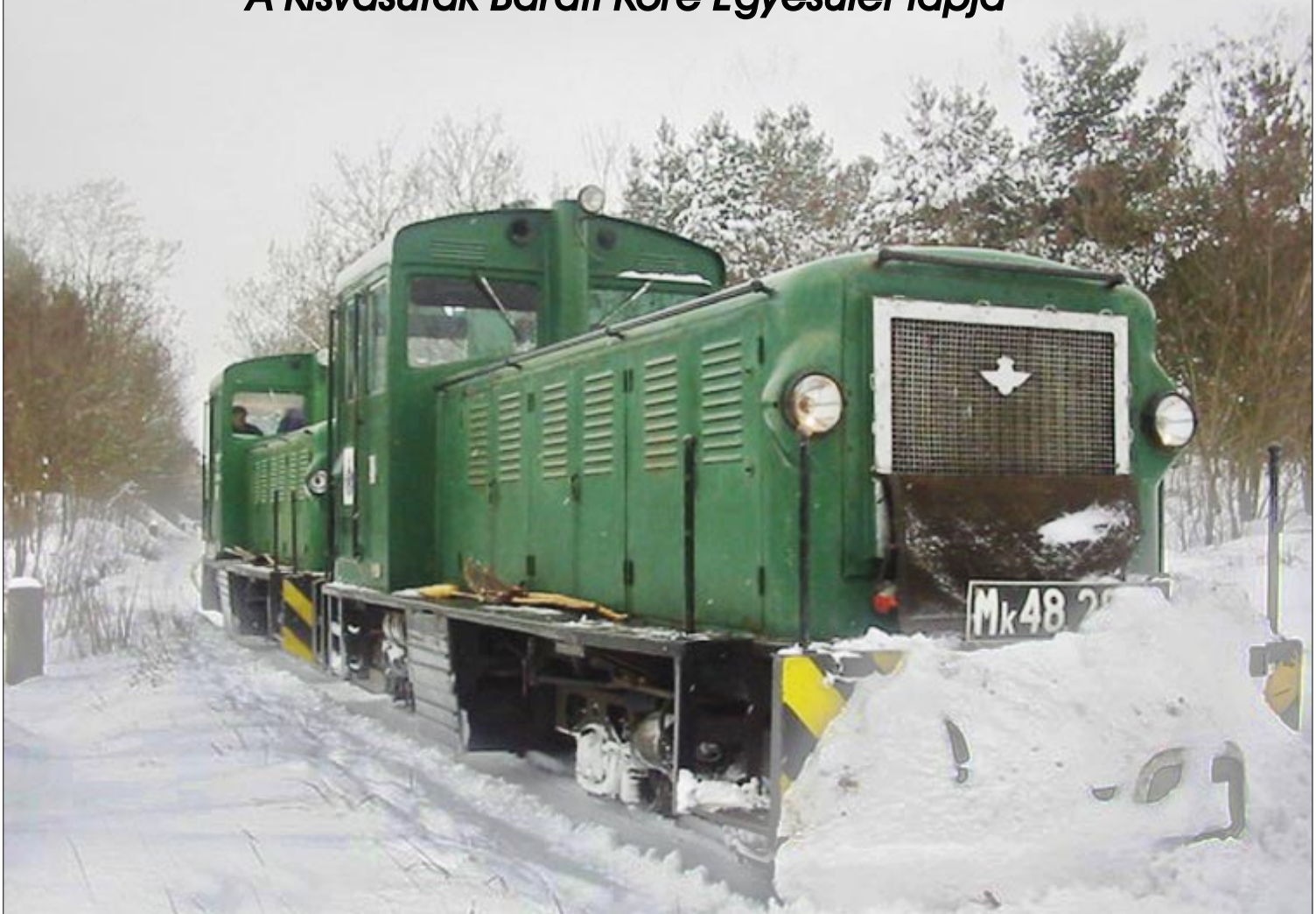
kBk-füzetek

2005/1 – 2005. február 2., a Kárpát-medencei kisvasutak XI. találkozójának napja

A Kisvasutak Baráti Köre Egyesület lapja



C50 típusú mozdonyok ma
A pusztaföldvári szárnyvasutakról
A Szász Kisvasúti Múzeum
Változások a Vychylovkai Csúcsfordítós Erdei Vasút életében
Természeti katasztrófa a Tátrában

egyesületi hírek

Tartalom

Egyesületi hírek 2
Kisvasúti hírek 3
Változások a Vychylovkai Csúcsfordítós Erdei Vasút életében 4
C50 típusú mozdonyok ma 5
Természeti katasztrófa a Tátrában 9
A pusztaföldvári szárnyvasutakról 10
Adatok a Nagyszebeni Gőzmozdonymúzeum járműveiről 11
A Szász Kisvasúti Múzeum 12
galéria: Csömödér 2005 16

Elnökségi hírek

2005. január 5-i elnökségi ülés

1/2005 Kérésére haladékot adunk Fodor Illésnek a belső pályázati kiírásra készülő pályázatának benyújtására 2005. január 15-ig. Ezt követően értékelünk más beérkezett pályázatokat is. (4/0/0)

2/2005 A 36/2004 sz. elnökségi határozat következményeként 21 tagtársunknak jelentős tagdíjhátraléka miatt megszüntetjük a tagsági viszonyát (nevek a határozat mellékletében). Tagsági viszonyukat két éven belül csak a hátralékok rendezése esetén újíthatják meg. (4/0/0)

2005. január 19-i elnökségi ülés

3/2005 Felvesszük tagjaink körébe a Trabant-Wartburg Klubot. Megállapodásunk értelmében a klub tagdíja a mindenkori egyéni tagdíj háromszorosa. (4/0/0)

4/2005 Szerződést kötünk a Tarány és Mohr Könyvelő és Adótanácsadó Kkt.-vel az Egyesület könyvelési ügyeinek további lebonyolítására. (4/0/0)

2005. január 26-i elnökségi ülés

5/2005 A 2005. évben a KEMV gépészeti, pályafenntartási, épület-felújítási munkáinak költségtervét részletes ütemezéssel jóváhagyjuk (mellékletben). A költségterv jóváhagyása nem jelenti a kifizetések engedélyezését, az a tényleges költségek, bevételek alakulása alapján módosítható. (4/0/0)

6/2005 Kifizetések engedélyezésének, végrehajtásának rendje:

– az érintett egység vezetőjének kezdeményezésére kifizetést az elnök engedélyezhet.

– Az engedélyadáskor meg kell jelölni az elszámolás határidejét, és készpénzkifizetés esetén az engedélyt adónak előzetesen értesítenie kell a pénztárkezelőt.

– Amennyiben a kifizetéshez beszerzési előleg kiadása szükséges, az elszámolás határideje nem lehet későbbi az előlegfelvétel hónapjának utolsó munkanapjánál.

– A teljesített munkák, kifizetések számláit a KEMV esetében a vasútüzemvezető, más esetben az elnökség kijelölt tagja ellenőrzi és ellenjegyzi. E nélkül a számla kifizetésre nem fogadható be.

– A számlákkal és a megmaradt beszerzési előleggel a megjelölt határidőig el kell számolni; abban az esetben is, ha az engedélyezett beszerzés csak részben valósult meg. Ez utóbbi esetben a beszerzés csak újabb engedély alapján folytatható.

– Az átutalásos számlákat az elnöknek kell eljuttatni, aki gondoskodik azok kifizetéséről. (4/0/0)

7/2005 A beérkezett 3 db belső pályázatot előzetes elbírálás után elviekben támogatjuk, azonban hiánypótlást, illetve pontosító visszajelzéseket kérünk beküldőiktől. Részletek a határozat mellékletében. (5/0/0)

Kérjük támogassa Ön is egyesületünk tevékenységét személyi jövedelemadójának 1%-ával! Köszönjük!

18077847-1-43
Kisvasutak Baráti Köre Egyesület

KBK-füzetek 2005. február 2.
13. évfolyam, 62. szám
Kiadja a Kisvasutak Baráti Köre Egyesület a tagság és az érdeklődők tájékozatására. Megjelenik alkalmanként.
Az egyesület címe: 1107 Budapest, Kőrösi Cs. S. u. 17., +36 20 468-7140
E-mail: info@kisvasut.hu, **Honlap:** www.kisvasut.hu
Felelős kiadó: Chikán Gábor, +36 20 468-7140
Főszerkesztő: Laczkó Zsolt, +36 20 329-4676
Tördelő: Laczkó Zsolt, +36 20 329-4676
Korrektor: Markója Szilárd, +36 20 965-6097
Címlapfotó: Fegyverneki Attila

Kisvasúti hírek

Lillafüredi kisvasút

2004 novemberében újrafényezték a kisvasút 4 db Ba(x) személykocsiját az eddigi színterv szerint, valamint új kályhacsöveket építettek be.

Decemberre elkészült Majláth forgalmi telepen az új töltőállomás. A konténerbe helyezett készülék nincs kitéve az időjárás szeszélyeinek, kényelmesebb a mozdonyok tankolása, valamint védelmet nyújt a gázolaj talajba szivárgása ellen.

December elsejével 2004-ben is útnak indult a Mikulás-vonat. A Diósgyőri Vár Térségének Fejlesztéséért Közhasznú Alapítvány szervezésében 6000-nél is több miskolci és városkörnyéki gyerek látogatott el Lillafüredre, ahol ünnepi műsor és természetesen maga a Nagyszakállú várta őket.

December 17-én visszaérkezett a BoBo Kft-ből a légfékesített 32-es személykocsi. Helyébe a 31-es psz-ú lépett.

29-én jó hangulatú különvonatozásnak lehettek részesei, akik Miskolcra látogattak. A Dorottya utcából 10 órakor induló vonat a C02-407+33+34-es kocsik összeállításban közlekedett Mahócára.

Felsővisó

2004. december 8-án Bukarestből elszállították Kolozsvárra, a Remarul Cluj mozdonyszereldébe a 764-211 pályaszámú gőzmozdonyt főjavítás céljából. A mozdonyt 1910-ben építették Berlinben, az Orenstein & Koppel gyárban. A gép 760 mm nyomtávolságú, külsőkeretes, négycsatlós típus; Klien-Lindner kanyarbeálló szerkezet segíti az első és a hátsó tengely beállását a szűk ívekbe. A mozdony életének utolsó szakaszaiban a CFF marzsinai (1962-1970) és berzászkai (1971-1993) vonalain teljesített szolgálatot. A berzászkai vasút felszedése után a bukaresti hadtörténeti múzeum egyik kiállítási tárgya lett. A felsővisói Wassertelbahn egyesület tagjai már akkor felfigyeltek erre a különleges járműre, és a www.wassertalbahn.ch honlapon gyűjtést szerveztek a felújítására. Az ehhez szükséges 65 000 Euro 2004 nyarára gyűlt össze, és komoly szervezőmunka eredményeképpen történhetett meg az elszállítás. Tervek szerint már 2005 nyarán munkába áll a Felsővisói Erdei Vasúton, de az ex moldovicai 763-193-as pályaszámú Krauss mozdonyhoz hasonlóan elsősorban a megrendelt nosztalgiavonatokat fogja továbbítani. Az egyre különlegesebb mozdonyparkból már csak az utolsó megmaradt budapesti építésű, 70-es szerkezetszámú mozdony hiányzik (764-313); a tervek szerint ez lesz a következő. Továbbá felújításra kerül – szintén nosztalgia célokból – az egykori Máramarosi Sóvasút egyik kéttengelyes személykocsija, mely sokáig állt a visói telephely eldugott vágányain. A kb. 5000 Euro-s beruházás jól halad, már elkészült a kocsi teljes faszerkezete.



Fotó: Michael Schneeberger





Fotó: Michael Schneeberger

Alakulóban a Biatorbágyi Kisvasút Társaság Egyesület!

2004. decemberében megszületett a végleges elhatározás, hogy a biatorbágyi viadukt életrekeltésére egyesület alakul. Ennek érdekében az egyesület a régi vasútállomástól – ma faluház – a déli viadukton keresztül a hegyeshalmi vonal régi töltésén a törökbálinti Cora áruház felé keskennyomközű vasút megvalósítását tűzte ki célul. Az egyesület feladata a biatorbágyi vasutas hagyományok ápolása, a viadukt élővé tételével a meglévő műszaki állapot megóvása, javítása, a bevásárlóközpont és a község összekötése, a kerékpáros és a kisvasúti turizmus fejlesztése.

Első lépésként március 5–6-án a KBK a Keskenynyomközű Vasutak bemutatásával egybekötött Keskenynyomközű Vasútmodellkiállítást rendez a biatorbágyi faluházban. Itt a tervekről bővebb felvilágosítást tudunk nyújtani.

Az alapítók ebben minden KBK-tag segítségére számítanak!

Érdeklődni lehet Dobi Jánosnál (30/301-50-85), Tóth Gábornál (20/438-41-94) és Bacsinszky Tibornál (30/204-77-05).

Változások a Vychylovkai Csúcsfordítós Erdei Vasút életében

HISTORICKÁ LESNÁ ÚVRATOVÁ ZELEZNICA/HLÚZ

Az egykori Árva vármegyei uradalmi erdei kisvasút közel hetvenévnyi szolgálat-, és közel húszévnyi kényszerű pihenő után – 1993-ban – átalakult múzeumvasúttá. A vonal érdekessége az, hogy a 11 km-es, 760 mm nyomtávolságú pályán 5 irányfordítóval küzdik le a jelentős szintkülönbségeket. Itt található (a Chmúra-i fordító után) Európa legmeredekebb 760 mm-es erdei vasúti adhéziós szakasza, melyen menetrendszerinti forgalmat bonyolítanak (hétvégénként gőzvontatással): 70‰-en! A vasutat sajnos a kényszerű leállás alatt kisebb természeti csapás érte: kb. 50 méteren Chmúra állomás és a második irányfordító közötti pálya-szakaszon leomlott a hegyoldal, magával rántva a pályatestet is. A helyreállítás mind a mai napig nem készült el teljesen a költségvetési hiány miatt, hiszen sok száz köbméter földet kellett visszamozgatni.

A vasút hivatalos támogatóin túl a KRUZOK baráti kör segíti a vasutat, akiknek honlapjáról (www.kruzok.sk) a következő 2004. évi újdonságok tudhatók meg: míg folytatódtak a földomlással kapcsolatos erőfeszítések, a KRUZOK tagjai megkezdték a felső szakasz járhatatlan részeinek felújítását. A vasútépítő tábor végére járhatóvá vált a felső vonal legelhagyatottabb (és 1983. óta járhatatalan) utolsó két kilométere a Tanecník–Beszkid-nyereg közötti rész, sőt, az elhagyatott tanecníki fűtőházba beköltözött egy bánya-dízel és egy pár truck kocsi, amelyek segítenek a pályamunkákban. További jó hír, hogy 2004-ben főjavítást kapott a vasút jelenleg egyetlen üzemképes gőzmozdonya, a MÁVAG-ban, 1909-ben épített háromcsatlós gép (nálunk 399. sorozat lenne).









Forrás: www.kruzok.sk

Molnár Márk

C50 típusú mozdonyok ma

A hazai kisvasutakon az ötvenes évek elejétől kezdve napjainkig meghatározó vontatójármű a C50 típusú dízelmozdony. Ezzel a típussal válhatott valóra a kisvasutak dízelesítése és az újonnan létrejött GV vonalak megfelelő vontatójárművel való ellátása. Számos kiadvány mint az Északi Járműjavító Üzemi Vállalat gyártmányaként tünteti fel a mozdonyt, holott Balogh Imre tagtársunk kutatásai szerint a Szállítóberendezések Gyára, az egykori Roessemann-Kühnemann fejlesztette ki a kevésbé bevált A-26 és B-26 utódaként és néhány darabot le is gyártott mielőtt a kommunista iparpolitika az Északiba helyezte volna a gyártást. Ugyan az első példányt EDK-413 típusmegjelöléssel látták el, a többi mozdony a C-50 típusszámot viselte, tehát ez nem csak sorozatjelölés. Mint látható, a Szállítóberendezések Gyára betűjellel látta el típusait a teljesítmény lóerőben kifejezett számával.

A típusból kb. 250 darab készült, legnagyobb számban a GV-k számára gyártották 1952-től, belső tengelycsapágyazással, G.V.301-től kezdődő pályaszámmal, mely a GV -nél 1956.09.17-én bevezetett új számrendszerben G.V.3701-gyel kezdődött. 1954-ben 750 mm nyomtávval Észak-Korea részére is készült 20 db ebből a típusból, a szabványos 760 mm nyomtávval pedig több hazai ipar- és erdei vasútnak is. 1955-től a MÁV megrendelésére is készültek mozdonyok, de módosított kivitelben. Ezek a gépek külső csapágyazással, lejtős motor- és akkutér burkolattal, irányváltó végállás jelzőkkel voltak ellátva, M297, 4001, 4002, 4003 760 mm nyomtávval, a 4006 és 4009 1000 mm nyomtávval. Az M297,4007 és 4008 azonos műszaki tartalommal, 760 mm nyomtávval, de kocka géptér burkolattal, a 4004 és 4005 belső csapágyazással és 950 mm nyomtávval készült.

1956-tól 11 db más mozdonyból átépített aszimmetrikus mozdonyok készültek, ahol pl. csak egy motor származott a régi mozdonyból, ez volt G.V. 4500 sorozat. A rugózás problémái miatt a GV is áttért a külső csapágyazásra, 1957-ben a G.V 336 mozdonyt alakították át, majd Bácsalmáson forgalomba állt G.V. 5701 pályaszámmal. 1960-ig 36 db ilyen mozdonyt szállítottak a GV számára, ezzel le is zárult a C-50 gyártás a közforgalmú vasutak számára. Azonban 1968-ig erdei- és iparvasutak részére továbbra is készültek mozdonyok, közöttük a 600 mm-es változat, melyet elsősorban bányavasutak részére szántak, ezért kúpos géptér burkolattal rendelkeztek az alacsonyabb csillékre való rálátás érdekében. Létezett még egy hatodik nyomtáv is, a tokodi fatelítőbe került M297,4001 (egyes források szerint valamelyik 1000 mm-es mozdony) 850 mm-esre lett átalakítva, és nem dokumentáltan készült 1435 mm nyomtávú is.



A legősibb C50-es
Fotó: Molnár Márk

Mára a GV hálózat jelentősen megcsappant, egyedül az egykori balatonfenyvesi hálózat egy vonala üzemel. Ott hat C-50-es található:

C50,5710 1958 decemberében készült, Várpalotáról került Balatonfenyvesre.

C50,5712 1959.06.12-én készült; korábban Várpalotán, majd Dombóváron üzemelt.

C50,5713 1959.06.17-én készült, mindvégig Balatonfenyvesen szolgált.

C50,5723 1959.08.31-én készült, Kaposváron állt üzembe majd Lepsény, Villány következett. Többször volt javításon Dombóvárott, végül 1966-tól Balatonfenyvesen van. Jelenleg felújítás alatt áll, légfékberendezéssel tervezik ellátni.

C50,5727 1959.09.23-án készült, Ercsiből került Fenyvesre.

C50,5733 1960.02.22-én készült, Balatonfenyvesen üzemelt midvégig egy rövid lepsényi kitérőt leszámítva.

Balatonfenyvessel kapcsolatos egy szomorú tény is: 1997-ben itt vágták szét a sorozat első két darabját. Viszont más gépek itt találtak menedéket:

A G.V. 3778-as gépet 1955-ben gyártották, Kisújszálláson állt forgalomba. Onnan Iregszemcsén és Selypen át Balatonfenyvesre vezetett az útja az ÁG-nek átadva, 1989-től 12 évig Központi Főmajorban rozsdásodott. 2001-ben magántulajdonba került, tulajdonosától a GySEV vásárolta meg, ez a vasúttársaság első keskeny nyomközű mozdonya. 2004-től felújítva a nagycenki Széchenyi Múzeumvasúton közlekedik, sajnos a gőzösök mellett.

A G.V. 383 pályaszámú mozdonyt 1956.01.31-én vette át a GV. Balatonfenyvesen állt szolgálatba, egy rövid Dombóvári kitérő után ide visszakerült, majd a HM Kaszói ÁEV vásárolta meg, és ott C17-403 pályaszámmal üzemelt. 1999-ben magántulajdonként került vissza Fenyvesre, ahol eredeti fekete-piros színét és G.V. 383 pályaszámát kapta vissza. Nagykanizsán felújítása befejeződött és a hortobágyi kiszállításig a debreceni Hajdú Vasútépítő Kft. telephelyén tárolják.

A Csepel Művek ismeretlen időpontban gyártott külső csapágyas D 21, majd C 21 pályaszámot viselt mozdonya is itt vészelte át a nehéz

időket. Mesztegnyői pályafutását követően magántulajdonba került. Jelenleg ez is Nagykanizsán felújítás alatt áll.

A MÁV az M297 sorozatú mozdonyait a hetvenes évek elején selejtezte. Voltak viszont KVVG (Keskenyvágányú vágánygépkocsi) megjelöléssel, 4500-as számcsoportba tartozó pályafenntartási mozdonyok is. Az M297 4002 vagy a 4003 az egyik elbontott ilyen gép, a KVVG 4512 számát megkapva, mai napig üzemel Nyíregyházán, tehát ez a legidősebb külső csapágyas mozdony, jövőre lesz ötvenéves.

Míg korábban a GV-k, ma az erdei vasutak használnak legnagyobb számban C-50 típusú mozdonyokat. A pálházi kisvasútra 1953-ban és 54-ben egy-egy darab belső csapágyas mozdonyt szereztek be, melyek mind a mai napig ott üzemelnek C01-401 és C01-402 pályaszámokon. Megvásárolták a Felsőtárkányban alkatrészraktárként használt C03-402 pályaszámú külső csapágyas mozdonyt is, majd felújítás után C01-403 pályaszámon üzembe állították.

Lillafüred eredetileg kilenc mozdonyt vásárolt, napjainkra csak a C02-407 maradt meg. 1963-ban készült, külső csapágyazású, és a közelmúltban felújítással egybekötve átmenő önműködő légféket kapott. A LÁEV megvásárolta a Dunaújvárosban kiállított G.V. 3771 pályaszámú mozdonyt, mely felújítása után Mahócára és télen Garadnára fog vonatokat továbbítani. A gép 1955-ben készült, Szeghalmon állt forgalomba, majd 1962-ben átadták a Dunaújváros Városi Tanácsnak. A felújítást végző céghez érkezett Gyuláról a G.V. 3734-es is, mely 1953-ban állt forgalomba Fegyverneken, onnan Túrkeve Városi Tanácsnak adták át. Egy rövid ideig a KBK tulajdonában is állt, majd Gyulára került kisvasúti kávézó kialakításoz, ehelyett most Miskolcon van. Felsőtárkányban három mozdony található, C04-403, 404, 406. Mindhárom külső csapágyas, a 403 1962-ben, a 404 1963-ban készült. A 406 egy kicsit rejtélyes, a forrás szerint 1954-ben készült belső csapágyasként BERVA néven a Finomszerelvénygyár részére, majd Gyönyöst megjárva került mai üzemelési helyére. Itt nagyon szép eredeti állapotban találhatóak a pirosra fényezett gépek, eredeti a szélességjelző, akkufőkapcsoló, stb.

A Mátravasúton ma már csak a C05-404, az egykori M15 pályaszámú mozdony található meg. Külső csapágyas, a pályafenntartás által használt gép. Télen a hóekézés is feladata.

A 2002-ben újraindult Nagybörzsönyi EV-n üzemel a G.V. 3739 pályaszámú C50-es, mely 1954-ben állt üzembe az Ercsi GV-n 339-as pályaszámmal. Kisújszálláson kapta meg új négyjegyű pályaszámát, majd újból Ercsi, később Bogyiszló, Kisújszállás, Úrkút, Kapuvár után került a 760 mm-esre átépített Királyréti ÁEV -re. Mivel ott nem volt kihasználva, 1989-ben helyezték át Nagybörzsönybe. Kissé fiatalabb, 1955-ös évjárat a 3756-os. Kapuváron állt szolgálatba, majd Szobra került, onnan vásárolta meg az erdőgazdaság 1979-ben.

A C50-esek Mekkája ma a Csömödéri ÁEV. 1959-ben és 1963-ban szerezték be első mozdonyaikat a gőzösök leváltására, mai pályaszámuk C50-401 és 402, mindkettő külső csapágyas. Később jelentős állományt alakítottak ki: ma tíz üzemképes és három roncs mozdonyuk van. A C50-403 egy igazi ős C50-es, 1952-ben készült, és G.V. 313 pályaszámon állt forgalomba Dombóváron. A Balatonfenyvest és Lepsényt is megjárt mozdonyt 1980-ban eladták a sárszentmihályi mészipapbányának, ahol 5 MC 4 pályaszámon üzemelt. 1996-ban került Csömödérre, ahol felújítás után újra forgalomba helyezték. A C50-404 1955-ben kezdett Lepsényben, majd Szabadbattyán, Dombóvár után 1980-ban került Csömödérre. A legidősebb üzemelő C50-es is itt található, a G.V. 304 1952-ben többi társával együtt Dombiratoson állt forgalomba. Gyula, Sarkad, Mezőhegyes, Oroszlány, Mohács, Dombóvár, Kaposvár, Balatonfenyves, Lepsény után Dombóvárra visszakerülve érte a selejtezés 1980-ban. Ma tehervonatokat továbbít C50-405 számon. Van még itt dinoszaurusz: a kortárs G.V. 307-es Balatonfenyves, Szabadbattyán, Dombóvár, Lepsény, Iregszemcse után szintén Dombóváron lett selejtezve, majd a Városi Tanácsnak adta át a MÁV az úttörővasúti üzemhez, ahol M 2001 pályaszámon közlekedett. 1988-ban vásárolta meg a Zalaerdő, és azóta C50-406 pályaszámon üzemel. Mivel a Lenti ÁEV megszűnt – igaz nem a szokásos módon – így az ottani gépek is csömödéri állományba tartoznak. A C50-407 1953-ban készült a Mátravasút részére, M12 pályaszámon üzemelt. 1979-ben került Lentibe, C14-401 számot kapott. A 408-as 1954-es évjárat, ő volt korábban a gyöngyösi M13. Van egy kevésbé világjáró GV mozdony is: az 1955-ös G.V. 369 Dombóváron kezdte életét, és M 2002 pályaszámon búcsúzott az úttörővasúttól 1989-ben. Ma C50-409 pályaszámon üzemel. A C50-410-es eredetét sajnos nem ismerem. Van még itt három sárga színben már kevésbé pompázó mozdonytorzó is. A G.V. 349 ismeretlen helyen állt forgalomba, de tény hogy az egykori Sárszentmihály GV mozdonya volt, majd a mészipapbányáé. Onnan került Csömödérre alkatrésznek két társával együtt, melyeknek eredetét nem ismerem.

A Kaszói ÁEV -en két mozdonyt találunk: az első balatonfenyvesi személyvonatot továbbító G.V. 382-t, mely 1956-ban készült és az Ercsi GV –ről adták el Kaszóra, ma C-401 pályaszámon üzemel. Az erdőgaz-



Külsőcsapágyas C50-esek Felsőtárkányban
Fotó: Molnár Márk

daság gyári beszerzésű mozdonya a C-402, mindkét mozdony belső csapágyas.

Mesztegnyőn érdekes pályaszámokat viselnek a mozdonyok mert van E048, E04-048 és E04-047. Az E048-nak kellene E04-048 pályaszámúnak lennie, mert ez az erdészet gyári beszerzésű belső csapágyas mozdonya, az E04-047 pedig a valamivel újabb külső csapágyas. A jelenlegi E04-048 pedig a Csepeli Vasmű egykori belső csapágyas D22 pályaszámú mozdonya.

600 mm-es nyomtávolságra eleve kevés C50-es készült, elvileg 31 db, de szerencsére Almamelléken még találunk két darabot. A C50-401 1963-ban készült a Vitézipusztai EV–nek C22-403 pályaszámmal, majd Almamellékre helyezték át előbb C21-408, majd jelenlegi pályaszámán üzemel napjainkban, 2003-ban a KBK-tól kapott tengelyek segítségével Csömödéren teljes felújítást kapott. Az első almamelléki C50-es 1962-es gyártmányú, C21-403 számon állt forgalomba, ma C50-402 pályaszámmal üzemel. A két mozdony külső csapágyas és kúpos géptér burkolattal készültek. A GV részére készült 5700-as sorozat legidősebb tagjai is itt találhatóak, gyártási évük 1957 vagy 58. Az 5704 Villányban kezdte az életét, majd 1970-ben átadták a Mecseki Állami Erdőgazdaságnak, mely részére Dombóvár GV Műhely 600 mm nyomtávolságra alakította át (csak a külső csapágyas mozdonyok alakíthatóak át 760 mm-nél keskenyebb nyomtávra). Almamelléken C21-406 pályaszámon állt forgalomba, szerepelt a Kihajolni Veszélyes című filmben, majd 1980-ban selejtezték. Alkatrészraktárként maradt fenn, mára csak az alváza, fülkéje és a gépterei maradtak meg, 2004-ben magántulajdonba került. Jobb sorsa van az ex. G.V. 5705 pályaszámú mozdonynak: Kaposvári forgalomba állítása után 1964-ben Villányba került, 1970-ben társával együtt került almamellékre. 1987-ben selejtezték, kiállított mozdony lett belőle, és 2002-ben Csömödéren teljes felújítást és új motort kapott. Ma C50-403 számon üzemel. Korábbi almamelléki pályaszáma C21-407 volt.

A Gemenci ÁEV-en jelenleg öt C50-esre emlékeztető mozdonyt találunk. Azért csak emlékeztetnek az eredeti típusra mert valamennyit jelentősen átalakították. A CDH08-401 pályaszámú gép eredetileg az Oroszlányi Szénbányák Hb 3 pályaszámú mozdonya volt, majd a bányavasút GV átvételekor G.V. 3787 számon került GV állományba. Dolgozott a Zsuzsivasúton is M297,3787 pályaszámon, majd Oroszlányból került Gemencre. Ott 1991-ben MTZ motort és kombájn hidrosztatikus erőátvitelt kapott, az eredeti tengelyhajtással párosítva. Pályaszámai C24-401, CDH24-401 és a jelenlegi voltak. A jelenleg üzemképtelenül tárolt CDH24-403 pályaszámú mozdony 1954-ben készült, G.V 351 számon a Gyulai GV-n állt forgalomba. Mezőkovácsházáról került Gemencre, ott hosszú évek óta nem üzemel már. Most egy olyan mozdony következik, amelyről nehéz eldönteni hogy C50-es-e még? Szintén Oroszlányban kezdte pályafutását 1954-ben, majd G.V. 3786 lett belőle. Oroszlány után Gemenc lett a következő állomás, átalakítás dízel-hidraulikussá, 1997-ben pedig újból dízel-mechanikussá. Ugyanis Zetor Crystal traktor 90 kW teljesítményű motort építettek be a hozzá tartozó szinkronizált sebességváltóval. Az eredeti mozdonyból csak a belső csapágyas alváz és a tengelyhajtás maradt, új a fülke, gépterek, légműködtetésű homokoló került felszerelésre, és az alacsony zajszint miatt a vezető nyugodtan hallgatja benne a rádiót. Gemencen C24-404 lett, ma C50Z-404-ként közlekedik. Van egy mozdony az egykori Tatabányai Szénbányáktól is: HD 5 számmal vette át a GV, ahol át is számozták G.V. 3791-re. Szobon dolgozott, onnan került Gemencre C24-405 számot kapott. Ma CDH08-405. Üzemel még a CDH08-407 pályaszámú mozdony is, 1955-ös évjárat, Balatonfenyvesen és Lepsényben üzemelt felváltva, végül Gemencre került. Eredeti pályaszáma G.V. 3767 volt, majd C24-407, CDH24-407 és a jelenlegi voltak. Természetesen ez a gép is dízel-hidrosztatikus.

A budai Gyermekvasúton is megjelentek a C50-esek: a Szobi GV megszüntetése után került ide két mozdony. A G.V.3703 a létező legidősebb a típusból, bár sajnos részleteiben jelentősen át lett alakítva hosszú élete során. Leginkább szembetűnő az 5700-as sorozatéval azonos szoknyalemez, nem nyithatóak a mozdonyvezetővel szemközti ablakok, nem eredeti szélességjelzők vannak felszerelve, és kevésbé esztétikus színterv szerint lett újrafestve. De legalább megvan, üzemképes, és bármikor visszaalakítható eredeti formájára. Azért lett a legidősebb C50-es, mert a sorozat első két példányát 1997-ben Balatonfenyvesen szétvágták. Mint ócskavassá lett társai, Dombiratoson állt forgalomba, Taktaharkány, Csanádpalota, Mezőhegyes, Battonya után került Szobra. A G.V.3788-as is üzemképesen került a Gyermekvasútra, de jelenleg a mozdonyszín mellett egy repülővágányon van kiállítva. Az Oroszlányi Szénbányáknál kezdett dolgozni, majd a bányavasút GV átvételekor került közforgalmú állományba. GV C50-esektől szokatlan módon nem sok helyen üzemelt: az Oroszlányi GV megszűntetése után



Hidrosztatikus C50-es Gemencen
Fotó: Molnár Márk

Kapuvárra került, majd onnan Szobra. Az igen rövid kisvasutakon is C50-es vontatta szerelvényeken utazhatunk. Az aszimmetrikus mozdonyokból kettő maradt fenn: 4505 a debreceni Vidámparkban, 4509 a pécsi Mecsekvasúton. A 4500-as sorozatba olyan mozdonyok kerültek, melyeket – elvileg – más típusokból építettek C50-essé. A 4505 őse egy benzinmotoros Montania mozdony volt, 1947-ben került GV állományba 102 pályaszámon, majd G.V. 239 lett. Kapuvár, Lepsény, Öttevény, Kisújszálláson végzett munka után került átalakításra a MÁV Északi Járműjavító N.V.- nél, majd visszakerült Kisújszállásra. Innen Fegyvernek, Túrkeve, Tápiószele, Szerencs következett, 1960-ban átadták a Debreceni Vidámparknak, ahol napjainkban is üzemel. A 4509 ismeretlen típusú mozdonyból lett átépítve G.V. 104 pályaszámú, 600 mm nyomtávú géppé, Ozorán és Szigetváron teljesített szolgálatot majd C50-es lett belőle 1952-ben. Lepsény, Kaposvár után Dombóvárról került a Mecsekvasútra. Tiszakécskén az 1955-ös G.V. 3773 mozdony vontatta kis személykocsin utazhatunk, korábban Selypen, Aszódon, Pélyen közlekedett, 1970-től van Tiszakécskén E04-054 pályaszámon. A vasút megnyitásakor még egy C50-es érkezett (G:V. 3772), de ezt alkatrésznek elbontották. Mára az iparvasutakról eltűntek a C50-esek, illetve az ipari kisvasutakkal együtt, de azért még elvétve találkozhatunk velük. Az utolsó évjáratból való a felsőpetényi ásványbánya üzemképes mozdonyállománya: 1968-as évjáratú kúpos, 600 mm nyomtávolságú C50-es viszi az agyagot Bánkra, persze ha van megrendelés. Szerencsére minden hónapban vásárol agyagot egy állandó vevő. Az Országos Érc- és Ásványbányák (OÉÁ) felsőpetényi, pilisvörösvári és sárisápi 600 mm nyomtávolságú vasútjára öt darab mozdonyt vásárolt, a 681 számú Pilisvörösváron dolgozott, majd a kisvasút felszámolásakor 1979 decemberében Felsőpeténybe szállították ahol jelenleg is dolgozik. A 684 számú gép új korától van ezen a vasúton, jelenleg hajtóműproblémák miatt áll, mai pályaszáma E04-042. Egy változatos életutat bejárt mozdony földi maradványai is itt találhatóak: G.V. 381 pályaszámon állította forgalomba a GVI Szerencsen azt a mozdonyt, mely Sárospatakon is közlekedett M297,3781 számon, majd Szob és Ercsi GV következett. Utóbbi



Aszimmetrikus C50-es Pécsett
Fotó: Chikán Gábor

helyen külső csapágyasra alakították át, és G.V. 5738 pályaszámot kapott. Innen ismét Szobra került pár évre, és 1970-ben eladták az OÉÁ-nak, 600 mm nyomtávolságúra átalakítva. Érdekessége hogy vezetőfülkéjét és géptereit a kúpos változattal megegyező méretűre alacsonyították, az OÉÁ által megvásárolt további kilenc 5700-as mozdonyhoz hasonlóan. Erre azért volt szükség, mert a pilisvörösvári és a sárisápi vonalon is volt olyan alagút, melybe csak így fértek be biztonságosan. Igazi C50 gyűjtemény alakult ki a csanyteleki halgazdasági vasúton. Részletesen nem ismertetem a mozdonyokat mert ezt Csanádi Sándor már megtette a 2002/2 számban. Itt található az E04-053 (ex. KVVG 4511), a G.V. 5709, G.V. 3708, G.V. 3712, G.V 5711 üzemképtelen, erősen hiányos állapotban és jó esetben üzemképes az ex KVVG 4509, ex G.V. 3761, az M2003 (ex G.V. 3776). A mozdonyok közül egyet a közelmúltban ócskavasként értékesítettek.

A C50-es szobormozdonyként is előfordul, az 1953.10.26-án legyártott G.V. 3729 Szegváron kezdte munkáját, majd Eger, Jánkmajtis, Sarkad és ismét Eger következett. Itt fejezte be GV pályafutását mert átadták a Városi Tanácsnak, mígnem mai helyére került: Fehérgyarmat állomáson állították ki. Az 1955-ös G.V. 3764-es végig Kapuváron dolgozott, majd a GV megszüntetésekor az Osli Helytörténeti Múzeumban állították ki. A Debrecen-Nyírbéltek MÁV kisvasút emlékére állították ki Nyíracsádon a G.V. 3784-est, mely szintén 1955-ben készült, és Úrkúton állt munkába. A GV megszűntekor Balatonfenyvesre állomásították, ott külső felújítás után 1993-ban átadták Nyíracsád önkormányzatának. Megvan még a szintén 1955-ös G.V. 3757 is, Istvántelken. Kapuvár, Kisújszállás, Aszód után a békéscsabai MÁV kisvasúton dolgozott M297,3757 számmal, majd visszatért a GV-hez Mezőhegyesre, és onnan Szobra. Az utolsó előtti GV megszüntetésekor került Istvántelekre. A kecskeméti kiállításon van az első gyártási sorozat utolsó meglévő tagja a G.V. 3719. Igen változatos életútja során a következő GV-ken dolgozott: Mezőhegyes, Sarkad, Kaposvár, Algyő, Dombóvár, Balatonfenyves, Koroncó és Úrkút. 1990-ben az úrkúti GV felszámolásakor Celldömölkre került, majd Balatonfenyvesre, innen vitték Kecskemétre. Celldömölkön volt a G.V. 3765 is, de erről azt hallottam hogy szétvágták.

Az itt felsorolt mozdonyokon kívül Szlovákiába vitték a G.V. 3737-est, és Franciaországba a Királyréti ÁEV M-1 pályaszámú mozdonyát. A C50-esek jelenleg Magyarország tizenkilenc kisvasútján üzemelnek, és ez a szám még kettővel tovább nőhet a jövőben. Jelenleg a hatvannyolc meglévő mozdonyból negyvenkilenc üzemképes, kettő felújítás alatt áll, tizenhét üzemképtelen. Mivel egyes gépek már elmúltak ötven évesek vagy közel járnak hozzá, egyre több a probléma a fenntartással. A Csepel mo-

torhoz és sebességváltóhoz még viszonylag könnyen lehet alkatrészt találni, de a kifejezetten C50-eshez gyártott alkatrészekből már nincsenek tartalékok, és ez egyre több problémát okoz még a néhány megmaradt, hatvanas évek második felében gyártott iparvasúti mozdonyoknál is. Legtöbb probléma az irányváltóházakkal van (sebességváltó+irányváltó+tengelyhajtás). A negyvenkilenc üzemképes gép közül is több áll vagy gyengélkedik ezzel a problémával. Sajnos az elmúlt két évtizedben pont ezekből az iparvasúti gépekből vágták szét a legtöbbet, így a ma is meglevő állomány nagy része az ötvenes években készült. Királyréten 1990-ben küldték ócskavasba az átépítés óta, egy évtizede őrzött alkatrészeket, mondván nincs már rá szükség, pedig akkor épp üzemelt az Ipoly Erdő másik C50-est használó kisvasútja is, a nagybörzsönyi. A mozdonyok hosszútávú üzeméhez fontos lenne a legjellemzőbb alkatrészek nagyobb számban történő utángyártása.

A cikk megírásához nagy segítséget nyújtott Balogh Imre, az adatainak rendelkezésemre bocsátásával.

2004. november 19.

Természeti katasztrófa a Tátrában

komoly pusztítás a Tátrai Helyiérdekű Vasúton / TATRANSKÉ ELEKTRICKÉ ZELEZNICE

2004. november 19-én 179 km/ óra erejű szél pusztított a Magas-Tátrában. Pár óra leforgása alatt 2,5 millió köbméter fa dőlt ki, mely Európa összerdejének 1%-a, és megegyezik az éves szlovák fakitermelés volumenével. A szél által elvégzett „tarvágás" két és fél kilométer széles, és ötven kilométer hosszú. Az orkánerejű szél az ebbe a sávba beleeső 1000 mm nyomközű THÉV/TEZ vonalon is komoly pusztítást végzett. A pusztítás gyakorlatilag eltüntette a felsővezetéket, és helyenként a felsővezetéket tartó oszlopokat is.

Karácsonyig csak Poprád és Starý Smokovec között volt normális forgalom, továbbá a fogaskerekű vasút is közlekedett menetrendszerűen. Starý Smokovec–Tatr. Lomnica és Strbske pleso–Vysné Hágy szakaszok karácsonyig elkészültek, de az ünnepek után még dolgoztak Vysné Hágy és St. Smokovec között. Itt busszal pótolták a kiesett vasúti kapacitást. Érdekességképpen megemlítjük, hogy minden nap közlekedtek a vonalon munkavonatok dízel vontatással.









Fotók: Jarda Wagner

Felek Ferenc:

A pusztaföldvári szárnyvasutakról

Midőn 1899-ben az Alföldi Első Gazdasági Vasút megépítette Kovácsháza-Csaba vonalát, annak Géza megálló nevű állomásáról rögtön szárnyvonal épült a Wenckheim család szöllőspusztai birtokára. A 4746 ha birtokot 1870-ben vásárolta gróf Károlyi Sándortól gróf Wenckheim Frigyes (1842–1912). Ennek az uradalmi hálózatnak egy szakasza 1925-ben beolvadt a Géza megálló – Orosháza vonalba. Ekkortól a uradalmi vonalak kiágazó állomása Szöllősi határ állomás lett. A Kaszaper (1909-ig Géza megálló) – Szöllősi major vonal 69-80 szelvényéből kiágazó 100 m hosszú rakodóvágány építését az AEGV számára a KM 1913. októberében engedélyezte.

Az eredeti grófi hálózat 5,6 km hosszúságú volt, 37/38 szelvényközéből elágazással László majorba. Az 1944. évi állapot már két tulajdonost jelöl két vonallal. Az 1900 m hosszúságú, gróf Wenckheim Dénesné (sz. W. Friderika, 1873-1957) tulajdonát képező vonalból 1945. október 1-re mindössze 800-1000 m összhosszúságú szakaszok maradtak, járművek nélkül.

Az AEGV-t 1945. október 1-én átvette a MÁV. A gazdasági vasutakat 1947-ben átadták az újabb tulajdonosaiknak:

– volt Wenckheim vonalat a Pusztaföldvári Földműves Szövetkezetnek,

– volt Zichy vonalat a Pusztaföldvári Földműves Szövetkezetnek.

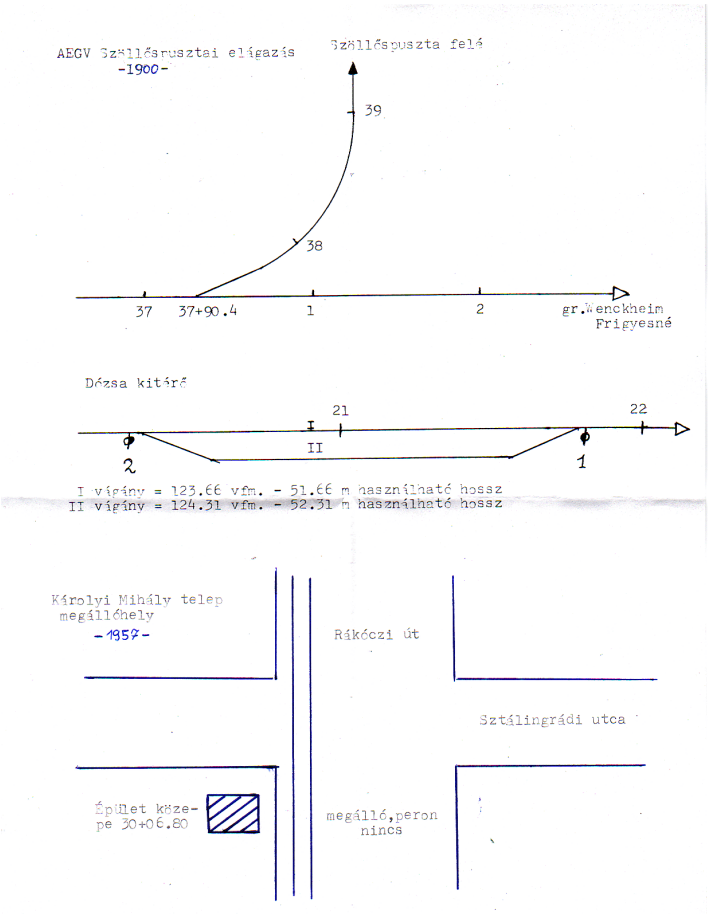
Az előbbi vonalat a FSz. az 1949. június 10-i jelentés szerint felbontotta. Érdekességképpen megemlíthető, hogy egy 365 m csonka megmaradt a Mezőhegyesi Cukorgyár tulajdonában cukorrépa rakodáshoz, ill. szelet és mészizap kirakáshoz.

A második vonalat már a MÁV bontotta fel 1948-ban Szöllősmajori vontatóvágány névvel. Ekkor derül ki, hogy az addigra 3600 vfm-re olvadt vonal felépítménye 9,25 kg/fm tömegű. A bontás pedig ezért a felépítményért folyt. A MÁV AK. belefogott a pusztaföldvári szárnyvonal építésébe. A felépítményt volt AEGV iparvágányok és szárnyak bontásával nyerték, az ágyazat salakját az AK és MÁV fűtőházak, illetve a békéscsabai villanytelep adta. Csak egy példát: a gyomai fűtőház 1948. április 30-án 20 m3 salakot adott fel orosházi átrakással.

Az 1949-re megépült vonalon két rakodóhely, egy megálló és egy végállomás épült. A megállók nevei ekkor már a változó politikai légkört tükrözik: Dózsa kitérő a középkori parasztvezér után (?-1514); Rákóczi kitérő, II. Rákóczi Ferenc után, aki az osztrák rabigát próbálta lerázni (1676–1735); Károlyi Mihály telep megálló, a „vörös gróf"-ról (1875–1955) elnevezve. A Rákóczi kitérő nevet ismeretlen időpontban törölték, Talán mert volt már egy MÁV AK Rákóczitelep végállomás.

A menetrend szerinti személy és teherforgalom 1949. július 10-én indult meg. A vonal műszaki szemléjét 1949. augusztus 9-én tartották meg. Ez sokat elárul: a vonal 5 m hosszú 9,25 kg/fm sínnel bíró vágánymezőkből készült, melyeket mezőnként 8 db hegesztett vasalj támaszt alá. Kivételt képeznek Pusztaföldvári elágazás és Pusztaföldvár állomás, valamint az útátjárók és ívek, ezek 14 és 23,6 kg/fm felépítménnyel bírnak. Beépítésre került 6 csoport jobb, és 3 csoport bal kitérő, valamennyi bontott 10,9 kg/fm-es. A legkisebb ívsugár 80 m, a legnagyobb emelkedés 8 ‰.

A vasútvonal elkezdte élni életét. A felépítményt folyamatosan javították, cserélték a síneket, kitérőket. 1962-ben például a feltépett Csaba kitérő – Békés vonalszakaszról hoztak „i" felépítményt... 1964-ben a Dózsa kitérő bontásával megkezdődött a leépítés. A két váltó és mellékvágány bontása április 9-11. között zajlott.



1967. március 1-én megszűnt a forgalom a Pusztaföldvári elágazás – Rákócztelep vonalszakaszon. Pusztaföldvár ugyan végállomás maradt, de már nem egy szárnyvonalé, hanem fővonalként. Így is szűnt meg kisvártatva Mezőkovácsháza-Pusztaföldvár vonalként 1969. június 1-én.

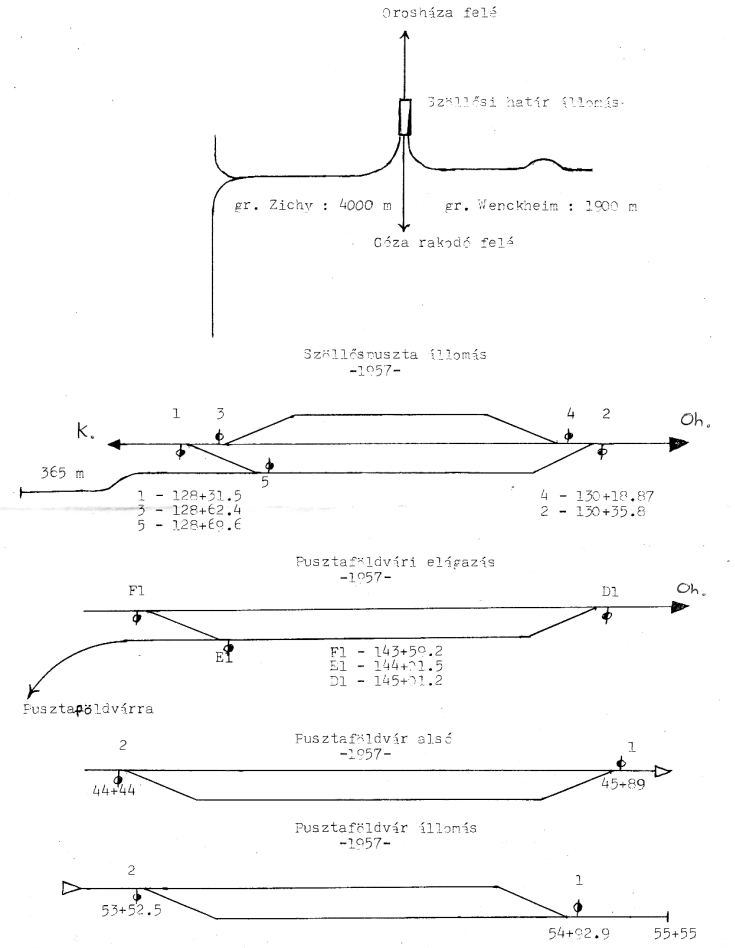
Balesetek:

1949. február 27. A vonal 48/49 szelvényközében a 9534 sz. vonatban futó MÁV Gak 1073 kocsi 14:13-kor kisiklott.

1950. június 2. A vonal 20/21 szelvényközében Dózsa kitérő 2. sz. váltóján a 9537 sz. vonat MÁV 389,006 psz. gőzmozdonya és a mögé sorozott MÁV Dk 607 + MÁV Bk 354 kocsik 11:32-kor kisiklottak.

1962. február 17. A vonal 25. szelvényében hóakadály miatt kisiklot a 9539 sz. vonat GV 3736 psz. dízelmozdonya és a mögötte futó MÁV Ck 407 psz. kocsi.

Forrás:
Békéscsabai Pgf. irattára
Szegedi Területi Igazgatóság, Vasútbiztonsági Osztály



Villányi György

Adatok a Nagyszebeni Gőzmozdonymúzeum járműveiről

Pontosítás a KBK-füzetek 2004/5 számában megjelent cikk járműadataban

CFR 6845. A mozdony eredeti tulajdonosa Huszko, Lozinszkij és társa volt Kievben. Nem tudni hogy a mozdony mikor és hogyan került a CFR-hez, talán első világháborús osztrák-magyar zsákmány volt.

CFR 388.002. Pályafutását mint a Segesvár–Szentágota h.é. vasút 2 p.sz. mozdony kezdte. Csak 1911-től lett 388,002. Nem Trianonnal (1920) került a CFR-hez, hanem Erdély 1918 december elejei elszakadásával, illetve az erdélyi vasutak 1919 januári CFR átvételével.

CFR 389.001. A MÉKV Taraczvölgyi Vasút pályaszám nélüli, TARACZVÖLGY nevű mozdonya. 1891-től MÁV XXa osztály 5911 p.sz. 1896-tól 6911 p.sz. 1911-től 389,001. Egy hasonló mozdony látható a CFR Marfa brassói vontatási üzemében megőrizve CFR 1/3554 pályaszámmal, ez a Máramarosi Sóvasút 1. p.sz. MÁRAMAROS SZIGET nevű mozdonya volt (Sigl 3554/1891). A Kárpátaljáját megszálló román erők 1919 június 20-án hurcolták el Taraczvölgyből testvérével, a 389.002 p.sz. mozdonnyal együtt.

CFF 763.148. A mozdony Berlin-Drewitzben készült 1923-ban az O&K magyarországi gyára megrendelésére. CFF előtti tulajdonosai Erdélyben nem ismertek.

CFR 764.106. pályaszám a második felhasználás, az eredeti 764.106 egy Schwarzkopf mozdony volt. A mozdony eredete homályos, a megadott 1026/1952 a kazán és nem a mozdony gyári száma. A resiczai gyár történetéről szóló könyvebn sajnos ez a kazánszám nem szerepel. Resiczán 1952-ben 1247-1253, 1294-1295 és 1294-1329 gyári számokkal készültek ilyen típusú mozdonyok a CFF és ipar/bányavállalatok számra. A megadott kazánszám az 1296-1303 gyári szám környékén lehet.

CFR 764.201. Hivatalos adatok szerint a malaxa 533 gy.sz. a CFR 764.210 volt, a 764.201 gyári számát 524-nek adják meg.

CFR 764.056. Gyári száma Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce, Chrzanów, 2046/1949.

Csanádi Sándor:

A Szász Kisvasúti Múzeum

Szászország déli csücskében, a Pöhlwasser-patak két partján 8 kilométer hosszban, 530-830 méteres tengerszint feletti magasságban bújik meg a 2200 lakosú község, Rittersgrün. 1971-ig kisvasút közlekedett ide Grünstädtelből, 82 éven át dacolva a kemény érchegységi telekkel. Azonban aki ma ellátogat ide, az sem marad látnivaló nélkül. Kicsiny, de rendkívül hangulatos vasúti múzeumot tekinthet meg a vasút hajdani végállomásán és fűtőházában.



Oberritersgrün állomás a kezdeti időkben.

Szászországban 1881-ben épült az első 750 mm-es nyomtávolságú kisvasút, ez a későbbi Wilkau-Haßlau – Carlsfeld vonal volt. 1893-ig gyors egymásutánban 19 vasút épült, 1918-ban összesen 520 km kisvasút üzemelt Szászországban, bár két vonalat időközben átépítettek normál nyomtávolságúra. Sok különlegességet lehetett itt találni! Például a Reichenbach – Oberheinsdorf 1000 mm-es vonal Fairlie-rendszerű gőzmozdonyai, melyek szállító forgóvázas (Rollbock) üzemet bonyolítottak le; a Sachsenberg-Georgenthal – Klingenthal vonal, mely a másik 1000 mm-es nyomtávolságú volt, itt azonban villamosított üzem volt tehermozdonyokkal és közúti villamos motorkocsikkal. A második világháborúig a 750 mm-es nyomtávolságú zittaui vasúton, mely egyébként összeköttetésben állt a Frydlant-i (ma Csehország) kisvasúttal, Zittau-Vorstadt és Kurort Oybin között kétvágányú vonal volt.

A Grünstädtelből Rittersgrünbe vezető kisvasutat 1888. április 1. és 1889. június 30. között építették meg, 1889. július 1-én adták át a forgalomnak, és 1971. szeptember 25-én szűntették meg. A kisvasút már az első fél évben több mint 26 ezer utast – és majd 8000 tonnát szállított. A 9360 méter hosszú vonalon 166 méteres magasságkülönbséget legyőzve, max. 33,4 ‰ -es emelkedőkön kapaszkodott fel a vonat a 607 méter magasan fekvő Oberrittersgrün állomásra, közben 5 megállóhelyet érintve. A vasúton az űrszelvény és a 80 méteres sugarú szűk ívek miatt nem lehetett nagyvasúti kocsikat szállítani, az árut Grünstädtelben mindvégig át kellett rakni kisvasúti teherkocsikba – többek között ez volt a vasút megszüntetésének egyik oka. A vonal mentén 7 papírgyár, 7 fűrészüzem, 11 fatelep, 2 faárugyár, 1 vasgyár, 1 bánya és 1 serfőzde volt, melyek a vasút fő szállíttatói voltak.

A forgalmat a 26-os és a 34-es pályaszámú háromcsatlós I K típusú mozdonyokkal, öt darab 26 személyes, kéttengelyes személykocsival, öt darab kéttengelyes fedett és 26 darab nyitott teherkocsival vették fel. 1931-ig postakocsi is közlekedett a vasúton. A vonatok fékezése Heberlein-fékkel, továbbá Körting-légűrfékkel történt. A menetidő a 82 év üzemidő alatt nemigen változott: 39 és 47 perc között változott. A pályasebesség kezdetben 25, később 15 km/h volt. A pályával ellentétben a járművek állapota a megszüntetésig jó volt, de a „közlekedési eszköz váltás" lázát ez a kisvasút sem kerülhette el.

A vasút megszüntetésének hírére a helyiek azonnal elkezdtek szervezkedni. A Közlekedési Minisztérium, a megyei szervek, a DR mind segítőkésznek mutatkoztak egy „műszaki bemutatóhely" létesítéséhez. Az erőfeszítéseket siker koronázta: A megszüntetés után, 1972. január 15-én még egy „utolsó utáni" vonat közlekedett, a kiállítás létesítéséhez több helyről ka-



Niederglobensteinbe bejáró vonat egy IV K mozdonnyal az élén



452 Grünstädtel – Oberrittersgrün und zurück (Schmalspurbahn) Alle Züge 2. Klasse

km	Rbd Dresden Zug Nr	2606		2610		2612		2608 §		2614 §		2616		2618
0,0	Grünstädtel ✕ (442 m) ab	5.55	...	⟩12.17	...	14.54	...	■16.28	...	■16.30	...	■17.53	...	22.30
2,1	Pöhla	7.05	...	⟩12.28	...	15.04	...	⟩16.38	...	⟩17.06	...	⟩18.03	...	22.50
3,6	Siegelhof (ü)	7.10	...	⟩12.35	...	15.10	...	⟩16.44	...	⟩17.12	...	⟩18.09	...	22.56
5,4	Niederglobenstein (ü)	7.18	...	⟩12.48	...	15.18	...	⟩16.52	...	⟩17.21	...	⟩18.17	...	23.04
6,4	Oberglobenstein (ü)	7.24	...	⟩12.54	...	15.23	...	⟩16.58	...	⟩17.26	...	⟩18.23	...	23.10
7,2	Unterrittersgrün (ü)	7.27	...	⟩12.57	...	15.27	...	⟩17.02	...	⟩17.30	...	⟩18.26	...	23.13
9,4	Oberrittersgrün (607 m) an	7.37	...	✕13.07	...	15.36	...	■17.11	...	■17.39	...	■18.36	...	23.23

km	Rbd Dresden Zug Nr	2603	2605	2607		2609	2611 §		2613		2617			
0,0	Oberrittersgrün (607 m) ab	5.22	■6.01	8.13	...	⟩12.27	⟩13.37	■15.55	■16.56	■17.50	■19.45	■20.37	...	...
2,3	Unterrittersgrün (ü)	5.32	⟩6.11	8.23	...	⟩12.37	⟩13.47	⟩15.59	⟩17.05	⟩18.00	⟩19.55	⟩20.47	...	...
3,0	Oberglobenstein (ü)	5.38	⟩6.15	8.26	...	⟩12.41	⟩13.50	⟩15.58	⟩17.09	⟩18.04	⟩19.59	⟩20.51		
5,0	Niederglobenstein (ü)	5.42	⟩6.21	8.32	...	⟩12.47	⟩13.56	⟩16.02	⟩17.15	⟩18.09	⟩20.05	⟩20.57		
5,8	Siegelhof (ü)	5.50	⟩6.29	8.40	...	⟩12.56	⟩14.04	⟩16.09	⟩17.23	⟩18.17	⟩20.13	⟩21.05		
7,0	Pöhla	5.56	⟩6.35	8.46	...	⟩13.02	⟩14.10	⟩16.15	⟩17.29	⟩18.23	⟩20.18	⟩21.11		
9,4	Grünstädtel ✕ (442 m) an	6.06	■6.45	8.56		■13.17	■14.20	■16.25	■17.39	■18.33	■20.28	■21.21		

§ nicht am 24. und 31. XII.

Az utolsó menetrend

pott kisvasúti járművek egy kilenc kocsis vegyesvonatba sorozva érkeztek Oberritersgrünbe. A vonatot a múzeum mai napig legértékesebb darabja, a Kirchbergből kapott 99 579 pályaszámú IV K gőzmozdony vontatta. Az ide hozott járműveket, a vasútállomás területét, a felvételi épületet és a fűtőházat több éves munkával szépen rendbe hozták az erre a célra alakult egyesület aktivistái. Végül 1977. június 18-án ünnepélyesen megnyílt a múzeum. Természetesen azóta is folyamatosan bővül a látnivalók száma, számos további jármű és egyéb kiállítási tárgy tekinthető meg.

Látható itt többek között:

– vasúti járművek a megnyi-tástól kezdve
– jelzők és távközlő berendezések
– a gőz, mint energiahordozó felhasználásának története
– kisvasúti mozdonyok fejlődése
– tipikus vasúti munkagépek
– vasúti lámpák
– kovácsműhelyi berendezések
– tipikus vasúti poggyászok és felszerelések
– tipikus vasúti hivatali berendezés
– a sín fejlődésének története
– a közlekedési posta fejlődése
– játék- és H0 modellvasutak fejlődése
– régi eszközök és gépek
– a rittersgrüni meteorit modellje (!)

Vasúti járművek is szép számmal vannak itt (összesen 59 darab), többek között:

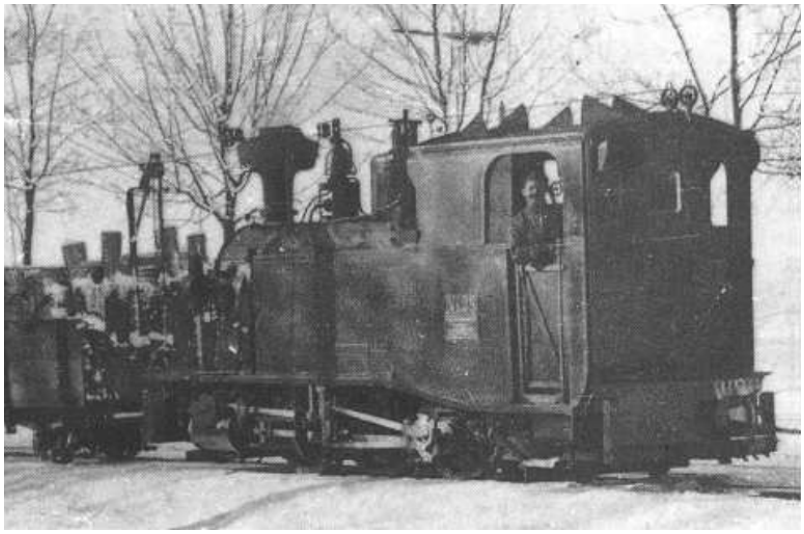
– 99 579 számú, IV K gőzmozdony
– 3 darab kéttengelyes kis személykocsi, melyből az egyik fa alvázas
– 5 darab négytengelyes személykocsi, melyből az egyik fa szekrényvázas
– egy négytengelyes kilátós személykocsi
– három poggyászkocsi és egy postakocsi
– tizennyolc teherkocsi, ebből négy Rollwagen, egy különleges lecsapó fedeles kocsi, és egy négytengelyes gyomirtó kocsi
– két drezina, ebből az egyik utánfutóval is rendelkezik
– egy hóeke
– nyolc Feldbahn-mozdony, többek között egy 1903-as O&K gőzmozdony, Ns 1, -2, -3, és HF 130 C típusú dízelmozdonyok
– 10 darab Feldbahn-kocsi
– egy normál nyomközű dízelmozdony és egy pőrekocsi

Örömteljes hír, de a rittersgrüni múzeum látogatottságát minden bizonnyal csökkenti, hogy az utóbbi években több megszűnt szász kisvasutat is részben újjáépítettek. Ilyen a Wolkenstein – Jöhstadt vonal Steinbach – Jöhstadt szakasza, a Wilkau-Haßlau – Carlsfeld vonal Schönheide – Stützengrün szakasza, és a carlsfeldi állomás. Jelenleg, mint oly sok más múzeum is, itt is állandó pénzhiánnyal küszködnek. A bevételek nem elegendőek az állandó alkalmazottak fizetésére, a fenntartási munkákra és az üzemeltetési kiadásokra. Ezért az állomás területe mögött nemrégen egy kis játszóteret és egy „játék-Feldbahnt" létesítettek. Ettől remélik a bevételek növekedését, amit aztán a „nagy" múzeumra tudnak fordítani.

A 99 579 pályaszámú mozdony

Ha említést tettünk a rittersgrüni múzeum legfőbb büszkeségéről, a 99 579 pályaszámú mozdonyról, érdemes pár mondatban röviden megismerni történetét, annál is inkább, mert hazánkban is üzemelt ilyen típusú mozdony.

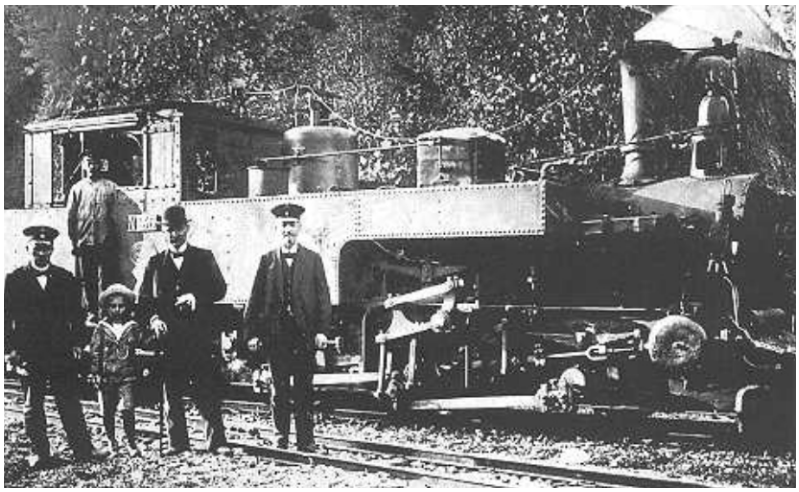
A szász kisvasutak első gőzmozdonytípusa az I K volt. A háromcsatlós, külső keretes gépekből Szászország saját „házi" mozdonygyárában, a chemnitz-i Richard Hartmann, a későbbi Szász Gépgyárban 1881-től 1891-ig összesen



A 28-as pályaszámú I K mozdony Oberritersgrün állomáson

44 darab készült. Az utolsó ilyen mozdony 1963-ig üzemelt. Egyébként éppen a rittersgrüni kisvasúton szolgált az a négy átalakított, Ib K típusú mozdony, melyek első kerékpárjai a jó ívbeállás miatt Klien-Lindner rendszerűek voltak.

A megnövekedett vontatási igények kielégítésére newcastle-i Hawthorn gyár két II K jelű, Fairlie-rendszerű mozdonyt szállított. Szerkezeti érdekességük a középen elhelyezett közös állókazán és a két hosszkazán. Jó ívbeállási tulajdonságuk és nagyobb vonóerejük ellenére számos hátrányuk volt, ezért nem terjedtek el a 750 mm-es szász kisvasutakon.

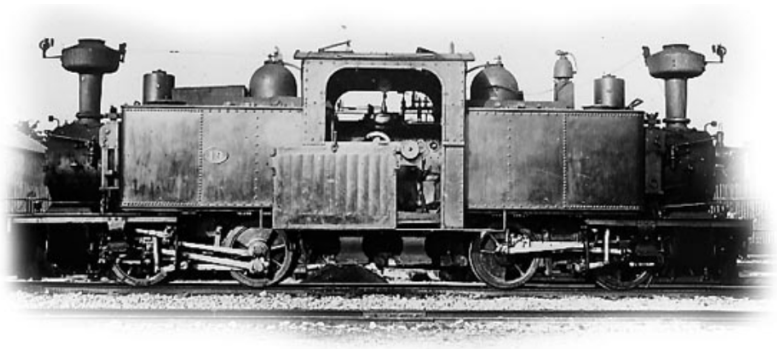


A 36-os pályaszámú III K mozdony Oberritersgrün állomáson

Más, sikeresebb konstrukciókra volt szükség. A következő a III K jelű, Klose-rendszerű mozdonytípus volt, melyek a müncheni Krauss gyárban készültek. 1889-ben két ilyen mozdony került Szászországba, melyből a Chemnitzben utángyártással további négy darab készült. A háromcsatlós gépek negyedik, futó kerékpárja külső keretben volt csapágyazva, mely az egész szertartály-résszel együtt elfordulhatott (stüztender). A gőzhengerek a kereten belül voltak elhelyezve. A bonyolult szerkezet miatti magas fenntartási költségek miatt ez a típus sem terjedt el. 1926-ban az összes III K-t leselejtezték.

A bécsi Wilhelm Günther mérnök szintén csuklós mozdonytípus szerkesztésén dolgozott. Az elkészült mozdonyt az 1851-es Semmering-kiállításon be is mutatta. A jármű bevált, de nem terjedt el. Az elzászi Jean Jacques Meyer és fia Adolphe Meyer később ezt továbbfejlesztette, sőt 1861-ben Belgiumban szabadalmat nyújtott be. Ilyen megoldású volt a Szász Gépgyár IV K mozdonytípusa, mely végül különösen jól bevált. Az első hét mozdony 1892-ben hagyta el chemnitzi gyárat. A Meyer-mozdonyoknál a kazán, a vezetőállás, a szertartályok egy alvázon helyezkednek el, mely két hajtott forgóvázon fut. Mindkét forgóváz két hajtott kerékpárral és két gőzhengerrel rendelkezik. A két forgóvázat a jó ívbeállás érdekében vezetőkar köti össze. A hengerpárok a mozdony közepétől kifelé néznek. A két gépezet vezérlése egymástól független. A gőz először a magasnyomású, majd a kisnyomású hengerekben végez munkát. A magasnyomású hengerek a hamuláda miatt külsőkeretes kialakítású hátsó forgóváz, a kisnyomású hengerek a belsőkeretes első forgóváz kerékpárjait hajtják. A gőz hozzávezetése csuklókon és lengő vezetékeken történik, melyek tömítettségének fenntartása nagy gondosságot igényel. A kisvasúti viszonylatban nagynak számító szélső tengelytáv ellenére a mozdonyok akár 40 méteres ívsugárban is közlekedhetnek.

A típusból összesen 96 darab készült, és minden 750 mm-es szász kisvasúton üzemelt belőle. Az 1921-ig tartó beszerzés ellenére csak csekély különbségek voltak a sorozaton belül. A második világháború után más vasutakon is közlekedtek ilyen mozdonyok, pl. a Rügen szigeti vasutakon is. A görlitzi főműhely 1962-től kezdve 22 mozdonyt kevés eredeti alkatrész megtartásával teljesen újjáépített. Új kazánokat, főkereteket és forgóvázakat gyártottak. További 8 mozdony részleges rekonstrukció keretében csak új kazánt kapott. 26 kazán a halberstadti főműhelyben, 4 a görlitziben készült. Ezek a mozdonyok még megbízhatóbbak és erősebbek voltak. Emellett persze külső megjelenésük is megváltozott. Az 579 pályaszámú mozdonyt azonban nem építették újjá, így sok tekintetben az eredeti formáját őrzi. Az idők folyamán elvégzett átalakítások a következők voltak: világítási dinamó felszerelése, acél tűzszekrény kialakítása, hegesztett víz- és széntartályok, tetőszellőzők módosítása, gőzfűtés kialakítása, modernizált fellépő lépcsők, a hátsó homokláda leszerelése, felső fényszórók felszerelése, Scharfenberg-kapcsolók felszerelése. Eredeti IV K ezen kívül csak az 535-ös a drezdai Közlekedési Múzeumban, és a 604-es, mely a bruchhausen-vilseni múzeumvasúton maradt meg.



A II K típusú mozdony

A főbb műszaki adatok a következők:

Tengelyelrendezés:	B'B' n4vt
Nyomtáv:	750 mm
Legnagyobb sebesség:	30 km/h
Ütközők közti hossz:	9.000 mm
Tengelytáv:	6.200 mm
Magasság:	3.150 mm
Szélesség:	1.980 mm
Kerékátmérő:	760 mm
Tengelyterhelés:	7,15 t
Vízkészlet:	2,40 t
Szénkészlet:	1,02 t, magasítóval 1,20 t
Szolgálati tömeg:	28,6 t
Vonóerő:	4,3 Mp
Teljesítmény:	kb. 200 LE
Kazánnyomás:	14 bar

Különleges berendezések:

– Heusinger vezérmű

– síktolattyú

– Körting-légűrfék és vetősúlyos kézifék

– vákuumszivattyú

– kézi működtetésű homokoló

– henge rendszerű sebességmérő

– petróleum-, később villamos világítás

– pop rendszerű biztonsági szelep

– 2 Friedmann rendszerű injektor, 1942 óta 2 Strube rendszerű lövettyű

– Latowski rendszerű harangmű

– Anschütz rendszerű kenőberendezés

A rittersgrüni múzeumban kiállított gépet 1912-ben gyártották, végátvétele május 15-én volt a 150 méteres gyári próbapályán. Az akkor még 169 számot viselő mozdonyért a Királyi Szász Államvasutak 40.549 birodalmi márkát fizetett. Első szolgálati helye Lommatzsch volt, innen Meißen és Döbeln felé közlekedett.

1920-ban a Szász Államvasutak más tartományi vasutakhoz hasonlóan a Német Birodalmi Vasúthoz kerültek. Ez a mozdony is ekkor vesztette el eredeti, szép zöld-fekete-vörös szász vasúti színeit, és a pályaszáma 99 579 lett. Új besorolást is kapott: K 44.7.K., de egyébként továbbra is mindenki csak IV K-ként ismerte ezt a típust. A továbbiakban időnként Radeburgba és Mügelnbe volt átállomásítva. 1938-tól a Nyugati Érchegység kisvasútjain, főleg a kirchbergi és schönheide-mittei fűtőházakban szolgált mozdonyunk, de elvetődött a moseli, az oberwiesenthali, a thumi és az oberrittersgrüni fűtőházakba is.

Egy szerencsés kimenetelű esemény is történt a géppel. 1953. november 17-én a 11684 számú tehervonat továbbítása közben Schönheide-Mitte és Schönheide-Süd között a vonat fékberendezése működésképtelenné vált. A 36 tengelyes, 153 tonnás tehervonat a lejtőn folyamatosan gyorsult. A mozdonyvezető, miután észlelte a meghibásodást, vészsípjelzést adott a vonatkísérőknek, és ellengőzzel próbálta meg fékezni a vonatot. Még így is kb. 50 km/h-ra nőtt a vonat sebessége, és csak a Schönheide-Süd állomáson túli emelkedőben tudott megállni. Az erős ellengőzzel való fékezés miatt a gépezetben súlyos károsodások keletkeztek, az egyik kisnyomású henger fedele levált, és az egyik csatlórúd derékszögben meghajlott. A meghibásodásokat végül Görlitzben kijavították.

1965-től elkezdődött az IFA W 50 típusú tehergépkocsik gyártása, ezáltal lassacskán lehetővé vált a teherszállítás közútra terelése. A döcögő kisvasutak a személyforgalomban sem voltak sokáig esélyes versenytársai az új Ikarus-buszoknak. 1966-tól elkezdődött a Wilkau-Haßlau – Carlsfeld vonal lépcsőzetes felszámolása, ahol gépünk dolgozott. Mégis 1970. májusában érte el eddigi legnagyobb havi futásteljesítményét. Július 1-jén a DR vontatójárműveinek új számozási rendszere alapján gépünk 99 1579-4 pályaszámot kapott. Ám nem so-káig közlekedhetett ezzel a számmal, mivel november 21-én hajtógépezet hiba miatt leállították és 26-án „z"-besorolást kapott, azaz leselejtezték. Ettől kezdve az alkat-részbányává vált mozdony sorsa megpecsételtnek tűnt, ám az oberritersgrüni múzeumalapítási terveknek köszönhetően mégis megmenekült a lángvágóktól: 1972. január 14-i dátummal átadásra került Rittersgrün községnek. A mozdonykönyv szerint 1938 óta 1.187.524 kilométer futásteljesítménnyel rendelkező jármű 1972. január 15-én megtette utolsó útját, Grünstädtelből Rittersgrünbe.

A múzeum megtekinthető keddtől vasárnapig, áprilistól októberig 10.00 és 17.30, novembertől márciusig 9.30 és 16 .00 óra között, a belépődíj 3,50 Euro.

A múzeum honlapja:
www.schmalspurmuseum.de,

a volt kisvasút honlapja:
www.poehlwassertalbahn.de.

Modellezőknek ajánlom a német Technomodell céget, mely szász kisvasúti járművek modelljét gyártja.



1971 augusztusa, Rittersgrün



Különvonat áthaladása a csömödéri 760/1435 mm vágánykereszt-tezésen
Fotó: Chikán Gábor



Az Mk48 2015-ös mozdony tehervonatával a Csömödér-Páka MÁV állomás utáni kereszteződésen halad át.
Fotó: Fodor Illés



Tehervonat Csömödér állomáson
Fotó: Chikán Gábor



Különvonat a Kukoricásnál
Fotó: Chikán Gábor



Párhuzamosan a nagyvasúttal
Fotó: Fodor Illés



A tehervonat elhagyja a Csömödér–Lenti vonal egyik legnagyobb emelkedőjét, majd felérkezik a Nyúl-tetőre.
Fotó: Fodor Illés