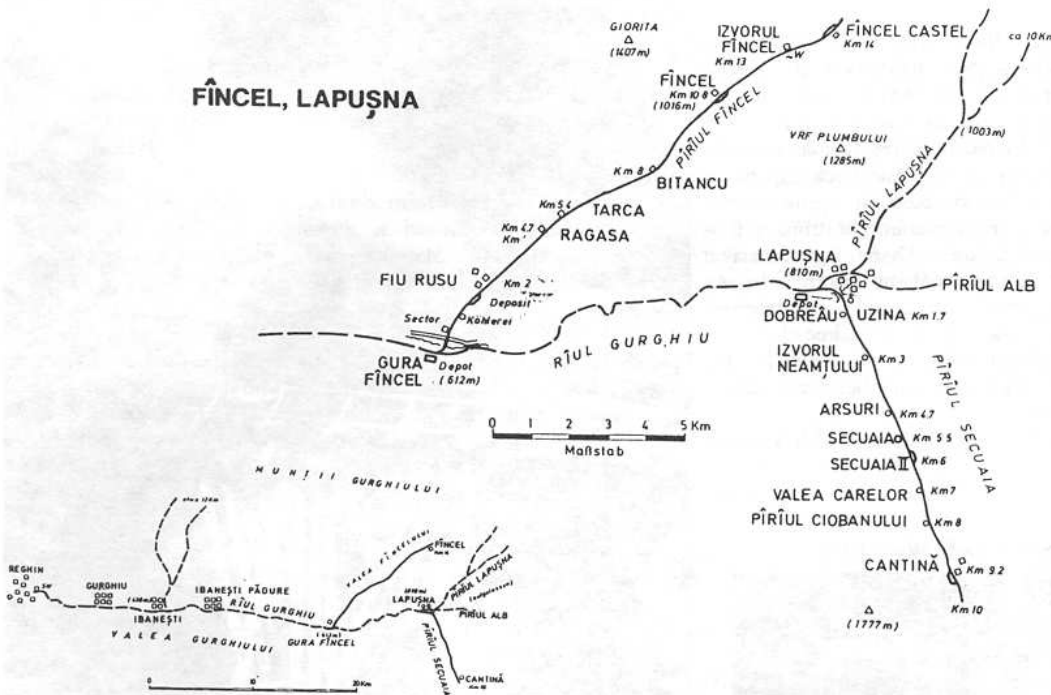
Miután az éjszakát itt töltöttük, reggel visszamentünk Fancsalba. Legnagyobb sajnálatunkra ott is megszűnt az üzem, és csak a barbár pusztítás nyomait láthattuk.

Fancsal csupán az igazgatósági épületből és néhány munkásházból áll. Itt a völgyvonalatól északra ágazott ki a vasút és a hegyek felé vette útját. A korábbi felhagyott vonal egy szakaszán található a végállomás, ami egy téglapépületből és egy fából készült mozdonyszínből áll. Ezt a két épületet még meg tudtuk tekinteni, de a síneket felszaggatták, a kocsikat a töltés oldalába lökték. Mozdony itt már nem volt.



A fancsali mozdonyszin és a vasút maradványai

FÍNCEL, LAPUȘNA

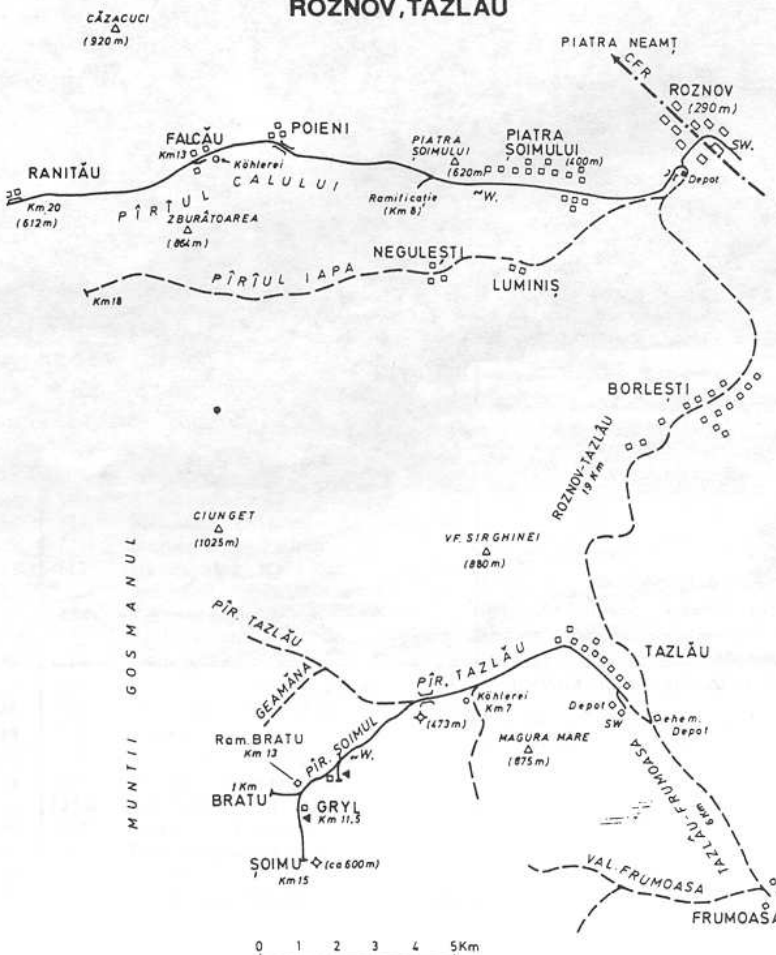


A Roznov - Tâzloi Erdei Vasút (Roznov-Tazlau)

Ez a vasút kárpátok keleti oldalán épült. 1952-ben alakult a Szovrom, Szovjet-Román vállalat, melynek célja az erdőkben gazdag Gosmanul hegyvidék bevonása a fakitermelésbe. Ehhez 760 mm nyomtávolságú vasutat építettek Roznov, Tâzloi és Frumoasából kiindulva. A hegyekbe vezető vonalakat 25 km hosszú völgyvonallal kötötték össze, ami az országutat követte. Az egykori vonalhálózat kb. 100 km hosszú volt, egyes adatok szerint 20 mozdony is volt itt üzemben. Elsősorban resicai gyártmányúak, de volt MÁVAG gép is. Néhány leállított, szétrozsdásodott személykocsi tanúsodik a személyforgalomról. 1967-től több vonalat is megszüntettek, ezeket a térképen szaggatottan jelöltük.

Roznov egykor két vonal kiindulópontja volt, az egyik az Ispa a másik a Cala folyó völgyében. Sajnos azonban ezek a vonalak már

ROZNOV, TAZLÂU



nem üzemelnek. A mozdonyoszin és az igazgatószoba a Bistrica partján fekszik. Ma már csak a mozdonyoszin és a 3 km-re levő fűrésztelep közötti szakaszt használják, de ezt is csak alkalmanként, tolatás céljára.

A Roznovi telepen négy mozdonyt találtunk. Ezekből kettő már nagyon leromlott állapotban volt (764,387 és 475). Egy üzemképesebben volt leállítva (764,486), és a még üzemelő 764,404R psz. mozdony.

Mivel itt sem sikerült beutazni a vonalat, még aznap este átmentünk Tâzlóra.

A fűrészüzem és a mozdonyoszin a település nyugati szélén fekszik. Itt a mozdonyoszin egy állású, és a

764,411R mozdony lakott benne. Mint megtudtuk, másnap lesz tehervonat a vonalon, így itt maradtunk. Az estét a későbbi vonatszeméllyel töltöttük a helyi kocsmában, ahol a falu egyetlen magyar lakosa segítségével sokat beszélgettünk.

Másnap reggel már a mozdonyt és a szolgálati kocsit töltötték fel fával. Kiszereles után még üres kocsikat vettünk fel vonatunkhoz, majd két kis pályakocsit is a vonat végére akasztottak. Ezen a pályaminkások és a szerszámaik utaztak,

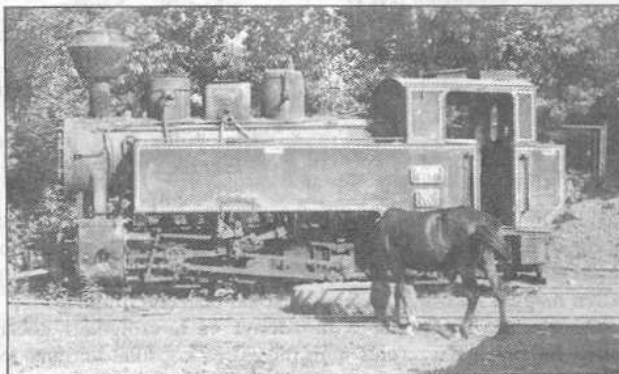
hídjavításhoz.

A vonal először a falu házai között fut. Néhány km után egy nagy rét közepén álltunk meg, ugyanis itt töltik fel a mozdonyt homokkal. Itt ágazott ki valamikor egy 4 km hosszú szárnyvonal. A rét végén egy vasúti-közúti hídon keresztül értünk be az erdőbe, majd többször kereszteztük a Tázló folyót. Az egyik hídon előző esti rábeszélésünknek engedve a mozdonyvezető fotómegállást tartott. Később egy forrásnál álltunk meg, ahol a mozdony és mi egyaránt jót ittunk a friss forrásvízből, valamint megebédeltünk. Utána üres kocsikat kapcsoltak le, és rakottakért mentünk néhány kilométerre. Az egyszerű elágazásban egyetlen drótkötél segítségével körbejártunk, és feltolhattuk a rakodóra az üres kocsikat. Egy újabb vízvételzés és még néhány rakott kocsi felvétele után indultunk vissza a fatelepre, ahol vonatunk befejezte aznap munkáját.

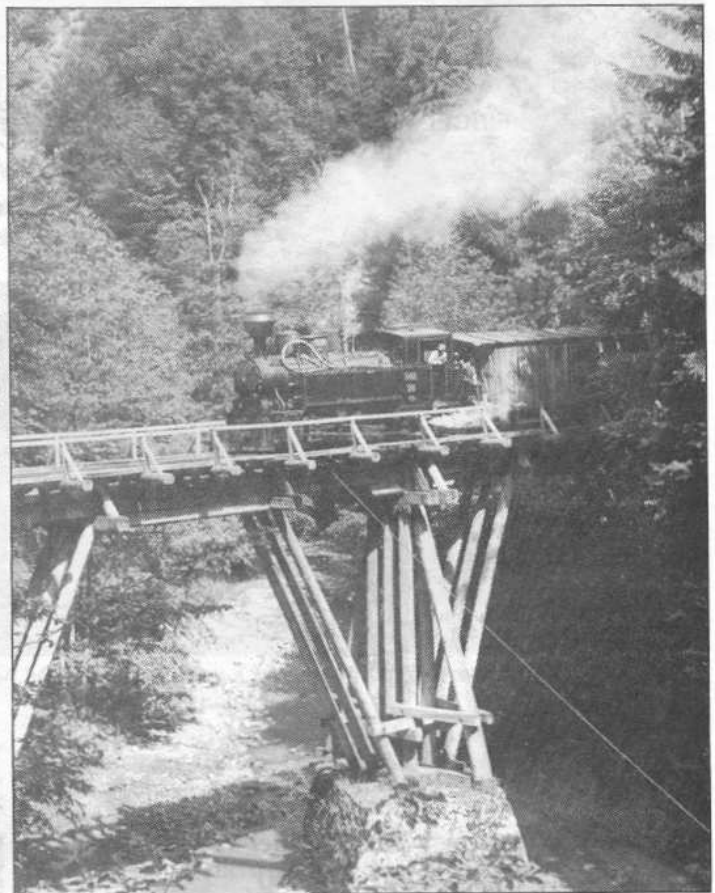
Mi elbúcsúztunk a személyzettől, és újabb kisvasút felkeresésére indultunk.

Forrás :

Reichel-Hufnagel : Walder und Dampf Wien 1990.



A 764,486 psz. mozdony Roznovon



A 764,411R és vonata a Tázló folyó felett



A 764,411R psz. mozdony tolatás közben



Jobb sorsra várnak ...

Cikkünk adatai lezárva 1994. 12. 01-én !

Napjainkban az ország pénzügyesei úgy gondolták, hogy Magyarország gazdasági felemelkedésének kulcsa az ország vérkeringését jelentő, eddig is erősen visszafejlesztett vasúthálózat leépítése, azaz 3900 km vasútvonal megszüntetése, ami vonalaink több, mint fele (!).

Pedig sokszor halljuk a hasonló 68-as döntések bírálatát : a (kis)vasutak megszüntetése helyrehozhatatlan károkat okozott. A mai listakészítők hozzáértésük és felkészültségük alátámasztására közzé is tették a kisforgalmú vasutak halállistáját 1994. október elején. Ezen belül külön kiemelve a legveszteségesebb vonalakat, amiket még jövőre meg kellene szüntetni. Aztán történt valami. November közepére új lista született, de az már csak az utóbbi kategóriát tartalmazta - méghozzá más vonalakkal.

Feltételezve a jőzőn gondolkodást, ezek szerint egyetlen hónap alatt néhány, korábban gazdaságos vonal gazdaságtalanná vált, és fordítva.

Egy. Ilyen rövid idő alatt ilyen sok vonalnál ez ritkán következik be. **Kettő.** Ha ilyen gyorsan változnak a vonalak, akkor mi értelme van megszüntetni? Lehet, hogy utána egy héttel ismét nyereséges lenne ... Itt azt is hozzá kell tennem, hogy szakértők szerint a kijelölt 3900 km-ből 2600 km (!) lehet veszteséges.

Végigolvasva a listát, gondolhatunk a zsúfolt balatoni vonatokra, vagy Szekszárdra és Balassagyarmatra (megyeszékhelyek). Balatonfüred, Mátészalka, Szentés ... Városok. Voltak ?

A javuló gazdaságért küzdő (?) vezetés vinné a vasútra települt vállalatokat a korszerű szállítást megszüntetésével csődbe? A lakosságnak felajánlható az autóbusz, de a veszprémiek, hegyköziek, zalaiak már rájöttek : **becsapták** őket. Ahol most csak vasút van, ott gyalognak? (Az illetékes : "ott majd út épül, mert a vasút felújítása X millió Ft lenne." - X lehetőleg háromjegyű, leszerelendő a vasútpártiakat. De titkolják, hogy az útépités négyjegyű...)

Akkor milyen **gazdasági** megfontolás vezetett erre? Valószínűleg a vasút adóssága csak gondot jelent az államháztartásnak, sőt, megoldást **kellene** találni! Ugyanakkor

a közútra terelt szállítás megnövekedő üzemanyagszükséglete több fogyasztási adót tartalmaz, ez pedig állami többletbevétel.

A napilapokban olvasható, hogy : "a megvalósítás nehéz munka ... szükségessé teszi azoknak a vezetőknél a helyettesítését, akik az új programok végrehajtására alkalmatlanok." - a kommentárt az Ön fantáziájára bízom. Sok vonalon "30-50 % teljesítménycsökkenést kell előírni." Vagyis a még gazdaságos vonalakon hatalmi szóval csökkentik a forgalmat, hogy később gond nélkül lehessen a kisforgalmú, megszüntetendő vasutak listájára írni.

A pénzügyi **takarékosságra** épített gondolatmenet számol "A természeti környezet helyreállításának költségei"-vel. Azaz a vasútvonalak fizikai kiirtása. Arra sem gondolva, ha marad esélye az országnak felemelkedni, környezetvédelem, energiahiány szükségessé teszi a vasutak újraindítását. Persze, gondoltak erre, csak fordítva : véletlenül se mehessen ott még egyszer vonat!

Mindez érthetetlen, amikor Európában tapasztalhatjuk, hogy mindinkább előtérbe kerülnek a vasutak a közúti közlekedés visszaszorításával!

Következik, hogy az előterjesztésnek közlekedéspolitikai megalapozottsága nincs, gazdaságilag is teljesen átgondolatlan. Nyilvánvaló, hogy a **gazdaságtalanság álköntösebe burkolózva vasúthálózatunk szándékos tönkretétele** - a közúti közlekedésben érdekeltek részéről.

Végezetül nézzünk körül a világban :

Nyugat-Európa vasútsűrűsége : 8,69 km / 100 km²,
Magyarország jelenleg : 8,17 km / 100 km²,
a balkáni országok : 4,11 km / 100 km².

Hogy beszélhet országunk vezetése Európáról, ha az amúgy sem nagy vasúthálózatunk csökkentésével

Európa helyett a Balkánra tartunk ?

Szám	Vonal	Km					
2	Rákostrendező - Esztergom	50	77	Aszód - Vácrátót	25	Gyula - Vésztő	48
4	Esztergom - Almásfüzitő	38	78	Galgamácsa - B.gyarmat	49	Szeghalom - Püspökladány	47
12	Tatabánya-Oroszlány	15	83	B.gyarmat - Ipolytarnóc	41	Murony - Békés	8
13	Környe - Pápa	86	84	Mátramindszent - M.novák	5	130 Tiszatenyő - Szentés	57
14	Pápa - Csorna	37	85	Kisterenye - Kál-Kápolna	55	Szentés - Makó	70
15	Szombathely - Sopron	64	86	Vámosgyörk - Gyöngyös	13	136 Szeged - Rőszeke	13
18	Szombathely - Kőszeg	18	87	Vámosgyörk - Újszász	62	142 Kőbánya-K.pest	87
22	Körmeny - Zalalövő	23	88	Szilvásvárad - Putnok	34	Kecskemét	
23	Rédics - Zalalövő	74	89	Mezőcsát - Hejőkeresztúr	17	145 Szolnok - Kiskunfélegyháza	65
24	Zalabér-Batyk - Z.szentgrót	6	98	Sajóecseg - Tornanádaska	49	146 Kecskemét - Kunszentmárton	55
26a	B.szentgyörgy - Tapolca	35	102	Szerencs - Hidasnémeti	51	147 K.k.félegyháza - Orosháza	77
26	Tapolca - Boba	46	103	Kál-Kápolna - Kisújszállás	74	148 Kecskemét KK - Kiskőrös	54
27	Lepsény - Papkeszi	22	106	Karcag - Tiszafüred	45	149 Törökfői - Kiskunmajsa	44
29	Szabadbattyán - Tapolca	107	107	Debrecen - Nagykereki	52	151 K.sztmiklós-Tass	50
35	Kaposvár - Slófok	100	109	Sáránd - Létavértes	20	Dunapataj	
36	Kaposvár - Fonyód	53	110	Tócóvölgy - Tiszalök	62	152 Fülöpszállás - Kecskemét	39
37	Somogyuszob - B.keresztúr	52	111	Apafa - Mátészalka	70	153 Kiskőrös - Kalocsa	31
38	Nagyatád - Somogyuszob	9	112	Mátészalka - Záhony	57		
42	Dunaföldvár - Paks	23	113	Nagykálló - Nyiradony	23		
43	Mezőfalva - Rétszilás	21	114	Nyíregyháza - Nyírbátor	81		
45	Sárbogárd - Székesfehérvár	39	114	Mátészalka - Zajta			
46	Rétszilás - Bátaszék	75	115	Kocsord-alsó - Csenger	25		
47	Godisa - Komló	19	116	Ágerdómajor - Mátészalka	23		
48	K.hidegkút-Gyöngy - Tamási	16	116	Nyíregyháza - V.namény	59		
49	Dombóvár - Tamási	46	117	Ohat-P.kócs - Görög szállás	83		
	Tamási - Dombóvár	38	118	Nyíregyháza NyK - Balsa	39		
60	Gyékényes - Szentlőrinc	100	119	Herminatanya - Dombrád	28		
61	Sellye - Szentlőrinc	24	121	Kétegyháza - Újszeged	106		
62	Középrigóc - Villány	94	125	Mezőtúr - Mezőhegyes	98		
64	Pécs-Külváros - Bátaszék	66	125/a	Mezőhegyes-Battonya	18		
71	Rákospalota-Újpest - Vác	41	126	Kisszénás - Kondoros	6		
75	Vác - Balassagyarmat	70	127	Körösnagyharsány	84		
76	Diósjenő - Romhány	18	128	Gyoma			
				Békéscsaba - Gyula	16		

Megjegyzés :

Dőlt : az októberi lista szerint 1995-ben megszüntetendő, Vastag : a novemberi szerint megszüntetendő - 41 km kivételével különböző!

Forrás : Népszava, Népszabadság, Fejér Megyei Hírlap cikkei.

PROGRAMOK, HIRDETÉSEK

A Baross Gábor

Vasútmodellező és Vasútbarát Klub 1994. évi
modellversenyének eredményei:

A Baross Gábor Klub Vándordíja:

MAV 100 éves nosztalgiavonat H0 A1-B1

Psóra Mihály (Budapest)

A vándordíj mellé Fugérth Jenő ajánlott fel díjat.

A1 kategória:

I. MAV X. oszt. gőzmozdony (gőzüzemű modell) I
Pöstyéni Zsolt (Zalaegerszeg)
A díjat felajánlotta: Deák Modell Sport üzlet

A2 kategória:

I. MAV ABmot motorkocsi H0
Simon Péter (Sümege)
A díjat felajánlotta: Kisvasút Játékbolt

II. MAV 520,075 psz. gőzmozdony TT
Letenyei Tamás (Veszprém)
A díjat felajánlotta: MAV Nosztalgia Kft.

III. MAV BCmot 413 psz. motorkocsi H0
Szűcs Zoltán (Budapest)

A3 kategória:

I. MAV M61,004 psz. dízelmozdony H0
Nagy Miklós (Veszprém)
A díjat felajánlotta: MAV Nosztalgia Kft.

II. MAV 410 sor. gőzmozdony H0
Letenyei Tamás - Nagy Miklós (Veszprém)

B2 kategória:

I. MAV Bat 5923 psz. vezérlőkocsi H0
Kovács László (Szekszárd)
A díjat felajánlotta: Baross Gábor Klub

II. MAV Post sor. postakocsi H0
Letenyei Tamás - Nagy Miklós (Veszprém)
A díjat felajánlotta: MAV Nosztalgia Kft.

III. MAV BDat 5948 psz. vezérlőkocsi H0
Letenyei Tamás - Nagy Miklós (Veszprém)

E kategória:

Ellsmerő oklevél: FVV 5005 psz. villamos mellékkocsi 1:50
Radnai Béla (Budapest)

F kategória:

I. Székesfehérvár fűtőház N
Iván István (Székesfehérvár)
A díjat felajánlotta: Baross Gábor Klub

II. H0 terepasztal
Baross Gábor Klub (Veszprém)

III. TT terepasztal
Seregélyes András (Veszprém)

Klubuk ezúton is köszönetet mond a versenyre és a kiállításra
elhozott modellek készítőinek a segítséget, amivel a kiállítás
sikerebbé tételéhez hozzájárultak.

Ugyanakkor minden modellezőnek további sikeres
munkát és felkészülést kívánunk a következő, 1995-ös
kiállításunkra - ahová ezúton előzetesen is meghívunk minden
érdeklődőt!

Baross Gábor Klub, Veszprém

Tavaszi túra!

a Baross Gábor Vasútmodellező Klub szervezésében.

Időpont várhatóan az iskolai tavaszi szünet.

Tervezett úticél:

Nyugat, Délnyugat-Dunántúl

Korlátozott létszám miatt kérjük, hogy az érdeklődők
jelentkezzenek a szervezőknél!

Kersek megvételre H0-és méretarányban M61, M62-es
mozdonyokat. Ugyanott eladó 2 db 500 mm nyomtávú csille,
5 db csillekerék, és kb. 30 m csillesín.

Érdeklődni lehet: Felek Ferenc, 5700-Gyula, Nagyökörvásár
22.

Eladó nagy mennyiségű TT járműállomány! (gőz-, dízel- és
villamosmozdonyok, személy- és teherkocsik)

Érdeklődni lehet:

Nagy Tamás 6723-Szeged, Hüvelyk u. 7/B
2800-Tatabánya, Vadász u. 111/A

Kersek 1960 előtti dízel és villamosmozdony fotókat!

Letenyei Tamás

Ajánlatokat a szerkesztőséghez kérek.

Támogatónk a
MÁV Rt.
vezérigazgatósága

Hobbym a VASÚT

2. évfolyam 4. szám 1994/4

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

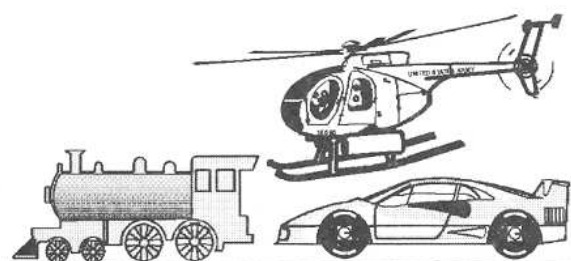
A nyomdai munkákat a
PANNONPRINT Kft. nyomdája végezte.

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!

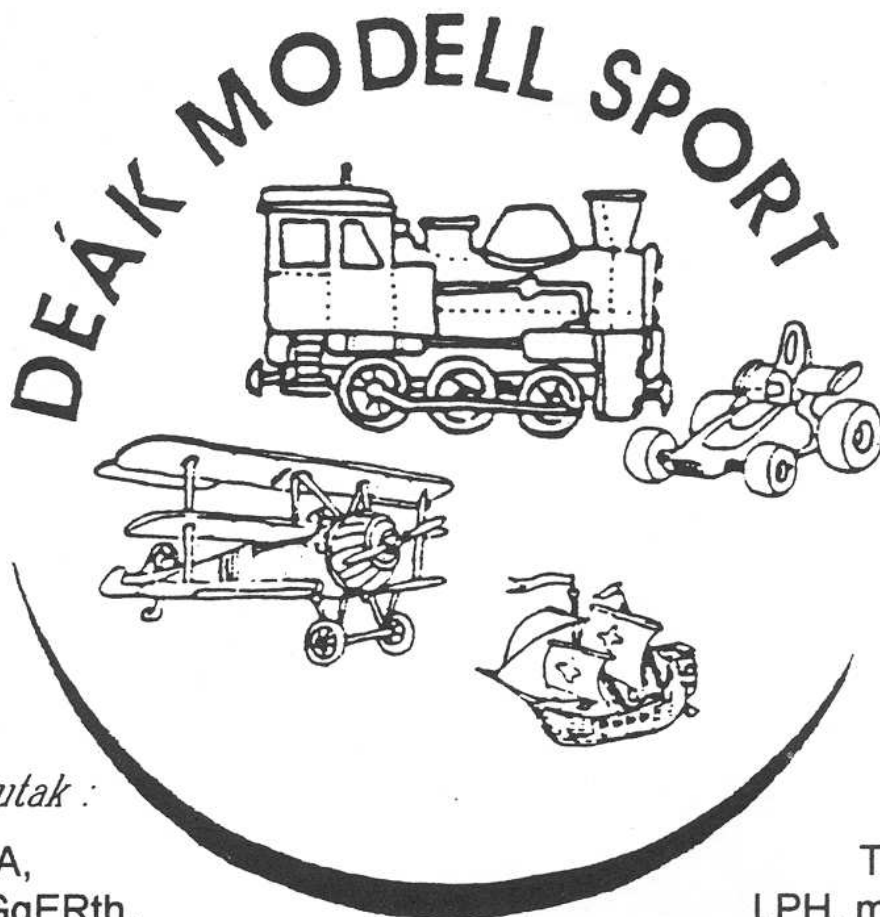
**Nyitvatartás: hétköznap 10 - 18 óráig
szombaton 9 - 13 óráig**

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