



AVASÚT

Vasútmodellezők és vasútbarátok lapja

1996./2.

Ára: 100 Ft



Tartalomból:

- TT-s 324-s építése
- M28 sorozatú mozdonyok
- Fa nyompályától...
- M47 sor. korszerűsítése
- Kisvasúti skanzen
- Mozdonyparádé Szlovéniában
- Kisvasútak Magyarországon

MODELL & HOBBY

SZAKÜZLET

Modellvasutak széles választékával
várjuk a vasútbarátokat !

Újdonságaink :

- Liliput OrientExpress,
- Liliput SBB K2 teherkocsi
- Roco BR260 DB Dieselmotordvonny
- Roco konténer szállító "Frey Transport" /46569/ és "Vaillant" /46577/
- Gützold BR52 Wannentender, és 4-tengelyes ércszállító kocsi

Mindenkit szeretettel várunk üzletünkben és az Őszi BNV "F" pavilonjában!

Üzletünkben megtalálhatók :
Roco, Roco minitanks, Roco miniatúr modell, Liliput, Tillig, Noch, Faller, Auhagen, Pilz, Vero, Heljan, Jordan, Gützold, FUGGERth, Piko, Merten, Alphamodell termékek és kiegészítők.

Limitált sorozataink :

- *Liliput T9 gőzmotordvonny*
- *Piko-Olympia-Express / rendelhető /*
- *Liliput 2-tengelyes VTG tartálykocsi szet.*

**1134 Budapest,
Váci út 47/B.
Tel. 129-0606**

**1051 Budapest,
Sas u. 4.
Tel. 266-4393**

Tisztelt olvasók !

A továbbiakban szeretnénk minél több modellező munkáját bemutatni. Ezért várom azon modellezők irását akik szívesen megosztanák másokkal is az általuk készített modell építésének fortélyait. Ezenkívül várjuk terepasztalok bemutatásáról szóló írásokat is.

A cikkeket - akinek módjában áll - lehetőleg 3,5-s mágneslemezen küldje el. Az általunk alkalmazott szövegszerkesztő a Microsoft Word 2.0. Az írásokat lehet tördelve, vagy anélkül küldeni.

Reméljük, hogy a későbbiekben is számos érdekes cikket tudunk olvasóink elé tárni

Felhívjuk figyelmüket, hogy 1996-ban Klubunk bankszámlaszáma megváltozott. Az új szám:

OTP Rt. Veszprém 11748007-20059525

Letenyei Tamás
főszerkesztő

Tartalom:

TT méretű 324-s modell	4. oldal
MÁV M28 sorozatú mozdonyai	7. oldal
Fa nyompályától a vas útig	14. oldal
M47 sor. mozdonyok korszerűsítése	17. oldal
A Kecskeméti Járműskanzen	18. oldal
Mozdonyparádé Szlovéniában	20. oldal
Kisvasutak Magyarországon	22. oldal
Programok, hirdetések	23. oldal

Hobbym a VASÚT
4. évfolyam 2. szám 1996/2.

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

Megrendelhető ezen a címen,
előfizetési díja egy évre 400 Ft+120 Ft postaköltség.

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

Hírek röviden

A MAVOE ezúton értesít minden tagot és érdeklődőt, hogy klubnapjait július 18-tól kéthetente tartja a Közlekedési Múzeumban. Augusztus 29-től ismét a megszokott helyen a Sütő u. 1-ben várnak mindenkit.

A Kisvasútak Baráti Köre a közelmúltban vlághírré tett szert, azaz híruk a világ minden pontján elérhető: csupán az INTERNET számítógépes hálózaton kell a

HTTP://WWW.TTT.BME.HU/KBK/KBK.HTM címen keresni. Megtalálhatók a KBK füzetek számai, fényképek a magyarországi kisvasútakról, hírek és érdekességek.

A közelmúltban Kecskeméti Kisvasúti Skanzen megnyitása alkalmából készült kiadványon a nyomda ördöge miatt a Vasúttörténeti Alapítvány számlaszámában egy számjegy megduplázódott. A helyes számlaszám:

MKB Rt.Szeged 10300002-28512992-70073285

LOKOMOTIV



JÁTEKBOLT

LOKOMOTIV JÁTEKBOLT

*Az ország egyetlen csak vasútmodellel
foglalkozó szaküzlete !*

ADÁS - VÉTEL - CSERE
minden méretben

Z - N - TT - H0 - 0 - I - LGB
javítás, szaktanácsadás

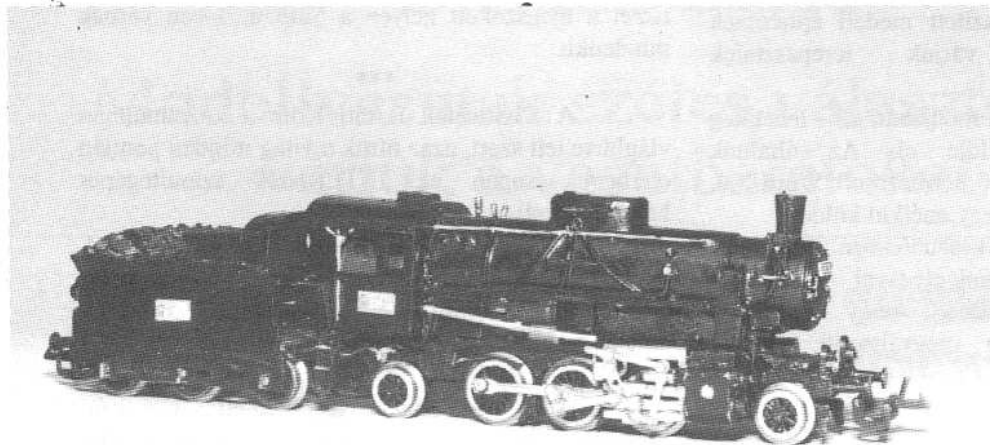
1063 - Budapest
Szív utca 38.
Tel/Fax : 13 21 302

Nyitva :

Hétfő - Csütörtök : 10 00 - 17 00
Péntek : 10 00 - 15 00

MÜHELYTITKOK

Letenyei Tamás:

TT méretarányú MÁV 324 sorozatú mozdony építése

Régóta foglalkozom a TT méretű modellek gyűjtésével. De a kereskedelmi forgalomba beszerezhető gőzmozdonyok mind német vasút mozdonyai.

Elhatároztam, hogy minél több magyar mozdonyt fogok megépíteni. Ezeket lehetőleg az eredeti modell átalakításával kívántam megoldani. Ezért esett a választásom a 324 sorozatú mozdonyra.

Mielőtt a modell építésébe fogtam megpróbáltam összegyűjteni minél több információt a sorozatról. Több fotót és rajzot összehasonlítottam. Személy szerint egy olyan gépet szerettem volna megépíteni ami Veszprémi fűtőházhoz is volt állomásítva. Ezért a 324,528 psz. gépet építettem meg.

Ez a gép már hegesztett kazánnal, egybeburkolt homokolóval és gőzdommal közlekedett. Erről tudtam

beszerezni megfelelő fotókat is. Ebben a cikkben bemutatott eredeti mozdonyfotót Kubinszky Mihály készítette 1972-ben Zalaegerszegen.

Mivel erről a változatról rajzom nem volt így a mellékelt rajzról vettem a főbb méreteket. A jellegrajzot lekicsinyítettem TT méretre és így már csak egy tolmérő kellett. Tehát megkezdődhetett a modell építése.

Először megnéztem, hogy melyik TT modell a legalkalmasabb erre a célra (kerékátmérő, tengelytáv stb). Rövid keresgélés után megtaláltam az "alapanyag" valót.

A modell alapját egy BR 86 sorozatú mozdony szolgáltatta. A mozdonyról először a karosszériát távolítottam el.

Az eredeti karosszériából csak a turbógenerátor és a füstszekrény ajtót lehetett felhasználni. A többi része gyakorlatilag eldobható. Én azért

mégsem dobtam el, mert ki tudja mire lesz még szükség róla.

A mozdony alvázat szétszereltem. A hajtó csigatengely hátsó csapágyazását kicseréltem a BR 56-os csapágyára. Ez egybe van öntve gyárilag a mozdonyátor feljáró hágcsójával. Kiszereztem a leghátsó kapcsolt kerékpárt is. A rudazatot rövidebbre vágtam.

A hátsó kapcsolt kerékpár eredeti helye mögött 5 mm-re egy új kerékpár hornyot reszeltem. Ide került a hátsó futókerékpár. Itt az alvázat reszeléssel elvékonyítottam egy kicsit, hogy legyen oldalirányú mozgási lehetősége a futókerékpárnak. Az első futókerékpár az eredeti megoldás maradt.

A BR 86-os mozdony hajtott kerékpárja a 3. volt, a 324-esé pedig a második. Így a hajtó rudazatot is át kellett építeni. A hajtórudból kivágtam egy darabot úgy, hogy a két végén lévő furat 15 mm-re legyen egymáshoz. A rudazat végeket forrasztással erősítettem össze.

Ugyancsak forrasztással került a helyére az alsó keresztfely vezeték is. Az eredeti keresztfelyre alulról is forrasztottam egy fordított gyári keresztfelyet. Ügyesebbek ezt külön is legyárthatják. Itt lehetséges még a Fleischman startkészletes N-s szertartályos gőzmozdonyának

kétvezetékes keresztfeje is. Ezen azonban nincs elősijetési kar. Ezt magunknak kell ráügyeskedni.

A mozdony motorja az eredeti helyén maradt.

Az alvázat és a keréktárcsákat lefestettem feketére. A rudazatok ezüst festést kaptak. A mozdony alváza most már összeszerelhetővé vált.

Az első futókerékpár rugói az igazi mozdonyon a kerékpár feletti járdalemez felett lettek elhelyezve. A modellen ezt úgy oldottam meg, hogy egy régi teherkocsiból kivágtam két rugót és azt a megfelelő helyre felragasztottam.

A "mozdonysekreányt" teljes egészében nekem kellett elkészíteni. A hosszakazánhoz 14 mm átmérőjű villanszerelésnél használatos műanyag csövet használtam. Ez két lépcsőben készült. Először levágtam belőle egy 65 mm hosszú darabot. Ez adja a hosszakazán és a füstsekreány alapját.

Majd levágtam egy 13 mm-rel rövidebb darabot is. Ezt felhasítottam és az előző csőre ragasztottam úgy, hogy a mozdonyátor felőli végük került egyszintbe. Így sikerült kidolgozni a vékonyabb füstsekreányt.

A füstsekreány elejére került felragasztásra a BR 86-os ajtaja. Erről felragasztás előtt eltávolítottam az eredeti pályaszám tábla kidomborodó felületét.

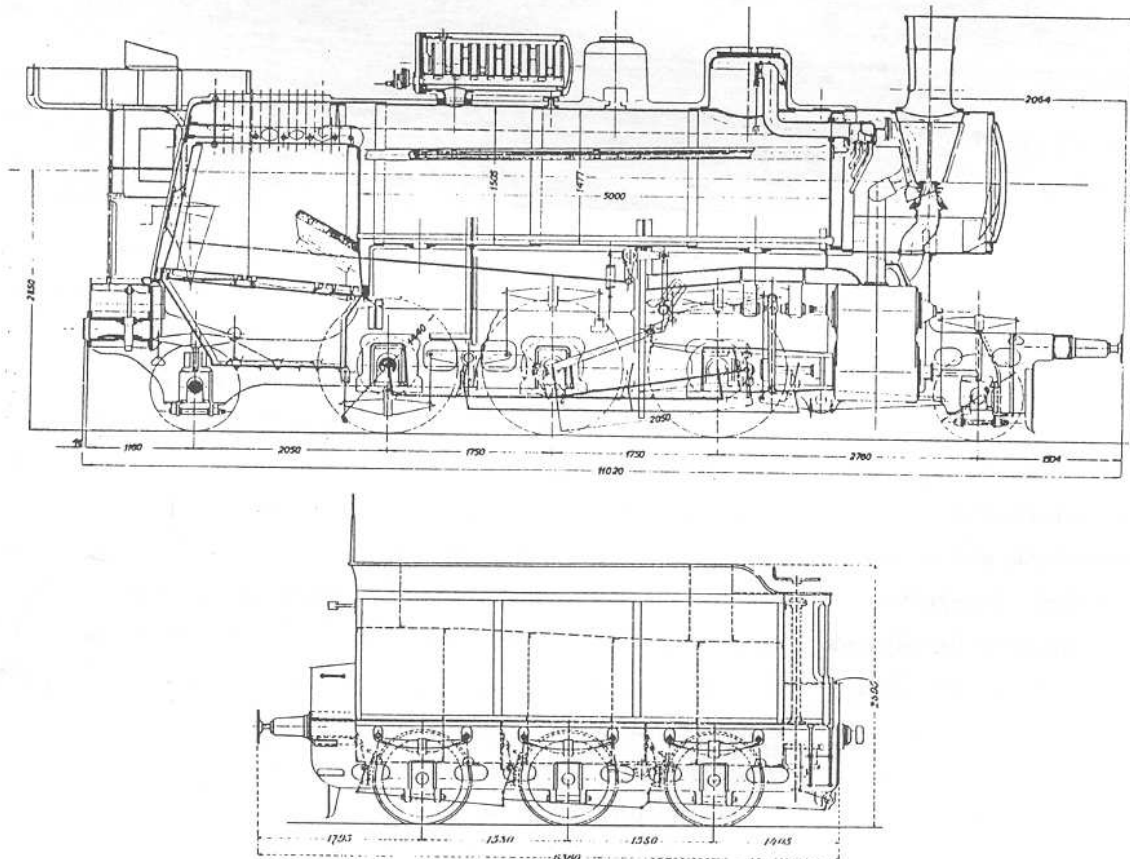
A füstsekreány oldalára került felragasztásra egy rézlemezről hajtott konzol, ami a turbógenerátort tartja. Tetejére került a mozdony kéménye, amit 0,5 mm-s rézlemezről hajtottam. Ezt legcélszerűbb esztergálni, de akinek erre nincs lehetősége az szépen meghajthatja egy csőrös fogó segítségével. A lemez forasztással lett összeerősítve. A forrasztás után gondosan és finoman megreszeltem a kéményt. A műanyagba furt lyukba lett beragasztva. A füstsekreány oldalára

került fel a két gőzkiömlő cső is.

A hengerkazán alját kivágtam olyan szélesre, hogy könnyedén rácsusszon a mozdonyvázra. Két oldalára járdákat ragasztottam vékony műanyag lemezből. A tetejére szintén műanyagból készült egybeburkolt gözdóm és homokoló került. A különböző csövek és kapaszkodók vékony réz huzalból készültek. A kapaszkodók helye felragasztás előtt elő lett fúrva.

A kazán tetejére kerültek a biztonsági szelepek. Ezek is réz huzalból készültek a megfelelő hosszúságú szigetelés ráhúzásával. A kazán mosó nyílások úgy készültek, hogy egy fúróval a külső műanyagcsövet átfúrtam.

A mozdony bal oldalára került a légsűrítő. Ezt 1,5 mm-s réz huzalból készítettem, amire felülről a huzal eredeti szigetelése lett visszahúzva, alulról pedig 0,5 mm-s huzal lett felcsévélve. Ez a huzal csévélés imitálja a légsűrítő bordázatát.



Légtartályokat a BR 56-os tartályaiból készítettem el. Egy tartály került előre a futókerékpár rugói közé. Két tartály a mozdony mindkét oldalán az oldalsó járda alatt lett elhelyezve.

A mozdonyátor egy darab 0,5 mm-s rézlemezről lett kialakítva. Az ablakok és a könyökölő kireszelése után

nem szimmetrikus tengelyelrendezésű. Az eredeti szerkocsi karosszéria helyett egy új karosszériát építettem műanyagból és vékony rézlemezről. A széntartály tetejére valódi szén lett ragasztva. A szerkocsi rögzítése a BR 56-nál alkalmazott lemezzel készült.

Az így elkészített mozdonyt

felhasználható még az Cseh LPH személykocsi modell is, amit szintén zöldre festünk és MÁV HUNGÁRIA B 41000... sorozatszámot iratozunk fel.

Remélem e rövid ismertetés után már bátrabban fognak hozzá a modell elkészítéséhez. Senkinek ne menjen el a kedve a további



a lemez a megfelelő formára lett meghajtva. A sátor homlokoldala szintén műanyag lemezről készült. A tetőszellőző hajlított rézlemezről forrasztással lett rögzítve. A sátor "ereszcsatornája" 0,2 mm-s rézlemezről lett kialakítva. Szintén ebből az anyagból készült a sátor oldalán lévő bordázat is. Mindkét esetben forrasztottam a lemezeket. A kapaszkodó 0,4 mm-s rézhuzalból készült, szintén forrasztással.

A mozdony szerkocsija a BR 55-s felhasználásával készült. A szerkocsi középső tengelyének egy új furatot készítettem, mivel a BR 56-osé

lefestettem feketére. A kapaszkodókat ezüst, a biztonsági szelepeket bronz színűre festettem.

Hasonló technikák felhasználásával elkészíthetjük bármely típusú 324-s mozdony modelljét, mint ahogyan azt én is tervbe vettem már.

Az elkészült modellel tehervonatot és személyvonatot egyaránt vontathatunk. A személyvonathoz a TT Bi 30 sorozatú zöld színű személykocsijait használhatjuk. A kocsik eredeti pályaszámát alkohollal letöröljük és MÁV HUNGÁRIA B 53200... sorozatszámot iratozunk fel. De

átalakításoktól, ha netalán ez a gép nem úgy sikerül mint ahogy azt várta. Nekem sem ez volt az első átépített gépem. Az első darab úgysem lesz olyan szép mint az utána következő. Egyre több és több fortélyra, fogásra jön rá az ember amit a következőnél már hasznosíthat. Ezért egyre pontosabb és szebb mozdonyt sikerül majd megépíteni.

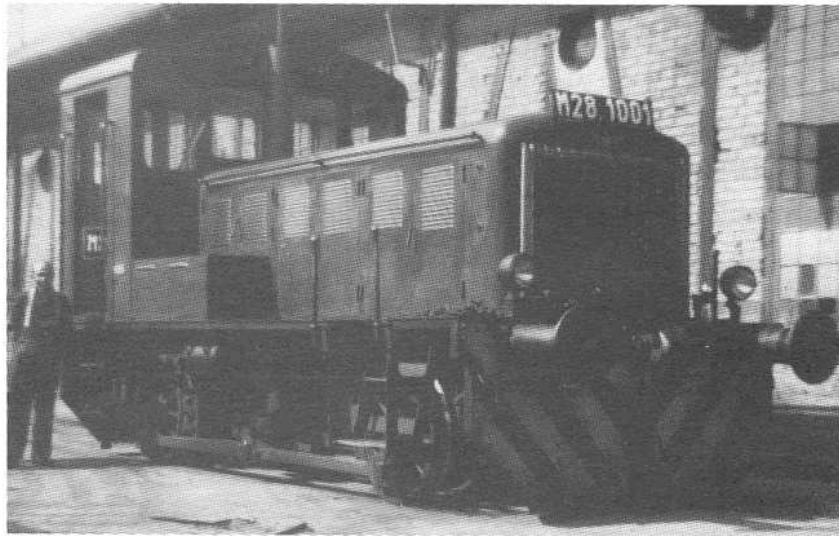
Jó szórakozást és kellemes időtöltést kívánok a modell építéshez!

Letenyei Tamás:

A MÁV M28 sorozatú mozdonyai

Az ötvenes évekre a MÁV azon gőzmozdony-sorozatai, amelyeket tolatószolgálatra fel lehetett használni, már elmúltak 50 évesek, és sem üzembiztonságuk, sem teljesítményük nem volt kielégítő. Az akkor már kidolgozott dizelesítési program már tervbe vette kisteljesítményű, elsősorban tolató szolgálatra alkalmas dizelmozdonyok beszerzését.

A MÁV korábban már próbálkozott a tolató szolgálat motoros mozdonyokkal való ellátására. 1935-ben az Északi Főműhelyben poggyászkocsi alvázra építettek két darab, Ganz VI Am C1 motorral ellátott könnyű tolató mozdonyt (25 sor). A II. világháború után a magánvasutak államosításakor

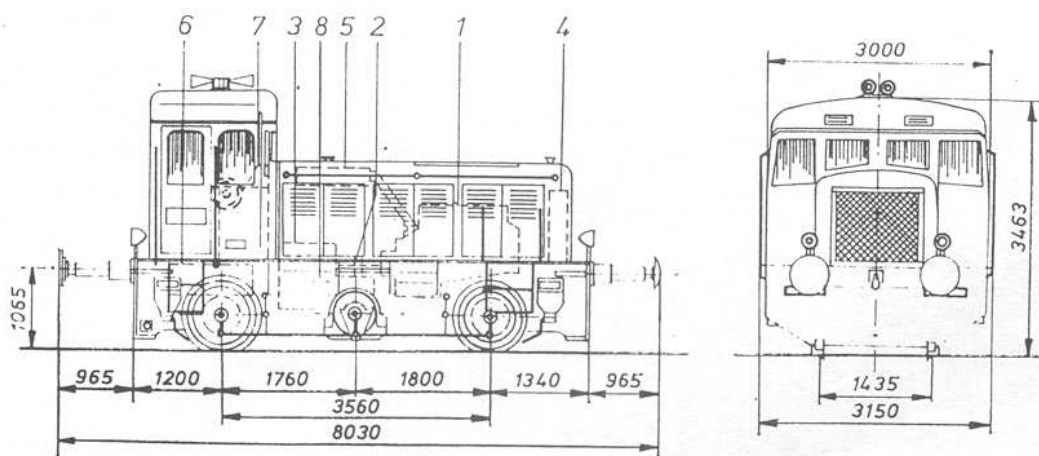


Fotó:Lajtai János

is került a MÁV állagába egy-két kisteljesítményű tolató mozdony (D280, M175, M260 sor). Ezek a mozdonyok az ötvenes évek elején különböző iparvállalatoknak lettek eladva.

Ezen előzmények után kezdődött meg a MÁVAG-ban 1951-ben egy tolatómozdony tervezése. A gyár DMM 2 típusjelű, 130 LE teljesítményű, B tengelyelrendezésű, 20 t súlyú, 30,8 km/h sebességű mozdony terveit készítette el.

A magyar iparon belül a győri Magyar Vagon- és Gépgyár lett kijelölve kis és közepes teljesítményű mozdonyok gyártására. A MÁVAG tervei alapján itt kezdték meg a mozdonyok gyártását 1955-ben Rába M.030 típusként. 1959-től a mozdonyok karosszériáját korszerűsítették és a Rába M.033 típusjellel gyártották. A mozdony erőátvitel mechanikus, de később a



M 28 sorozatú dizelmozdony (mechanikus hajtású)

1 dízelmotor; 2 előkardán; 3 sebességváltó; 4 hűtő; 5 kipufogódob; 6 tüzelőanyag-tartály; 7 vezetőasztal; 8 akkumulátorok

gyár kidolgozta egy hidraulikus változat terveit. Ezek a Rába M.051 típusjellel készültek 1959-től.

A mozdonyok a MÁV-nál előbb az M275,40 sorozatszámot, majd 1957-től az M28,10 sorozatszámot kapták. A hidraulikus hajtású mozdonyok az M28,20 sorozatba lettek számozva.

A mozdonyok járműszerkezete a mozdonykeretből, az ütköző- és vonókészülékből, a vezetőfülkéből, a géptérburkolatból és a futóműből áll.

A mozdonykeret lemezekből szegecselt kivitelben készült. A keretbe került beépítésre a hajtómű és a mozdony két hajtott kerékpárja. A keretre épült a mozdonyszekrény, ami hegesztett idomokból lemez borítással készült. A keret két végére pályakotróként kiképzett melllemezeket illesztett csavarokkal, cserélhetően, erősítettek fel. Ide került a szabványos ütköző- és vonókészülék. A géptér körül a kereten is merevítő járda fut végig.



A mozdony vezetőfülkéjében lettek elhelyezve a vezetéshez szükséges berendezések és az



Fotó: Kubinszky Mihály

ellenőrző műszerek. A vezetőfülkéből minden irányban megfelelő kilátást biztosítanak a nagy ablak felületek. A vezetőfülke előtt lett elhelyezve az alacsony géptérburkolat. A jobb szerelhetőség érdekében a géptér mindkét oldalán három-három kétszárnyú ajtót helyeztek el. Homlokfalára került a motor hűtővizének hűtőberendezése. A mechanikus hajtású mozdonyoknál

kézi működtetésű, a hidraulikus hajtású mozdonyoknál kézi, vagy sűrített levegő mozgatásúak. A zsalumozgatást termosztát vezérli.

A mozdonyok futóműve merevkeretes. A kerékpárok belsőcsapágyazásúak, és a forgattyúcsapokat a kerékcsilagba sajtolták. A tengelyágak mangán csúszólapokon elmozdulhatnak a tengelyágyvezetékekben. A mozdonykeret négy laprugóval támaszkodik a tengelyágyakra.

A mechanikus mozdonyok erőforrása a Ganz által gyártott Ganz-Jendrassik VI.JaR 135/185 típusú hathengeres 1250 1/min fordulatszámú 130 LE-s (96 kW) dízelmotor. A motor hengereinek elhelyezése soros, átmérője 135 mm és lökethossza 185 mm volt. A forgattyúház alumínium öntvényből készült és a főcsapágyak a felsőrészbe kerültek minden henger közé. A motor dugattyúi szintén alumíniumból készültek. Az előkamrákat ferdén helyezték el.

A hidraulikus hajtású mozdonyokba az MVG által gyártott 6 Js 13,5/17 típusú Ganz-Jendrassik rendszerű hathengeres 1500 1/min fordulatszámú 135 LE (100 kW)

teljesítményű dizelmotor lett beépítve. A motor hengereinek elrendezése soros, átmérője 135 mm és lökethossza 170 mm volt. Ez a motor is előkamrás volt.

Tipus korszerűsítés keretén belül mindkét mozdonytípusban kicserélésre kerültek a motorok. A mozdonyok jelenleg a MAN licenc alapján Győrben gyártott D 2156 HM 6 típusú hathengeres 1500 l/min fordulatszámú 135 LE (100 kW) teljesítményű motorokkal üzemelnek. A motor hengereinek elhelyezése soros, átmérője 121 mm és lökethossza 150 mm.

A forgattyúház jó minőségű öntöttvasból készült. A forgattyúházat alulról könnyűfém öntésű olajteknő zárja le. A hengerperselyek centrifugál öntésű acélból készültek. Az öntöttvas hengerfejek 3-3 hengert zárnak le. A dugattyúk sajtolt könnyűfémekből készültek. A dizelmotor osztott égésterű, aminek jellegzetességei: a dugattyúban középgömbkamrás

szívócsatorna. Hengerenként egy szívó- és egy kipufogószelep van. A motort az akkumulátorokról táplált villamos motor indítja. Az üzemanyag ellátás a géptérben elhelyezett tartályból történik. A hidraulikus hajtású mozdonyoknál a vezetőfülke alatt a keretek között is elhelyeztek egy üzemanyag tartályt. Az üzemanyag Bosch-rendszerű adagolószivattyú szállítja a hengerekhez.

A mechanikus hajtású mozdonyoknál a dizelmotor a tengelykapcsolón keresztül kardántengellyel hajtja a sebességváltóval egybeépített irányváltót. A tengelykapcsoló tárcsás kivitelű, kapcsolása lábbal működtetett léghengerrel, oldása rugóerővel történik. Az állandó kapcsolatú fogaskerekes sebességváltó négyfokozatú. A sebességi fokozatok kapcsolása sűrített levegővel történik. Az irányváltó kúpkereskes rendszerű, melynél a laza tányérkereskes menetiránynak megfelelően

irányváltó ugyancsak sűrített levegővel, szükség esetén kézierővel kapcsolható.

A hidraulikus hajtásnál a dizelmotor gyorsító áttétellel hajtja a Voith L 16 GH típusú egy nyomatékmodosítóval készült hidraulikus hajtóművet, amely kardántengellyel hajtja a kétfokozatú szabadon futóval ellátott mechanikus sebességváltót és az irányváltóval egybeépített fokozatváltót. A menetsebességnek megfelelő fokozatot villamos vezérlő berendezés önműködően választja meg. Villamosáram- vagy sűrített levegő hiányában lehetséges a nyomatékmodosító szükségkapcsolása is. Az irány és fokozatváltót sűrített levegő működteti. Levegőhiány esetén kézierővel is működtethető.

Mindkét mozdony típusnál az irányváltók homlokfogaskerékpárjai hajtják a vakforgattyús tengelyt. A két kerékpár közötti vakforgattyús tengelyen elhelyezett, egymáshoz képest 90°-kal felékelt vakforgattyúkkal hajtórudak útján hajtják a kerékpárokat.

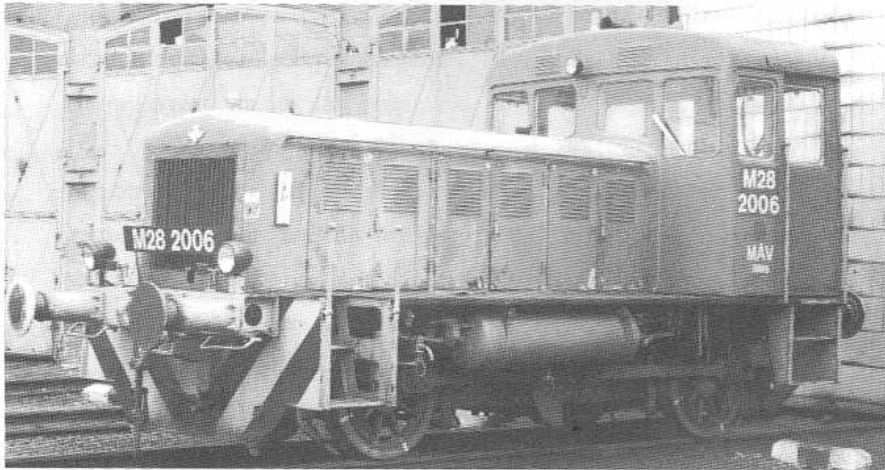
A mozdonyok levegőellátását a mechanikus hajtásnál F típusú 450 l/min szállítású 8 bár nyomású, a hidraulikus hajtásnál Ganz GI típusú 600 l/min szállítóképességű 10 bár nyomású légsűrítő szolgálja. A mozdonyokat felszerelték önműködő D2 típusú és nem önműködő Knorr



égéster és a hengerfejben körmőskapcsoló segítségével háromállású fékezőszeleppel. Az különlegesen kialakított rögzíthető tengelyűkhöz. Az állvatartást a vezetőfülkéből

működtethető mindkét kerékpárt fékező kézfék biztosítja.

A mechanikus mozdonyok elektromos ellátását a dizelmotor által hajtott 2-EZP típusú 1,5 kW teljesítményű 24 V feszültségű segédüzemi dinamó és a mozdony alvázán elhelyezett 4 K 20 típusú



akkumulátorok biztosítják. A hidraulikus mozdonyokba PDZ-I típusú 2,4 kW teljesítményű 24 V feszültségű segédüzemi dinamó és 4 SK 215 B típusú akkumulátorok lettek beépítve.



A mozdonyok első és hátsó lámpái egymástól függetlenül működtethetők nagyobb vagy kisebb fényerővel. Külön kapcsolható a jobb

oldali világítás (elől-hátul) a tolatási előírásoknak megfelelően.

A mozdonyok homokoló berendezését sűrített levegővel lehet működtetni. Szintén levegővel működtethetők az ablaktörő berendezések is.

A vezetőfülke fűtését a

motor hűtővizével oldották meg.

A mozdonyok beszerzését a MÁV 1956-ban kezdte meg. Az M030 típusú mozdonyok közül 1957-ig 17 db-t szereztek be. Az első 10 db. mozdonyt M275 sorozatként

számozták 4001-4010 pályaszámokkal. Az 1957 június 26.-án kelt 116/379/1957 VII.A. számú rendelet értelmében a gépek sorozatszámát augusztus 1-től M28-ra

módosították. Pályaszámuk 1001-től kezdődött. 1961-ben lettek beszerezve az M28,1018-1023 psz. mozdonyok a gyár M033 típusaként. 1962-ben ugyanezen típusjelzés alatt került állagba az M28,1024 psz. gép.

1960-ban álltak forgalomba a hidraulikus hajtású M051 típusú mozdonyok. Számuk az M28,2001-2010 lett.

Az 1956 és 1960 között beszerzett mozdonyok különböző fűtőházakhoz kerültek. Az 1961-62-ben beszerzett gépek Építési Géptelepekre kerültek.

Az M28,2001 és 2002 psz. gépeket 1967-ben eladták a budapesti Földalatti Vasútnak ahol a 001-002 számokat kapták. Az iparvasúti számuk A21,067-068 lett. 1969-ben az M28,1018 psz. gépet átadták a Mecseki Szénbányának, ahol A21,072 számot kapott. 1972-ben az M28,2003 psz. mozdonyt a szombathelyi

járműjavítóban selejtezték.

A 80-as évek elején az M28,1019; 1021; 1023 és 1024 psz. mozdonyokat a MÁV törölte állagából és átadta Építési Géptelepek állagába. 1982-ben az M28,2007 psz. mozdonyt Püspökladányból selejtezték. Ugyancsak selejtezték 1995-ben az M28,1020 psz. mozdonyt

Miskolcon.

A többi mozdony jelenleg is üzemben van a MÁV-nál. 1996

júniusi adatok szerint a gépek állomásítása a következő volt:

1001	Szolnok
1002	Szentes
1003	Celldömölk
1004	Szentes
1005	Békéscsaba
1006	Bp.Ferencváros
1007	Győr
1008	Szombathely
1009	Szolnok
1010	Püspökladány



1011	Szeged	(M051) 3650 mm
1012	Szeged	Legnagyobb szélesség
1013	Celldömölk	(M030) 2800 mm
1014	Püspökladány	(M033) 3150 mm
1015	Püspökladány	(M051) 3150 mm
1016	Szombathely	Kerékátmérő 950 mm
1017	Püspökladány	Bejárható legkisebb ívsugár 50 m
1022	Miskolc	Szolgálati súly
2004	Bp.Északi	(M030) 20 t
2005	Dombóvár	(M033) 20 t
2006	Dombóvár	(M051) 19 t
2008	Szolnok	Tengelynyomás
2009	Dombóvár	(M030) 10 t
2010	Dombóvár	(M033) 10 t
	A MÁV-on kívül több iparvasút is üzemeltet ilyen mozdonyokat A21 sorozatként.	(M051) 9,5 t
	A mozdonyok fontosabb műszaki adatai:	Legnagyobb sebesség
Tengelyek száma	2	(M030) 30 km/h
Tengelyelrendezés	B	(M033) 30 km/h
Nyomtávolság	1435 mm	(M051) 30/50 km/h
Ütköző közötti hossz		Modellezőknek:
	(M030) 7390 mm	A mozdonyok eredeti színezése:
	(M033) 8030 mm	- a mozdonyszekrény: Zöld
	(M051) 7530 mm	- a járdalemez és az alatta lévő részek, az alváz, a futómű, az ütköző- és vonókészülékek, a pályakotrók (kivéve az alváz mindkét homlokrészét): Fekete
Tengelytávolság	3560 mm	
Legnagyobb magasság		
	(M030) 3602 mm	
	(M033) 3650 mm	

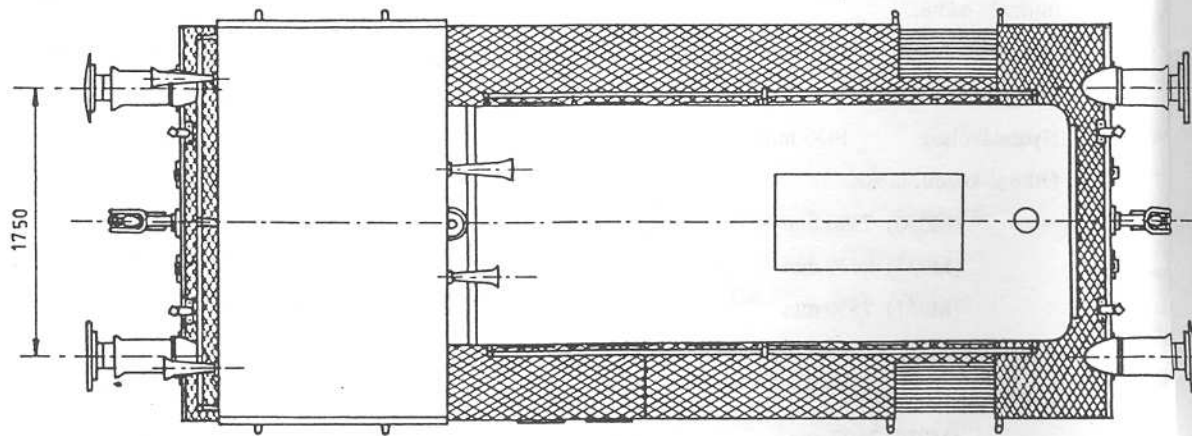
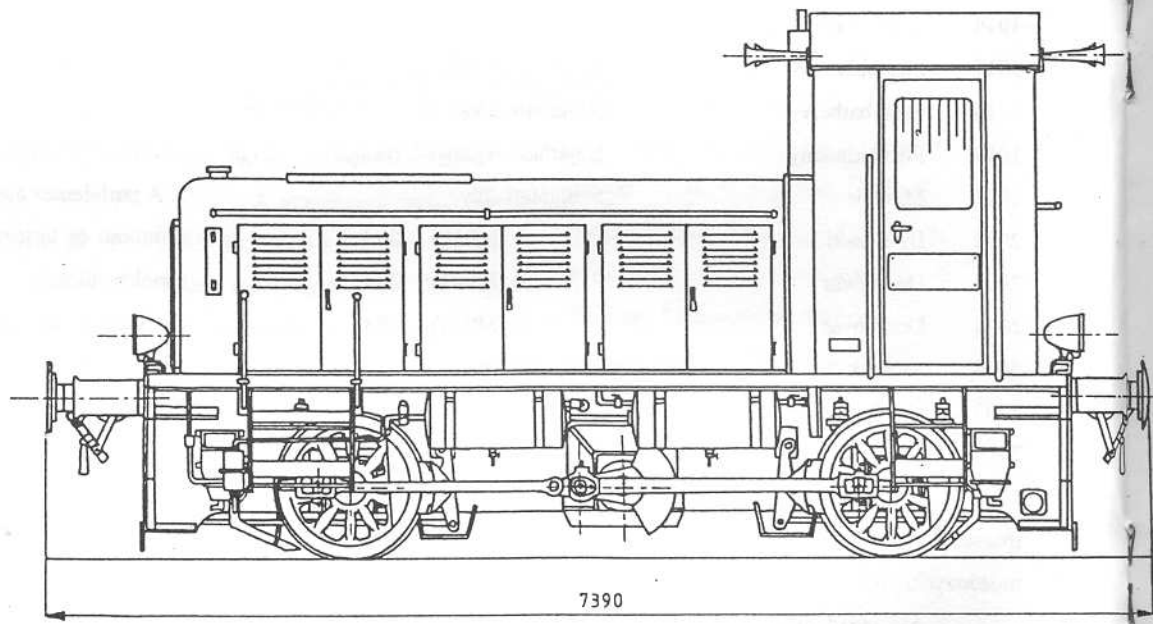
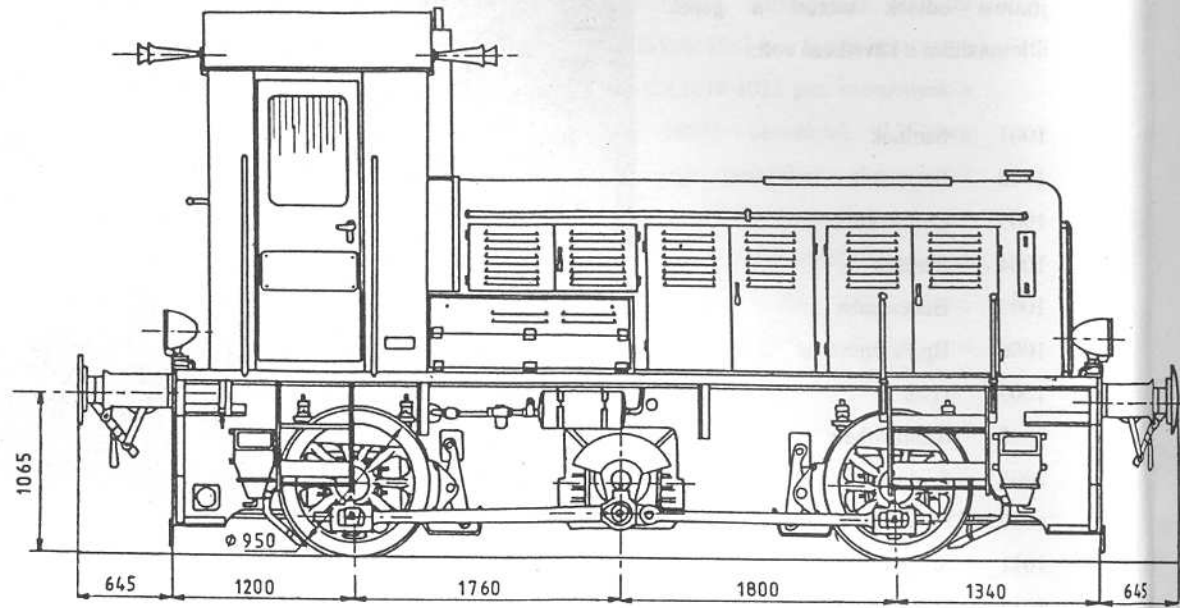
- mindkét homlokrész középről kiindulva V alakban, 45 szög alatt 250-250mm széles csikban: Fekete-Sárga
- kapaszkodók fogantyúk: Sárga

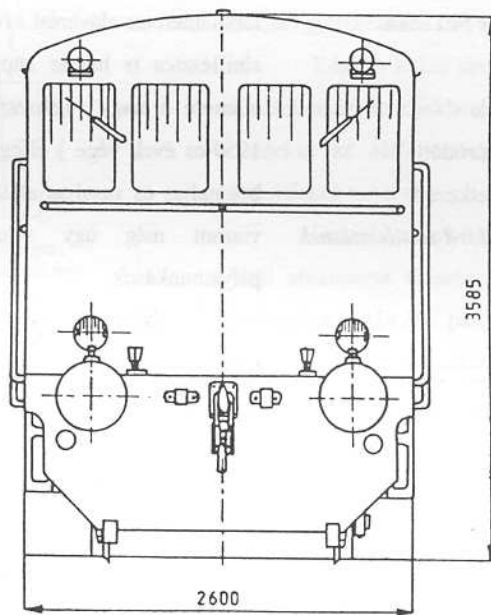
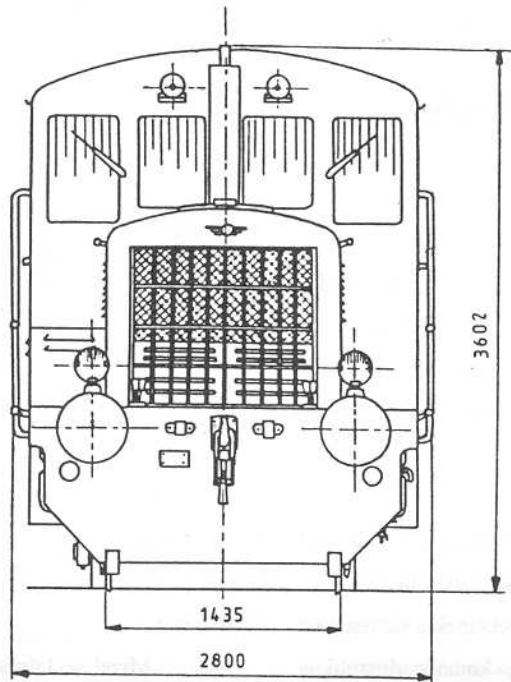
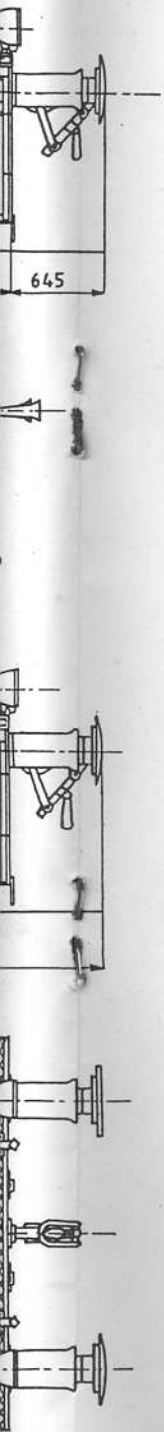
A jelenlegi színezés a MÁV 2711/2-1991 számú szabvány szerint:

1. A járdalemez alatti részek, az alváz, a futómű és tartozékai, az ütköző- és vonókészülékek, a pályakotrók - kivéve az alváz mindkét homlokrészét - sötétszürke (RAL 7031)
2. Járdalemez és a lépcsők fekete (RAL 9011)
3. A mozdonyszekrény sötétnarancs (RAL 2002)
4. Az alváz mindkét homloklemeze, a különféle kapaszkodók, fogantyúk és védőkorlátok sárga (RAL 1017)
5. A sárga homloklapfelületekre középtől kiindulva, V alakban, jobbra-balra 45 alatti hajlással, 250-250 mm széles fekete (RAL 9011) csikokat kell festeni.

Irodalom:

Lovas-Mezei: Vasúti dízeljármű-vezetők zsebkönyve
Bányavasúti Mozdonyvezetők Zsebkönyve





Készült a CJ 1200 030-01 030100 sz.rajz alapján

érvényes számok: 1956 : 4001-4003 1957 : 4004-4010 (4011-4012)	Tárgy: M275 sorozatú diesel-mechanikus tolatómozdony	Magyar Vagon és Gépgyár Győr
	Módosítások: eredeti változat	Méretarány: M 1:50
		Rajzszám: M275-1-1. a rajz 1 lapból áll.

Hortobágyi Frigyes:

A fa nyompályától a vas útig...

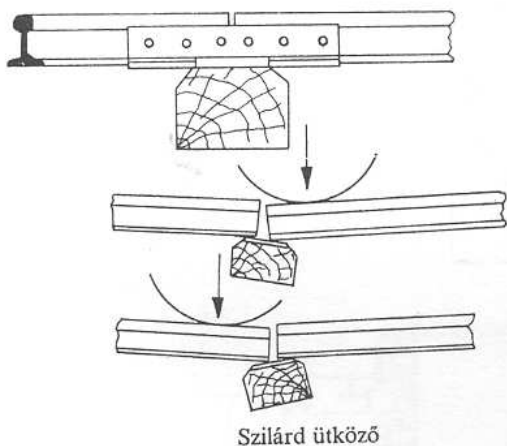
VI. rész.

A síneket és az alátámasztó aljakhoz való rögzítő elemeket *sínkapcsoló szereknek* nevezzük. A sínfolytonosságot biztosító elemek: a hevederpár és az azokat összefogó hevedercsavarok. (néha előfordul más is, azonban most ezeket nem részletezem)

A kezdet-kezdetén az összeheveredezés egy illesztési aljon történt 4 lyukú hevederpárral, s mindjárt megemlítem, hogy a síneket alátámasztó alátétlemez csak ezen az aljon volt. A járművek kerekeinek a sínvégeken valóáthaladása nem zökkenőmentes, komoly dinamikus erőhatások lépnek fel, amit egy alj nem is birtokát:

- az alátétlemez benyomódott a talpfába
- meglazultak a csavarok, kapcsolóelemek
- az alátámasztó ágyazat gyorsabban tömörödött
- a sínvégek lehajlottak- *fekszinthiba* keletkezett.

Ezt az alátámasztási módot *szilárd sínillesztésnek* nevezték el.

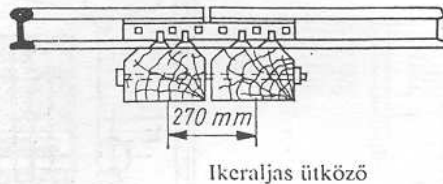
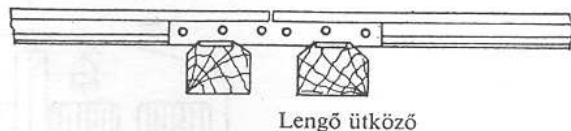


A hibák kiküszöbölésére (csökkentésére) mindkét sínvég alá egy-egy talpfát helyeztek el, ezt a sínvégek rugalmassága miatt *lengő sínillesztésnek* nevezték el.

Természetesen a kerekek zakatolását ez a sínillesztési mód sem bírta sokáig.

Hevederek

a) szög-; b) laposheveder; c) különleges; d) szimmetrikus szögheveder



A túlzottan látszó sínvég lehajlást a szakemberek úgy csökkentették, hogy a sínvégeknél két talpfát helyeztek el egymás mellé. Így alakult ki az *ikeraljas sínillesztés*.

Mivel a talpfák belső éle közelében nagyon lelkiismeretes aláverést kíván, ez sokszor elmarad, így ez a sínillesztés is hamar süppedt- fekszinthibás lett. Ennek ellenére a nagy vágányszabályzó gépek megjelenéséig (1950-es évek vége) elfogadott illesztési mód volt még a beton-aljas és vasaljas alátámasztásoknál is. A nagy gépek viszont még úgy sem tudták alávarni, mint a pályamunkások.

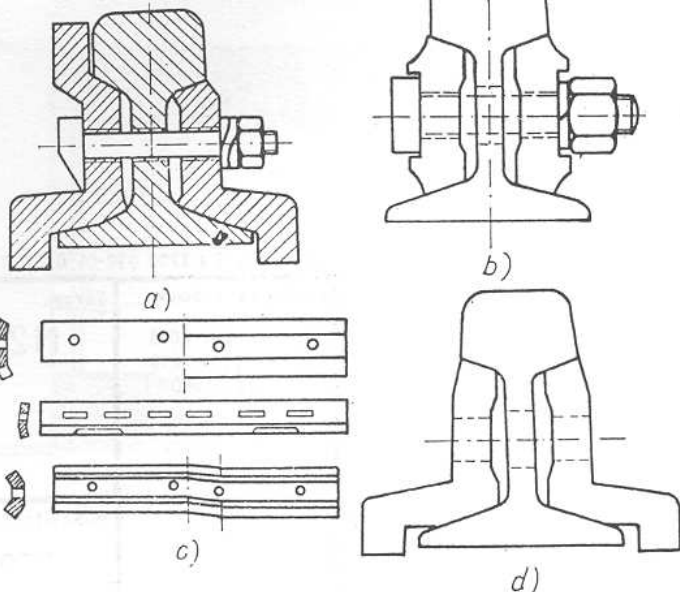
Ezért az ikeraljakatújjra széthúzták és ismét lengőaljas alátámasztása lett a sínvégeknek, s gondos odafigyeléssel, fenntartással jól megfelelnek feladatuknak. Főleg a nagygépi vágányszabályzásnál.

A hevedereket több módon különböztetjük meg:

furatok szerint: - 4 furatú ~ 600 mm hosszú

- 6 furatú ~ 900 mm hosszú

alakjuk szerint: - laposheveder



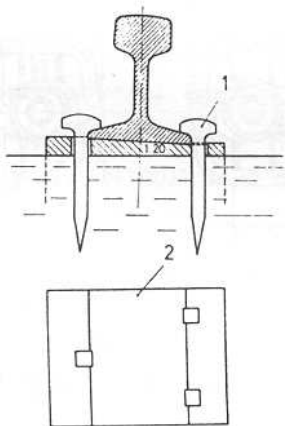
- szögheveder
- különleges heveder

párosításuk szerint: - szimmetrikus

- asszimmetrikus

A hengerelt vagy sajtolat heveder a különféle magassági kopású sínek (azonos sínrendszerben) összefogását, futófelületének egysíkba hozatalát biztosítja. A hajlított hevederek a sínhegesztési dudor átölelését segíti, ha a hegesztési varrat környéke hibás.

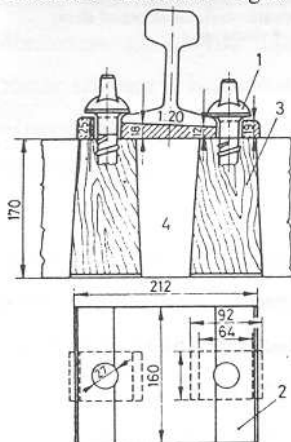
A sinkapcsoló szerek másik nagy csoportja a *sínleerősítő szerek*, melyek a sinszalakat az alátámasztó aljakhoz rögzítik.



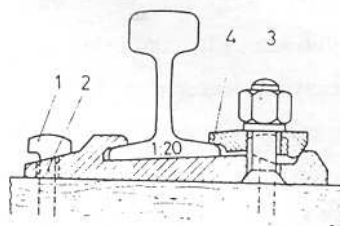
Sínszeges, alátétlemezes sínleerősítés
1 sínszeg; 2 alátétlemez;

Kezdetben sínszeggel rögzítették a sinszalakat. A sínszeggel részére a talpfákat a sínszeggel vékonyabb furóval a sínszeg hosszának 2/3 mélységig előfúrták, s a furatba úgy kalapálták be a gyakorlott pályamunkások.

A sínszeggel azonban az erős igénybevétel miatt fellazultak. A fellazulás elkerülése végett "feltalálták" a



A MÁV mellékvonali síncsavaros, alátétlemezes sínleerősítése betonaljra
1 síncsavar; 2 alátétlemez; 3 fabetét;
4 E jelű vasbeton alj



A volt Déli Vasút szétválasztott sínleerősítése
1 sínszeg; 2 öntöttacél alátétlemez;
3 szorítócsavar; 4 szorítólemez

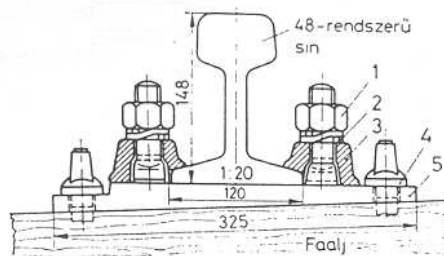
síncsavart, melyet a talpfába furt furatokba csavartak be. Ezt a leerősítési módot a mellékvágányoknál ma is használják.

Ezeket a leerősítési módokat, amikor a sínszeg, a síncsavar a sintonpat és az alátét lemezt egymaga erősíti le, *közvetlen* leerősítésnek nevezik a szaknyelvben.

A forgalom és a sebesség növekedése folytán a leerősítés gyengének bizonyult, azt meg kellett erősíteni.

Később külön sínszeggel, síncsavarral erősítették az alátétlemezt az aljakhoz, majd külön kapcsoló szerekkel a síneket az alátétlemezhez. Ezt a leerősítést *osztott* leerősítésnek nevezik.

Hazánkban ezt a rendszert a század elején a Déli Vasút alkalmazta először a Buda-Kanizsa vasútvonalon. Gárdonyban a 424,365 psz. mozdony alatt megtekinthető a sínszeges változata. Később síncsavaros leerősítésű változatát alkalmazták.



A MÁV szabványos fővonali sínleerősítése faaljon
1 szorítócsavar; 2 csavarbiztosító gyűrű; 3 szorítólemez;
4 síncsavar; 5 bordás, ék alakú alátétlemez

A MÁV az 1920-as évek végén vette át a német vasúttal GEO (*Gesellschaft für Eisenbahn Oberbau*)

tipusú leerősítést, melyet még ma is használ, s világviszonylatban is millió számra fordulnak elő.

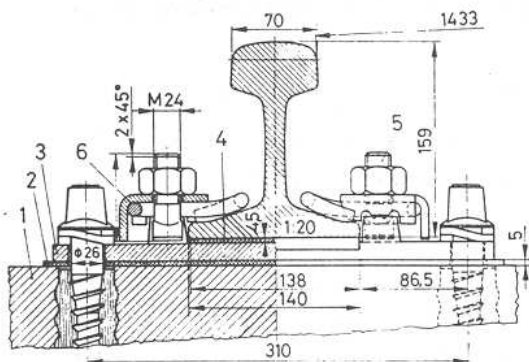
A millió mennyiség ellenére a hézag nélküli vágány állékonyságáért ennél is jobb, állandó rugalmas sínleerősítést biztosító kapcsoló szerkezet kellett "feltalálni".

A MÁV az 54 kg-os sínjeit a GEO-kengyelnél jobb, Skl-2 típusú rugalmas szorító kengyellel erősíti le.

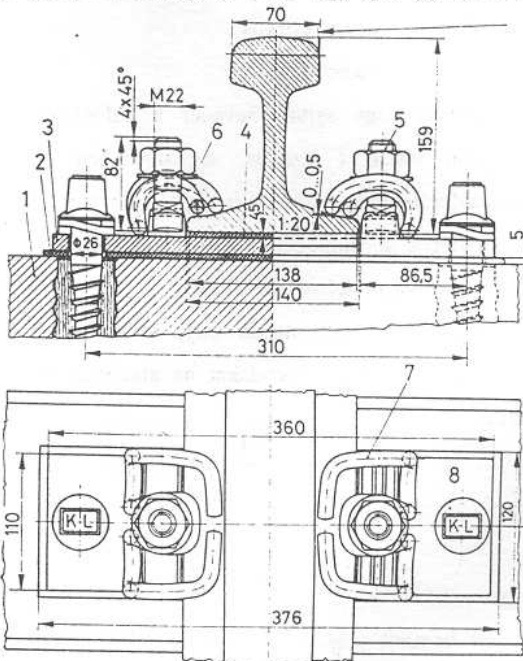
A Kelenföld-Sárbogárd vonalon az Skl-3 típusú szorító kengyellel került leerősítésre a vágány.

A Vasipari Kutatóintézet kifejlesztette a

Az újjáépülő Bp-Hegyeshalmi vonalon a 60 kg/m súlyú síneket a betonaljhoz már vagy újra (?) alátétlemez

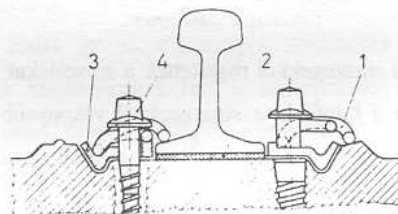
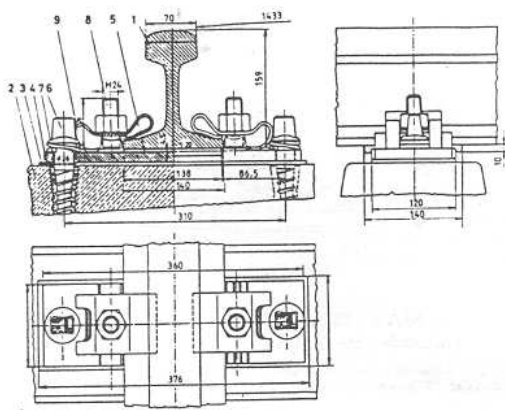


A MÁV 54-es rendszerű kísérleti sínleerősítése Skl-2-es rugalmas szorító kengyellel
1 LX jelű feszített betonalj hullámos fabetéttel; 2 poliétilén alátétlemez; 3 vízszintes Geo-alátétlemez; 4 Miravitén műanyag közbetét; 5 szorítócsavar; 6 nyomólap;



A MÁV 54-es rendszerű kísérleti sínleerősítése Skl-3-as rugalmas szorító kengyellel
nélkül erősítik le az Skl-1-es vagy a némileg módosított Skl-14-es epszilon rugóelemek. A sintalp alatt a betonalj

lemezrugós VASKUT sínleerősítési módot.



Skl-1 típusú szorító kengyeles sínleerősítés
1 szorító kengyel; 2 műanyag alátétlemez; 3 szorító kengyel megtámasztását elősegítő elem; 4 síncsavar

felületén egy 5 mm vastag műanyag alátét van csak. A rugóelemek egy-egy műanyag nyomtávartó szögelemre támaszkodnak.

Külföldi utaztatások során az itt felsoroltakon kívül még sok másféle megoldás is látható. Az emberi elme azon fáradozik, hogy a leerősítés minél egyszerűbb, jobb és olcsóbb legyen- ezért a sokszínűség.

Meg kell említeni, hogy ezek a leerősítési módok a GEO alátétlemez alkalmazása mellett használatosak.

Kadosa András:

Az M47-2000 sorozatú mozdonyok korszerűsítése

A MÁV mintegy 10 évvel ezelőtt hosszú távon számított a sorozat személyvonati felhasználására.

A mozdonyokba eredetileg beépített MB 820 Bb típusú dizelmotorok gyakorta meghibásodtak, állandósultak a gázolaj, kenőolaj és hűtővíz elfolyások. A károk csökkentése végett a MÁV kísérletekbe kezdett a Ganz-MÁVAG-ban a S.E.M.T. Pielstick cég licence alapján készülő 8PA-4VG típusú dizelmotorok beépítésére. A Pielstick motor 12 hengeres változata megbízhatóan üzemel a MÁV M41 sorozatú mozdonyaiban.

Még 1985-ben az M47,2023 és az M47,2032 pályaszámú mozdonyokba kerültek beépítésre az új típusú motorok, amelyek messzemenően igazolták az előzetes várakozásokat. Meghibásodási gyakoriságuk töredéke az MB 820Bb motorokénak.

A motorok szétszerelésekor az alkatrészeken számottevő kopás nem volt mérhető, alkatrész cserére nem volt szükség. A beépített motorok névleges teljesítményük 75 %-ára vannak korlátozva. A mozdonyokba épített motorok VG (változó geometriájú) égéstérrel, elektronikus regulátorral, továbbá elektronikus diagnosztikai és kijelző egységgel rendelkeznek, amely világító LED-ekkel tájékoztatja a mozdonyvezetőt a különböző veszélyes üzemiállapotokról.

Az osztrák Voith cég még 1989-ben felajánlotta a MÁV-nak próbaüzemre az L3r4U2 típusú hidraulikus hajtóművét. Döntés született a hajtóműnek az M47-2032 psz.-u mozdonyba való beépítésére.

Az L3r4U2 típusú hajtóműnek mindkét irányban 2-2 db eltérő méretezésű nyomatékváltója van. A hajtómű elektronikus vezérlése biztosítja, hogy mindenkor a terhelésnek és a motor fordulatszámának megfelelő nyomatékmódosító legyen feltöltve. Elmarad a kényes fogaskerékajtásokat tartalmazó irány- és fokozatváltó. Az irányváltás az ellenkező forgásirányú nyomatékmódosító feltöltésével valósítható meg. Ha menet közben töltjük fel az ellenkező forgásirányú nyomatékmódosítót, kopásmentes hidraulikus fékezési lehetőséghez jutunk.



A hajtómű elektronikus vezérlése további plusz szolgáltatásokat biztosít. A perdülésvédelmi egység - amelynek működéséről jelzőlámpa informál - alkalmas sebességtartó üzemmódra is. A mozdonyvezetőnek ehhez mindössze a tartani kívánt sebesség elérésekor meg kell nyomni a "programozó" gombot és a mozdony a beállított sebességet - beleértve a hidraulikus fékezés igénybevételét is - önműködően tartja. További előny, hogy a mozdonyt hidegen történő vontatáshoz nem kell, illetve nem lehet hidegre szerelni. Az eredeti hajtóművel felszerelt mozdonyoknál ennek elmulasztása több súlyos mozdonytüzet okozott.

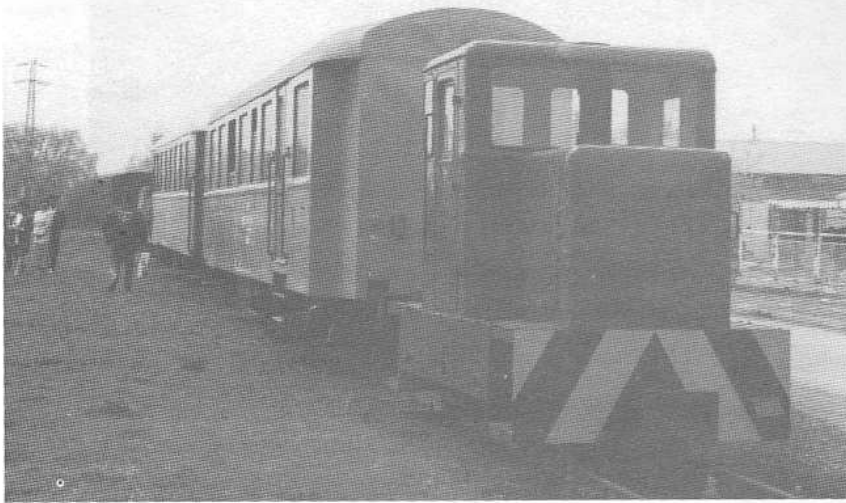
Új menetszabályzó controller került beépítésre (Knorr típus), melynek menetfokozatai megegyeznek a korábbival.

1995-ben ezzel a hajtómű típussal lett felszerelve az M47,2033 psz.-u mozdony is, melyet a korábban említettekkel együtt eredeti pályaszámuk megtartásával a Dombóvári VF üzemeltet. Az 1996 elejére 8PA-4VG motorral és L3r4U2 hajtóművel átépített és a Celldömölki VF által üzemeltetett 3 db mozdonyt viszont a MÁV átszámolta, így az új pályaszámuk az M47,2157, 2158 és 2162 lett.

A mozdonyokon megoldandó feladat a 8PA-4VG motor nagyobb zajszintje miatt a géptér pótlólagos zajszigetelése. Ez Szombathelyen a mozdonyok átépítését kivitelező MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.-nél folyamatban van.

Nyitott kérdés további mozdonyok átalakítása tekintettel a pénzühiányra, továbbá a MÁV személyszállítási koncepciójában beállott változásra, amely a mellékvonalakon a Bz motorvonati közlekedés számára biztosít prioritást, figyelemmel a csökkenő utasszámmra és a gazdaságosságra.

A KECSKEMÉTI KISVASÚTI JÁRMŪSKANZEN



A Kecskeméti Kisvasút állomása a lajosmizsei és fülöpszállási vonalak elágazásánál, Kecskemét-alsó pályaudvar mellett található. A kecskeméti nagyállomásról vonattal, vagy helyi járatú autóbuszokkal közelíthető meg. Közúton a Kecskeméten átvezető 5-ös főútvonal körútjáról kell letérni az 54-es útra és a halasi úti felüljáróról már lehet is látni az alatta "összetöpörődött" kis fűtőházat, állomást és mellette a

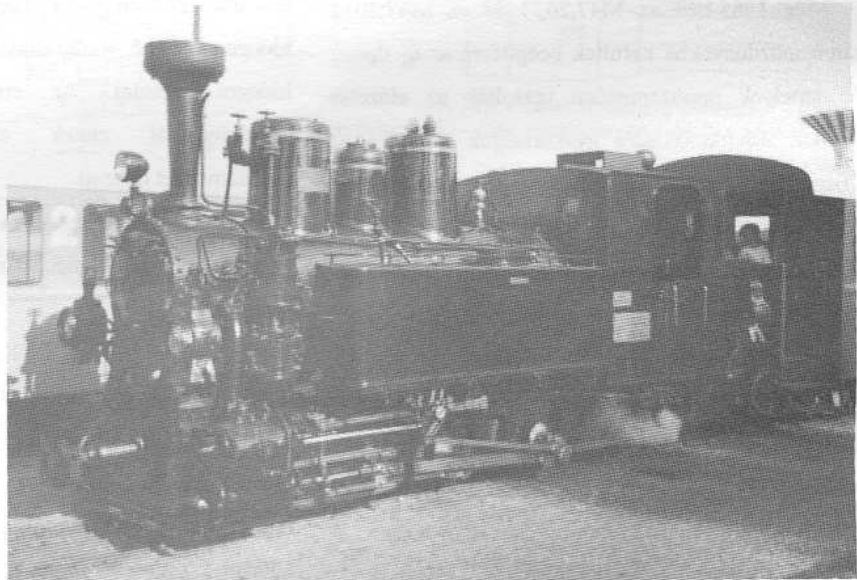
Keskeny Nyomközű Vasúti Járműskanzen.



1989-ben kezdeményeződött a Közlekedési Múzeumnál a kisvasúti emlékek Kecskemét-Átrakóra való összegyűjtése. Az 1993-ban létrejött Vasúttörténeti

Alapítvány célkitűzéseiben pedig már megfogalmazódott a járműskanzen létrehozása. Kecskemét KK vasútállomás (volt Átrakó) területén került kialakításra a szabadtéri vasúti járműkiállítás, ahol a keskenynyomközű vasút - főleg 760 mm-es nyomtávolságú - érdekes járműveinek rendezték be a végállomást.

Itt nemcsak a MÁV



eredetű, hanem a Gazdasági- és Erdei Vasútak múzeális mozdonyait, kocsijait állították ki. Jelenlegi járműpark a MÁV; a Balatonfenyvesi és Szobi Gazdasági Vasútak; a Gemenci, Lillafüredi és a Szilvásvárad Erdei Vasútak állományaiból tevődik össze.

Kiállított járművek:

- BDa-w 50 55 25-01 614-1 psz. poggyásztéres személykocsi (ex BDax 596; ex 450)
- Fa-w 82 55 600 4127-9 psz. pórekocsi fékállással (ex Jah 3723; ex KVG 302)
- Fa-w 82 55 600 4126-1 psz. pórekocsi (ex Jah 3699; ex KVG 313)



- Ha-w 82 55 200 4043-7
psz. fedett teherkocsi
(ex Gah 1720)
- NA 37/18 psz.
zsámolyozókocsi
- XAT.29000 psz. gyomirtó
szer szállító
tartálykocsi
- Rönkszállító
forgózsámolyok
- MÁV GV Uba 51029 psz.
billenthető szekrényű
kőszállító kocsi
- A 490,053 psz.
gőzmozdony 5274
gyári számú kazánja

A járművek sorába tartoznak a skanzenban lévő és a még üzemelő sínautók, illetve vágánygépkocsik:

- Wanderer gyártmányú sínautó
- MÁÉV S.05-207 psz.
motoros sínbusz
- pályamesteri motoros és
kézi hajtányok

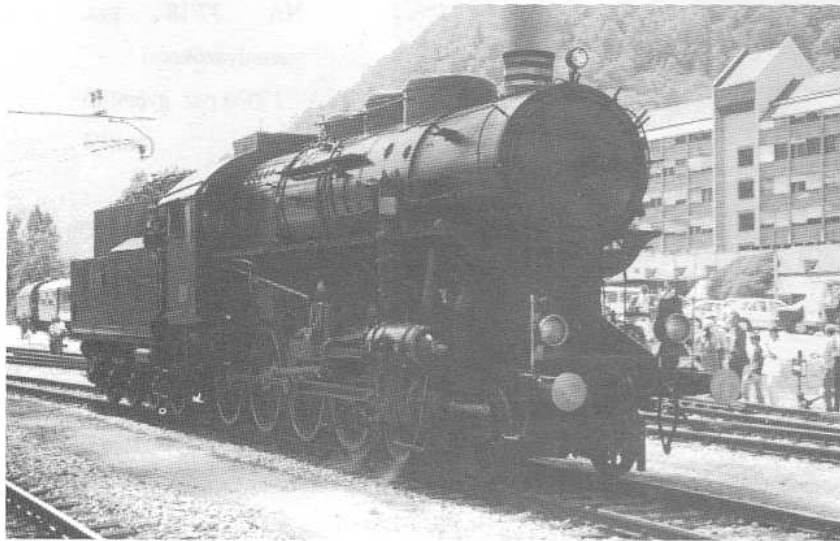
A MÁV Rt. és a Nosztalgia Kft. a vonalon - főleg a bugaci pusztába - megrendelésre közlekedtetik a 490,053 psz. gőzmozdony, a "BUGACI KISPÖFÖGŐ" által vontatott, ideillő nosztalgia szerelvényt.

A Vasúttörténeti Alapítvány várja a vasútbarátok látogatását.



Reményi Gyula:

Mozdonyparádé Szlovéniában



150 éves vasúti évfordulót ünnepelt az idén az egykori Jugoszláviából önálló országgá vált Szlovén Köztársaság.

Az ünnep apropóját az adta, hogy a Déli Vasút Graz-Maribor-Celje vonala 1846 június 2.-án nyílt meg, így az idén fennállásának 150 éves évfordulóját ünnepelte.

A többnapos rendezvénysorozat május 25 és június 2.-a között zajlott a Szlovén Vasút (SŽ) vonalhálózatának több helyszínén.



Ezekén a napokon nosztalgia vonatok közlekedtek, fotó és dokumentum kiállításokat nyitottak meg.

Érdekes megemlíteni, hogy május 28.-án Celje-Velenje között közlekedett nosztalgia vonatot a MÁV 424,009 psz.-u mozdony továbbította, sok helyen 22 ezrelékes emelkedőket leküzdve.

Ekkor már Celjében a rendezvények fő helyszínén a június 2.-án megtartandó mozdonyparádéra készültek. Épült már a tribün külön a közönség és a zenekar számára, a virágládákba színponpás virágok



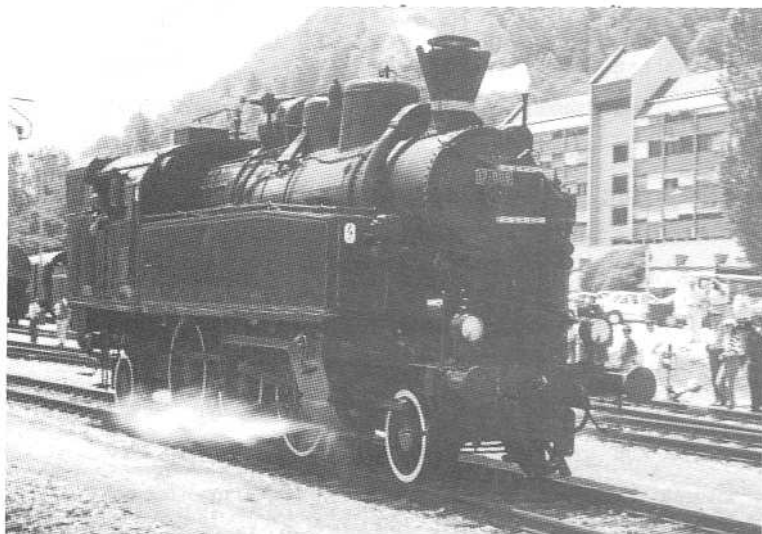
kerültek, festők dolgoztak a felsővezeték tartó oszlopokon.

A csonkavágány mellé, amelyen a gőzmozdonyok álltak, egy külön utat is építettek a látogatók számára. Ezen kívül több állomáson kiállított gőzmozdonyt is megfiatalítottak egy új festéssel.

Közben folyamatosan érkeztek a külföldi vendégek Németországból, Szlovákiából, Ausztriából, Magyarországról, Svájcól, Horvátországból és Olaszországból. Hazánkat három

gőzmozdony képviselte, a már említett 424,009-es, a (ex MÁV 342 sor.); 25,005; 03,002 (ex DV 109 sor.)
109,109 és III.k. oszt. 1026 psz. gépek.

HŽ (Horvát Vasút): 22,077 (ex MÁV 324 sor.)



MÁV: 109,109; III.k.oszt. 1026; 424,009

DB (Német Vasút): 18,201; 03,001

GKB (Osztrák Magánvasút): 718; 671;
56,3115

ŽSR (Szlovák Vasút): 475,196

ÖBB (Osztrák Vasút): 91 és 93 sorozat

A színvonalas parádé után jól esett a nagy melegben néhány pohár sör, melyet a Laško-i sörgyár teherautójánál ingyen csapoltak.

Meg kell még említeni, hogy az egykori Jugoszlávia területén több Magyar eredetű gőzmozdony található,

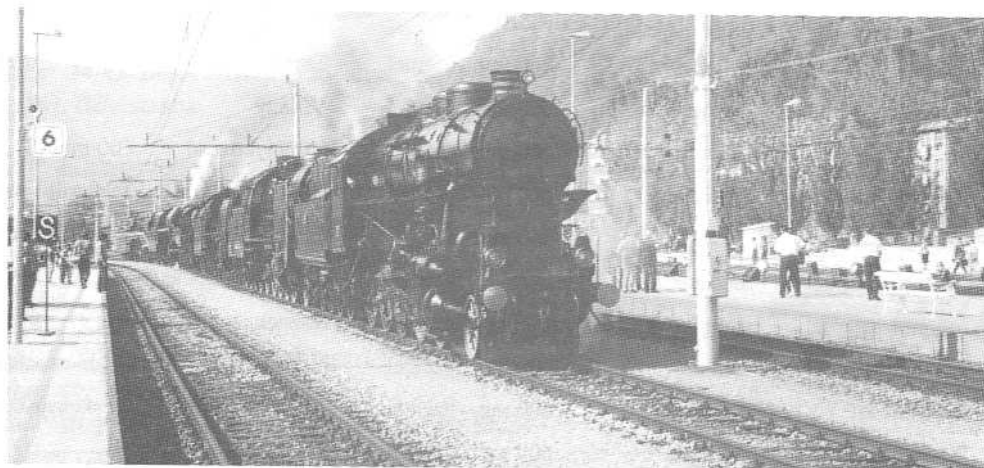
Június 2.-án került sor a fő attrakcióra a mozdonyparádé megtartására Celje állomáson. Több állomásról különvonatok szállították az érdeklődőket és hivatalos vendégeket. Ljubjanából pl. 3 különvonat is közlekedett a nagy érdeklődésre való tekintettel. Egyébként ezen a napon a vasút teljes hálózatán az összes vonaton ingyenesen lehetett utazni és az utasok még egy kéregjegyet is kaptak emlékébe a 150 éves évfordulóról.

13 órakor kezdődött a gőzmozdonyok felvonulása, melyen az alábbi gépeket lehetett látni:

SŽ (Szlovén Vasút): 06,018; 33,037; 17,006



de ez már egy következő cikk témája.



HÁNY KISVASÚT VAN MA MAGYARORSZÁGON? (KbK FÜZETEK 1995/1)

Amikor ezt a kérdést feltesszük sokan 10...15 vasútra gondolnak. Persze van újságíró, aki már többször is írt az összesen 3 (!) kisvasútunkról, ellenben kevesen mernek 23-nál nagyobb számot mondani. Mi ez utóbbira vállalkozunk. Az említett 23 bűvös szám ugyanis csak a MÁV, az erdei, és a volt úttörővasutak együttes száma. Benne van például az 500 m-nél is rövidebb Pécsi Kisvasút, de kimaradt a 6 KM hosszú felsőpetényi bányavasút, sőt, a Debrecen-Vidámparki vasút is.

Súlyos hiba volna azonban csak az említethárom csoportot számbavenni, így most felsoroljuk Önöknek a meglévő és általunk ismert MÁV, erdei, volt úttörő, ipari-mezőgazdasági, bánya és téglagyári vasutakat. Felsorolunk itt összesen 82-t, ebből 62 üzemel, de mint írtuk, az általunk ismertekről van szó, tehát a felsorolás koránt sem teljes...

MÁV vasutak:

Kecskemét 760 mm üzemel
Nyíregyháza 760 mm üzemel

Gazdasági vasutak:

Balatonfenyves 760 mm üzemel
Szob 760 mm áll

Erdei vasutak:

Pálháza 760 mm üzemel
Lillafüred 760 mm üzemel

Felsőtárkány 760 mm üzemel
Szilvásvárad 760 mm üzemel
Gyöngyös 760 mm üzemel
Királyrét 760 mm üzemel
Kemence 600 mm áll
Nagybörzsöny 760 mm áll
Csömödér 760 mm üzemel

Lenti 760 mm üzemel
Kaszó 760 mm üzemel
Mesztegyő 760 mm üzemel
Almamellék 760 mm üzemel
Gemenc 760 mm üzemel

Múzeum- és gyermekvasút:

Debrecen EV 760 mm áll
Debrecen Vp. 760 mm üzemel
Húvösvölgy 760 mm üzemel
Nagycenk 760 mm üzemel
Pécs 760 mm üzemel
Tiszakécske 760 mm üzemel

Halgazdasági vasutak:

Fehértó 600 mm üzemel
Hortobágy 760 mm üzemel
Pat (lóvasút) 760 mm üzemel
Tömörkény 760 mm üzemel

Felszíni bányavasutak:

Felsőpetény 600 mm üzemel
Nádasdladány 600 mm üzemel
Sárszentmihály 760 mm áll

Mélyművelésű bányák felszíni vasútjai:

Edelény 600 mm üzemel
Gyöngyösoroszi 600 mm bontás
Királd 600 mm üzemel
Komló 600 mm üzemel
Oroszlány 600 mm üzemel
Padragkút 600 mm üzemel
Szászvár 600 mm üzemel

Belső, üzemi vasutak (Az ipari létesítmény neve nélkül):

Almásfüzitő 760 mm üzemel
Alsószolca 600 mm üzemel
Bodajk 600 mm üzemel
Budapest 600 mm üzemel
Cegléd 760 mm áll
Diósd 760 mm üzemel
Dombóvár 600, 1000 mm üzemel
Dunaújváros 600 mm üzemel
Lábatlan 600 mm üzemel
Miskolc 600 mm üzemel

Mohács 600 mm üzemel
Nagylak áll
Püspökladány üzemel
Sajóabony 600 mm üzemel
Szegvár 760 mm üzemel
Szentés 600 mm üzemel
Tatabánya 600 mm üzemel
Vajhát 760 mm üzemel
Vinye 760 mm üzemel

Téglagyári vasutak:

Békés 500 mm üzemel
Csépa bontás
Dévaványa 500 mm üzemel
Győr bontás
Nódmézvársárhely 500 mm üzemel
Ipolytarnóc üzemel
Körmend áll
Lakitelek 600 mm üzemel
Makó 760 mm üzemel
Máza üzemel
Mezőberény 600 mm üzemel
Orosháza 1. üzemel
Orosháza 2. 500 mm üzemel
Pankasz ?
Sásd 600 mm ?
Sopron 500 mm üzemel
Százhalombatta áll
Szentés 600 mm üzemel
Szigetvár 600 mm üzemel
Tata 600, 900 mm ?
Tiszaföldvár 500,600 mm üzemel
Tiszafüred ?
Törökszentmiklós üzemel
Villány ?
Villánykövesd 600 mm ?

Az itt felsorolt vonalak összhossza meghaladja a 600 km-t, az üzemelő vonalak pedig kb. 550 km-t tesznek ki. A felsorolás hiányosságából adódóan azonban kb. 100 meglévő keskenynyomközű vasútról lehet szó.

PROGRAMOK, HIRDETÉSEK

Kisvasútak napjai:

Augusztus 3.: Beregszász (Az érdeklődők feltétlenül kérjenek tájékoztatást a Közlekedési Múzeumban a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítványnál.)

Augusztus 10.: Kecskemét "Mentsük meg a kisvasútakat"

Augusztus 17.: Pálházi EV Újabb 1,3 km vonal megnyitásával egybekötve.

Augusztus 20.: Mecseki KV Pécs

Augusztus 20.: Tiszakécskei KV

Szeptember 14.: Nyiregyházi KV

Szeptember 21.: Gemenci EV Utazás a vonal olyan szakaszán is ahol menetrend szerinti személyforgalom nincs!

Szeptember 21.: Széchenyi Múzeumvasút

Vasútvonal évfordulók:

Augusztus 1.: Pápa-Csorna vasútvonal átadásának 100. évfordulója. A szombathelyi Üzletigazgatóság szervezi.

Augusztus 10.: A korabeli Államvasút Társaság (ÁVT) Komárom-Győr vasútvonal átadásának 140. évfordulója. A Budapesti Üzletigazgatóság szervezi.

Augusztus 23.: Sajóecseg-Tornanádaska vasútvonal átadásának 100. évfordulója. A Miskolci Üzletigazgatóság szervezi.

Szeptember 13.: Aszód-Galgamácsa-Nógrádkövesd vasútvonal átadásának 100. évfordulója. A Budapesti Üzletigazgatóság szervezi.

Szeptember 14.: Az Alföld-Fiumei vonal teljes üzembehelyezésének 125. évfordulója. A Szegedi Üzletigazgatóság szervezi.

Szeptember 14.: A Szerencs-Sátoraljújhely vasútvonal átadásának 125. évfordulója. A Miskolci Üzletigazgatóság szervezi.

Kiállítások:

Július 15-Szeptember 30 : "Száz vasutat, ezret" 150 éves a Pest-Váci vasút. Vác Görög templom Március 15. tér 19.

Szeptember 6-22 : XLIII. Nemzetközi Vasútmodell Kiállítás Budapest, Petőfi Csarnok

Szeptember 14-Október 13 : 125 éves az Alföld-Fiumei vasút. Békéscsaba

MOROP Kongresszus

Szeptember 7 : A meghívottak fogadása

Szeptember 8 : Hivatalos nap

Szeptember 9 : 11,00-kor Az XLIII. Nemzetközi Vasútmodell Kiállítás megnyitása. Délután küldött közgyűlés. 19,00-kor MOROP Kongresszus megnyitása

Szeptember 10: Balaton körüli vonatozás Székesfehérváron Mozdonybemutató és a BAROSS GÁBOR Klub vasútmodell bemutatója.

Balatonfenyvesen kisvasútazás B.fenyves-Csizsta puszta között. Tapolcán a Tapolcai Vasútmodellező Klub vasútmodell bemutatója

Szeptember 11: Szép-Ilona villamos remiz megtekintése, utazás a fogaskerekű vasúton Széchenyi-hegyre és onnan a Gyermekvasúton Hűvösvölgybe.

Szeptember 12: Utazás vonattal Kiskunmajsára és onnan a Kecskeméti KV Mk48 sorozatú mozdonya által vontatott vonattal Törökfaira. Innen a vonatot a "Bugaci Kispöfögő" továbbítja Kecskemétre. Ott skanzen látogatás, majd a TGV 2000 Vasútmodellező Klub vasútmodell bemutatójának megtekintése. Visszautazás Budapestre Lajosmizsén keresztül.

Szeptember 13: Villamos motorvonattal utazás Nagymarosra. Onnan komppal átkelés a Dunán Visegrádra. A visegrádi fellegrvár meglátogatása után autóbusszal utazás Szentendrére. Ott a Városi Közlekedési Múzeum megtekintése. A HÉV-vel visszautazás Budapestre. 19,00-kor kongresszus záróvacSORA.

Jelentkezés és információÉ

Zsoldos Istvánné, KTE Bp. Kossuth tér 6-8.

Tel: üzemi 01-31-19 vagy póstai 153-20-05, 153-05-65

Vozári György, Bp. Üzletigazgatóság

Tel: üzemi 01-14-57, 01-14-14 vagy póstai 133-05-30

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 MÁV dízel és villamosmozdony **fotókat és jellegrajzokat!**

Letenyei Tamás

Ajánlatokat a szerkesztőséghez kérek.

Zeuke und Wegwerth H0e kocsikat keresek.

Katalógusszámok : 545/928 és 545/1062 személykocsi, továbbá 545/2197 nyitott és 545/2198 fedett teherkocsi. Chikán Gábor, 1102-Budapest, Körösi Csoma u. 17. (1)

260 7686

Támogatónk a



vezérigazgatósága

DEÁK MODELL SPORT

Export - Import
Kis- és nagykereskedés

DEÁK MODELL SPORT



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 !

Budapest,
Kálvária tér 19.
Tel: 210-28-75
Fax: 134-56-31

Budapest,
Ulászló utca 40.
Telefon/Fax: 166-58-20