KBK füzetek

2004/2

Egyesületi hírek – A közgyűlés és az alakuló elnökségi ülés jegyzőkönyvei
Elnökségi köszöntő
Minek nevezzelek? – A kemencei Muki név története
Tagdíjhátralék: 388 500 Ft!
Megszűnt kisvasutak nyomában
Mi is az, hogy kuli?
A Fegyverneki GV. vázlatos története
Kisvasúti napok

Megjelent: 2004. május 11-én

KBK-klubnap a Kaszói Erdei Vasúton
Fotó: Fodor Illés



Elnökségi határozatok

2004. január 15-i elnökségi ülés

1/2004
A KBK ezévi rendes közgyűlése március 21-én lesz. Kezdés: 10:00, határozatképtelenség esetén ismételt közgyűlés: 10:30

Napirend:
– alapszabály módosítás
– elnökség és Ellenőrző Bizottság választás
– beszámoló a 2003. elmúlt évi tevékenységről; 2004. évi munkaterv
– beszámoló a 2003. elmúlt évi költségvetésről; 2004. évi költségvetés
– tagdíjak megállapítása, KEMV menetdíjak megállapítása

2/2004
Felvesszük az Egyesület tagjai közé Lakatos Márkot.

2004. március 25-i elnökségi ülés

3/2004
A KBK vezető tisztségviselői:
– elnök: Chikán Gábor
– alelnök: Markója Szilárd

4/2004
Az egyesület gazdálkodásának és pénzkezelésének irányítását három fő végzi:
– utalványozó: Chikán Gábor
– ellenjegyző: Csanádi Sándor
– pénztáros: Markója Szilárd

5/2004
A 2003. év pénzügyi zárásáig, illetve a könyvelő által elkészítendő új pénzügyi szabályzatig a pénzügyeket Szűcs Zoltán kezeli.

6/2004
A nem szakmai hatóságokkal való kapcsolattartást Kelemen Zsolt végzi, a szakmai hatóságok felé Csanádi Sándor jár el.
Az Ipoly Erdő Rt-vel való ügyintézéssel (Kemencei Erdei Múzeumvasút) az elnökség Csanádi Sándort és Markója Szilárdot bízza meg.

7/2004
A KBK füzetek kiadásával kapcsolatos munkákkal az elnökség a következő személyeket bízza meg:
– főszerkesztő: Laczkó Zsolt
– felelős kiadó: Chikán Gábor
– lektor: Markója Szilárd

8/2004
A pénzügyi zárást, átadást követően a KBK telefonszámát és készülékét Csanádi Sándor veszi át.

9/2004
Felveszünk az Egyesület tagjai közé 7 új tagot:
– Imre Dezső
– Szalva Melinda
– Csobolya Réka Judit
– Fekete István
– Csikós Csaba
– Török Gergely
– Berekhelyi Nárcisz

2004. április 14-i elnökségi ülés

10/2004
A KBK füzetek eladási ára az Egyesületnél 300 Ft/db.

11/2004
Felvesszük tagjaink közé Farkas Szilárdot.

12/2004
Az Egyesület IFA tehergépkocsiját roncsként értékesítjük.

2004. május 2-i elnökségi ülés

13/2004
Jóváhagyjuk a KEMV 2/2004 sz. üzemvezetői rendelkezésével előterjesztett menetdíjszabását.

2004. május 5-i elnökségi ülés

14/2004
Megbízzuk dr. Kelemen Zsolt elnökségi tagtársat a kiemelt közhasznúsághoz szükséges alapszabály-módosítás előkészítésével. Határidő: 2004. május 26.

15/2004
Megbízzuk Laczkó Zsolt elnökségi tagtársat a ROP pályázat részletes feltételeinek összegyűjtésére, a KEMV fejlesztési lehetőségeinek támogatása érdekében. Határidő: 2004. május 19.

16/2004
Megbízzuk Chikán Gábor elnököt a KBK elmúlt éveinek tevékenységéről, eredményeiről szóló, pályázatokhoz felhasználható összefoglaló elkészítésére. Határidő: 2004. május 19.

17/2004
Felvesszük az Egyesület tagjai közé Dani Viktóriát.

18/2004
A debreceni Zsuzsivasúton dolgozó tagtársaink vasút-üzemeltetéssel kapcsolatos megkeresését elviekben támogatjuk, de a további döntésekhez kérjük az alábbiak kidolgozását:
– szervezeti terv
– műszaki munkaterv 1 évre
– pénzügyi terv 1 évre
– eszközök, hatósági engedélyek számbavétele

19/2004
A Multimédia Szakcsoport (Fodor Illés szakcsoportvezető irányításával Váradi Zoltán polgári szolgálatos) a honlap megújítását az alábbi ütemterv szerint végezze:
– május 9-ig ideiglenes arculattal ideiglenes címen tesztváltozat legyen elérhető
– május 11-től végleges arculat kialakítása
– május 16-ra a jelenlegi honlap végleges felváltása az újjal.

Hibaigazítás
A KBK-füzetek 2004. 1. számában „A Cérnán Guruló Vacak” című írás szerzője tévesen jelent meg. A szerző neve: Tasnádi Tamás. A hibáért ezúton is elnézést kérünk.

A szerk.

KBK füzetek 2004/2

11. évfolyam 58. szám
2004. május 11.

A Kisvasutak Baráti Köre Egyesület füzetsorozata a tagság és az érdeklődők tájékoztatására. Megjelenik alkalmanként.

Az Egyesület címe:
1222 Budapest, József u. 7.
(1) 22 702 55, (20) 388 57 43
kbk@kisvasut.hu
www.kisvasut.hu
Felelős kiadó: **Chikán Gábor** (20) 4687 140
Főszerkesztő, tördelés: **Laczkó Zsolt**
1194 Budapest, Molnár J. u. 5, (20) 329 46 76
Korrektor: **Markója Szilárd** (20) 965 6097

Egyesületi hírek

A közgyűlés jegyzőkönyve

Jegyzőkönyv

amely felvétetett a Kisvasutak Baráti Köre Egyesület tisztújító közgyűlésén
a Láng Művelődési Központban
(Budapest, XIII. Rozsnyai u. 3.).
2004. március 21. 10:30

Jelen vannak: a mellékelt jelenléti ív szerint 28 fő egyesületi tag, 3 fő vendég.

10:30-kor, a közgyűlésnek a meghívóban jelzett kezdési időpontjában Szűcs Zoltán József (SzZJ), az Egyesület elnöke fölveszi a jelenléti ívet, melynek alapján megállapítja, hogy a közgyűlés határozatképtelen. Ezért azt bezárja, és pótközgyűlést hív össze 11 órára.

11:16-kor Szűcs Zoltán elnök megnyitja a pótközgyűlést. Felkéri a közgyűlést levezető elnök, jegyzőkönyvvezető és jegyzőkönyv-hitelesítők megválasztására.
A közgyűlés levezető elnöknek Chikán Gábort (ChG) (nem volt ellenjelölt), jegyzőkönyvvezetőnek Bodrogközi Gábort (BG) (ellenjelölt Molnár Márk (MM) volt), jegyzőkönyv-hitelesítőknek Markója Szilárdot (MSz) és Laczkó Zsoltot (LZs) (nem volt ellenjelölt) választja meg.

Ezután a levezető elnök átveszi a szót, és bejelenti a meghívóban előre meghirdetett napirendet.

1. napirendi pont: Beszámoló a 2003. évi munkaterv végrehajtásáról, Szűcs Zoltán József elnök

Felszólalásában elmondja, hogy az Elnökség az alábbiakat végezte.

- Kapcsolattartás a hatóságokkal és más partnerekkel,
- Az Egyesület adminisztratív működtetése (könyvelés, stb.),
- Az Egyesület lapjának (KBK Füzetek) és honlapjának szerkesztése.

Javítani kell az Egyesület működésének pénzügyi alapjai: a befolyt 21,3 millió forint támogatás 2 pályázatból (FVM Erdészeti Hivatal) folyt be. Több pályázat kell („több lábon kell állnunk"), de probléma, hogy nincs külön felelős, aki figyeli és készíti a pályázatokat.
Külön kiemeli, hogy erősíteni kell a személyes kapcsolattartást a tagsággal.
Végül mindenkinek megköszöni a munkájukhoz nyújtott segítséget.
Levezető elnök felkéri Fodor Illés (FI) alelnököt felszólalásra.
FI beszámol a Multimédia szakcsoport működéséről. Új emberek léptek be a honlap szerkesztésébe és karbantartásába, de jelzi, hogy technikai korlátokba is ütköznek. Beszámol az utóbbi időben szervezett és jól sikerült túrákról (klubnapok: LÁÉV, Debrecen, Kaszó). majd átadja a szót az elnökség többi tagjának.
Barkó Richárd (BR) elmondja; úgy érzi, elmúlt 3 évben a tagi kapcsolattartásban tehetett volna többet. Próbálta rávenni a tagságot a kisvasúti napok nagyobb látogatására. Problémája: internethozzáférés hiányában nem jutnak el hozzá az információk. Véleménye szerint nyomtatott hírlevél (is) kellene rendszeresen. – akár KBK Füzeteken belül, akár azon kívül. Ellenállásba ütközött az elnökségen belül is.
Marton Zsolt (MZs): szintén kapcsolattartás volt a feladata, de inkább a KEMV munka sikerült, valamint térképkezelés, irattári munkák. Inkább az aktívabb vidéki tagokkal sikerült tartania a kapcsolatot. Szintén problémája a számítógép hiánya. Nagyobb odafigyelés kellene az írásos kapcsolattartásra.
ChG: A tagnyilvántartás szerint az Egyesület tagsága 135 fő. Jelenleg 5-6 belépési nyilatkozatról kell döntenie az Elnökségnek. Jelenleg közel félmillió forint tagsági díjhátralék van. Van, aki 5 éve nem fizetett. KBK Füzetek: LZs átvette a lap tördelését és szerkesztésének egy részét.
Ezután felkéri a Csanádi Sándort (CsS), a Kemencei Erdei Múzeumvasút (KEMV) üzemvezetőjét, számoljon be a KEMV tavalyi működéséről.
CsS: Tavaly jelentős fejlesztések történtek. A pályázati forrásokból sikerült az eddig üzemelő vonalat meghosszabbítani. Épült egy új híd, és folytatódott a pálya felújítása is. Tavasszal folytatódnak a pályamunkák, illetve a hatósági eljárások. Tervek szerint május 1-től fel lehet venni a forgalmat a felújított szakaszon.
A források kisebb részéből járművek karbantartása, üzemképessé tétele történt külső szakcégek bevonásával, több esetben felajánlásként. A közeli hetekben fejeződik be és érkezik meg a KEMV-ra a felújított kárászpusztai kocsi, a MASZOLAJ-kocsi, a vasvázas teherkocsi, a „Dunakeszi" kocsi és folytatódik a 3. felújított MD-40 mozdony összeszerelése.
Folyamatban van a telephely rendezése – üzemkezdetig várhatóan elkészül a fürdőépület renoválása. Szakmai képzés: várhatóan április végén hatósági vizsgával zárul az Egyesület által szervezett mozdonyvezetői tanfolyam.
BR: A tagság többsége miért nem tudott a tanfolyamról?
CsS: Többször fölvetődött, tavaly folyamatosan téma volt.
MZs: Az ilyen esetek elkerülésére minden szervezés alatt álló programról értesíteni kell tagságot, tagi kapcsolattartót!
Bacsinszky Tibor (BT): A KBK 10 éves évfordulójára postai bélyeg és (magánkiadású) képeslap jelent meg. Megajándékozza a jelenlévőket egy-egy képeslappal.
ChG: További kérdés vagy hozzászólás hiányában szavazásra bocsátja a beszámoló elfogadását.
A szavazás eredménye: 28 igen, 0 nem, 1 tartózkodás. Így a közgyűlés elfogadta az Elnökség beszámolóját a 2003. évi munkatervről.

2. napirendi pont: beszámoló a 2003. évi költségvetési terv teljesüléséről, SzZJ

SzZJ: a terv sarokszámai teljesültek. Év közben könyvelőváltás történt. Folyamatban van az Egyesület gazdálkodásának áttekintése. Ezért a felügyelőbizottság (fb) még nem fogadta el a költségvetési beszámolót. Javasolja új közgyűlés összehívását a beszámoló elkészülte után annak elfogadására.
ChG: Szavazást kér SzZJ javaslatáról.
A szavazás eredménye: 29 (egyhangú) igen, 0 nem, 0 tartózkodás.
A közgyűlés elhatározza új közgyűlés összehívását, várhatóan májusra.

3. napirendi pont: az Egyesület közhasznúsági jelentése.

SzZJ: Ez a pénzügyi beszámoló hiánya miatt nem tárgyalható, elhalasztva az összehívandó következő közgyűlésre.

4. napirendi pont: a fb beszámolója.

BT: Jól működött a szervezet, a bizonylatolási fegyelem is erősödött. Korábban észrevételek érkeztek KEMV bolt működésével kapcsolatban, ezért 2003-ban havi leltárak készültek, pontosan nyomon követhető volt a forgalom. 2003-ban fegyelmi ügyeket nem kellett tárgyalni.
ChG: észrevételek hiányában szavazásra teszi fel a beszámoló elfogadását.
A szavazás eredménye: 29 (egyhangú) igen, 0 tartózkodás és 0 nem.
A közgyűlés elfogadta a fb beszámolóját.

5. napirendi pont: vezetőségválasztás.

A régi elnökség (SzZJ, FI, MZs, BR és ChG) és a fb (BT, MM és Kalácska László (KL)) egyenként föláll, és az eddigi bizalmat megköszönve lemond.

ChG: Az új vezetőség megválasztásának módja és sorrendje: jelöltek állítása; a jelöltek megkérdezése, vállalják-e a jelöltséget; titkos szavazás, majd kis szünet után a választás eredményének kihirdetése.
Schmidt L. Valentin (SLV): Javasolja a szavazás felgyorsítását, mivel többeknek el kell mennie. Javaslatát a közgyűlés elfogadja.
ChG: Felkéri a közgyűlést elnökségi jelöltek állítására. Bejelenti: az alapszabály szerint az elnököt a megválasztott elnökség tagjai választják maguk közül.
SLV: Javasolja az elnökségbe Szűcs Zoltán (elfogadja).
BT: Az előző elnökséget kell először megkérdezni. FI: nem vállalja, BR: nem vállalja, MZs vállalja, ChG: vállalja.
Többen jelölnek tagokat az elnökségbe: CsS vállalja, LZs vállalja, Kelemen Zsolt (KZs) vállalja, MM nem vállalja, Tóth Gábor (TG) nem vállalja, BT nem vállalja, MSz vállalja, SLV vállalja.
Többen fölvetik Bakcsi Máté jelölését. **ChG**: ő nem tagja az Egyesületnek, nem választható. Többen fölvetik: miért nem?
ChG: Felkéri a közgyűlést fb-jelöltek állítására. Felkéri az előző bizottságot: BT nem vállalja, MM vállalja, KL vállalja.
SzZJ javasolja BT-nak, hogy a következő közgyűlésig hagyja nyitva jelöltségét. Erre BT vállalja a jelöltséget.
MZs javasolja először az új elnök és elnökség megválasztását, majd ezután a fb megválasztását.
MM javasolja FI-t fb-tagságra, FI nem fogadja el. SLV javasolja Villányi Györgyöt (VGy) fb-tagságra, VGy nem vállalja.
MZs jelöli Beczán Gergelyt (BGe), ő nem vállalja. Jelölik Fodor Áront (FÁ), ő sem vállalja. SzZJ jelöli BR-t, BR vállalja.
CHG: Megállapítja, hogy a fb választására négy jelölt van. Szavazásra teszi föl: előbb az elnökséget és utána az fb-t válassza meg a közgyűlés, vagy egyszerre történjen a választás.
A szavazás eredménye: egymás után: 2 igen, egyszerre: 27 igen, nincs tartózkodás.
Tehát a közgyűlés egyidejűleg szavaz a két grémiumról.

Jelöltek bemutatkozása:
Elnökségi tagok:
SzZJ: az eddigi munka folytatását ígéri.
MZs: megpróbálja javítani a kapcsolattartást. Az eddigieken túl másfajta dolgokat is vállalna.
ChG: az elnökség feladata az egyesület vezetése, ezért kell dolgoznia mind az öt tagnak. Továbbra is vállalná a tagság nyilvántartását, a KBK Füzetek szerkesztését.
CsS: a KEMV üzemvezetőjeként eddig is részt vett az elnökség munkájában. Továbbra is ezt kívánja folytatni.
MSz: aktív tagja KEMV és az erdélyi Sikló Egyesületnek. Vállalná a távollévő tagság megszólítását belső pályázattal: részben fotópályázat, részben szakmai kirándulás.
LZs: fontosnak tartja a belső és külső kommunikáció erősítését, interneten és levélben. Továbbra is vállalja a KBK Füzetekkel járó munkákat. A vidéki tagtársak „háttérbe kerültek" – javasolja regionális csoportok alakítását. Erősíteni kell a kifelé történő kommunikáció: az írott és elektronikus sajtóban – fontos az egységes álláspont és arculat. Így valószínűleg több támogatót lehetne bevonni az Egyesület munkájába.
KZs: 3 fő területen vállalna feladatokat: jogi kérdések, szakmai tanácsadás; járműmentés; nem szakmai hatóságokkal történő kapcsolattartás.
SLV: Erősíteni az információáramlást a tagság felé és a KEMV-en kívül más egyesületi tevékenységeket. Továbbra is részt venne járművek és egyéb emlékek mentésében.

Fb tagok:
BT: reméli, az új elnökséggel is olyan jó lesz a kapcsolat, mint az eddigivel.
MM: új elnökség lesz, erre is oda kell figyelni, segíteni az új elnökségi tagokat a feladatok ellátásában.
KL: erősíteni kell az ellenőrzést.
BR: az eddigi fb jól működött. Az elnökség frissítésre szorul. Oda kell figyelni, hogy a KBK és a KEMV vezetősége szétválasztható legyen, illetve az érintettek szét tudják magukban választani a két dolgot.
BT: ismerteti a titkos szavazás technikai lebonyolítását. A kiosztott szavazólapokat (elnökségi és fb) az elnökségi asztalon lévő urnába kell dobni.
Megtörténik a szavazólapok kiosztása és a szavazás.

SZÜNET

ChG: ismerteti a szavazás eredményét.
Fb: 28 érvényes szavazat érkezett.
BT 27 szavazat, KL: 25, MM 24, BR 8. Tehát az új felügyelőbizottság tagjai: Bacsinszky Tibor, Kalácska László és Molnár Márk.

Elnökség: 28 érvényes szavazat érkezett.
CsS: 27 szavazat, ChG és LZs 23 szavazat, MSz: 21 szavazat, KZs 19 szavazat, SzZJ 15 szavazat, MZs 8 szavazat, SLV 4 szavazat. Tehát az új elnökség tagjai: Csanádi Sándor, Chikán Gábor, Laczkó Zsolt, Markója Szilárd és Kelemen Zsolt.
ChG: az újonnan megválasztott elnökség nevében megköszöni a bizalmat.

6. napirendi pont: 2004. évi munkaterv megvitatása

- KEMV működtetése, további fejlesztések,
- Hazai kisvasutak, kisvasúti tevékenység, a tagság összefogása
- kisvasut.hu üzemeltetése
- Modellezés (BT)

Többen megjegyzik: úgy kell kialakítani a munkatervet, hogy az ténylegesen végrehajtható legyen.
FI: vasutbarat.hu oldalon fórumlehetőség biztosított a KBK-nak, így a levelezőlistán maradhatnának a tényközlések.
MSz: publikációkat az interneten kell elhelyezni: könnyebb, jobban hozzáférhető. Az újság szerepét is erősíteni kell, az egyesület „szócsöve" kell legyen.
LZs: személyre szabottan kell szervezni az információközlést. Lehet, hogy el kell választani a KBK Füzetek szakmai publikációs szerepét, valamint hírközlő szerepét (lásd Hírlevél).
Budapest – Kemence tengelyen kívül esőket is jobban szervezni kellene (pl. Debrecen – Nyíregyháza), regionális csoportokat kellene alakítani (földrajzi alapon, tevékenység alapján).
CsS: a KEMV-on folytatni kell az eddigi munkát. Az idén el kellene jutni Feketevölgy Panzióig (Vilati), majd később Halyagosig. Tervbe van véve a fatelepen járműskanzen létrehozása. Már el is kezdődött a kiállítótér és a vágányok kialakítása. Foglalkozni kell az Ipoly Erdő Rt.-vel fennálló szerződés módosításával, meghosszabbításával.
SzZJ: tájékoztatja a közgyűlést a nemrég kapott, a sepsiszentgyörgyi Mokanica Kupára szóló meghívásról, melyet áprilisban rendeznek meg.
ChG: nincs igazán munkaterv az újonnan felálló elnökség miatt. Javasolja, hogy a következő (májusi) közgyűlésre alakítsa ki az új vezetőség a munkatervet.
BR: javasolja, hogy a jelenlegi „munkatervet" ne fogadja el a közgyűlés, hanem majd májusban az újat fogadja el.
SzZJ kéri KZs-t, mondjon jogi véleményt. KZs nem válaszol.
Felvetődik az elnökség bővítésének és a székhely változásának kérdése. Ezek alapszabálymódosítást igényelnek. Ezt megfelelően elő kell készíteni, és alapszabálymódosító közgyűlést kell összehívni.
ChG: szavazást kér a 2004. évi munkatervről.
A szavazás eredménye: 0 igen, 0 tartózkodás, 23 nem, tehát a közgyűlés nem fogadja el a munkatervet.

6. napirendi pont: 2004. évi költségvetési terv megvitatása

ChG: Ismerteti a tervet, annak főbb összegeit. A terv néhány példányát kiosztja a résztvevők között.
Jelezi, fontos, hogy most kerüljön elfogadásra a költségvetés, mert a következő közgyűlésig nem működhet az Egyesület költségvetés nélkül.
2004. évi maradvány megegyezik a 2003. évivel, azaz a terv szerint nullszaldós lesz a 2004. év.
A KEMV menetdíjai: eddig a közgyűlés döntötte el. A tervben több változat is szerepel. Javasolja, hogy a menetdíjak meghatározása kerüljön a KEMV üzemvezetőségének hatáskörébe a KBK elnökségének jóváhagyásával.

Andó Gergely (AG): Mi okozza a menetjegyek bizonytalanságát?
ChG: Magánterületen van a vonal jelenlegi végpontja, és még nincs meg a tulajdonos hozzájárulása az ideiglenes végállomás létesítéséhez. Így a tárgyalásoktól függően több változatot is életben kell tartani: ha sikerül a jelenleg járható teljes pályaszakaszon felvenni a menetrend szerinti forgalmat, akkor vonaljegy és két szakaszjegy is létezne. Ha nem, azaz a Bence-útátjárónál vagy a strandnál lenne a végállomás, akkor csak vonaljegy lenne.
BR: Végleg vagy csak mostani esetben kerülne át a menetdíj megállapítása a KEMV üzemvezetőség hatáskörébe?
MM: Javasolja, kerüljön át a 2005. évi tagdíj megállapítása a májusi közgyűlés hatáskörébe.
Többen fölvetik, hogy erősíteni kellene a tagdíjfizetési fegyelmet és erőteljesebben kellene fellépni a nemfizetőkkel szemben.
KBK füzetek kiadása, előfizetési díjak.
ChG: szavazásra teszi fel: átkerüljön-e a KEMV menetdíjak megállapítása az üzemvezetőség hatáskörébe az KBK elnökségének jóváhagyásával?
A szavazás eredménye: 20 igen, 0 nem, 4 tartózkodás. Tehát a közgyűlés úgy határoz, hogy a KEMV menetdíjait a vasút üzemvezetősége határozza meg, a KBK elnökségének jóváhagyásával.
Vita alakul ki a 2005. évi egyesületi tagdíj mértékéről.
FI: érdemes lenne 5000 Ft-ra emelni.
MM: az új elnökség terveinek megvalósulása után legyen emelés. Az új összeg 3500 – 4000 Ft legyen, de csak 2006-ban legyen emelés.
BR: sokan ma sem fizetik/tudják fizetni a tagdíjat, ezért ne legyen emelés. Az említett szolgáltatásoknak eddig is kellett volna működniük.
FI: a tagdíj a tag hozzájárulása az Egyesület működéséhez. Javasolja inkább a minimális tagdíj bevezetését, amelynél többet mindenki saját belátása szerint fizethet.
LZs: változatlan tagdíj mellett kellene bővíteni a tagok számát. Így jobban lehetne növelni a tagdíjbevételt.
BT: sokan – akik egyébként nem aktív tagok – ezzel támogatják a kisvasutakat.
CsS: fontosak (lennének) a külön támogatások, pl. járműmentések esetén.
BR: szintén javasolja a minimális tagdíj bevezetését.
BT: a támogatásokat le lehet írni az adóból.
ChG: Mi legyen a szavazásra fölteendő kérdés? Összefoglalva: emeljünk, nem emeljünk vagy májusban beszéljünk róla.
AG: Milyen szolgáltatásokat kap ezért a tagság: KBK Füzetek, tagsági igazolvány (ezekből nincs elég)?
ChG: Inkább konkrét összeget határozzunk meg a szavazásra: 3000 Ft, 3500 Ft, 4000 Ft, 5000 Ft. Ezt a közgyűlés támogatja.
FÁ: képezzünk pénzügyi tartalékot.
BT: a tartalék nem igazán illeszthető bele az Egyesület működésébe.
ChG: szavazást kér a 2005. évi tagdíj összegéről.
A szavazás eredménye: 3000 Ft: 3 szavazat; 3500 Ft: 9 szavazat; 4000 Ft: 7 szavazat; 5000 Ft: 2 szavazat. Tartózkodás: 3 fő. Tehát a közgyűlés megállapítja, hogy a KBK Egyesület 2005 tagdíja 3500 Ft.
KZs: mennyire megalapozott a SzJA 1 %-ból befolyó, tervezett összeg?
ChG: nem megalapozott, a tervezés a tavalyi összeg alapján történt.
BT: javasolja, hogy az elnökség kezelje erőteljesebben a tagdíjfizetés alóli kedvezmények, mentességek adását, megelőzve a tagdíjat nem fizetők „bújkálását".
ChG: szavazást kér a 2004. évi költségvetési tervről.
A szavazás eredménye: 19 igen, 2 tartózkodás, 0 nem. Tehát a közgyűlés elfogadja a beterjesztett 2004. évi költségvetési tervet.
ChG: Megkérdi, van-e még egyéb hozzászólás? Nincs jelentkező, ezért 15:05-kor bezárja a közgyűlést.

Budapest, 2004. március 21.

Chikán Gábor – levezető elnök
Bodrogközi Gábor – jegyzőkönyvvezető
Markója Szilárd, Laczkó Zsolt – jegyzőkönyv-hitelesítők

Az új elnökség alakuló ülésének jegyzőkönyve

JEGYZŐKÖNYV
amely felvétetett az Kisvasutak Baráti Köre Egyesület
nyílt elnökségi ülésén.
2004. március 25. 19:00
Budapest, XII. Győri út 12.

Jelen vannak: a mellékelt jelenléti ív szerint.

1. napirendi pont: az Egyesület elnökének megválasztása.
Jelöltállítás: Markója Szilárd (MSz) jelöli Chikán Gábort (ChG), ő vállalja a jelölést. A többi elnökségi tag nem vállalja a jelölést.
Választás: ChG 4 igen szavazat, 1 tartózkodás.
Az Egyesület elnöksége 3/2004. számú határozatában megállapítja, hogy az Egyesület elnöke Chikán Gábor.

2. napirendi pont: az Egyesület alelnökének megválasztása.
Jelöltállítás: ChG jelöli MSz-t, ő vállalja a jelölést. A többi elnökségi tag nem vállalja a jelölést.
Választás: MSz 4 igen szavazat, 1 tartózkodás.
Az Egyesület elnöksége 3/2004. számú határozatában megállapítja, hogy az Egyesület alelnöke Markója Szilárd.

2. napirendi pont: az Elnökség feladatainak felosztása a elnökségi tagok között.
Az elnökség megállapítja, hogy az alábbiakban felsorolt feladatok nemcsak az elnökségi tagok, hanem az Egyesület más tagjai is felvállalhatják.

a.) Pénzügyek:
Szűcs Zoltán József (**SzZJ**): javasolja, hogy az Egyesület pénzügyeinek kezelését az eddigi gyakorlattól eltérően több ember végezze, elhatárolt feladat- és jogkörökkel: pénztáros, utalványozó. Javaslatát az elnökség egyhangúan elfogadja.
MSz az előbbieken túl javasolja ellenjegyző jogkör bevezetését is, a pénzkezelés szabályosabbá tétele miatt. Személyi javaslatokat is tesz a feladatkörökre: ChG (mint az Egyesület elnöke) utalványozó, Csanádi Sándor (CsS) ellenjegyző, MSz pénztáros. Javaslatát az elnökség 5 igen szavazattal, egyhangúan elfogadja.
Az Egyesület elnöksége 4/2004. számú határozatában utalványozói jogkörrel bízza meg ChG-t, ellenjegyzői jogkörrel CsS-t és pénztárosi jogkörrel MSz-t.

CsS: Az Egyesületnek 2 db bankkártyája van (SzZJ és CsS). Hogy legyen szabályozva ezek használata?
MSz: A bankkártyákat vissza kell gyűjteni. Az azokkal történő készpénzfelvételt előzetesen (lehetőleg írásban kell) egyeztetni kell a fenti jogkörök gyakorlói között.
SzZJ: Várjuk meg a készülő pénzügyi szabályzatot. Mi legyen a KEMV kézikasszájával?
ChG: Mi legyen, amíg nincs kész az új szabályzat?
MSz: Javasolja, hogy a pénzügyeket a régi és az új elnökség közötti átadás-átvétel lezártáig SzZJ kezelje, így lesznek azok áttekinthetőek. Javaslatát az elnökség 5 igen szavazattal, egyhangúan elfogadja és 5/2004. számú határozatával kihirdeti.

SzZJ: Az Egyesületnél jelenleg 2 fő teljesít polgári szolgálatot. Illetményük egy részét („zsold", ruhapénz) a Fővárosi Munkaügyi Központ visszatéríti. Az étkezéstérítési támogatásként kapott juttatást pedig támogatásként fölajánlják az Egyesület céljaira.
ChG: kéri, hogy a 2 polgári szolgálatos jöjjön el a következő elnökségi ülésre, hogy az elnökség tagjai is megismerjék őket.

b.) Nem szakmai hatóságokkal (pl. bíróságok) való kapcsolattartás
ChG fölkéri Kelemen Zsoltot (**KZs**) az ilyen irányú feladatok ellátásra, az új vezetőség megválasztásával kapcsolatos változások átvezetésének elintézésére. KZs a felkérést elfogadja és vállalja a feladat ellátását. Ezt az elnökség 5 igen szavazattal, egyhangúan elfogadja és 6/2004. számú elnökségi határozattal kihirdeti azt.

c.) Szakmai hatóságokkal való kapcsolattartás
Ipoly Erdő Rt.: ChG felveti, hogy ő – mint az Ipoly Erdő Rt. alkalmazottja – összeférhetetlen, ezért kijelenti, hogy az Rt.-vel kapcsolatos ügyekben nem jár el.
MSz: javasolja, hogy az elnökség ezekkel a feladatokkal CsS-t (KEMV üzemvezető) és MSz-t (alelnök) bízza meg. Az elnökség 5 igen szavazattal, egyhangúan elfogadja a javaslatot, és 6./2004. számú elnökségi határozattal kihirdeti azt.

MM: Hogyan tartotta az Ipoly Erdő Rt. a kapcsolatot az Egyesülettel? SzZJ?
CsS: A változásokat be kell jelenteni az Ipoly Erdő Rt. felé, a falu vezetése és az érintett telektulajdonosok felé.
MSz: A Hoffmann úrhoz konkrét feladatokkal kell menni.
ChG: Kemencei önkormányzat?
SzZJ: Nincs hivatalos kapcsolat, de végig kell járni őket. Továbbá végig kell járni a partnerszervezetek (OEE, MKKA, VTA, Láng MK) vezetőit is.

d.) Kapcsolattartás a tagokkal, tagszám bővítése.
Feladatok a tagságnak.
KBK Füzetek: elnökség választ főszerkesztőt.
Eddig ChG volt, majd 2003-ban Laczkó Zsolt (LZs) vette át a feladatok nagy részét. ChG javasolja LZs-t főszerkesztőnek. További javaslatok hangzanak el: ChG (mint elnök) felelős kiadó, MSz lektor.
A javaslatokat az elnökség 5 igen szavazattal, egyhangúan elfogadja és 7/2004. számú határozatával kihirdeti.
A megjelenés gyakorisága: eddig változó volt, alkalmanként jelent meg. (Régebben a Pályaőr-beni megjelenés adott kötött gyakoriságot.) **ChG**: Csináljuk-e rendes periódussal, esetleg rendezvényekhez kötődően?
Barkó Richárd (BR): Mi legyen a KBK Füzetek feladata: szakmai publikációk közlése vagy inkább kapcsolattartás a tagsággal?
MSz: periodicitás – legyenek kikötött periódusok plusz különszámok és hírlevelek. Az első hírlevélben kellene felmérni, ki kéri papíron vagy elektronikusan a kiadványokat.
LZs: A periodicitás jó, inkább rendezvényekhez, alkalmakhoz kössük a megjelenést.
ChG: Alkalmak: Kárpát-medencei Kisvasutak Találkozója (~ február, MKKA), KEMV üzemnyitás (május 1., sok más kisvasút is ekkor nyitja üzemét), kemencei kisvasúti nap (július vége), szezonzárás (szeptember vége, kb. ekkor van vége a kisvasúti napoknak is). Szakmai tartalom?
Bodrogközi Gábor (BG) fölveti a faxos továbbítás lehetőségét. Az egyetértő válaszok után vállalja a továbbítást.
ChG: Eddig az előállítást Bacsinszki Tibor (BT), a postázást Pólya Tibor (PT) végezte. Tájékozódott jelenlegi nyomdai árakról: 200 példány fölött az egyszínű 108 Ft + ÁFA/pld, színes borítóval 368 Ft + ÁFA/pld.
LZs: A honlapon is fönn lesz az újság – színesben. Aki nem kéri nyomtatva, innen letöltheti és takarékoskodik az Egyesületnek.
BR: Kérdőívet kell kiküldeni az első hírlevélben: ki hogyan kéri a megjelenő anyagokat, ki milyen feladatot vállalna az Egyesületben. A kapcsolatok erősítése érdekében közzé kellene tenni a tagok címlistáját.
LZs: Ez adatvédelmi okokból nem lehet teljesen nyilvános. Belső, zárt közösségben lehetne csak közzétenni
ChG: Mihamarabb meg kell jelentetni az új lapszámot, amelyben megjelennek az aktuális információk, jegyzőkönyvek.
MSz: Javasolja, hogy SzZJ írja meg a bevezető cikket, az új elnökség pedig beköszönő cikk ismertesse meg magát.
LZs: Lapzártának április 2. javasolja.
BR: A következő lapzárta jelenjen meg a lapban.
Közös megegyezéssel július 9. 21 órát jelöli ki az elnökség.

ChG: A májusi közgyűlésre el kell készíteni a 2004. évi munkatervet.
MSz: A kezdeti időpontokban a szokásos havonkéntinél sűrűbben kell elnökségi üléseket, tartani, a következő időpontjának április 1. 19 órát javasolja.
BR: Az elnökségi ülés nyilvános, időpontja és a megvitatott főbb kérdések legyenek benne a hírlevelekben. Az időpont esetleges változásaikról az elnökségi tagoknál kelljen érdeklődni.
CsS: Mennyi legyen a KBK Füzetek előfizetési díja a nem tagoknak?
MSz: Példányonként 300 Ft-s irányár.
KZs: Sok a 300 Ft, inkább 200 Ft legyen.
MSz: Több lehetséges árusítóhelyet kell végigjárni, mennyiért, milyen feltételekkel árusítanák?

ChG: Meg kell határozni a következő közgyűlés időpontját. Több alapszabály-módosító ügyben kell dönteni: székhelymódosítás, kiemelt közhasznúság. Ezeket elő kell készíteni.
SzZJ: Az oktatás állami feladat átvállalása, ezzel lehetne pályázni a kiemelt közhasznúságra. A székhely maradjon Budapesten, praktikus okok miatt (bíróságok, egyéb hivatalok).
LZs: Az Egyesületnek van fél oldal hirdetési felülete a Magyar Narancsban.
ChG: Mi legyen a postacím? Kell-e függetleníteni a postacímet az elnöktől.
KZs, **SzZJ**: Lehet függetleníteni.
MSz megkérdezi a postafióknyitást.
KZs: Májusban írják ki az Nemzeti Civil Alapprogram pályázatait az SzJA 1 % mellé.
ChG: Az új közgyűlés időpontja a pénzügyi zárás után, várhatóan az április végi elnökségi ülésen legyen meghatározva. Tagdíjhátralék: sok a hátralék, eddig nem történt intézkedés. Meg kell ezt fogni, de még nem keményen.
MSz: Éppen, hogy az új elnökségnek kellene keményebben föllvetnie. Határidőt kell meghatározni a befizetésre.
LZs: Figyelni kell, mikor fizetett tagdíjat, és személyre szóló figyelmeztetést kell küldeni, ha lejár az egy év.
BR: Tagsági kártyát kell kibocsátani, éves érvényesítő pecséttel – ez jogosítana a KBK szolgáltatásainak igénybevételére.
MSz: Mi legyen a határidő az elmaradt tagdíjakra?
LZs: Július 31. (kemencei kisvasúti nap után)
BG: Adott évi közgyűlésig.
ChG: Tagsági kártya, sok helyen fénykép nélküli éves tagsági kártya
MSz: elfogadva.

ChG: Az elnökségi átadás-átvételt jegyzőkönyvezni kell. A postát, a bejövő leveleket ChG regisztrálja.
Az Egyesület irattára SzZJ-nál és CsS-nál van.
MSz: FI-től átvette a 4. számú bélyegzőt.
ChG javasolja az Egyesület telefonkészülékét CsS-nak használatra átadni.
Ezt az elnökség 5 igen szavazattal (egyhangúan) elfogadja és 8/2004. számú határozatával kihirdeti.
LZs: A telefonszámnak folyamatosan elérhető kell legyen, mert ez az Egyesület hivatalos telefonszáma.

3. napirendi pont: tagfelvételi kérelmek elbírálása.
ChG: Imre Dezső, Szalva Melinda, Csobolya Réka Judit, Fekete István, Csikós Csaba, Török Gergely és Berekhelyi Nárcisz tagfelvételi kérelmét terjeszti elő.
Az elnökség az említettek kérelmét 5 igen szavazattal, egyhangúan elfogadja, és 9/2004. számú határozatával fölveszi őket a KBK Egyesület tagjai sorába.

A 3. napirendi pont után – több hozzászólás nem lévén – ChG bezárja az ülést.

Budapest, 2004. március 25.

Chikán Gábor – elnök
Markója Szilárd – alelnök
Bodrogközi Gábor – jegyzőkönyvvezető

Chikán Gábor

Elnökségi köszöntő

2004. március 21-én került sor Egyesületünk tisztújító közgyűlésére, jegyzőkönyve a KBK füzetek ezen számában is olvasható. A közgyűlés új elnökséget választott, melynek tagjai: Chikán Gábor, Csanádi Sándor, Kelemen Zsolt, Laczkó Zsolt, Markója Szilárd. Az új vezetőtestület az első elnökségi ülésen az Alapszabály szerint meghatározta az elnökségi feladatokat és tisztségeket: az Egyesület elnöke Chikán Gábor, alelnök Markója Szilárd lett. Az elmúlt egy-két évben kialakult gyakorlatnak megfelelően a KBK füzetek főszerkesztői feladatait most már hivatalosan is Laczkó Zsolt vette át.

Az új elnökség komoly feladatot kapott az elődöktől, hiszen olyan Egyesület irányítását vette át, mely immár 10. éve működik sikeresen, országosan ismerten, a szakmában elismerten. A 10 éves fennállás nem csak gazdasági társaságoknál, hanem egy társadalmi szervezet esetében is nagy idő, különösen ha figyelembe vesszük az elért eredményeket: taglétszámunk, költségvetésünk, vállalt és teljesített feladataink bővülését.

Bár az egyesületi munkának csak egy része, mégis itt kell külön kitérni a Kemencei Erdei Múzeumvasút működtetésére, mely 2000-től folyamatosan, utaslétszámban, járműállományban és pályahosszban egyaránt folyamatosan bővülve üzemel, mint Magyarországon az első és mindmáig egyelten, teljes egészében társadalmi szervezet keretein belül, önkéntes munkatársak segítségével működő vasútüzem.

Külön ki kell emelni azt a tevékenységet is, amit valamennyi kárpát-medencei kisvasút megismerése, megismertetése érdekében folytatunk. Sok tagtársunk történeti kutatásokat végez e szakterületen és cikkek, sőt, könyvek írásával teszi közzé a megszerzett ismereteket. E tájékoztató munka eredménye a kisvasut.hu internetes oldal is, mely – a visszajelzések alapján – a hazai internethasználók körében kisvasúti témában csaknem az egyetlen ismert honlap.

Lehetne még hosszan folytatni a múltat, tesszük is, de felsorolás helyett kicsit másképp: elődeink nyomában e tevékenységek sikeres továbbvitele alapvető célja az Egyesületnek, és a cél érdekében kötelessége a megválasztott új vezetőségnek is.

Hisszük, hogy aktív tagjaink létszáma bővíthető, szeretnénk ezért elsődleges feladatként kezelni minél több meglévő tagunk és új csapattársak bevonását a kisvasutak körül forgó életbe. Ez lehet az alapja annak, hogy meglévő feladataink pontosabb, magasabb színvonalú ellátása mellett tovább bővíthessük tevékenységünket. Olyan munkatervet akarunk kialakítani, melyhez rendelkezésre áll az a személyi háttér, ami a terveket valóra válthatja.

Nem csak volt, de marad is fő feladatunk, a Kemencei Erdei Múzeumvasút működtetése. Ezt erősítette meg a Közgyűlés is, amikor a legnagyobb támogatottság mellett választotta az Egyesület elnökségi tagjai közé a KEMV üzemvezetőjét. Idén ötödik alkalommal rendezzük meg a kisvasút napját, ahol immár – az elmúlt évek kitartó munkájának eredményeként – új pályaszakaszokat, új személykocsikat is bemutathatunk. A munka pedig folytatódik, a hídépítő, pályaépítő, mozdonyjavító munkáskezek nem állhatnak meg, sőt, még többre lesz szükség.

Bízom benne, hogy bár a személyi változások jelentősek, az Egyesület jó hangulata töretlen marad, tevékenységünkkel pedig a kisvasutak utasainak, fuvaroztatóinak, munkatársainak és mindazoknak, akik csak érdeklődnek e szakma iránt, mind több segítséget tudunk nyújtani a továbbiakban is.

Hírek Pécsbánya-Rendezőről

90 %-ban elkészült a kárászpusztai kocsi felújítása, mely tavaly – miután buszmegállóként funkcionálva kiégett – került Pécsbánya-Rendezőre felújításra. Elkészülte után a Kemencei Erdei Múzeumvasúton fog közlekedni.

Ami már elékszült: a teljes váz + deszkaburkolat, hibátlan asztalosmunka + festés; a tető bádogozva; a padló szürke festékkel tükör felületűre festve; belső asztalosmunka (a belső fa részek lakkozva), a kályhahely kialakítva, többrétegű kémény bélelet a tetőszerkezetbe építve, + a kályha hely bádogozása oldalt, alul; üvegablakok beépítése; diamond forgóvázak felújítása, a fékrudazat rendszer + tuskók 600 mm-re beállítva, lefestve. Ami még folyamatban van illetve hiányzik: az ablakok rácsozása; a fékállás fellépő pallója; a 600 mm-es tengelyek és a siklócsapágyak.

A közeljövőben átadásra kerülő dubánk (szükség személykocsink)
Fotó: Varga Zoltán



Hírek

Bélyeg-újdonságok

A Magyar Posta a X. Kárpát-medencei Kisvasúti Találkozó időpontjában a 2001-ben kiadott Nosztalgia-kisvasutak című sorozat folytatásaként újabb két kisvasúti bélyeget jelentetett meg. Egyiken a kemencei P-2-es pályaszámú MD-40 mozdony, a másikon a gemenci 490, 2003 pályaszámú Rezét gőzmozdony látható.





Nagycenk

Megérkezett a Balatonfenyvesről vásárolt és felújított ex. GV-3778-as pályaszámú C50-es mozdony, melyet a gőzmozdonyok mellett a menetrendszerinti vonatok továbbítására fognak használni.

Fotó: Mórocz Péter



Mohács

A Mohácsi Farostlemezgyár Rt. eladná 120 db 600 mm-es nyomközű csilléjét. Érdeklődni: Bokodi Józsefnél lehet a 69 529-558-as telefonszámon.

Légfékes C50-es Lillafüredi Erdei Vasúton

C50-es Garadnán 2002-ben
Fotó: Fodor Illés



2004 május végére készül el a lillafüredi C02-407-es pályaszámú C50-es mozdony felújítása, mely során új, M-zárolt Csepel motor, nagyobb váltó és D2-es fékezőszelep került beépítésre, így kisebb személyzetigénnyel tudja továbbítani a vonatokat. Tervek szerint a parasznyai vonalon fog közlekedni.

Mozdonyvezető tanfolyam

2004. április 28-án a Balatonfenyvesen tartott hatósági vizsgával ért véget a Kisvasutak Baráti Köre szervezésében megtartott keskenynyomközű dízelmozdony-vezető tanfolyam.

Fotó: Chikán Gábor



Szűcs Zoltán

Minek nevezzelek?

Nincs két hónapja, hogy megjelent a Magyar Posta két új kisvasutas tematikájú bélyege. A Kemencei Erdei Múzeumvasút első újjáépült hídját, és emblémáján is szereplő mozdonyát; a bemutató bélyeg felirata fölött – elsősorban a levelezőlistán – élénk vita alakult ki. Néhányuknak 2000. évben a mozdonyon, majd a Múzeumban, sőt egy kis kereszten látott, szintén a bélyegen közölt névvel megegyező felirat is eszükbe jutott. Mivel nem minden levelezőlistás és újságolvasó barátunk dolgozott a kezdetektől közös feladatunkon, így talán nem érdektelen áttekinteni a táblák keletkezésének történetét, és a név eredetét!

Egyszer volt, hol nem volt: a KBK Egyesület, amelynek közössége elhatározta, hogy a sok-sok (fényképen, járműlistán, vonaltérképen, és így tovább) gondozott és szeretett kisvasút mellett egy igazi kisvasútért is FELELŐSSÉGET vállal. Ez lett a Kemencei ÁEV, mert az utolsó fennmaradt görpályás rendszerű és 600mm-es nyomtávú kisvasút közel, s távol. A vonal ma is őrzi a századelőn fektetett erdei feltáró pályák hangulatát, ugyanakkor Kemence egyreinkább a turizmus látókörébe kerül. A csapat úgy érezte, hogy ennek felújítása és megtartása, egy a mai kor követelményeibe illesztett muzeális vasútüzem fenntartása olyan méretű feladat, amelyre bátran vállalkozhat az Egyesület.

A FELELŐSSÉG vállalást tett követte, és hosszú évek egyeztetése után az Egyesület bérbe vette a kisvasutat, a kezelői jogokat gyakorló erdészeti rt-től. Megkezdődött a munka! A kisvasút barátai tudták, hogy munkájuk eredményességének, és a KEMV hosszú távú működésének záloga, a törvényi előírások és a szakmai követelmények maradéktalan teljesítése mellett, KEMENCE KÖZSÉG és a MÚZEUMVASÚT (=a kemenceiek és a KBK-sok, természetesen a nem csak a tagsági viszonyban lévő, de velük együtt FELELŐSSÉGGEL MUNKÁLKODÓ vasútbarátokat is ideértve) JÓ KAPCSOLATA! Ezért már a tárgyalások idején bevonták a falubeli öregeket, régi vasutasokat, családtagokat, de község vezetőit, vállalkozóit, iskolát, családotthont, és mindenkit, aki szívesen csatlakozott hozzájuk.

Amikor aztán 2000. július 29-én sok-sok munka, és az ehhez kapott nélkülözhetetlen segítség után elindították a vasútüzemet, az egyik falubéli asszony, aki a vasútépítő Kalácska családba tartozik, hozott, sőt saját kezűleg felhelyezett, egy táblácskát az akkor egyetlen üzemelő mozdony hűtőrácsára. A tábla egy egyszerű falap volt, ezen pedig szintén egyszerű mezei virágokból, ragasztóval rögzítve „MUKI" felirat állt.

Elmondta, hogy gyermekkorukban a kisvasút mozdonyát MUKI-nak becézték, ami mellett a többi jelenlévő helybéliek is tanuságot tettek. A KBK-sok természetesen tudták, hogy a megtáblázott mozdony a felidézett időben nem a Kemencei ÁEV vontatójárműve volt, és nem viselt soha MUKI becenevet, ám azt is tudták, hogy a pár dekagramm súlyú táblácska nem rontja a mozdony teljesítményét, viszont a falubeliek számára a kötődés erősítését jelenti a KEMV-hez. Ezért a mozdony az október végi üzemzárásig a MUKI táblával dolgozott. A sok-sok napsütésben, esőben töltött szolgálati nap alatt a virágocskák megfakultak, elpiszkolódtak. A tábla így már nem teljesíthette eredeti feladatát, hiszen rossz volt rá nézni, ám mégsem dobták ki, bekerült a múzeumba. A MUKI nevet ma is használják az öregek – gyerekek, és nem feltétlenül a konkrét mozdonyra vonatkoztatva. Nagy örömet szerzett nekik a bélyeg, amelyen az Ő kisvasútjuk, a MUKI szerepel. És boldogan élnek, míg meg nem halnak, mert van „kit" szeretni. A kisvasút, amelynek kezelője egy más megyében székelő rt., üzemeltetője egy fővárosban bejegyzett Egyesület, önkéntes dolgozói pedig több száz kilométerről érkeznek, mégis mindig az Ő MUKI-juk!

Nos az első tábla, és a név okára fény derült. Adósak vagyunk azonban még a telepen álló kis kereszten lévő tábla történetével! Olvassátok hát!

„Muki" tábla a kereszten: pénztárosunknak volt egy kiskutyája. Ajándékba kapta üzemvezetőnk édesanyjától. A család a Muki nevet adta neki. A kutyus nem tagadván meg származását, minden szolgálatba elkísérte gazdáját. Körbeszagolta a depót, kiszaladt az útra megnézni, jönnek-e az utasok. Egy ilyen alkalommal egy motorbicikli elgázolta, majd rövid agónia után kimúlt. A család úgy döntött: nem viszik haza a kis testet, hanem a fűzfa alatt, a VI. vágány mellett temetik el. Pénztárosnőnk kislánya keresztet is készített a néhainak, és ráírta: „Muki". A kutyának adott kereszt láttán néhányan csóválták a fejüket, megjegyzéseket tettek. Nem hangosan, mert valószínűleg sejtették, ha kimondani nem is merték, hogy bár Muki élete itt a földön igen rövidre szabatott, még kutya mértékkel is, ám szeretetéből többet adott a körülötte élőknek, mint sok kétlábú. Ez hát a név története.

A kemencei P2-es mozdony MUKI táblával
Fotó: Gayer Márk



Markója Szilárd

Tagdíjhátralék: 388.500 Ft!

Tisztelt Tagtársak!

A múlt év folyamán több ízben mentek ki a KBK füzetekkel együtt a tagdíj hátralékot jelző betétlapok és csekkek, és sokan ennek hatására rendezték az „egyenlegüket”. Tény az, hogy egy ilyen – nem túl gazdag – egyesület, mint a miénk, nagyon ki van szolgáltatva a tagság pontosan – időre befizetett tagdíjainak, hiszen a legalapvetőbb működési funkciók állhatnak le (a KBK számlái, az újság, a KEMV) pénzhiány miatt, és a negatív egyenlegünk veszélyezteti magának az Egyesületnek a létét is. Ezért szeretnénk megkérni minden olyan tagunkat, és elsősorban azokat, akiknek akár több évre visszanyúló tartozásaik is vannak, hogy legkésőbb 2004. július 31-ig fizessék be ezt a KBK számlájára a mellékelt csekken. (Természetesen mindig az aktuális évre megállapított tagdíjat kell befizetni.) Sajnos meg kellett állapítanunk azt, hogy a tagság egy része több évre visszamenőleg nem rendezte a tagdíjhátralékát, erről az alábbiakban láthattok egy részletes kimutatást:

Év	Tartozó tagok száma	hátralék összege (Ft)
1999.	15	18 000
2000.	19	22 200
2001.	32	59 000
2002.	39	73 000
2003.	63	112 000
Összesen:	x	284 200

A 2003. évi rendezetlen tagdíjak összege jelenleg kb. 100 000 Ft körül állhat, de ez köszönhetően azoknak, aki rendszeresen küldik a csekket (vagy fizetik be személyesen), folyamatosan csökken. Szeretnénk jelezni azt, hogy kötelességvállalást nem teljesítők tagsággal járó szolgáltatásait 2004. július 31. után kénytelenek leszünk felfüggeszteni; ez gyakorlatilag a következőket jelenti: a tag tagsági viszonya megmarad, de

1) nem kapja a KBK füzetek számait,

2) a meghirdetett KBK-s programoknál nem kap kedvezményt,

3) nem utazhat térítésmentesen a KEMV-en.

Természetesen a hátralékok rendezése után automatikusan visszaállnak az előbbi jogosultságok.

Bizonyára vannak olyanok, akik fizetnének ugyan, de ilyen-olyan okból halasztást kérnek, vagy részletben fizetnének. Kérjük őket, hogy személyesen keressenek meg minket telefonon, postai levélben, vagy e-mail-en (kbk@kisvasut.hu). Azokat pedig, akiket nem értünk el ezzel a nyílt levelünkkel, személyesen fogunk megkeresni.

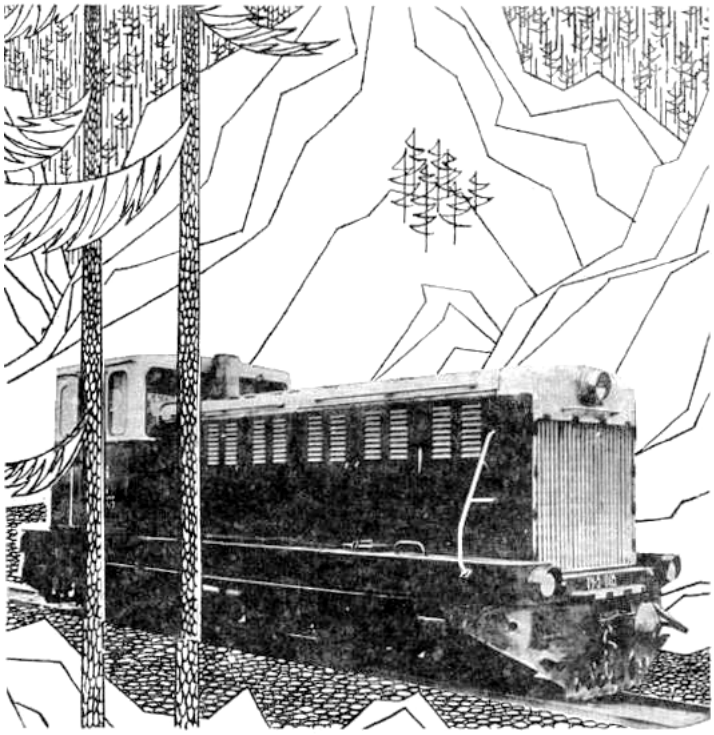
Miért lenne szüksége az Egyesületnek a hiányzó összegre, amelyet mi, a tagok önként vállaltunk a hazai kisvasúti élet megmozgatására, dokumentálására, illetve bizonyos esetekben közvetlen megmentésre? Számos megoldandó feladat (és kifizetetlen számla áll előttünk) ebben az évben is. Példaképpen csak egy maroknyi ezek közül: fotó és publikáció megjelentetés, szakkirándulások szervezése (belső pályázat: kb. 200 - 250 000 Ft), csapágyöntés a napokban elkészülő ún. „vasvázas” négytengelyes kocsinkhoz, amely a személyszállító kocsiparkunk egyik legfontosabb tagja lesz (KEMV): 146 000 Ft, a honlap (ami az egyik legsikeresebb fórumunk) működtetése, szerverbérlés kb. 50 000 Ft. stb., és magának az Egyesületnek a működtetése, fenntartása.

Kedves Tagság! Azért, hogy a közös, 10 éves sikerek ne vesszenek kárba, kérünk benneteket, hogy az erőtökhöz mérten támogassátok az Egyesületet továbbra is!

További sok sikert a közös munkánkhoz:

Az elnökség

Hirdetés 1967-ből



A TU-5E TÍPUSÚ DIESEL MOZDONY

négytengelyű, hidraulikus erőátviteli szerkezettel rendelkezik, teher- és személyvonatok vontatására szolgál.

teljesítmény 350 LE | üzemi súly, 2/3 üzemanyag
max. sebesség 50 km/ó | és homoktartalék esetén 24–26 tonna
nyomtávszélesség 750–1067 mm

Trópusi kivitelben is készíthető.

Kérdéseikkel forduljanak az alábbi címre: V/O „Energomashexport”
Szovjetunió
Moszkva, V–330
Moszfilmovszkaja, 35
Telex: 255

Barkó Richárd

Megszűnt kisvasutak nyomában

Kirándulni jó, legalábbis szerintem. Ráadásul mint testmozgás, egészséges is. Egészséges, mert tüdőnket megtölthetjük friss, tiszta levegővel, ami mostanság a szürke hétköznapokban sajnos sokunknak nem adatik meg. Ami pedig egészséges, ráadásul kellemes időtöltés, az hasznos dolog. De talán még hasznosabb lehet, ha a kirándulásnak konkrét célja is van. Akad, aki az élővilágot tanulmányozza, akad, aki várakat, várromokat keres fel; és még számos ilyen célt lehetne sorolni. Például a kisvasutakat! Akár azokat is, melyeken sajnálatos módon többé már nem utazhatunk. Sőt, e vonalak, pontosabban maradványaik felfedezéséére a gyalogtúra az, mely egyetlen altarnatívaként kínálkozik. Ezért elhatároztam, hogy emléktúrasorozatba kezdek felkutatásuk, bejárásuk céljából. De miért tenném ezt egyedül? Miért ne tenném szervezetten, KBK-s tagtársaimmal, vagy más vasútbarátokkal együttműködve? A további „miért”-ek helyett kijelentem: természetesen ez utóbbi megoldást választom. Az érdeklődés és a lehetőségek függvényében a kirándulásokat össze kívánom kötni más, akár a kisvasutakhoz nem kapcsolódó látnivalók megtekintésével is. Konkrét időpontokat nem közlök, azokat az érdeklődőkkel külön egyeztetem. Ezért kérem, hogy akit érdekel, a túra megnevezésén kívül lehetőleg telefonos elérhetőségét is adja meg. A részletes programterv megküldése érdekében pedig posta- vagy e-mail címet is adjon meg. A következő hónapokban az alábbi túrákat kívánom megszervezni:

– Dorogi homokvasút: májusban vagy júniusban. Táv: kb. 20-30 km

– Süttő I. (Süttő–Tardosbánya vonal): júnusban vagy júliusban. Táv kb. 20 km

– Süttő II. (Süttő–Pusztamarót vonal): júliusban vagy augusztusban Táv kb. 20-25 km

Várom tehát túratársak, esetleg szervezőtársak jelentkezését, valamint az építő jellegű észrevételeket, javaslatokat telefonon vagy SMS-ben a 06-20-385-0223, vagy a 06-70-552-6795 telefonszámokon, illetőleg a KBK hagyományos vagy drótposta címére „Emléktúra” megjelöléssel.

Rövid kisvasutak: Felek Ferenc – Nagyökörjárás

Járműparádé 1995-ben
Fotó: Felek Ferenc



1994, Nagyökörjárás – az első kisvasút
Fotó: Felek Ferenc



2003: futópróbán a felújított kocsi
Fotó: Felek Ferenc



Schmidt L. Valentin

Mi is az, hogy kuli?

A Kemencei Erdei Vasútra az utóbbi időben több motoros vontató – hétköznapi nevén kuli – érkezett, de ennél is több került az utóbbi időben tagtársaink tulajdonába, ezért úgy érzem többek érdeklődésére is számot tarthat, ha egy kicsit körülnézünk a kulik világában. De még ezt megelőzően szeretnék eloszlatni egy félreértést, ugyanis kisvasutas körökben gyakran a kuli szót egy adott géptípus – konkrétan az Építőanyagipari Gépjavító Vállalat által gyártott MV típusú vontató megnevezésére használjuk, míg a megnevezés ennél többet – önálló járműfaját takar, hiszen ismertünk normálnyomközű kulikat is a háború előtti időkből.

Első lépésként tisztáznunk kell, hogy mit is jelent az hogy kuli. Sokan kismozdonynak is nevezik, de ez a megnevezés nem fedi tökéletesen a valóságot, ugyanis egy kulin nincs meg minden olyan – modern autós nyelven szólva – szériafelszerelés, ami egy mozdonynál alapkövetelmény. A megnevezést jobban megérthetjük, ha belegondolunk abba hogy a kuli szóról egy hétköznapi – nem kisvasútbarát – embernek mi jut az eszébe. A kínai riksakuli. Ki is ez valójában? A riksakuli a riksa – egyfogatú, emberi vontatásra alkalmas egytengelyes személyszállító jármű – vontatója, egy mezitlábas, kis igényű ember, aki a riksa utasával futólépésben igyekszik annak úti céljához. Egyetlen célja az, hogy a riksa utasát – a régebbi feudális világban gazdáját – eljuttassa gyorsan annak úti céljához. Ha a terhelést nem bírja – esetleg belehal, akkor – pestiesen szólva – így járt –, az uraság állít mást a helyére. Ebbe belegondolva már elképzelhetjük mi is a kuli. Más szemszögből végiggondolva a kuli egy motoros ló, az üzemben ahol az ipari kisvasutat használják, ki lehetett vele váltani a lóvontatást olymódon, hogy a pálya teherbírását nem kellet egy nehéz mozdonyhoz igazítani. Maradjunk tehát abban hogy a kuli egy motoros lópótló. Ez a későbbiekben még más szempontból is fontos lesz.

Nézzük meg, hogyan is kell kinéznie egy kulinak. Minél kevesebb fődarabot és alkatrészt tartalmaz az egyszerűség kedvéért, az alváz lehetőleg a hajtómű is egyben, és magán hordozza a motort. A hajtómű egy robusztus kivitelű fogaskerék – hajtómű, amely jól bírja az igénybevételt és a mosotha körülményeket. A motor szintén olyan kivitel, amely nem kíván sok törődést és gondoskodást az üzemeltetőtől. A jármű kezelése egyszerű – az eddig a lovakat hajtó dolgozó különösebb gond nélkül el kell hogy boldoguljon vele. A feladata is a lóéhoz hasonló, nem kell nála gyorsabban vontatnia, csak termelékenyebbnek kell lennie, vagyis meg kell nőnie a vontatható vonat tömegének. Viszont követelmény vele szemben hogy a pályát ne kelljen átalakítani, vagyis tengelyterhelése ne haladja meg a rakott lórékét vagy csillékét, be tudjon kanyarodni a szűk ívekben. Követelmény az is, hogy ne legyen a lónál igényesebb, vagyis ne kelljen rá többet áldozni anyagiakban és időben.

Ha mindezt végiggondoljuk, akkor már érthető a kulik egyszerű szerkezete. Az általánosságban használt egyhengeres motorok szinte elpusztíthatalanok, egyszerű szerkezetük és primitív megoldásaik miatt karbantartási igényük minimális. A homlokfogaskerekes hajtóművekről ugyanez mondható el. Az elektromos rendszerek a kisebb kulikról teljesen, míg a nagyobbakról nagyrészt hiányoznak, így a poros, nedves helyen használt kulik – és a legtöbbet ilyen helyre szánták – egy komoly hibaforrástól mentesültek. Általános a tengelyek hajtóműben való csapágyazása, ez szintén egyszerűbb szerkezetet és üzemet eredményez, a külső csapágyházakban elhelyezett csapágyak ugyanis roszszabbul bírják a mostoha üzemet. A nyomtávolság szakműhely hiányában is állítható – főként mivel a réggebbi üzemekben gyakran – a téglagyárakban szinte mindig – többféle nyomtávolság is fellelhető volt.

Természetesen az egyszerűség kedvéért áldozatokat is kell hozni. Az elektromos rendszer hiánya kéziforgattyús indítást tesz szükségessé ami – gyakorlati tapasztalat alapján mondhatom – nagyon megerőltető. A tömeget csökkenti a rugózatlan futómű, de ezzel az alkalmazható sebesség felső határa is igen alacsony értéken marad. Az egyszerű kivitelű motor alacsony költséggel működik, de nagyon zajos és erősen füstöl.

Végső következtetésként kimondhatjuk hogy a kulik olyan vontatójárművek, amelyekről a takarékosság és egyszerűség jegyében elhagytak minden – nem a vonóerő kifejtéséhez szükséges szerkezeti elemet.

MIB-motoros kuli
Fotó: Chikán Gábor



Sütő Gábor

Ha eljő a Karácsony

Az év utolsó hónapjában mindannyian az eljövendő ünnepekre, a szeretet, fény, melegség és család ünnepére gondolunk. No meg az ajándékozás örömeire.

Az idősebb korosztály férfitagjai talán már nagypapakorban vannak, nosztalgikusan gondolnak a gyermekkori ajándékaik közt a legemlékezetesebbre: a „vilanyvasútra" – ahogyan akkor nevezték. A PIKO vasút vagy ennél nagyobb játékvasút valóságos fogalom volt a 60-as, 70-es években, vagy korábban.

Szinte közös élmény nagypapának és unokájának meglátogatni egy mai vasútmodell kiállítást, a kisgyerekek számára megmutatni, hogy szüleik, nagyszüleik részére mit jelenthetett a karácsony, akkor ők milyen ajándékot kaptak.

A rendezvény dőpontja is ezért kerülhetett december elejére, a Szombathelyi Megyei Művelődési és Ifjúsági Központban, ahol a helyi vasútmodellező Klub 10 éves fennállásának jubileumi kiállítását tekinthették meg az érdeklődők.

A fő látnivaló a házigazdák H0 méretű modul rendszerű asztalai és az ahhoz csatlakozó veszprémi „Baross Gábor Vasútmodellező Klub" moduljai voltak, több termen át kanyargó pályákkal, vonatokkal.

Az egyéb terepasztalok mellett a legérdekesebb a 0-ás méretarányú, kb. 50 éves magyar gyártmányú modellvasút, az egykori Pénzverdei Készítmények. Felújításuk után eredeti színben csillogva, gazdájuk nem kis örömére.

Kiállított repülőmodelleket, hajómaketteket és autómodelleket is láthatott a közönség.

A falakon képek, dokumentumok mellett kis- és nagyvasúti témájú fotókiállítás gazdagította a kiállítási anyagot. A modellbörze, vásárlási lehetőség évről évre programja a kiállításoknak.

Kisvasúti vonatkozásban hetedik alkalommal mutatkozott be a saját 1:10 méretarányú kisvasút modellünk is. Igyekeztünk újabb formában rendezni a bemutatót, hét vonatunk közlekedett felváltva, növényekkel „túlterepesített" teremben, igazi kerti vasúti hangulatban. A népszerű szombathelyi villamos mellett egyre ismertebb a KEMV négykocsis szerelvénye is a P5 mozdonnyal. Újdonság volt az alagútból ki-bejáró tolató bányavonat.

A kiállítás öt napig tartott, ezalatt nem lehetett panasz, hogy kicsi lenne a látogatottság. Az évről évre visszatérő látogatók kedves ismerősök, barátok már-már törzsközönségnek is nevezhetők.

Találkozzunk 2004-ben is.

Barkó Richárd

Kisvasúti napok

Előző évben már közzétettem egy felhívást a kisvasúti napokon való részvételünk ügyében, így ezen írást csak emlékeztetőül szánom. Említett felhívásomra Arany Balázs és Mrjanek Tamás tagtársunk jelentkezett, ők képviselték egyesületünket a rendezvényeken. Őszintén megmondom, nagyobb érdeklődésre, aktivitásra számítottam. Ezt persze ne vegye senki szemrehányásnak vagy kritikának. A tények azonban arra sarkalltak, hogy ismételt felhívást tegyek közzé. Ismételten hangsúlyozom, hogy a rendezvényeken való részvétel a KBK képviseletében nem jelent különösebb felelősségteljes feladatot. A jelentkezőnek csak oda kell mennie, jól kell éreznie magát, és kész. Egy KBK kitűző, egy Kemencei Kisvasút póló viselése bőven elég annak jelzésére, hogy mely közösség köreiből érkeztünk. Az ilyen rendezvényeken az ember jó eséllyel elegyedik szóba vasútbarátokkal, érdeklődőkkel. Nem agitálni kell, hanem reklámozni a KBK-t. Csak ha valaki érdeklődik, tudjuk tájékoztatni. Ehhez segítséget nyújtunk a jelentkezőknek különféle KBK-s szóróanyagok rendelkezésre bocsátásával: Én már több kisvasúti napon részt vettem így, és nagyon jól éreztem magam. Ugyanúgy tudtam kisvonatozni, fotózni, sőt, még sörözni is (utóbbit persze csak mértékkel), mintha egyéni látogatóként jelentem volna meg. Jelentkezzetek, szerintem érdemes!

És még valami. Tavalyi felhívásomban szerepelt a kisvasúti napokról szóló élménybeszámolók közlése a KBK-füzetek hasábjain. Ez sajnálatos módon nem valósult meg, amiért elsősorban saját magamat okolom. Lehet, hogy több tagtársunk érdeklődését felkeltették volna a beszámolók? Nem tudom, mindenesetre kijelentem, hogy a jövőben én magam is aktívabban kívánok részt venni a kisvasúti napokon való részvételünk szervezésében. Igérem, lesznek élménybeszámolók is. Egyedül viszont nem hiszem, hogy sokra megyek. Ezért várom a jelentkezőket, valamint a témával kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat!

Barkó Richard
Elérhetőségem: 06-20-385-0223
06-70-552-6795
Levelet vagy e-mailt a KBK címére várok „Kisvasúti napok" megjelöléssel.

Felek Ferenc–Marton Zsolt

A Fegyverneki GV. vázlatos története

A fegyverneki kisvasutakról megtalált első írásos emlékünk 1915-ből származik. Ekkor itt Schwarcz Ignác tartott fenn egy 167 vfm. hosszúságú, 800 mm-es nyomtávolságú, kézi üzemmódú gazdasági vasutat, melyhez 2 db kocsi tartozott.

1925-ben épült meg a Fegyvernek–Szapárfalu közötti lóvasút. Sajnos az építés körülményei nem ismertek. A vonalat 1949-ben megkapta a Szolnoki BVNV. Ekkor, 1949. IV. 28-án rovancs készült:

– nyomtávolság 600mm
– fővonal 2000 vfm. 7kg/fm
– mellékvágány 580 vfm, 7kg/fm
– 7 db váltó, 7kg/fm
– 1-1 db favázas lóré, fékes és fékezetlen.

A leendő GV. vonal első szakaszát még ebben az évben meg is építették, immár a harmadik, 760mm-es nyomtávolságot alkalmazva. Sajnos az építés körülményeit és az új végpontot itt se ismerjük. A kisvasutat 1949. december 15-én adták át a forgalomnak.

A vonatok számozása 1950 júliusától a 2001-2100 számtartományban lett meghatározva. A vonalat 1951-ben Tiszabőig hosszabbították meg. 1952 március 17-én kiadták a GV. 234/sz/6/1952. sz. üzemengedélyét, mely 1962. január 1-jéig érvényes. A vonal jellege:

– Fegyvernek MÁV.–Piactér:
3,14 t teng., 10 km/h sebesség
– Piactér–Tiszabő
2,36t teng., 15 km/h sebesség

1952. május 20-án a vonatszám tartomány ugrott egyet, 2101-2200 az új határ.

1954. december 8-án mozgalmas napja volt a GV.-nak. Kinn a vonalon Középmajor közelében szolgálatképtelenné vált a GV 234 psz. (B-26) mozdony vontatta vonat. Az üzemért felelős szolgálattevő utasította a másik mozdony vezetőjét, hogy a GV 222 psz. (A-26) mozdonnyal segélymenetként menjen ki a fekvemaradt vonathoz. A vezér ehelyett azonban a GV 239 psz. (C-50) mozdonyt választotta. A mozdony beindításához a hideg miatt az olajteknő alá meggyújtott, égő olajos kócot tett, melyet ezután otthagyott. Az olajtartályt azonban nem zártal el, a motor meggyulladt, és negyed óra alatt le is égett. Mivel több mozdony nem volt, a GV 222 psz. mozdony elfagyás miatti vízcsőrepedését a szolgálattevő forgalmistától kapott szigetelő szalaggal befoltozta, és 2:30-kor kijárt a géppel. A fekve maradt vonatot 4:10-re sikerült behozni. A mozdony ezután 6:10-kor már indult is Tiszabőre a reggel vegyesvonattal...

1955. március 14. A Szolnoki GVNV. Fegyverneki GV. vonalának pályájába 18178 vfm. vágány van lefektetve.

1958 március. A GV. új üzemengedélyt kap, mely 1968. március 7-ig érvényes. A jegyzőkönyvből sokmindent meg lehet tudni a pályáról: javítandó pályahibák, a 60 m alatti sugarú ívekbe vezetősínt kell szerelni. A 7 és 9,3 kg/fm súlyú felépítményt 14 (mellékvágányban 9,3) kg/fm súlyúra kell cserélni. A 6+30–157+00 szelvénypontok között a pályát át kell építeni vasbeton aljakkal. Fegyverneken az ágyazatot zúzottkőre, egyebütt salakra kell cserélni. A 157+00 –161+64 szelvénypontok között, valamint a magtári leágazások és a Fegyvernekmalom leágazás marad talpfás, itt a sínek 7-10m hosszúság között váltakoznak, talpfatáv 67cm. Az átépítés utáni engedélyezett pályasebességek:

– 0+00–6+30	10 km/h
– 6+30–157+00	20 km/h
– 157+00–161+64	15 km/h
Fegyvernek magtár leág.	15 km/h
Tiszabő magtár leág.	15 km/h
Tiszabő gépállomás leág.	15 km/h
(építés alatt)	

A vonalon a tengelynyomás végig 5,5t. Az összes váltó 14 kg/fm súlyúra cserélendő 7° 15' és 10° hajlásszöggel. Az átépítés után R sorozatú kocsi a vonalon nem közlekedhet!

Még ebben az évben újra megváltozott a vonatok számozása, most a 1601-1699 számtartományt kapta Fegyvernek. A C-50 típusú motormozdonyok Fegyvernek MÁV–Piactér szakaszon 80t, Piactér–Tiszabő szakaszon 40t terheléssel közlekedhettek, ez visszaútban a Piactérig 53t-ra emelkedett, onnan ugyanúgy 80t (ez 100 db fékezetlen R lórénak felel meg).

1960. április 1-jén a GV. a MÁV kezelésébe került, menetrendi száma 380 lett. Sajnos a MÁV korszak iratai még nem kerültek elő.

A GV. egészen 1970. december 30-ig szolgálta utasait, fuvaroztatóit.

Járművek a Fegyverneki GV. állományában:

1954. XII. 8.
– GV 222 – A-26 t. – GV 3500
– GV 234 – B-26 t. – GV 3404
– GV 239 – C-50 t. – GV 4505, jelenleg Debreceni Vidámpark.

1957. XII. 31. Fergyvernekről Ormánsági ÁG.-nak, Kislippó:

R 30260	R 35436	R 36028
R 30262	R 35443	R 36292
R 30301	R 35449	R 36321
R 30852	R 35610	R 36360
R 31206	R 35675	R 37523
R 31415	R 35775	
R 31424	R 35803	
	R 35932	

1958. XI.29. Kisújszállási GV. műhelyből Fegyvernekre Ga 12004

1958. XII. 18. Nyíregyházáról Fegyvernekre:
G 17001 – 5t
B 509 – 18 üh.
B 516 – 25 üh.

1959. I. 30. MÁV Debrecni Jj.-ból Fegyvernekre:
Bak 78 – 28 üh.

1959. III. 16. Fegyvernekről Vasútépítő Vállalatnak:
E 1510 – 12 üh.

1959. IV. 28. Fegyvernekről Örményesi ÁG.-nak:
D 6009 – 2,5t

1959. V. 8. Kisújszállási GV. műhelyből Fegyvernekre:
Ja 20167– 10t
Ja 22228– 10t

1959. VII. 23. Ercsiből Fegyverneki Vörös Csillag TSz.-nek:
R 36410
R 37160

1959. VIII. 26. MÁV Északi Jj.-ból Fegyvernekre:
GV 5716

Az utolsó mozdonyállomány sorsa:
GV 3734 – 1971. II. 13.: átadva Túrkevei Tanács
GV 3790 – 1971. VI.: S.
GV 5716 – 1971. II. 22. eladva Pilisvörösvárnak.

Kisvasúti napok 2004-ben

A kisvasút neve:	A kisvasúti nap időpontja:	Információs telefonszám:
MÁV Rt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút, Budapest	2004. április 10.	(1) 3975392
Almamelléki Erdei Vasút	2004. április 17.	(73) 514102
Debreceni Zsuzsi Erdei Vasút	2004. április 24.	(52) 417212
Mesztegnyői Erdei Vasút	2004. április 24.	(85) 329312
Királyréti Erdei Vasút	2004. május 1.	(27) 375076
Lillafüredi Erdei Vasút	2004. május 8.	(46) 530-593
Kaszói Erdei Vasút	2004. május 15.	(82) 352-065
Vichylovkai Erdei Múzeumvasút (Vichylovka, Szlovákia)	2004. május 22.	+421 (41) 4397219
Felsotárkányi Erdei Vasút	2004. június 5.	(36) 434603
Mátravasút (Gyöngyös)	2004. június 19.	(37) 312453
Csömödéri Erdei Vasút	2004. június 26.	(92) 579033
Osoblaha-i Kisvasút (Csehország)	2004. június 26.	–
Feketebalogi Erdei Vasút (Cierný Balog, Szlovákia)	2004. július 3.	+421 (48) 6191500
Debreceni Vidámparki Kisvasút	2004. július 10.	(52) 413515
Kemencei Erdei Múzeumvasút	2004. július 24.	(20) 3885743
Kovászna-Kommandói Erdei Vasút (Románia)	2004. július 31.	(20) 5134733
Beregszászi Kisvasút	2004. augusztus 1.	+380 (31) 4117213
Kecskeméti Kisvasút	2004. augusztus 7.	(76) 504309
Pálházai Erdei Vasút	2004. augusztus 14.	(47) 370002
Tiszakécskei Gyermekvasút	2004. augusztus 20.	(76) 442131
Mecsekvasút (Pécs)	2004. augusztus 20.	(72) 312788
Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút	2004. szeptember 4.	(85) 361831
Nyírvidéki Kisvasút (Nyíregyháza)	2004. szeptember 11.	(42) 424030
Nagycenki Széchenyi István Múzeumvasút	2004. szeptember 18.	(99) 312077
Gemenci Erdei Vasút (Pörböly)	2004. szeptember 25.	(74) 491483
Nagybörzsönyi Erdei Vasút	2004. október 2.	(27) 378025
Marosvásárhelyi Kisvasút	2004. október 2.	+40 (744) 528206
Szilvásváradi Erdei Vasút	2004. október 9.	(36) 355197

KBK-klubnap a Kaszói Erdei Vasúton

Fodor Illés felvételei











