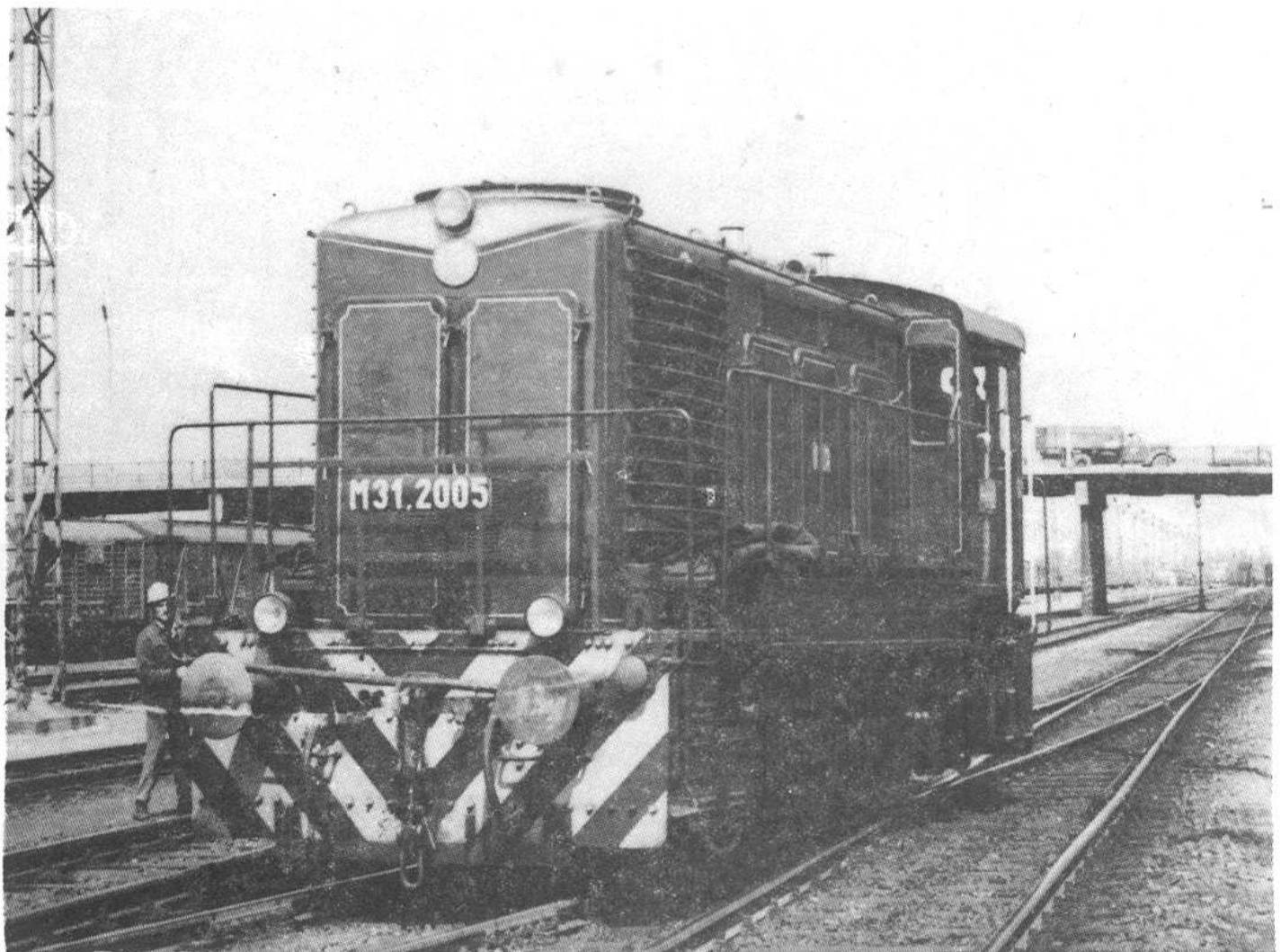




AVASÚT

Vasútmodellezők és Vasútbarátok lapja

1995/3



A tartalomból :

A MÁV M31 sorozatú mozdonyai
90 éves a Nyíregyházi Kisvasút
A Tapolcai Vontatási Főnökség
A CFR mozdonymúzeuma Nagyszebenben
A GySEV új személykocsijai

24 oldal :

Ára : 100 Ft

MODELL & HOBBY

SZAKÜZLET

Modellvasutak széles választékával
várjuk a vasútbarátokat !

Újdonságaink :

- Noch hegyépítő készletek,
- Vízfóliák, hidak,
- Liliput SBB Eaos teherkocsi,
- Liliput ÖBB személykocsi,
- Roco Hobby Line 2,5 mm. sínrendszer,
- Tillig hűtőkocsi, Radaberger, Pilz, Tillig felirattal.

Üzletünkben megtalálhatók :

**Roco, Roco minitanks,
Roco miniatúr modell,
Liliput, Tillig, Noch, Kibri,
Auhagen, Pilz, Vero, Heljan,
Jordan, Gützold, FUGGERth,
Piko, Merten, Alphamodell
termékek és kiegészítők.**

Mindenkit szeretettel
várunk üzletünkben
és az Őszi BNV
"F" pavilon
102/A standján !

Limitált sorozataink :

- *kisszériás, Sachsen Modelle MÁV Y -típusú személykocsik,*
- *Liliput 4-tengelyes VTG tartálykocsi szet.*

**Címünk : 1134 Budapest,
Váci út 47/B.**

Telefon : 129-0606

Tartalom :

A GySEV M44,306 mozdonyának felújítása	4
A GySEV új beszerzésű személykocsijai	5
Építsünk modul-terepasztalt II.	7
A MÁV M31 sorozatú dízel-hidraulikus mozdonya	9
M31 jellegrajz	12
A CFR mozdonymúzeuma Nagyszebenben	14
A Tapolcai VF története dióhéjban	16
90 éves a Nyíregyházi Kisvasút	18
Programok, hirdetések	23

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

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

Megrendelhető ezen a címen, előfizetési díja egy évre 500 Ft

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

A nyomdai munkákat a
PANNONPRINT KFT. nyomdájára végezte.

Felelős vezető :
Godzsa Zoltán ügyvezető igazgató

Megjelent 1000 példányban
Engedély szám :
B/SZH/929/VE/1993

ISSN 1218-3180

Hasznos tudnivalók a KBK-ról

Már több, mint egy éve, hogy rendszeresen hallhatnak a Kisvasutak Baráti Köre létezéséről. Itt van hát az ideje, hogy bejelentessük a kör megalakulásának bírósági elismerését. A hosszú hónapok várakozásai és sok-sok jogi herce-hurca után pozitív választ kaptunk. Az még hátralevő "utolsó simítások" elvégzése egy-két hét kérdése, így mire a Hobbym a VASÚT 1995/3 száma az Ön kezébe kerül, már meg is kezdjük munkánkat.

Céljaink továbbra is a kisvasutak történetének kutatását, publikálását, a vasutak népszerűsítését, fejlesztési lehetőségeik vizsgálatát jelentik, illetve a működésükben való tevékeny részvételt. Terveink szerint többször szervezünk majd kirándulásokat a közismert és kevésbé közismert kisvasutakra.

Tevékenységünk egyik ágára máris szeretnénk felhívni a figyelmet : Elhatároztuk, hogy létrehozunk egy KBK adattárat vagy KBK archívumot (mindenki úgy hívja, ahogy tetszik). Ez annyit jelent, hogy vasútvonalak, vasúttörténet, járművek stb. területen saját kutatásainkat és minden segítőkész érdeklődő által biztosított anyagokat, másolatokat összegyűjtjük, rendszerezjük. Ezt a segítséget mi is segítséggel viszonzhatjuk, mert ezzel az a célunk, hogy a keskenynyomközű vasutakkal kapcsolatban érdeklődőknek ezen adatbázisból minél teljesebb információkkal szolgálhassunk.

Munkánkról beszámolunk itt, a Hobbym a VASÚT oldalain, és bővebb terjedelemben az alkalmanként megjelenő **KBK füzetek**ben is.

Ha Ön is úgy gondolja, hogy részt kíván venni munkánkban, érdeklődik eredményeink, történeti kutatásaink után, résztvevője szeretne lenni programjainknak, kérjük, keressen meg minket !

Információért fordulhatnak

Szűcs Zoltán elnökhöz,
1222-Budapest, József u. 7. (1) 22 702 55

Bacsinszky Tibor alelnökhöz,
1223-Budapest, Gyulavezér u. 47/ (1) 227 3151

Tagfelvételi ügyekben is

Chikán Gábor elnökségi taghoz,
8182-Peremarton, Berhidai u. 6/11.
(88) 355-266 vagy (1) 222 7997

Modellezők Figyelem !

Újságunk következő számaitól kezdve szeretnénk rendszeressé, "rovatszerűvé" tenni egy új modellépítéssel kapcsolatos cikksorozatunkat, mellyel járműmodelleket és terepasztalokat építők számára szeretnénk hasznos információkat adni és elősegíteni ötleteik közreadását. A cikkek pedig nem állnak másból, mint az Olvasók modelleinek és terepasztalainak bemutatásából.

Ehhez várjuk mindazok jelentkezését, akik úgy gondolják, modelleik, modellpályájuk érdemes a bemutatásra, akár a szakemberek számára legérdekesebb, építés alatti

formában is. Tapasztalataikat, ötleteiket elmondhatják, azokat fényképekkel illusztrált cikkünkben közzé tesszük.

Mindez elősegítheti akár egy színvonalas modul-terepasztal építését, kapcsolatok kialakulását a kiállítások eme fő látványosságához.

Jó volna hamarosan beszámolni az újságban már korábban is említett modul-terepasztal sok-sok részegységéről, bízva egy igazi nagy terepasztaltalálkozó 1996-os sikerében a magyar vasút fennállásának 150. évfordulója alkalmából !

A GySEV M44,306 psz. mozdonyának felújítása remotorizációval

(Előhegyi István okleveles közlekedésmérnök összeállítása alapján)

A GySEV Rt. 13 db. M44 sorozatú dízel tolató mozdonyal rendelkezik. E mozdonyok közül 6 db-nak az életkora 30 év feletti, 7 db 20-25 év között van. A dízelmozdonyokba XVI JV 170/240 típusú dízelmotor van beépítve. A motor üzemanyag és kenőolaj fogyasztása magas, javításigényes és alkatrészellátása bizonytalanra vált. A mozdonyok eddigi nagyobb jellegű javításai során azt lehetett megállapítani, hogy a dízelmotoroknál fennálló problémák mellett az egyéb szerkezeti részek: főgenerátor, vontatómotorok, a mozdony főkeret szerkezete, forgóvázkereket szerkezet viszonylag jó állapotban van.

A GySEV előtt két út állt: még 3-5 évig üzemeltetni a mozdonyokat és fokozatos selejtezés mellett új mozdonyok beszerzése vagy nem várva meg a mozdonyok, illetve azok legkényesebb részének, a dízelmotorok teljes műszaki romlását, egy új dízelmotor beépítésével a mozdonyokat "megfíatalítva" alkalmassá tenni hosszabb időre feladatainak ellátására. Tekintettel arra, hogy egy új beszerzésű, hasonló teljesítményű mozdony ára 150 millió Ft, a GySEV pénzügyi helyzete új tolatómozdonyok beszerzését nem teszi lehetővé, illetve a szükségletet megelőzi néhány fontosabb beruházás.

Mindezeket felismerve a GySEV vezetése az M44 sor. mozdonyok fokozatos korszerűsítését határozta el, amellyel a mozdonyok élettartamát mintegy 12-15 évvel lehet meghosszabbítani.

A mozdonyok legkritikusabb pontja a dízelmotor, melynek cseréjét feltétlenül végre kell hajtani. Hazai és külföldi motorgyárak ajánlatát megvizsgálva, a német MWM (Motorenwerke Mannheim) Deutz TBD 604 BL 6 típusú motorja mellett döntöttek, mert a motornak az üzemanyag- és kenőolaj-fogyasztása a legkedvezőbb, javításigényessége kicsi. E törekvések jegyében valósult meg a GySEV soproni vontatási műhelyének kivitelezésében az első remotorizáció, egybekötve az M44,306 psz. mozdony igen alapos részletekre kiterjedő nagyjavításával, 1995. február 2-án átadva üzemeltetésre.

A tervezési munkák megindulása 1994. március és a mozdony üzembe helyezése között eltelt időszakban bebizonyosodott, hogy e munka a hagyományos vontatási műhelyi körülmények között is elvégezhető. A remotorizáció érdekében a következő műszaki célkitűzéseket valósították meg:

- dízelmotor csere, az MWM cég TBD

- 604 BL 6 típusjelzésű motorra
- Heinzmann gyártmányú elektronikus dízelmotor regulátor
- hidrosztatikus, elektronikus szabályzású BEHR hűtőventillátor hajtás
- STROCO kettős kivitelű hőntartó és előmelegítő berendezés
- új dízelmotor-főgenerátor kapcsolat (REICH kapcsoló)
- villamos terhelésszabályzó (GANZ-ANSALDO)
- vezetőfülke fűtés átalakítása
- OLEO hidrodinamikus ütközőkészülék
- 24 V-os hűtőszekrény

A dízelmotor: Alapvetően hajómotor, azonban alkalmazási területei között jó referenciával szerepelt vasúti vontatójárművekben történő alkalmazás is, különböző erőátviteli rendszerek mellett.

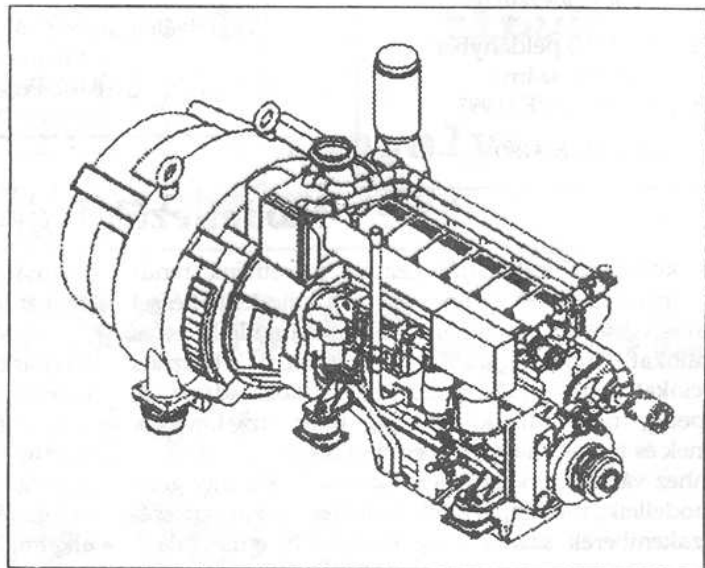
A dízelmotor főbb adatai:

Típusjel:	TBD 604 BL 6
Hengerek:	6 db soros
Furat/Löket:	170/195 mm
Lökettérfogat	
hengerenként:	4,43 l
Összes lökettérfogat:	26,56 l
Égési eljárás:	direkt befecsk.
Legnagyobb fordulatszám:	1800 / perc
Az M44 sor.-nál beállított fordulát:	1100 / perc

A dízelmotor standard felszereléséhez tartozik a turbófeltöltő, feltöltő levegő visszahűtővel. Karbantartási, javítási szempontból nem elhanyagolható, hogy a

dízelmotor a megszokott motorokhoz képest igen bőségesen felszerelt mérőérzékelőkkel, amelyek lehetővé teszik a korszerű motordiagnosztikát.

Heinzmann elektronikus regulátor: A dízelmotor fordulatszám-szabályozását a HEINZMANN cég elektronikus regulátora végzi, amely a következő részegységekből áll: StG 6-02-V típusú töltésállító motor-KG 6-07 típusú vezérlőegység- SG 06 A típusú impulzusadó- SG 02 V típusú impulzusadó erősítő- SW 50 02 digitális fordulatszám-állító. Az elektronikus fordulatszám-szabályzó tisztán elektronikusan működik, és nem szükséges mechanikus hajtás. Ebből adódik, hogy elhelyezése a mozdony vezetőfülkében történt meg. Az impulzus adó érzékeli a dízelmotor lendkerék fogaskerekéről a fordulatszám tényleges értékét és ezt a vezérlő egységbe továbbítja. A beérkező jelet, amelynek frekvenciája a motorfordulatszámmal arányos, a vezérlő egység dolgozza fel, összehasonlítva a fordulatszám valódi értékét, annak előírt értékével. A feldolgozó áramkörök jele a töltésállító motort vezérli. A regulátor beállítását rendkívül egyszerű módon, potenciométerek segítségével lehet elvégezni. A regulátor lehetőséget nyújt az elektromos kivitelű léghiany-védelem, töltéskorlátozás megvalósítására is. Ez azonban ebben az esetben egyszerűbb volta miatt a befecskendező szivattyúra szerelt mechanikus kivitelben valósult meg. A motor a kívánalmaknak megfelelően különböző teljesítményekre állítható be, és a dízelmotor fordulatszám-



A főgépcsoport távlati képe

állítását a fedélzeti számítógép által vezérelt digitális fordulatszám-állító végzi.

Hidrosztatikus, elektronikus szabályozású BEHR hűtőventillátor hajtás : A dízelmotorra a gyártó meghatározott hűtővíz-hőmérsékletet ír elő, de erre az M44 sorozatú mozdonyok eredeti hűtési rendszere nem alkalmas. A mozdonyba ennek megfelelően a hűtővíz hőfokszabályozását lehetővé tevő rendszert kellett beépíteni. A dízelmotor hűtővíz-termosztáttal rendelkezik. A hűtőventillátor hajtására pedig a BEHR cég, termosztáttal, elektronikus hőérzékelővel szabályzott hidrosztatikus hűtőventillátor hajtása került beépítésre. A hidrosztatikus szivattyú meghajtása az elosztóhajtásról biztosított.

A nagynyomású olajjal táplált hidrosztatikus motor közvetlenül hajtja a hűtőventillátort, ennek fordulatszám-szabályozását pedig a hűtőfolyadék-hőmérséklet függvényében a motorból kilépő vízhőfok érzékelése útján egy elektromos vezérlőegység végzi. A hűtőzsáluk nyitását hidraulikusan működtetett, elektronikusan vezérelt munkahenger biztosítja.

STROCO kettős kivitelű hőntartó és előmelegítő berendezés : A motor hűtővizének motorindítás előtti előmelegítésére, téli időszakban, szükség esetén hőntartásra, dán STROCO gyártmányú, kettős, villamos és gázolaj-tüzelésű hőntartó berendezés lett beépítve. A készülék bekötése lehetővé teszi mind a villamos, mind a gázolajüzemű hőntartást, dízelmotor előmelegítést, egyszerű átkapcsolással, automatikus üzemben.

Dízelmotor főgenerátor kapcsolat : Az új főkapcsolatot az MWM cég közreműködésével a Bochum-i, németországi, REICH cég tervezte és kivitelezte. A tengelykapcsolat rugalmasságát fogazott keménygumi tárcsa biztosítja elsődlegesen, további rugalmasságot biztosít - egyrészt a szerelhetőség, másrészt lengéstani okok miatt beépített - további két darab gumifém kapcsolati elem. A főgenerátor forgórészének súlyát a főgenerátorra készített és szerelt pajzs, illetve az abban

elhelyezett kevés gondozást igénylő csapágy biztosítja, amely a főgenerátor tengelyvég kúpos részére van felhúzva. A tengelykapcsolat maga és burkolatának kialakítása olyan, hogy a szükséges szellőzésen kívül, az ellenőrzést, a ritkán esedékes karbantartási, valamint csapágyzsírzási munkát megkönnyíti.

DGI 20/600 típusú egyenáramú szaggató egység : A dízelmozdonyból kikerült szénszlopos terhelésszabályzó egység helyére a DGI 20/600 típusú egyenáramú szaggató egység került, amely a főgenerátornak a saját kapcsolóiról történő gerjesztésére szolgál. Három fő, az erőáramú teljesítmény-szabályzó, a tranzisztor meghajtó (IGBT-1), és ennek potenciálfüggetlen táplálást szolgáló (ITAP-1) egységből áll. A kapcsolat elve, hogy a főgenerátor gerjesztő-tekercsére jutó feszültség középtékét és ezzel a gerjesztő áramot a VI jelű modulban lévő tranzisztor perióduson belüli bekapcsolási ideje határozza meg. A berendezés a motortérben a főgenerátor felett, házbán védetten került beépítésre.

MVE-01 vezérlő berendezés : Az elektronikus vezérlő berendezés vezérlési, szabályozási és diagnosztikai feladatok ellátását végzi. Felépítése a későbbi bővítést lehetővé teszi.

A vezérlő berendezés a GANZ-ANSALDO moduláris mikroszámítógépes rendszerére épül. A berendezés programja magas szintű, "C" nyelven írt modulokból épül fel. A software többféle funkciót valósít meg :

- vezérlési feladatok
- üzemkésztség logika
- irányváltó logika
- menetvezérlés, menetengedély
- kontaktor vezérlés
- dízelmotor vezérlés
- dízel próba
- hibajelzések
- számítógépes alrendszerek vezérlése
- Szabályozási feladatok
- alapjel képzés
- ellenőrző jel képzés
- hihetőség vizsgálat
- söntvezérlés
- elpörgésvédelem

* * *

- túláram és feszültségvédelem
- kommunikációs, ellenőrzési feladatok
- diagnosztikai funkciók
- öndiagnosztika (rendszer saját hibák)
- mozdony hibadiagnosztika

A rendszer működését egy kétszámjegyű kijelzőn keresztül, megfelelő kódokkal jelzi, amelyből úgy a helyes működés, mint a keletkezett hibák kiolvashatók. A rendszerbe beépített eseménynapló lehetővé teszi az utolsó 1000 esemény vizsgálatát. Ellenőrzésre, hibakeresésre a hozzákapcsolt számítógép segítségével minden bemeneti parancs jelzés stb. kiadható. Maga a berendezés a mozdony vezetőállásán lett elhelyezve.

OLEO hidrodinamikus ütközőkészülék : A mozdonyra szerelt hidrodinamikus ütköző működési elve, hogy az ütközön fellépő lökés hatására a hüvely a hengerbe préselődik és az olaj egy nyíláson át az olajtartályba áramlik át. Ennek következménye, hogy az elválasztó-dugattyú az ütközőfejre mozdul és a gáz a nitrogénkamrában tovább komprimálódik. A olajnyomás a nyíláson átjutva ellenállást eredményez az ütköző benyomódása ellenében. Az összenyomott gáz kifradásmentes visszaállító rugót eredményez, amelyre az ütköző eredeti méretére áll vissza.

Vezetőfülke fűtés : A mozdonyba egy UH 12 típusú, háromfokozatú ventilátorral ellátott fűtőtest került beépítésre. Kialakítása, műanyag bevonatú lemez, könnyű kivitelű, kettős radiális ventilátor. A fűtőradiátor bekötése a dízelmotor kis vízkörébe történt meg, így gyorsabb a felmelegedés és a hőntartó működése esetén is biztosítható a fülkefűtés.

Mint az ország első digitális számítógéppel támogatott mozdonya technikailag is megállja a helyét az újdonságok sorában. Az azóta eltelt rövid próbafüzemi időszak megbízhatóságát és gazdaságosságát bizonyította, így nemsokára a GySEV a követőit is bemutathatja.

Német Andor :

A GySEV új beszerzésű személykocsijai

A GySEV új személykocsik beszerzését határozta el részben a Sopron-Budapest között menetrend változástól beindított IC vonatok, részben pedig az ausztriai vonalrai részére. Az új kocsik beszerzésének alapjául a MÁV-nak a Dunakeszi Vagonygyártó és Javító Kft által felújított és

már mintegy 70 darab "DJV 93" típusjelű kocsik rendkívül kedvező üzemi tapasztalatai jelentettek.

A MÁV kocsikhoz hasonlóan a GySEV kocsik is s hetvenes évek elején készült győri gyártású 20-47-es középszámú kocsik átépítésével jöttek létre. A feladatot

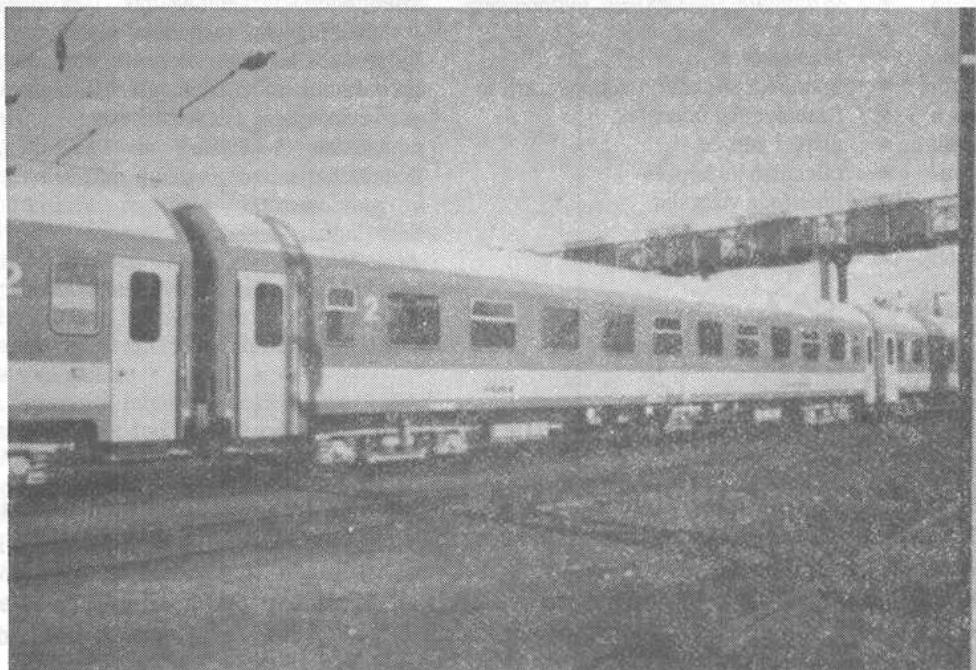


külön érdekessé tette, hogy ezen megrendelt 8 kocsi nem teljesen azonos a MÁV kocsikkal, ezek nem tárcsafékkal és nem "IFE" lengőajtókkal készültek. Négy kocsi kifejezetten belföldi, nagy kocsi pedig a nemzetközi forgalomban való részvétel miatt az 1500 V, 50 Hz és az 1000 V, 16 Hz villamos fűtésre alkalmas. Ezek az átépített kocsik eredetileg fülkések voltak és most természetes lettek az átépítés során. Újjáépítették illetve

átépítették szinte az egész kocsit, az oldalfalakat a vázszerkezettel együtt, a főkeretet néhány merevítő kivételével, a teljes belső burkolatot, a fűtési és a világítási rendszert. A kocsi tömege 38 tonna. Az első osztályúban 60, míg a másodosztályúban 78 ülőhely került elhelyezésre. A belső borítást előregyártott műanyag elemekből építettek. A nemdohányzó részben enyhe túlnyomás uralkodik, ennek következtében a

dohány füst nem kerül át a dohányzó szakaszból a nemdohányzó szakaszba. A kocsikból az első négy - belföldi - már forgalomba állt és rövidesen elkészül a további 4 kocsi is.

A közelmúltban egy bemutató keretében egy 1., egy 2. és egy büfé/bisztró kocsit bemutatták Bratislavában a ZSR vasútnak. Az érdeklődésre jellemző, hogy tárgyalások folynak 180 darab ilyen kocsi vásárlásáról.



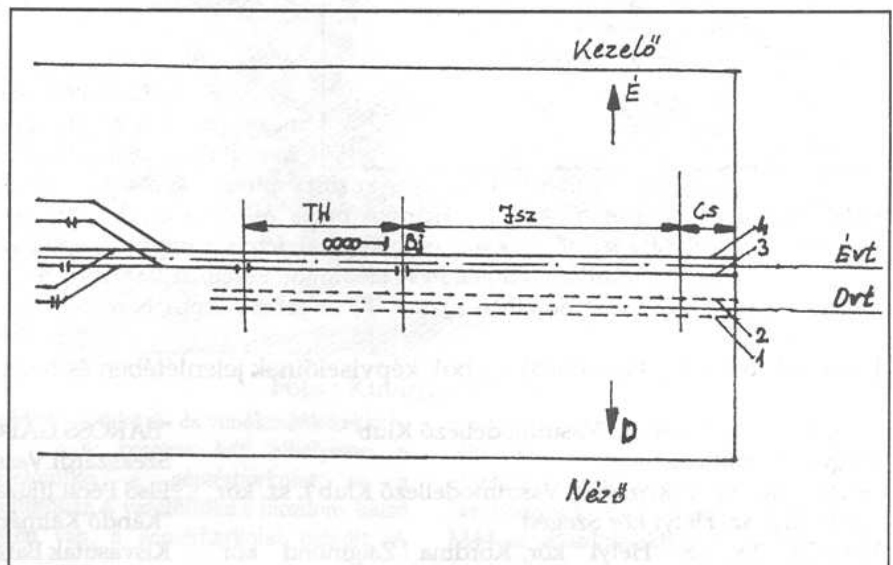
Építsünk MODUL terepasztalt !

Az 1995/2 számban egy felhívást tettünk közzé azzal a céllal, hogy felkeltsük a terepasztal építők figyelmét egy MODUL rendszerű asztal építésére. 1995 június 24-25-én Budapesten megtartott Vasútmodellező Klubok III. Együttműködési Értekezletén megbeszéltük az építéssel és egységesítéssel kapcsolatos teendőket. Az értekezleten a NEM 906 H szabványt céljaink érdekében a következőképpen módosítottuk :

Az állomási modul méretezése a csatlakozási oldalon :

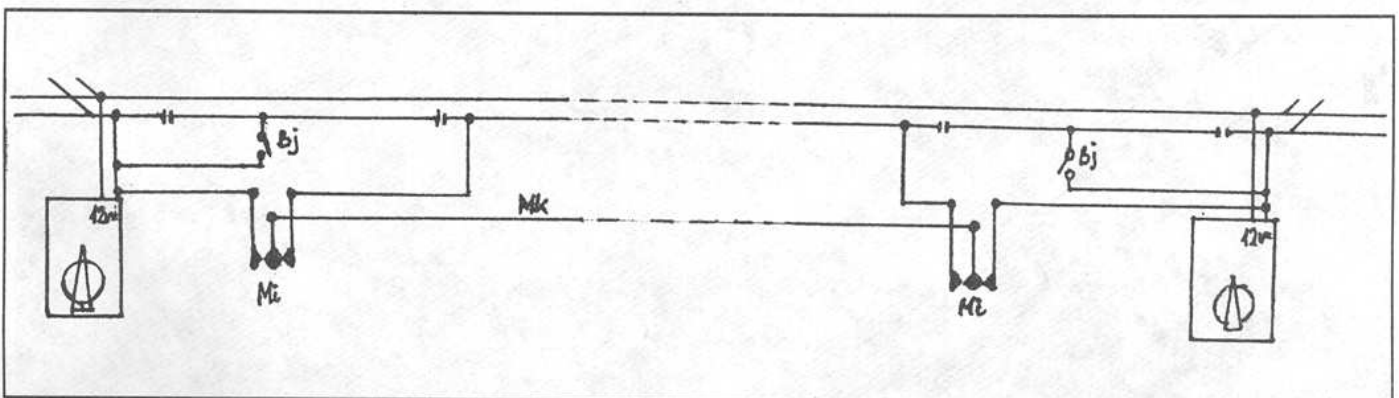
Jelmagyarázat:

- E Északi oldal, a látogatótól távolabbi oldal
- D Déli oldal, a látogatóhoz közelebbi oldal
- Evt Északi vágánytengely
- Dvt Déli vágánytengely
- Jsz Jelző szigetelés. HO méretben min. 350 mm, TT és N méretben a leghosszabb mozdony szerint arányosan csökken ez a hosszúság.
- TH Tolatási hossz a bejárat jelző és az első kitérő között. Hossza tetszőleges.
- Cs Csatlakozó vágány. HO méretben a ROCO G2 2/3 sinszál, TT méretben a PILZ G2 2/3 sinszál fele. A teljes sinszálat ágyazattal együtt kivehetőre kell elkészíteni a csatlakoztatások érdekében.



Az északi vágány mindig a látogatótól távolabb eső vágány. Egyvágányú pálya építése esetén mindig az északi vágány méretei a mérvadók. A déli vágányok az előző számban közölt csatlakozási rajzokon megadott méretek szerint kerüljenek elhelyezésre.

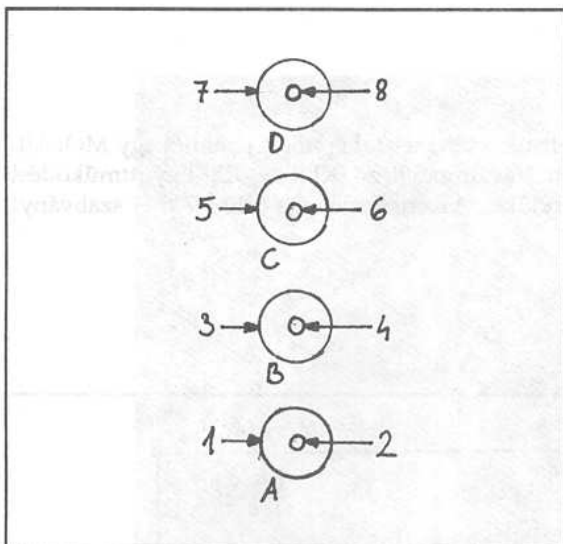
Az állomási modulok közötti nyíltvonalai táplálás és ellenmenet biztosítás:



Jelmagyarázat :

- Bj Bejárat jelző
- Mi Menetirányváltó kapcsoló
- Mk Megkerülő vezeték a menetirány kapcsolók között.

Az elektromos csatlakozásokhoz a kereskedelmi forgalomban beszerezhető, az AUDIO technikában használt RCA csatlakozókat használjuk! A csatlakozók aljzata négyes egységbe szerelve beszerezhető. A csatlakozók közötti átmenetet mindkét oldalon négy RCA dugóval ellátott lengőkábelek biztosítsák! Az ajzatokat a modulok aljára a csatlakozási felületek közelébe helyezzük el, kb. 15-20 cm-re a modul végétől.



A aljzat :

1 - déli vágány déli (látogató felőli) sínszála,

2 - déli vágány északi (látogatótól távolabbi) sínszála.

B aljzat :

3 - északi vágány déli sínszála,

4 - északi vágány északi sínszála.

C aljzat :

5 - kiegészítők táplálása GRAETZ hídba épített diódákon keresztül, negatív pólus,

6 - pozitív pólus.

D aljzat :

7 - megkerülő vezeték a déli vágányhoz,

8 - megkerülő vezeték az északi vágányhoz.

A csatlakozók beszerelése után a bekötési sorrendet mindig tüntessük fel A, B, C, D jelölésekkel ! A nyíltvonali moduloknál is kötelező a négy csatlakozó bekötése a folyamatosság érdekében. Ezen moduloknál legalább egy ponton a sínszalak betáplálását kössük be !

Az állomási modulok között állomástávolsági közlekedés lesz. Ezért nyíltvonali modulokra térközbiztosítást nem építünk. Kétvágányos pálya esetén a modulokat két egyvágányos pályának kell tekinteni ! A kiegészítők táplálására lehetőség van, így nyíltvonali fényorompók és épület illetve térvilágítás megépíthető.

A modulszekrények felső éle minden esetben 1000 mm-re legyen a padlószinttől. A sínkorona magasság a szekrény felső élétől HO méretben 10 mm, TT méretben 8 mm, N méretben 6 mm legyen !

Ezen módosítást a következő klubok képviselőinek jelenlétében és beleegyezésével hajtottuk végre :

Láng Műv. Ház. Ifjúsági Vasútmodellező Klub

Magyar Modul Klub

MAVOE-MOROP Központi Vasútmodellező Klub I. sz. kör

MAVOE 3. sz. Helyi kör Szeged

MAVOE 13. sz. Helyi kör, "Kordina Zsigmond kör"

Budapest

"BAROSS GÁBOR" Vasútmodellező Klub Veszprém

Szekszárdi Vasútmodellező Klub Szekszárd

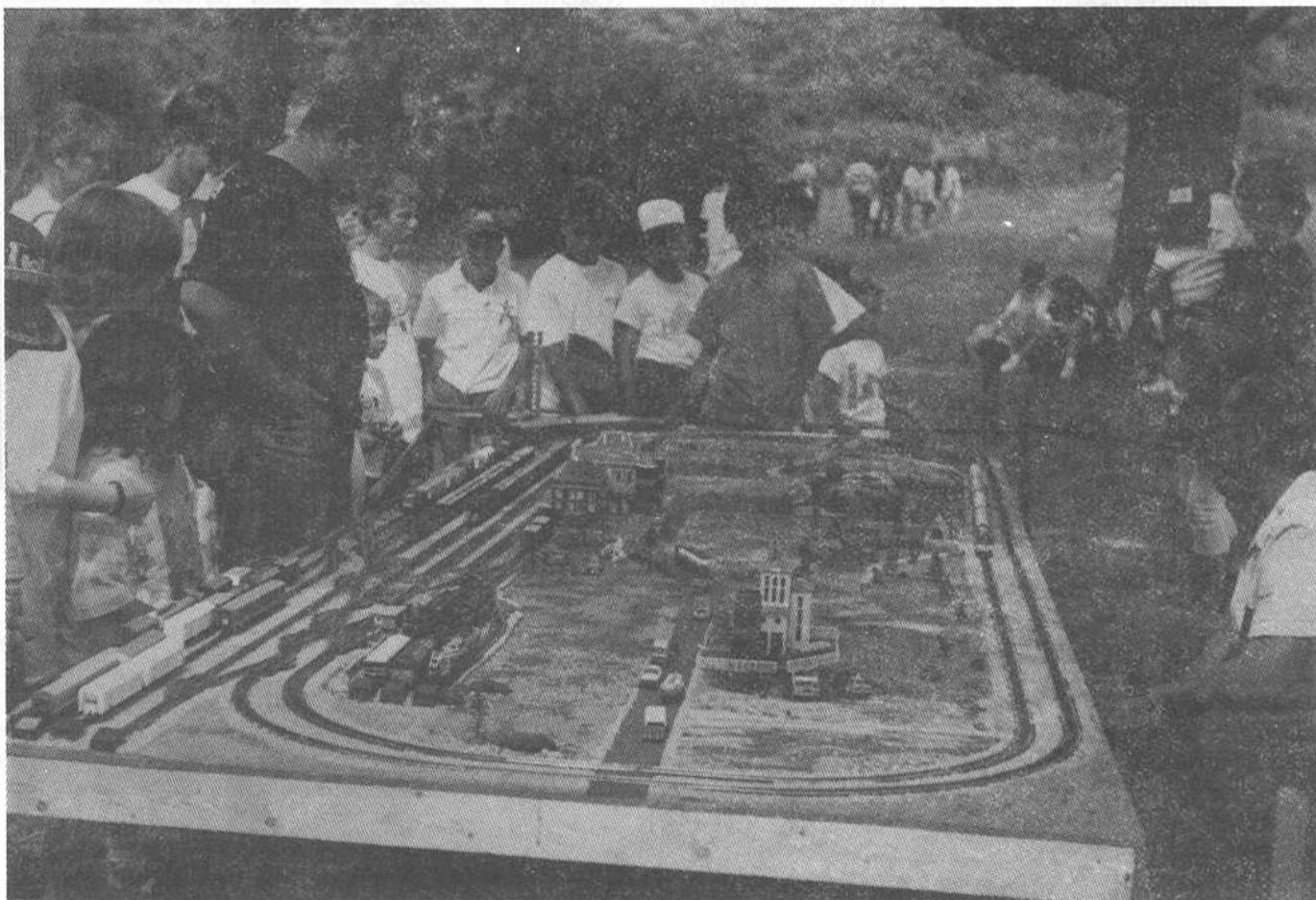
Első Pécsi Ifjúsági Vasútmodellező Klub Pécs

"Kandó Kálmán" Vasútmodellező Klub Kaposvár

Kisvasutak Baráti Köre

Budapest, 1995. Június 25.

Kérjük, hogy kérdéseikkel a továbbiakban is a szerkesztőséget ostromolják !



Letenyei Tamás:

A MÁV M31 SOR. DÍZEL-HIDRAULIKUS MOZDONYA

A MÁV az ötvenes évek végén az M28 sor. és az M44 sor. dízelmozdonyok után folytatta a megkezdett dízelesítési programját. Elsősorban az állomási tolatószolgálat dízelesítése volt a cél. Ezért a MÁVAG Mozdony és Gépgyártól megrendelte egy 400 LE-s dízel-hidraulikus mozdonytípus gyártását. Ezt a mozdonytípust a gyár már az Egyiptomi vasutak részére előzőleg szállította. A gyár 1959-től kezdte meg a mozdonyok leszállítását a MÁV részére.

A mozdony járműszerkezeti részei a mozdonykeretből, az ütköző- és vonókészülékből, a géptérburkolatból, a szellőzőházból, a vezetőfülkéből és a futóműből áll. A mozdony szegecsekkel és csavarokkal egymáshoz erősített merev lemez kerettel és három kapcsolt tengellyel épült. A kerékpárok belső csapágyazásúak. A tengelyágytokok és a tengelyágyvezetékek egymáson súrlódó felületein olajkenésű mangánacél bélések vannak. A mozdonykeret hat laprugóval támaszkodik a tengelyágyakra. A keret mindkét végére kerültek a mellgerendák

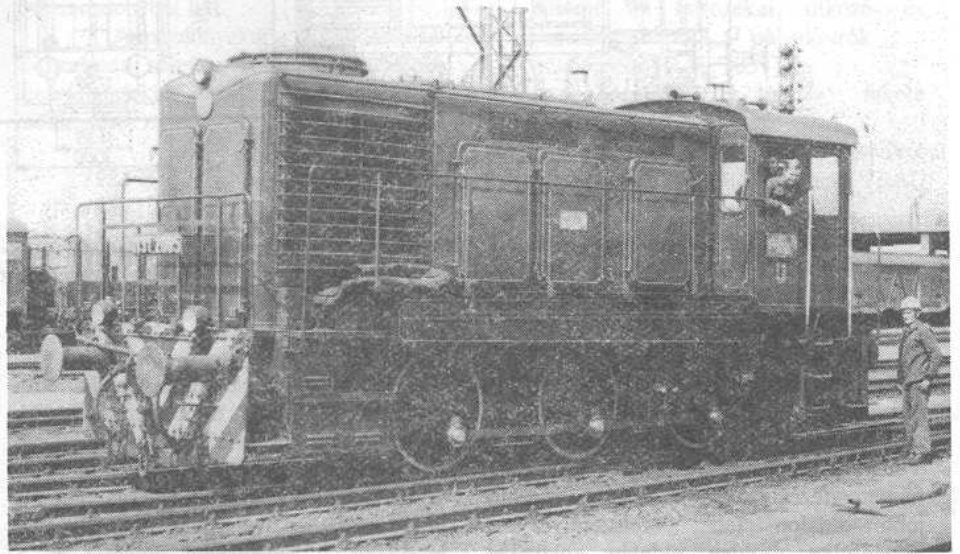


Foto : Kubinszky Mihály

szabványos ütköző- és vonókészülékekkel.

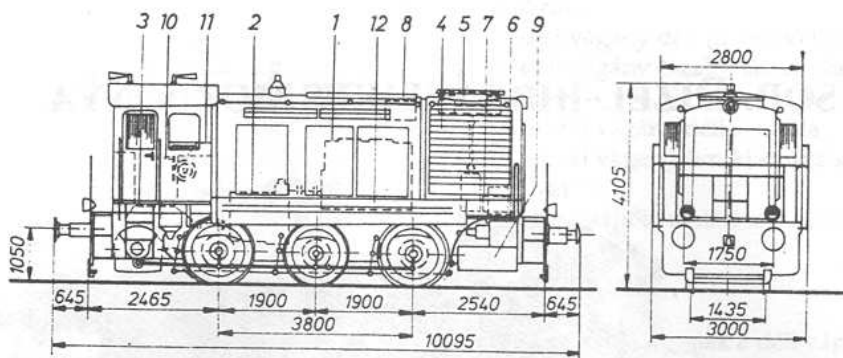
A kereten lett elhelyezve a vezetőfülke, a géptérburkolat és a szellőzőház. A vezetőfülke a mozdony hátsó végén van, a géptérburkolat mögött. A

szellőzőház a mozdony elején van elhelyezve. A vezetőfülkében lett elhelyezve a vezetéshez szükséges irányító berendezések és ellenőrző műszerek. Az M44-es mozdonyokhoz hasonlóan itt is



Foto : Kubinszky Mihály

Címlapfoto : Kubinszky Mihály gyűjteményéből



M 31 sorozatú dízelmozdony

1 dízelmotor; 2 hidraulikus hajtómű; 3 vakforgattyús hajtómű; 4 hűtő; 5 hűtőventillátor; 6 légsűrítő; 7 segédüzemi dinamó; 8 hűtővíztartály; 9 akkumulátorok; 10 kézifék; 11 vezetőasztal; 12 tüzelőanyag-tartály

csak egy vezetőasztal van mindkét oldalon megegyező kezelőszervekkel a tolatási műveletek jobb láthatósága miatt. Vonatvábbításához szükséges fékberendezés csak a menetirány szerinti jobb oldalon lett felszerelve. A vezetőfülke minden oldalán ablakokat képeztek ki a jobb kilátás érdekében. Mindkét oldalon vannak feljáró ajtók.

A géptérburkolat lemez borítású fémkerettel készült. Mindkét oldalon három-három oldalajtóval a szerelhetőséghez. A géptér tetejére is került javítások alkalmával leszerelhető burkolat. A géptérburkolat alatt került elhelyezésre a gépezeti berendezés. A mozdonyba Ganz féle 12 JV. 17/24 jellegű 331 kW teljesítményű dízelmotor került beépítésre. A motor 12 hengeres V elrendezésű 170 mm hengerátmérőjű és 240 mm löketű. Legnagyobb fordulatszáma 1220 1/min. A motor forgattyúháza könnyűfém öntvényből készült. A forgattyúháza centrifugál öntéssel készült különlegesen hőkezelt öntöttvas nedves hengerperselyek kerültek. Minden hengernek külön-külön öntöttvas hengerfeje van. A hengerfejen található az előkamra és hengerenként egy szívó- és egy kipufogószelep. A motor főtengeleje ötvöztött acélból készült. A dízelmotor lendkerék felőli oldaláról kardántengellyel hajtja a Voith L26/st típusú hidraulikus hajtóművet, amely ugyancsak kardántengellyel hajtja az irány- és fokozatváltóval egybeépített vakforgattyús tengelyhajtóművet.

A vakforgattyús tengelyhajtómű rudazatokkal hajtja a kerékpárokat. A motor lengéscsillapító felőli oldaláról hajtja a segédüzemi elosztóhajtóművet, amely függőleges kardántengellyel hajtja a hűtőventillátort, vízszintes tengellyel a légsűrítőt, a segédüzemi dinamót és a tüzelőanyag-tápszivattyút. A mozdony szellőzőházának két oldalán kerültek elhelyezésre a hűtőelemek. A hűtőkön a hűtőlevegőt egy, az elosztóhajtóműről kétfokozatú sebességváltón keresztül hajtott függőleges tengelyű hűtőventillátor áramoltatja át. A sebességváltót csak álló dízelmotornál lehet működtetni.

A sebességváltó lehetővé teszi a hűtőventillátor-hajtás kikapcsolását is. A hűtővíz-hőmérsékletet ún. By-pass-szelep szabályozza. Ez a szabályozó 60 °C foknál hidegebb hűtővíz esetén a hűtővizet nem

engedi a hűtőbe, hanem visszairányítja a dízelmotorba.

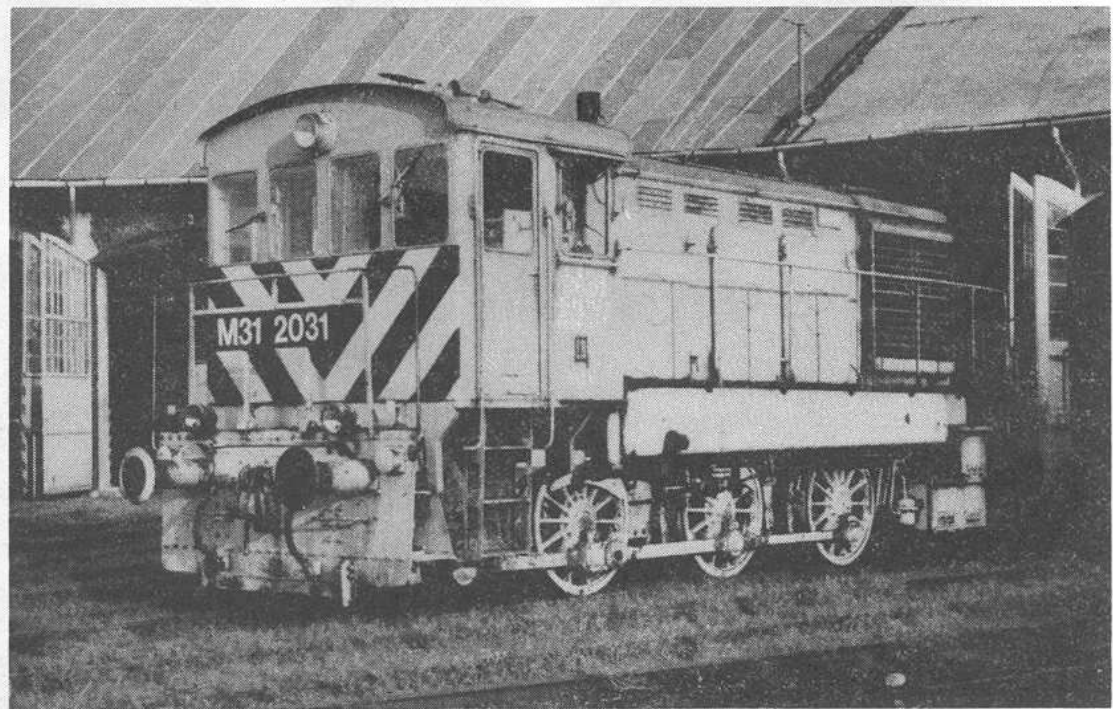
A dízelmotor védelmi berendezései: hűtővízhiány-, kenőolajhiány-, kenőolajnyomás-hiány, hűtővíz túlmelegedés és túlfordulat elleni védelem.

A dízelmotor által beszívott friss levegőt a géptérben elhelyezett olajos légszűrő szűri. A dízelmotorból a kipufogógázok a hangtompítón keresztül, a géptér teteje felett távoznak.

A mozdony villamos berendezései a segédüzemi dinamó, az akkumulátorok, az indítómotorok, az előkenő- és tüzelőanyag-szivattyút hajtó villamos motorok, a fordulatszámmerő dinamók, a világítóberendezések, a vezérlő- és ellenőrző berendezések, valamint a feszültségszabályzó. Névleges feszültségük 24 V. Az akkumulátorok a mozdony két oldalán a főkeret alatti szekrényben találhatóak.

Az első mozdonyok jó eredményeket mutattak. Mérőkocsis próba alkalmából 1959.01.08.-án 4,6 ezrelékes emelkedőben 850 tonna terheléssel elindult az M31,2002 psz. mozdony, amikor is 13 tonna indító vonóerőt fejtett ki. Mivel a mozdony tengelynyomása 15 tonna, elsősorban fővonalakon alkalmazható. Tekintve, hogy fűtőkazánal nem lett felszerelve, így személyvonat továbbítására télen nem alkalmas.

A MÁV-nál elsősorban a 326 és



330, valamint 333 sor. tolató gőzmozdonyok helyett lettek alkalmazva. De szerepet kaptak kisebb tehervonati szerelvények továbbításánál is, helyenként vonali tartalék mozdonyként is alkalmazták.

A mozdonyok a beszerzést követő 3-4 évben nem váltottak be a hozzájuk fűzött reményeket, üzemeltetésük rengeteg problémát jelentett, amelyeket csak részben tudtak megoldani. A nehézségek elsősorban a mozdonyokba épített, még akkor is kiforrotlan és megbízhatatlan dízelmotornál jelentkeztek. Ezeket a problémákat fokozatos korszerűsítésekkel sikerült kiküszöbölni.

A MÁV ebből a mozdonytípusból összesen 51 db-ot szerzett be és állított forgalomba a következők szerint:

1958	6 db
1959	34 db
1960	10 db
1969	1 db

Érdekes, hogy a pályaszámok 2053-ig lettek kiadva. A 2043-2044 psz. ugyan ki lett adva, de valójában ilyen pályaszámú mozdonyok soha nem léteztek. Továbbá a 2053 pályaszámú mozdony a Mecseki szénbányától 1969-ben átvett A23,011 psz. mozdonyból lett.

A mozdonyokat a MÁV 1986-tól fokozatosan selejtezte, illetve különböző iparvállalatoknk eladta. Az állomány csökkenése:

1986	1 db
1987	5 db
1988	1 db
1989	6 db
1990	5 db
1991	6 db
1992	8 db
1993	6 db
1994	7 db

Jelenleg üzemben 6 db van, a szegedi és szentesi fűtőházaknál.

Modellezőknek:

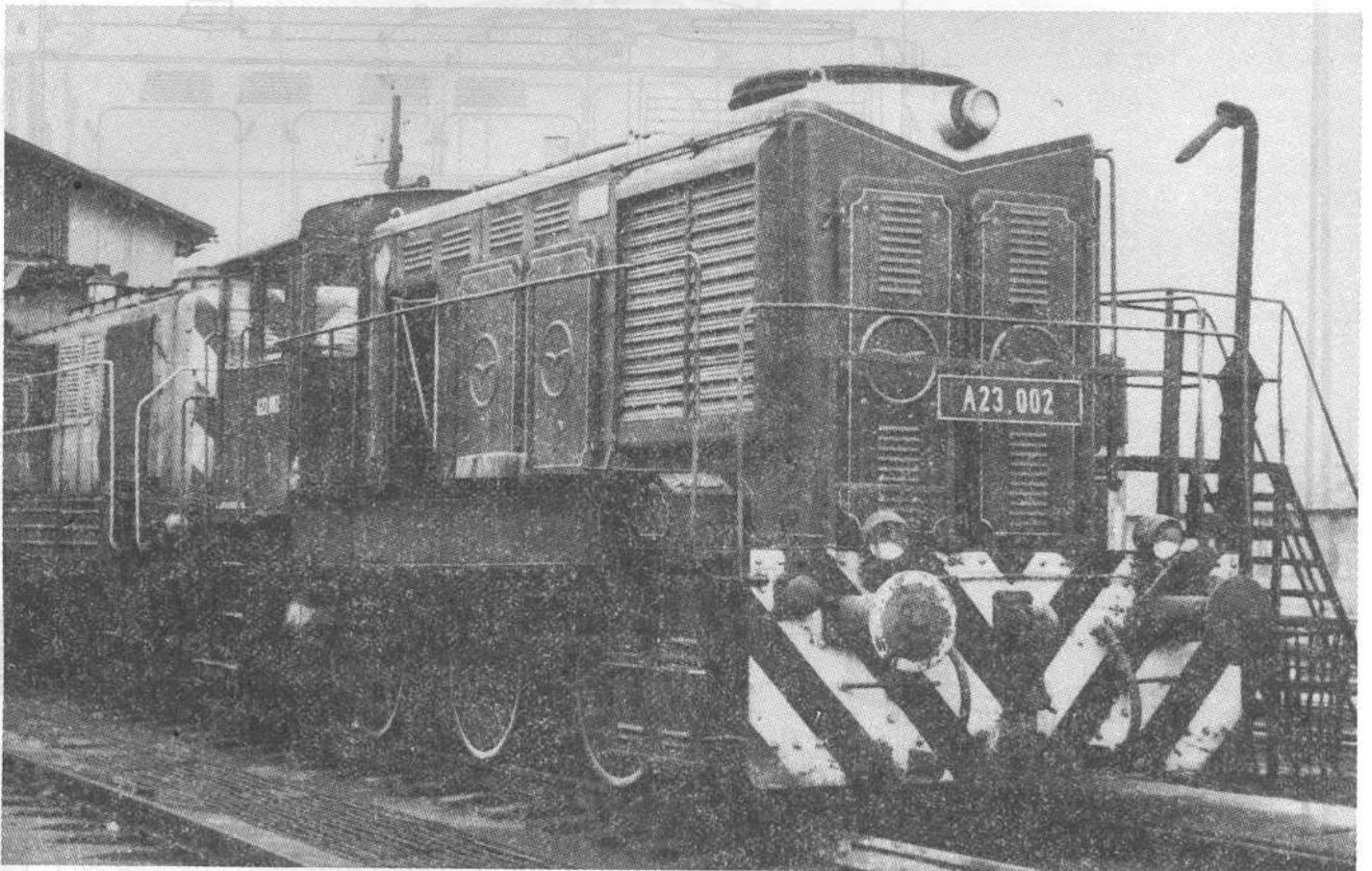
A mozdonyok jelenlegi színezése: MÁV szabvány 2711/2 - 1991 szerint.

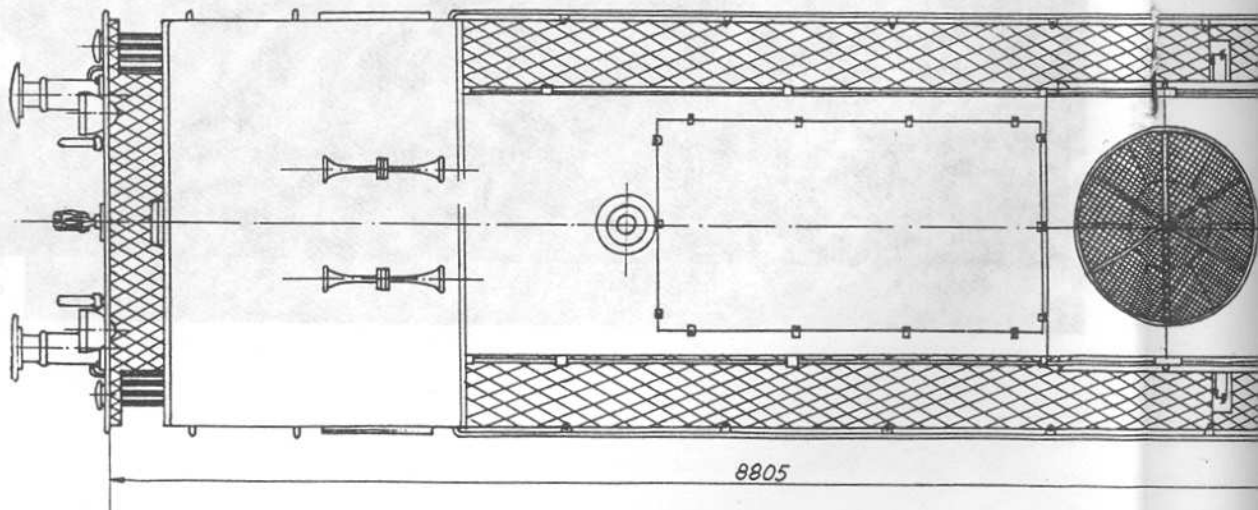
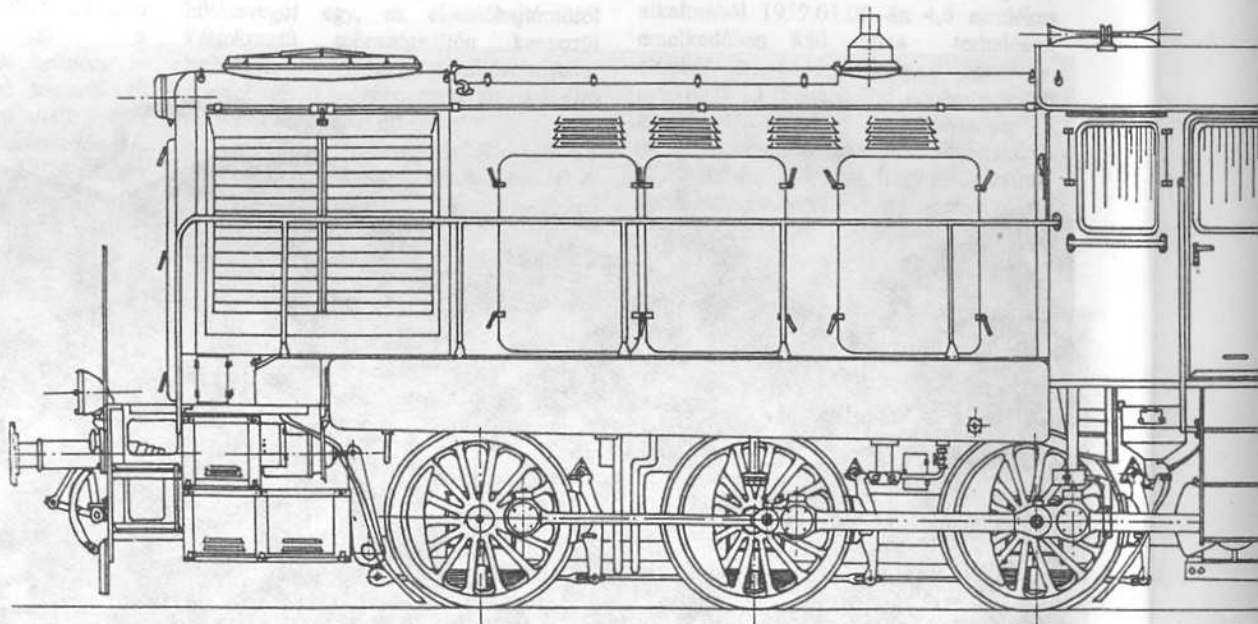
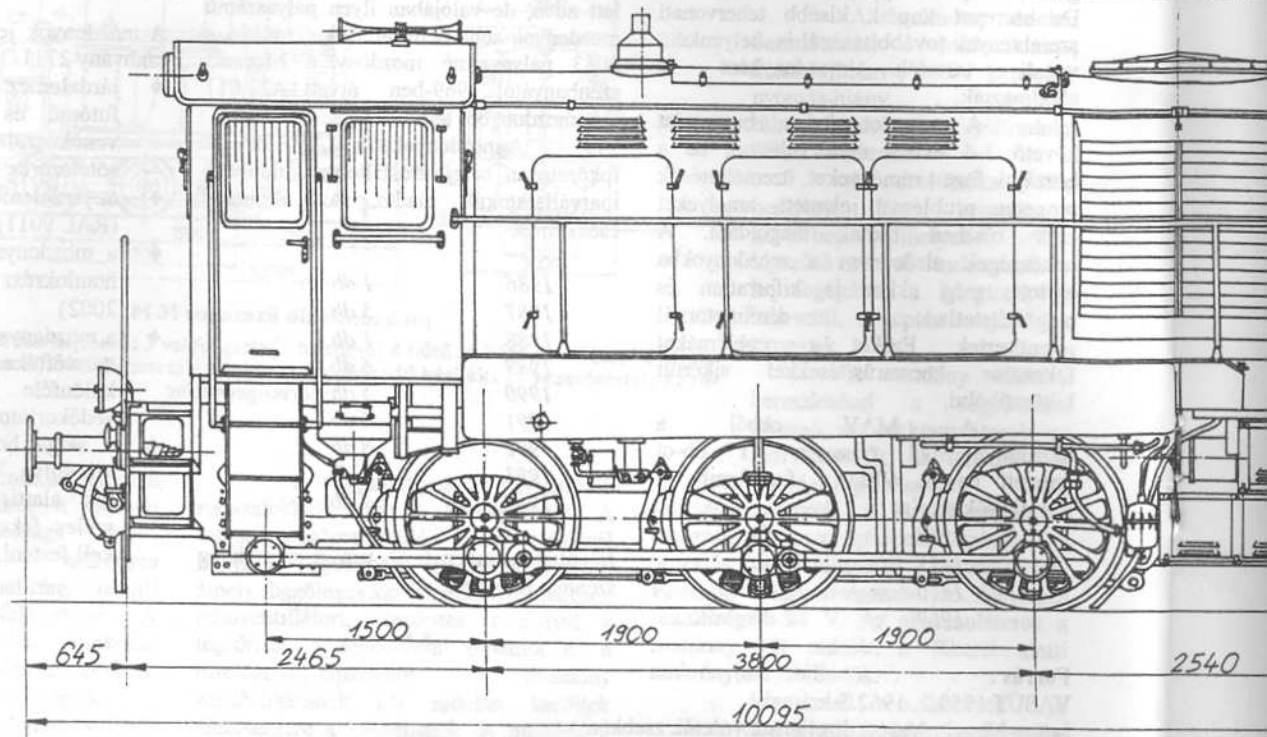
- ◆ járdalemez alatti részek, alváz, futómű és tartozékai, ütköző- és vonókészülékek, pályakotrók: sötétszürke (RAL 7031)
- ◆ a járdalemez és a lépcső: fekete (RAL 9011)
- ◆ a mozdonyszekrény, kivéve mindkét homlok rész: sötétnarancs (RAL 2002)
- ◆ a mozdonyszekrény géptéri továbbá a vezetőfülke ablak alatti homlok rész, különféle kapaszkodók, fogantyúk, védőkorlátok: sárga (RAL 1017)
- ◆ a sárga homlokfelületekre középtől kiindulva, V alakban, jobbra-balra 45 fok alatti hajlással 250-250 mm széles fekete (RAL 9011) csíkokat kell festeni.

Forrás:

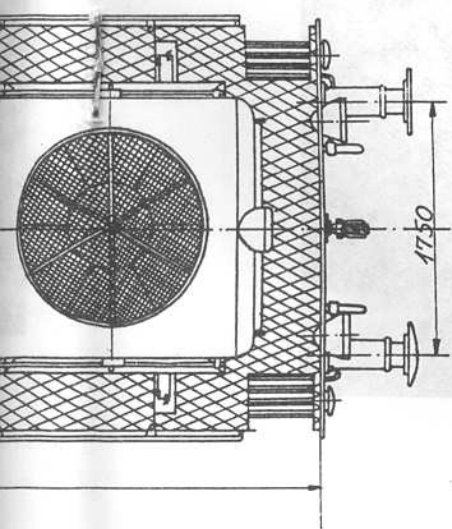
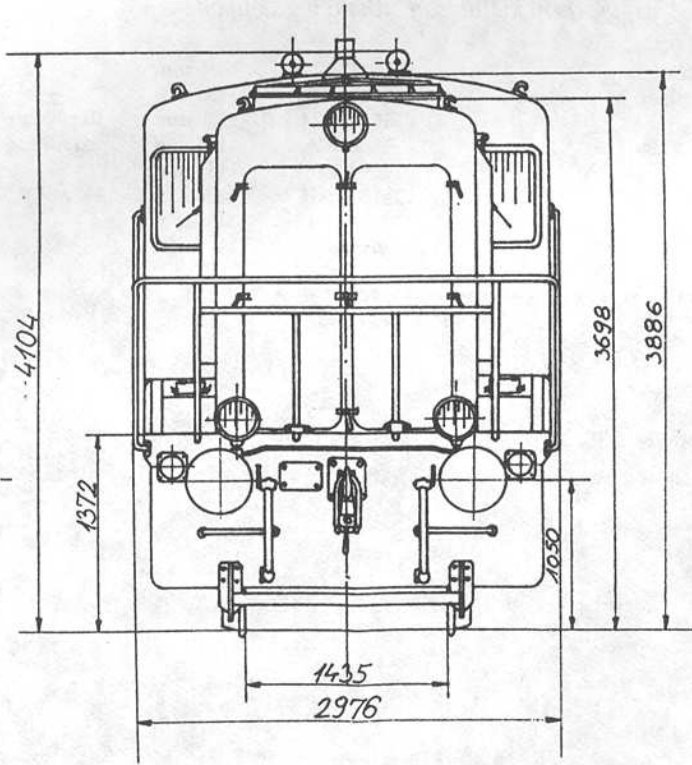
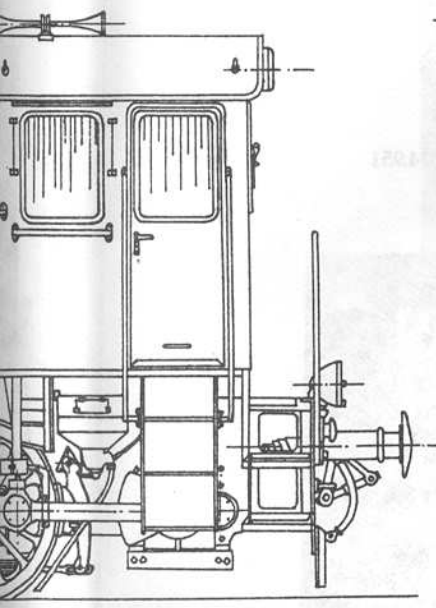
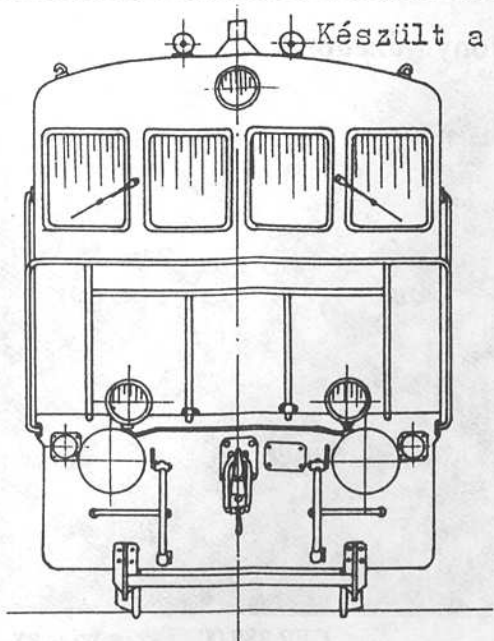
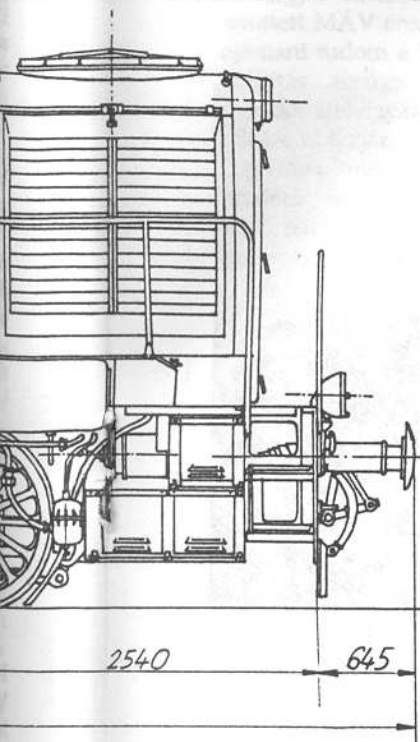
VASÚT 1959/2, 1962/5 számai

Lovas-Mezei: Vasúti dízeljármű vezetők zsebkönyve





Készült a 006.804 sz. rajz alapján

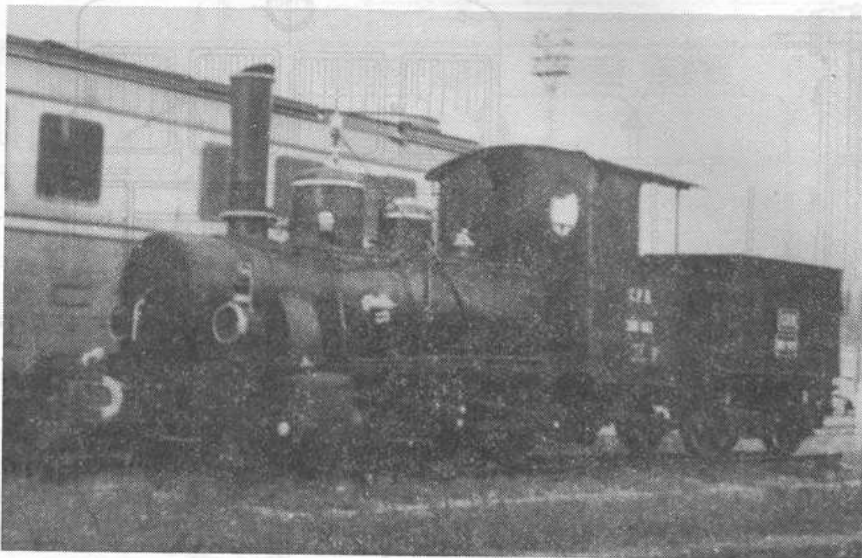


Letenyei Tamás:

A CFR Sibiu-i (Nagyszeben) mozdonymúzeuma

Aki vonattal utazott már Romániában, az tapasztalhatta és láthatta már, hogy igen nagy számban vannak leállított gőzmozdonyok egyes fűtőházaknál. Ezen mozdonyok felett is eljárt már az idő és megkezdték selejtezésüket. A nagyszebeni fűtőház vezetője vasútbarát lévén lehetőséget teremtett néhány ritkaságszámba menő gőzmozdony kiállítására. Ezzel ezeket a mozdonyokat megmentette a lángvágótól.

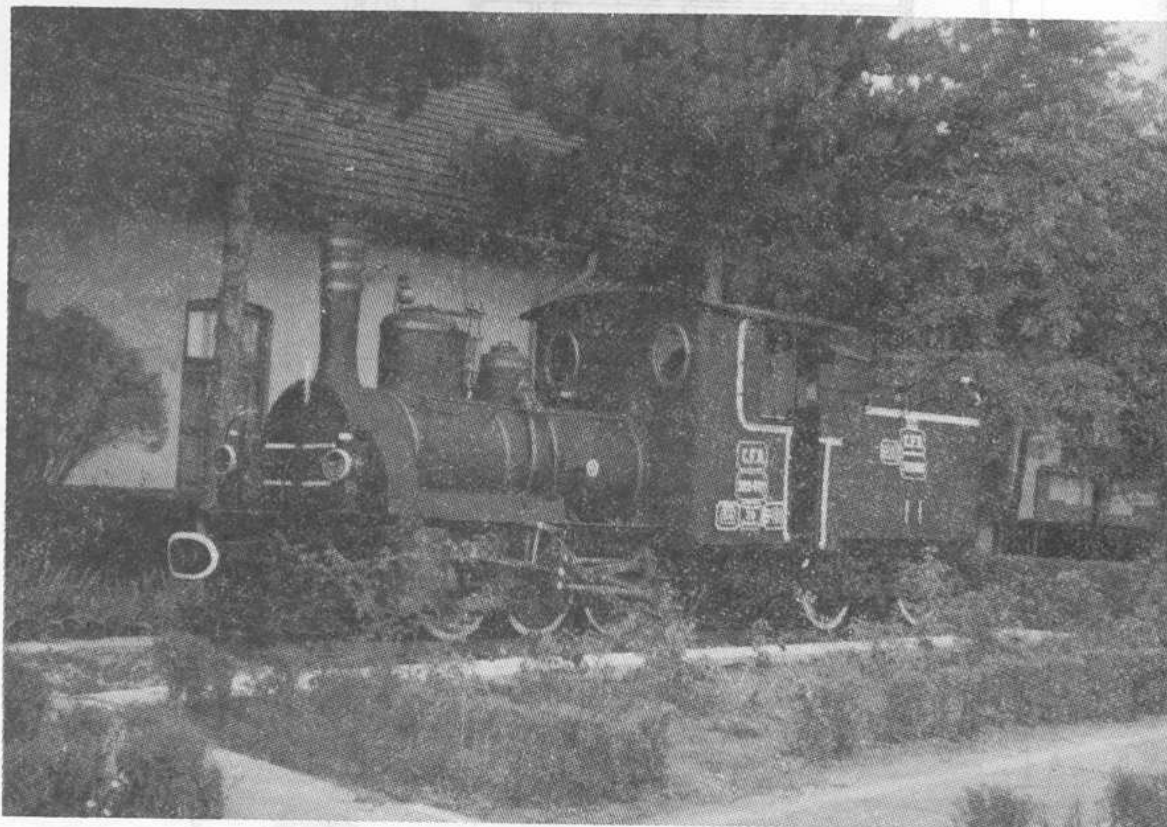
Folyamatosan keresi a Romániában fellelhető ritka mozdonyokat, hogy a kiállítást bővíthesse. Ehhez a munkához segítséget nyújt a CFR vezetése is. Ez a munkája példaértékű, mert még nálunk is lehetne hasonló kiállításokat berendezni működő, vagy megszüntetett fűtőházaknál. Így nálunk is egy helyre gyűjtve bemutathatóvá válnának a jelenleg rozsdásodó, enyészetnek kitétt gőzmozdonyok.



CFR 388,002 psz. gőzös, ex. MÁV 388,002

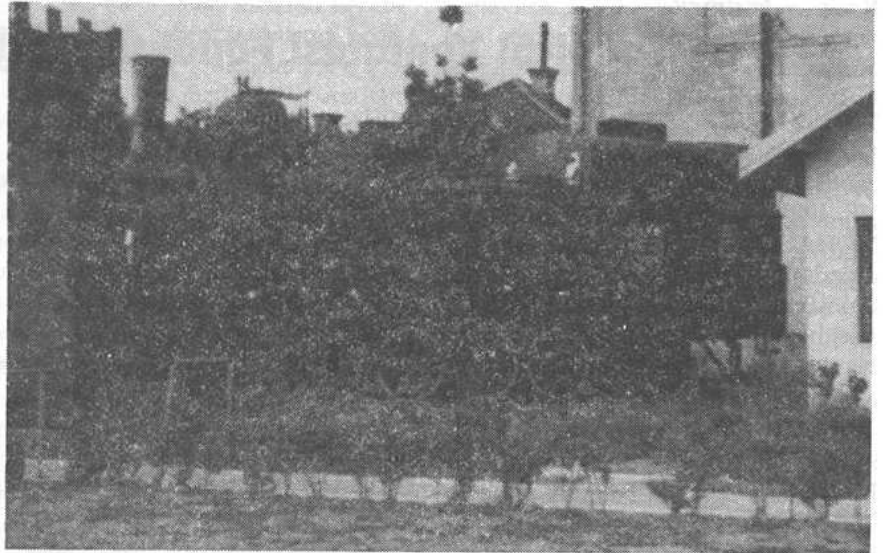
A nagyszebeni kiállításon látható mozdonyok :

Pályaszám	Nyomtáv	Megjegyzés			
CFR 40,004	1435 mm	fogaskerekű, ex. MÁV 40 sor.	CFF 7311	1435 mm	
CFR 6049	760 mm		CFR 131,040	1435 mm	
CFR 389,001	760 mm	ex. MÁV 389,001	CFR 230,224	1435 mm	üzemképes
CFR 764,201	760 mm		CFR 50,497	1435 mm	üzemképes
CFR 388,002	760 mm	ex. MÁV 388,002	CFR 94,649	1435 mm	
CFR 764,108	760 mm		CFR 324,951	1435 mm	ex. MÁV 324,951
CFR 150,1105	1435 mm	üzemképes, ex. DR 52 sor.	Tűz nélküli	1435 mm	
			Gőzdaru	1435 mm	

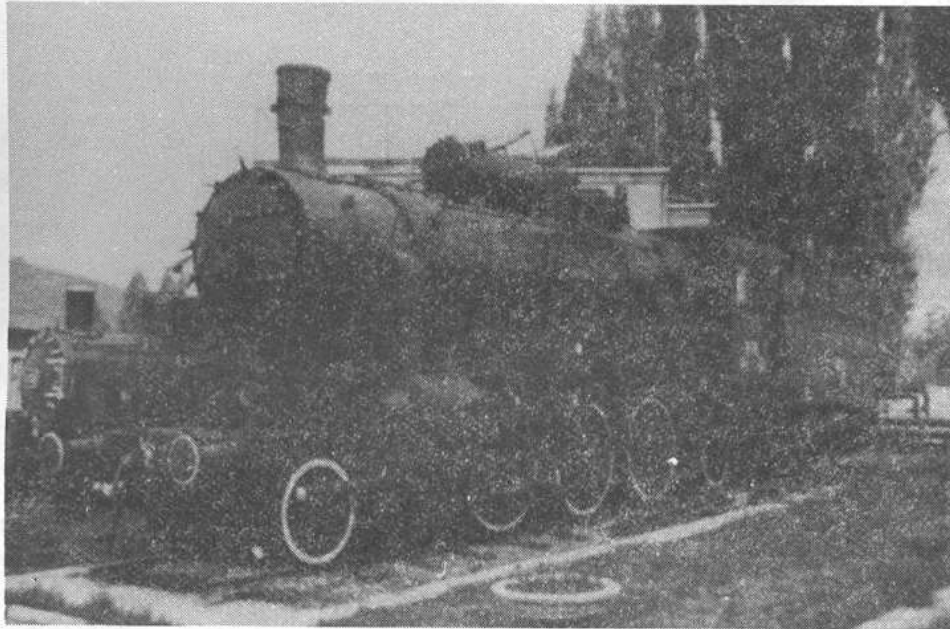


CFR 389,001 psz. gőzmozdony, ex. MÁV 389,001

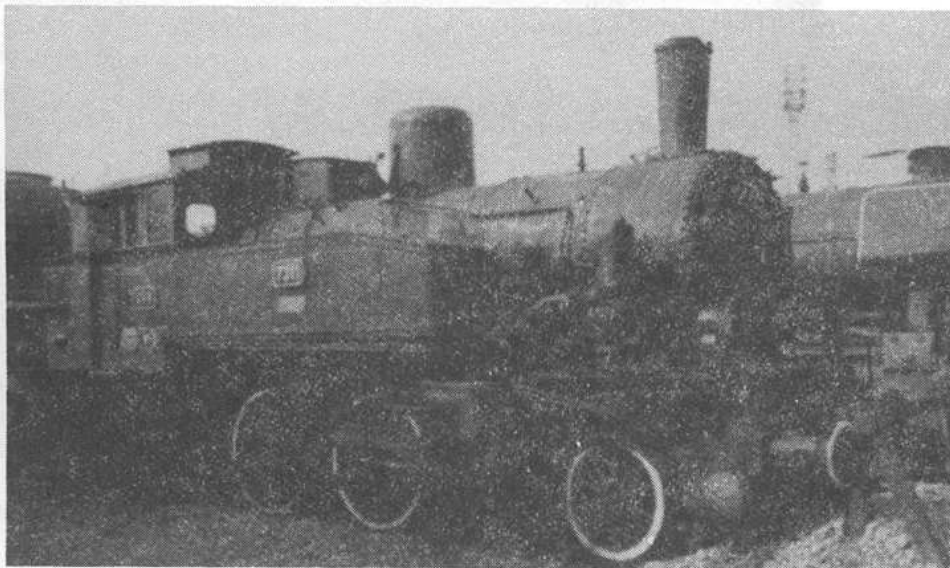
A magyar vasútbarátoknak már csak a fent említett MÁV eredetű mozdonyok miatt is ajánlani tudom a kiállítás megtekintését. A kiállítás amúgy belépődíjas, belépőt a mozdonyfelvigyázó irodában lehet vásárolni. Ottjártunkkor felhívtuk a főnök figyelmét még egy-két meglévő MÁV eredetű mozdonyra. Remélem, hogy legközelebbi látogatásunk alkalmával már ezeket is láthatjuk.



A CFR 40,004 psz. fogaskerekű gőzmozdony



A 324,951 psz. gőzmozdony



A CFF 7311 psz. gőzmozdony

Kadosa András:

A Tapolcai Vontatási Főnökség története dióhéjban

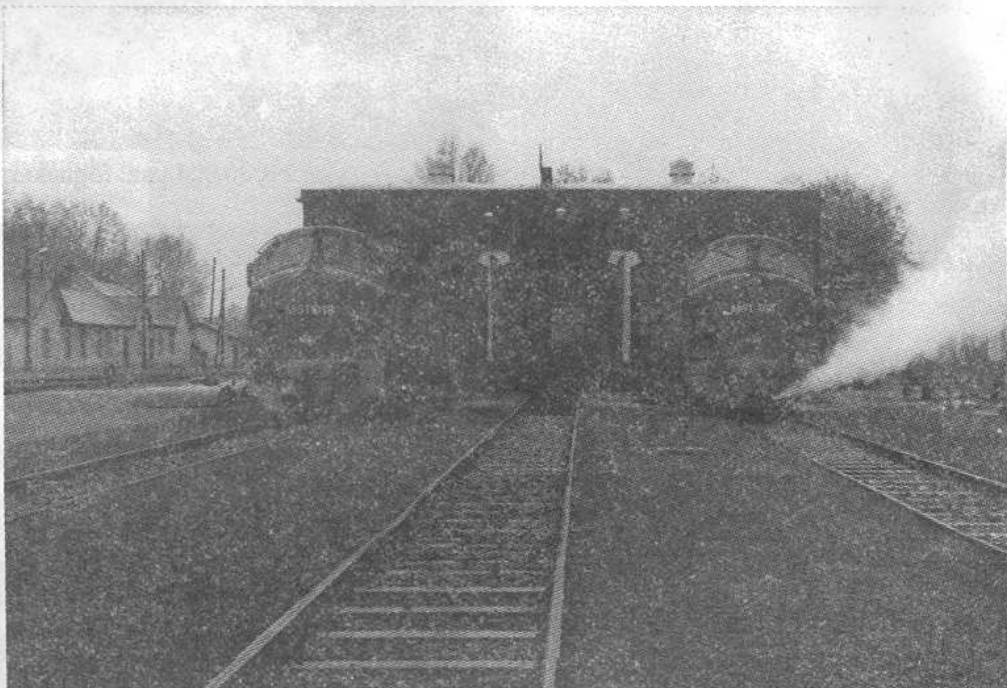
Tapolca VF 1993-ban ünnepelte fennállásának 100. évfordulóját. A centenárium szerencsésen egybeesett a VF által üzemeltetett M61. sorozatú NOHAB gyártású dízel-villamos mozdonyok beszerzésének 30. évfordulójával. A vasútbarátok számára felejtethetetlen, nagyszerű mozdonybemutató, kiállítás és ünnepség volt ez alkalomból Tapolcán, külföldi vasutak részvételével. Az évfordulók elmúltával a VF tovább éli cseppet sem szürke hétköznapjait. Múltról, jelenről és a jövőről beszélgettem Sörös László mérnök-tanácscossal, a VF vezetőjével a fényképekkel, pályaszám- és gyári táblákkal hangulatossá varázsolt főnöki irodában.

Bár a vasút már 1891-ben megérkezett Sümeg felől Tapolcára és 1893 elkészült egy szerény egyvágányos két mozdonyállásos, fordítókoronggal ellátott, kis gőzmozdonyok kiszolgálására alkalmas mozdonytér. Az igazi fejlődést az Észak-Balaton vonal 1909-es megépülése hozta meg. Ekkor létesült a háromvágányos, hat-

állásos fűtőház, laktanyával és kiszolgáló helyiségekkel.

Tapolca Fűtőház mozdonyvezetői ekkor már Budapestre, Veszprémbe, Zalaegerszegre, Keszthelyre, Somogyzszobra továbbított vonatokat. Tehervonatokkal még Pusztaszabolcsra is eljutottak. 1928 újabb mérföldkő Tapolca Fűtőházfőnökség

történetében: az országban másodikként -Szentés után- itt épült motorszín és megjelentek a Ganz-Jendrassik motorkocsik. Ezzel Tapolcán is megkezdődött - korabeli kifejezéssel - a motorosítás. Ezek a motorkocsik - többszöri korszerűsítéssel - egészen a 70-es évek második feléig üzemben voltak. Közmegelegedéssel továbbították többek



Indulásra készen a szépen felújított fűtőház előtt

közt az utazóközönség által "helyi motoros"-nak nevezett Tapolca-Alsóórs vonatokat. A 30-as években az ÁRPÁD típusú gyorsmotorkocsik is megfordultak itt.

Persze fejlődött a gőzvontatás is. A budapesti gyorsvonatokat a 30-as években 328-as sorozatú gépek vontatták. Ekkor már megfordult egy-két 424-es sorozatú mozdony is, amelyek azután - immár Tapolcára állomásítva - az 50-es évek végén felváltották a 328-as sorozatot.

A 60-as évek elején Tapolcán kezdte meg pályafutását a győri gyártású, akkor rendkívül korszerűnek számító RÁBA-BALATON motorvonatok két példánya



Múlt és jelen Tapolca állomáson

is. A reprezentatív megjelenésű ezüstszínű motorvonatok helyi fordulókat teljesítettek, de 1968 februártól egy évig a budapesti gyorsfordába lettek beosztva. 1967-ben Tapolcára állomásoztattak két db M46 sor. mozdonyt. A mellékvonali gépek leginkább Tapolca-Veszprém között továbbítottak személyvonatokat, de néha eljutottak egészen Bp.Déli pu-ig. A 60-as években igen attraktívák voltak az Észak-Balaton-i gyorsvonatok. A nyári időszakban a két szinkronba kapcsolt öttengelyű motorkocsi által vontatott hat db. négytengelyes kocsiból álló "Badacsony Expressz" a tágabb értelemben vett táj egyik meghatározó, szép eleme volt.

Egyes években a hétvégi gyorsvonatokat budapesti fűtőházak két szinkronba kapcsolt M44-ese továbbította. E mellett 1966-ig gőzmozdonyok is továbbították Észak-Balaton-i gyorsvonatokat. Például 1965-ben a nyári szezonban Bp.Déli - Zánka-Köveskál - Bp.Déli között minden nap közlekedő gyorsvonatokat kizárólag a tapolcai VF 328 sor. gépei vontatták. Nagy élmény volt az is amikor kora reggel "befutott" Zánka-Köveskálra a tapolcai 326-os vontatta anyagvonat, hogy azután a zánkai vasút-építőtábor fiataljaival kipöfögjenek a nyílt vonalra.

Újabb - talán minden korábbinál nagyobb - változást hozott, hogy 1968. decemberében megjelentek a VF-en az M40 sor. mozdonyok. Azután 1974-re fokozatosan átvették a budapesti személyszállító vonatok továbbítását. Ismeretek szerint tapolcai gőzmozdony utoljára 1974 húsvét hétfőn járt Bp.Déli pu-n. A 424,212 psz. gőzmozdony továbbította e napon a Révfülöp - Bp.Déli gyorsvonat mentesítő szerelvényét. A 70-es évek elején Tapolcára került M62 sor. mozdonyokkal váltották fel az irányvonatok 424-eseit és a tolatós tehervonatok 324-eseit. A gőzvontatástól a 70-es évek végén búcsúzott Tapolca VF.

1978-ban kezd utazni tapolcai személyzet az M61-es sorozaton. A jelenlegi "kedvencek" állomásítása 1979-ben kezdődött Tapolcára.

A jelenre térve a vontatási főnök elégedetten beszél a megbízhatóan üzemelő M40-es sorozatról, amelynél csak a sok fogaskereket tartalmazó segédüzemi hajtómű okoz néha problémát. "Nálunk még a Daciákkal sincs sok gond és a Szergejeknél is csak a krónikus hengerfejhiány jelent nehezen megoldható feladatot" - avat be a tapolcai mindennapok titkaiba.

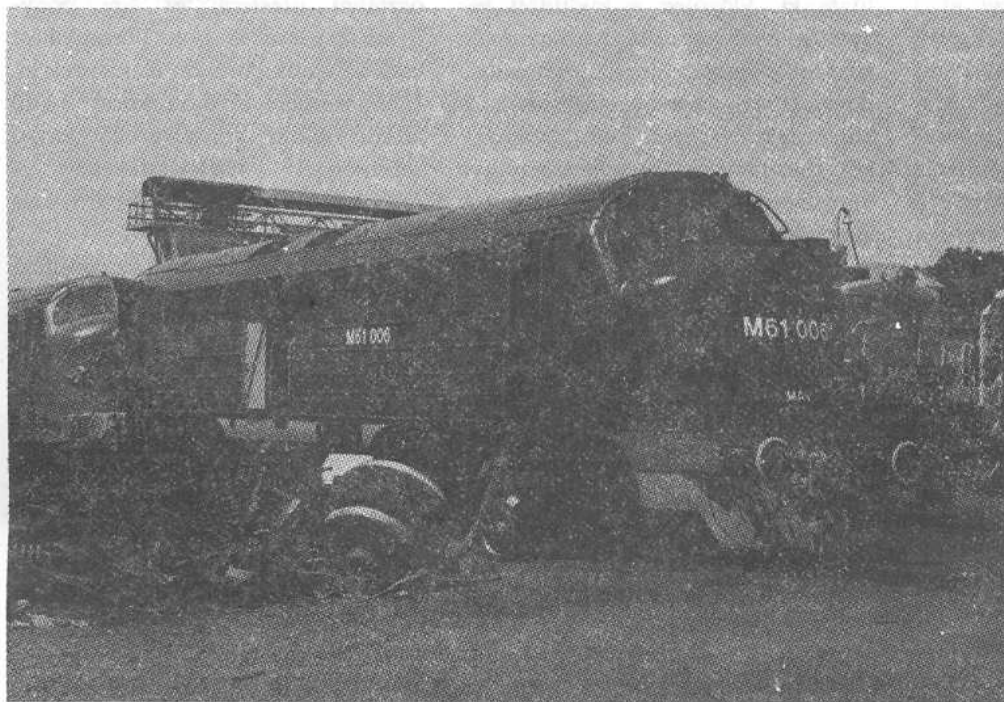
"Az M61-es mozdonyok jár-

műjavítói fővizsgájának megszűnése után ránk hárul a fenntartás minden gondja-baja. Eleinte úgy gondoltuk, hogy emelt szintű "B" javításokkal, a ciklusidő megnyújtásával az ezredfordulóiig biztosítani lehet a jelenlegi havi 9000-16000 km futásteljesítményű NOHAB-ok üzemeltetését" - mondja Sörös László. Hozzáteszi: "a mozdony kritikus főegysége a bonyolult szerkezetű fődinamó".

Véleménye szerint a térségben belátható ideig a személyszállítás lesz a meghatározó. Érdeemes az ország idegenforgalmi szempontból egyik legfrekvenciáltabb helyén mindent elkövetni a színvonal javítása érdekében. Persze mindehhez kell egy jó csapat, és ez megvan Tapolcán. Nagyon jó szakembergárda dolgozik a VF-en. Úgy műszakiak, karbantartást végzők, mint az utazók értik és szeretik a rájuk bízott mozdonyokat. A lehetőségek szerint - néha még azon is túl - mindent megtesznek azért, hogy az elhasználódó mozdonypark megfelelhessen a követelményeknek.

Az elmondottakat szemléletesen bizonyítja a gyönyörűen újjávarázsolt M61,006 psz. mozdony. Aki azt gondolná, hogy csak a festés újult meg, hát alaposan téved. A csillogó-villogó "ruha" alatt teljesen felújított szív dobog. A dízel-motornak csak a forgattyúháza a régi, új hüvelyeket, dugattyúkat kapott és megújult a villamos erőátvitel is. A pályán lévő büszkeség után készül már a következő NOHAB is.

Ahogy kihalad velem a vonat Tapolcáról, a festői szépségű környezetben fekvő vasutas-város pályaudvaráról, arra gondolok: "Tapolcán talán elkezdődött valami, amit a 150. évébe lépő magyar vasút jövőjébe, megújulásába vetett rendíthetetlen hit virágoztatott ki".



Az M 61,006 psz. mozdony felújítás után

SZÜCS ZOLTÁN - CHIKÁN GÁBOR:

90 éves a Nyíregyházi Kisvasút

1905. december 20.-án adták át a NYÍREGYHÁZA - SÓSTÓ - BUJ - DOMBRÁD 760 mm nyomközű, 51 km hosszú vonalat. Az eseménynek azonban előzménye is volt:

Már 1881-ben terv született a Rétköz vasúti feltáráására. Ekkor szabványos nyomközű gőzüzemű vonalat terveztek, lényegében a később megvalósult kisvasúti vonalon. 1888-ban Kállay András főispán Szesztay László mérnökkel dolgoztatta ki keskeny nyomközű vasút tervét. 1897-ben Jánossy Sándor kért előmunkálati engedélyt a Szesztay féle terv megvalósítására. Ugyanabban az évben Nyíregyháza városa is megtervezte saját 760 mm nyomközű közúti vasútját. 1898-ban már az építési szerződést is megkötötték, ám ismét csendes évek következtek, egyik terv sem valósult meg. 1903-ban azonban báró Feilitzsch Berthold Szabolcs vármegye új főispánja elővette Szesztay tervét, ugyanazon év április 6. napjára gyűlést hívott össze ahol Szesztay mérnök lehetőséget kapott terve ismertetésére. A terven kívül Szesztay a motoros üzemű kisvasutak eddigi műszaki tapasztalatairól is beszámolt. A fogadtatás kedvező volt, Nyíregyháza városa - saját közúti vasúti tervéről lemondva - támogatta a kisvasút megépítését. Június 10. napján összegyűltek Szabolcs vármegye vezetői, Nyíregyháza város és a tervezett vonal által érinteni kívánt települések megbírói. Itt Szesztay László ismertette a végleges vonaltervet. A vonalon 7 állomást, 12 megálló-rakodóhelyet, 3 forgalmi kitérőt terveztek. A beszerezni kívánt járműpark 1 db gőzmozdonyra, 5 db gőzmozdonyra, 5 db gőzmozdonyra, 8 db személykocsi, 12 db fedett, 40 db nyitott tehervagonra, és 4 db un. forgószámsóly volt. A költségeket részben az államkincstártól kapott támogatásból, részben pedig az érdekeltektől, a Vármegye és a Települések - ma úgy mondanánk önkormányzatától - befolyó összegekből kívánták fedezni. A

megállapodás létrejött, az érdekeltek felterjesztették tervüket a kereskedelemügyi miniszterhez. 1903 novemberében megkapták a választ, mely engedélyezte a kisvasút megépítését, és a motoros üzem, de előírta a hadivasutak szabványainak megfelelő gőzmozdonyok és egyéb járművek beszerzését. A nyomközt pedig az akkori hadivasúti szabványra kívánta csökkenteni. Így azonban a kisvasút a közforgalom igényeinek nem felelt volna meg. A minisztérium leiratát - mást nem tehettek - tudomásul vették, de "abba bele nem törődtek". Megtartották a közigazgatási bejárást, a tervet módosították, a Nyíregyháza - Csap MÁV vonal keresztesítését viadukt építésével kívánták megoldani, Sóstó községben pedig egy szárvonalt építésének szükségessége merült fel. Mely Sóstótól Szőlőtelep hegyközségig vezetne.

A kereskedelemügyi minisztérium az engedélyezési eljárás tárgyalását 1905 február 1. napjára tűzte ki. Előzőleg a kiküldött bizottság ellátogatott a hadügybe és sikerült meggyőzőnie az ottaniakat, hogy tábori vasutak szabványa a közforgalmú vasútüzem számára követhetetlen. A kereskedelemügyi minisztérium tudomásul vette a változást.

Az engedély még nem volt meg, mikor kiírták a versenytárgyalást a vonal megépítésére és megrendelték a járműveket. A járműbeszerzési tervet 2 db motormozdonyra, 5 db motorkocsira, 8 db személykocsira 20 db nyitott, és 5 db zárt, 5 tonna raksúlyú tehervagonra módosították. A járműveket az aradi Weitzer János Gép-Waggongyár és Vasöntöde Rt-nél rendelték meg. Az építés jó tempóban haladt, - engedély még mindig nem volt - mikor 1905 szeptember 3.-án a Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség küldöttsége megsejmelte az építkezést. A látottakkal meg voltak elégedve, helyben kiadták az engedélyt gőzmozdonyos anyagvonatok közlekedésére. 1905 szeptember 5-én

a kereskedelemügyi miniszter kiadta a vasút engedélyét.

1905 október 11. -én megalakult Nyíregyházavidéki Kisvasutak Részvénytársaság.

A forgalom megindulásakor az építésnél már dolgozó gőzöst a társaság átvette és NyVKV 1 psz-mal üzemeltette tovább. Ez a mozdony a későbbi leltárakban nem szerepel, de a II. világháború után ismét megjelenik mint GVI 68 psz. majd GVI 399,068. Ma a Salgótarjáni Bányamúzeumban látható. A megnyitásra még csak a megrendelt teherkocsik érkeztek meg hiánytalanul, ezért az első hetekben csak tehervonatok indíthatók. A személykocsik új konstrukciók voltak, a Nyíregyházi vonalra készítve, 1906 januárjában érkeztek meg. Az NyVKV 1 - 4 psz. motorkocsik február 14-én érkeztek meg. A motorkocsik futópróbáját február 16-án tartották meg. A kéttengelyes motorkocsik tömege 8,7 tonna, benzinmotorjuk teljesítménye 35 LE volt. A kocsinak I. és III. osztályú utastere, és egy poggyászsakaja is volt. Vezetőállást csak az egyik peronon alakítottak ki. Üzemszerűen a motorkocsi 3 db személykocsit vontatva 25 km/ó sebességgel közlekedhetett. A futópróbán azonban 40 km/órás sebességet is elértek.

1906 március 4. -én az előző nap megkapott engedély birtokában megindították a rendszeres személyforgalmat. Nyíregyháza - Dombrád között napi három vonatpár közlekedett, a városon belüli forgalomban napi 15 járat közlekedett mindkét irányban.

1906 április 29-től megindult a sóstói forgalom, naponta kilenc szerelvényel. Szőlőtelep hegyközségig és vissza naponta egy vonat közlekedett. Április - május hónapban 25.700 utas, júniusban már 42.300 utas szállt fel a kis motorvonatokra.

1906 év folyamán megérkezett a két megrendelt NyVKV 10 - 11 pályaszámú benzin-villamos mozdony. Ugyanekkor vásároltak a

MÁVAG -tól egy háromtengelyű gőzmozdonyt, melyet NyVKV 2 pályaszámmal állítottak forgalomba. A mozdony a MÁV 399 sorozatnak megfelelő típus volt. Az aradi Weitzer gyártól 5 db személykocsit 2 db kalauzkocsit, NyVKV DF 301 - 302 psz. -melyekben postaszakasz is volt-, 18 db zárt és 22 db nyitott tehervagont rendeltek, a személykocsik kivételével a többi jármű már 1906 -ban forgalomba is állt.

1906 május 23. -án kaptak engedélyt a BUJ - BALSZA szárvonalon és a Nyíregyháza - Gyulaháza vonal építésére.

1906 szeptemberében az eddigi Rétköz-Kendergyár megállóhelyet állomássá fejlesztették a forgalom növekedése miatt. Ezzel az állomások száma nyolcra növekedett.

1906 októberében engedélyt kaptak a Nagyhalász - Kemece MÁV állomás és a Nyíregyháza-átrakó - Hajdúnánás vonalra.

1906 -ban Nyíregyháza-Dombrád között 169.750, Nyíregyháza-Sóstó között 92.423, a városon belül 41.722 utas szállt vonatra. A megnyitáskor 28 kisvasutas dolgozott a vonalon, az év végére a létszám 36 fő volt.

1907 év elején megérkezett az 5 -ös pályaszámú motorkocsi, és az NyVKV 29 - 33 psz.-ú. személykocsik. Ugyanekkor a Roessemann és Kühnemann cégtől 8 db nyitott forgószármolyos tehervagont vásároltak. Az esztendő végére már 63 -an dolgoztak a kisvasúton.

1910. január 10 -én vette bérbe a kisvasutat a Részvénytársaság Villamos és Közlekedési Vállalatok Száma, ismertebb nevén a Trust. Az évente fizetendő bérleti díj megtérítése mellett feltételül szabták a Balsai szárnyvonal kiépítését, a Nyíregyházi belső forgalom és a Sóstói viszonylat villamosítását, továbbá a távolsági járatú motorkocsik átépítését olyan formán, hogy a felsővezetékes szakaszon tisztán villamos vontatás történjen. Ez utóbbi feltétel teljesítése végett szerződést kötöttek a Nyíregyházi Villamossági Rt.-vel, hogy a vállalat az első vonat indulása előtt már egy órával, az utolsó vonat érkezése után még két órán keresztül 500 V feszültségű 180 A erősségű áramot

szolgált; a vasút részére. Ugyanekkor elkészült a Balsai vonal építése.

1911. augusztus 6.-án a Balsai vonalon indultak el a vonatok, augusztus 7.-én pedig a villamos üzem is megindulhatott. A három villamoskocsit NyVKV 51 - 53 psz. a Budapesti GANZ szállította. A kéttengelyes 20 ülő és 8 állóhelyes kocsik 20 km/ó sebességgel közlekedhettek, és pótkocsi vontatására is alkalmasak voltak.

Szintén 1911 -ben az R-K -tól egy újabb posta-kalauzkocsit NyVKV DF 303 psz. a Weitzertől pedig 4 db személykocsit, NyVKV 34 - 37 psz. és 30 db nyitott tehervagont vásároltak. A MÁVAG-tól újabb gőzmozdony, az NyVKV 3 psz. érkezett. A Balsai vonal építésére használt járművek közül egy gőzmozdonyt a LAJOS nevű vették át, mely azonos típusú volt, a már meglévő 2 és 3 -ás psz. mozdonnyal, továbbá 6 db nyitott teherkocsit, melyek eredetileg a Budapest - Szentlőrinczi HÉV -en futottak, majd különféle építési vállalkozásoknál használták ezeket, így jutottak el Nyíregyházára

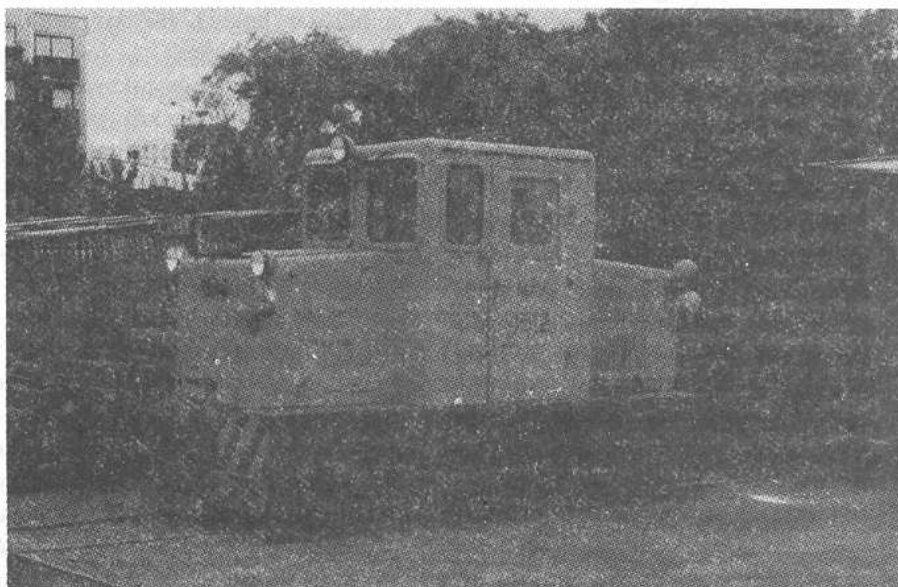
1911. december 21.-én engedélyezték a villamos számára a tíz percenkénti közlekedést. További vonaltervek születtek, A Balsai vonalat Rakamazig kívánták meghosszabítani, Nyíregyházától pedig Nagycserkeszig terveztek vonalat építeni.

A távolsági forgalmú, vegyes üzemmódú motorkocsik, szintén a GANZ-tól, 1912 február 8-

án érkeztek meg. A háromtengelyű (forgóváz és egy tengely) NyVKV 6 - 7 psz. kocsik engedélyezett sebessége 35 km/ó volt. A kocsiban II. és III. osztályt alakítottak ki. A motorkocsik pótkocsikat is vontathattak, a felsővezetékes szakaszon áramszerzővel is közlekedhettek. A benzínmotort csak a külső szakaszon kellett igénybe venni. Az utas és áruforgalom dinamikusan növekedett, 1912. ben 881.027 -en utaztak a kisvasúton, a szállított árú 68.449 tonnát tett ki.

1914 -ben napi négy vonatpár közlekedett Dombrádra és Balsára. Sóstóra tizennégy vonatpár, Szőlőtelep hegyközségbe három vonatpár ment naponta. Ugyanabban az évben augusztus 11-én történt a kisvasút legsúlyosabb balesete; melyet Kótaj állomás kiadóőre okozott azzal, hogy a Nyíregyháza felől Balsára közlekedő késett. 102 sz. motorvonat személyzetével nem közölte a 203 számú vonattal való keresztezés Feketehalomtanyára való áthelyezését. Így a szerelvény itt teljes sebességgel áthaladt, és Buj állomás előtt frontálisan ütközött a Nyíregyházára tartó motorvonattal. Mindkét motorkocsi kigyulladt és leégett. A szerencsétlenségnek egy halálos, négy súlyos, és tizenöt könnyebb sérülést szenvedett áldozata volt. A 2 -es és 4 -es pályaszámú motorkocsiból gyakorlatilag csak az alváz maradt meg, javításukra nem volt lehetőség.

1915 -ben 1.142.704 utasa volt a kisvasútnak, és 66.185 tonna árút szállítottak. A MÁVAG -tól



újabb gőzmozdonyt vásároltak NyVKV 4 pályaszámon állították forgalomba, a mozdony az ismert MÁV 394 sorozattal megegyező építésű volt. Az R-K cégtől 20 db tíz tonna raksúlyú NyVKV 401 -420 pályaszámú négytengelyes nyitott kocsit vásároltak.

1916 -ban a balesetet szenvedett és tönkrement NyVKV 2 -es és 4 -es benzinmotorkocsi alvázára házilag építették az NyVKV 61 - 62 psz. villamos motorkocsikat. A GANZ gyárból a két motorkocsi pótlására rendelt NyVKV 8 - 9 psz. kocsit, melyek kivételükben az 1912 -es szállítású GANZ kocsikkal egyeztek meg, március 31-én érkezett meg. A saját járművek mellett ekkoriban 1 gőzmozdonyt és harminc nyitott teherkocsit

szállítottak. Az üzemanyagihiány miatt két GANZ gyártású motorkocsit fagázüzemre alakítottak át. A 10 - 11 psz. mozdonyok motorjait dízelre cserélték. A húszas évek egyébként nemigen bővelkedtek eseményekben, bár 1925 -ben a Rétközi Kendergyár iparvágányára beszereztek egy 1918 -as gyártású német motormozdonyt.

1928-29 -ben egy új gőzmozdonyt vásároltak a MÁVAGtól mely azonos szerkezet volt a korábbi 4 -es pályaszámúval, ez a mozdony is 4 -es lett. Házilag építették az NyVKV 63 psz. villamos motorkocsit a 61 és a 62 psz. mintájára. Két személykocsival is gyarapodtak a C40 és a C41 pályaszámúval.

1930. október 23. -án



üzemeltettek bérletben.

A fejlődés az első világháború végén szakadt meg, mikor az amerikai segítséggel a háborúból győztesként kikerülő nyugat-európai hatalmak igyekeztek egy minél gyengébb, de annál megosztottabb Közép-Európát előállítani. A "siker" nem maradt el, máig ható következményei közismertek. A háború végi, diplomáciailag, katonailag rendezetlen helyzetet, kihasználva a román hadsereg benyomult magyarországi területére. Ekkor veszett nyoma az NyVKV 4 -es psz. gőzmozdonyának és az NyVKV 5 és 9 psz. motorkocsinak.

1920 -ban mindössze 154.296 távolsági és 103.410 helyi utas jelentkezett, és 31.572 tonna árút

megnyitották a Balsai Tisza-hidat. A szintén a Trust vezetése alatt álló BkGV -vel vágányösszekötés létesült, a hálózat hossza 187 km lett. Az alföldi termékek (elsősorban szemestermények és cukorrépa) és a hegyvidéki (fa és kő) nagyvasúti átrakás nélkül juthattak el a fogyasztókhöz. A két vasút üzemét egyesítették, de sajnos a gazdasági világválság továbbra is visszahúzó tényezőként működött.

1932 -ben beszüntették a Szőlőtelep hegyközségbe vezető vonal forgalmát, majd a pályát felszedték.

1933 - 34 ben a két fagázüzemű kocsit ismét benzinésre alakították. A két vasút forgalmának egységes szervezésekor átszámolókat is végrehajtottak a járműpar-

kon, az azonos pályaszámok elkerülésére.

1936 -ban két új és közös használatra szánt 23 és 24 pályaszámú mozdonnyal gyarapodtak. A járművek három tengelyesek voltak, OML49 típusú dízelmotorjuk 100 LE -t teljesített, engedélyezett sebességük 35 km/óra volt. A mozdonyok tehervonatokat továbbítottak Nyíregyháza és Sárospatak között.

1937 március 15-én megérkezett nyíregyházára a kisvasút első könnyű szerkezetű gyorsmotorkocsija a SZABOLCS. Pályaszáma NyVKV 05 lett. A BkGV-re is került egy ugyanilyen kocsit ZEMPLÉN néven és BkGV 01 pályaszámmal. A forgóváz as áramvonalas motorkocsikat egy OML65 típusú 60 LE-s dízel-motor hajtotta. A kocsik a budapesti Martos és Herz gépgyárában készültek, acél alvással és keményfa szerkezetű kocsiszekrényvel. A motor közepén a poggyászfülke alatt helyezkedett el, a vezető tetővezérállásból figyelhette a pályát. A SZABOLCS motorkocsi műtanrendőri próbáját 1937. március 26-án tartották. Engedélyezett maximális sebessége 60 km/óra lett. A két motorkocsi gyorsvonalat forgalmat bonyolított Sárospatak és Nyíregyháza között. Ez volt az addigi leggyorsabb menetrend szerinti sebesség a magyar kisvasúti vonalakon. Ma, 1995 -ben (több mint fél évszázad elteltével!) azt is hozzátehetjük, hogy a Nyíregyháziak megőrizték vezető helyüket. Napjaink leggyorsabb kisvasúti menetrendje (a közbenső technikai fejlődés hatására már csak 40 km/ó sebességgel) továbbra is náluk van. Az utazóközönség hamar megkedvelte a gyors utazási módot, és hamarosan férőhelygondok mutatkoztak. A szállítóképesség azonban nem volt bővíthető, mert pótkocsit a motorkocsik nem vontathattak.

1940 -ben forgalomba állították a TISZA gyorsmotorkocsit amelynek maximális sebessége szintén 60 km/ó lett, de már pótkocsit is vontathatott. A jármű négytengelyes kivitelben készült, teljesen acélváz as szekrényvel. A vezető már nem emelt vezetőállásban, hanem a kocsit végein kialakított vezérállásban foglalt

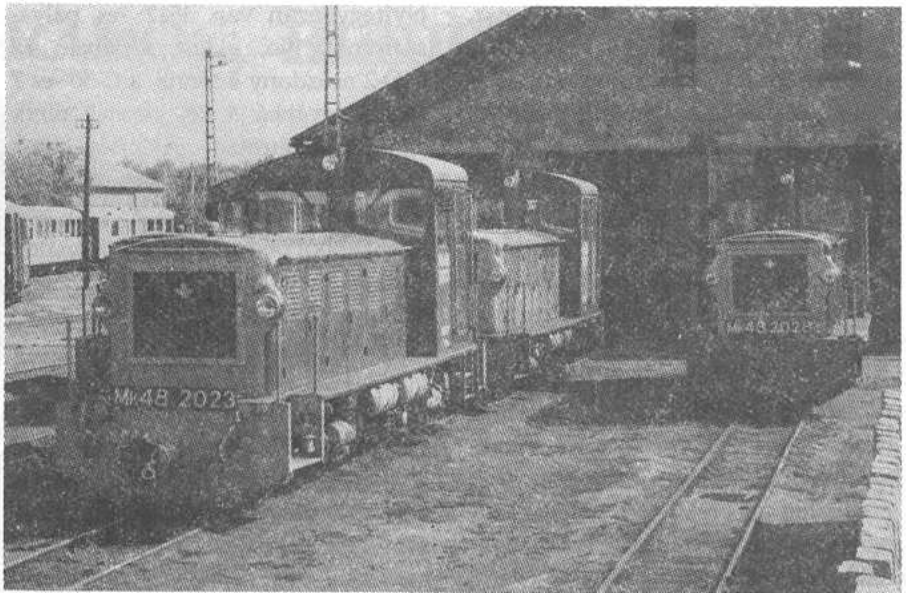
helyet. A 021 -es pályaszámú pótkocsi a motorkocsival azonos szekrényvel épült.

1940 -ben tíz darab tíz tonna raksúlyú fedett tehervagont vásároltak, a kocsikat megosztották a két vasút között. Ugyaneben az évben a kisvasút két gőzmozdonyt az NyVKV 12 - 13 pályaszámút és 25 tehervagont adott át a MÁV részére. A két mozdony a MÁV -nál 398,101 és 399,051 pályaszámot kapott.

1944 októberében mikor a front Nagyvárad után Debrecent is elérte, elrendelték Nyíregyháza kiürítését a három új motorkocsit, SZABOLCS ZEMPLÉN, TISZA és ennek pótkocsiját, a 18 - 19 és a 21 - 22 pályaszámú motormozdonyt, az NyVKV 11 psz. gőzmozdonyt és a BkGV 1 psz. motorkocsit nagyvasúti vagonokra rakták, több személy és teherkocsival együtt. Sok-sok ezer kilométeres kalandos út után 1945 április 4-én a Blindham-Neustift-i kőbányába állították be a szerelvényt. Itt talált rá az amerikai légierő, és április 15.-én majd 26.-án légitámadást intézett ellene. A kisvasúti járművek közül a "legszerencsésebb" is több mit száz belövést kapott, géppuskalövedék és bombarepsz formájában. Az otthonmaradt forgalmi eszközök sorsa sem volt szerencsésebb. Így szólt erről az NyVKV rendkívüli közgyűlése elé erjesztett jelentésének részlete:

"A háborús események következtében vasutunkat szinte helyrehozhatatlannak látszó súlyos károk érték. A visszavonuló német katonaság minden indok és védekezési szükségszerűség nélkül felrobbantotta valamennyi vasúti hidunkat, nem kímélve még a legegyszerűbb átereszeket sem. Hasonló vandál módon pusztították el a Hermina-tanyai és tiszaberceli állomásainkat, balsai és dombrádi fűtőházainkat, jóformán valamennyi raktárépületünket, és teljes mértékben használhatatlanná tették váltóberendezéseinket. Ugyanakkor elpusztultak hídmérlegeink, nagyszámú személy és teherkocsink. E hadiesemények során elpusztult a Nyíregyháza-Sóstó gyógyfürdői villamos tápvezetékünk, a telefonberendezés. (...)

Nem mulaszthatjuk el ezt az alkalmat annak felhasználására hogy, e jelentésünk felterjesztése kapcsán fel ne hívjuk az illetékes kormánytényezőket, de



elsősorban a Közlekedésügyi Miniszter Úr figyelmét a balsai Tisza-híd újjáépítésének a fontosságára. Ez a híd volt az összekötő kapocs nem csak Szabolcs és Zemplén vármegyék hanem ezeken keresztül a különböző közgazdasági értékekben oly gazdag két vidék között.(...) Vasutunknak és testvéroállalatunknak a Bodrogi Gazdasági Vasút Rt.-nek egyformán létérdeke e híd legsürgősebb felépítése, mert csak így lehetséges e nagy múltú, de még nagyobb jövőjű vasútnak nemcsak a megmaradása, hanem a gazdasági jelentőségének a növelése. Erre pedig (...) rendkívül nagy szükség van. ..." A híd azonban nem épült újjá.

1945. április 24 -én elkészült a sóstói híd, így a vonatok Kótajig közlekedhettek. (Emlékezzünk, két nap múlva még vidáman géppuskázza az amerikai légierő a németországban lévő járműveket) május 1-én Nyíregyházán belül elindult a villamos, október 6 -ára az utolsó híd helyreállításával az egész NyVKV-n megindult a forgalom. Sóstóra csak 1947 május 27 -én indulhatott a rendes villamosforgalom. Az NyVKV -nak ekkor 2 gőzmozdonya és 3 motorkocsija maradt. A forgalom lebonyolítására a MÁV -tól két Erdélyből származó gőzmozdonyt vettek bérbe.

1948 -ban a MÁV átvette a kisvasút irányítását, miután részvényeinek többségét megvásárolta. A vasút önállóságát azonban megtartották.

1949 -ben az NyVKV -t rendeletileg államosították. A BkGV

és a NyVKV nevét MÁV Nyírbodrogi Kisvasút ra változtatták. Noha ekkor már összeköttetés a két vonal között nem volt. Járműcsere annál inkább.

1950 -ben kezdték a járművek MÁV pályaszámrendszer szerinti besorolását. Ekkor Nyíregyházán 4 gőzmozdony, 4 motorkocsi, 6 villamos motorkocsi, 15 személykocsi, 2 posta-kalauzkocsi, 24 fedett és 76 nyitott teherkocsi volt. Ezután több gőzmozdony is megfordult a kisvasúton, ebben az időben rendszeres volt a vonalak közötti járműcsere.

Ebben az időben teherkocsik felhasználásával építették az Ean 90 - 94 és a Baksz 506 - 507 pályaszámú nyitott személykocsikat.

1952 -ben hazakerültek az 1944 -ben elszállított járművek miután a Deggendorfi Hajógyárban kijavították őket. Az NyVKV 18 psz. mozdony, MÁV M397,4001 psz. lett, Kecskemétre állomásították, az NyVKV 11 psz. gőzös MÁV 399,011 számon Patakra került. A SZABOLCS mint MÁV Aamot 851 a ZEMPLÉN mint MÁV Aamot 852, a TISZA mint MÁV Aamot 808 pótkocsijával együtt melynek száma MÁV Bak 373 lett, Nyíregyházára került. Cserébe az akkor már MÁV BCymot 811, 814 - 815 GANZ gyártású háromtengelyű motorkocsikat Sáropatakra vitték. Mivel a villamos vasút forgalma növekedett a BCymot 812 psz (ex NyVKV 7) GANZ kocsit Cvill 812 pályaszámmal villamos kocsivá építették át.

1954 -ben a BCMot 804 psz. (eredetileg NyVKV 3 majd NyVKV 9 psz.) aradi gyártású motorkocsit is villamoskocsivá alakították Cvill 813 pályaszámot kapott.

1955 -ben érkezett az első három C-50 -es motormozdony, az M297,4001 4002 és 4003 psz. Majd folyamatosan több a Gazdasági Vasutak állományába tartozó mozdony is dolgozott itt.

1958 -ban építették át az utolsó megmaradt aradi gyártású motorkocsit villamoskocsivá. Pályaszáma Cvill 803 lett. Ez a kocsi volt eredetileg az NyVKV 1 pályaszámú benzin-villamos motorkocsi. Ugyanabban az évben az Aamot 851 - 852 (egykor SZABOLCS és TISZA) motorkocsit a Szegedi kisvasútra helyezték.

1960 -ban a Sárospatakra került három GANZ motorkocsit leállították, és a gépi berendezés kiszerezése után Nyíregyházára hozták, azzal az elgondolással, hogy villamos kocsikat alakítanak ki belőlük. Erre már nem került sor, a kocsikat november 11. hatállyal selejtezték, majd decemberben az M295,5001 (egykori NyVKV 10 psz.) motormozdonyt is.

1961-ben állították le a gőzüzemet a tíz akkor itt dolgozó gőzös közül a 399,101 - 102 - 103 - 105 - 106 és a 492,014 - 018 pályaszámú mozdonyt selejtezték a 390,201-est, 492,013 és 016-ost eladták vagy más vasutakra vitték. Az Aamot 808 (egykori TISZA) motorkocsit a Balatonfenyvesi GV.-re helyezték, majd onnan 1965 március 16-án a LÁEV -nek adták át, de üzembe többé már nem állt.

1961 -ben még egy C-50 -es, az M297,4005 is a vasútra érkezett. A vonal legtalányosabb gépe pedig a MÁV KVVG 4512 psz C-50 -es mozdony. A rendelkezésre álló adatok szerint ugyanis a mozdonyt 1948 -ban gyártották az O&K MD-2 -es típusstervei alapján. 1953 -ban C-50 -es mozdonná építették át. Majd 1973 -ban főjavítás kapcsán nyerte mai alakját, ugyanis ma is

Nyíregyházán van 4512 -es pályaszámmal. No, akkor sorjában: az MD-2 mozdony 4 tonna, a C-50 -es 7 tonna, továbbá a két gépnek nincs azonos alkatrésze. Átépités tehát csak oly módon lehetséges, hogy az MD-2 -est be kell tenni a kohóba, ami kijön, abból pedig C-50 -est formálni. Ámbár még mindig van 3 tonna mínusz. Aztán a KVVG 4512 -es egyenes géptér, és akkumulátortér burkolattal és belső csapágyazással futott. A jelenleg látható mozdony viszont lejtős géptér és akkutér burkolatú, továbbá külső tengelycsapjai vannak. Külalakja tehát a szintén itt közlekedett M297 sor. mozdonyokkal mutat hasonlóságot. Ennélfogva nem alaptalan a feltevés, hogy a pályaszám 1948 -tól napjainkig háromszor cserélt gazdát, azaz mozdonyt.

A C-50 -es körüli vizsgálódás után azonban már szinte a jelenbe érkezünk. A ma is futó Bax személykocsik és a Gah, Jah teherkocsik Újabb jelzésükön BaW, és Ha-w, Fa-w kocsik az 1950 -es évek végétől érkeztek ide, és a MÁV többi kisvasútjára. A régi járműveket fokozatosan selejtezték, vagy áthelyezték. Az új mozdonytípus az Mk48,10 sorozat, majd a hidraulikus erőátvitelű Mk48,20 sorozat lett.

1966 júliusában a Bvill 881 psz. villamoskocsi és a KVVG 4512 -es C-50 motor ütközött. A villamoskocsit nem javították ki, december 31-én selejtezték.

A hatvanas évek már a közúti fejlesztések ideje volt, megszületett a terv a kisvasút Nyíregyháza területéről való kitelepítéséről. 1967-69 között egyéb nagyvasúti beruházásokkal együtt elkészült a várost elkerülő szakasz.

1969.május 31-én megszűnt a forgalom a Nyíregyházán átvezető vonalon. A megmaradt nyolc villamoskocsit selejtezték.

1971 július 1.-én a C-50 -esek selejtezése is megkezdődött az M297,4002 - 4003 pályaszámúakat selejtezték, a 4001-es a Tokodi Fatelítőhöz, majd novemberben az

M297,4005 -ös mozdony a Nagyhalászi (a volt Rétközi) Kendergyárhoz került.

1977 -ben a debreceni kisvasút megszüntetésekor 5 db Bax és 18 db Jah kocsival gyarapodott a járműállomány.

1980 -ban a bodrogi vasút megszüntetésekor az Mk45,2007 - 2008 - 2009 - 2010 psz. mozdonyok kerültek a vonalra. Ekkor már selejtezték Gah és Jah kocsikat.

1990 -ben a Bax 459 - 466 - 471 -es személykocsit poggyásztérszemélykocsivá BDax, építették át, ugyanabban a formában ahogyan azt a Bodrogi vasúton tették. Sor került a RIV kódok alkalmazására a járműveken, de furcsa módon a hét és nyolc fiktív fülkés Bax kocsik 25-01 -es középszámot kaptak, ami öt fiktív fülkét jelent. Bárha nem ez az egyetlen RIV-kód-anomália!

1994 -ben a Szobi GV megszüntetésekor négy Mk48,20 sor motormozdonyral és néhány bellenős kőszállító kocsival, Uba típus gyarapodtak. A kocsik érdekessége, hogy korábban a kisvasút testvérvonalán, a Bodrogi vasúton is futottak, perlitzállományokkal. Itt Nyíregyházán belső üzemi, pontosabban pályafenntartási feladatokat látnak el, zúzottkővet visznek a töltések erősítésére. Ugyanabban az évben a négy Mk45,20 sor mozdony a Széchenyi-hegyi Gyermekvasútra került, ahol azonban egyik sem üzemel.

Az 1995. február 26-i menetrendmódosítástól a korábbi semmi esetre sem kis forgalmú vonalon ez utóbbi ellenkezőjére hivatkozva nagy mértékben lecsökkentették a vonatok számát. A gazdaságosság javításának másik módja, azaz a forgalom növelése pedig egyenlőre anyagi okokból nem cél, mert az országnak szükséges több száz km autópálya, a 70 kilométeres Nyíregyházi Kisvasút teljes korszerűsítése pedig nagyon sokba, mintegy 500 méter autópálya árába kerülne ...

Irodalom:

Fabricsusz B. Autóbusz és kisvasút
Szabó D. A magyar magánvasutak
Tóth Z. A nyíregyházi kisvasút
Thordai Z. Kisvasutak magyarországon
Villányi Gy. A Nyíregyháza vidéki kisvasút,

Magyar Mérnök és Építész Egylet; 1926.
Vasúti és közlekedési közlöny; 1941/45-47.
Vasút; Bp. 1983/9.
MÁV Vezérlő; Bp. 1989.
Vasúthistória Évkönyv 1990. Közdok, Bp.

PROGRAMOK, HIRDETÉSEK

**IV. veszprémi Országos
Vasútmodell Kiállítás és Verseny**
repülő, autó, hajó és harcjármű modellek
részvételével

Veszprém, Báthory István Általános Iskola
(Halle út. 10., "Piros iskola")

VIGYAZAT! ez nem az elmúlt évekből megszokott hely!

Meghirdetjük továbbá vasútmodell versenyünket a
BAROSS GÁBOR Vasútmodellező Klub díjért.
A versenyre csak magyar témájú modellekkel lehet
nevezni az ismert kategóriákon belül.
A legszebben kidolgozott vontatójárműmodellért a zsűri
a *BAROSS GÁBOR Klub Vándordíját* adományozza.
A versenyre 1995. október 21-ig várjuk a
jelentkezéseket. Nevezési díj nincs!
A modelleket legkésőbb november 1-ig kérjük
Klubunknak eljuttatni.

Kisvasutak napjai :

Balatonfenyvesen szeptember 30.
Szilvásváradon október 14.

**A programsorozat jövőre újabb kisvasutak
bekapcsolódásával folytatódik.**

**XLII. Nemzetközi Vasútmodell Kiállítás
és Verseny**

1995. szeptember 29-től október 15-ig.

Budapest, Petőfi Csarnok,
a Közlekedési Múzeum Repüléstörténeti Kiállítás
termeiben.

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:
10 db **BDt** (kék) vezérlőkocsi, házi átalakítással mérethelyes
kivitelben, világítással. Számozás a megrendelő igénye szerint.
Letenyei Tamás
Ajánlatokat a szerkesztőséghez kérek.

* * *

VASÚTMODELL KIÁLLÍTÁS
az Első Pécsi Ifjúsági Vasútmodellező Klub
szervezésében

1995. november 25-26.-án
Pécs, Szivárvány Gyermekház

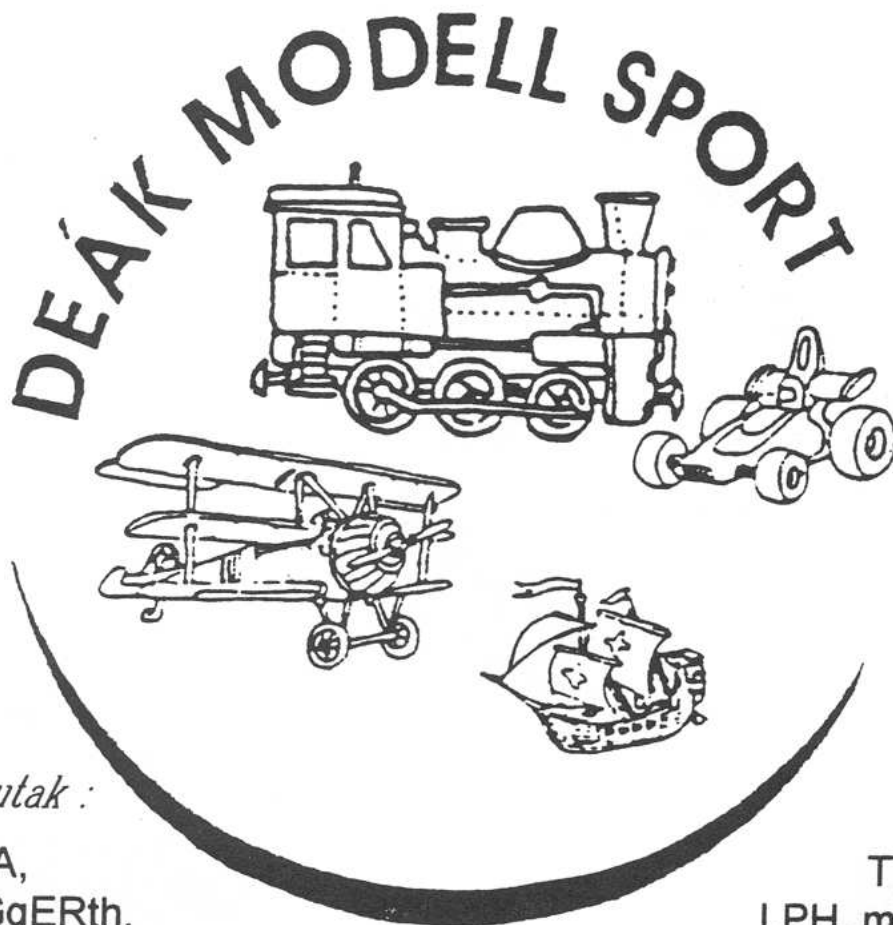
Mikulás nosztalgia vonat
1995. december 2.-án
a MÁV Nosztalgia Kft szervezésében

Bp. Nyugati pu. és Bp. Déli pu. között.
Minden érdeklődőt szeretettel vár a rendezőség.

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

Viszonteladónak is !

1089 Budapest
Kálvária tér 19.

Tel : 210-2875
Fax : 134-5631