

Régi mozdonyok

Szöveggönyv a leica és a normál változathoz

L = 1—25.

N = 1—30.

Kiadja
a Magyar Diafilmgyártó Vállalat
Budapest

Írta: Koltai Mariann főmúzeológus
Rajzolta: Mandel Tamás
Szaklektor: Temesi Ágoston
Szerkesztette: Fehér Judit

Normál változat képei:

1. Trevithick	1804
2. Blekinshop	1812
3. Hedley	1813—14
4. Stephenson: Locomotion	1825
5. Stephenson: Rocket	1829
6. Novelty	1829
7. Vauxhall	1834
8. Adler	1835
9. Columbus	1835—36
10. Philadelphia	1836
11. Stephenson: North Star	1837
12. Saxonia	1838
13. Bury	1840
14. Borsig	1841
15. Beuth	1844
16. Bavaria	1844
17. Heves	1846
18. Béts	1846
19. Jaxt	1846
20. Jenny Lind	1847
21. Drache	1848
22. Liverpool	1848
23. Gyula	1849
24. Baldwin	1850
25. Stephenson	1852
26. Kamel	1854
27. President	1859
28. Johnson: Midland Railway	1887
29. Hamburg	1889
30. Vége	

Leica változat képei:

1. Trevithick	1804
2. Blekinshop	1812
3. Hedley	1813—14
4. Stephenson: Locomotion	1825
5. Stephenson: Rocket	1829
6. Vauxhall	1834
7. Adler	1835
8. Columbus	1835—36
9. Stephenson: North Star	1837
10. Saxonia	1838
11. Bury	1840
12. Borsig	1841
13. Borsig	1841
14. Beuth	1844
15. Bavaria	1844
16. Heves	1846
17. Jenny Lind	1847
18. Drache	1848
19. Liverpool	1848
20. Gyula	1849
21. Baldwin	1850
22. Kamel	1854
23. President	1859
24. Johnson: Midland Railway	1887
25. Hamburg	1889

Több, mint másfél évszázada a vasutak leglátványosabb, legvonzóbb, legtöbb érdeklődést kiváltó eleme a gőzmozdony, amely a vasúti közlekedés szimbólumává vált. Korszaka napjainkban ér véget, de műszaki eredményeiről nem feledkezik meg a korszerű, mai technikát művelő világ.

Az itt összegyűjtött képek a vasút hőskorának első kísérleteit és az idők során híressé vált vontató járműveit kívánják bemutatni, az alábbiakban pedig — utalva egyes, a diasorban nem szereplő mozdonyokra is — a vasúttechnika kezdeti elemeiről és a vasúttörténet néhány érdekes epizódjáról szólnak.

Ahhoz, hogy a gőzmozdony megszülessék, először a gőzgépet kellett feltalálni — ez James Watt-nak, a 18. század egyik legnagyobb lángelméjének nevéhez fűződik. Először közúti kocsikba építették be a gőzgépet, és ezeket tekintjük a mozdony őseinek.

Az első gőzmozdony megépítése, érdekes módon, egy fogadásnak köszönhető. Samuel Homfrey angol bányatulajdonos nem akarta elhinni, hogy Richard Trevithick gőzmozdonya az ő bányavasútján egy 10 tonna súlyú csillesort el tud húzni. Trevithick megépítette a mozdonyt és megnyerte a fogadást. Ez az esemény 1804 februárjában zajlott le, amikor is egy gidres-gödrös, éles ívekkel tarkított, emelkedős pályán elindult a mozdony, mögötte öt rakott kocsival. Az óriási zajjal csattogó vonat még csak óránként kb. 6 km sebességgel „száguldott”, de kiállta a próbát.

Blekinsop 1812-ben helyezte üzembe az észak-angliai bányavidékek számára oly fontos, fogaskerekes mozdonyainak első példányát. A mozdony súlyának tízszeresét volt képes vontatni, amit a fogaskerék és fogasléces pálya kapcsolatának köszönhetett. Ezen a mozdonyon alkalmaztak először két gőzhengert, amelyet a kazán felső részén helyeztek el.

Hedley „Puffing Billy” nevű mozdonyát szintén szénbányák részére készítette. Első típusa 1814-ben épült négy pár kerékkel. Később átépítették nyolc kerékpáros futóművel, úgy vélték, hogy így nyugodtabb

járása lesz. Érdekessége még a mozdonynak, hogy itt találhatóak elsőként a kazánon kívül elhelyezett hengerek, melyek fából készültek. A „Puffing Billy” hosszú életet ért meg, csak 1862-ben vonták ki a forgalomból.

Az 1825-i esztendő határkő a vasutak történetében. Anglia egyik leggazdagabb szénvidékén, Darlington város környékén tervezték megépíteni Stockton felé az első vegyes — főleg még lóvontatásra — berendezett vasutat. Szeptember 27-én volt az ünnepélyes megnyitó, ahol az ünnepi vonatot Stephenson „Locomotion” nevű mozdonya vontatta. A híressé vált mozdony már a feltaláló nyolcadik gépe volt, de az első olyan, amely a meghirdetett, tehát közforgalomra szolgált. A „Locomotion” 13—14 km óránkénti sebességgel haladt, 38 kocsit továbbított 450 utassal. A két városka közötti 28 km utat a tartózkodásokkal együtt 187 perc alatt tette meg.

A gőzüzemű vasút igazi születésnapját a Liverpool-Manchesteri Vasút megnyitásának napjához fűzik, ami 1830. szeptember 15-én volt. Ezen a vasúton már csak gőzmozdonyokat használtak vontatásra. A vasút Stephenson világhírű mozdonyával, a „Rocket”-tel nyílt meg.

A „Rocket” története érdekes: a megbízható vontatás érdekében a vasút igazgató tanácsa elhatározta, hogy 500 font pályadíjat tűz ki a legjobb mozdonyra, amely az általa megszabott, szigorú feltételeket teljesíti. A követelmények előírták többek között, hogy legfeljebb 6 tonna önsúly mellett legalább 20 tonnát legyen képes vontatni, 18 km óránkénti sebességgel.

A Reinhillben 1829. október 6-án megtartott nem mindennapi versenyen az igénytelen külsejű „Rocket” biztosan győzött; 4,25 tonna önsúly mellett 17,3 tonnás vonatot továbbított 21,5 km/h átlagos és 35 km/h maximális sebességgel.

A biztos sikert az eredményezte, hogy Stephenson itt alkalmazott először olyan elemeket, mint tűzcsővek, fúvóka stb., amelyek megbízhatóvá tették a gőzmozdony működését. A gőznyomás elérte a 3,5 atmoszférát.

A versenyen a Rocketen kívül még három mozdony vett részt, ezek közül csak az Erickson gyár „Novelty”-je (Újdonság) ért el eredményt.

Az angliai sikerek nyomán megkezdődtek a nagy vasútépítések mind az európai, mind az amerikai kontinenseken. Ekkor már a mozdonyok neve nem forrt össze szorosán a feltalálók nevével, mint korábban. Kezdetben Stephenson mozdonygyárai szállították a gőzmozdonyokat, az angol vasgyárak adták a síneket a tapasztalatokkal még nem rendelkező országoknak. Sőt, még a mozdonyvezetők is Angliából érkeztek az egyes országokba, hogy megtanítsák a gépkezelőket erre az új, veszélyes szakmára.

Így például 1835-ben a németországi Nürnberg — Fürth között megnyíló új vasúton az angol gyártmányú „Adler” (Sas) mozdony vezetésére William Wilson — a Stephenson gyár gépésze — érkezett, aki frakkban, fehér kesztyűben és cilinderrel a fején indította útjára az ünnepi szerelvényt 200 utasával.

Az „Adler”, a „North Star” (Észak Csillaga) és a „Stephenson” nevű mozdonyok azonos szerkezettel készültek, és az 1840-es évek legelterjedtebb típusai voltak.

Az 1830-as évek végén jelentek meg az angol mozdonyok nagy versenytársai Németországban — különösen a viszonylag sűrű vasúthálózattal rendelkező Szászországban. Amikor 1839 áprilisában Lipcse és Drezda között megnyílt a vasúti összeköttetés, már a német Übigauban gyártott „Saxonia” is részt vett az ünnepi megnyitón.

A német vasutak két híres mozdonya, a berlini Borsig cég által gyártott „Borsig” és „Beuth” volt. Ezek szerkezetileg amerikai hagyományokat tükröztek, ugyanis ebben az időszakban Európában nagyon elterjedtek az amerikai Norris gyár jó vontatási tulajdonságokkal bíró mozdonvai.

Ausztriában 1836-ban indult meg a vasúti közlekedés a Norris gyártmányú „Philadelphia”-val.

Magyarországon 1846. július 15-én nyílt meg a gőzüzemű vasútforgalom Pest és Vác között. Az ünnepi vonatot a „Pest” és „Buda” nevű mozdonyok vontatták. Petőfi „Vasúton” című versében üdvözölte a korszakalkotó eseményt. Az első mozdonyok — köztük a „Heves” — Belgiumból származtak, de 1846-tól már osztrák mozdonygyárak is szállítottak Magyarországra mozdonyokat. A „Béts” nevű, személyvonati forgalomra készült mozdony Ausztriában készült 1846-ban, a „Gyula” tehervonati mozdony 1851-es gyártmány.

Ismerkedjünk meg az amerikai mozdonyokkal is. Az elsőt 1825-ben építették, még függőleges állókazánnal. Fennmaradt eredeti alkatrészeit ma múzeumban őrzik.

Az első amerikai mozdonyoknak több jellegzetes vonása vált ismertté. Az óriási, felfelé fordított kúp alakú kéményben szikrafogót helyeztek el az erdő- és prérítüzek megakadályozására. Elöl hatalmas fényszóró világította be a néptelen, vad vidéket. De láthatjuk elöl a védőrácsot is, amely a bölénycsordák és vadlovak ellen védte a vonatot.

A gőzkorszak e század első harmadában érte el fénykorát. Egyre nagyobb teljesítményű mozdonyokat építettek a világ nagy vasútjai számára. Ma már ezek közül csak néhány szolgálja a vasútüzemet, hiszen jó műszaki eredményeik a mai korban már kevésnek bizonyulnak.

A kultúra világa felismerte a mozdonyok „mulandóságát”. Ezért számos szép példányt — köztük az itt bemutatottakból is néhányat — sikerült megőrizni az utókor számára. A nemzetközi hírű magyar mozdonygyártás emlékei a budapesti Közlekedési Múzeumban, illetve szabadtéri kiállításokon tekinthetők meg.

