A Rozsnyói Bányászati Múzeum különlegessége: a világ harmadik legrégibb gőz-úthengere

HORVÁTH PÁL

Nem gyakori az olyan meglepetés, amit egy angol csoport, az *Old Glory*[1] (*Régmult dicsőség*) című folyóirat olvasói okoztak 2006. október 10-én a *Rozsnyóii Bányászati Múzeumban* tett látogatásuk alkalmával. Az előre bejelentett kis csoport tagjait csakis a múzeum gyűjteményében található gőzúthenger érdekelte, az angol *Aveling & Porter* cég gyártmánya.

Ennek a látogatásnak volt egy szintén meglepetést okozó előzménye, amikor a múzeumot 2004 tavaszán felkereste *Keith Seargent*. Képzelje el a kedves olvasó, hogy csak úgy becsenget valaki *Angliából* (szerencsére tolmáccsal) a múzeumba, és megkérdezi, hogy megtekintheti-e a gőzhengert. Az igazat megvallva e cikk szerzője kisebb sokkot kapott ettől,[2] és csak később kezdte sejteni, hogy az angol úr honnan szerzett róla tudomást. Nagy hátrányt jelentett a nyelvi nehézség, mert a témához nem értő tolmács segítségével mégis csak nehézkes volt a kommunikáció. *Seargent* úr nem sokáig tartózkodott a múzeumban, mert sietett a *Kelet-Szlovákiában* található *Trebišovi*[3] *Múzeumba*, ahol komoly lokomobil- (gőzüzemű traktor-) gyűjtemény található. A gőzhenger megtekintése után megállapította, hogy a gyártási éve valahová az 1890-es évekbe sorolható, és az első 15 tonna súlyúak közé tartozik.[4] A

[1] Az *Old Glory* a veterán technikai eszközök, főleg gőzgépek gyűjtőinek és rajongóinak folyóirata.

[2] Akkoriban ugyanis még nem tudtak a gözhengerről talán még Rozsnyón sem, és az internetről sem igen szerezhettek róla tudomást.

[3] Trebišov: *Tőketerebes* szlovák neve.

[4] Ugyanis súlycsoportok szerint gyártották és különböztették meg ezeket a gépeket.

gyártó cég géptáblája is megmaradt, amelyen a nevén kívül a gyártási szám is szerepel. Csakhogy a táblát a szelepszekrényre szerelték, s rajta egy kivágást készítettek az utólag fölszerelt szelepszekrény-kenő mechanikus berendezés olajcső-vezetékének. Emiatt csak az utolsó két szám – 04 – látható. Amikor *Seargent* úr a táblát megfordította, kitört belőle egy olyan szó, ami tolmácsolás nélkül is érthető volt... Megszokott gyakorlat volt ugyanis az évszámot a tábla másik oldalába is beleütni, ami ebben az esetben valami miatt elmaradt. Ezek után *Seargent* még megmutatott egy pár fényképet arról a hengerről, amelyiket évekkel ezelőtt – a kép tanulsága szerint – egy halom ócskavasként vett meg. A restaurálás utáni végeredményt a többi fotón lehetett látni. A különbség óriási, mert a munkák befejeztével a gőzhenger bizony úgy néz ki, mintha most hagyta volna el a gyárat. A vásárlás idejében a fia 4 éves volt, a helyreállítás befejezésére pedig felnőtt ember lett belőle. A gép felújítása számunkra hihetetlennek tűnő összegbe, 65 000 fontba került!

A gőzúthenger a Rozsnyói Bányászati Múzeum udvarán.

A cikk elején említett másik látogatás már több információval járt, amelyeket az *Old Glory* 2006. februári száma közölt. A cég lincolni levéltári anyagának kutatása után megállapították, hogy a

gép az egyetlen 15 tonna súlycsoportú, amelyet francia rendelésre gyártottak. A munkagép meghajtásáról kis hatásfokú, 5,2 kW (7 HP, azaz lóerő) teljesítményű dugattyús egyhengeres gőzgép gondoskodott. A kis teljesítményt a nagy tömegű lendkerék és a magas áttételi arány növelte. A dugattyú átmérője 200 mm, lökete 250 mm cca. 200 fordulattal percenkét. A kettős működésű dugattyú haladó mozgását egy klasszikus mechanizmus forgómozgássá alakítja át, egyenesen az első fogaskerék tengelyére. A fogaskerék-áttétel a kisebb sebességnél 1:25, amellyel 2,5 km/h, a gyorsabb 1: 17 áttételnél 3,6 km/h sebességet ért el. A gőzkazán nyomása kb. 0,8 MPa. Egy óra üzemeltetéshez 14 kg pára volt szükséges 1 HP (0,735 kW) teljesítményre, tehát 14 kg pára x 7 HP, azaz cca. 100 kg előállított pára kellett a maximális teljesítménynél, amihez a tűztér térfogata szerint 30 kg szénre volt szükség óránként.

A gőzhengert a franciaországi *Angers*-ben, a *Rue du Bellay 53.* szám alatt székelő *S. Bourdin (M.& L)* cégnek adták el. Géppark-jában a 27. sorszáma volt, ami arra utal, hogy a maga korában ez egy nagyvállalat lehetett, hiszen minimum még 26 másik gép volt a tulajdonában. A hovatartozásáról a fennmaradt hosszúkás cégtábla tanúskodik, amely a gép orrára volt erősítve.[5] Annak ellenére, hogy a hengert *Angliában* gyártották, a kerekei egyértelműen francia szerkesztésre utalnak. Az eredeti kerekek ugyanis annyira elkoptak az intenzív használat során, hogy új kerekeket kellet önttetni a régiek helyett. A munkagép eredetileg a hátsó tengelyre szerelt túróberendezését ekével is ellátták, amivel az út felületét szántották föl. Ezek az ún. *angol típusú* úthengerek kavicsos-makadámos útfelület kivitelezésére, karbantartására voltak konstruálva. Az aszfaltos-szurkos felületű úttestek építésénél (amelyekre az ún. *francia típusú* úthengerek voltak kifejlesztve) az eke fölöslegessé vált, ezért a gépről egyszerűen levágták.

Az úthengert 1883-ban gyártották, gyártási száma 1904. A legrégebbi munkagép gyártási száma 1760, és 1882-ben készült, s ma *Norvégia* fővárosában, *Oslóban* található. Mint harmadik leg-

[5] Jelenleg minden, ami ellopható a gépről, biztonságos raktárban van.

régebbit, korábban a tasmániai gépet említették a szakirodalomban 1930-as gyártási számmal, 1883-ból. De ezt a helyet most a rozsnyói masina érdemelte ki, amelyről a következőket sikerült kideríteni:

Az eredeti francia tulajdonostól azután később cseh földre került. A *Prágai Állami Levéltárban* található dokumentumok szerint 1948-ban a gép a *Billik & Schick társaság* tulajdonában volt *Prágában*, és az utolsó nyomáspróbára 1948. február 26-án került sor. De 1950-ben már a *Prágai Közszolgáltatások* cég tulajdonába ment át, és ugyanebben az évben a *Prágai Nemzeti Műszaki Múzeumban* helyezték el, mint becses technikai emléket. Innen 1959-ben egy vagyoni átutalási egyezmény alapján került *Rozsnyóra* ezzel az indoklással: *„Barátságkötés [céljából] és a honismereti múzeumok műszaki kabinetjeinek támogatására és a dolgozó nép politechnikai oktatásának decentralizációjára”*. Nagy kár, hogy talán már sohasem fogjuk megtudni, hogyan és mikor került *Franciaországból Prágába.* De 1937-ben még ott volt; erről tanúskodik egy kis rézkorong, amelyre a franciák által végrehajtott kazánnyomáspróbák évének utolsó két számát beütötték.

Az úthenger utolsó kezelője *Tóth Árpád* volt, e kis írás szerzőjének a nagyapja, aki valószínűleg az utolsók közé tartozott a gőzgépek kezelésére és vezetésére jogosítvánnyal rendelkezők közül *Rozsnyón*. Az úthengert 1959-ben indította be a múzeum udvarán. Mint kisgyermeknek, nekem a legnagyobb élményt a gép fütyülése jelentette. Az úthengert az akkoriban épült mosoda körüli úttest alakítására akarták felhasználni, de a gőzgépből fröcskölt a víz, és emiatt nem kapott működési engedélyt.

A közölt műszaki és gyártási adatokat a műszaki emlékek olyan lelkes rajongóinak köszönhetjük, mint *M. Varinský* és *K. Sargeant.*

Jelenleg *Angliában* magántulajdonban és klubokban 600 db üzemképes gőzüzemű jármű található. Reméljük, hogy a rozsnyói kazánjában is egyszer még fellángol a tűz, és legalább bemutató céljából újra használatba kerülhet.

Az *Aveling & Porter Anglia* legnagyobb gőzgép-gyártója volt. A céget *Thomas Aveling* és *Richard Porter* alapította 1862-ben. Három évvel később, 1865-ben megalkották az első gőzüzemű úthengerüket.

A gyár cégtáblája.

A francia tulajdonos cégtáblája.

Thomas Avelingnek a cambridgeshirei *Elmben* mint tanuló farmernek lehetősége nyílt megismerkedni a kor legmodernebb gőzüzemű mezőgazdasági gépeivel. A gépiparhoz való kötődése az apósával közösen egy kereskedőcég alapításához vezette, és 1856-ban egy gőzekét készítettek. Az első úthengert márt partnerével, *Porterral* mutatták be 1865-ben. A próbaüzem nagy sikerrel járt a londoni *Hyde Parkban*, a chathami *Military Roadon*, és természetesen a rochesteri *Star Hillen*, a cég székhelyén, a *Kenti grófságban.* Az A & P gőzgépeit *Európába, Indiába* és az *USA*-ba is exportálták. Termékskálájukat gőzmozdony gyártásával bővítették. Az A & P fennállása során több gőzgépet gyártott, mint más angol cégek együttvéve. 1919-ben az AGE (*Agricultural & General Engineers*) tröszt tagjává vált. A gőzmozdonyok gyártása áthárult a *Richard Garret & Sons*-ra. 1932-ben az AGE csődöt jelentett, magával rántva a A & P is. 1934-ben az A & P az amerikai *Bradford & Perkins*-szel egyesült, és megalakult az A & B tröszt, amelyik folytatta a gőzüzemű és belsőégésű motoros úthengerek gyártását. Az A & B jelenleg a *Thompson társulat* része.

A kazán nyomáspróbáját tanúsító évszámok egy kis rézkorongba ütve.