

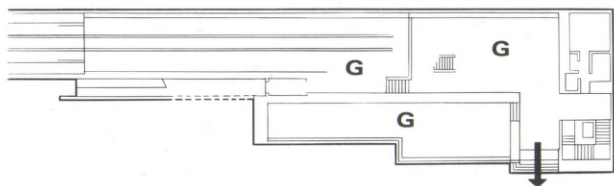
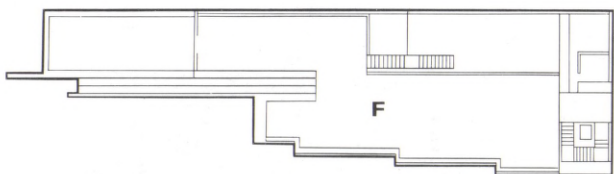
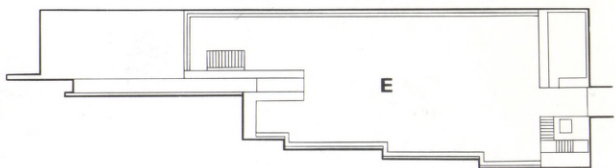
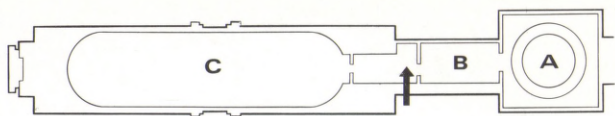
KÖZLEKEDÉSI

MC
110.418

MŰZEUM

BUDAPEST





KÖZLEKEDÉSI MŰZEUM

BUDAPEST



MC 110. 418



1990

Szerkesztette:

KÓCZIÁNNÉ DR. SZENTPÉTERI ERSZÉBET

Írták:

BÁLINT SÁNDOR

DR. DIENES ISTVÁNNÉ

DR. EPERJESI LÁSZLÓ

KOLTAI MARIANN

KOVÁCSYNÉ DR. MEDVECZKI ÁGNES

DR. MOLNÁR GYÖRGY

SZABÓ ATTILA

SZABÓ LÁSZLÓ

TISZA ISTVÁN

Fotó:

WAHR JÁNOS és

A MÚZEUM ARCHÍVUMA

A katalógust tervezte:

KATONA LÁSZLÓ

Felelős kiadó:

VERESS ISTVÁN

Műszaki szerkesztő:

PÁKOZDI FERENC

Készült az UNIPROP

Reklám Kísszövetkezet gondozásában

MTI Nyomda – 90.0223

ISBN. 963. 7099. 05. 0

A Közlekedési Múzeumot az 1896-ban, Magyarország ezeréves fennállása alkalmából rendezett millenniumi kiállítás közlekedési anyagából alapították meg, és 1899. május 1-én nyitották meg a közlekedési csarnok épületében. A kezdetben jórészt csak vasúti és hajózási emlékeket gyűjtő múzeum gyorsan népszerű lett. Gyűjtőköre az első világháború előtt az aviatikára is kiterjedt. Értékes gyűjteményét és díszes épületét a második világháborúban egy bombatámadás nagyrészt elpusztította. Csak két évtized után, 1966-ban nyitotta meg újra kapuit a nagyközönség előtt.

A külsejében szerényebb, belső kiképzésében azonban a kor színvonalán álló múzeum ekkorra már a közlekedés minden ágazatával, így a közúti és a városi közlekedéssel is foglalkozott. Újabb két évtized elteltével, 1987-re a múzeum épülete egy modern, háromszintes épületszárnyal bővült. Ezzel egyidőben valamennyi állandó kiállítása megújult. Színesebb, gazdagabb lett. Kiállítási alapterülete 5000 m²-re növekedett.

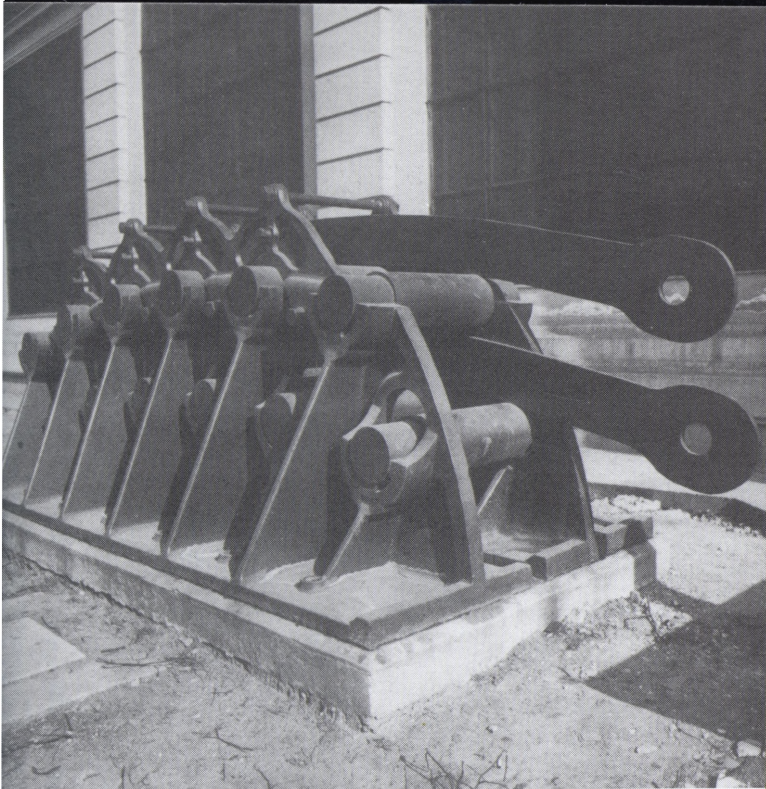
A Közlekedési Múzeum központi épületének növelése mellett gyűjteményeinek bemutatására máshol is létesített állandó kiállításokat és fiilálékat. Megnyitása óta nagy közönségsikere van a parádi Kocsimúzeumnak, a nagyeceni Széchenyi Emlékiállításnak, ugyanitt a kisvasúti skanzennek, amelyhez működő múzeumvasút is csatlakozik. A Széchenyi Kastély volt istállójában hintőbemutatót talál a közönség. Budapesten a maga nemében egyedülálló a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeum. Ugyancsak a fővárosban a múzeum közvetlen szomszédságában levő Petőfi Csarnokban kapott helyet a Repülési és Űrhajózási Állandó Kiállítás. A Dunán a Lánchíd szomszédságában ring a Kossuth-múzeumhajó. Pakson Vasúti Múzeum és szabadtéri járműbemutató látogatható. A Közlekedési Múzeum fővárosi és vidéki állandó kiállításainak, fiiláléinak, valamint szabadtéri járműbemutatóinak alapterülete megközelíti a 20 000 m²-t.



A KÖZLEKEDÉSI KIÁLLÍTÁSI CSARNOK A MILLENNIUMI
KIÁLLÍTÁS IDEJÉN

Budapesten a központi épületben a helyszínrajzon feltüntetett következő gyűjteményeket, illetve termet keresheti fel a látogató: a kupolateremben (A) és a hozzávezető teremben (B) a vasúttörténeti kiállítást, a galériás nagyterem (C) földszintjén az eredeti járművek kiállítását, a galérián (D) a hajózási kiállítást, valamint játékokat, modelleket és működő terepasztalt. Az új épület legfelső (E) és középső szintjén (F) a közúti közlekedés történetét bemutató kiállítás, a földszinten pedig (G) a városi közlekedés történetét bemutató kiállítás található. Ugyanitt van az időszakos kiállítások terme is. A kiállítások megtekintésekor célszerű a helyszínrajzon jelzett útvonal követése.

A Múzeum közelében a Városligeti körúton is találkozhat eredeti muzeális tárgyakkal a látogató. A déli oldalon egy 1882-ben gyártott gőzmozdony közelében század eleji, lapátkerekes dunai hajó gőzgépe áll. Az északi oldalról érkező látogatót a Múzeum új szárnyának végében a BHÉV (Budapesti Helyiérdekű Vasút) 1943-ban gyártott élénkzöld, hegesztett alvázás pótkocsija fogadja. Az épületek előtt hídalkatrészek kaptak helyet. Különös figyelmet érdemelnek az 1839–1849 között épült első Lánchíd megmaradt szerkezeti elemei. Annak idején Angliából szállították a pillér tetején beépített íves láncsarut, valamint a kettős láncköteget a hídfőben lehorgonyzó hatalmas sarut is. Ritka magyar ipari emlék, még a Lánchíd első szerkezetéből az egy darabban öntött keresztartó, amely Andrassy György dernői műhelyében



AZ 1849-BEN ÁTADOTT LÁNCHÍD EREDETI PILLÉRSARUJA

készült. Az 1898–1903 között épült Erzsébet-híd szerkezeti elemei közül egy tag látható a főtartót képező lánckötegből a hozzá tartozó csappal, továbbá a hídfőt díszítő, mészkőből faragott turulmadár és a híd emléktáblája. A főbejárat előtt áll a buda–bécsi postaút és az újszóny–ácsi út keresztezésében 1852-ben elhelyezett mérföldkő, amelynek újonnan kiképzett talpazatán nyilak jelzik a legfontosabb fővárosok irányát és távolságát.

A Múzeum épületét a közlekedés nagy magyar alkotóinak szoborpanteonja övezi, köztük van: Clark Ádám, Jedlik Ányos, Csonka János, Schwarz Dávid, Vásárhelyi Pál, Martin Lajos, Zelovich Kornél, Kandó Kálmán és Kármán Tódor szobra.

A Múzeum főbejáratán belépve a falakat borító tablókön a közlekedés szerepét és teljesítményeit közlekedési ágazatonként bemutató adatok olvashatók. A szemközti falra Széchenyi Istvánnak a közlekedés jelentőségét megfogalmazó gondolata került. Ugyancsak itt tájékozódhat a látogató a Múzeum különböző fiiláléiról és



azokról a kiállításokról, amelyek nem a Múzeum épületében kaptak helyet, valamint a filmvetítések, előadások és egyéb rendezvények helyéről és időpontjáról.

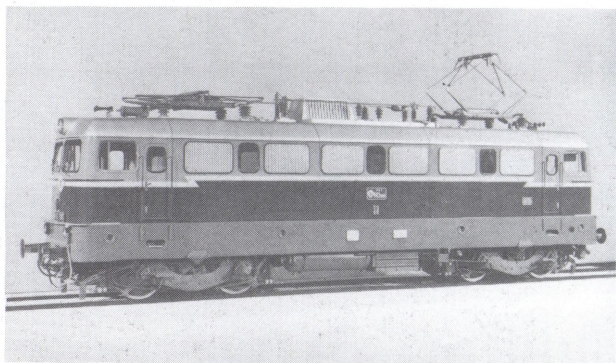
A magyar vasút kialakulásáról, fejlődéséről, műszaki berendezéseiről ad átfogó képet a kupolacsarnokban és a hozzávezető teremben bemutatott állandó kiállítás, amelyet az épületben a főbejáratnál szemben jobbra talál a látogató. A kiállítás két részre tagolódik. „A mai vasút” táblói a napjainkra kialakult vasútüzemet mutatják be, amelyet a korszerű dízel- és villamos vontatásmódok, a vasúti pályaépítés gépesítése és a forgalomirányítás automatizálása jellemez.

A kiállított $M = 1:10$ méretarányú modellek a legjelentősebb és legnagyobb példányszámú járműtípusokat reprezentálják. Ilyenek például a hazai nagyvasúti villamosítás és dízelesítés korai darabjai: a Kandó-rendszerű fázisváltós (V40 sor.) mozdony és az „Árpád” típusú gyors-sínautóbusz modellje. Látható a Kandó-féle mozdony továbbfejlesztett (V55 sor.) változata, amelyet mára teljesen kivontak a forgalomból, továbbá több sikeres konstrukció: a V41 és V42 sor. Ward–Leonard rendszerű

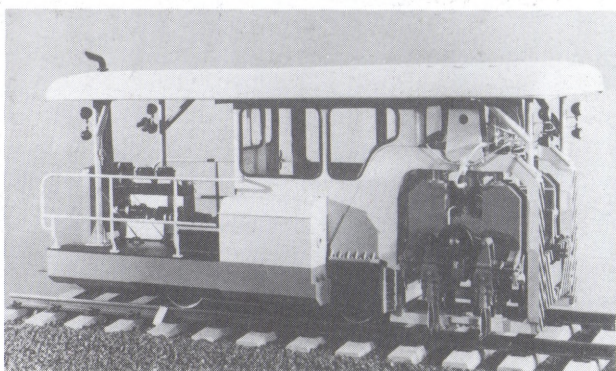


NYUGATI PÁLYAUDVAR; TERVEZTE GUSTAV EIFFEL (1872–1877)

mozdonyok, valamint a külföldi licenc alapján gyártott V43 sor. szilícium egyenirányítós mozdony, amely legjobban bevált a gyakorlatban. A dízel-vontatás sokféle, változatos járműveinek modelljei közül is csak a fontosabbakat mutatja be a kiállítás: az M40 sor. Ganz gyártmányú univerzális fővonalis vontató mozdonyt, amelyet hosszabb ideig a Balaton körüli forgalomban használtak; a szovjet gyártmányú M62 sor. (2200 kW teljesítményű) mozdonyt, amelyet főleg a teherforgalom részére vásárolt meg a Magyar Államvasutak. Az 1950-es évek M28 sor. tolatómozdonyát hazai cég, a győri Rába gyártotta. A korszerű személy- és teherkocsi-parkból két szép modell látható: a belföldi expresszvonalok négytengelyű 2. osztályú „Y” típusú személykocsija, valamint az ingavonatok BDAT típusú, poggyásztérrel kialakított vezérkocsija. A vasúti pályaépítés és fenntartás nehéz munkafolyamatait több egységből álló géplánccal végzik. Az ágyazatrostáló és aláverő gép modelljei mutatják be az 1960-as évekből a pályamunkák két legfontosabb fázisát.



A MÁV V43 SOR. SZILICIUM EGYENIRÁNYÍTÓS MOZDONYA
(MODELL M = 1:10)



„BUDA” TÍPUSÚ ALÁVERŐGÉP
(MODELL M = 1:10)

A kupolacsarnokban a vasúttörténelmi kiállítás második része és talán legvonzóbb látnivalója táru a látogató elé: a gőzmozdonyokat és a különféle rendeltetésű vasúti kocsikat megjelenítő, ma már világhírnévre szert tett méret- és anyaghű modell gyűjtemény, amely $M = 1:5$ méretben készült, jórészt még a századforduló előtti években. A tárgypótló modellek eredeti tervrajzok alapján részletes kidolgozásban épültek. Nem működőképesek, de futóműveik gördülékenyek. Ez a járműmodell-gyűjtemény – mind léptékét, mind a modellek kidolgozását tekintve – egyedülálló a világon.

Másik fontos jellemzője, hogy a magyarországi gőzvontatás történet mintegy 200 féle gőzmozdony típusának legfontosabb darabjait reprezentálja.

A vasút kezdetét idézi fel Stephenson híres „Rocket”-jének modellje. A „Rocket” Angliában, Liverpool és Manchester között tette első útját 1830-ban. Ezzel a



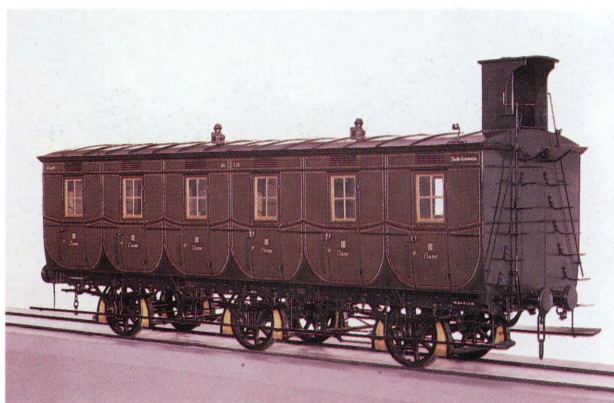
A VASÚTTÖRTÉNETI KIÁLLÍTÁS A KUPOLACSARNOKBAN

mozdonnyal indult a gőzvasút diadalútjára. A magyar vonatkozású mozdonymodellek sorozatát egy 1850-ben épített mozdony (eredetileg az Osztrák Államvasút Társaság „Kaurzim” nevű mozdonya, amely később a MÁV tulajdonába került) nyitja meg, és a MÁV közismert, híres 424 sorozatú univerzális gőzmozdonya zárja be. A MÁV megalakulása előtt döntően az osztrák gyárak szállítottak a hazai vasúttársaságoknak mozdonyokat. Néhány kiemelkedő darab a bemutatott modellek közül: a Tiszavidéki Vasút „Pest” nevű személyvonati mozdonya (1858), műszaki érdekesség az Osztrák Államvasút Társaság VI. osztályú poggyászszerkocsis mozdonya (1867), amely nagy tapadási súlya miatt (az állókazán a szerkocsi első tengelyére támaszkodott) hegyvidéken teljesített szolgálatot. Az Osztrák Államvasút Társaság I. osztályú gyorsvonati mozdonyán (1883) már sátortető védte a személyzetet az időjárás viszontagságaitól.

A magyarországi mozdonygyártás 1873-ban kezdődött a MÁV Gépgyára – később MÁVAG – létrejöttével. A késői kibontakozás ellenére hazai mozdonygyártásunk

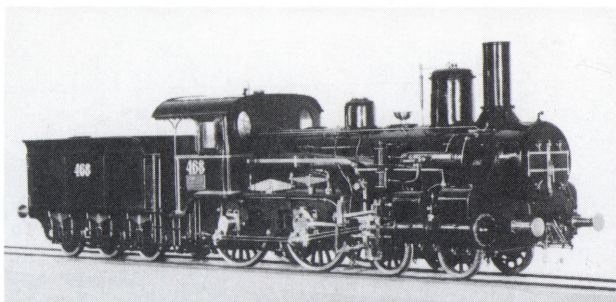


A TISZAVIDÉKI VASÚT TÁRSASÁG „PEST” NEVŰ GŐZMOZDONYA
(MODELL M = 1:5).

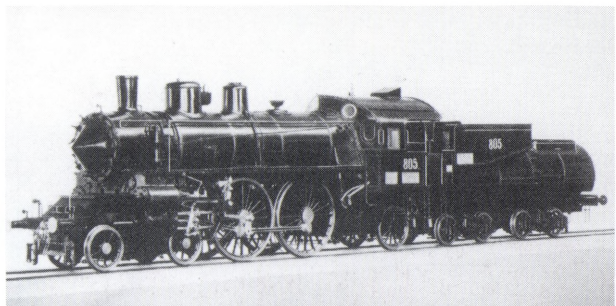


A TISZAVIDÉKI VASÚT TÁRSASÁG 3 TENGELYŰ, FÉKBÓDÉS
SZEMÉLYKOCSIJA (MODELL M = 1:5)

a századfordulóra Európa élvonalába került. Nagy szerepe volt ebben Kordina Zsigmondnak (1848–1894), aki 1881-ben került a MÁV Gépgyára mozdónyszerkesztési irodájának az élére. Működése idején az 1880-as években gyártott mozdonyok közül látható a 220 sor., valamint a 222 sor. mozdony modellje. Utóbbi az 1890-es években a híres Orient-expresszt vontatta magyarországi útvonalán. A század első évtizedeiben a MÁVAG-ban készült gőzmozdonyok világhírnévre tettek szert. Modellként is a legszebb exponátumok közé tartoznak: az 1907-ben készült 203 sor. mozdony, amely a milánói világkiállításon elismerő oklevelet kapott; az 1911-ben készült 301 sor. mozdony, ezt a kortársak Európa egyik legnagyobb teljesítményű és legelegánsabb mozdonyának tartották; nemzetközi elismerést kaptak a 324 és 328 sor. mozdonyok is, amelyek 1922-ben készültek. A MÁVAG legen-



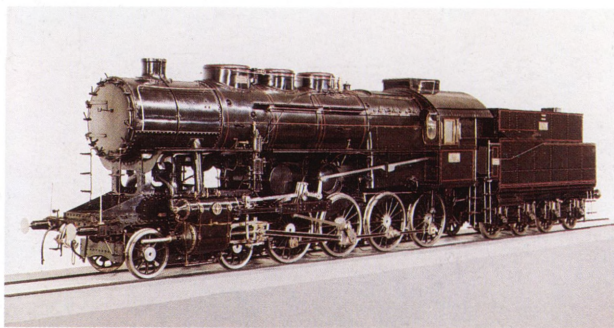
A MÁV le OSZTÁLYÚ, KÉSŐBB 222 SOR. GYORSVONATI MOZDONYA
(MODELL M = 1:5)



A MÁV In OSZTÁLYÚ, KÉSŐBB 203 SOR. GYORSVONATI MOZDONYA
(MODELL M = 1:5)

dás hűvű gyártmánya mégis a 424 sor. „mindenes” mozdony volt, amelyből a gyár három évtized alatt, 1924 és 1958 között a legtöbbet gyártotta.

A kiállított vasúti kocsimodellek átfogó képet adnak a kocsiszerkezetek fejlődéséről és az áruszállítási igények által megkövetelt és kialakított sokirányú specializációról. A hazai vasútépítések kibontakozása idején, az 1850–60-es években nálunk is elterjedt az Angliából származó, legfeljebb 4 méter tengelytávolságú, kéttengelyes rövid személykocsi típusa, melyen az utasok zárt szakaszokban ültek, és a kalauznak akrobatikus ügyességgel kellett menet közben átjutni a futódeszkán az egyik szakaszból a másikba. A Tiszavidéki Vasúttársaság háromtengelyű posta- és személykocsi-modellje szintén a kezdeti évek személyvonati típusának korhű reprezentánsa. Különleges modell az Osztrák Államvasút Társaság emeletes kocsija, amely az elővárosi forgalom kocsijainak őse. Bp.-Nyugati pu. és Rákospalota között közlekedett az 1870-es években, de nem vált be, és hamarosan kivonták a forgalomból.



A MÁV 424 SOR. UNIVERZÁLIS GŐZMOZDONYA
(MODELL M = 1:5)

A fejlődés a századforduló éveinek I. osztályú Pullmann kocsijáig követhető nyomon a kiállított modelleken.

A teherkocsi-modellek között igazi érdekesség a kipárnázott versenyelő-szállító kocsi és egy korai hűtőkocsi.

A főbejáraton belépő látogató balra indulva a főépület nagycsarnokába jut, ahol az eredeti járművek kiállítása található. A csarnok középvonalaiban három részből álló, XIX. századi vasúti szerelvény áll.

A mozdony a legrégebbi fennmaradt magyar vonatkozású gőzmozdony. A Déli Vasút Társaság 29 sor. 674. pályaszámú tehervonati gőzmozdonya. Ezt a típust 1860-tól 1872-ig gyártották különböző osztrák és németországi gyárakban, összesen 205 darabot. A kiállított mozdony 1860-ban készült és 1965-ig, több mint száz évig volt üzemben Ausztriában, s a graz–köflachi vasúttól került a bécsi Technikai Múzeum tulajdonába. A Közlekedési Múzeum 1969-ben csere útján szerezte meg. Eredeti formáját itthoni felújítással nyerte vissza.

A mozdony mögött a Mohács–Pécsi Vasút megrendelésére készült kéttengelyű, fékbódés személykocsi áll, amelyet 1887-ben a Ganz és Társa Vasúti Kocsigyárban készítettek.

A 3 szakaszos személykocsi (középen egy elsőosztályú, két szélén pedig egy-egy másodosztályú fülkével) műszaki érdekessége, hogy az utasok még nem középfolyosós átjárón közlekedtek, hanem egy, a kocsi teljes hosszára szerelt futódeszkaról jutottak fel a fülkébe. A fékbódében ülő kalauz mechanikus úton, „zsineg” segítségével kapott utasítást a mozdonyról a fékezés megkezdésére. A kocsi 1969-ben szinte felismerhetetlen álla-



A DÉLI VASÚT 29. SOR. TEHERVONATI GŐZMOZDONYA (1860)
A NAGYCSARNOKBAN

potban került a múzeum gyűjteményébe, és csak az eredeti dokumentációk felhasználásával sikerült hitelesen felújítani.

A szerelvény harmadik darabja az úgynevezett MÁV bizottsági kocsi. 1887-ben készült a prágai Ringhofer gyárban a királyi (udvari) vonatok számára, és mint kísérő termes kocsit használták. Az eredetileg háromtengelyű kocsi a század elején a MÁV tulajdonába került. 1911-ben átalakították, és ettől kezdve „bizottsági” kocsiként közlekedett. Helyreállítása során ezt az állapotát nyerte vissza, mivel a kocsibelsővel kapcsolatos egykori dokumentumok elvesztek az évtizedek során, (a szerelvény a csarnokban látható összeállításban egyébként soha nem közlekedett).

A mozdony mellett az Alföld–Fiumei Vasút 1860-as évekből származó vízdaruja áll. A szerelvény oldalán a vasútbiztonságot szolgáló berendezések fontos elemei, a különféle működési elveken alapuló jelzők kaptak helyet. A Magyar Középponti Vasút 1846-ban elsőként kocsárjelzőt használt, ennek másolata tekinthető meg a csar-



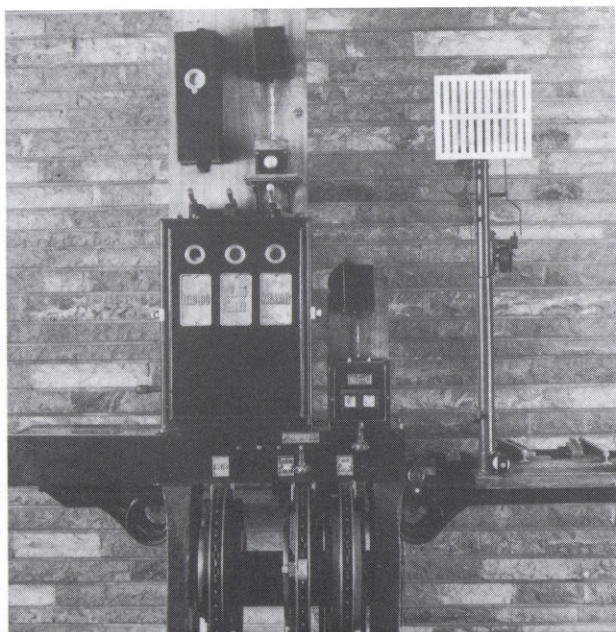
A MOHÁCS-PÉCSI VASÚT TÁRSASÁG I-II. OSZTÁLYÚ
SZEMÉLYKOCSIJA (1887)

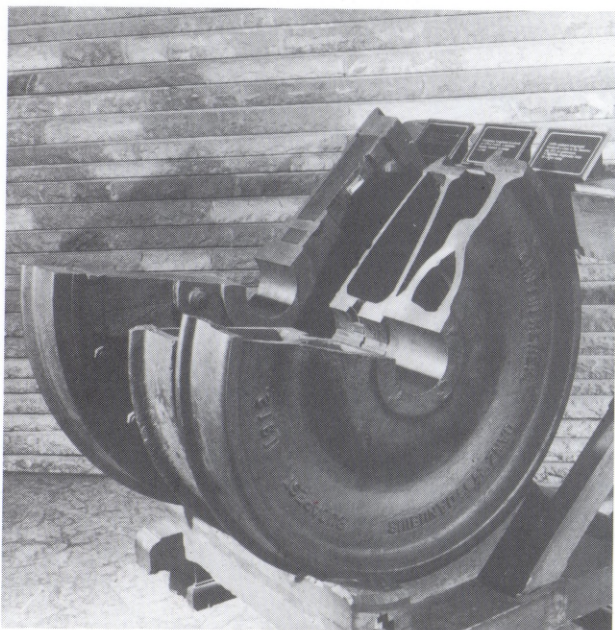
nokban. A Tiszavidéki Vasút szabványa szerint működött a mechanikus tárcsás védőjelző, amelyet az 1860-as években használtak. Mögötte a közelmúlt optikai jelzői is láthatók. Közel százestendős a vasúti forgalmi irodákban használt, harangjelzések adására is alkalmas állomási távbeszélő berendezés. A mechanikus, kézi erővel működtetett állomási jelző és váltóállító készülékek közelebbről is tanulmányozhatók. A vasúti kocsik futóművének alapeleme a kerék. Anyaga és szilárdsági tulajdonságai döntően befolyásolják a vasúti kocsi futóképességét. A kiállított kerékmetszetek jól szemléltetik a vas, illetve ötvözött acél kerékminták sokféleségét. Ugyanitt a vasúti pályák rövid történetét és a magyar vasúthálózaton alkalmazott sinekből származó felépítmény mintákat tanulmányozhatja a látogató. Az eredeti vasúti tárgyak között említésre méltó a vontatásban alkalmazott két dízel-motor is.



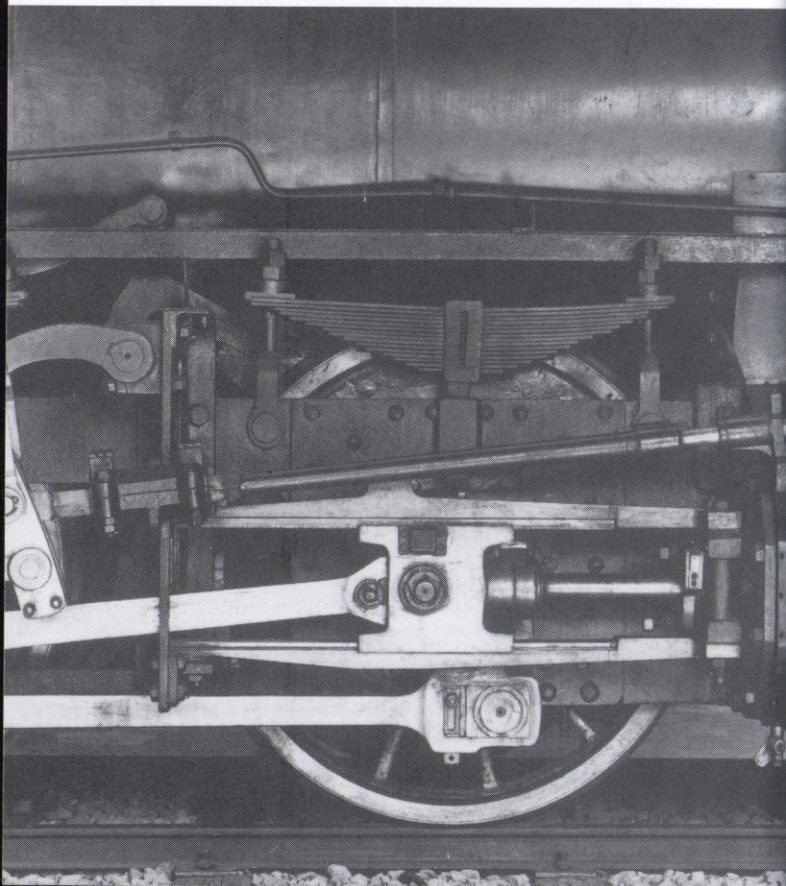
TÁRCSÁS JELZŐK A MŰLT SZÁZADBÓL

OKTATÁSI CÉLRA HASZNÁLT VÁLTÓ- ÉS JELZŐÁLLÍTÓ
KÉSZÜLÉKEK





VASÚTI KOCSIKERÉK ÖNTVÉNYSZETEK



A nagycsarnok másik jelentős tárgye gyűjtését az eredeti gépjárművek, motorkerékpárok, motorok alkotják. Az első, s egyben a Múzeum legrégebbi automobilja az 1898-ban készült Peugeot, amelynek alváza Franciaországból származik, kocsiszekrényét pedig a budapesti posta járműtelepén tervezték és építették rá. A posta-autót kéthengeres, 12 LE-s (8,8 kW-os) motor hajtotta. Mellette kapott helyet az érdekes formájú, 1899-es Oldsmobil személyautó. Különleges alvázkerete és botkormányja nemcsak a látogatók, de a szakemberek érdeklődését is felkelti. Egyhengeres, 5 LE-s (2,7 kW-os) motorjával egykor a versenyeken is megálta a helyét.

A régi autók sorában számunkra különösen értékes a Csonka-féle (1908–1912) postaautó. Csonka János e konstrukciójában a motort, a tengelykapcsolót és a sebességváltót egy tömbbe építette. Ez a megoldás akkoriban újdonságnak számított. Az autónak négyhengeres 8 LE-s (5,9 kW-os) motorja van.

A járműsor elején álló autók mind nyitottak. Századunk első évtizedében jelentek meg a limuzinok – mint például a Benz –, ezek a kocsiszekrények már az utasok kényelmét és védelmét szolgálták. Az első világháború utáni években a nyitott autók többségére felhúzható vászontetőt szerkesztettek, ilyen megoldású a Tatra 11 típus. Ez a kéthengeres, 12 LE-s (8,8 kW-os) túraautó 1923-ban készült.

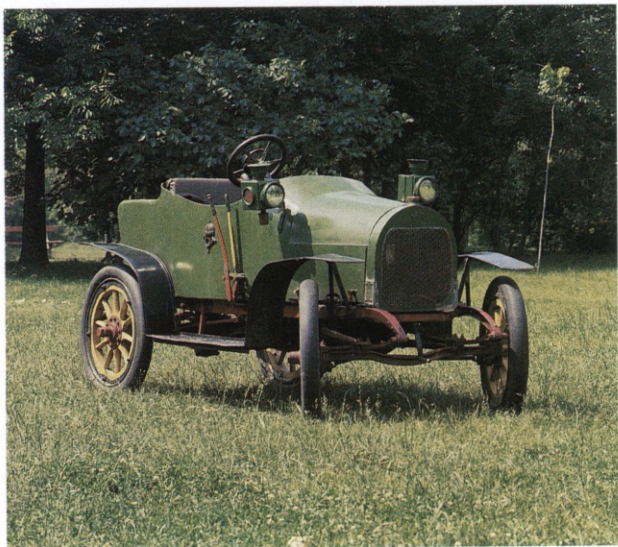
Az 1920-as években Magyarországon a legtöbb személyautót a Magyar Általános Gépgyár Rt. (MÁG) gyártotta. A kiállított Magomobil szürketaxi alváza a MÁG, kocsiszekrénye pedig az Autótaxi Rt. műhelyének munkáját dicséri. A négyhengeres, 25 LE-s (18,3 kW-os) taxi 1924-től az 1950-es évek elejéig közlekedett. A szürketaxi mellett még két MÁG gyártmány áll, a Magotax és a Magosix. Mindkettő 1928-ban készült, és abban is azonosak, hogy motorjaik hathengeresek, a Magotax 36 LE-s (26,3 kW), a Magosix 40 LE-s (29,4 kW) teljesítményű. E magyar gyártmányú autók mindegyike már négykerék fékkel készült. A figyelmes látogató a fékszerkezetek fejlődését is tanulmányozhatja rajtuk.

A régi autók sorának végén zárt karosszériájú autók láthatók, mint például az 1931-ben készült Praga Piccolo, az 1934-ből származó Austin Seven, az 1935-ben gyártott Opel P4 stb. Az Austin Seven az angolok egyik legnépszerűbb kisautója volt, de ezt a típust a németek, a franciák és a japánok is gyártották.

A kiállítás egyik érdekes darabja az 1948-ban készült Pente 600-as személygépkocsi, amelyet kéthengeres, 16 LE-s (11,8 kW-os) motor hajtott. Sorsát a magyaror-



OLDSMOBIL SZEMÉLYGÉPKOCSI (1899)
CSONKA-FÉLE POSTAAUTÓ (1908)





MAGOSIX SZEMÉLYAUTÓ (1928)

szági személygépkocsi-gyártás beszüntetése pecsételte meg, sorozatgyártásra nem kerülhetett sor.

Az autók után a fődarabmetszetek kiállítása következik. A látogató megismerheti a csavarorsós kormánymű szerkezetét és a Csonka-féle négyhengeres motor forgattyús hajtóművét, mindkettő 1908-ból származik. Az 1926-ban készült belga, Minerva gyártmányú tolattyús vezérlésű motor az évtized egyik kiemelkedő újítása volt. A műszaki érdekességek közé sorolható az 1936-ban gyártott Krupp Junkers-féle kétütemű, ellendugattyús dízel-motor, ennek ugyanis hengerenként van egy-egy feltöltője.

A fődarabok mellett elhaladva a régi motorkerékpárok következnek. Közöttük számos, nemzetközileg is figyelemre méltó példány található. Ilyen az 1907-ben készült Puch, amelynek a sebességváltóját a hátsó kerékagyban helyezték el, vagy az 1925-ben forgalomba állított svájci Zehnder kismotorkerékpár. Az 1926-ban gyártott angol BSA oldalkocsis motorkerékpár arról nevezetes, hogy féktárcsáját a kerék küllőire erősítették fel.

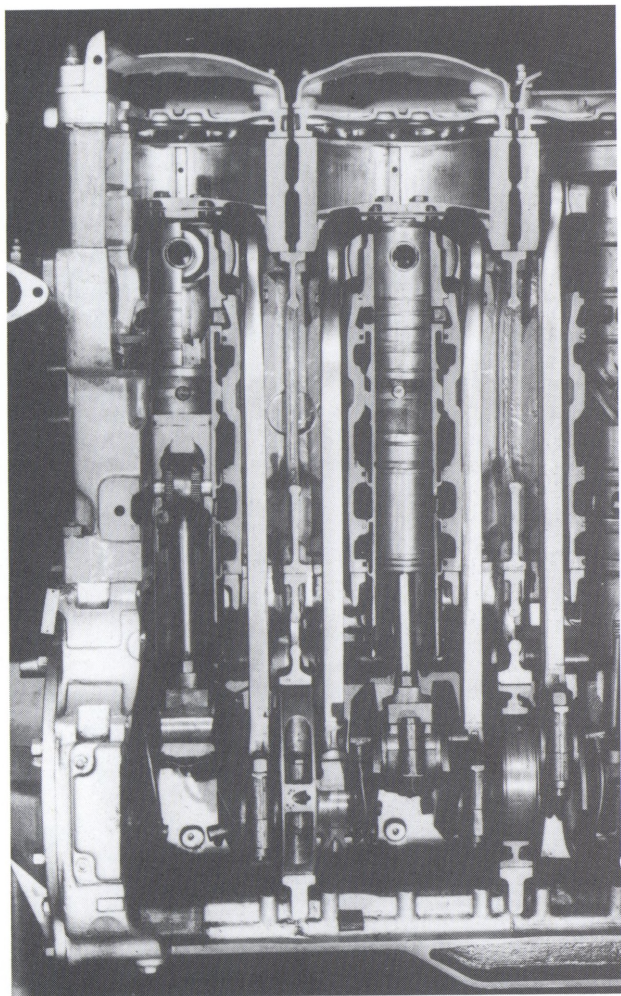


TAXIÓRA AZ 1920-AS ÉVEKBŐL

Szép darab a német Zündapp KS 600-as oldalkocsis motorkerékpár (1938) is, amely az 1960-as években még közlekedett.

A motorkerékpárok között magyar típusok is találhatóak. Az 1920-as években sorozatban készültek a Méray konstrukciók, amelyek megbízhatóságuk, gazdaságos üzemük révén méltán váltak népszerűvé. Az 1926-ban összeállított 350-eseket Jap. márkájú angol motorokkal hozták forgalomba. A kiállításon a típus egyik ver-senyváltozata látható.

Kevesen tudják, hogy a hazai motorkerékpár-gyár-



KRUPP-JUNKERS-FÉLE ELLENDUGATTYÚS, KÉTÜTEMŰ
DÍZEL-MOTOR (1936)

tók közül a Weiss Manfréd Művek 1930-ban kétütemű, 250-es, kardánhajtású motorkerékpárokat is gyártott. A kiállított mutatós jármű korának egyik érdekessége volt. A Weiss Manfréd további gépei közül kiemelendő a 86 cm³-es Turán. Az 1936-ban készült segédmotoros kerékpárokat olcsóságuk miatt sokan vásárolták. A bemutatott példány 1965-ig közlekedett.

Az 1930-as évek legismertebb magyar típusai közé tartozott a 100-as Mátra. A teleszkópvillás és nyerges jármű a versenyeken is jeleskedett, 1939–1942 között szinte verhetetlennek bizonyult. Az 1939-ben forgalomba



PUCH MOTORKERÉKPÁR (1907)



WEISS MANFRÉD 86 KÖBCENTIMÉTERES SEGÉDMOTOROS
KERÉKPÁR (1936)

állított kis motorkerékpár sokakat emlékeztet a régi, hazai versenyekre.

A második világháború utáni évek divatos járművei közé tartoztak a robogók. Európa valamennyi országában, így Magyarországon is gyártották őket. A motorkerékpársor befejező szakaszán álló 1961-ben készült 175-ös Tünde az egykori, hazai robogógyártást idézi fel.

Az autóktól és a motorkerékpároktól mintegy közrefogva áll a Rába teherautó-alváz, amelynek metszetelt fődarabjai működés közben is tanulmányozhatók.



RÉSZLET A HAJÓZÁSTÖRTÉNETI KIÁLLÍTÁSBÓL

A főépület nagycsarnokának galériáján látványos és színes hajózási kiállítás fogadja a látogatót. A kiállítás öt nagyobb egységre tagolódik: a hajózásnak, a folyók szabályozásának, a hajóépítésnek, a hajók szerkezeti fejlődésének és a vízi sportoknak a történetét öleli fel.

A hajózás történetét az őskortól napjainkig követheti nyomon a látogató. A kiállítás érzékeltetni kívánja a földrajzi régiók párhuzamos és egymásra ható változásait, ilyen például az ókorban és a középkorban az atlanti és mediterrán fejlődés összevetése, az Adriai-tenger szerepe a világ tengerészetében, a Rajna és a Duna kapcsolódása a tengerhajózáshoz, Trieszt és Fiume jelentősége stb. Az általános jelenségeket, tendenciákat gyakran a magyar, illetve az Osztrák–Magyar Monarchia hajózásából vett példák szemléltetik, hiszen az olyan gőzhajók, mint például a „Corvin”, a „Serényi” vagy a „Kossuth Ferenc” mindenben megfeleltek a korabeli világszínvonalnak.

A folyami hajózással foglalkozó következő részben a kiállítás párhuzamba állítja az osztrák és a magyar folyami hajózásban egyaránt jelentős szerepet játszó



„TORRENS” TELJES VITORLÁZATÚ CLIPPER (1875)
(MODELL M = 1:50)

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG), azaz Dunagőzhajózási Társaság és a magyar hajózási vállalatok, pl. a Magyar Folyam és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR) történetét.

Ehhez kapcsolódik a Duna-tengerhajózás bemutatása is. Külön kiállítási egységben kapott helyet a balatoni hajózás története.

A hajózástörténet illusztrálására szolgáló modellsor olyan tárlókban látható, amelyeknek háttérfotója, a beépített rakpart és az azon található rakomány, valamint a kikötői berendezés korban mindig illik a bemutatott modellhez. Az $M = 1:50$ méretarány egyaránt vonatkozik a modellekre és a tartozékokra, így a látogató fogalmat alkothat a valódi méretarányokról. Erre szolgál az is, hogy a modellsor végig azonos vízvonalat tart. A hajómodellek történeti időrendben következnek. Az összhang a falon elhelyezett tablók képanyagára is vonatkozik.

Külön tárlók mutatják be a navigáció eszközeit és a vízi mentés néhány érdekes emlékét.

A kiállított műszereket, felszereléseket, lámpákat magyar hajókon használták. Az abc betűit és a számokat jelző „code-lobogók” üzenetek közlésére szolgáltak, elsősorban a tengerészetben.

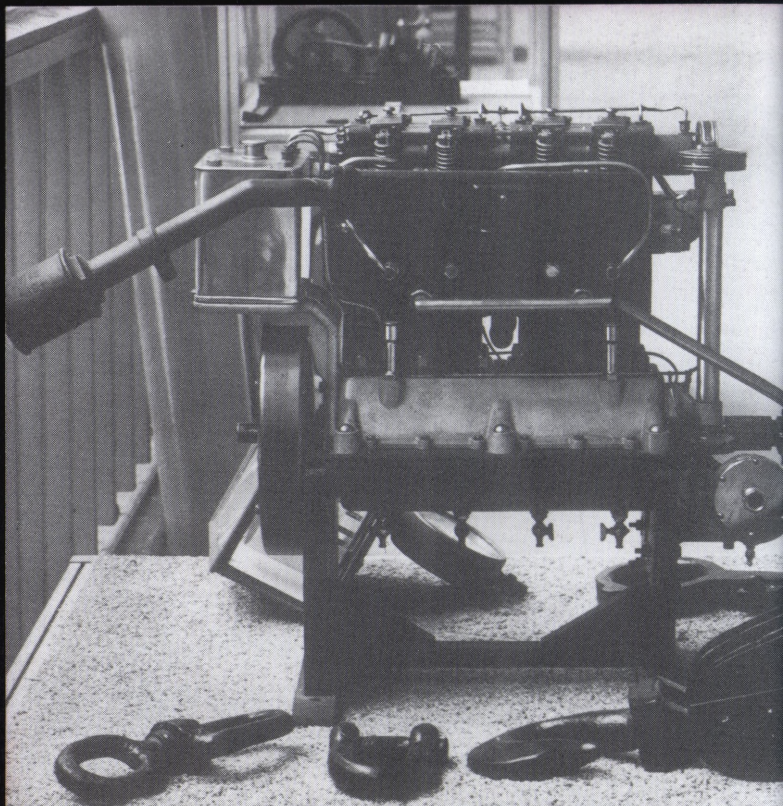
A mennyezet alatt eredeti brit hadilobogó, a magyar „Atlantica Tengerhajózási Rt.” a DDSG, a Bajor Lloyd és a MAHART társasági lobogói, a MFTR által a két világháború között használt magyar nemzeti lobogó és különböző vitorlás klubok lobogói függenek.



„ZSÓFIA HERCEGNŐ” SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ LUXUSGŐZOS (1914)
(MODELL M = 1:50)

A galéria korlátja hajókorlátként szolgált, rajta és mellette mentőgyűrűk, csáklyák, evezők és más jellegzetes fedélzeti felszerelések láthatók. Az eredeti tárgyak között van még például a „BAROSS” balatoni gőzhajó kompasza, számos pozíciólámpa, egy uszályokon használatos kézi ködkürt és a „rettenetes” súlya miatt ellophatatlan pénzes láda. A XIX. században a vasútépítés mellett a folyók szabályozása volt a legjelentősebb vállalkozás Magyarország modern közlekedési struktúrájának a kialakításában. A Dunán folytatott tömegáru-szállítás kialakulásának legnagyobb akadálya a Vaskapu volt. Ezért kapott jelentős teret a Vaskapu szabályozásának története. A XIX. század végéről származó munka- és kotróhajómodell önmagában véve is kortörténeti érdekességű tárgy. A másik téma Széchenyi Ödön romantikus hajóútja Pestről Párizsba 1867-ben.

Hazánkban a gőzhajózás kezdetétől a hajóépítésnek hagyományosan két nagy központja volt: Óbuda és Újpest. Az itt alapított és ma is működő hajógyárak történetét párhuzamosan mutatja be a kiállítás. Az Óbudai

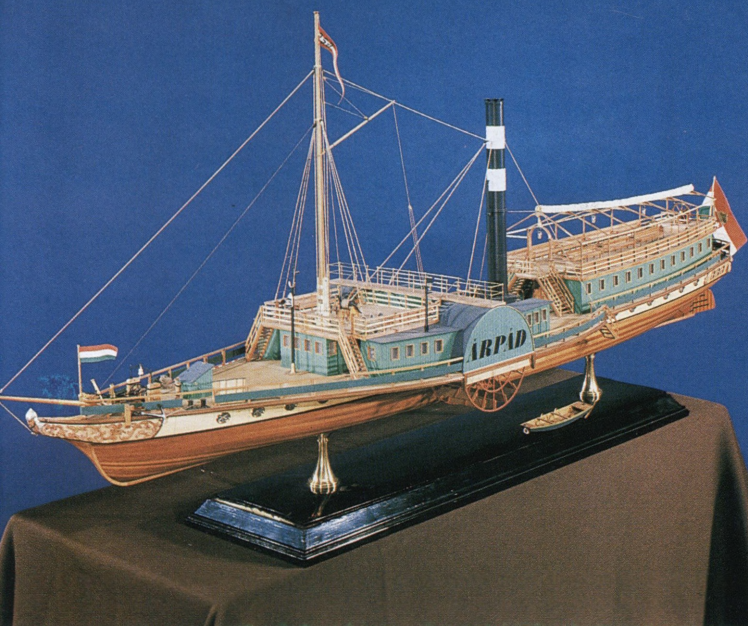


NÉGYHENGERES HAJÓMOTOR (1924)

hajógyárat 1835-ben a DDSG-ben vezető szerepet játszó Széchenyi István kezdeményezésére telepítették az óbudai szigetre.

1836-ban itt már meg is épült az első gőzös, a a fatestű „ÁRPÁD”. 1846-ban, amikor egyébként a Dunára már vas hajók készültek, Óbudán építették meg a Balaton első gőzhajóját, a szintén fatestű „KISFALUDY”-t. Az óbudai gyár legfontosabb gépét, a Duna egyetlen úszódokkját, modell mutatja be. Az óbudai hajógyár 1945-ig döntően a tulajdonos, a DDSG részére gyártott különféle hajókat.

Az újpesti hajógyár szélesebb piacra termelt, nemcsak a magyar hajózási vállalatok igényeit elégítette ki, de gyártott hajókat balkáni és orosz exportra. Az 1930-as években holland és angol cégek megrendelésére is dolgozott. Újpesten nagy számban készültek tengerjáró hajók és úszódaruk. Modell szemlélteti a gyár alapgépét, a 40 tonnás gőz úszódarut. A kiállítás bemutatja a kisebb hajógyarak, így a balatonfüredi és váci gyár jellemző termékeit is. A hajózási kiállítás következő része a hajó szer-

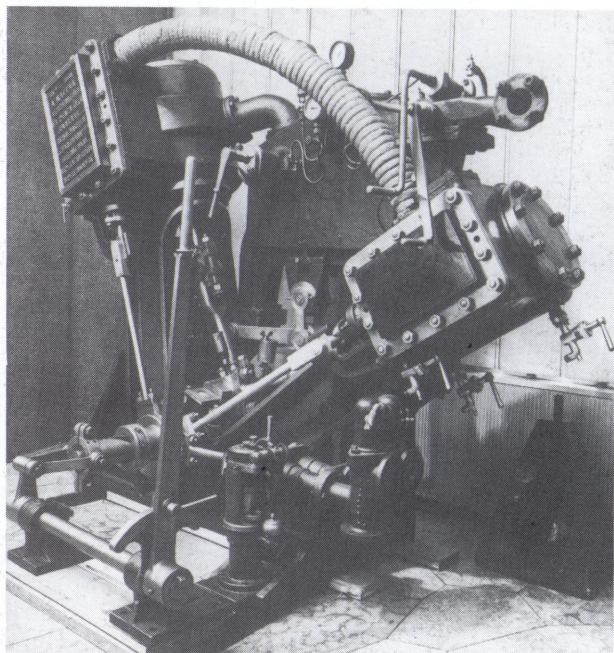


„ÁRPÁD” GŐZHAJÓ (1836) (MODELL M = 1:50)

kezetével, a hajógépek típusaival és a hajóépítés eszközeivel foglalkozik. Működő modellek szemléltetik a XIX. század jellemző gőzgépét, a lapátos kereket, a modern dízel-motoros Z-hajtást.

Érdekesség a Magyar Folyam és a Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR) 1895-ből származó svájci mechanikus számítógépe, amelyen egészen az 1970-es évekig végeztek hajótervezési számításokat. Az újpesti félmodell sorozat is kuriózum, még a millenniumi kiállításra készült.

A polgári fejlődés következményeként a XIX. században Magyarországon is megjelentek a vízi sportok, elsősorban a Balatonon és a Dunán. A kiállítás a Balatonról főleg a vitorlás, míg a Dunáról az evezős- és motorcsónak-sporttal kapcsolatos tárgyakat mutat be. Hazánkban a két világháború között sikeres csónakmotor-gyártás folyt, ezt a két legnevezetesebb márka, az Istros és a Buday eredeti motorjai szemléltetik. A sporthajók zöme szintén hazai gyártmány. A kiállítás a három legjellemzőbb típust (a szandolint, a kiel-bootot és a farmotoros motorcsónakot) eredetiben mutatja be.



A „KELÉN” BALATONI GŐZHAJÓ COMPOUND GŐZGÉPE (1890)

A kiállított tárgyak néhány darabja megérinthető, a hajópadra le lehet ülni, a hajóharangot meg szabad kongatni, a „Zsófia” gőzhajóról származó kormánykerék megforgatható.

A csarnok földszintjén két nagyobb eredeti tárgy is a hajózáshoz tartozik. Az egyik a „Kelén” balatoni hajó (1890) gőzgépe, a másik az első magyar (Láng) gyártmányú dízel-hajómotor, a szintén balatoni „Csongor” hajóból.

A lépcsőfordulóban a Hajósok Országos Gazdasági Egyesülete (HOGE) iparművészeti értékű hímszett zászlója emlékeztet az 1945 előtt működött hajós egyletekre, amelyek többek között a hajósok gazdasági érdekvédelmi szervezetei is voltak, a számukra hatóságilag nem engedélyezett szakszervezet helyett.

A főépület első emelete a hajózási kiállításon kívül még olyan érdekességeket is tartogat a látogató számára, mint a nagyméretű működő vasúti terepasztal és közvetlenül mellette a közlekedési játék- és modellkiállítás.

A hajózási kiállítást elhagyva a látogató az új épület II. emeletére jut. A két épületet összekötő átjáró előtt van a Múzeum presszója és büféje, valamint a kényelme-



VASÚTI TEREPASZTAL

sen berendezett társalgó. Itt kisebb alkalmi kiállítások a Múzeum történetét ismertető táblókkal váltakoznak.

Az új épület II. és I. emeletén (ilyen sorrendben közelíti meg a látogató) a közúti közlekedés történetét bemutató állandó kiállítás helyezkedik el. Napjaink közúti közlekedése a haladás, a tudomány és technika hosszú fejlődésének az eredménye. A II. emeleten ezt a történeti folyamatot az őskortól az első világháború végéig eredeti tárgyakon, modelleken, képeken és ábrákon – időrendi sorrendben és térben egymás mellett – követheti nyomon a látogató.

A bevezető táblókon ábrázolt ősi út- és hídtípusok után a Földközi-tenger medencéjében kialakult kultúrák és a római birodalom út- és hídépítési technikája tanulmányozható. Két modell is szemlélteti az állandó burkolattal épített római utak pályaszerkezetét. Látható a Traianus császár által az Al-Dunán építtetett fahíd két parti nyílásának modellje stb. Érdekesség a groma (derékszögkitűző műszer), amelyet régészeti leletek alapján rekonstruáltak.

A veronai Ponte Pietra modellje önmagában több korszakot reprezentál. Alépitménye és kőboltozata római építmény, téglái a reneszánsz korában épültek a ro-



RÉSZLET A KÖZÚTI KIÁLLÍTÁSBÓL

mos nyílások helyére. A kiállított római mérföldkő eredetije egykoron Aquincumtól 3 mérföldre állt.

A középkori Európában a feudalizmus évszázadaiban is élénk közúti közlekedés zajlott. A személy- és áruszállításról nemcsak írott források, de tárgyi emlékek is fennmaradtak.

A középkori útépitésre emlékeztet a Sopronban feltárt XVIII. századi dorongut, melynek modellje és konzervált eredeti darabjai láthatók az egyik tárlóban. A másik jellemző középkori úttípust, a gerendautat („hídút”) modell szemlélteti.

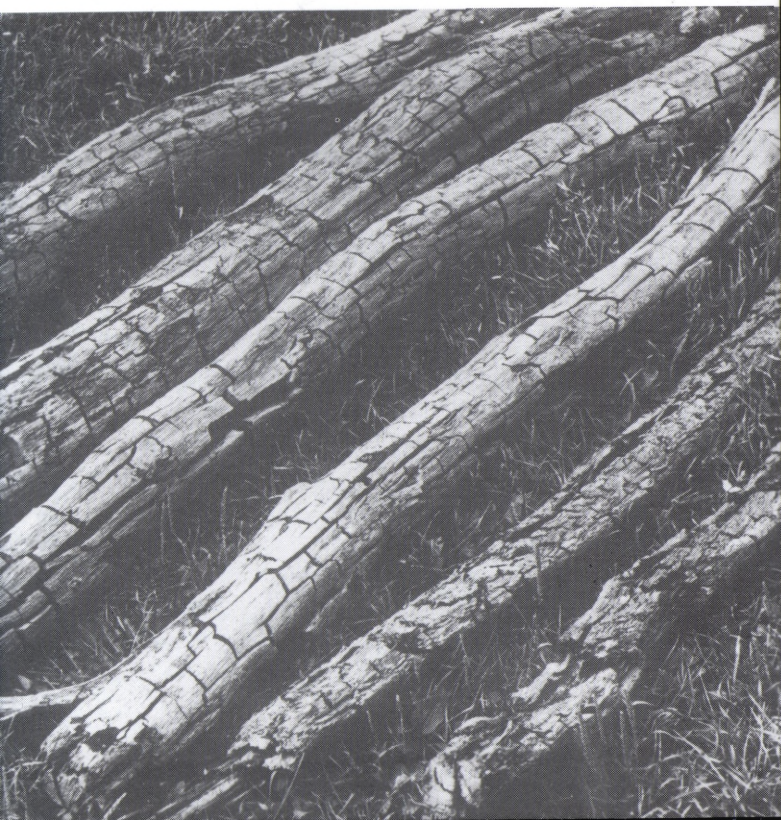
Képeken és értékes modelleken követhetjük nyomon a hazai hídépítés fejlődését a fahidaktól az acél és vasbeton hidakig. Fotó mutatja a Magyarországon ritkaságszámba menő törökkori építményt, a Kisdörgicse mellett álló csúcsíves boltozatos kőhidat, amely inkább a Balkánon gyakori. Három érdekes középkori hídmodell (fa-ívhid, vonórudas kő-ívhid és lánchíd) készült Verancsics Fausztusz csanádi püspök 1616-ban kiadott „Machinae novae” című könyvének rajzai alapján.

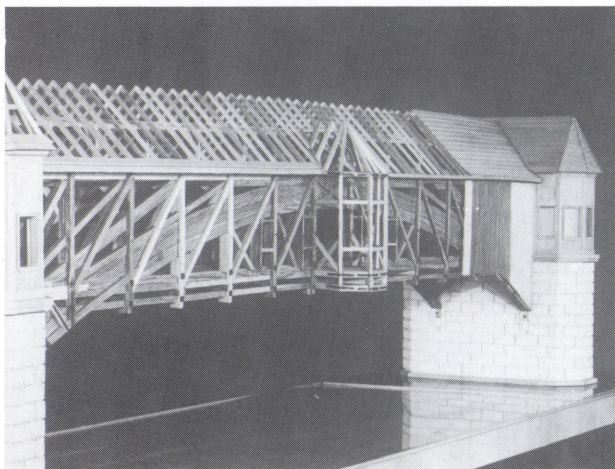
A Magyarországon épült fahidakat különleges és értékes modell képviseli: az 1804–1815 között Erdélyben, a tordai Aranyos-patak fölé készült fedeles fahíd modellje, amely már az 1885. évi budapesti iparkiállításon is



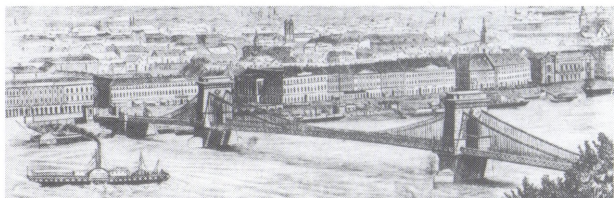
RÉSZLET A KÖZÜTI KIÁLLÍTÁSBÓL

A SOPRON MELLETT FELTÁRT DORONGÚT MARADVÁNYAI
(XVIII. SZÁZAD)





A TORDAI ARANYOS-PATAKON ÉPÜLT FEDELES FA ÍVHÍD (1832)
(MODELL M = 1:50)



KORABELI LEVÉLPAPÍR, FEJLÉCÉN A PEST-BUDAI LÁNCHÍDDAL

szerepelt. (A nevezetes híd egykori emléktáblája is látható befalazva a múzeum főbejárata közelében.) A hortobágyi Kilencyukú-híd modellje a ferde és a tört szárnyfalakkal együtt ábrázolja a kilenc köríves boltozaton álló kőhidat, amely a faszervezet helyébe épült a múlt század elején.

A XIX. században a forgalmas átkelőhelyeken nagy nyílású és nagy teherbírású állandó hidak épültek. Hazánkban ezek sorában az első a pest-budai Lánchíd volt. Építésének dokumentumaiból látható válogatás. Az 1899–1903 között épült régi Erzsébet-híd műanyagból és bronzból készült modellje a Múzeum egyik ritkasága. A kiállítás e részében látható még a földmérő műszerek szép együttese és válogatás a múzeum értékes térképtárából. Az útburkolatok változatait a kiállított járművek alá rakott mintaburkolatok is szemléltetik.

Az út- és hídépítés bemutatott történetébe a géperő nélküli (fogatolt) jármű közlekedés fejlődése is beépül. A kerék, majd a kocsi az emberiség ősi találmányai közé tartozik. A kocsit már Mezopotámiában is ismerték. A ró-



JEREMIAS SCHEMEL RAJZA A MAGYAR „KOCSI”-RÓL (XVI. SZÁZAD)

mai birodalom területén sokféle kocsit használtak. Az egyik legnépszerűbb és legelterjedtebb római kocsit, a „plaustrum”-ot modell szemlélteti.

A Kárpát-medencében a régészek számos őskori kocsileletet tártak fel. A legjelentősebb közöttük a kb. i. e. 2000-ból származó agyagkocsi Budakalászlóról. (Valószínű, hogy kicsinyített mása a Duna-parti rézkori település lakói által használt szekérnek.) A magyarság már a Kárpát-medencébe érkezése előtt megismerkedett a szekérrel és a taligával, majd a honfoglalást követő századokban maga is hozzájárult a kerekes járművek tökéletesítéséhez. A Komárom megyei „kocs”-i szekér kifejlesztése a középkori magyar kocsiépítés csúcspontja volt, jelentőségét a kocsi szónak (1498) európai nyelvekbe való átvétele is bizonyítja. A magyar kocsi $M = 1:5$ méretarányú modellje rekonstrukció, legalaposabb leírását Herberstein 1518. évi útinaplójából ismerjük.

A továbbiakban a látogató nyomon követheti a két- és négykerekű járművek műszaki fejlődésének állomásait, a teher- és személyszállításnak, az utazás körülményeinek az alakulását. A középkorban a fedett utazószekerek mellett elsősorban lóháton utaztak. A középkor technikai vívmánya a hámfa és a forgóváz, melyeket $M = 1:4$ méretarányú makett szemléltet. Eredeti tárgy a jellegzetes magyar ún. tiszafüredi fanyereg, amelyet századunkig használtak Magyarországon.

A hintók kialakulása szép metszeteken, fotókon kísérelhető figyelemmel. Számtalan változatukból a kiállításon két eredeti jármű látható: a Kölber kocsigyárban a XIX. század végén készült bőr félfedeles nyitott hintó és



POSTAKOCSI-FOGAT POZSONY MELLETT (XVIII. SZÁZAD)



DÍSHINTÓ (XIX. SZÁZAD) RÉSZLETE

a Porst-féle magyar kocsigyártó cégnél 1870 körül készült díshintó.

A XVIII. századtól folyamatosan növekvő közúti személy- és teherszállítás nemcsak számtalan kocsitípus kialakulását eredményezte, de létrehozta az újkori postát, a postajáratokat és a bérkocsi-közlekedést. Ezek, valamint a nem gördülő járművek (szán, stb.) és a kocsigyártó ipar történetét sok eredeti dokumentum, modell, fotó stb. mutatja be.



AZ OSZTRÁK– MAGYAR MONARCHIA POSTAKOCSIJA
(MODELL M = 1:5)

Láthatók a kiállításon menetrendek, utasjegyek, térképek, útiláda, különféle felszerelési tárgyak, postarend és postai futárjelvény, kocsigyártó szerszámok, díszhuszár egyenruha, stb.

A szárazföldi közlekedés meggyorsítására már a XVII. századtól születtek különféle elképzelések, például szélkerékes, pedálos, izomerővel működő járművek. Több modell is szemlélteti a többnyire sikertelen kísérleteket. Figyelmet érdemel Simon Stevin 1600-ban épített vitorlás kocsija, melyet szintén modell mutat be. A kocsik meghajtására a gőzgépet is felhasználták. A francia hadmérnök, Cugnot 1769-ben épített háromkerékű gőzkocsija, amelynek M = 1:5 léptékű modellje látható a kiállításon, az automobil és a gőzmozdony közös őseinek tekinthető.

A közúti közlekedés technikai forradalmát a belső égésű motorok feltalálása és alkalmazása jelentette. Az autók szerkezetének fejlődését és a magyar autógyártás és közlekedés történetét mutatja be a II. emeleti kiállítás harmadik nagyobb egysége. Fényképeken látható a világ első üzemanyag-porlasztójának szabadalmi rajza és az eredeti porlasztó metszete. A találmány Csonka János és Bánki Donát nevéhez fűződik. (A szabadalom kelte: 1893. február 11.)

A kiállítás fotókon mutatja be az első autókat, közöttük a francia Delamare – Deboutteville és Malanden által 1884-ben szerkesztett autót, Benz 1886-ban forgalomba állított motoros triciklijét, Daimler 1886-os négyke-



CSONKA-FÉLE SZEMÉLYAUTÓ (1909)



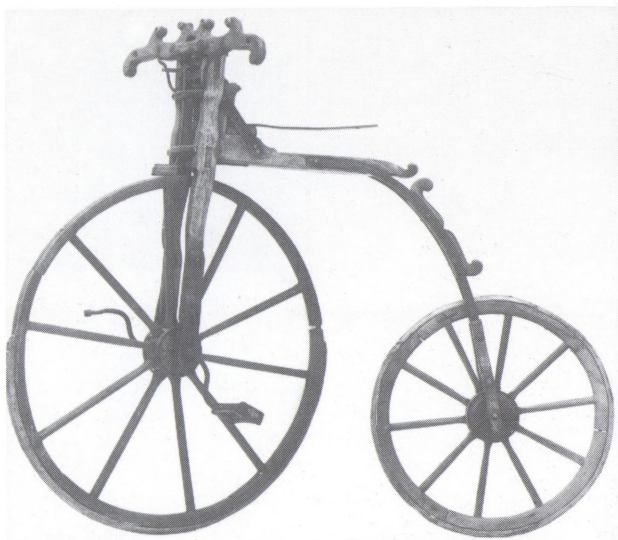
CSONKA JÁNOS
1852-1939



BÁNKI DONÁT
1859-1922

rekűjét, Pagueot 1891-ben készült motoros kocsiját, Ford 1896-ban épített gépjárművét.

Magyarországra 1896-ban hozták be az első autómobil, de a gépjármű-közlekedés csak a század első évtizedében indult fejlődésnek. A századelő automobiliz-



NÉPI FARAGÁSÚ KERÉKPÁR AZ 1880-AS ÉVEKBŐL

musát eredeti járművek, tárgyak, modellek, okmányok, fényképek idézik fel. Érdeklődésre tarthat számot az 1902-ben kiadott rendszámtábla, az egylapos forgalmi engedély, az első jogosítványok egyike, a közlekedést segítő korabeli térképek, stb.

Magyarországon az első világháború előtt gyártottak személy-, teherautót és autóbust is. A hazai ipar legnagyobb megrendelője a magyar posta volt.

A kiállítás eredeti járműveket is felsorakoztat. Látható például az első magyar tervezésű és építésű, ma is működőképes Csonka-féle motoros tricikli (1900). A tricikli és a többi régi jármű hangulatos korabeli budapesti kockaköves utcacélesztetben áll.

A szemközti fal mellett található a régi kerékpárok kiállítása. A Drais-féle 1817-ben készült futógép rekonstrukciójától a századfordulón divatos lengőkaros bicikliig tanulmányozható ennek az egyszerű közlekedési eszköz szerkezetének fejlődése. A járművek itt eredeti keramitkocka burkolaton állnak. Az új épület első emeletén a közúti közlekedés első világháborútól napjainkig terjedő történetével ismerkedhet meg a látogató. A második emeletet elhagyva, az első emeletre vezető lépcsősor alatt eredeti hídelemek (dilatációs szerkezetek, cölöpök, stb.) és szerszámok tekinthetők meg. Az első világháború utáni útépités technikai fejlődését gépmodellek (betonkeverőgép és finisher), anyagvizsgáló eszközök és geodéziai műszerek (szintező, teodolit) szemléltetik. Ekkor terjednek el a szénhidrogén-kötőanyagú útburkolatok. A

történelmi nevezetességű hidak modelljei között láthatók: az 1945-ben épült és később lebontott Kossuth-hídé, és hazánk 1950-ben épült egyetlen alumínium hídjáé.

A kiállítás a továbbiakban ismerteti az 1970-es évek útépítési technikáját is, melyre a melegen kevert aszfaltok elterjedése a jellemző. A kiállítás az út- és hídépítés fejlődésével párhuzamosan a hazai személy- és áru fuvarozás történetét is bemutatja. Első részében a két világháború közötti időszak, a második részében az 1945 utáni fejlődés követhető végig.

A hazai gépjárműgyártást $M = 1:5$ méretarányú modellek szemléltetik. Régi magyar gyártmányú autóbuszok, teherautók, motorkerékpárok fényképein és dokumentumain kísérhető figyelemmel a közúti személy- és áruszállítás korszerűsítése. Színes plakátok, eredeti rendszámablakok, autódudák, irányjelző lámpák, viteldíj jelző készülékek idézik e korszak hangulatát. Az eredeti tárgyak közül érdeklődésre tarthat számot a Schimanek-féle karburátor, a Magosix hathengeres és a Rába négyhengeres autómotor metszete. Külön tárló mutatja be a közúti közlekedés szabályainak (KRESZ, Közlekedési Kódex) történetét.

A kiállítás nagyobbik része az 1945 utáni időszak közúti közlekedését és autóiparának termékeit mutatja be. Tablókon szemlélhető a motorizáció fejlődése, de már jelzik a környezetvédelmi problémákat is. A táblókkal párhuzamosan felsorakozó vitrinekben hazai gyártmányú IKARUSZ-autóbuszok és Csepel-teherautók $M = 1:10$ méretarányú modelljei láthatók.

Az eredeti járművek és tárgyak sorát az 1950-ben készült Csepel gyártmányú dízel-motor nyitja meg. Az e kiállítási egység végén álló Pannóniák igen érdekesek, mert jól illusztrálják az utolsó hazai gyártmányú motorkerékpárok magas műszaki színvonalát. (A motorkerékpárgyártás 1975-ben szűnt meg Magyarországon). A Pannóniák szomszédságában állnak a Csepel Autógyár szervókormányai.

A kiállítás végén látható statisztikai összeállítás az elmúlt évtizedek motorizációját szemlélteti. A látogató a Hungaroring képeivel búcsúzhat a közúti közlekedés kiállításaitól.

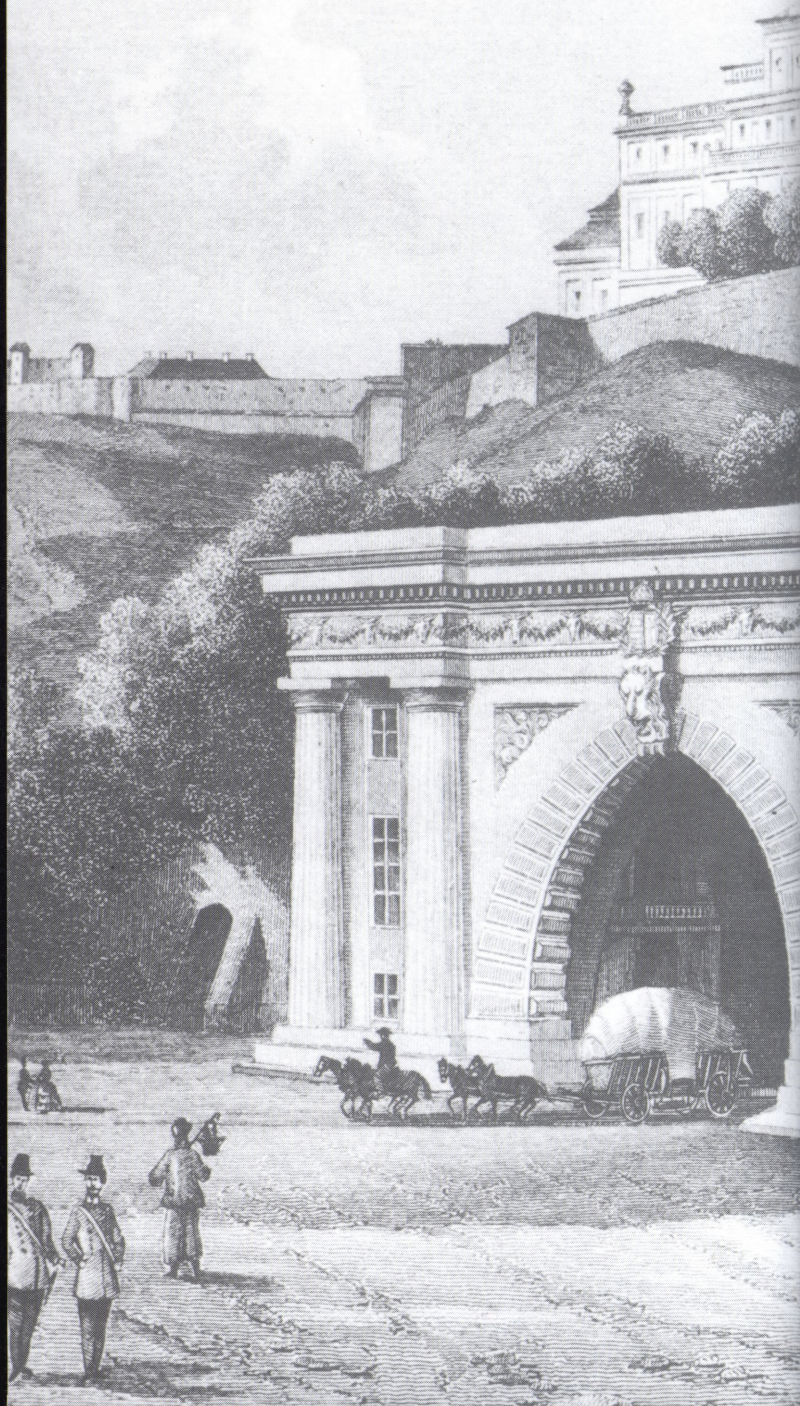
Az új épület földszintjén három, egymástól szintben elkülönülő kiállítási területen kapott helyet a városi tömegközlekedés múltját és jelenét bemutató kiállítás. A bevezető rész a világ nagyvárosaiban a XIX. század elejétől kialakuló és a század utolsó harmadától nagy lendülettel fejlődő tömegközlekedés egyes eszközeinek megjelenési sorrendjével ismerteti meg. Metszetek, fényképek



RÁBA KAMION (1969) (MODELL M = 1:10)

RÁBA NYERGESVONTATÓ (1970) (MODELL M = 1:10)





és tárgyi emlékek idézik fel a városi közlekedés történetének főbb korszakait. A fejlődést felgyorsító villamos vonóerő jelentőségét különösen kihangsúlyozzák a kiállítási exponátumok. Köztük látható Jedlik Ányos „villanydelejes forgonnyal működő kocsi” modellje, mint a villamosüzemű jármű megteremtésének korai kísérlete (1855). A magyar tudóst 1841-től foglalkoztatta egy villamos erővel működő jármű szerkesztésének gondolata.

A több mint másfél százados múltra visszatekintő hazai városi közlekedés fejlődésének is minden fontos állomása nyomonkísérhető a bemutatott képek és tárgyak segítségével. A városi forgalom legjellemzőbb, hajdan volt és mai eszközeit eredeti járművek és $M = 1:25$ léptékű modellek képviselik. Először a lóvontatás idillikus korszakával ismerkedhetünk meg, többek között egy eredeti múlt századi fiáker és egy ugyancsak eredeti omnibusz, magyar nevén társaskocsi hívja fel magára a figyelmet. Az omnibusz, a városi tömegközlekedés első eszköze fővárosunkban 1832-től 1929-ig vett részt a forgalomban, jócskán túlélve az 1866-tól közlekedő lóvasutat.

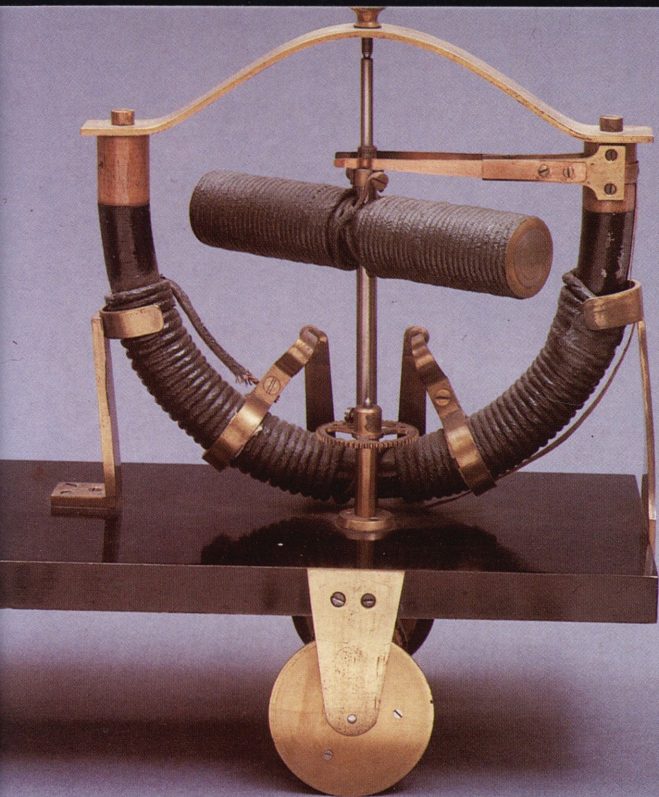
A lóvasutainkat bemutató kiállítási anyagok közül említést érdemelnek a pesti és a szegedi lóvasút indító-kürtjei, a lóvasúti telepeket ábrázoló fényképek, az emeletes és egyszintes kocsik modelljei. A budai „lővónatú vaspálya” zöld színű kocsijának modellje a kiállítás egyik legszebb darabja. Érdekes a Margit-hídi lóvasúti vonalról látható fénykép, ezen megfigyelhető az előfogat, amelyet a hídon kívül leginkább az emelkedő pályákon alkalmaztak.

A kiállítás következő része a gépi erővel működő városi közlekedési eszközeinkkel foglalkozik. A városi gőzvasutak és a villamosvasutak megjelenését, fejlődését illusztráló tárgyak közül elsősorban az eredeti járműveket kell megemlíteni, a kiállítás sorrendjében ezek a következők: a gőzüzemű Debreceni Helyi Vasút 1884-ből való személykocsija; a Budapesti Városi Villamos Vasút Rt. „A” típusú alsóvezetékes motorkocsija (e típusból 1888 és 1897 között 107 db-t vásároltak); a Szegedi Közlekedési Vállalat Schlick–Nicholson gyártmányú felsővezetékes motorkocsija 1912-ből; a Budapest–Újpest–Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Rt. pótkocsija, amelyet 1895–96-ban készített a Ganz gyár. A kocsi az 1916–1918-ban végzett átalakítások utáni műszaki állapotot tükrözi; a BHÉV 1943-ban a Ganz gyártól beszerzett pótkocsija (ez a jármű az épület nyitott, tetővel fedett részén nyert elhelyezést).

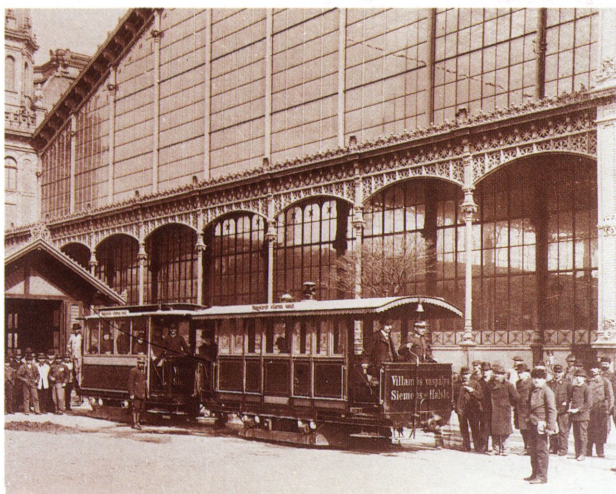


EMELETES LÓVASÚTI KOCSI 1886-BÓL (MODELL M = 1:25)

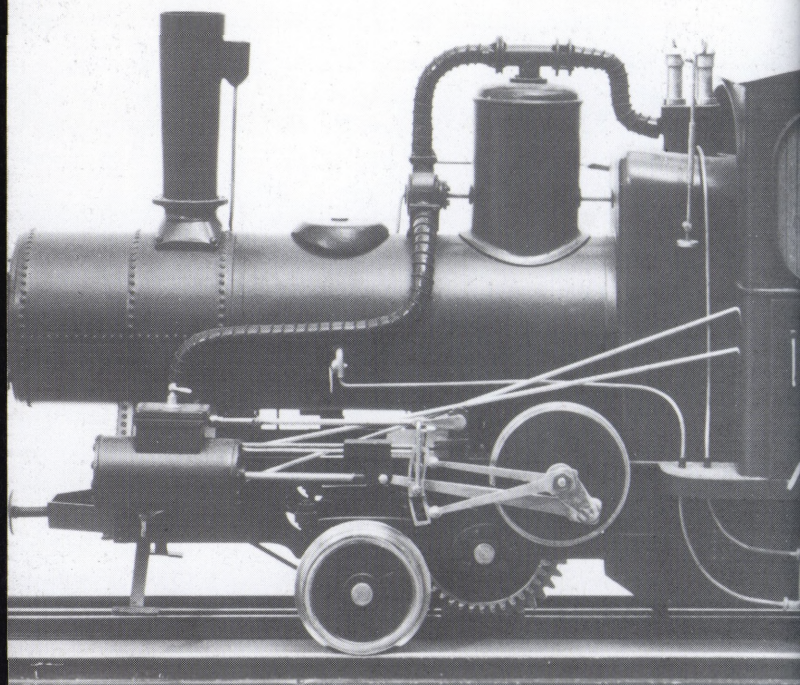
Az eredeti járművek környezetében látható többi kiállítási anyag jellemzően kronológiai sorrendben követi városi közlekedésünk alakulását. Gőzvontatású városi vasutainkat az 1870-ben megnyitott várhegyi sikló, az 1874-től működő fogaskerekű vasút emlékei mellett az 1887-től épült helyiérdekű vasutak szép tervrajzai, fotói ábrázolják. Műszaki érdekesség a százéves budapesti villamosközlekedés történetének első korszakára jellemző alsóvezetékes áramszedés néhány tárgyi emléke, valamint a menetkapcsolók műszaki fejlődését illusztráló controller bemutató. A millenniumi földalatti vasút motor-kocsijának modellje mellett az automatikus biztosítóberendezés eredeti jelzőlámpája mutatja az 1896-ban, a kontinensünkön elsőként megnyitott földalatti vasút kiemelkedő technikai fejlettségét.



JEDLIK ÁNYOS „VILLANYDÉLEJES FORGONNYAL MŰKÖDŐ
KOCSIJA” (MODELL M = 1:1)



BUDAPEST ELSŐ VILLAMOS VASÚTJA, AZ 1887-BEN
MEGNYITOTT „PRÓBAVASÚT”

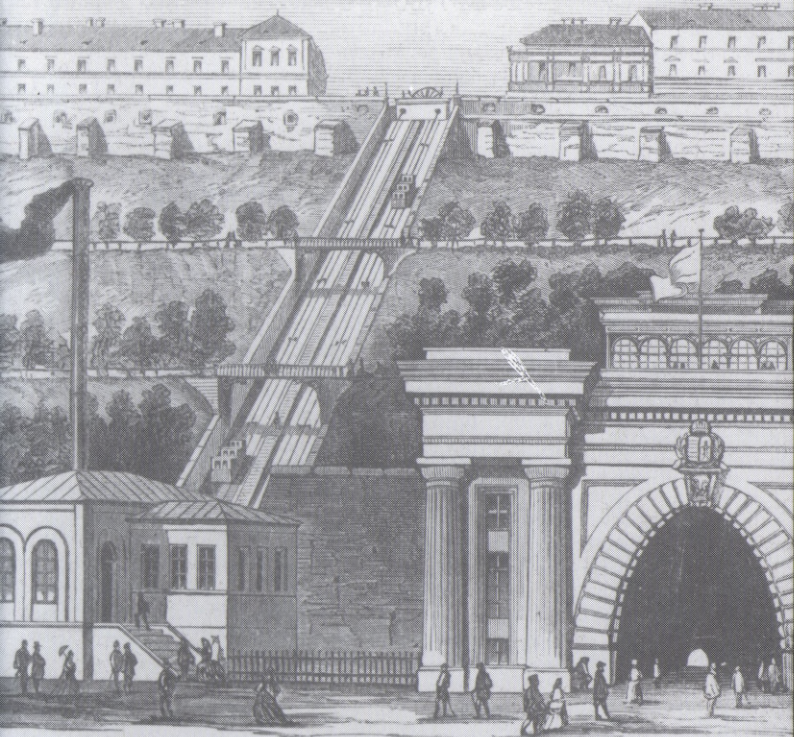


A GŐZVONTATÁSÚ FOGASKERÉKŰ VASÚT MODELLJÉNEK RÉSZLETE A KAPASZKODÓ FOGASKERÉKKEL (MODELL M = 1:25)

A városi autóbuszok fejlődése is nyomon követhető a modellek segítségével az első, emeletes, akkumulátoros és benzinüzemű járművektől a magyar gyártmányú, dízel-motoros autóbuszokig.

A két háború közötti időszak városi közlekedését az 1929-ben villamosított fogaskerekű vasút szerelvényének szép kidolgozású modellje és az 1933-tól közlekedett óbudai trolibusz kicsinyített mása, az 1933-ban bevezetett „kisszakasz” emlékei mellett az ebben a korban végrehajtott első műszaki rekonstrukció dokumentumai képviselik. Városi közlekedésünk történetének a második világháborútól az 1960-as évekig terjedő szakaszával zárul a nagyteremben elhelyezett kiállítási rész. Itt a nagymértékben megnövekedett közlekedési igények hatékonyabb kielégítésére forgalomba állított első csuklós járművek modelljei, valamint a kalauz nélküli közlekedés bevezetésének dokumentumai említhetők.

A közelmúlt és a jelen városi közlekedését bemutató anyagok láthatók a kiállítás következő részén. A fővárosi közlekedésben minőségi változást hozó metró



A BUDAVÁRI SIKLÓ EGYKOR ÉS MA





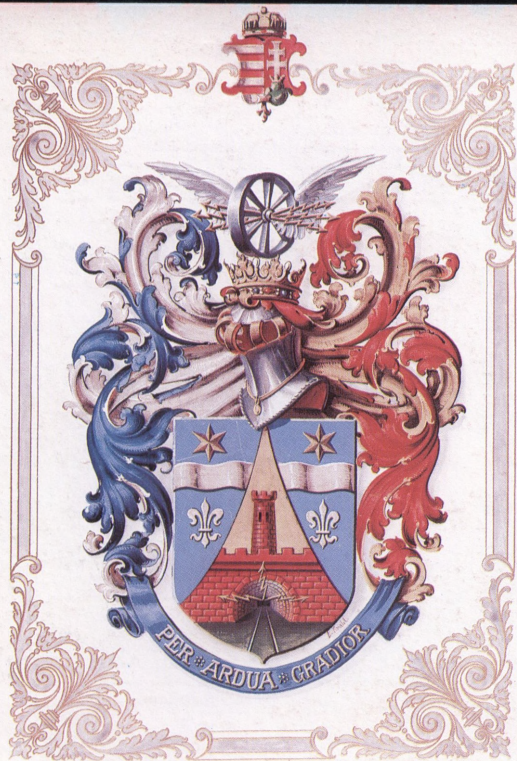
EREDETI VILLAMOSKOCSIK A VÁROSI KÖZLEKEDÉSI
KIÁLLÍTÁSBÓL

megnyitása és továbbfejlesztésének ábrázolása mellett a felszíni közlekedés új eszközei is megfelelő hangsúllyal szerepelnek. A vitrinekben megtalálhatók napjaink járműveinek modelljei a metró motorkocsitól a TATRA villamosig.

Végezetül kitér a kiállítás a forgalomszabályozás és forgalomirányítás témakörére is. Az első forgalomirányító lámpa egykorú fényképe és a Marx téri csomópont jelzőlámpa-rendszerét bemutató makett jól szemlélteti a műszaki fejlődést.







BALÁZS MÓR CÍMERE HERALDIKAI RITKASÁG: A FÖLDALATTI VASÚT STILIZÁLT ÁBRÁZOLÁSÁVAL

A Múzeum tárgyi gyűjteményeiben közel 15 ezer eredeti jármű, járműalkatrész, műszer, szerszám, modell stb. található. A közlekedési ágazatok tárgyain kívül kisebb együttese van a társadalomtörténet, a numizmatika, a képzőművészet közlekedéstörténethez kapcsolódó darabjainak.

Ennek az anyagnak a nagy részét raktárakban őrzi a Múzeum, de az időszakos kiállításokon ezekből is számos tárggyal ismerkedhet meg a rendszeres múzeumlátogató.

A Múzeumnak 95 000 kötetes tudományos szakkönyvtára van. Olvasóterme munkanapokon 10–14 óra között áll a kutatók és az olvasók rendelkezésére. A könyvtár rendszeresen gyűjti – retrospektíve is – a közlekedéstörténet, technikatörténet és ezek határterületeinek (statisztika, jog, közgazdaság, sport, földrajz, biográfia, történelem) magyar és idegen nyelvű szakirodalmát. A szakkönyvek és szakfolyóiratok állományán kívül négy különgyűjtemény tartozik ide: a menetrendek, üzleti jelentések, szabályzatok és díjszabások gyűjteménye.



PEST-BUDAI PANORÁMA A LÁNCHÍDDAL (XIX. SZÁZAD)

A Múzeum archívuma három nagy részleget foglal magában: a képtárat, a levéltári jellegű gyűjteménycsoportokat és a műszaki rajztárat.

Az alapítók a Múzeum létrejöttkor megkezdték a képanyag gyűjtését is, hiszen már a századfordulón világosan látták, hogy a technikai fejlődés révén új és új megoldások tüntetik el a régi építményeket, pályákat és eszközöket, s ezek csak a fényképeken őrizhetők meg. A tudatos gyűjtés eredménye, hogy a magyarországi vasútvonalak építéséről, korai járműveiről, számos budapesti és magyarországi híd építéséről forrásértékű képsorozatok maradtak fenn. A mai fényképgyűjteményen valamennyi közlekedési ágazat történeti fejlődése végigkísérhető. A Múzeum újjászervezése óta a képtár gazdag metszetgyűjteménnyel bővült, s számos értékes olajfestményt is őriz, főként szakágazatunk kiemelkedő személyiségeiről.

A levéltári csoportok között az okmánytár tartalmazza a legértékesebb, egyedi okiratokat. Személyi és alkalmazási okmányok, a járművek hitelesítő könyvei, jegyzőkönyvek, építési iratok találhatóak itt. A díszes, bőrkötéses, függőpecsétetes engedélyokmányok és a pergamen mérnöki diplomák a kiállításoknak is kedvelt, mutató darabjai. A vasúttársaságok, hajózási és más közlekedési vállalatok sok évtizedes részvényei külön gyűjteményben találhatóak. A kutatók számára gazdag forrás-



A KÖNYVTÁR ÉS AZ ARCHÍVUM GYŰJTEMÉNYEI SEGÍTIK A TÁRGYI ANYAGOK FELDOLGOZÁSÁT, TUDOMÁNYOS MEGHATÁROZÁSÁT

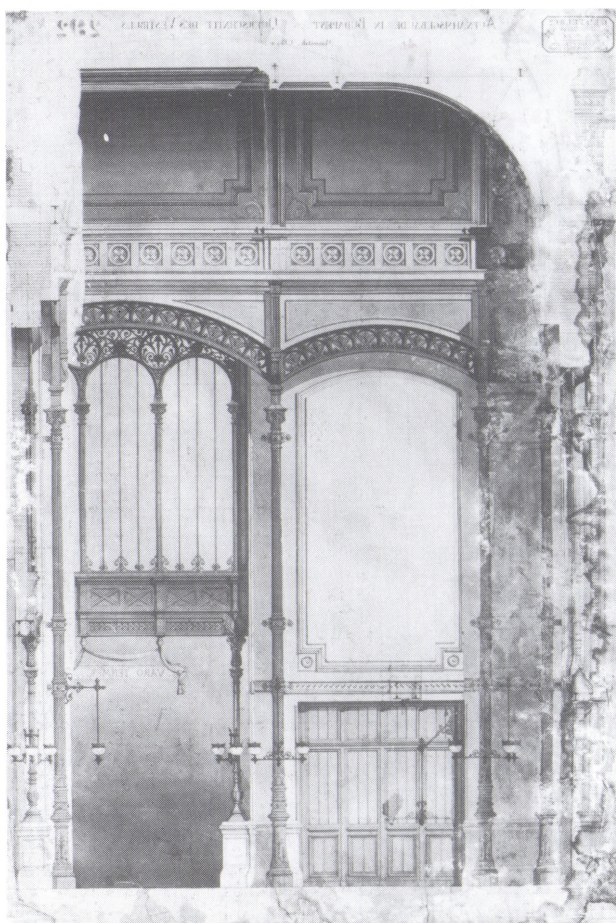


BAROSS GÁBOR (1848–1892) A MAGYAR ÁLLAMVASÚTI RENDSZER MEGTEREMTŐJE

anyagot nyújt a kéziratgyűjtemény, a gyári katalógusok, a menetjegyek, aprónyomtatványok, prospektusok gyűjteménye. Értékes egyedi darabokban bővelkedik a térképtár, amelyben nemegyszer kézzel színezett metszet is található, s olyan ritka kincsek is, mint az 1806-ban készült teljes Lipsky-térkép.

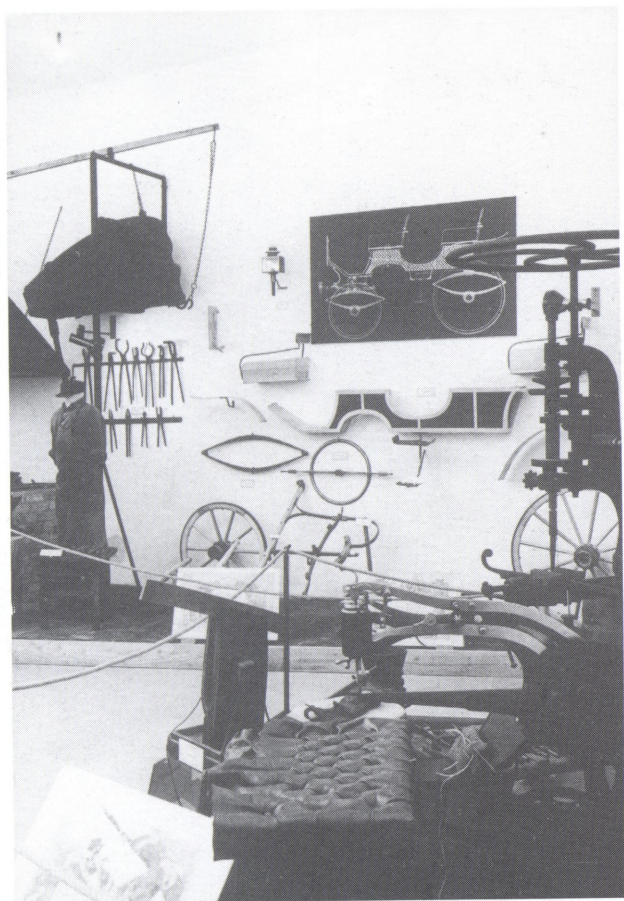
A műszaki rajztár hatalmas anyagát közlekedési ágazatonként rendezzük. Legnagyobb ezek között a vasúti rajzanyag, amelyben a magyarországi mozdony-





TERVRAJZRÉSZLET: A NYUGATI PÁLYAUDVAR KORMÁNYZATI VÁRÓJA (G. EIFFEL)

és vasúti kocsik gyártásnak szinte teljes dokumentációja megtalálható, művészi finomságú pauszrajzokon vagy régi fénymásolatokon. A régi magyarországi állomásépületek típusai rajzalbumokban tanulmányozhatók. A hazai hajógyártás rajzanyaga szintén igen gazdag, éppúgy mint a magyar vitorlázó repülőgép-tervezés együttese. A városi közlekedés rajzai között a millenniumi földalatti vasút rajzai kiemelkedő értékűek. A lovaskocsik és a belső égésű motoros járművek rajzai számban kisebb, ám igen értékes részét képezik a Múzeum műszaki rajztárának.



RÉSZLET A PARÁDI KOCSIMÚZEUM TERMEIBŐL

A Közlekedési Múzeum Parádon az ún. „Cifrais-tálló”-ban Kocsimúzeumot rendezett be, amely Közép-Európa egyik leggazdagabb kocsigyűjteménye. A múzeummal együtt az épületben levő istállók gyönyörű ménállománya is megtekinthető. Megközelíthető távolsági autóbusszokkal, továbbá vasúttal a budapest–miskolci vonalon Kál-Kápolnáig, onnan Recsken át autóbusszal.



SZABADTÉRI KISVASÚTI JÁRMŰBEMUTATÓ NAGYCENKEN

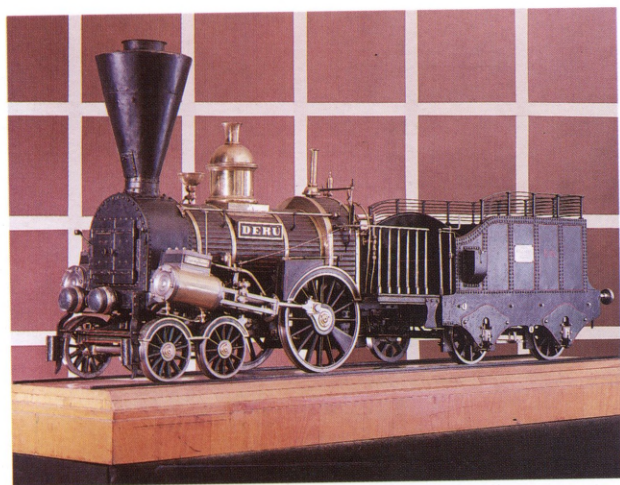
A nagycenki kastélyban 1973-ban nyílt meg a Széchenyi István Emlékmúzeum, amelynek létesítését a Közlekedési Múzeum kezdeményezte. Széchenyi életművének közlekedési vonatkozású anyagát mutatja be az emeleti termekben. A volt Széchenyi-istálló egyik termében hintóbemutatót láthat a közönség.

Fertőbozról a nagycenki kastélymúzeumhoz vezet a Széchenyi Múzeumvasút, a régi keskeny nyomtávolságú vasutak élő emléke. Tavasztól ősziig vidáman pöfékelnek kis gőzösei a régi kocsikkal.

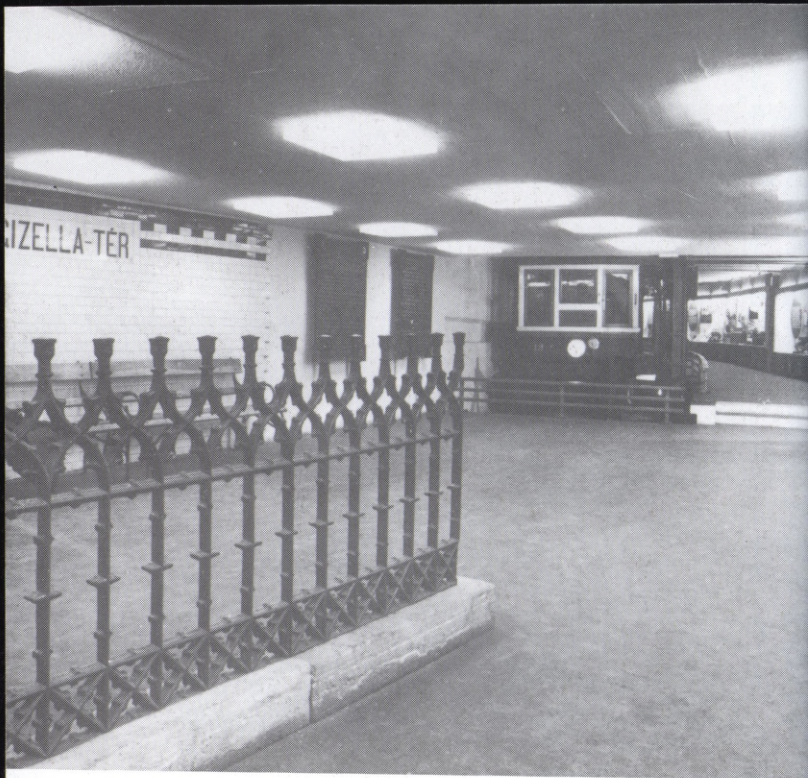
A nagycenki Kastély-állomás mellett szabadtéri kiállításon láthatóak a 600, 760 és 1000 mm nyomtávolságú kisvasutak járművei: gőzmozdonyok, személy- és teherkocsik. Nagycenk elérhető Sopronon át autóbusszal, vagy a szombathely–soproni vonalon vasúttal. Az Emlékmúzeum címe: Kiscenki út 3. Nagycenk 9485. Telefon: 33-023, a hintókiállítást gondozó kirendeltség telefonja: 33-026. A Múzeumvasutat üzemeltető GYSEV igazgatóság címe: Mátyás király út 19. Sopron.9401, Telefon: 11-415.



XIX. SZÁZADI ZÁRT VÁROSI HINTÓ A NAGYCENKI
HINTÓKIÁLLÍTÁS RÓL



A „DERÜ” MOZDONYMODELL (KÉSZÍTETTÉK: NAGY GERGELY
ÉS NAGY LAJOS 1847-BEN) A NAGYCENKI SZÉCHENYI ISTVÁN
EMLÉKMÚZEUMBAN



RÉSZLET A FÖLDALATTI VASÚTI MÚZEUM KIÁLLÍTÁSÁRÓL

A Földalatti Vasúti Múzeumban mutatja be a Közlekedési Múzeum a budapesti földalatti villamosvasút és a metró történetét. A kiállított dokumentumok és modellek mellett a legérdekesebb látnivalók a földalatti eredeti motorkocsijai. A múzeum egyedülálló a maga nemében: a földalatti vasút eredeti alagútszakaszában létesült. Címe: Bp. V., Deák tér, gyalogos aluljáró (a metró állomás mellett). Megközelíthető: kisérdalattival, metróval, a Tanács körúton közlekedő valamennyi tömegközlekedési eszközzel, a Közlekedési Múzeum főépületétől a 74-es trolibusszal és a kisérdalattival. Telefon: 1422-130, 388 mellék.

A Közúti Múzeum Kiskőrösön az útépités emlékeit őrizi. Megszemléltethetők a régi útépitő kézi szerszámok csakúgy, mint az útépités első gépei, a gőzhengertől szinte a legmodernebb motoros gépig, a régi aszfalt-melegítőtől a legmodernebb útburkolati anyagokig. Könyvtárban sok archív szakkönyv és térkép található. Érdekessége egy sajátos ízléssel berendezett útőri szoba. Kiskőrös elérhető vasúton a budapesti–kelebiai vonalon és természetesen gépkocsival is. Címe: Közúti Múzeum Kiskőrös 6200, Dózsa György út 33. Telefon: 11-935.



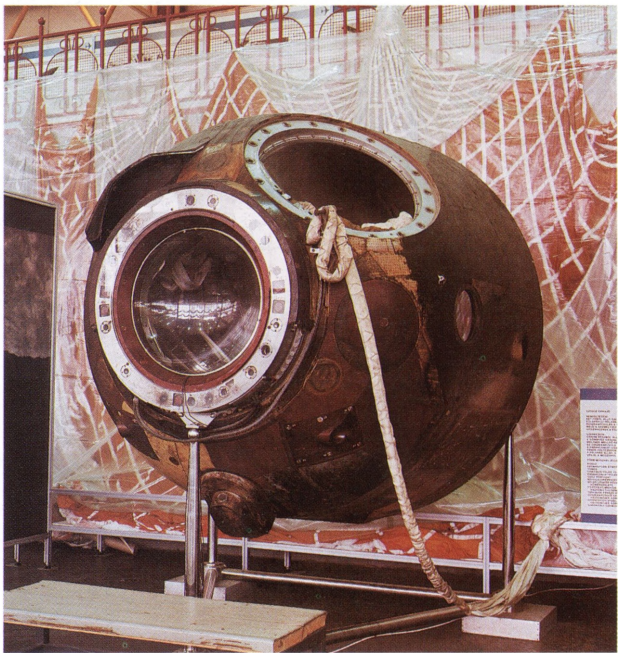
A PAKSI VASÚTI MÚZEUM FŰTŐHÁZA

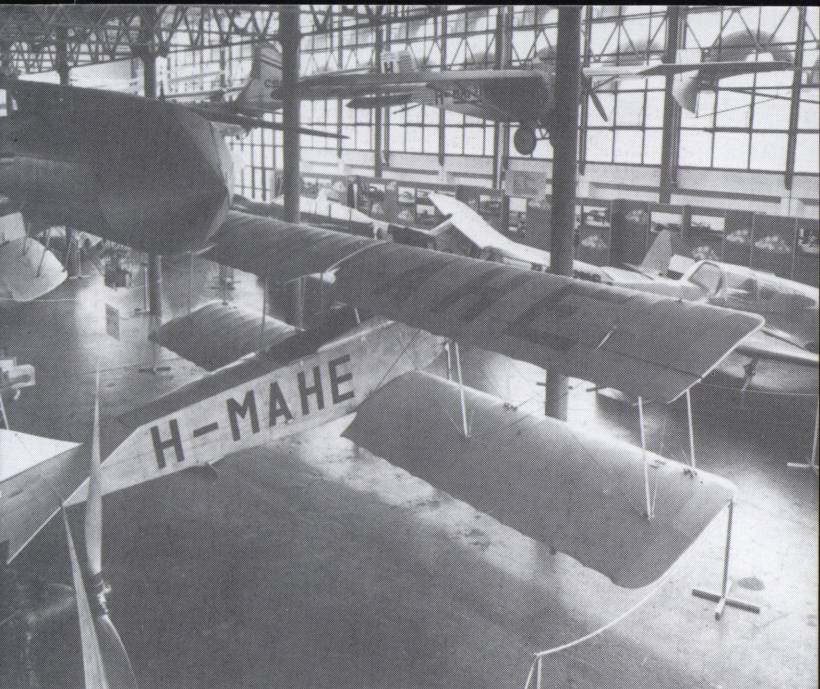
A Közlekedési Múzeum vasúti múzeumot létesített 1985-ben a régi paksi vasútállomás épületében és területén. Látható egy régi kisforgalmú állomás forgalmi irodája, főnöki szobájának berendezése, továbbá a helyi-érdekű vasutak történeti kiállítása, pályafenntartási relikviák, munkagépek, fűtőház két gőzmozdonnyal stb. Elérhető a 6-os úton gépkocsival, vagy az új paksi vasúti állomástól helyi autóbusz járáttal.



A VILÁG ELSŐ MEREV ÉPÍTÉSŰ LÉGHAJÓJA (1897)
TERVEZTE: SCHWARZ DÁVID (MODELL M = 1:10)

A SZOJUZ 35 ŪRHAJÓ EREDETI VISSZATÉRŐ EGYSÉGE





AZ EREDETI TÖRTÉNETI REPÜLŐGÉPEK CSARNOKA

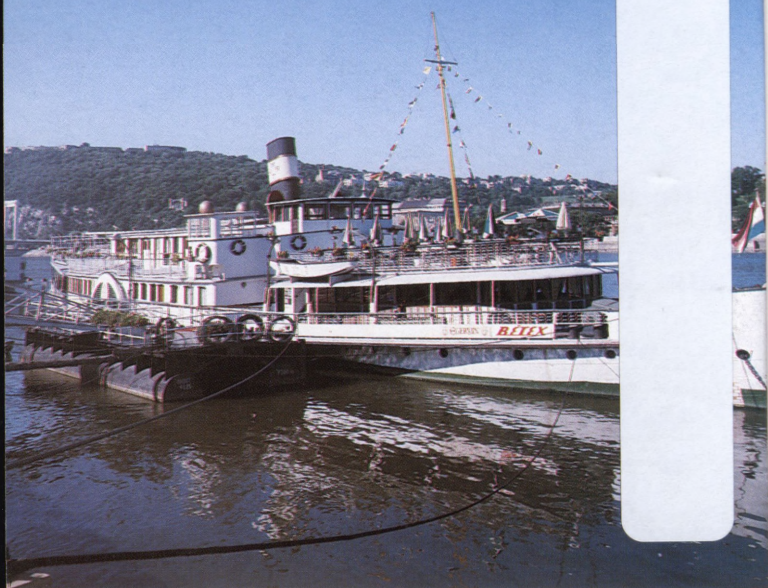
1985-ben nyílt meg a Repüléstörténeti és Űrhajózási Állandó Kiállítás a Múzeum főépületétől alig 300 m-re fekvő, Petőfi Csarnok emeleti részén. A kiállítás a repülés ágazatai, szakterületei szerint kabinet-rendszerben mutatja be a repüléstörténet és az űrhajózás nemzetközi és magyar vonatkozású eredményeit, jelentős állomásait és természetesen a gépeit.

A leggazdagabb és leglátványosabb része a kiállításnak az eredeti, történeti repülőgépek csarnoka. Itt láthatók a Magyarországon repült típusok megmaradt példányainak ritkaságszámba menő képviselői, közöttük olyan – világszerte kuriózumként említett – gépek, mint a Junkers F-13-as, a kétszeres világrekorder aszódi Lloyd vagy a szintén világrekordokat elért és távolsági repülésével nemzetközi hírnevet szerzett L-2 Róma. Ugyanitt látható Kossuth-díjas repülőgép-tervezőnk, Rubik Ernő sok évtizedes munkásságának több ismert repülőgépe, mint például a motoros R-18 Kánya és a könnyű, karcsú vitorlázógép, a Vöcsök.

A törékenynek tűnő gépek mellett feltűnő kontrasztként jelentkezik az első magyar űrhajós, Farkas Bertalan 1980-as űrrepülése során használt űrkabin, a Szozuz-35 űrhajó visszatérő egysége.

A Petőfi Csarnok a fűtési berendezés hiánya miatt április-október között látogatható.

36009+



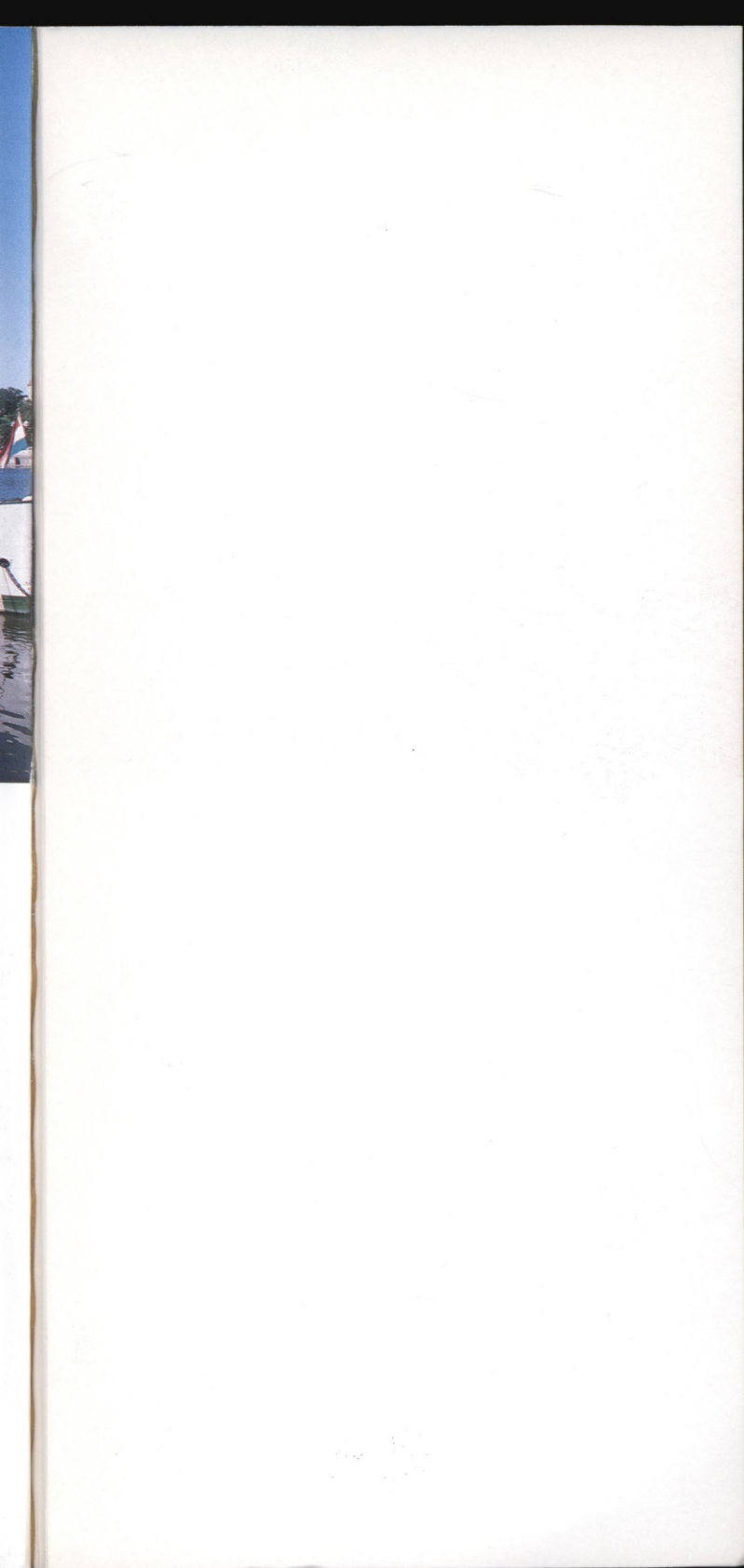
A KOSSUTH MÚZEUMHAJÓ, A DUNAI GŐZHAJÓZÁS ÚSZÓ MÚZEUMA

A Kossuth Múzeumhajó Budapest legrégebbi hajóállomásán, a Lánchíd mellett van kikötve. A hajó 1913-ban épült az Újpesti Hajógyárban, akkor a Ferencz Ferdinánd Főherczeg nevet adták neki. Hosszú pályafutása során többször átépítették és átkeresztelték. Utolsó tulajdonosa a MAHART volt. 1984-ben a Közlekedési Múzeum átvette és a dunai gőzhajózás történetét mutatja be a felújított múzeumhajón.

A BORÍTÓ HÁTOLDALÁN:
A MILLENNIUMI MAGYAR KIRÁLYI
UDVARI VONAT DÍSZTÁBLÁJA

A Közlekedési Múzeum megközelíthető az 55-ös autóbusszal, a 70, 72, 74 és 75-ös trolibuszal, átszállással az 1 és 7-es autóbusszal, valamint a kisérdalattal. Címe: Városligeti körút 11. Postafiók 37, irányítószáma 1426. Telefon: 1420-565.





KÖZLEKEDÉSI
MŰZEUM

BUDAPEST

