

A Mecseki Kisvasút műszaki leírása:

Pécs Város Tanácsa elhatározta, hogy a Mecseki Parkerdőben már meglévő és az ifjúság kultúrált szórakozását, nevelését szolgáló Állatkert és Vidámpark között keskeny nyomtávú vasutat létesít az ország több városában már üzemelő úttörővasutak mintájára.

A fentebb említett vonal a távlatban tovább fejlesztendő és a Mecsek sport- és kirándulóhelyeit megközelítő kisvasútnál első szakaszaként épült meg 1962 évben Pécs Város tulajdonát képező 0479/3 hrsz. parkerdőben.

A vonal Dömörkapu melletti Dömörkapu állomást az állatkerti állomással a műúttal és a 3. sz. jelzett turista úttal közel párhuzamosan ettől kb. 25 m-re köti össze.

Mindkét állomáson a szerelvény megkerüléséhez megkerülő vágányt építettek. Dömörkapu állomáson II-es számú vágányból kiágazóan motorszínbe vezető vágányt létesítettek. A motorszín üzemszünetekben a vontatójármű biztonságos tárolására szolgál.

A 760 mm nyomtávolságú vasútvonal teljes hossza 570 méter. A Dömörkapu állomáson felépült motorszínbe vezető csonkavágány, és vidámpark állomás kb. 6 m hosszú csonkavágánya a vontatójármű körüljárásához szükséges. Az Állatkert állomás csonkavágányának végén vágányzáró bakot és földkúpot létesítettek. Tekintettel a Misina-tetői út közelségére a vágányzáró fölkúpot a közút felőli oldalon az út koronaszélességén kívül 0,5 m magas és 0,5 m széles terméskőfallal erősítették meg.

A 760 mm nyomtávolságú motoros üzemű, korlátolt közforgalmú vasút felépítménye 14 kg/fm súlyú sínekkel van kiépítve. A kitérők 14 kg/fm súlyú rendszerűek. Az acélsíneket 60-70 cm távolságban fektetett keresztaljakra fektették, minden második talpfán alátét lemezekkel biztosították a nyomtáv megfelelő rögzítését. Az ágyazat anyaga eredetileg zúzottkő, de pótlásul kavicsot, kavicsos homokot, jól kiégetett szénsalakot is szabad használni. Az ágyazat az aljakra felső szintjében mérve 2 m széles és a sínszalak alatt mérve 0,30 méter vastagságú.

Az Állatkert állomáson, mint a vasúti forgalom szempontjából kezdőponti állomáson a váltókat a következők szerint számozták: a csonkavágány felőli első váltó 2. számú, a kitérő másik váltója az 1. sz. számozást kapta.

Állatkert állomáson 2 csoport 14.XXIII. rendszerű egyedi gyártású, Dömörkapu állomáson 2 csoport 14.I rendszámú kitérő került beépítésre.

A pályán alkalmazott legnagyobb emelkedés 30 0/00, a legkisebb ívsugár a nyíltvonalon 100 m, az állomási átmenő és mellékvágányokban 50 m. Az állomási vágányok 2,5 0/00 esésben fekszenek.

Az itt ismertetett műszaki adatokkal rendelkező közforgalmú vasút felépítménye a tervezett C 50 típusú motoros vontatójármű, melynek tengelynyomása 2,5 tonna. Az általa továbbítandó 3 személyszállító kocsi, melynek tengelynyomása külön-külön 1,2 t, vonatva 15 km/h, toltmenetben 5 km/h sebesség alkalmazás mellett biztonságosan közlekedtethető.

Mindkét megállóhelyen az utasforgalom céljára 1-1 hosszoldalán nyitott, terméskő-falazatú

végfalakkal fedett váróhely létesült, melyek mindkét megállóhelyen a kitérővágány mellett nyertek elhelyezést. Az épületek alapterülete 5 x 12 méter. Lefedésük a vágány felé emelkedő hullámlemez borítással történt. Mindkét állomáson a váróhelyek végpontjai felőli oldalán 1-1 2 x 2 méteres fából készült zárható ajtóval és jegykiadásra alkalmas ablakkal ellátott jegykiadó szolgálati hely épült.

A három személyszállító kocsi üzemszünetben történő tárolására Dömörkapu állomáson az egyenes vágányon a nyílt vonal felé eső végén a biztonsági határjelnél vágányzáró sorompó létesült. A motoros üzemű mozdony szerelése Dömörkapu állomáson a motorszín előtt történik. A mozdonyon a biztonságos közlekedtetéshez szükséges kisebb javításokat, karbantartásokat is itt kell elvégezni.

A kisvasúti pálya forgalom biztos elkészülése után, a műszaki rendőri bejárás előtt, 1962. augusztus 1-én a helyszínre szállították a 4500 sorozatú, 4509 pályaszámú 5 tonna súlyú 4 ütemű diesel, 50 LE teljesítőképességű 2 tengelyes, 2,5 tonna tengelynyomású motorkocsit és szerelvényét képező három 2 tengelyes tetővel ellátott nyitott személykocsit.

A mozdonyt 760 mm tengelytávra 1950 évben gyártották Budapesten az Északi Járműjavító üzemében. A jelzett motorkocsi állomásításának nyilvántartása szerint 1957. március 2-ig a Dombóvári Üzemfőnökséghez tartozó Gazdasági Vasút, 1958. július 2-ig Szerencsen a Gazdasági Vasúton, 1961. december 6-tól 1962. augusztus 1-ig Balatonfenyves Gazdasági Vasút állagába tartozott, majd innen a KPM utasítására 1962. augusztus 1-én szállították jelenlegi állomáshelyére Pécsre.

A 760 mm nyomtávolságú motoros üzemű, korlátolt közforgalmú vasút egyesített közgazdasági és műszaki rendőri bejárása a KPM Főosztály képviselőjének irányításával 1962. augusztus 17-én megtörtént.