



Gőzösök vására

Tavaly, augusztus és szeptember fordulóján, pontosabban augusztus 29-e és szeptember 2-a között, immár 44. alkalommal került megrendezésre az Egyesült Királyságban, Londontól délnyugatra 200 km-re, Tarrant Hintonban (Dorset megye), egy már learatott mező közepén, mintegy 2,5 km² területen a „Great Dorset Steam Fair”. A „vásár” annyiban különbözik a hagyományos vásároktól, hogy tulajdonképpeni célja a régi járművek statikus és működés közbeni bemutatása, természetesen a vásár kereteit megtartva.

Ennek megfelelően nagyon sok árus vesz részt ajándéktárgyakkal, működő vidámparkkal és természetesen az öreg járművek üzemben tartásához szükséges használt és utángyártott alkatrészek árusításával. Nem maradhatnak el az igazi vásár kellékei, az étel- és italárusok sem. A bemutatott járművek, rendeltetésüknek megfelelően, több szekcióban kerültek bemutatásra.

A rendezvény névadói, a gőzgépek (összesen kb. 200 működőképes darab) még további szekciókra oszlottak:

- vontatott, csak berendezés meghajtására szolgáló gépek
- közúti vontatásra szolgáló önjáró gépek, amelyek alkalmasak valamilyen berendezés hajtására is,
- mutatványos gőzgépek, amelyek külön-

leges jellemzője a gépet teljesen letakáró díszes tető és a kazán elülső részére felszerelt nagy teljesítményű generátor, amelynek feladata a mutatványosberendezések működtetéséhez és a díszvilágításhoz szükséges elektromos áram termelése,

- mezőgazdasági célokra szolgáló gépek (ekevontatás kötéllel),

- útéptési célokra szolgáló berendezések (úthengerek),
- működő, 1:4 és 1:5 méretarányú modellek, összesen 87 darab, amelyek természetesen az összes szükséges kellekkel – beleértve a kazánvizsgát is – rendelkeztek.

Külön szekciót alkotott a 150 darab veterán személygépkocsi és furgon, amelyek között gőzüzemű járművek is voltak.

A közel 300 darabot számláló kereskedelmi járművet (autóbuszok és tehergépkocsik 3,5 tonna felett) külön szekcióban mutatták be. Természetesen ezek között is voltak gőzüzemű járművek. Ezek gyártása csak az 1930-as évek elején szűnt meg. A járművek nagy része Európában ismeretlen típus volt (Scammell, ERF, Foden, Buy Big stb.), melyek egy része számomra is ismeretlen volt. A vásár legrendezettebb része a 112 járművet felvonultató katonai szekció volt, ahol a szállítójárművektől kezdve a harcjárművekig, minden járműfajta megtalálható volt.

Miután az egész rendezvény, mint említettem, egy mező közepén volt, természetesen nem maradhatott el a 255 járművet bemutató traktorszekció sem.

Külön szekciót képezett a több mint 100 darabból álló motorkerékpár-kollekció.

Ezenkívül önálló szekció volt a 137 darab stabil motor, amelyek egy része mindig működött.

Mezőgazdasági területről lévén szó, nem maradhattak el a lovak és a fogatok sem.



A vásár területén több „aréna” volt kialakítva, ahol program szerint folyamatosan bemutatók voltak.

Naponta többször a számukra kijelölt helyen felvonultak a járművek, folyamatosan mentek bemutatók, mint az útéptés, a talajművelés – beleértve a gőzekével történő szántást is –, a cséplés, a fafeldolgozás gépeinek bemutatásával, ahol a hangsúly az azokat működtető gőzgépeken volt.

A vásárt 5 nap alatt több mint 200 ezer vendég látogatta meg. Ezen idő alatt a gőzgépek több mint 200 tonna szenet és 2100 m³ vizet használtak fel.

Számomra természetesen a vásár legnagyobb érdekessége a sok működő gőzgép volt, amelyek között nem kevés már betöltötte a 100 éves kort.

A gépek nagy része Dél-Afrikából és Dél-Amerikából került vissza a szülőhazájá-



ba, mert Angliában a gőzkorszak befejeződése után a gépek jó része selejtezésre és beolvasztásra került.

Ugyanakkor a két földrészre szállított gépekből – amelyek jóval tovább üzemeltek, mint

Angliában – még jelenleg is nagyon sok viszonylag épségben megtalálható.

A felvonultatott gépek és járművek 99%-ban magántulajdonban vannak, azokat a bemutatóra az esetek túlnyomó részében

elkísérte az egész család, és büszkén feszítettek a gépek mellett.

A túlnyomó részben idősebb tulajdonosok mellett azonban fiatalok is voltak, akik ugyanolyan lelkesedéssel ápolták és fényesítették gépeiket, mint az öregebb korosztály.

Az érdeklődőknek minden tulajdonos büszkén állt rendelkezésére, ha odamentem egy géphez, már jött is a tulajdonos, hogy készségesen válaszoljon az esetleges kérdésekre, és biztatott, hogy nyugodtan másszak fel a gépére és tetszés szerint tapogassam össze.

A bemutató méretére jellemző, hogy 2 teljes napot töltöttem el, és ez az idő a látóvalók felének megtekintésére sem volt elég. Nagyon sok látogató lakókocsival érkezett, és a teljes vásár időtartama alatt a mezőn, a vásár körül kialakított kempingben lakott.

Akinek kedvet csináltunk, hogy megtekintse a gőzgépek vásárát, az idén, 2013-ban, augusztus 28-a és szeptember 1-je között zarándokolhat el Angliába.

SCHIEBER ERNŐ

info: <http://www.gdsf.co.uk/>

A beszámoló szerzője autós ember lévén, „meglátott” egy tematikaidegen járművet is. A képek egy 1926-ban gyártott Scammell S10 Artic. Reg. típusú nyergesszerelvényt mutatnak. A gyár 1920-ban kezdte meg a járművek gyártását, amelyet többszöri tulajdonosváltással 1988-ig folytatott. Ekkor a gyárat bezárták. Fő profilja a nyergesvontatók és a nehéz horgos vontatók gyártása volt, az általuk gyártott horgos vontatók az '50-es és a '60-as években a ranglista vezető helyeit foglalták el. A bemutatott járművet hathengerű Gardner 6LW típusú dízelmotor hajtja, érdekessége a két különálló háromhengerű blokk, közös forgattyúházzal. A hátsó tengely hajtása mindkét oldalon, az alvázba beépített differenciálművön keresztül, láncsal történik.

