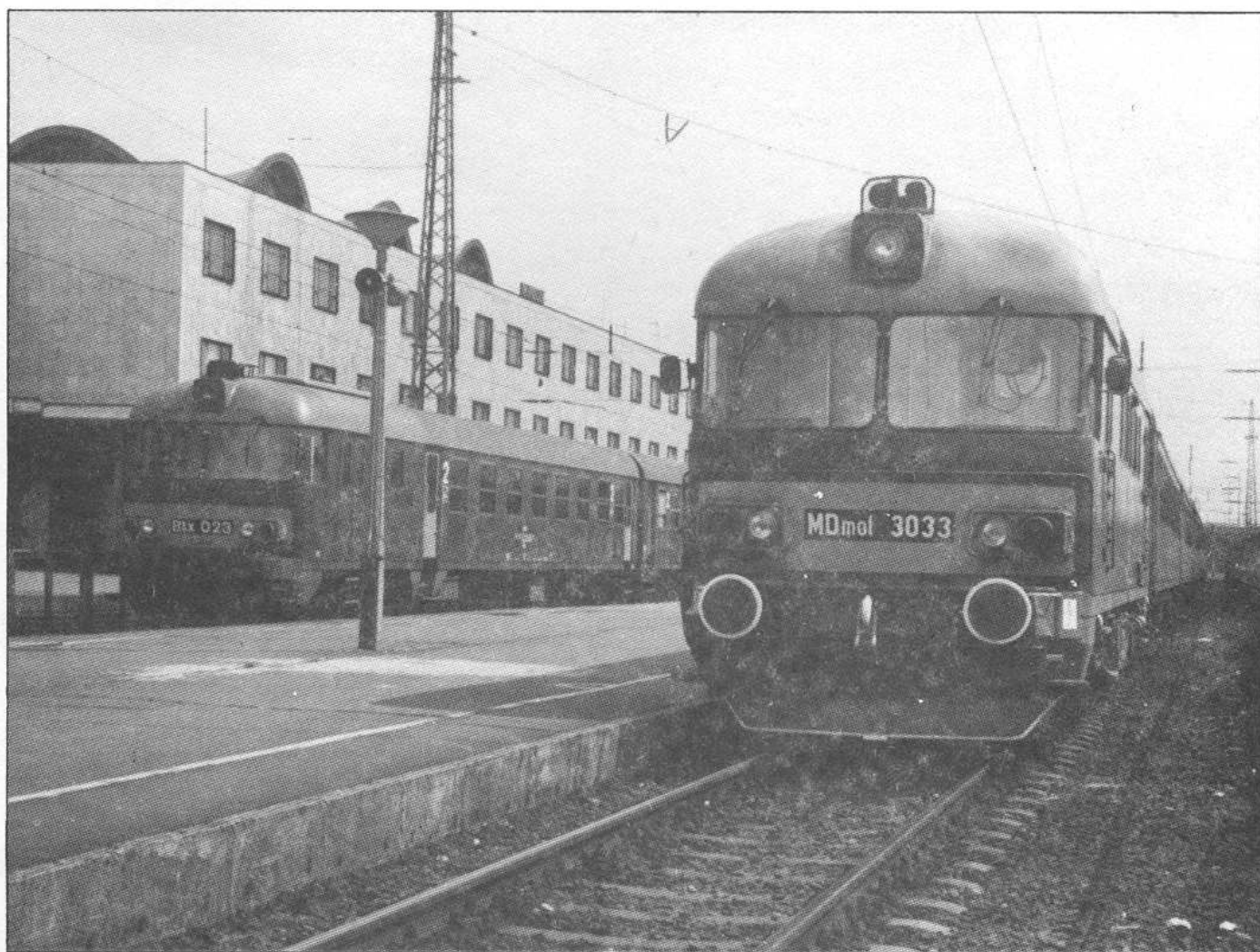


# MOVASÚT

Vasútmodellezők és Vasútbarátok lapja

1995/2



**A tartalomból :**

Az MD motorvonat  
Emlékezünk a 411-esre ...  
A visói kisvasút  
Modulterepasztal-építés  
Jó hír Balatonfenyvesről

**24 oldal !**

Ára : 100 Ft

# MODELL ÉS HOBBY

## SZAKÜZLET

**Aki a minőséget keresi  
az nálunk megtalálja :**



**LILIPUT**



Legnagyobb választékban kedvező  
áron közvetlen az importőrnél  
vagy partnereinknél:

**Cimünk : 1134 Budapest, Váci út 47/b.**

**Telefon : / 06-1 / 129-0606**

Budapest, Belgrád rkp. Nostalgia

Budapest, Sziv u. Lokomotiv

Pécs, Nagy L. király. Tomcat

Debrecen, Unió Áruház

Szombathely, Hunyadi Üzletház

Baja, Piac tér. Álomvilág

Sopron, Ötvös u. Fantasy

Szeged, Rókusi krt. Lokomotiv

## Tartalom :

A visói erdei vasút	4
Építsünk modul-terepasztalt !	7
30 éve üzemben az MDmot	9
MD motorvonat jellegrajz	12
Emlékezünk a 411-esekre... II.	15
Jó hír Balatonfenyvesről ...	20
Nosztalgia évnýtó	21
Jobb sorsra várnak ...	22

### Elindult az InterCity...

... a menetrendváltás után már Szombathelyre és Sopronba is, illetve kísérletképpen Zalaegerszeg és Szerencs állomásokra. Az IC hálózat fejlődésében most azonban nem csak ez a tény érdekes.

Budapest-Szeged viszonylatban az eddigi Ap, Bp kocsiból álló vonatok helyett forgalomba álltak az új, négyrészes motorvonatok. (BVmot 001.3) Ennek a motorvonatnak az útját már mi is sok cikkben végigkísértük, a tervektől a megvalósításig. Nem is akarunk ismétlésekbe bocsátkozni, érdemesebb személyesen felkeresni !

Hasonlóan említést érdemel, hogy az Ap, Bp kocsiból álló vonatok hamarosan kiegészülhetnek a hozzájuk hasonló felépítésű InterCity étkezőkocsikkal is, amelyekből pénzügyi okokból csak most készülhetett el az első példány.

\*\*\*

### 30 éves az M62 sorozatú dízelmozdony "Szergejtalálkozó" Debrecenben

Június 3-4 -én kétnapos program keretében ünnepeltük az első M62-es mozdony érkezésének 30. évfordulóját.

A szakmai közönség részére előadások hangzottak el, hazai és külföldi előadóktól egyaránt. Nekik is, és az inkább látványosságot kedvelőknek mindkét nap délután mozdonyparádén mutatták be a MÁV különböző dízel- és villamosmozdonyait, valamint a környező országok "Szergej" mozdonyait. Ezeket persze mint jó mozdonybemutatót illik, bárki megnézhetette kívül-belül. Külön érdekesség, hogy a találkozó alkalmára

széles nyomtávú mozdonyt átszereltek normál nyomtávúra.

Bár csak korlátozott közönség számára, nosztalgiavonat is közlekedett. A vonatösszeállítás kicsit ugyan vitatható, a 30 éves M62,001 psz. dízelmozdony, vagy a 32 éves M61,004 -es vontatásával a 100 éves vonat kocsijai. Mindenesetre nosztalgiában nem volt hiány, mert például a Hortobágy csárdáiban tett esti látogatás után a nappali üzemre berendezett kocsikon világítás nem volt.

Talán sokan tértek haza Debrecenből azzal, hogy másutt, más alkalommal is szükség volna ilyen színvonalas rendezvényekre, folytatva az elmúlt évek sikeres programjait, hiszen ezzel nem csak az utazóközönség ismerheti meg jobban munkánkat, de magunknak is örömet szerzünk.

Végezetül ne felejtjük el azt, amit valamennyi vasútbarát nevében üzenhetünk a szervezőknek :

**Köszönjük !**

**Hobbym a VASÚT**  
3. évfolyam 2. szám 1995/2

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

Megrendelhető ezen a címen, előfizetési díja évi 500 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



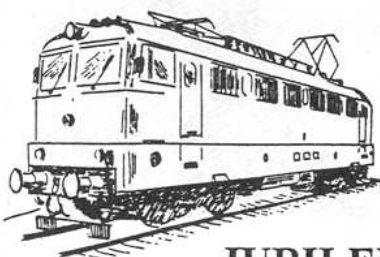
**30 ÉVES**



## AZ M62 ÉS A V43 SOROZATÚ MOZDONY

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET VHL TAGOZATA,  
A KTE HAJDÚ-BIHAR MEGYEI TERÜLETI SZERVEZETE  
ÉS A MÁV Rt. VEZÉRIGAZGATÓSÁG GÉPÉSZETI FŐOSZTÁLYA SZERVEZÉSÉBEN

1995. JÚNIUS 3-4-ÉN DEBRECENBEN



**JUBILEUMI KIÁLLÍTÁS**  
**MOZDONYBEMUTATÓ**

Reményi Gyula :

### A Felsővisó (Viscu de Sus)-i erdei vasút

Felsővisó (Viscu de Sus) Romániában Máramaros megyében a Vaser és a Visó folyók összefolyásánál, 1200..1500 m magas hegyek között fekszik. Az időközben várossá nőtt település 22 000 lakosú, fafeldolgozó üzeme és élelmiszeripara jelentős. A faipar a Máramaros vidéken nagyon régi

úszatták le a fát tutajokkal. Ezekkel a tutajokkal gyakran igen messzire jutottak, a Tiszára, vagy ezen át a Dunára is.

A fa úsztatása olcsó volt, de veszélyes, valamint a részesedés a minőségtől is függött, ezért ezen a területen a Vaser folyó völgyében 1932-ben az erdei vasút építésével elkezdődött

re lévő Izvorul Boulei állomásig tartó fővonal képezi, melynek teljes hossza 43,5 km és a vonal az ukrán határ alatt ér véget. A vonal 497 m tengerszint feletti magasságból indul, és 1000 m -es magasságban van a végpontja. A vonal szinte végig emelkedik a Vaser folyó völgyében haladva, követi a folyó vonalát, miközben többször is keresztezi azt. Három alagút is létesült, egymáshoz közel. Szép látvány az alagútból éppen kihaladó vonat ! Több állomás is található a vonalon, hogy a vonatbók keresztezését biztonságosan le lehessen bonyolítani.

Közvetlenül a végpont előtt van az erdei munkások központja, Coman, ami lényeges településnek számít ezen a környéken. Az itt dolgozó erdei munkások (kb. 40 fő) itt tudja beszerezni az élelmiszereket, illetve a "Cabana"-ban tudnak aludni

munkanapokon; ugyanis ide hétfőn jönnek fel, és csak pénteken mennek le családjukhoz.

A fővonalból ágazik ki a

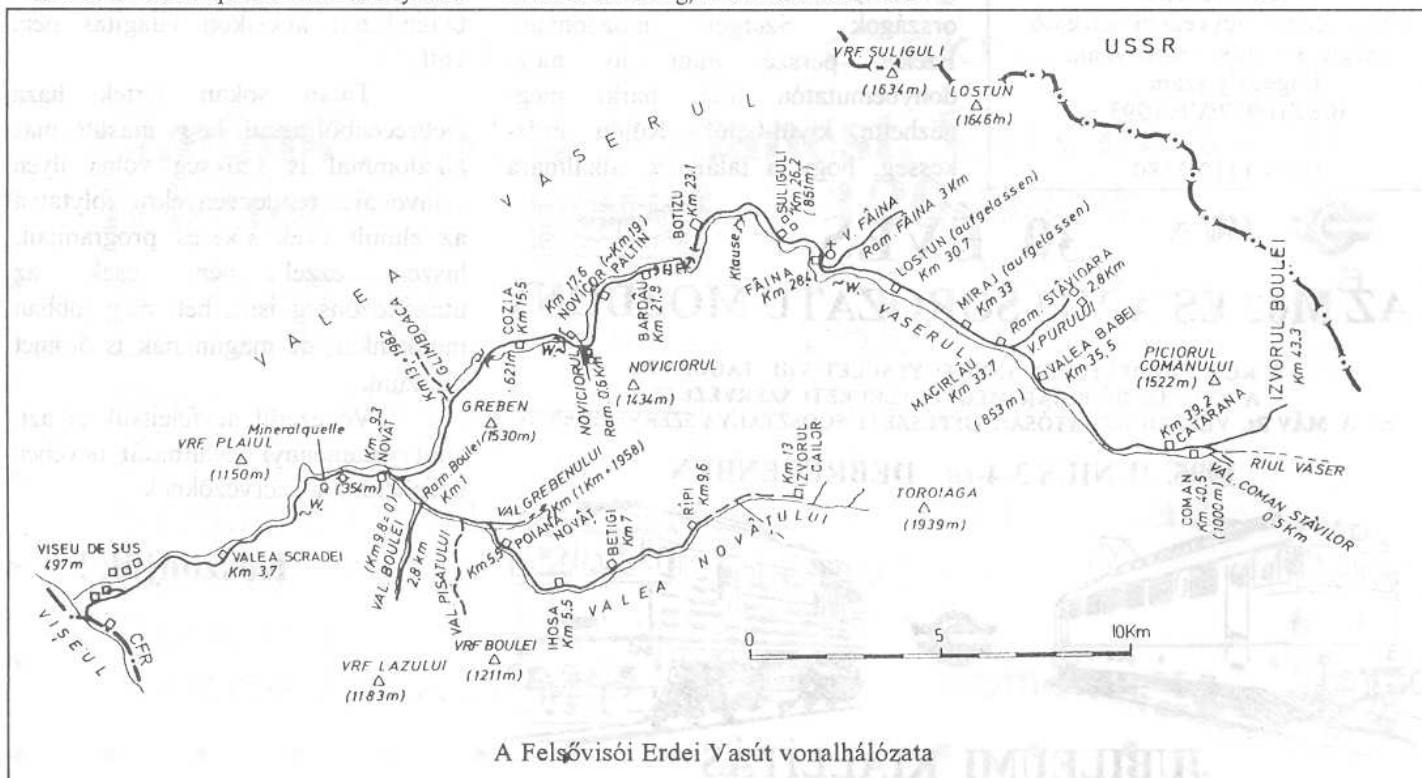


A 764,452 psz. mozdony indulás előtt

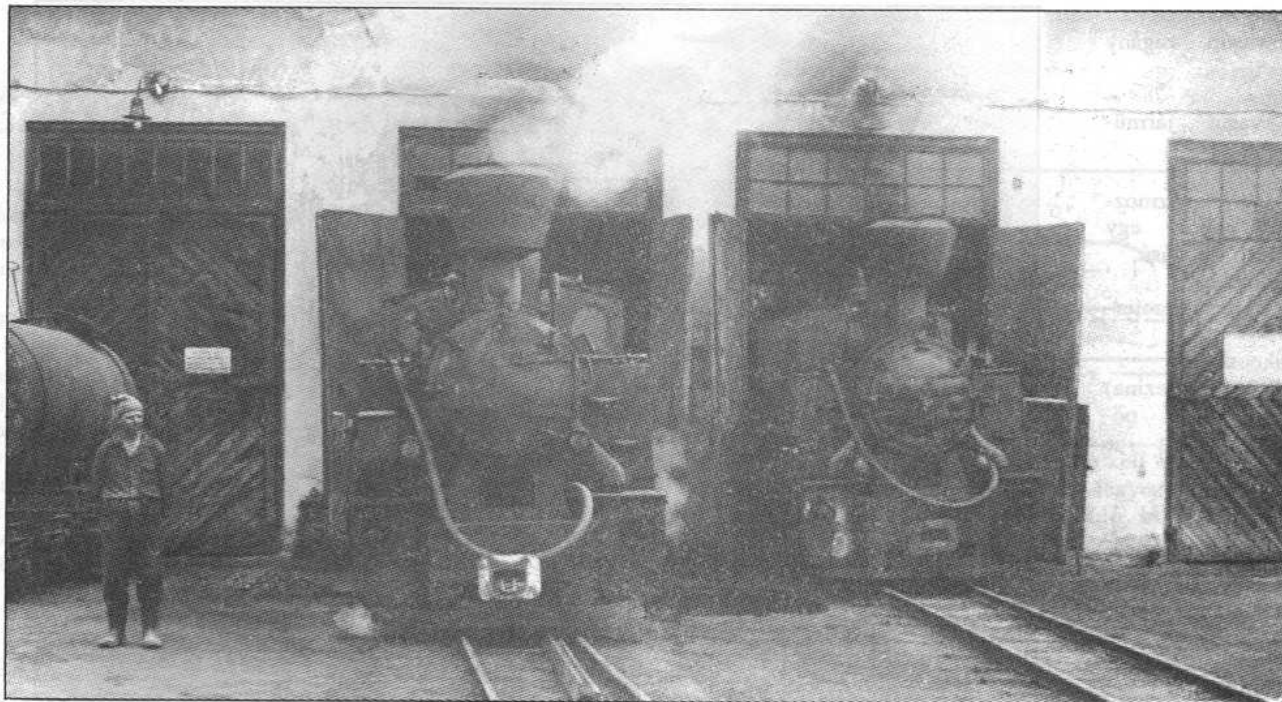
mesterség. Különösen Visón, a Vaser folyó völgyében régóta zajlik fakitermelés azon a vidéken, ahol a jelenlegi erdei vasúti (CFF) vonal vezet. Az erdei vasút építése előtt a folyókon

egy fafeldolgozó üzem létesítése.

Az erdei vasút hálózata az 1940-es évekre épült ki teljes mértékben. A hálózat fő gerincét a fűrésztelepről kiinduló Comanig, illetve az ettől 3 km-



A Felsővisói Erdei Vasút vonalhálózata



Felsővisó fűtőháza

hálózat második legjelentősebb vonala Novat állomásnál, melynek végpontja

Izvorul Cailor állomás, és teljes hossza 13 km. A vonal utolsó 3,5 km-es

szakaszát 1989 óta nem használják. Ezen kívül a fővonalból még több kisebb kiágazó vonalrész is építettek, melyek nagy részét jelenleg is használják, de ezek hossza nem jelentős.

Volt még egy hosszabb, 13 km-es kiágazó vonal, mely Glimboaca állomásnál ágazott ki, balra a fővonalból. A vonalat azonban 1982-ben árvíz öntötte el, és a pályarész annyira megrongálódott, hogy meg kellett szüntetni rajta a forgalmat. A nyomvonala ma is látható.

A mozdonyok vízvételzése a Vaser folyóból történik, mivel a vonalon vízdaruk nincsenek. Egy helyen egy csővezeték a forrásvizet a hegyoldalból a mozdony víztartályába tudják vezetni, ez a vasúton a "legkorszerűbb" vízvételzési mód.

Lent a fűrésztelepen létesült a kisvasút fűtőháza. A fűtőház 4 állásos, valamint itt helyet kapott egy normál nyomtávú mozdonyrész is, mivel a vasútnak van két darab 1435 mm-es mozdonya is, egy gőzös és egy dízelmozdony.

Az említettek közül következik, hogy a fűrésztelepet a CFR állomással normál nyomtávú vágányrész köti össze, hogy a kisvasúton lehozott fát könnyen át lehessen rakni a normál nyomtávú kocsikba. Ezen a vágányzaton az említett két mozdony végzi a szállítást. Itt egyes szakaszok háromsínesek, mert a CFR állomással átellenben is van egy kisebb faosztályozó üzem,

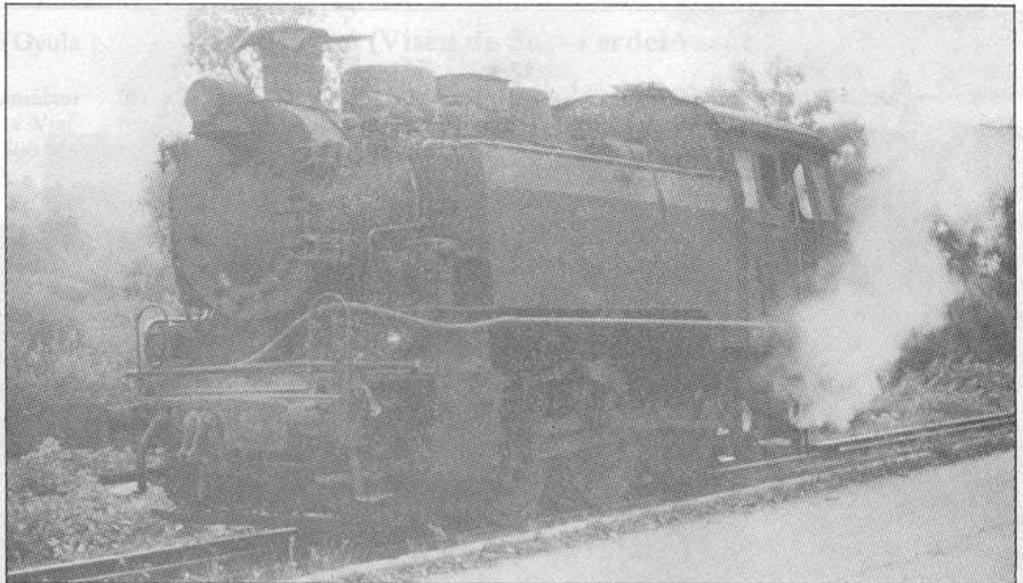


Vízvételezés az erdőben

melyhez kisvasúti vágány vezet.

Az erdei vasút jármű-állománya :

- 5 db 764 sor. gőzmozdony, ebből egy budapesti gyártású,
- 1 db dízelmozdony,
- 2 db saját építésű motor-kocsi,
- 2 db pályakocsi,
- 1 db síntheherautó (drezina)
- több forgóvillás és pórekocsi, fedett és tartálykocsik
- 6 db személykocsi,
- 1 db kirándulókocsi,
- 1 db normál nyt. gőzmozdony,
- 1 db normál nyt. dízelmozdony,



CFF 2 psz. normál nyomtávú gőzmozdony

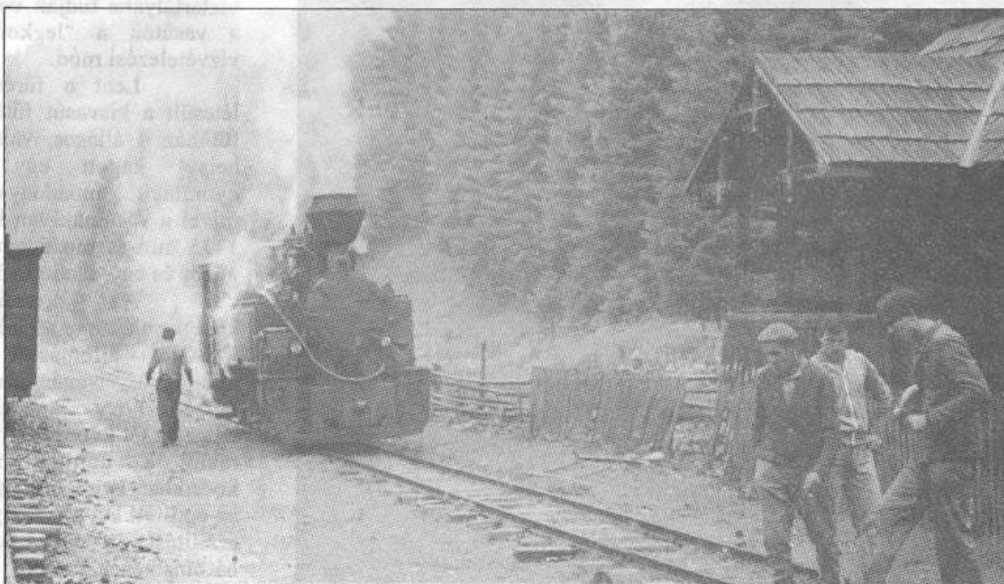
A vasút mindmáig nagy forgalmat bonyolít le, naponta több vonattal. Mivel a vasúttal párhuzamosan közút csak kis szakaszon létesült, így a vasút egyelőre - de remélhetőleg hosszabb távon is - megmenekült az ésszerűtlen pusztítástól, minden bizonnyal továbbra is üzemben marad.

**Forrás :**

Reichel-Hufnagel :  
Walder und DampfWien 1990.



Indul a vonat Felsővisóból



Coman állomás

# ÉPÍTSÜNK MODUL-TEREPASZTALT!

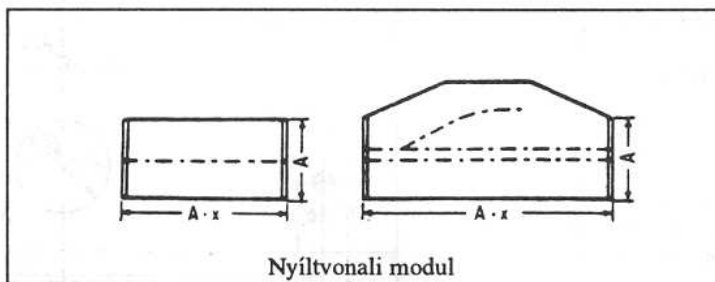
A BAROSS GÁBOR Vasútmodellező és Vasútbarát Klub felhívással fordul minden terepasztal építéssel foglalkozó Klub és modellező felé:

1996-ban ünnepeljük a magyar vasút 150 éves évfordulója és a Győr-Veszprém vasútvonal megnyitásának 100. évfordulóját. Klubunk egy nemzetközi modellkiállítással szeretne megemlékezni ezekről az évfordulókról. Tervbe vettük, hogy ezen a kiállításon egy modul rendszerű terepasztalt összeállítunk HO, TT és N méretben. Ezért szeretnénk ha minél több modul épülne és jutna el hozzánk.

A felhívásunk feltételei a következők:

A modulokat a NEM 900 szabvány szerint kell elkészíteni. Az asztalok csatlakozási felületeinek méreteit a mellékelt ábrák tartalmazzák. A modulok hosszúságát és szélességét nem kívánjuk meghatározni. Ezek lehetnek akár átmenő forgalomra alkalmas terepasztalok is. Az építési méretekben az egyetlen kikötés a csatlakozási pontok szigorú betartása. Ezeket a csatlakozásokat sík terepnek megfelelően kell kialakítani. Erre azért van szükség, hogy a különböző egymást nem ismerő modellezők által készített modulok is csatlakoztathatók legyenek egymáshoz. Természetesen klubok vagy csoportokba tömörülő egyéni modellezők készíthetnek olyan modulrendszereket amik a csoporton belül egyeztetett domborzati csatlakozással vannak kialakítva. Ezeket egy csoportban állítanánk ki. Itt is figyelni kell azonban a modulcsoport kezdő és végpontjainak a fentiekben említett feltételeire. A modulon belüli terepet sem kívánjuk meghatározni, ezt rábízunk az építőkre. Ezek lehetnek állomások, rendezőpályaudvarok, vontatási telepek, rakodó pályaudvarok, ipartelepek és nyíltvonali részletek. Néhány példát bemutatunk ábrák segítségével.

A legfontosabb követelményünk, hogy csak magyar jellegű modulokat készítsenek. Ez azt jelenti, hogy az épületeket, jelzőberendezéseket és az egyéb jelzéseket a magyar vasútnak megfelelően

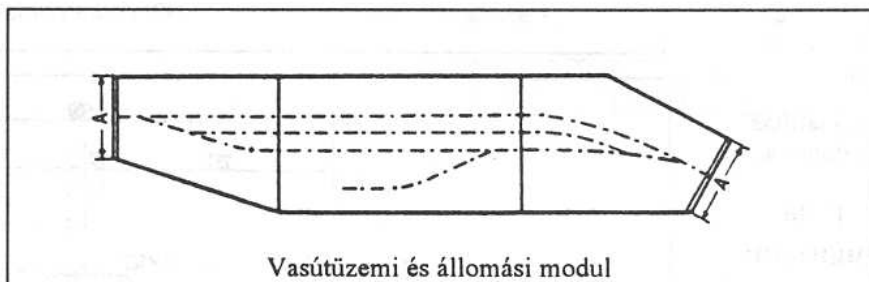


Nyíltvonali modul

kell kialakítani.

A modulok technikai kivitelezéséről: - A mellékelt ábrákon a méretek milliméterben kerültek megadásra.

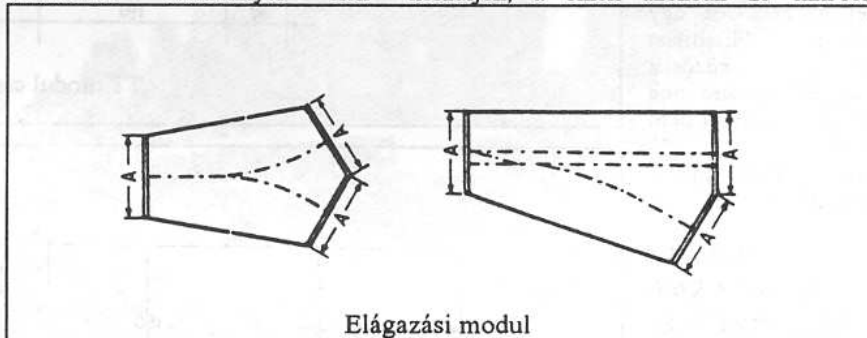
lehetőségnek kell lennie. - A modul alsó fele síkban legyen kialakítva az esetleges asztalra való billenes mentes felfekvése miatt.



Vasútüzemi és állomási modul

- A csatlakozó felületeket legalább 12 mm vastag fa lapból kell készíteni. A két egymás mellé kerülő modul csatlakoztatása 10 illetve 12 mm átmérőjű lyukakon átvezetett 8 és 10 mm szorítócsavarokkal történik. A lyukak fémperselyezése ajánlott, de legalább 24 mm átmérőjű alátét alkalmazása szükséges. - A csatlakozó felületek felső éle egyenes sík terep. - A modulokat elcsavarodásmentes szekrényvel kell

A forduló modulokon az ívsugarak HO méretben legalább 1000 mm legyen. A TT és N méretben természetesen arányosan csökkenthető NEM 112 szerint. - A modulok vágányzatához a PILZ sínprofiloknak megfelelőt használjunk. HO méretben 2,5 mm sinkorona magasság, TT méretben 2,1 mm stb. - A vágány ágyazat és a talpfák kiépítése a csatlakozásig készüljön, a sínek azonban 25 mm-rel



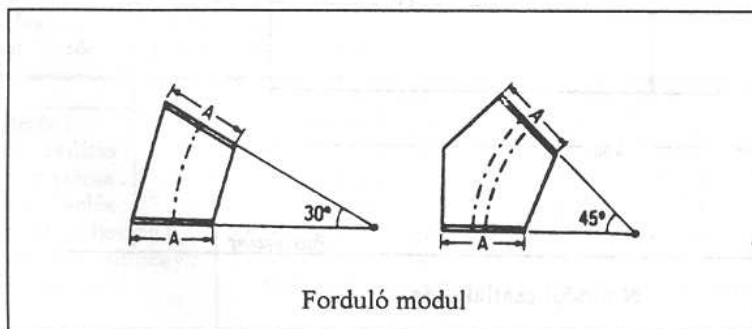
Elágazási modul

építeni! - A lábazat kivethető, vagy kihajtható és legalább  $\pm 2,5$  cm-es állítási

korábban végződjenek. Mindkét sínvégződést eltolható kötőlemezekkel kell ellátni. A modulok összeállítását követően 50 mm hosszú síndarabok lesznek beépítve és ezeket a kötőlemezek tartják. A talpfák ezen tartományokban sínrögzítő fülekkel nem rendelkezhetnek!

Az elektromos berendezéseket úgy kell kialakítani, hogy a nem nyíltvonali modulok önálló vezérléssel rendelkezzenek és alkalmasak legyenek a nyíltvonali modulok táplálására is. A vezérlés egyéni elképzelések alapján készülhet.

A mellékelt ábrákon az "A" méret 500 mm HO és TT építési nagyságban, N



Forduló modul

nagyságban ez 400 mm. Az X ennek tetszőleges többszöröse.

A legjobban sikerült modulokat külön kívánjuk díjazni és lehetőséget biztosítunk más kiállításokon való részvételre.

Jelentkezési határidő a modul hosszúság méreteinek ismertetésével

**1996. június 30.**

A méretek időben történő ismerete a kiállítási helyszín berendezésének megtervezéséhez szükséges.

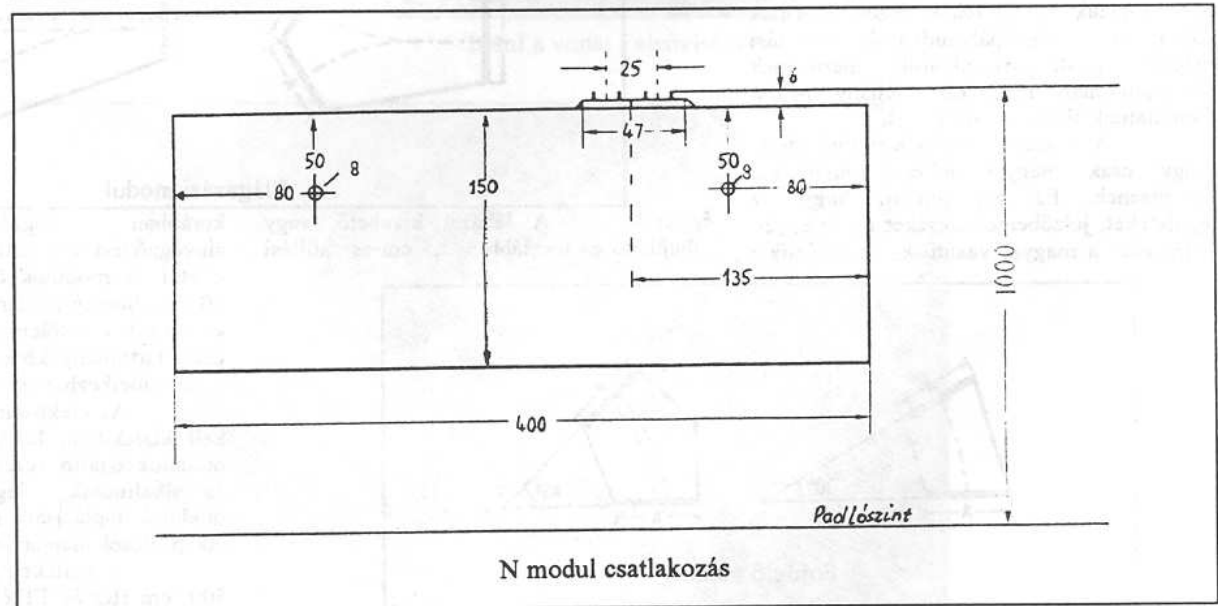
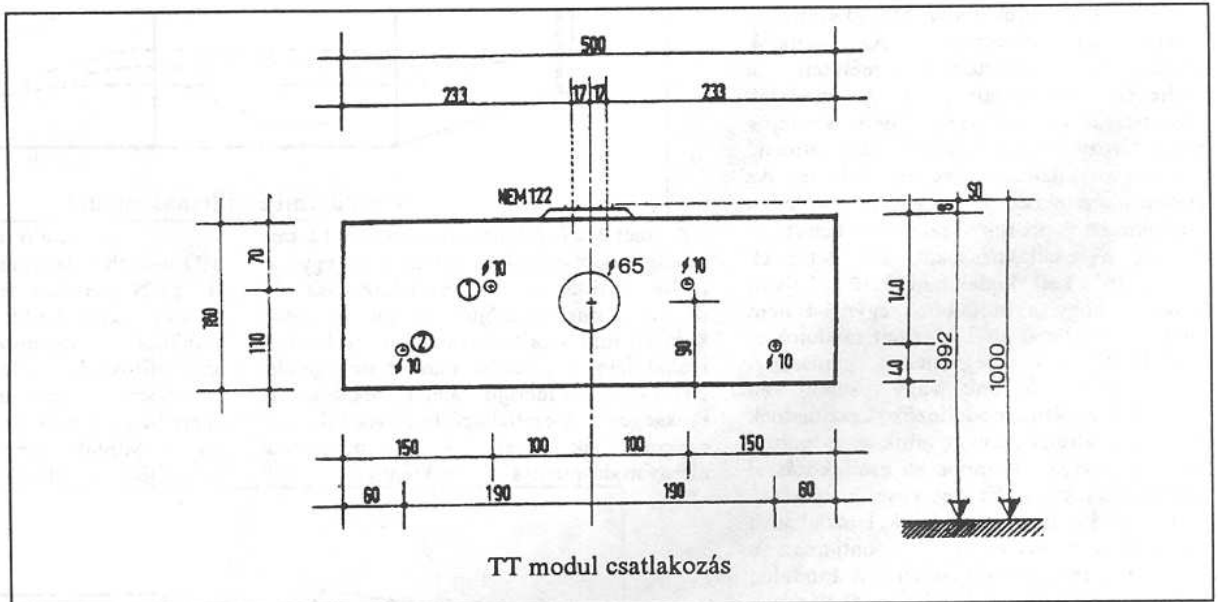
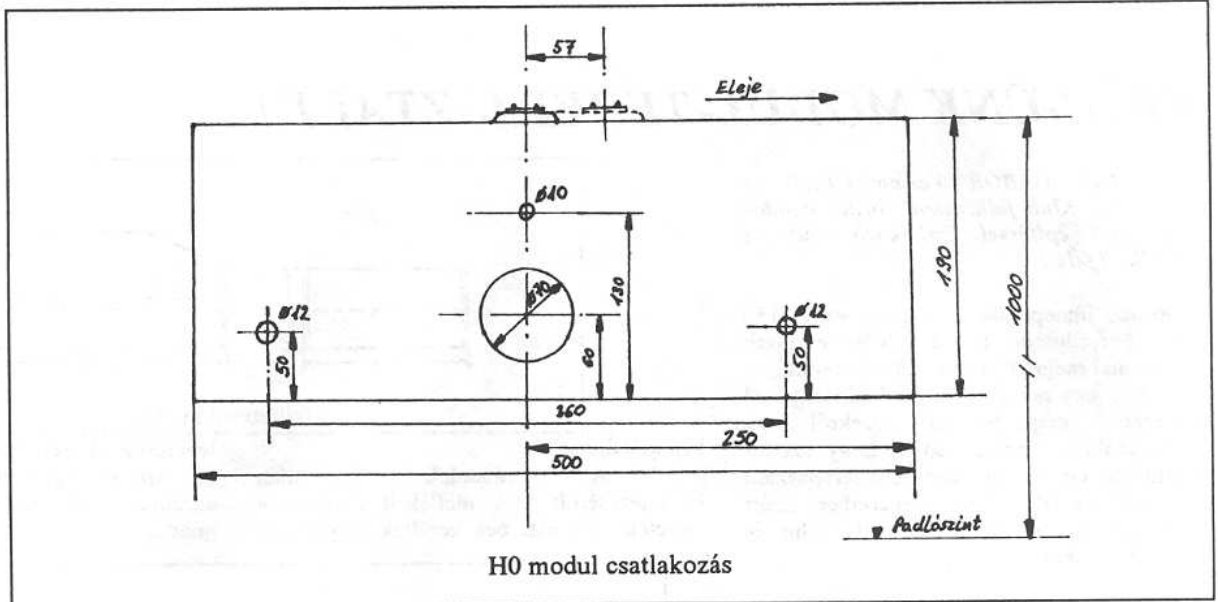
A kiállítás időpontja :

**1996. augusztus**

Időtartama kb.17 nap.

A részletekkel kapcsolatban a szerkesztőség címén lehet érdeklődni. Reméljük, hogy minél többen jelentkeznek és egy olyan kiállítást tudunk közösen összeállítani ami még Magyarországon nem volt látható! Jó tervezgetést és építést kívánunk!

*A BAROSS GÁBOR Klub vezetősége*





Letenyei Tamás:

## 30 éve üzemben a MÁV MD motorvonatai

A második világháború után a magyar vasúthálózat fejlődési sajátosságai következtében a mellékvonali forgalom is nagy fontosságú probléma volt. Gondoskodni kellett a kis tengelynyomású mellékvonali vontató- és vontatott járművek beszerzéséről. A MÁV a 30-as évekhez hasonlóan megint a motorkocsi forgalom fejlesztésén gondolkodott. Az akkor még meglévő 2 és 3 tengelyes motorkocsik koruk és korszerűtlenségük miatt már nem jöhettek szóba. Ezért a MÁV első lépésként 1956-tól kezdte meg az 5 tengelyes ABb sorozatú motorkocsik beszerzését. De 12 t-nál meghaladó tengelynyomásuk miatt nem voltak alkalmasak a mellékvonali forgalomra. A Ganz Vagon- és Gépgyár az ABb motorkocsikkal szerzett tapasztalatok alapján fejlesztette ki a Bb sorozatú motorkocsikat. Ezeket a motorkocsikat a súlycsökkentés érdekében rövidebbre készítették, könnyített utastérrel és gépezeti berendezéssel. Tengelynyomásuk azonban így is meghaladta a 12 tonnát. A Ganz Vagon- és Gépgyár valamint a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár tovább foglalkozott a kis tengelynyomású motorkocsik kifejlesztésével. Így készültek el a hatvanas évek elején a Ganz-MÁVAG Damot és a RÁBA Bamot sorozatú motorkocsik. A Damot nagy tengelynyomása, a Bamot pedig kettős gépezetéből adódó nagy fenntartási költségei miatt nem felel meg az igényeknek. Tehát ezek a próbálkozások a forgóvázba épített gépi berendezéssel, üzembiztos padló alatti motor és hajtómű nélkül nem vezettek eredményre.

Az 1967-es év első felében a MÁV ajánlati felhívással fordult a hazai járműgyártó iparhoz kis tengelynyomású, mellékvonali személyszállító járművek gyártása érdekében. A beérkezett ajánlatokat a Gépészeti Szakosztály megvizsgálta és értékelte. A MÁV által támasztott követelményeket legjobban a Ganz-MÁVAG Mozdony, Vagon- és Gépgyár ajánlata közelítette meg. A MÁV ajánlati kiírásában előírt feltételei az oldal alján olvashatók.

A Ganz-MÁVAG által ajánlott és a MÁV által elfogadott motorvonat paramétereit a kiírástól eltérőek. Tekintettel azonban arra,

hogyan az eltérések kedvezőbb tulajdonságokat biztosítanak a motorvonatnak, ez nem jelenthetett hátrányt, sőt éppen ezen okok miatt fogadták el a gyár ajánlatát.

A Ganz-MÁVAG viszonylag

rövid idő alatt, 1967-69 között végezte el a motorvonat tervezését és építette meg a prototípusokat. Az egyiket 1969-ben Budapest-Józsefváros pályaudvaron mutatta be a gyár a sajtó képviselőinek. A szerelvény összeállítását motorkocsi + mellékkocsi, amelyből 3 db másodosztályú és 1 db 1.osztályú+vezérlőállásos mellékkocsi. A

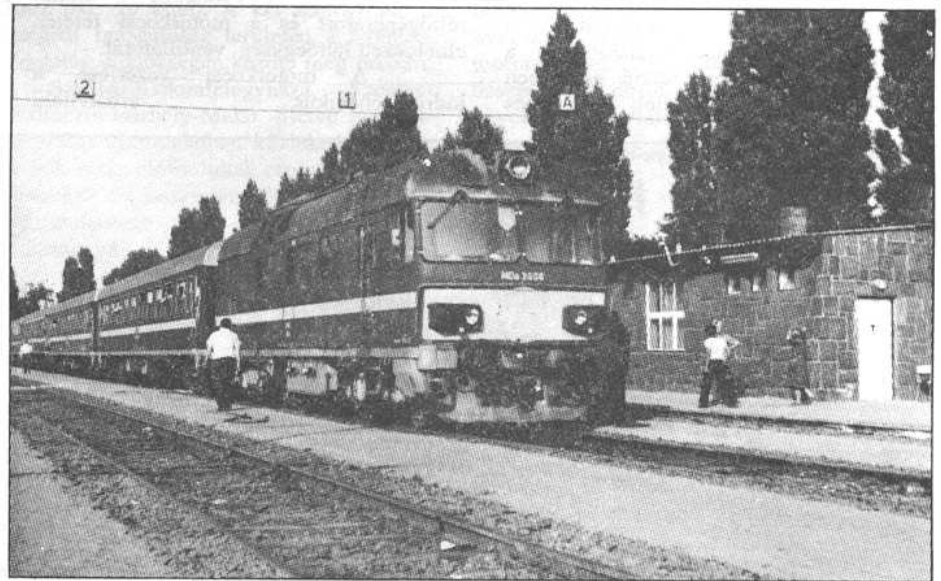
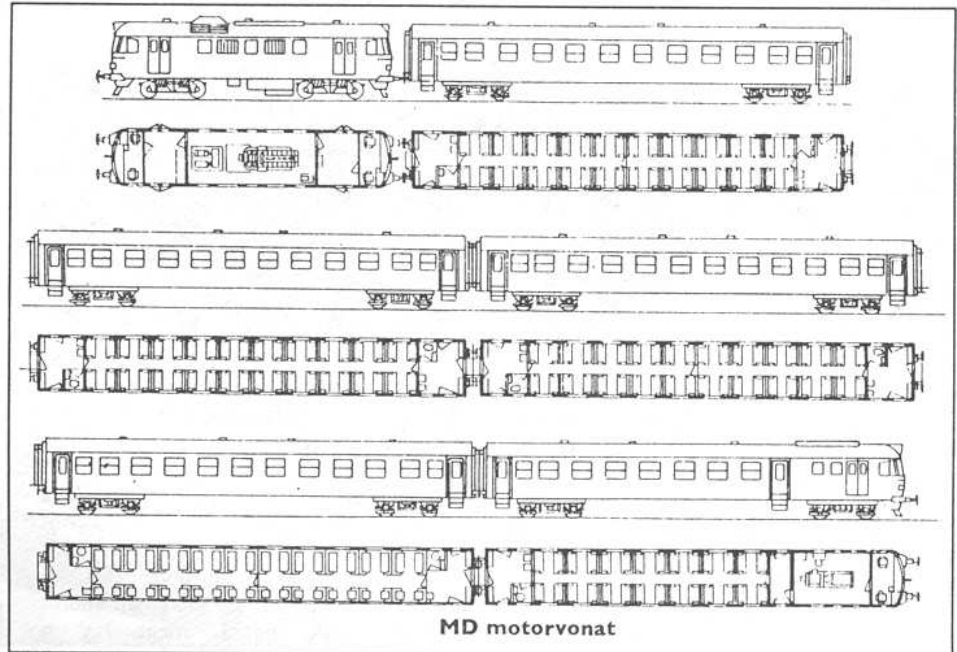


Foto : Lajtai János

	MÁV kiírás	Ganz-MÁVAG ajánlat
Rendeltetés :	Személyszállítás	Személy-, teherszállítás
Vonatösszeállítás :	M+nP+VP	M+4P+VP
Ülőhelyek száma :	min. 260	276/356
Poggyássterhelés :	min. 1 t	1 t
Legnagyobb sebesség :	70/100 km/h	70/100 km/h
Beépítendő teljesítmény :	4..500 LE	800 LE
Erőátvitel módja :	Hidraulikus vagy Hidro-mechanikus	Hidro-Mechanikus
Tüzelőanyag készlet :	500 km útra elegendő	500 km útra elegendő
Min. bejárható ívsugar :	120 m	150 m
Max. tengelyterhelés :	10 t +5%	10 t
Gépi berendezések :	Padló alatt	Géptérben

vonat zárt egységben személy és poggyászállításra alkalmas. A motorkocsi könnyű tehervonat (40 tengelyes, 400 t) továbbítására is felhasználható. A szerelvényben 296 másodosztályú és 60 első osztályú ülőhely van.

A vonat legnagyobb sebessége az áttételtől függően 70, vagy 100 km/h. A motorkocsi valamint a pótkocsi és a vezérlőállásos kocsi járműszerkezeti részei egymástól eltérőek, ezért ezeket külön mutatjuk be.

A motorkocsi járműszerkezeti



részei az alvázból, a szekrényből, az ütköző- és vonókészülékekből valamint a forgóvázakból állnak. Az alváz és a kocsiszekrény a nemzetközi előírásoknak megfelelően lett kialakítva. Hajlított idomokból készültek, amiket lemezekkel burkoltak. A motorkocsi mindkét mellgerendájára szabványos ütköző- és vonókészülékek lettek felszerelve.

A motorkocsi erőgépe egy Ganz-MÁVAG gyártmányú 12 VFE 17/24 típusú dízelmotor, 800 LE névleges teljesítménnyel. A dízelmotor a motorkocsi közepén kialakított, a szereléshez leszerelhető tetejű géptérben lett elhelyezve. Az erőátviteli berendezés

szintén Ganz-MÁVAG gyártmányú HM 612-22 típusú hidro-mechanikus hajtómű. A hajtóművet tolókeres irányváltóval látták el, amelyből kétoldali kihajtással vannak meghajtva az első, illetve a hátsó forgóváz kerékpárjai. A dízelmotor és a hajtómű közé előtévhajtómű került beépítésre. Ezek szintén a géptérben lettek elhelyezve, szerelésük alulról végezhető. A segédüzemi gépeket az előtévhajtóműről kardántengelyek hajtják meg. Így a légsűrítőt, a váltakozó áramú töltőgenerátort és a motorkocsi tetején elhelyezett hűtőegység ventilátorát.

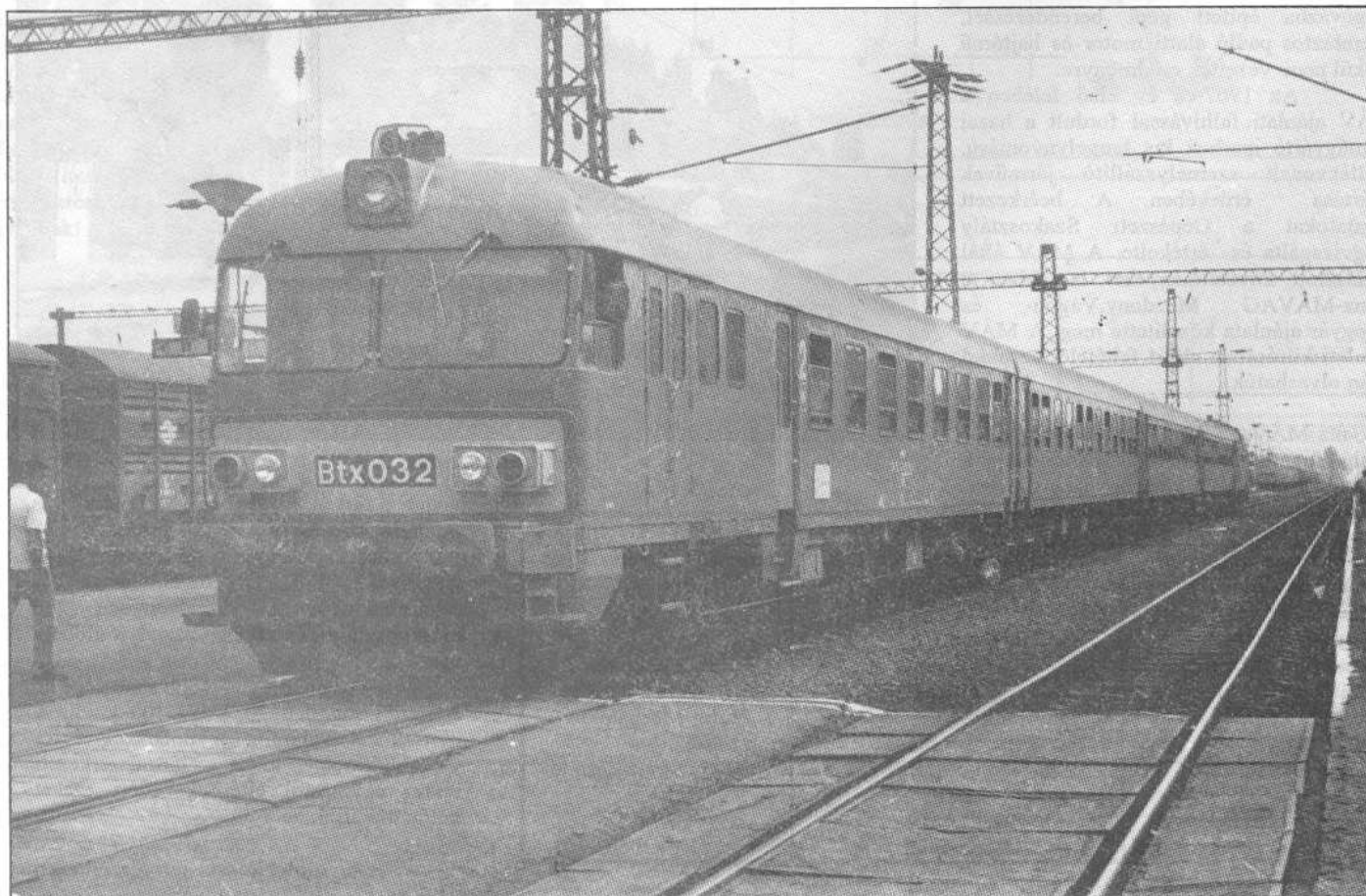
A motorkocsi vezérlése a hidromechanikus erőátviteli

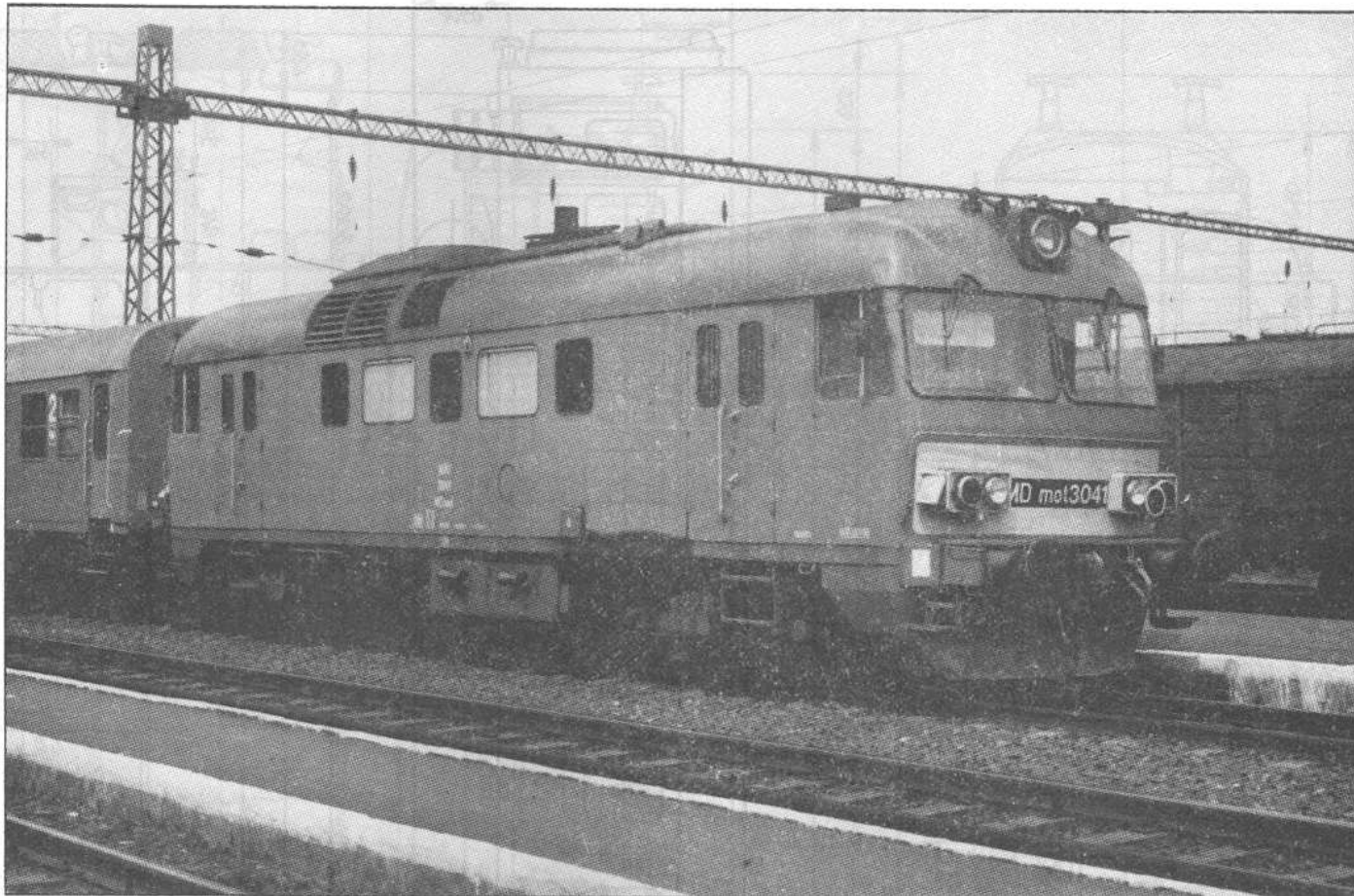
motorvonatoknál jól bevált félönműködő távvezérlésű. A vezető csupán a dízelmotor teljesítményét, ezáltal a gyorsulást illetve az utazósebességet szabályozza. A megfelelő sebesség fokozat kiválasztását az önműködő villamos sebességérzékelő és kapcsoló berendezés végzi. Egy vezetőállásból két motorvonat egység vezérelhető. A motorvonatokat ellátták "INTENDON" típusú elektronikus időfüggésű éberségi berendezéssel is.

A géptértől előre illetve hátra lettek elhelyezve a kb 10 m<sup>2</sup> alapterületű poggyászterek, amelyekből az egyik fűtött és a küldemények kezelését végző személy részére megfelelően lett kiképezve. A két vezetőállást a poggyászterek mögött a kocsi végein képezték ki. Az utazó személyzet a poggyásztereken keresztül juthat a vezetőállásokba. A vezetéshez szükséges jó kilátást nagyméretű homlok ablakkal és oldalablakkal biztosították.

A motorkocsi kerékpárjai a súlycsökkentés érdekében üreges tengelyekkel és kétszeres hullámosított sajtolt acélvázas, abroncsos kerekekkel készültek. A motorkocsikat a mellékvonalakon található szűk ívek miatt nyomkarimakenő berendezéssel látták el.

A motorvonat mellékkocsijainak kialakítása azonos a fővonalai négytengelyes személykocsikkal, csupán könnyített kivitelben. A mellékkocsik alkalmasak más mozdonyal vontatott vonatba való besorozásra is. A vezérlőállásos mellékkocsi egyik vége szabványos kocsihomlokként lett





kiképezve, a másik vége pedig a motorkocsi vezetőállásaival megegyező vezetőállással.

A vezetőállás és az utastér között lett elhelyezve az önműködő szabályozású villamos vonatfűtő berendezés. Ennek erőgépe egy 130 LE teljesítményű RÁBAMAN D2156 HM típusú dízelmotor, ami 1500 l/min állandó fordulatszámmal hajtja a fűtési áramot szolgáltató SHX típusú generátort. A fűtési feszültsége 1500 V 50 Hz.

3002 psz. 70 km/h. A két motorvonat a Szegedi Igazgatóság területén a Szentesi Vontatási Főnökségen kezdte meg próbáit. A Szentesi-Kiskunfélegyháza, Szenteshódmezővásárhely-Makó, illetve Szenteshódmezővásárhely viszonylatban közlekedtettek. A próbák során előfordultak prototípus hibák, de ezeket folyamatosan kiküszöbölték és a tapasztalatokat a sorozatgyártásnál felhasználták.

A közel egyéves közforgalmú próbaüzem bebizonyította a motorvonatok gazdaságos kihasználását. A széria

homlokablakai helyett kétrészes hajlított üvegeket építettek be. A MÁV a motorvonatokból 1970 és 1975 között összesen 42 db-ot állított forgalomba a következők szerint:

1970	6 db
1971	16 db
1972	10 db
1975	10 db

Ezek a motorvonatok mára már kiszorultak a tényleges mellékvonali üzemből a Bz sor. motorkocsik beszerzése miatt, de még mind a 42 szerelvény üzemel a MÁV különböző vonalain.

#### A motorvonatok fontosabb műszaki adatai:

	Motorkocsi	1. o. kocsi	2. o. kocsi	vez.kocsi
Tengelyrendezés :	Bo'Bo'	2'2'	2'2'	2'2'
Nyomtávolság :	1435 mm	1435 mm	1435 mm	1435 mm
Ütk. közötti hossz :	15 520 mm	22 400 mm	22 400 mm	22 060 mm
Forgócsaptáv :	8050 mm	15 100 mm	15 100 mm	14 675 mm
Forgóváz tengelytáv :	2400 mm	2300 mm	2300 mm	2300 mm
Legnagyobb magasság :	4320 mm	4027 mm	4027 mm	4120 mm
Legnagyobb szélesség :	3090 mm	2912 mm	2912 mm	3090 mm
Kerékátmérő :	920 mm	920 mm	920 mm	920 mm
Szolgálati tömeg :	41 t	30 t	29 t	32,5 t
Max. tengelyterhelés :	10,5 t	8,7 t	9,1 t	9,3 t
Legnagyobb sebesség :	100 km/h	100 km/h	100 km/h	100 km/h
Ülőhelyek száma :	nincs	60	80	56
Raksúly :	1 t	-	-	-

A motorvonat teljes hossza : 127 180 mm

Az összes ülőhelyek száma : 356

Szolgálati tömeg : 189 t

A gyár a két prototípus motorvonatot a próbákra két különböző sebességre alakította ki. Az MDa 3001 psz. motorvonat végsebessége 100 km/h, a

motorvonatoknál több kisebb módosítást is alkalmaztak. Ezek közül a legfeltűnőbb, hogy a motorkocsi és a vezérlőállásos pótkocsi háromrészes sík üvegből álló

#### Modellezőknek

A motorvonat sajnos nem szerethető be teljes egészében a kereskedelmi forgalomban. Az 1 osztályú és 2 osztályú mellékkocsik FUGGERth gyártásban beszerezhetők. Most néhány szó a színezésről: Az első színezés szerint az alváz és a tető szürke, a kocsiszekrények piros (innen ered a "PIROSKA" becenevük), a kocsiszekrények oldalán fehér esik húzódott és a motorkocsi és a vezérlőállásos kocsi homlokfalán krémsárga alapon egy nagy méretű vöröscsillag.

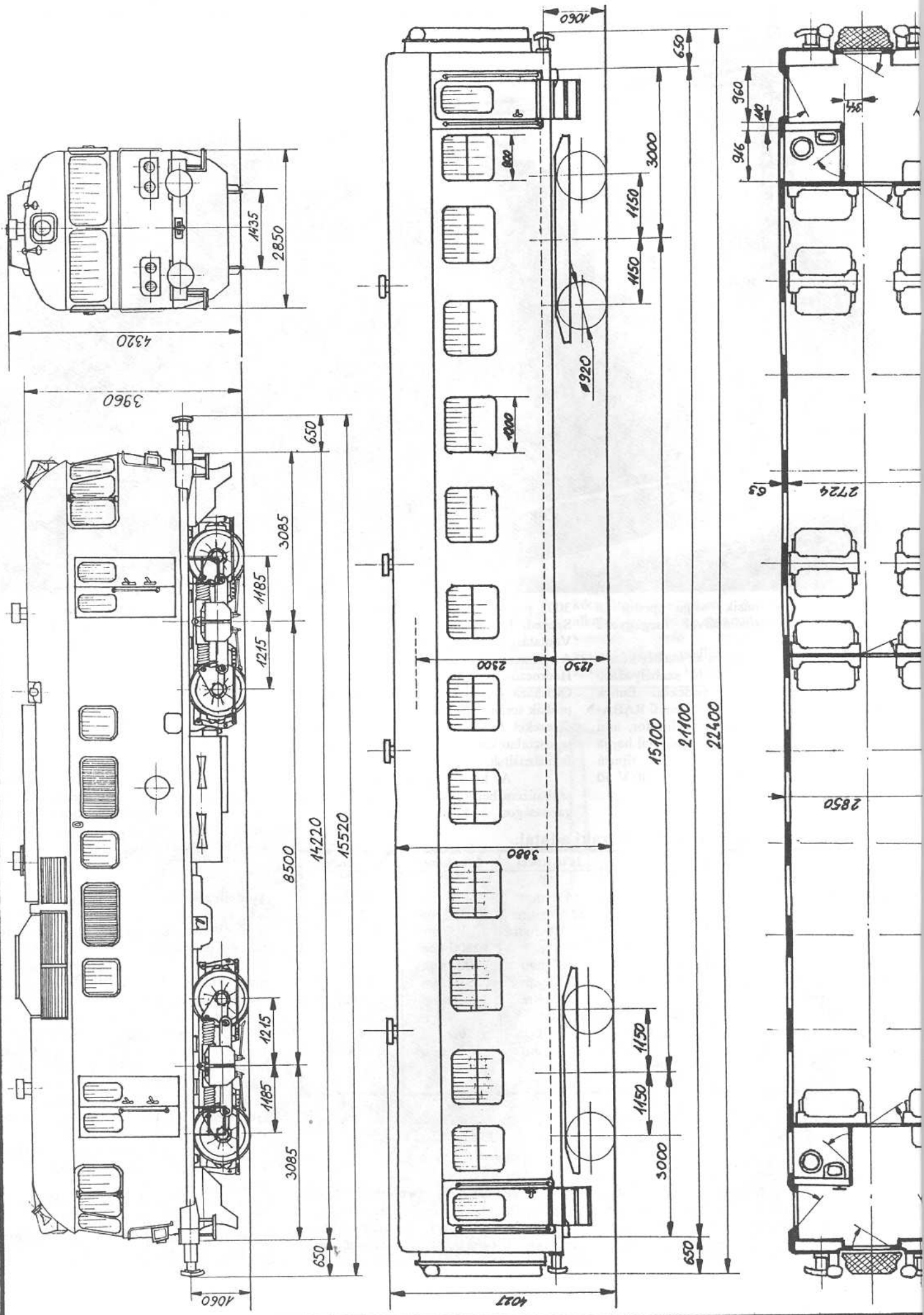
A motorvonatok jelenlegi színezése: (MÁVSZ 2711/4-1991)

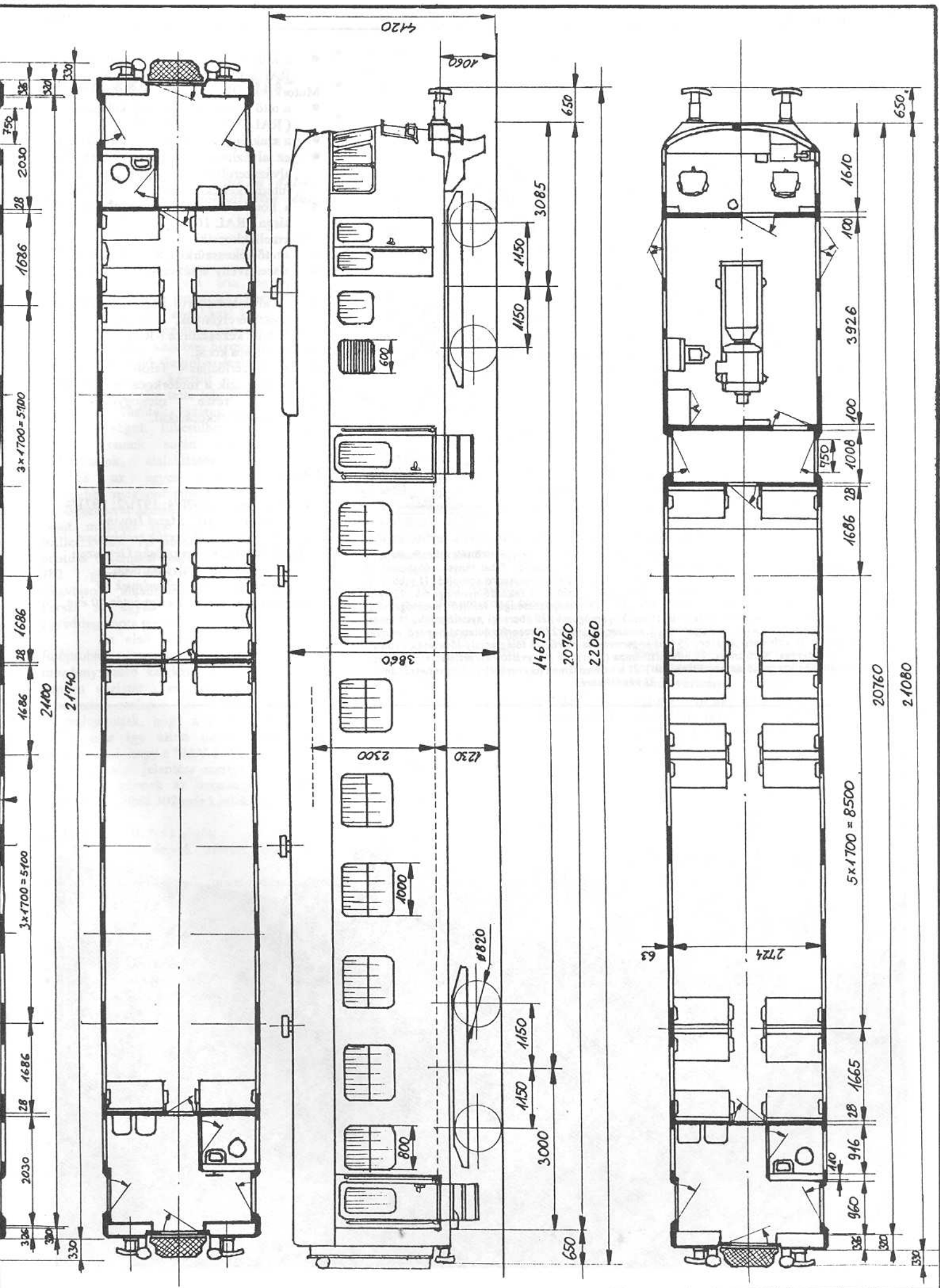
Általános előírások:

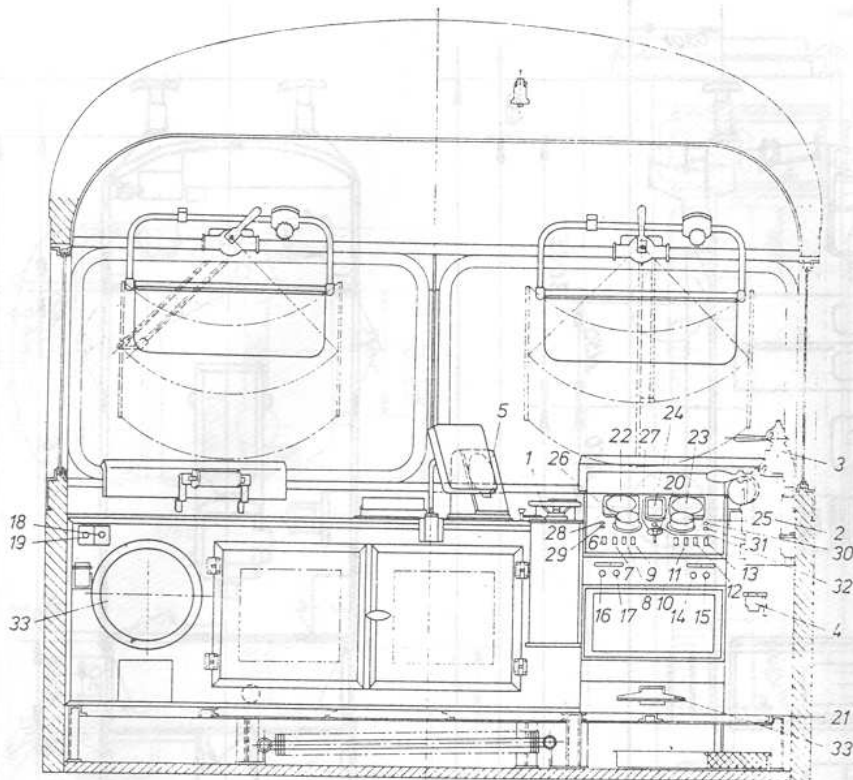
- a szerelvényen az utasok által használt ajtók világosszürke (RAL 7038)
- a fém ablakkeretek világosszürke (RAL 7038)

# MDa mellékvonali motorvonat

Ganz-Mávag







**Az MD motorvonat vezetőállása**

1 menetszabályozó kézikerek; 2 önműködő fék fékezőszelepe; 3 kiegészítő fék fékezőszelepe; 4 vészfékszelep; 5 regisztráló sebességmérő; 6 bal zárlámpakapcsoló; 7 bal fényszórókapcsoló; 8 műszervilágítás-kapcsoló; 9 mennyezetvilágítás-kapcsoló; 10 felső fényszóró-compító; 11 jobb fényszórókapcsoló; 12 jobb zárlámpakapcsoló; 13 légkürtkapcsoló; 14 fékoldó-nyomógomb; 15 villamoskürt-nyomógomb; 16 homokoló-nyomógomb; 17 hibajelzőcsengő leállító nyomógombja; 18 légkürt- (első) nyomógomb; 19 légkürt (hátsó) nyomógomb; 20 éberségi nyomógomb; 21 éberségi lámpa; 22 motorfordulatszám-mérő műszer (saját); 23 motorfordulatszám-mérő műszer (távvezérelt); 24 voltmérő műszer; 25 fékhengernyomás-mérő; 26 főlégtartály-fővezeték nyomásmérője; 27 éberségi jelzőlámpa; 28 hibajelzőlámpa (saját); 29 irányváltó-helyzetjelzőlámpa (saját); 30 irányváltó-helyzetjelző lámpa (távvezérelt); 31 hibajelző lámpa (távvezérelt); 32 fűtésjelző lámpa; 33 kézfékkerek

- a külső feljárófogantyúk színe sárga (RAL 1017)

**Motorkocsi színezés:**

- a tető és a szellőzőrácsok kékesszürke (RAL 7031)
- a szekrény sötétnarancs (RAL 2002)
- az alvázhossztartó külső felülete, az alvázszerelvények, a forgóváz és a futómű kékesszürke (RAL 7031)
- a homlok az ablak alatti jelmező sárga (RAL 1017)

**Motormellékkocsik:**

- a tető kékesszürke (RAL 7031)
- a szerelvény sötétnarancs (RAL 2002)
- az alvázhossztartó külső felülete, az alvázszerelvények, a forgóváz és a futómű kékesszürke (RAL 7031)

**Vezérlőállásos kocsi:**

- a vezérlőállás felüli színezése megegyezik a motorkocsival, a kocsi többi része megegyezik a motormellékkocsikkal.

**Forrás:**

VASÚT 1969/4; 1970/4; 1971/2; 1971/4.

Lovas József - Mezei István:

Vasúti dízeljárművezetők zsebkönyve.

MÁV Rt. Vezérgazgatóság Gépészeti

Főosztály nyilvántartásai.

Ganz-MÁVAG közlemények 47.

Villányi Gy.: Motorkocsigyártás 50 éve



Károly Imre :

## EMLÉKEZÜNK A 411- ESEKRE II. RÉSZ

Az előző számban bemutattuk a 411-es mozdonyok útját a gyártástól hazánkig. Most itteni történetükről esik szó.

### Átalakítások :

A mozdonytípusról azt írta egy vele foglalkozó amerikai ismeretű, hogy afféle egyszerű használatos, eldobható ipari termék volt. Valóban kifejezetten háborús célokra gyártották. Annyi azonban bizonyos, hogy a kornak megfelelő legjobb technikával és technológiával készült elsőrangú alapanyagokból. Ez tette lehetővé a későbbi tulajdonos vasutak számára a hosszú használhatóságot. Elkerülhetetlenek voltak azonban ennek során olyan műszaki változtatások, átalakítások végrehajtása, amelyek az egyes szerkezeti részek könnyebb megbontathatóságát, a könnyebb alkatrészcsereit szolgálták, valamint az adott vasúti műszaki szabványrendszerbe való beilleszkedést. Az átalakításokat nem lehet pontos dátummal jelölni, hiszen nálunk a 482 gépen folyamatosan többnyire főjavítások alkalmával végezték azokat. Persze az egyes mozdonyok könyvében egyedileg napra pontos dátum olvasható.

Az első átalakítást már az első futópróbák során Nyitray Ferenc mozdonyvezető kezdeményezte, és vetette papírra vázlatát : ez volt a Nyitray-féle üresjáratú szelep. Ezt olyan gyorsan megvalósították, hogy a mozdonyok nagy része, már így állott üzembe. (Itt kell megjegyezni, hogy a MÁV 1948. január havi üzemgazdasági jelentése szerint a 411-esek közül 405 gépnek az üzemképessé tétele megtörtént, ebből 302 már közlekedik.)

### Átalakítások 1947-53 között :

- MÁV szabványok szerinti dugattyú-tömszelencék,
- a kormányemelő orsós-rendszerűvé alakítása,
- MÁV szabvány szerinti rúdág-kenési rendszer,
- a tolattyú-hosszabbító rúd kenőszelencéjének átalakítása,
- a tengelyág-vonóékek és állítócsavarok átalakítása,
- a mozdonyon és a szerkocsin lévő lámpatámok kocserélése MÁV-szabványos szerkezete,
- füstterelő lemez felszerelése a kéményre,
- a kémény-szikrafogó átalakítása,
- a tűzszekrény felső élét jelölő tábla felszerelése,
- vízállás lejtmutató felszerelése,

- az amerikai gőzsíp átalakítása (ez még nem végleges !),
- lefolyósító felszerelése a lefúvató váltó alá,
- gőzfűtési csatlakozó felszerelése,
- tolattyúfeszítő felszerelése,
- a gőzfék csapjának áthelyezése,
- a gőzhomokoló berendezés felváltása léghomokolóval,
- ún. kombinált szénlocsoló berendezés létesítése,
- a szerkocsi szénpadjának felmagasítása,
- a szerkocsiba ruhás- és szerszámos szekrény beépítése.

### 1952-56 között :

- légsappantyú felszerelése a hamuladára,
- az állókazán burkolat megerősítése,
- további átalakítása a tolattyúrúd tömszelencéjének,
- MÁV szabványú vízállásmutató és próbacsap felszerelése,
- a mozdonyokon rendszeresítik az antidur vízlágyítást,
- a védház felmagasítása és 300 mm-rel szélesítése,
- salakgyapot hőszigetelés alkalmazása,
- az állókazán a szerelvényfejre védőburkolat szerelése,
- a kazánban a támrudak és a dilatációs mennyezetsavarak számára növelése,
- a szerkocsin víztöltőfedél létesítése (az eredeti a szerkocsi hátsó tetőlapján volt, keresztben),
- a szerkocsin védházfal létesítése ponyvával kiegészítve.

### 1954-58 között :

- a gőzszabályozó szeleprúd átalakítása,
- gőzfűtési rendszer felszerelése a vezér és a fűtő számára,
- a füstszekrény-homlokfal elé

- pernyekihúzó zsámoly szerelése,
- a légfék-rendszer átalakítása,
- új, MÁV szabványú gőzsíp felszerelése, (ettől kezdve a sípszó alapján már nem lehetett felismerni a mozdonyt)
- MÁV szabványú, kétszárnyú tüzelőajtó felszerelése,
- fáradt-gőz lövetyű szerelése,
- a mozdonyok egy részének olajtüzelésűvé alakítása,

### 1957-60 között :

- a mozdonyok egy részén csillagfúvó felszerelése,
- a védházban lévő ülések háttámlássá alakítása,

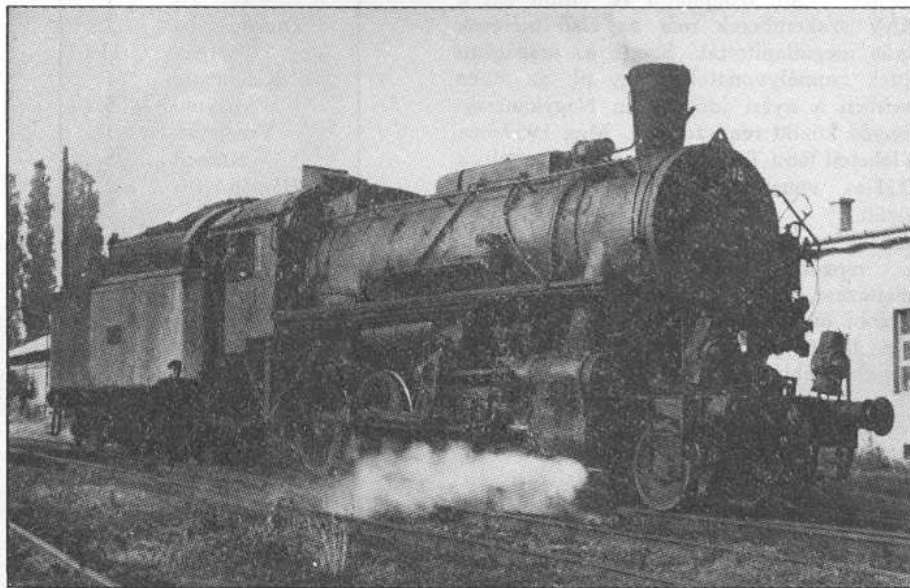
### 1960-68 között :

- a melegkenő csövek korszerűsített szigetelése,
- a királycsapszeg kenővel alkalmazva.

### A mozdonyok további sorsa

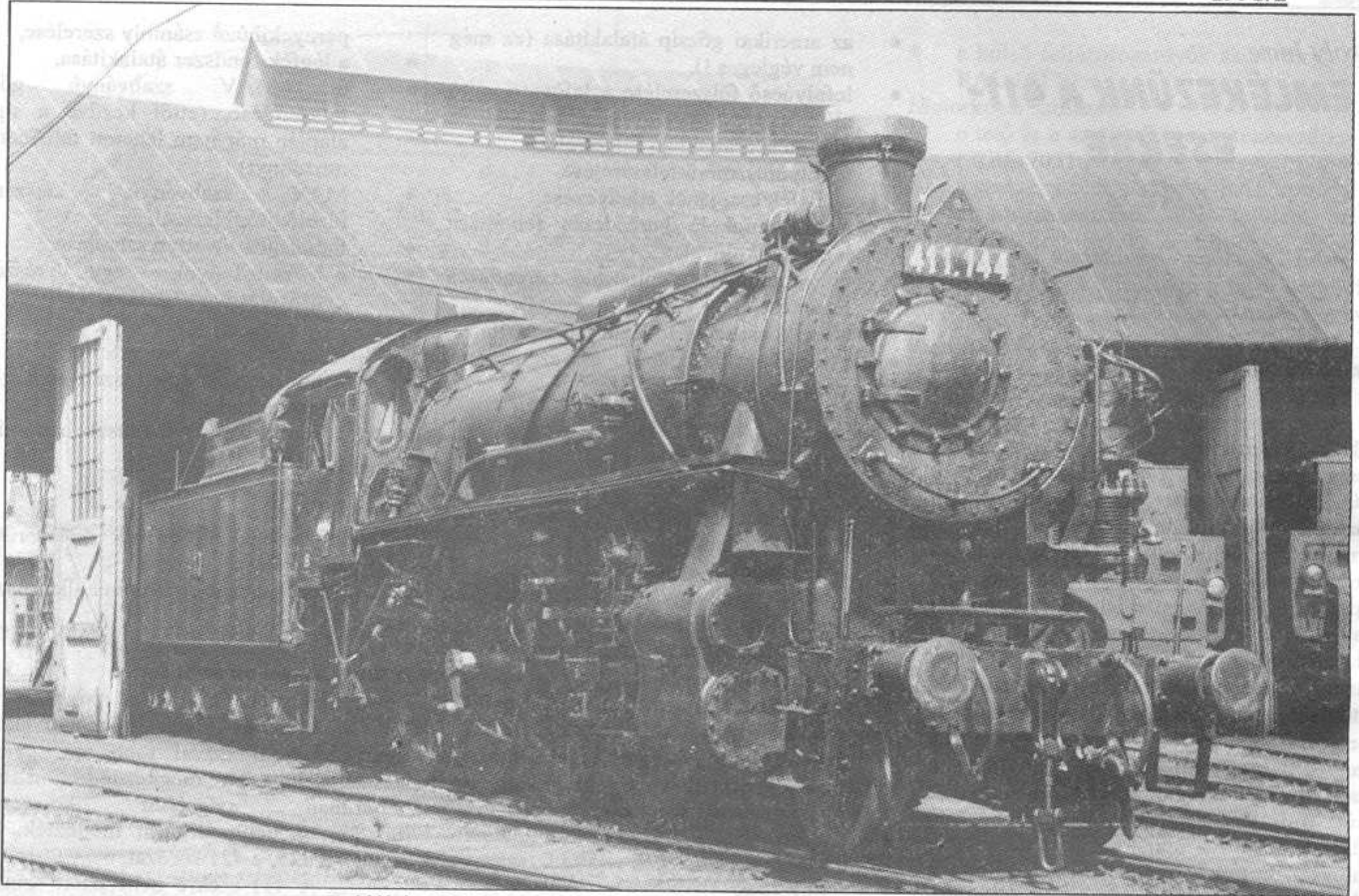
A mozdonyosorozat fénykora 1948-tól az 1960-as évek közepéig tartott. Rendszerbe állításával több régi gyártású sorozat selejtezése megkezdődött, illetve a háborúban megsérült korszerűtlen mozdonyok helyreállítását mellőzték. Ilyen volt pl. a 325, a 421 sorozat.

A 411-esekre nehezedett szinte az egész fővonalis teherforgalom, az őszi szállítási csúcsok, a különböző munkaversenyekben való részvétel. (2000 tonnás, 500 km-es, vagy pl. a Pányin szovjet mozdonyvezető által kezdeményezett és természetesen nálunk is kötelezően átvett munkaverseny mozgalom.) Ezek során bizony nem egy mozdony állaga rohamosan leromlott, részben a sorozatos túlterhelés, részben a karbantartásra szükséges idő be nem tartása miatt. Eleinte az alkatrészpótlás



A csillagfúvós változat : a 411,118 Hatvanban, 1980.

A miskolci garitadomb vége : a 411,456 Balcsic



Felújítás 1979-ben : A 411,144-es visszaérkezett Nagykanizsára

nem okozott gondot, hiszen rendelkezésre állott a félreállított 26 gép. Ezek ugyan elsősorban a baleseti veszteségek pótlására szolgáltak, de más okból történő selejtezések hiányait is betöltötték. Így fordult elő az, hogy a sorozaton belül egy azonos pályaszámot két gép, két esetben három gép is viselt egymás után. Említésre méltó, hogy a 411-esek valóban alkalmasnak bizonyultak személyvonati szolgálatra is, amint azt a MÁV szakemberek már az első mérések során megállapították. Szerte az országban vittek személyvonatokat. Így pl. az 50-es években a nyári időszakban Nagykanizsa-Fonyód között rendszeresen. Még 1957-ben is lehetett látni Truman-t személyvonattal : a 6321-es vonatot vitte Gödöllő-Bp.Keleti között.

A mozdonyosorozat nagyobb arányú selejtezése 1966-ban kezdődött. Míg a korábbi években átlagosan 6, ettől kezdve már 10-30 gép került lángvágó alá, a mellékelt táblázat szerint.

Találomra kiragadva egy fűtőházat : Nagykanizsán 1951-ben 24 db 411-es volt, ebből egy pályaszámmal el nem látott gép. 1964-ben még 22 db; 1973-ban 11 db; 1974-ben 7 db, de ebből 3 már leállítva; 1979-ben 3 gép, de csak kettő üzemelt.

Az 1979. szeptember 5-i központi nyilvántartás szerint a következő vonatási telepeken voltak 411-esek :

Hegyeshalom	2
Cegléd	4
Ferencváros	3
Dombóvár	3
Székesfehérvár	1
Nagykanizsa	3
Kecskemét	2
Békéscsaba	1
Tapolca	1
Dunajváros	1
Hatvan	11
Kisterenye	1
Miskolc	5
Veszprém	1
Szeged	5
Hámán Kató	2
Fth.	
Komárom	4

Ez összesen 51 db. Ténylegesen ebből 15 db már selejtezett volt, 12 db-ot mint fűtőgépet használtak, 16-ot selejtezésre kijelölve leállítottak, csak 8 volt valóban üzemben, de ezek is csak tolattak, (Cegléd, Nagykanizsa, Szeged) illetve gurítottak.

E számok olvasása után nyilván hihetetlennek tűnik, hogy ugyanezekben az években 411-es mozdonyokat nagyjavítottak. Pedig történt ilyen : a 411,144-es gépet 1979. augusztus 24-én adták ki felújítás után Nagykanizsának, a 411,118-ast 1982. áprilisában, a 411,264-est májusban Hatvannak. (Azóta persze a 144-est egy

angol magántársaságnak eladták, a 264-est eszi a rozsdá és lopják az alkatrészeit, egyedül a 118-ast őrzi és tartja karban egy lelkes kis vasutas-közösség.)

1987-ben 13 állomási fűtőgépet tartottak nyilván, de ezek közül legalább négy már nem működött.

411-es selejtezés			
Év	db	Év	db
1965	3	1975	18
1966	29	1976	20
1967	22	1977	27
1968	30	1978	20
1969	48	1979	23
1970	21	1980	14
1971	9	1981	3
1972	15	1983	2
1973	16	1983	1
1974	16		

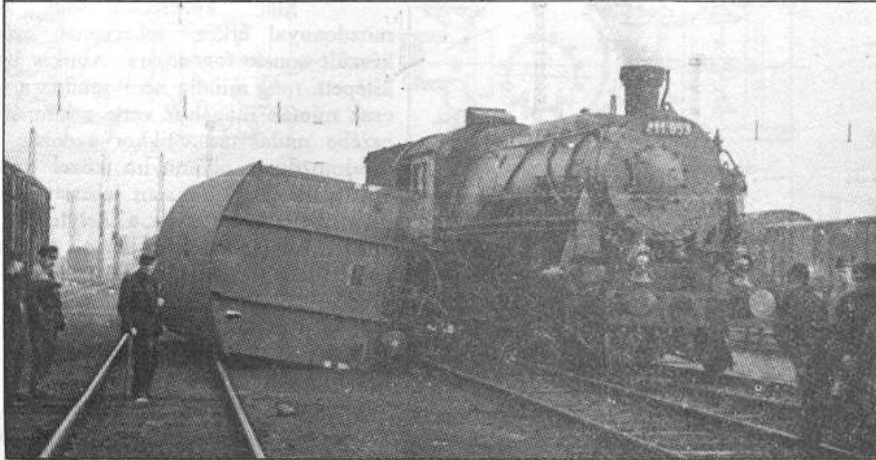
**411-es balesetek :**

A vasút történetében - csakúgy, mint a történelemben - számon tartunk ünnepi, piros betűs fejezeteket, de ezzel ellentétés, tragikus eseményeket is. A vasútnál ilyenek többek között a balesetek. Tetszik vagy nem tetszik, ez is része a históriának. Nincs tudomásunk arról, hogy a hivatalos baleseti statisztikákat ezidáig mozdonytípusonként is bontották volna, itt azonban megkíséreljük ezt. A legalább hozzávetőleges számok megismerése érdekében igazgatóságunként



gyűjtöttünk adatokat, az 1948-60 közötti időszakból. Négy igazgatóságtól sikerült az adatgyűjtés:

<b>Budapest</b>	86 baleset
<b>Pécs</b>	35 baleset



Egy kis koccanás, mert nem volt határ. Ferencváros 1960.

<b>Miskolc</b>	52 baleset
<b>Szeged</b>	45 baleset
<b>12 év alatt összesen :</b>	218 baleset

Ezek többsége persze nem olyan nagy baleset, amely a közvéleményt is megrázta, hiszen baleset az is, ha a vágányon hagyott sarun a mozdony egy tengelye kilép, vagy tolatás közben aláváltanak, stb. Az is biztos, hogy a számok nem tartalmazzák a tényleges helyzetet, mert nem egy - bizonyíthatóan megtörtént - baleset a korabeli naplókban nem szerepelt, ismeretlen okokból. Minden baleset leírása már csak helyhiány miatt is lehetetlen, de ezek döntő többsége a történeti visszatekintés számára érdektelen is. Ezért itt csak négy eset rövid ismertetésére szorítkozhatunk.

Az első nagy baleset, amikor két 411-es nyílt vonalon szembemenesztve ütközött, 1948. augusztus 26-án Balatonberénynél történt. A 2286-os tehervonat Fonyód felől érkezett Balatonfenyvesre. A forgalmi szolgálattevő közölte a mozdonyvezetővel, hogy "Márián kitérőbe fut és megáll!" A fűtő még kérdezte: "Ott is kocsit kapunk?" A Balatonmárián történő kitérőbe járásról és megállásról szóló írásbeli rendelkezés átadása-átvétele közben meg is történt. A vonatot menesztették és közeledett Balatonmária állomáshoz. Eközben ellenkező irányból, azaz Balatonszentgyörgy felől megérkezett Balatonmária állomásra a 2289-es tehervonat, amely vasércet szállított. Éjjel 1 óta 13 perckor bejárt a II. vágányra és megállt. (Ez is 411-essel jött!) A fenyvesi és máriai szolgálattevők megállapodása szerint Balatonmárián hármassal való találkozásra lesz: amikor a 2286-os megérkezik, bejár a III. vágányra és megáll, a várakozó 2289-est menesztetni kell és helyére az ugyancsak Balatonszentgyörgy felől érkező harmadik

tehervonat, a 2298/II fog bejárni. E vonat Szentgyörgyről 1 óra 20 perckor elindult, és közeledett Balatonberény megállóhoz.

Balatonmárián várták tehát a 2286-ost, amely meg is érkezett, a kitérőbe járás előtt lassított, azonban a felvételi épület elé

érkezve ismét vontatni kezdett, és és az állomási személyzet csodálkozó pillantásai közepette elhagyta az állomást. A forgalmi szolgálattevő ahelyett, hogy a balatonberényi őrházat értesítve a szemből érkező vonat azonnali megállítására tett volna intézkedést, azzal foglalkozott, hogy a 2289-est menesztette Fenyves irányába, majd csak ez után kapott észbe, de már késő volt...

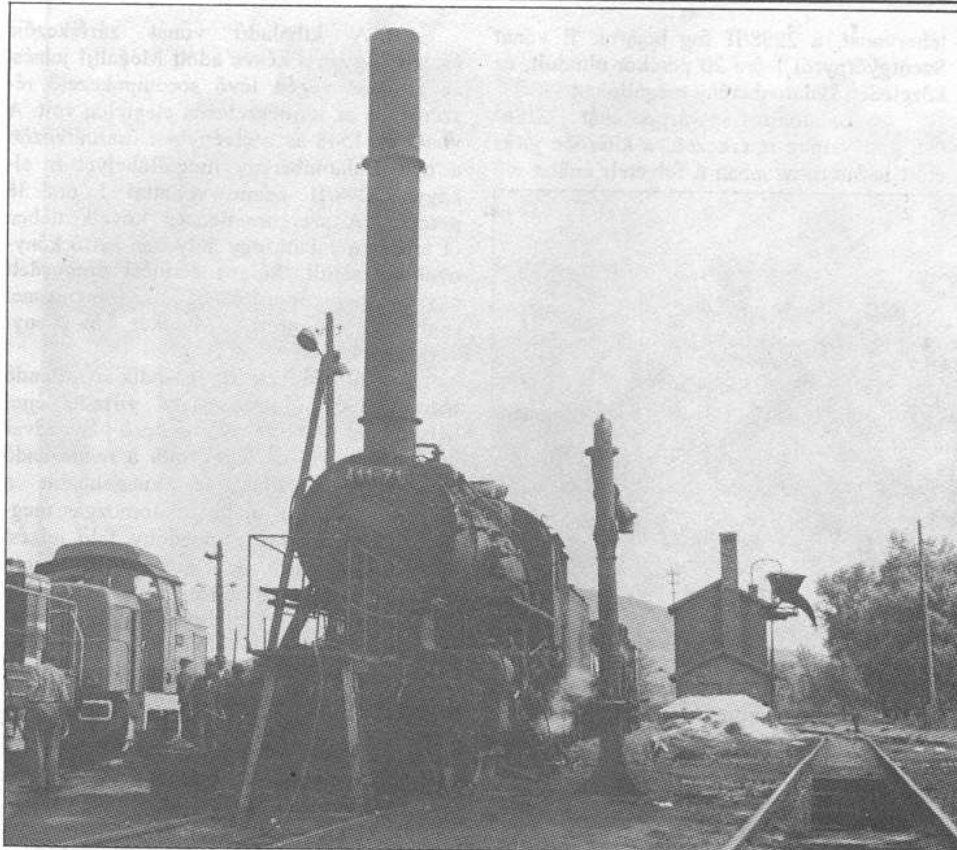
A kihaladó vonat zárfekezője észlelte ugyan a késve adott Megállj! jelzést az állomás végén lévő sorompókezelő részéről, de az természetesen elégtelen volt. A vonat az 1548-as szelvényben összeütközött a már Balatonberény megállóhelyet is elhagyó 2298/II számú vonattal 1 óra 38 perckor. A szerencsétlenség következtében öt ember meghalt, egy súlyosan kettő könnyebben sérült. Súlyos sérülést szenvedett egy balatonberényi lakos is, aki a mentésnél segítséget nyújtott. Mindkét mozdonyt selejtezni kellett.

Időrendben a második említendő baleset 1957. július 31-re virradó éjjel Miskolcon történt. A rendező-pályaudvar gurítóján a 411-es legurította a rendezendő egység 5 kocsiját, és visszahúzott a gurítódombra. Az újabb tolatómozgás megkezdése érdekében a mozdony felé jelzést adtak visszatérésre, de a kocsisor nem mozdult. Minthogy a kihúzóvágány vége lakatlan területen volt, és az éjjeli sötétség miatt oda látni nem lehetett, kiküldtek egy tolatómunkást, aki észlelte a szerencsétlenséget. A vizsgálat megállapította, hogy a mozdony kihúzás közben áttörte a vágány végén lévő földkúpot és a kb. 4-6 m magas töltésről a mélységbe zuhant. Föltehetően kihúzás közben a mozdonyvezető és a fűtő elaludt. Mindketten életüket veszítették. A mozdonyt selejtezni kellett.

1967. október 21-én éjjel ismét a balaton mellett történt súlyos baleset. A



A miskolci gurítódomb vége : a 411,456 balesete



Már csak fűtőgép : a 411,323 Tapolcán

2218/II számú mozdonyvonat Balatonfenyves állomás Balatonmária felé eső végén a vasúti átjáróban elütötte a CM 93-37 rendszámú személygépkocsit. A gépkocsi négy utasa közül három életét vesztette, egy súlyosan megsérült.

A balesetben résztvevő 411-es mozdony egész héten a Siófok - Sántód-Kőröshegy közötti pályarekonstrukciónál teljesített szolgálatot, s a hét végén visszatérőben volt honos telepére, Nagykanizsára. A gép fordított állásban indult el kanizsa felé, s emiatt - október lévén - fázott a személyzet. Bár az előzetes értesítés szerint a mozdonynak áthaladása lett volna Fonyódon, a vezér megállt, és engedélyt kért fordításra. Rájárt a fordítókorongra, megfordult, és 0 óra 55 perckor Fonyódról menesztették. Balatonfenyves állomáson 1 óra 05 perckor áthaladt, és a gondatlanságból nyitva hagyott sorompónál elütötte a gépkocsit. Az autót az ütközőkkel felemelve 272 métert tolt maga előtt.

Időrendben a negyedik baleset 1969. október 14-én történt a Székesfehérvárhoz közeli Moha állomáson. Az állomás négyvágányos, ebből a III. az egyenes irányban átmenő fővágány. A 2898 számú tolatós tehervonat, amely 411-es mozdonyral érkezett, megállt a II. vágányon. Ezt követően tolatott az I. vágányra, majd ezt befejezve a szerelvényére járt, és várakozott az ellenirányból érkező tehervonatra. Ahhoz, hogy a 411-es az I. vágányról vonatához visszatérhessen, az állomás végén lévő 1. sz.

váltónak és az 5. sz. váltónak kitérő irányban kellett állnia.

A várt tehervonat számára - amelyet a IV. vágányra fogadtak volna - az 1. váltót egyenes, és a korábban nem érintett 3. váltót kitérő irányba kellett volna állítani. A váltóór az 1. váltó átállítását mulasztotta el. A forgalmi szolgálattevőnek jelentette, hogy a vágányutat beállította, jelentette a váltókulcsok egyeztetését, holott arra gondolva közben, hogy a váltóállítást ezt követően azonnal elvégzi. A jelentés után azonban mégsem ezt tette, hanem kezelte a

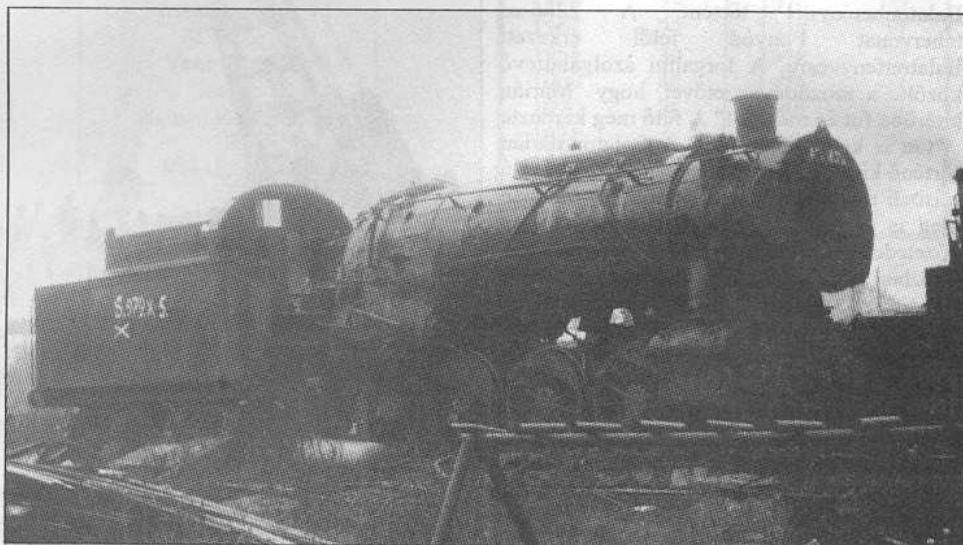
bejárati jelzőt, (kitérő irányba), még mindig arra gondolva, hogy a váltót "egyesbe kell tennem !" A jelző kezelése után mégsem a váltóhoz ment, hanem a fejrovas naplóba a vonat adatait jegyezte be. Ekkorra már elfelejtette a váltót.

Már közeledett az M62-es mozdonyral érkező tehervonat, ezért felkészült annak fogadására. Amikor az ajtón kilépett, még mindig nem gondolt a váltóra, csak miután magához vette a lámpát, jutott eszébe mulasztása. Ekkor azonban már a dízelmozdony olyannyira közel volt, váltóállításra gondolni sem lehetett. A bejáró mozdony személyzete a helytelen kitérő-állást, és a foglaltra-járást az ütközést megelőzően 8 másodperccel észlelte. A mozdonyvezető gyorsfákot alkalmazott, és leállította a dízelmotort, majd a vonatvezetővel kiugrott a mintegy 40 km/h-s sebességgel haladó mozdonyból. A vonat ráütközött a II. vágányon várakozó 411-esre, annak szerkocsiját, a kalauzkocit és két bányafával rakott teherkocsit kifordítva a vágányból. A baleset következtében életét vesztette a kalauzkocsiban tartózkodó három vasutas, valamint a gőzmozdony fűtője. Súlyosan megsérült egy zárfékező és az M62-es mozdonyból kiugró két személy.

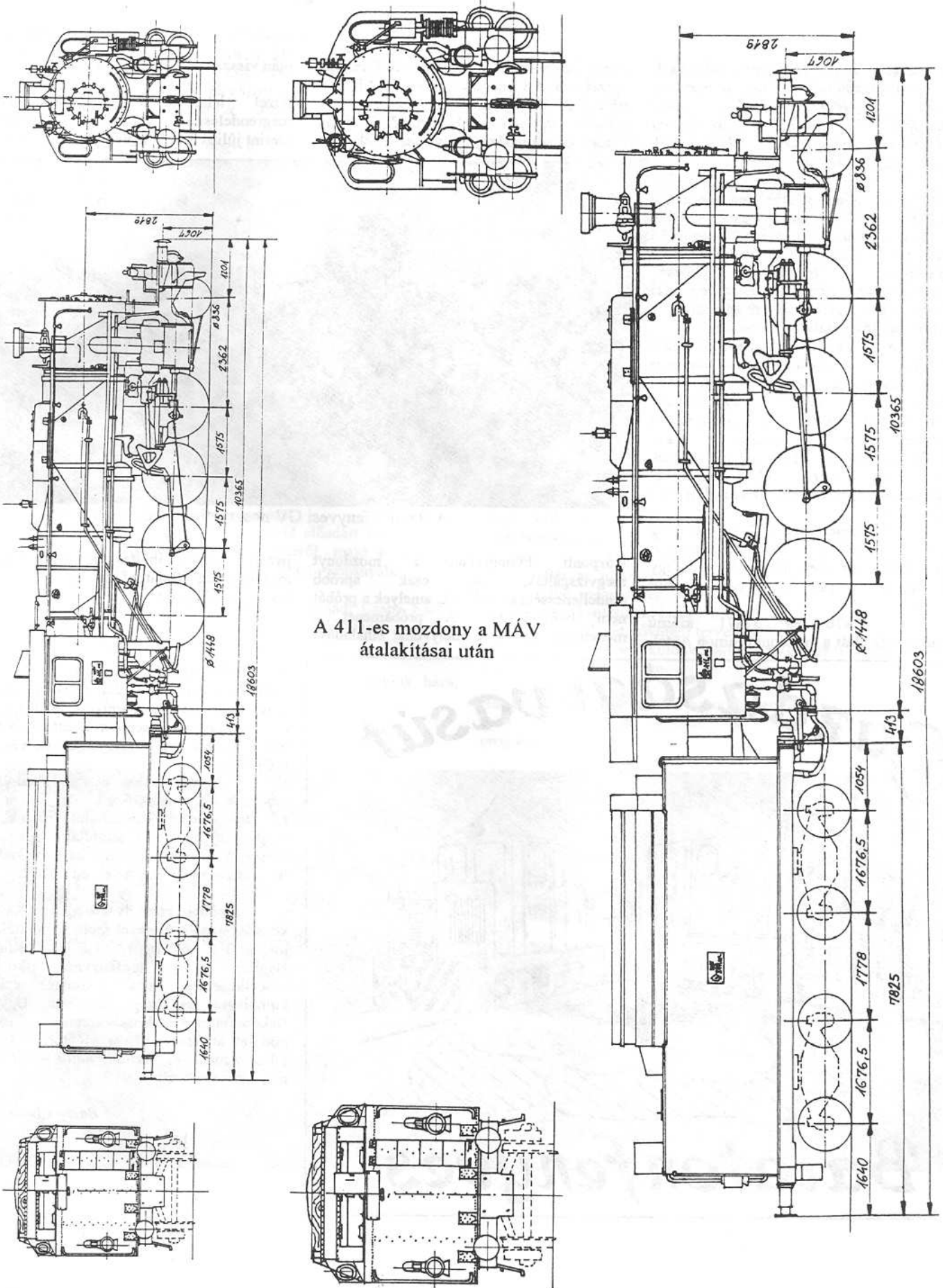
\*\*\*

Amikor a Trumanoktól végképpen elbúcsúzunk, és az idősebb nemzedékhez tartozó vasútbarátok megőrzik emlékeztükben a mozdonyok sokat hallott jellegzetes csattogó hangját, ne felejtsük el : *Nem csak a magyar, hanem az európai vasúttörténetnek is felejthetetlen, jellegzetes epizódját alkották.* Emléküket a hadtörténet is megőrzi, hiszen feladataikat tekintve hadieszközök is voltak.

510 db 411-esünk volt ... s jó, ha kettőt megőriznek belőle, ahogy ez már nálunk lenni szokott ...



A történet ezzel végződik : bontás Rákosrendezőn



A 411-es mozdony a MÁV  
átalakításai után

## Jobbra fordult a sorsa ...

... a Balatonfenyvesi GV gőzmozdonyának. Mint elmúlt számunkban írtuk, a mozdony kazánvizsgálója lejárt, kérdéses, hogy közlekedhet-e a nemzetközileg is közkedvelt nyári nosztalgiavonatokkal. Mint a GV művezetőjétől megtudtuk:

A téli bizonytalanság után rendeződött a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút 490,056 psz. gőzmozdonyának sorsa. Többszöri megbeszélést követően 1995. húsvétja után a Nagykanizsai Vontatási Főnökség gőzmozdonyokhoz még értő szakemberei Szabadi Pál vezetésével megkezdték a mozdony javítását Balatonfenyvesen.

Ennek elkészülte után 1995. 04. 27-én Baka János úr a kazánt rendben találta és további egy évig, azaz 1996. 04. 27-ig engedélyezte használatát. Még néhány kisebb javítást követően (pl. új kéményt készítették) május 17-én hajnali négy órakor újra tűz gyulladt az állókazánban. Pujcsék József mozdonyvezető folyamatosan és szorgalmasan tüzelve elérte az engedélyezett gőznyomást.

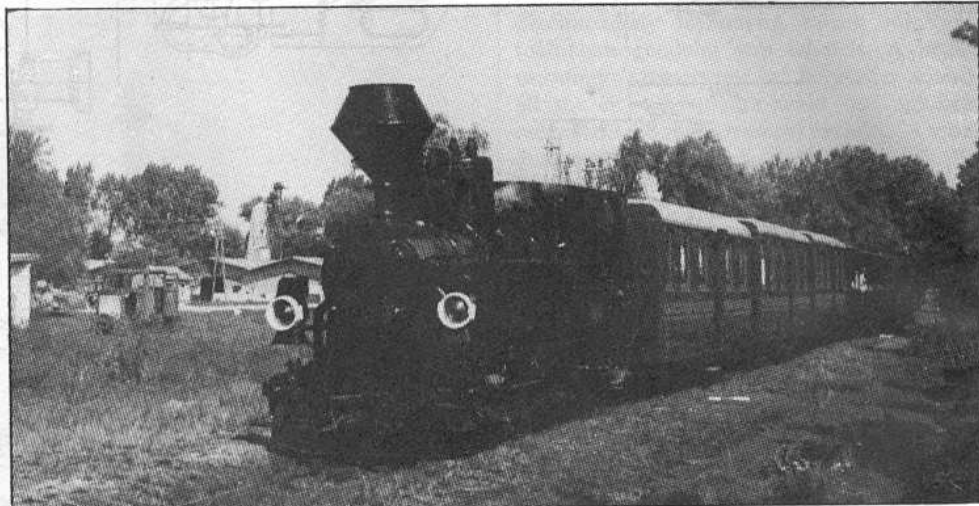
Az összesereglett szakemberek még néhány apróbb rendellenességet megszüntettek, és ezek után 9:47-kor egy Bak sorozatú személykocsival elindult futópórára.

A 31870 és 31871 számú próbamenetek alatt a mozdonyt Simon Antal,

a mozdony reszortosa vezette, a fűtő Pujcsék József volt. A vonatvezetői teendőket Balogh Imre, a GV művezetője látta el. A próbamenetet elkísérte Németh Zsolt, a GV főnöke és a mozdonyt javító szerelők, akik

után visszaindult Balatonfenyvesre.

Ezzel lehetővé vált, hogy külön megrendelésre, illetve az új menetrend szerint július 1-től szeptember 3-ig a 490,056



A Balatonfenyvesi GV nosztalgiavonata

Központi Főmajorban a mozdonyt megvizsgálták, de csak apróbb rendellenességeket találtak, amelyek a próbát nem befolyásolták. A próbamenet a menetrend szerinti személyvonat elhaladása

psz. mozdony továbbítja a nosztalgiavonatokat szerelvényeit Balatonfenyves és Csiszta-Gyógyfürdő között.

\*\*\*

A közelmúltban fejeződött be a GV műhelyében egy négy személyes kézi hajtány teljes felújítása. A valamikor vonalbejárásra használt jármű erősen leromlott állapotban hevert évekig a GV állomásán, és került a műhelybe.

A szétcsedés és az alkatrészek letisztítását követően az erősen elhasználódott és rongálódott részek (pl. csapágyak) cserére szorultak. A jármű főkeretét a teljes tisztítást követően lefestették, és új lécezéssel lett ellátva.

A javítóműhely személyzete Molnár Kálmán kocsilakatos vezetésével szorgoskodott, hogy május 31-re, a CHALLENGE-DAY, Kihívás Napjára a balatonfenyvesi iskolások rendelkezésére tudja bocsátani ezt a különleges és szép járművet. Ugyanis Balatonfenyves lakossága ezen a napon kötéllel áthúzza a 7. sz. főúton a 490-es gőzmozdonyt, és "hajtány hajtó váltót" is a programba iktatott.

Balogh Imre



## Nosztalgia évnyitó a Dunakanyarban

Május hatodikán népes társaság gyűlt össze a Nyugati-pályaudvaron. Mindannyian a MÁV Nosztalgia Kft. vagy Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány meghívójával, vagy TV-ből, rádióból hallott szóbeli meghívóval.

Összejövetelünk célja, hogy a Dunakanyar nagysikerű nosztalgiavonat-járatának idei első utazásán részt vegyünk, illetve ezzel összekapcsolva a Királyréti Erdei Vasút kisvasútnapi utazásán.

A nap talán egyetlen fennakadását jelentette, hogy a nosztalgiavonat számára kiadott menetrend percre azonos volt a "Visegrád" nemzetközi vonatéval, így be kellett érniünk azzal, hogy néhány térközzel utána közlekedtünk. Ettől függetlenül azért úgy vannak a menetrendek összehangolva, hogy Kismaroson csatlakozásunk legyen a kisvasútra.

Így hát legtöbbször csak idáig tartottunk a 100 éves vonattal, itt szálltunk át a Királyrétre közlekedő különvonatra - lévén kisvasúti nap. Talán hosszú évekkal ezelőtt volt utoljára, hogy Hártókút állomáson vonattalálkozás legyen, így a kisvasutakkal mélyebben foglalkozók külön lelkesedéssel fényképezték amint különvonatukat a menetrend szerinti személyvonat megelőzte.

Paphegy, központi állomáson rövid előadást hallhattunk a 102 éves kisvasút viszontagságos történetéről, majd Királyrétről csoportos gyalogtúra következett a Bajdázói-kőbányába, ahova valaha vasút is vezetett.

Voltak, akik ma láthatták először Tusnádi Csaba Károly kisvasúti fotóművész színvonalas vándorkiállítását, melyet mindenkinek ajánlhatok megtekintésre!

Az esti órákban kellemes élményekkel térhettünk haza, természetesen most is a 100 éves vonattal.



Érkezés Kismarosra

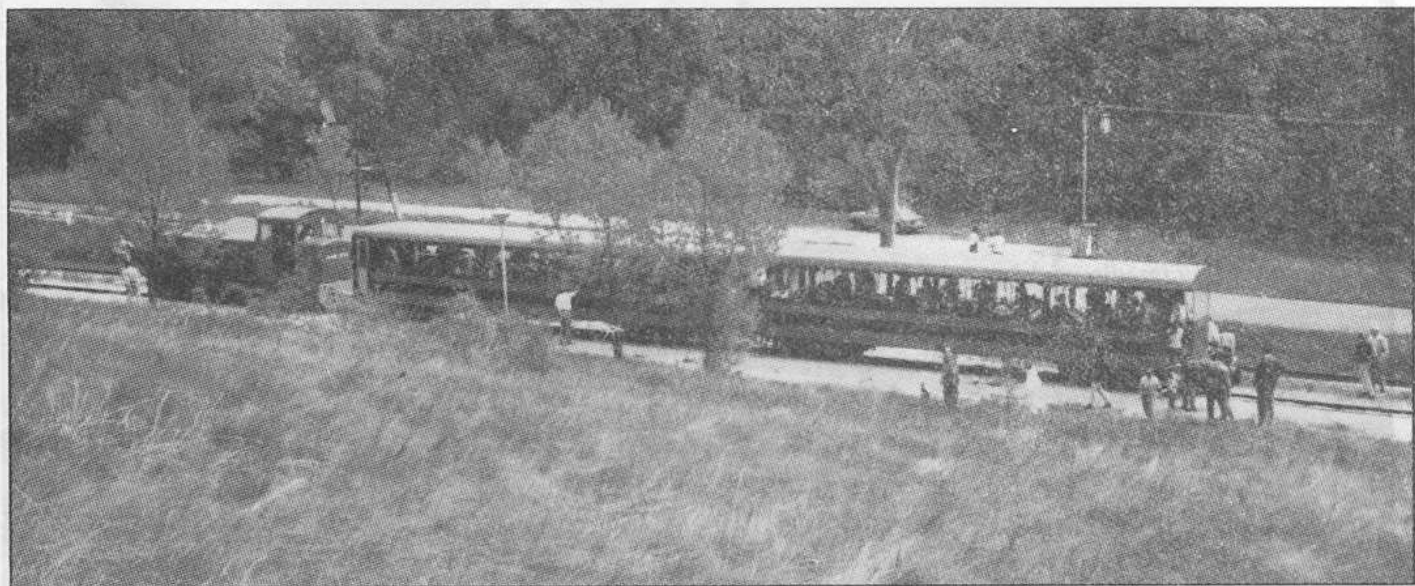
### 80 éves a Felsőtárkányi Erdei Vasút

Meg kell még megenlítenei, hogy a kisvasúti napok rendezvénysorozat folytatásaként június 3-án Felsőtárkányban jártunk.

Bár az időjárás nem volt kegyes hozzánk, vendéglátóink annál inkább meggyőztek bennünket vendégszeretetükről. Röviden bemutatták a kisvasutat, és egy kis előadás keretében ismertették a vasút múltját, jelenét, jövőbeli terveiket.

Ezt követően különvonattal végigutaztuk a vasútvonalat, lelkes vasútfotózás közben.

Ha pedig, Kedves Olvasó, hasonló programokon szeretnél részt venni, kísérd figyelemmel a 23. oldalon olvasható programajánlatunkat!



Hártókút - a különvonattal

## Jobb sorsra várnak ...

A vasút átalakításának újabb áldozata lesz a veszprémi állomás fűtőháza.

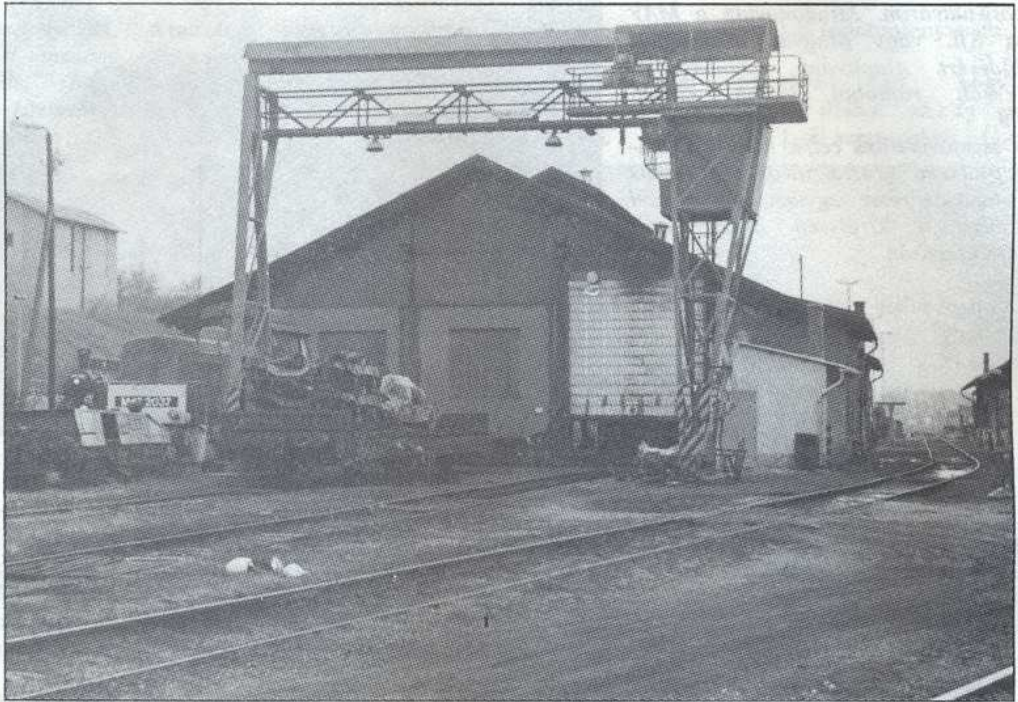
Az épület helyén először 1872-ben építettek egy mozdony-szint, mely egy-vágányos és két mozdony befogására volt alkalmas. Ezt még a Magyar Nyugoti Vasúttársaság építette.

1896-ban a Győr-Veszprém-Dombóvári HÉV építése során a MÁV a jelenlegi 3 vágányos formára alakította.

Az építésnél figyelembe vették az akkori MÁV títusterveket. Azóta csak kisebb átalakításokat végeztek, de az épület tetőszerkezete és az alaprajzi elrendezése változatlan maradt.

Jelenleg a fűtőház kiürítése, és berendezéseinek elszállítása folyik.

A veszprémi állomás bővítési tervei szerint a fűtőházat elbontják. Az épület műemlék jellegűnek



tekinthető, mert az országban a hasonló fűtőházakat már átépítették, és csak ez az egy marad meg eredeti formájában.

A további felhasználásnak számos formája lehetne, de sajnos a MÁV jelenlegi helyzetében ez nem megvalósítható.



## PROGRAMOK, HIRDETÉSEK

### ABmot-tal a Bakonyba !

Ezúttal július 9-én szombaton

Indulás Veszprémből a 900 sz. gyorsvonathoz csatlakozva

*Kisvasutak napjai : (szeptemberig)*

**Kecskeméten augusztus 12.**

... egyben a Bugaci Kispöfögő barátainak

XI. nemzetközi találkozója

**Pálházán augusztus 19.**

*A kisvasút 1989. augusztus 18-i  
újraindításának évfordulója*

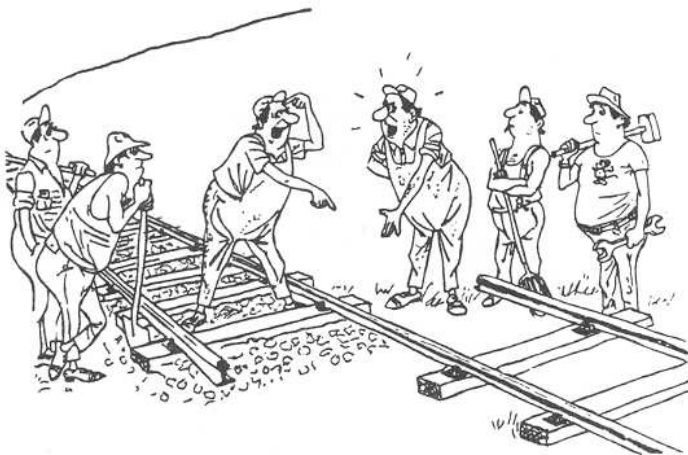
**Nagycenken szeptember 23.**

Széchenyi István

születésnapjához kapcsolódva

#### Megjegyzés :

Elnézést kérünk mindazoktól, akik újsághírünk hatására május 20-án elutaztak Kaszóra. Már lapzártá után érkezett a hír, hogy idén vasútfelújítás miatt elmarad. De jövőre lesz !



Keresek megvételre bármilyen állapotban **PIKO** Start-készletes zártperonos személykocsikat, és 1. vagy 1/2 oszt. expresszvonati kocsikat.

**Simon Attila, Baross Gábor Vasútmodellező Klub**

A Baross Gábor Klub megvételre keres **BR 120** sorozatú H0 méretű mozdonyt, sérült, vagy javításra szoruló állapotban, reális áron. Ajánlatokat a szerkesztőséghez kérünk.

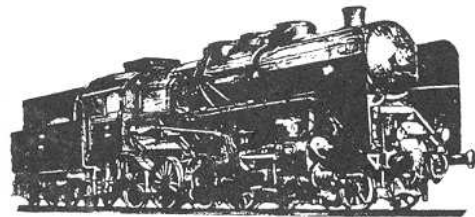
Keresek 1960 előtti dízel és villamosmozdony fotókat ! Ugyanitt eladó H0 méretben 1 db **Bat** (fekete), 1 db **Bdat** (zöld), és 10 db **BDt** (kék) vezérlőkocsi, házi átalakítással mérethelyes kivitelben, világításra. Számozás a megrendelő igénye szerint.

*Letenyei Tamás*

*Ajánlatokat a szerkesztőséghez kérek.*

\* \* \*

Megnyílt a



### 424-es étterem

a **veszprémi vasútállomáson**, a munkásszálló földszintjén.

**Hideg-meleg ételek, reggeli, ebéd, vacsora, italok.**

**III. osztályú árak.**

**Előfizetéses étkezésre rendelést felveszünk, csoportoknak kedvezmény.**

Rendezvények lebonyolítását vállaljuk.

**Nyitva : 6 - 22 óráig**

Rendelésfelvétel :

8200 Veszprém,  
Jutasi út 26/a  
MÁV telefon : 07+53-41

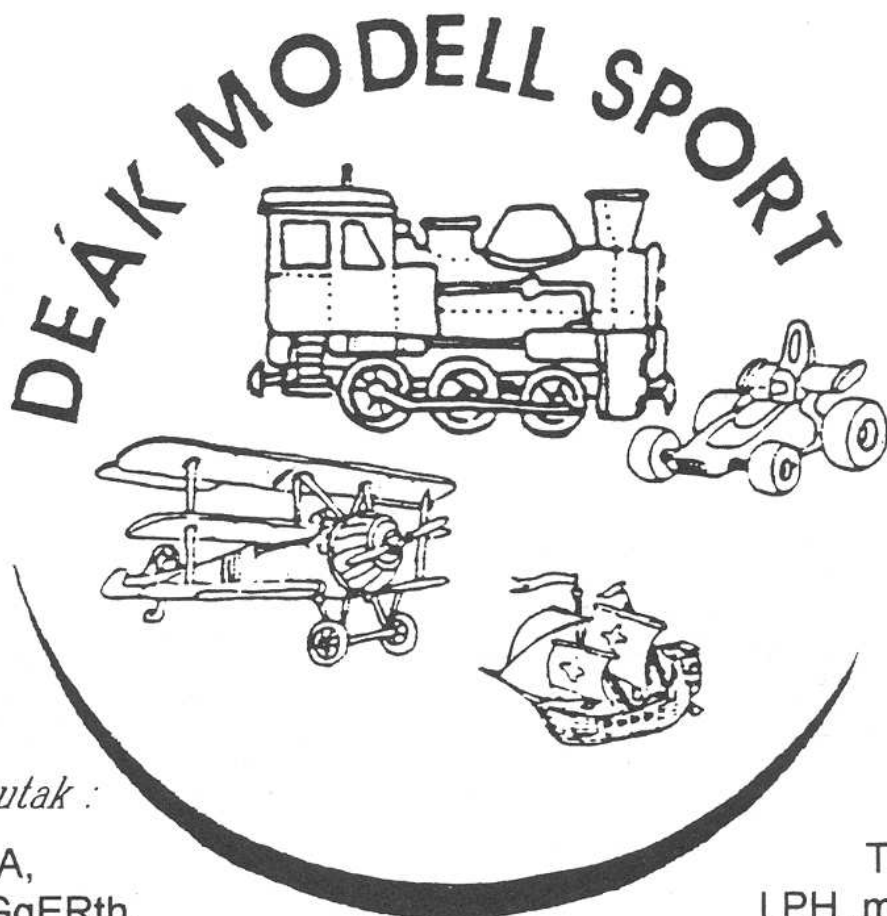
*Várja Önöket*

*Lohn János üzletvezető*

Támogatónk a **MÁV Rt.** vezérigazgatósága

# 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