

A KÖZLEKEDÉSI MŰZEUM KÖZLEMÉNYEI

2.

MINÁRY JÓZSEF

A
Magyar Közlekedési Múzeum
mozdonymodell gyűjteménye

Különlenyomat a Magyar Műszaki Múzeumok 1964. évi Évkönyvéből

BUDAPEST 1965

A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM KÖZLEMÉNYEI

2.

MINÁRY JÓZSEF

A
Magyar Közlekedési Múzeum
mozdonymodell gyűjteménye

Különlenyomat a Magyar Műszaki Múzeumok 1964. évi Évkönyvéből

BUDAPEST 1965

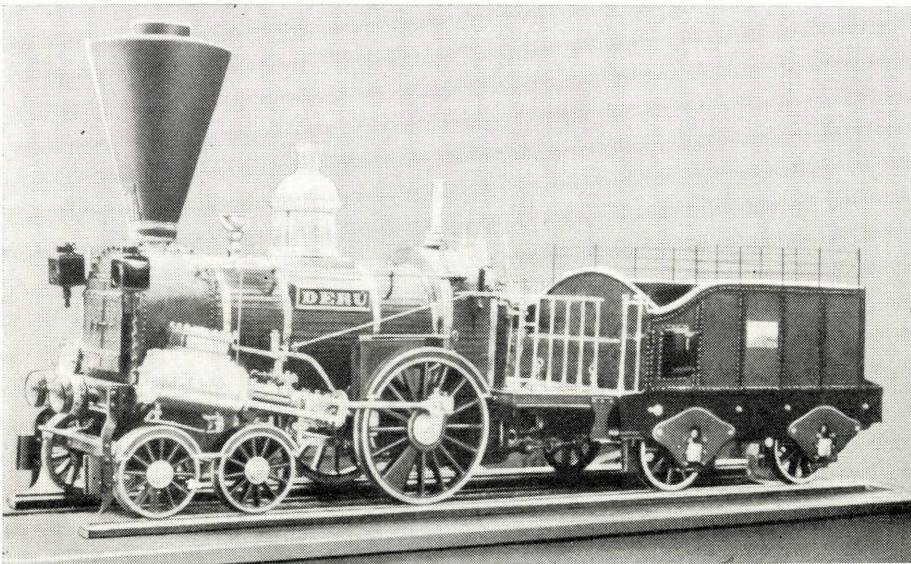
KÖZLEKEDÉSTUDIUM
KÖNYVTÁRA
b 8536

A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI MŰZEUM MOZDONYMODELL GYŰJTEMÉNYE

Mináry József

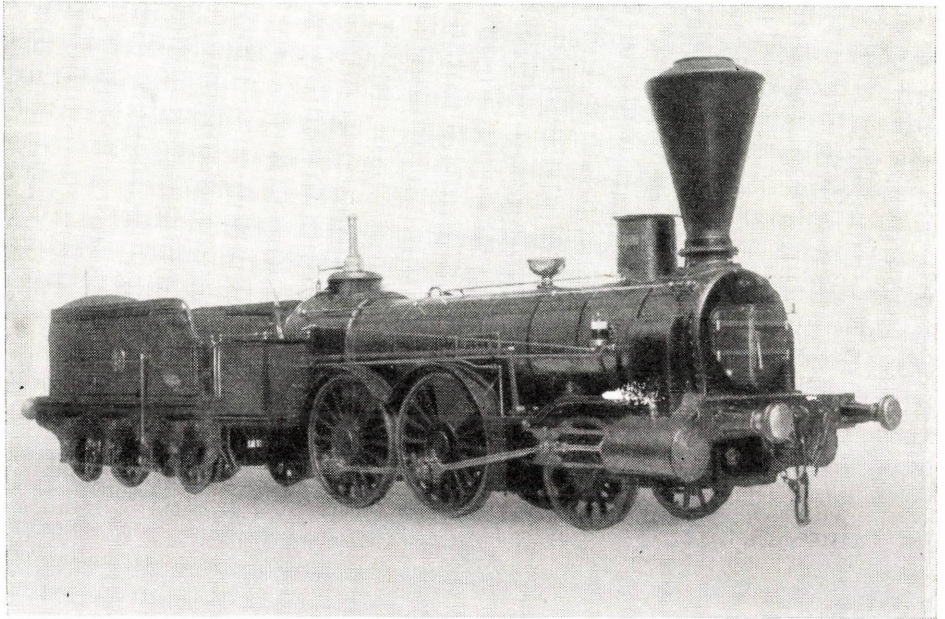
Magyarországon az 1867-es politikai kiegyezést követő évtizedek, a kapitalizmus hazai kifejlődése keretében, az ország iparosodásának és intézményes iparosításának jegyében teltek. Egyrészt az ország lakossága fordul érdeklődéssel az ipari téren mutatkozó gazdasági érvényesülési lehetőségek felé, másrészt a kialakuló iparigazgatási és társadalmi szervek igyekeztek minden lehetőt elkövetni, hogy a gépi termelés módját szakszerűség és korszerűség szempontjából ismertessék. Közökhajra ipari múzeumok létesítését szorgalmazták, amelyeknek keretében, többek között kiállításra kerültek korszerű eszközök, gépek, hogy azokat a szakemberek megismerhessék és bevezetésükkkel a termelékenységet előmozdítsák, a termelés gazdaságosabbá tegyék, és a termények minőségét fokozzák. Ugyanennek a célnak érdekében rendszeresítették az időszakos ipari kiállításokat is. Mindezek – mellett, hogy kitűzött iparfejlesztési céljaikat elérték s az érdeklődő látogatóknak képzeletét megragadták – az ország mindinkább növekvő ipari életének meggyőző bizonyítékát is jelentették. Különösen nagy hatása volt az 1885. évi első budapesti országos általános kiállításnak. Ezen az ország minden ipari ágazata bemutatta, természetes nagyságban, vagy méretarányos modellekben gépeit, terményeit. Itt már a vasúttársaságok is szerepeltek mozdonyaikkal, vagy azok modelljeivel és egyéb vasúti berendezésekkel.

Ez a kiállítás adott ösztönzést arra is, hogy egy műszaki múzeum létesítésének gondolatát felvessék, de már a kiállítás bezárása, és a kiállítási anyag elszéledése után anélkül, hogy annak felhasználásával megvetették volna a



A Nagy testvérek által 1846-ban szerkesztett és épített „Derü” mozdony- és szerkocsimodell

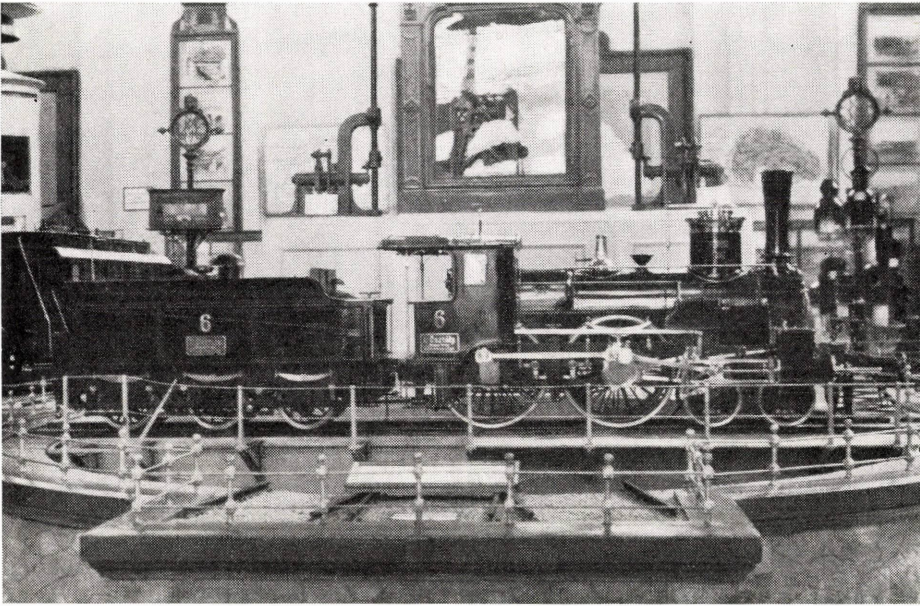
múzeum alapjait. Ezt a mulasztást igyekeztek pótolni, amikor az 1896. évi milleniumi ünnepek előkészületeivel foglalkoztak. Így a MÁV kebelében 1894-ben egy bizottság már úgy válogatta össze a kiállítandó anyagot, hogy az majd egy vasúti múzeum gyűjteménye legyen. Ezzel egyúttal a szakszerűségi szempontok is maradéktalanul érvényesültek, sőt továbbmenően a kiállításra készített modelleket is a MÁV javítóműhelyeiben, a leghivatottabb szakemberek közreműködésével építették. Ez az anyag valóban alapját képezte az öt évvel később megnyílt Magyar Közlekedési Múzeumnak.



Csász. Kir. Szab. Tiszavidéki Vaspályatársaság „Tisza” jelű személyvonatú mozdony és szerkocsi modellje

A műszaki nevelés és oktatás szempontjából célszerűnek látszanék akár a kiállításán, akár a múzeumban a tárgyaknak, gépeknek természetes nagyságban való bemutatása, amire a technikai kiállításokon számos példa található is. Ez azonban még ott sem valósítható meg, ahol viszonylag nagy kiállítási területekről beszélhetünk. Ha pedig mozdonyokra vagyunk tekintettel, akkor már nem szorul bizonyításra, hogy azok kiállítási szempontból még modellekben is nagyon térgigényesek. Ezek bemutatására tehát – szórványos kivételektől eltekintve – csakis alkalmas méretarányban készült modelleket lehet felhasználni. A Magyar Közlekedési Múzeum vasúti jármű gyűjteménye ebből a szempontból híressé lett egységes 1 : 5 méretarányú modelljeivel. A méretarány maga, sikeres választás volt. Ennek eredete – mert akkor még követhető múzeumi példák nem igen voltak – bizonyosan oda vezethető vissza, hogy a műgyűjtemény gyűjteményében foglalt helyet az 1 : 4 méretarányú „Derű” mozdonymodell, az 1885. évi kiállításán szerepeltetett moz-

donymodellek pedig 1 : 20 léptékűek voltak. Tulajdonképpen e kétféle méretarány között kellett választani. Az 1896. évi millenniumi kiállításra épített mozdonymodelleknél a szerkezeti hűség legfőbb követelménynek számított. Akik a modelleket gyártották, foglalkozásukból eredően kényesek voltak a szerkezeti és kiviteli hűségre, s minden törekvésük az volt, hogy azok méreteiken kívül semmiben sem különbözzenek az eredeti mozdonyoktól. Következésképpen a gépészeti gyakorlatban szokatlan 1 : 4 méretarány helyett, az 1 : 5 méretarányt választották, mely a „Derű” mozdonymodell arányaihoz nagyon közel áll.



MÁV I. osztályú 6 pályaszámú, majd 259,006 számú gyorsvonatú mozdony és szerkocsi modellje

Nem lehet kétséges, hogy az egységes léptékben készült modellgyűjtemény még a szakember részére is megkönnyíti az egymásközi összehasonlításokat, sőt a laikusnak is érzékelhetővé teszi a típuskülönbségeket, vagy a fejlesztés fokozatait. Ez könnyen belátható abból, hogy a mozdónyszerkesztők a mozdónyszerkesztési szelvény magassági méretét, ha nem is merítették ki egészen, de az azt megközelítő kémény felső széléig mért méretben nagyon nagy ingadozások nincsenek, legalábbis nem akkorák, hogy a különbségek a léptékben készült modelleken szembetűnő lehetnének. Tehát az egymás mellé állított modellek említett mérete az a hosszegység, amellyel a szemmérték – tudat alatt – a hosszúságokat, távolságokat, átmérőket becsüli. Ha viszont a kisebb méretarányban készült modelleket helyezzük el a nagyobbak közé, akkor a becslés zavarttá, megbízhatatlanná lesz.

A millenniumi kiállításra 18 mozdonymodell készült, amelyeket úgy választottak meg, hogy azok a magyar vasút 50 éves mozdonyüzemi múltjának mozdony-

fejlesztési mozzanatait jellegzetes példányokkal érzékeltessék. Ezek a modellek arról is tájékoztattak, hogy milyen vasúttársaságok szerepeltek a MÁV-on kívül, amelyek aztán a MÁV-ba olvadtak. Sajnos némely modell a típusnak nem az eredeti megjelenési formáját mutatta, hanem abban a változatban tüntette fel, amilyen alakot már a vasútnak a MÁV-ba olvadása után nyert. A MÁV ugyanis a múlt század 80-as éveiben korszerűsítési tevékenysége során az idegenből kapott mozdonyokon is végzett átalakításokat. Így például az eredetileg sátor nélkül épült mozdonyok kis homlokvédő-lemezeket kaptak, a füstszekrényeket ún. amerikai rendszerűvé hosszabbították meg, az állandó nyílású fűvókat változtatható keresztmetszetűvé alakították át, a tápszivattyúkat lövetyűkkel cserélték fel, némely mozdonytípust önműködő légfékkel szerelték fel, és így tovább, számos változtatást végeztek, amelyekkel elkülönöztek az eredeti gyári kivitelüktől. A modellépítők törekvése pedig az volt, hogy a mozdonyokon elért műszaki fejlettséget érzékeltessék.

1896-ig a gőzmozdonyok még telített gőzűek voltak, s még a tengelyelrendezés tekintetében sem voltak egymástól nagyon eltérőek, mert a 18 modell közül 12 két kapcsolt tengelyes elrendezést mutat, amiből arra is lehet következtetni, hogy a forgalmi és kereskedelmi szolgálat addig még nem támasztott nagyobb vontatási igényeket.

A szóban forgó modellek történelmi sorrendben a következők voltak:

1. Volt cs. k. szab. *Osztrák Államvaspálya Társaság III. f osztályú, majd MÁV IIq osztályú 1277 pályaszámú, telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,*

2' B tengelyelrendezésű,

személyvonatú szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

2. Volt cs. k. szab. *Déli Vaspálya Társaság 10 sorozatú, telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,*

2' B tengelyelrendezésű

tehervonatú szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje, „Pannonia” jelzéssel.

3. Volt cs. k. szab. *Tiszavidéki Vaspályatársaság „Pest” jelölésű, majd MÁV Ic osztályú, telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,*

1 B tengelyelrendezésű,

személyvonatú szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

4. Volt cs. k. szab. *Tiszavidéki Vaspályatársaság „Tisza” jelölésű, majd MÁV II. c osztályú, telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,*

1 B tengelyelrendezésű,

személyvonatú, szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

5. Volt cs. k. szab. *Osztrák Államvaspálya Társaság VI. osztályú, 1404 pályaszámú, majd MÁV T IVa osztályú 4170 pályaszámú telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,*

C + B tengelyelrendezésű,

Engerth–Fink rendszerű,

tehervonatú, poggyász szerkocsis hegyi mozdony 1:5 méretarányú modellje.

6. *MÁV III osztályú 2001 pályaszámú, későbben MÁV 335,001 számú telített gőzű, kéthengeres ikergépezetű,*

C tengelyelrendezésű,

tehervonatú szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

7. *Volt Altöld–Fiumei Vasút 19 számú, majd MÁV IIm osztályú, aztán MÁV 237 sorozatú, telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,*

1 B tengelyelrendezésű,
személyvonatú, szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

8. MÁV II osztályú, 1052 pályaszámú, újabb mozdonyoszáma: MÁV 238,052,
telített gőzű, kéthengeres ikergépezetű

1 B tengelyelrendezésű,
személyvonatú, szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

9. Volt cs. k. szab. Tiszavidéki Vaspályatársaság „Szikszó” jelölésű, majd
MÁV IID osztályú, későbbben MÁV 239 sorozatú, telített gőzű, kéthengeres, iker-
gépezetű,

1 B tengelyelrendezésű,
személyvonatú, szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

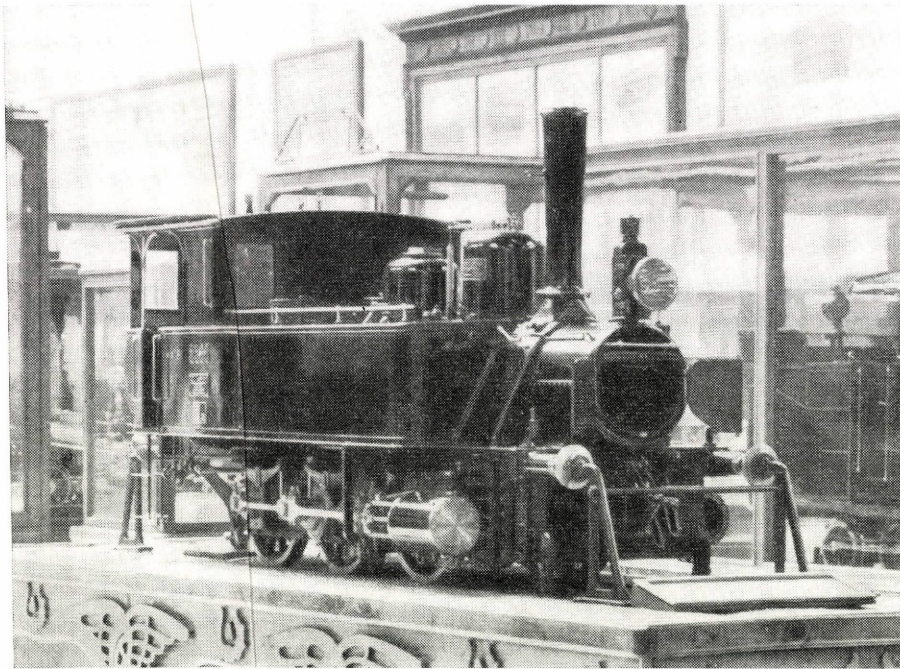
10. MÁV IV osztályú, 4001 pályaszámú, majd MÁV 441,001 mozdonyoszáma,
telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű

D tengelyelrendezésű,
tehervonatú, szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

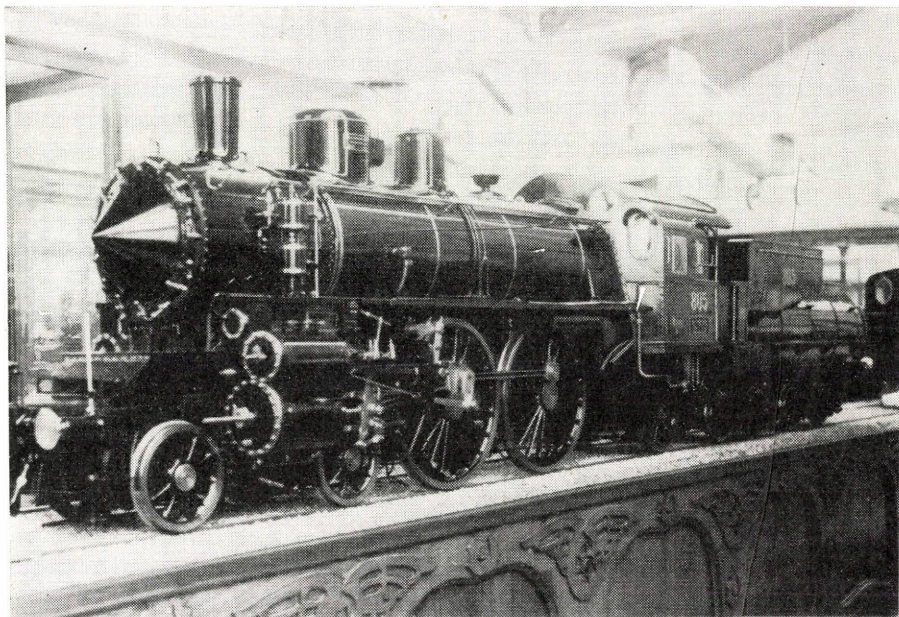
11. Volt cs. k. szab. Osztrák Államvaspálya Társaság 950 mm nyomtávolságú
„Hungária” jelű, telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,

B tengelyelrendezésű,
vegyesvonatú, szertartányos mozdony 1:5 méretarányú modellje.

12. Volt Vágvölgyi Vasút Részvénytársaság „Pozsony” jelzésű, majd MÁV



MÁV XII. osztályú 556 pályaszámú, majd 377,384 univerzális szertartányos mozdony
működtethető gépezetű modellje



MÁV I osztályú 805 pályaszámú, majd 203,004 számú gyorsvonati mozdony és szerkocsi modellje

IIIc osztályú, későbben MÁV 359 sorozatú, telített gőzű, kéthegeres, ikergépezetű,

C tengelyelrendezésű,
tehervonatú, szerkocsis mozdony 1 : 5 méretarányú modellje.

13. MÁV I osztályú, 6 pályaszámú, újabb mozdony száma MÁV 259,006, telített gőzű, kéthegeres, ikergépezetű,

2' B tengelyelrendezésű,
gyorsvonatú, szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

14. Volt cs. k. szab. Osztrák Államvaspálya Társaság Vf osztályú, majd MÁV IIIp osztályú, 3132 pályaszámú, aztán MÁV 340,042 sz. telített gőzű, kéthegeres, ikergépezetű,

C tengelyelrendezésű,
tehervonatú, szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

15. Volt cs. k. szab. Osztrák Államvaspálya Társaság Vd osztályú, 1302 pályaszámú, majd MÁV T IV osztályú 4261 pályaszámú, aztán MÁV 450,001 számú telített gőzű, kéthegeres, ikergépezetű.

D tengelyelrendezésű,
tehervonatú, szertartányos mozdony 1 : 5 méretarányú modellje.

16. MÁV X osztályú, majd MÁV 20 sorozatú, telített gőzű, kéthegeres, ikergépezetű,

B tengelyelrendezésű,
helyiérdekű, szertartányos mozdony 1 : 5 méretarányú modellje.

17. MÁV IIIe osztályú 2251 pályaszámú, majd MÁV 326,001 számú telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,

C tengelyelrendezésű,

tehervonatú, szerkocsis mozdony 1 : 5 méretarányú modellje.

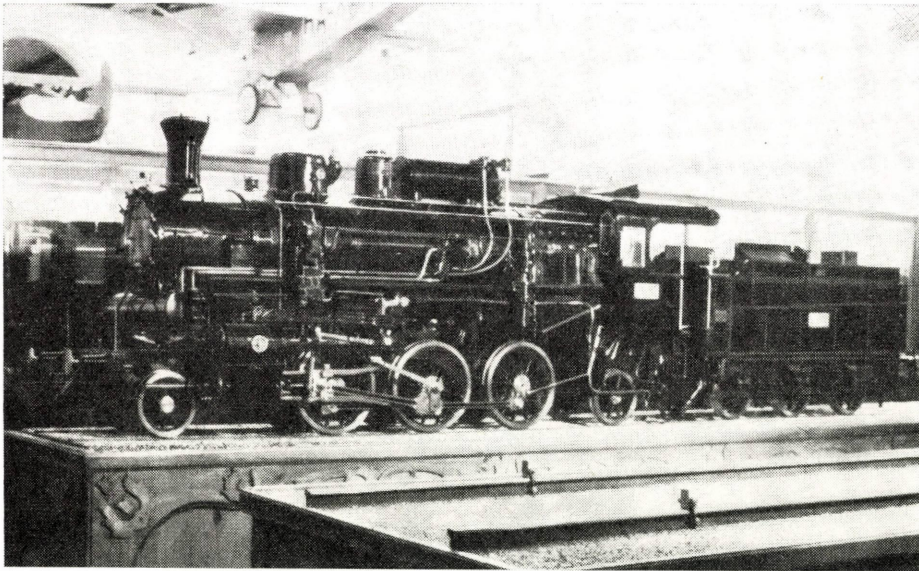
18. Volt cs. k. szab. Osztrák Államvaspálya Társaság I osztályú, majd MÁV Ig osztályú, 632 pályaszámú, későbben MÁV 223,032 számú, telített gőzű, kéthengeres ikergépezetű,

1' B 1' tengelyelrendezésű,

gyorsvonatú, szerkocsis mozdony 1 : 5 méretarányú modellje.

Tehát ezek a mozdonymodellek képezték a Magyar Közlekedési Múzeum vontatójármű modellgyűjteményének alapját. A felsorolásból látható, hogy ezek a mozdonytípusok még idegen, leginkább osztrák típusok, vagy azok továbbfejlesztései, s ugyancsak zömében idegen gyártmányúak is. 1873-ban Magyarországon is megkezdődött a mozdonygyártás, és ennek a mozzanatnak a modellgyűjteményben két emléke is van, a volt Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára által gyártott MÁV III. osztályú, tehervonatú mozdony, és a volt cs. kir. Osztrák Államvaspálya Társaság Resicai Gépgyárában épített 950 mm nyomtávolságú „Hungária” jelű iparvasúti mozdony modellje.

A millenniumi kiállítás után a modellépítés nem szünetelt, hanem az 1896–1899 években, valamint a röviddel ezután gyártott mozdonytípusok modelljei egymásután helyet kaptak a gyűjteményben. Ezek még mind telített gőzű mozdonyokra vonatkoznak ugyan, de az ikergépezetűek mellett megjelennek már a compound-gépezetű mozdonyoknak a modelljei is. Ezek a mozdonyépítés sorrendjében a következők voltak:



MÁV 324,806 számú univerzális mozdony és szerkocsi modellje

19. MÁV *Ih osztályú 649 pályaszámú*, majd MÁV 320,009 számú, telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,

2' C tengelyelrendezésű,

hegyvidéki gyorsvonatú, szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

20. MÁV *IVc osztályú 4335 pályaszámú*, majd MÁV 421,035 számú, telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,

D tengelyelrendezésű,

hegyvidéki tehervonatú, szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

21. MÁV *T IVb osztályú 4281 pályaszámú*, majd MÁV 41,001 számú, telített gőzű, négyhengeres, ikergépezetű,

D 2 tengelyelrendezésű,

fogaskerekű szertartányos mozdony 1:5 méretarányú modellje.

22. MÁV *Ia osztályú, 172 pályaszámú*, majd MÁV 220,162 számú, telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,

2' B tengelyelrendezésű,

gyorsvonatú, szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

23. MÁV *XII osztályú, 5566 pályaszámú*, majd MÁV 377,384 számú telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,

C tengelyelrendezésű,

univerzális szertartányos mozdony 1:5 méretarányú modellje.

24. MÁV *Ie osztályú, 468 pályaszámú*, majd MÁV 222,068 számú telített gőzű, négyhengeres, tandem-kompaund gépezetű,

2' B tengelyelrendezésű,

gyorsvonatú, szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

25. MÁV *IIIq osztályú, 3367 pályaszámú*, majd MÁV 325,227 számú, telített gőzű, kéthengeres, kompaund gépezetű,

C tengelyelrendezésű,

tehervonatú, szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

26. MÁV *IVd osztályú 4405 pályaszámú*, majd MÁV 422,005 számú, telített gőzű, négyhengeres, kompaund gépezetű,

(B) B tengelyelrendezésű,

tehervonatú, szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

27. MÁV *In osztályú 805 pályaszámú*, majd MÁV 203,004 számú, telített gőzű, négyhengeres, kompaund gépezetű,

2' B 1' tengelyelrendezésű,

gyorsvonatú, szerkocsis mozdony 1:5 méretarányú modellje.

A dőlt betűk azt a jelzést mutatják, amelyet a mozdonymodellek ma is viselnek.

Az eddig ismertetett modellek a hazai vasutak telített gőzű mozdonyai fejlesztésének mutatják hű tükrét. A múlt század közepe táján épült mozdonyok 6,25 kg/cm² kazánnyomásától a MÁV 203 sor. mozdony 16 kg/cm² kazánnyomásáig, az ikergépezetes mozdonytól a kompaund gépezetű, az egyszerű B vagy 1 B tengelyelrendezéstől a csuklós Mallet-keretes (B) B megoldásig.

E csoportba sorolható modellek még, amelyek azonban minthogy azokat a múzeum nem gyűjtési tervének megfelelően építette, hanem alkalmilag szerezte meg, az egységes 1 : 5 méretaránytól eltérnek, a következők:

28. „Derű” jelű, telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,

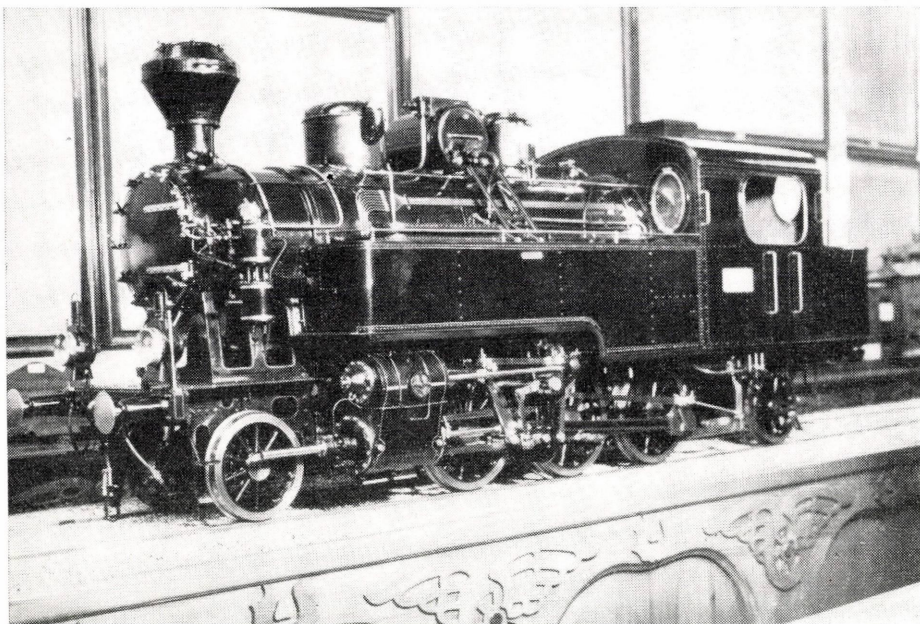
2' A tengelyelrendezésű,

személyvonatú, szerkocsis mozdony 1 : 4 méretarányú modellje. A modellt szerkesztette és építette Nagy Lajos váci lakatos és testvére 1847-ben, a szerkocsi modellt Bognár Ferenc gépész készítette Budapesten 1875-ben.

29. „Sabaria” jelű, 1 számú, telített gőzű, ikergépezetű,
2' B tengelyelrendezésű,

gyorsvonatú, szerkocsis mozdony 1 : 10 méretarányú modellje. A mozdonyt a volt Österreichische Nordwestbahn részére az osztrák floridsdorfi mozdonygyár építette 1874-ben.

30. „Ledács” jelzésű, 1. sz. telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,



MÁV 375,565 számú univerzális szertartányos mozdony modellje

1 B tengelyelrendezésű,

személyvonatú, szerkocsis mozdony 1 : 10 méretarányú famodellje.

31. 2609 pályaszámú, jelenleg MÁV 326,359 számú telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,

C tengelyelrendezésű,

tehervonatú, szerkocsis mozdony 1 : 12 méretarányú modellje.

32. Volt Magyar Középponti Vasút 51 számú „Pest” jelölésű, telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,

2' A tengelyelrendezésű,

személyvonatú, szerkocsis mozdony 1 : 45 méretarányú modellje.

1900 körül hazánkban is megkezdődött a mozdonyokban a túlhevített gőz alkalmazása, s azontúl telített gőzű mozdonyok, legfeljebb kompaund kivitelben

készültek, de természetesen építettek túlhevítős kompaund gépezetű mozdonyokat is. Ez időponttól származó mozdonymodellek a következők:

33. MÁV 324,806 számú, túlhevített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű, 1' C 1' tengelyrendezésű,

univerzális szerkocsis mozdony 1 : 5 méretarányú modellje.

34. MÁV 375,572 számú túlhevítős, kéthengeres, ikergépezetű, 1' C 1' tengelyrendezésű,

univerzális szertartányos mozdony 1 : 5 méretarányú modellje.

35. MÁV 328,058 számú túlhevítős, kéthengeres, ikergépezetű, 2' C tengelyrendezésű,

gyorsvonatú szerkocsis mozdony 1 : 5 méretarányú modellje.

36. MÁV 424,003 számú túlhevített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű, 2' D tengelyrendezésű,

univerzális szerkocsis mozdony 1 : 5 méretarányú modellje.

37. MÁV 22,001 számú túlhevített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű, 1' B 1' tengelyrendezésű,

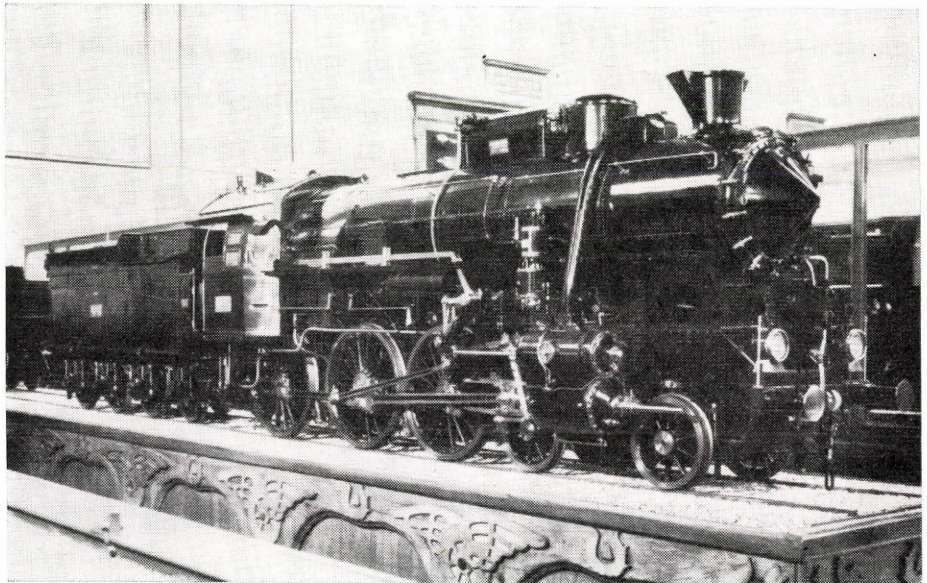
személyvonatú, szertartányos mozdony 1 : 5 méretarányú modellje.

38. MÁV 242,001 számú túlhevített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű, 2' B 2' tengelyrendezésű,

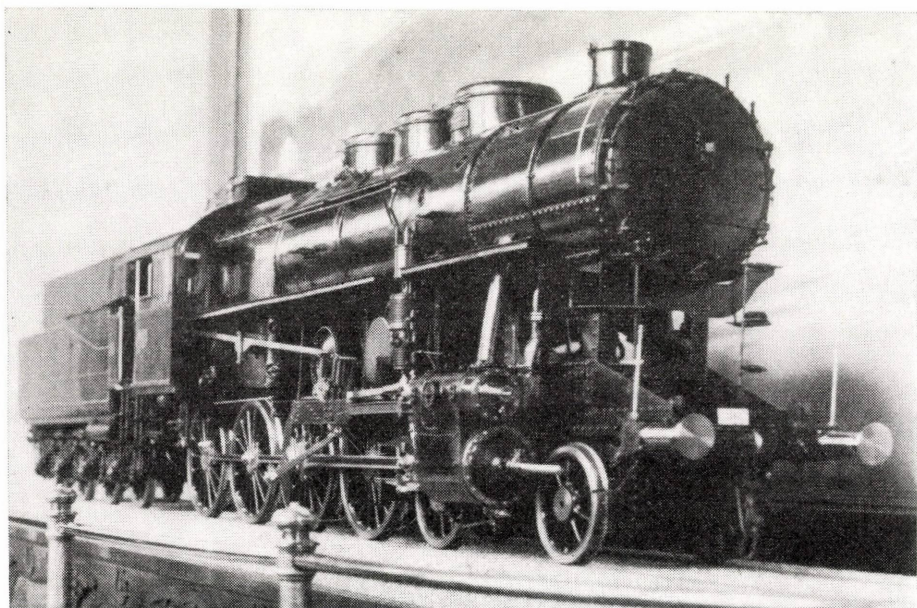
áramvonalas, gyorsvonatú, szertartányos mozdony 1 : 5 méretarányú modellje.

A túlhevített gőzű mozdonyok felsorolt 1 : 5 méretarányú modelljein kívül vannak még 1 : 10 és 1 : 5 méretarányúak is, ezek ugyancsak történeti sorrendben következnek, és pedig:

39. 327,025 számú, amely az 1912-ben épült MÁV 327 sorozatú túlhevített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,



MÁV 328,058 számú gyorsvonatú mozdony és szerkocsi modellje



MÁV 424.003 számú univerzális rendeltetésű mozdony és szerkocsi modellje

2' C tengelyelrendezésű,

gyorsvonatú, szerkocsis mozdonytípus 1 : 10 méretarányú, de a modellkészítő Polgár Sándor ny. főmozdonyvezető által megváltoztatott szerkezetű modellje.

40. A volt DSA 109 sor. 26 pályaszámú, majd MÁV 302,601 számú telített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,

2' C tengelyelrendezésű,

gyorsvonatú, szerkocsis mozdony 1 : 10 méretarányú modellje.

41. MÁV 342 sorozatú túlhevített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,

1' C 1' tengelyelrendezésű,

személyvonatú, szertartányos mozdony 1 : 15 méretarányú modellje.

42. 375,1530 számú túlhevített gőzű, kéthengeres ikergépezetű,

1' C 1' tengelyelrendezésű,

univerzális szertartányos mozdony 1 : 10 méretarányú modellje.

43. MÁV 424 sorozatú, túlhevített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,

2' D tengelyelrendezésű,

univerzális szerkocsis mozdony 1 : 10 méretarányú famodellje.

A felsorolt hazai vasútak mozdonyain kívül a túlhevített gőzű mozdonyok csoportjában vannak külföldi mozdonyról készült az egységesebbnél kisebb, 1 : 10 méretarányú modellek, ezek:

44. Szovjet Vasútak E^r sorozatú, túlhevített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,

E tengelyelrendezésű,

tehervonatú, szerkocsis mozdony 1 : 10 méretarányú modellje.

A mozdonyt 1946 óta a budapesti MÁVAG is gyártotta, sorozatban.

45. CFR 150,001 számú, túlhevített gőzű, kéthengeres, ikergépezetű,
1' E tengelyelrendezésű,
tehervonatú, szerkocsis mozdony 1 : 10 méretarányú modellje.

A külföldi vasutak múzeumunk gyűjteményében helyet foglaló mozdonymodelljeinek nincsen különösebb jelentőségük, mert részben valamely alkalomszerűség, részben az a tény juttatta a múzeumunkba, hogy a mozdonytípust a hazai mozdonygyárban is építették.

A gőzmozdonygyártást világszerte beszüntetik, nálunk is beszüntették már. Az új vontatójárműtípusok a villamos- és a Diesel-mozdonyok lesznek, amelyeknek bár a bevezetés korszakában tartunk, nálunk máris számos változata van. Ha tehát akár a villamos vontatás, akár a dieselesítés fejlesztési mozzanatait modellekben rögzíteni kívánjuk, akkor máris több modell építése vált időszerűvé. A legújabb időkben azonban, amikor részben az igen súlyos háborús sérülések helyreállításán kívül, eltűnt darabok pótlása, s az új típusok modelljeinek megszerzése a múzeum feladata, akkor az 1 : 5 méretarányhoz való ragaszkodás a modellgyűjtemény gyarapítását, a járműfejlesztés mozzanatainak hűséges követését – költséges volta miatt – lehetetlenné tenné. Ennek elkerülésére az látszott célszerűnek, hogy a gőzmozdonymodellek méretaránya maradjon az egységes 1 : 5 méretű, ellenben a villamos- és Diesel-mozdonyok modelljei ugyancsak „egységesen” 1 : 10 méretarányban készüljenek.

Ez a megalkuvás, szükségessége mellett azért is védhető, mert a szóban levő járművek látható részeit a futóműveken kívül alakilag a szekrényszerkezet jellemzi, ennek pedig nincsenek olyan aprólékos látható részletei, amelyek a kis méretarány miatt eltorzulnának, vagy elvesznének. Mindenesetre gyakran lesz szükség arra, hogy a szekrény által takart részek – amennyiben jellegzetesek – akár rajzzal, akár különálló modellel bemutattassanak. Így történt például az „Árpád” jelű MÁV 20. számú motorkocsi modelljének elkészítésekor. Ennél ugyanis a hajtóforgóvázat a rászerelt hajtómotorral ugyanabban az üvegszekrényben elhelyezett külön készített 1 : 10 méretarányú modell szemlélteti.

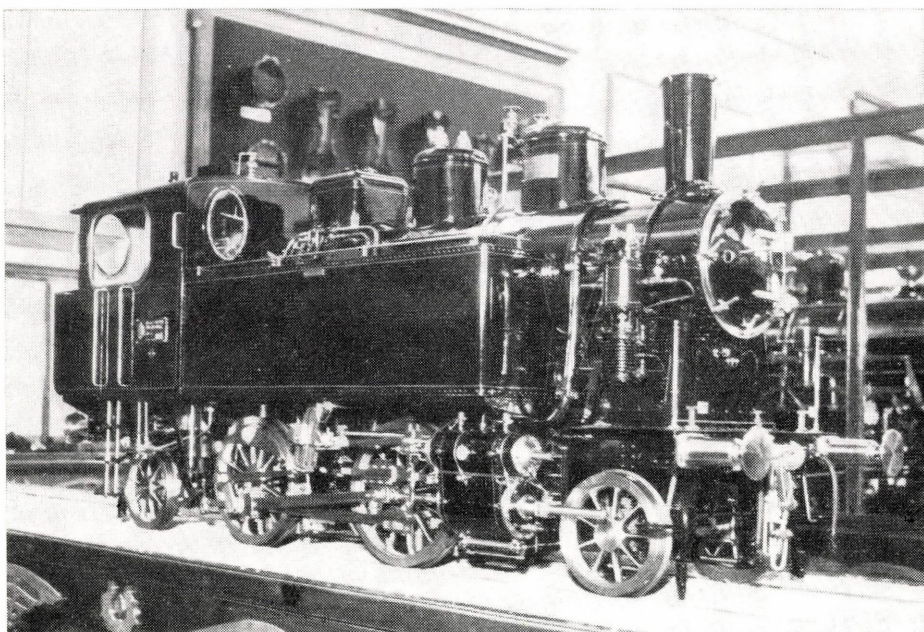
Mind a villamos-, mind a Diesel-mozdonyok modelljeinek bemutatásával párhuzamosan külön oktató célú rajzok, vagy modellek is szükségesek lesznek a különböző rendszerek szemléltetésére. Így a villamos mozdonyoknál a Kandó-, a Ward Leonard-rendszer stb. ismertetése. Ugyancsak magyarázatra szorul a különféle típusú Diesel-mozdony működési elve, így a Diesel-mechanikus, a Diesel-villamos és a Diesel-hidraulikus erőátvitel.

Az eddig követett modellépítési elvek általában érvényesek a villamos- és Diesel-mozdonyok modelljeire is. Lényegében az utóbbiaknál abban van nagylejtés mégis, hogy a gépházban elhelyezett gépeknek csak a tömegüket kell külső kivitelre érzékeltetni. Így készült már a MÁV 40,001 sz. villamos mozdony modellje is 1 : 10 méretarányban, és így készülnek majd a többi villamos- és Diesel-mozdonyoké is. Az eddig már elkészült modellek:

46. MÁV 40,001 számú, Kandó rendszerű,
1' D 1' tengelyelrendezésű,
villamos gyorsvonatú mozdony 1 : 10 méretarányú modellje.

47. MÁV M. 276,4001 számú,
B tengelyelrendezésű,
130 LE-s Diesel-mechanikus erőátvitelű tolató mozdony 1 : 10 méretarányú modellje.
Az üzemben MÁV M 28,1001 mozdonyszámot visel.

48. MÁV 424,5001 számú,
Bo Bo tengelyelrendezésű,
600 LE-s Diesel-villamos univerzális mozdony 1 : 10 méretarányú modellje. A mozdonyt a MÁV M 44,001 mozdonyzámmal helyezte üzembe.
49. MÁV 601,5001 számú 2000 LE-s,
F tengelyelrendezésű,
Diesel-villamos erőátvitelű univerzális mozdony 1 : 10 méretarányú modellje.

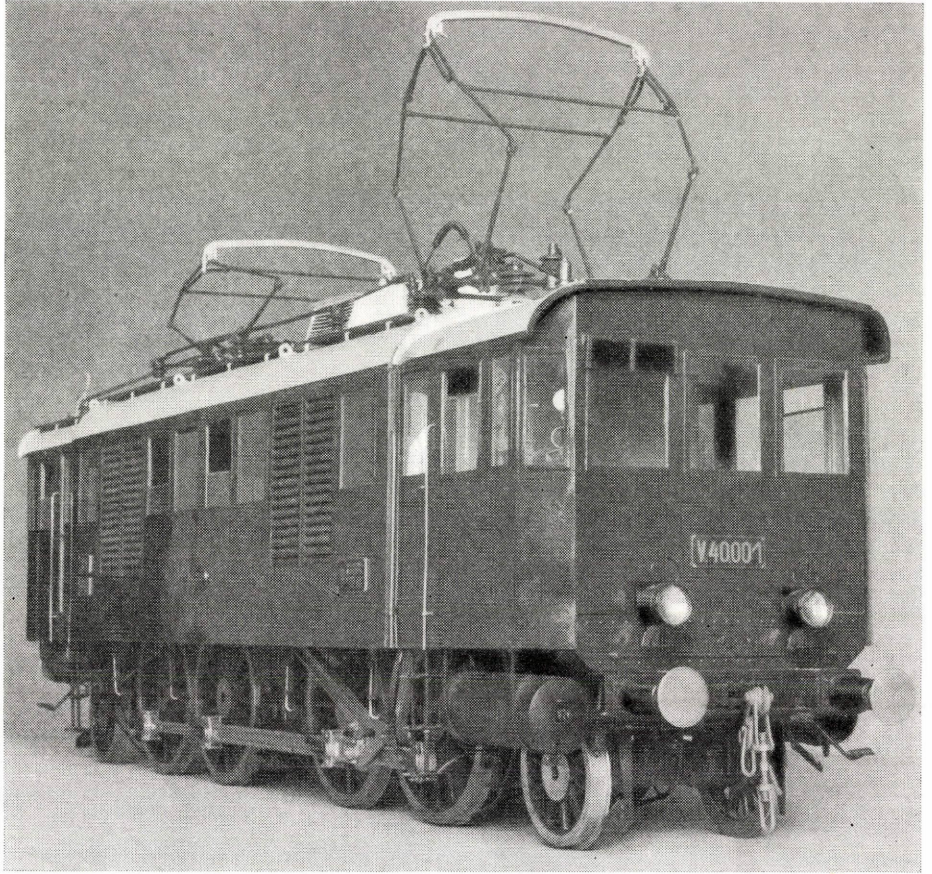


MÁV 22,001 számú személyvonatú szertartányos, úgynevezett motorpótló mozdony modellje

50. Mozdonyszám nélküli,
Bo Co tengelyelrendezésű,
villamos mozdony 1 : 10 méretarányú modellje.
Az 1 : 10 méretarányú modelleken kívül a MÁV Diesel-mozdonyai közül van még egy kisebb méretarányban készült, ez:

51. MÁV 275,001 számú,
B tengelyelrendezésű,
Diesel-mechanikus erőátvitelű tolatómozdony 1 : 45 méretarányú modellje.
A mozdonyszám az üzembevételkor M 28,1001 volt.

A múzeum a mozdonymodellek gyűjteményének gyarapításában változatosan elsősorban a hazai műszaki emlékek gyűjtésére és jelentős mozdonyfejlesztési mozzanatok megőrkítésére törekszik. Természetesen nem zárkózik el olyan idegen eredetű emlékeknek gyűjteményébe sorolása elől sem, amelyek az egyetemes mozdonyépítési törekvések szempontjából jelentősek. Az eddig tárgyalatakból kitűnik,



MÁV V. 40,001 számú Kandó rendszerű gyorsvonatú villamos mozdony modellje

hogy a gőzmozdonyok modelljeinek építésekor a múzeumnak az 1 : 5 méretarányhoz kell ragaszkodnia, ellenben a villamos- és Diesel-mozdonyok modelljeinél át kell térnie az 1 : 10 méretarányra.

A modellek beszerzésében elsőrendű törekvésünk a tárgyak oktató hatásának a biztosítása. Ez okból nemcsak a mozdonymodellek maguk a gyűjtés tárgyai, de a múlt gyakorlatát követve, azok a szerkezeti részletek is, amelyek a mozdony üzemének, vagy a mozdony szerkezetének tüzetesebb ismertetéséhez szükségesek. Bár a felsorolt mozdonymodellek nagyjából jelzik azokat az állomásokat, amelyeket a mozdonyfejlesztés a hazai vasúton mutatott, mégis a teljesség kedvéért újabb modellek beszerzése szükséges. Sajnos a harci cselekmények, a modellekben okozott súlyos sérüléseken kívül, modellek elvesztésével is jártak. Így a volt pl. MÁV X osztályú (később MÁV 20 sor.) és a MÁV 301,001 sz. mozdony modelljével. A gyűjtemény ezért is kiegészítésre szorul.

Elsősorban a keletkezett hiányok pótlását szorgalmazzuk, és ezért költségkímélés szempontjából egyelőre csak a MÁV 301,001 sz. mozdony modelljének az építését rendelte meg a múzeum a Miskolci Járműjavító ÜV.-nél.

El kell azonban készíttetni a volt MÁV 601 sor. mozdonymodelljét is, amely mozdonytípus a maga idejében megérdemelt feltűnést és elismerést keltett. A modell megépítése tárgyában már az előkészítő munkát és tárgyalásokat elvégeztük.

A múzeum műhelyében Stephenson 1829-ben a rainhilli versenyen díjat nyert „Rocket” mozdonyának modellje készül.

Négy mozdonymodellhez szerkocsi modell építése esedékes, mégpedig a volt D.V. 10 sor., a MÁV 320, 326, 335 sor. mozdony modelljeihez.

A távolabbi tervek keretében szerepel a közkedvelt volt MÁV 202 sor. mozdony és a keskeny nyomtávolságú MÁV 490 sor. mozdony modelljének az elkészítése és esetleg a MÁV 91 sor. tűznélküli mozdonyé is.

Az 1874-ben üzembe helyezett Svábhegyi Fogaskerekű Vasút gőzmozdonyának modelljét ugyancsak el kell készíteni, mert a vasút hazai közlekedésünk keretében jelentős volt, amennyiben a világon a harmadik volt a fogaskerekű vasútak között. Az utolsó gőzmozdonya, amely a múzeum állagába került, tönkrement, s helyreállítása meghaladná azt a költséget, amit a modelljének elkészítése jelent.

A felsoroltakkal a múzeum gőzmozdonymodell gyűjteménye teljes lesz. Természetesen az említett modellek 1 : 5 méretarányban készülnek.

A közeljövőben 1 : 10 méretarányban építendő mozdonymodellek a MÁV V. 55 sor. villamos és a MÁV M 31 sor. Diesel-hidraulikus erőátvitelű mozdonyok modelljei lesznek.

A múzeum vezetősége a vasúti vontató járművek nemzetközi fejlődésének szemléltetésére egy a MOROP szabványoknak megfelelő 0-ás (1 : 45) léptékű alakhű kismodell bevezetésének gondolatával is foglalkozik. A lépték meghatározás kérdésében a jelenlegi gyártási viszonyok mellett komoly súllyal esik a latba az a körülmény is, hogy 1 : 5 léptékű mozdonymodell építésének mintegy fél milliós, 1 : 10 léptékűnél 100–150 000 forintos, 1 : 45 léptéknél 10 000 forintos költségkihatással kell számolni.

A didaktikus szempontok érvényesítésére irányuló törekvésekből természetesen adódik, hogy a múzeum gyűjti az egyes lényeges szerkezeti elemek eredeti méretű darabjait is és azokat metszetben készíti elő a várható oktatási feladatok céljaira.

Az előadottakban említettekéből következik, hogy a múzeum a mozdonymodellek gyűjteményének bemutatását úgy tervezi, hogy az a mozdonyfejlesztés műszak-történeti vonatkozásában hűséges legyen, ezenkívül az a célja, hogy alkalmas csoportosítással felismerhetővé tegye a gőzmozdony korokat is. A modellek oktató jellegének fokozására modellmetszetek és szerkezet modellek bemutatását, rajzok elhelyezését tervezi úgy, hogy a szemlélő vezetés nélkül is értékes, maradandó ismeretek birtokába juthasson.



Felelős kiadó: Szilágyi István *

65.3., 3155 Nyomdaipari Tanulóintézet - Felelős vezető: Tarjányi György