

Hangok a múlt századból

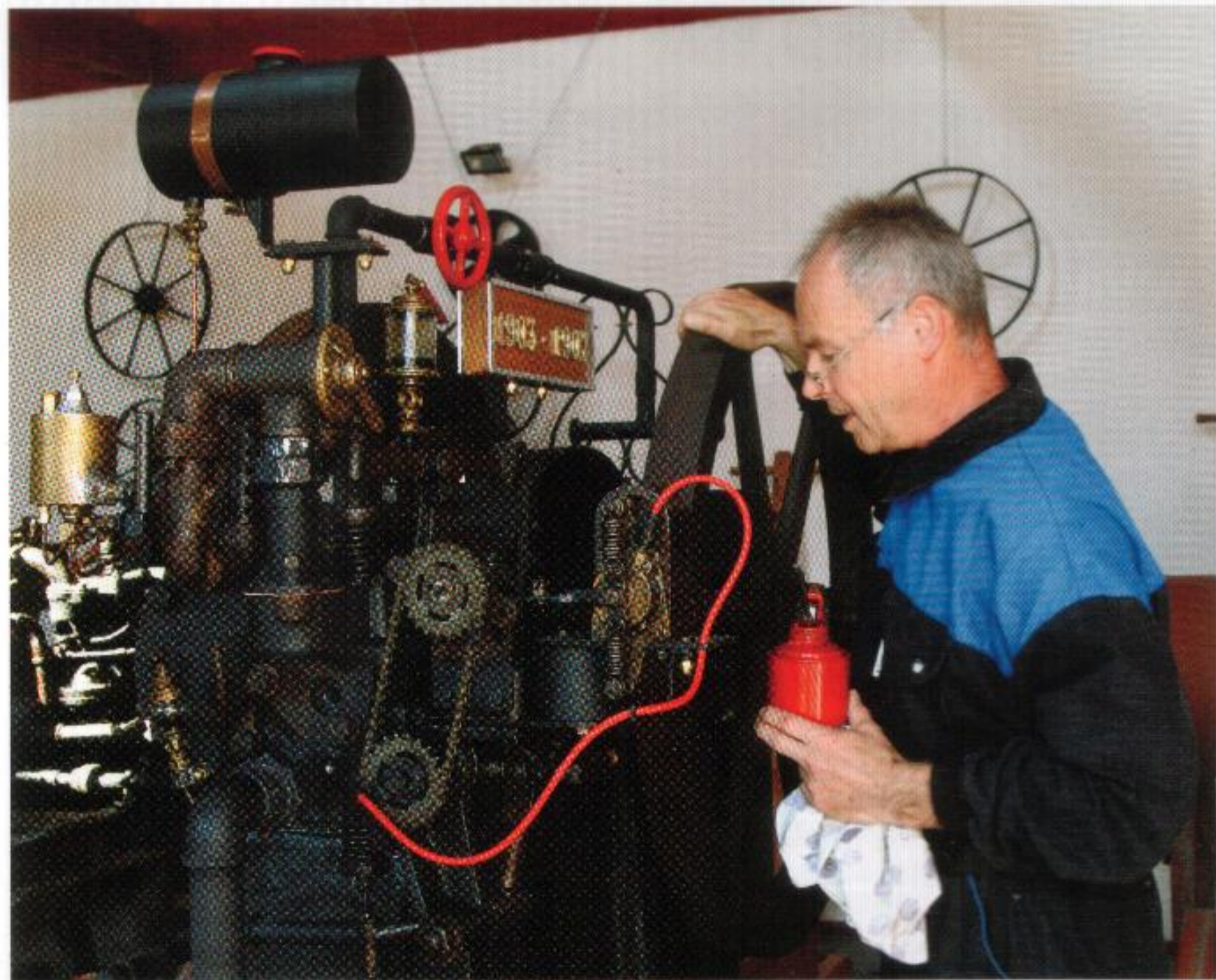
Mint amikor az ember először eljut a tengerhez, mint amikor a kedvenc énekesünket végre élőben is hallhatjuk, mint amikor egy közel évszázados, évek során felújított motor egyszer csak elkezd finoman duruzsolni... Dr. Papp Zoltán az utóbbiról órákat, sőt mi több, napokat tudna beszélni. S ha közben az élményt meg is osztja a jelenlévőkkel, akkor már ők is pontosan tudni fogják, mitől felemelő ez az érzés.

SZÖVEG: BAUDENTISZTL FERENC • FOTÓ: RACZENBÖCK ALIZ

Másfél éve jártunk legutóbb a Szigetköz gyöngyszemének tartott Dunaszegen, a dr. Papp Zoltán tulajdonában lévő stabilmotor-múzeumban. A Széchenyi István Egyetem egyetemi docense, a Miskolci Egyetem tiszteletbeli gépészmérnöke évtizedes gyűjtő- és restauráló munkával hozta létre a mintegy nyolcvan darabból – és többségében működőképes erőforrásokból – álló gyűjteményét. Ebből jó néhány egyedi, vagyis csak itt, a dunaszegi „házimúzeumban” látható. És tegyük hozzá gyorsan: hallható!

Dr. Papp Zoltán invitálása ezúttal ugyanis nem „csupán” az azóta beszerzett különlegességek bemuta-

A gödöllői Szent István Egyetem Gépészmérnöki Kara és a Mezőgazdasági Eszköz- és Gépfejlődés-történelmi Múzeum „Az év gyűjtője 2010” címet adományozta dr. Papp Zoltánnak. A Széchenyi István Egyetem Környezetmérnöki Tanszékének egyetemi docense idén egy másik kitüntetésben is részesült: a Magyar Mérnöki Kamara Környezetvédelmi Tagozatának Elnöksége a műszaki felsőoktatásban végzett kiemelkedő szakmai tevékenységét elismerve a „Környezetvédelmi Műszaki Felsőoktatásért” kitüntetésben részesítette.

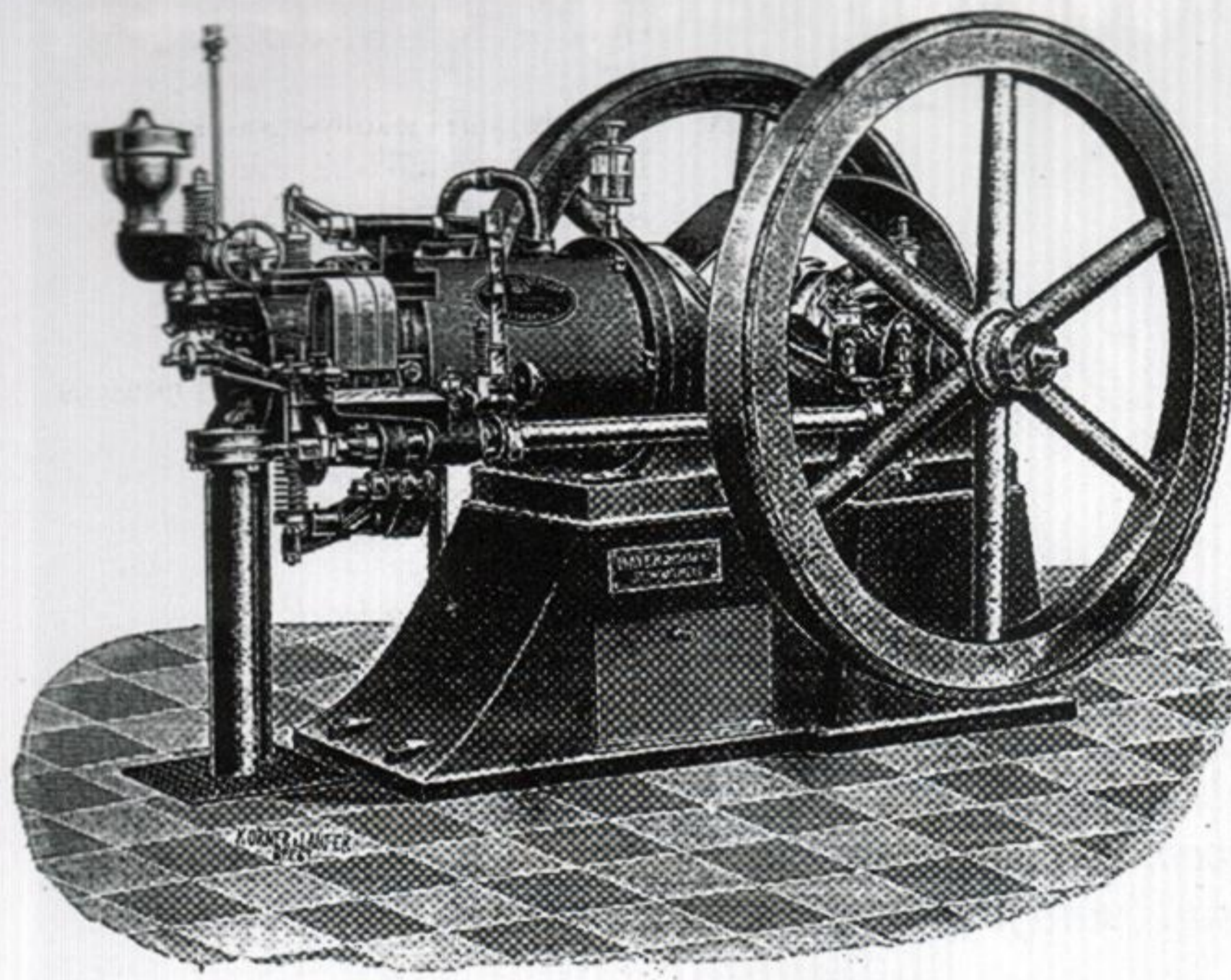


Dr. Papp Zoltán az egyik legkedvesebb motorjával

tására vonatkozott, hanem arra is, hogy néhány motort működés közben is megfigyelhetünk. Az természetes, hogy kapva kaptunk a lehetőségen. Igazából csak azt sajnáljuk, hogy magazinunknak nem készült CD- vagy DVD-melléklete, hiszen akkor hallhatnák és láthatnák is mindazt, amit mi. Így viszont sajnos csakis a szövegre

hagyatkozhatunk, ami a kedves olvasóinknak és az újságíróknak is kicsit macerásabb feladat. Félretéve a viccet, higgyék el: megéri! Ráadásul, fotókkal azért csak-csak segítjük a motorindítás(ok) elképzelését...

Ami biztos, az ilyen történelmi erőforrások beindításához is kell benzin, némi motorolaj, meg persze



Ez a korabeli grafika segítette a restaurálást

a műszaki ember elengedhetetlen kelléke, a rongy. És persze a lelki felkészülésről sem szabad megfeledkezni. Zoltán egyébként mindig mondja

utolsósorban nagyon veszélyes feladat. Erről sokan tudnának beszélni, bekötött fejjel vagy éppen begipszelt kézzel.

„Dr. Papp Zoltán invitálása ezúttal ugyanis nem „csupán” az azóta beszerzett különlegességek bemutatására vonatkozott, hanem arra is, hogy néhány motort működés közben is megfigyelhetünk. Az természetes, hogy kapva kaptunk a lehetőségen. Igazából csak azt sajnáljuk, hogy magazinunknak nem készült CD- vagy DVD-melléklete, hiszen akkor hallhatnák és láthatnák is mindazt, amit mi.”

is magának, hogy mi az, amit éppen csinál, mert bizony a motorindítás nem egyszerű, komoly odafigyelést igénylő, elég speciális – és nem

Az internetnek köszönhetően gyorsan terjed a dunaszegi motorgyűjtemény híre. Mind többen keresik fel a tulajdonost, hogy szívesen megtekintenek a múzeumát. Kisiskolások, gépészmérnök-hallgatók és nyugdíjasok egyaránt jönnek. A helyi falunapon kisvonattal érkeztek a látogatók. Kétórás váltásokkal aznap öt csoportot kalauzolt el történelmi motorjai és a technikatörténet világában dr. Papp Zoltán.

Az első erőforrás, amelybe „gazdája” megpróbált életet lehelni, egy Eiffel-toronyra hasonlító szerkezet volt, amely négy és fél motorért cserélt gazdát. Előző tulajdonosa Hollandiában, a stabilmotor-gyűjtők évente megrendezett nemzetközi találkozóján jutott hozzá. Most viszont már dr. Papp Zoltán gyűjteményét gazdagítja a felújított, francia gyártmányú Legrand-motor, amely valószínűleg a múlt század húszas éveiben készült. Azért a találgatás, mert erről a motorról még az interneten sem találni semmilyen információt. De hogy létezik, azt látjuk – és halljuk is. Mivel a felbecsülhetetlen értékű belső égésű motor, ez a csodálatos „műre-

mek” pillanatok alatt elindul. Ez volt a harmadik alkalom, hogy dr. Papp Zoltán elindította az ütemesen és lágyan zakatoló, vagy ahogy ő fogalmaz, az érdekesen nyüszögő szerkezetet.

Miután az egy lóerős motor egy utolsót „pöffen”, teszünk néhány lépést, és az udvarról besétálunk az újonnan felhúzott raktárépületbe, ahol először gyors pillantásokat vetünk egy második világháború idejéből származó, repülőgépolaj tárolására szolgáló „hordóra”, majd szemrevételezzük a gyűjtemény legújabb darabját. Két „Jomis” srác Ausztriából hozta a mintegy hét évtizede gyártott motort, melyért dr. Papp Zoltánnak Gecsére kellett mennie. Mindezt szívesen tette, s jelzés értékűnek tartotta, mivel édesapjának ez a település volt a szülőfaluja.

A motort a saját maga készítette vaskocsin kihúzza az udvarra, majd beindítja. A folyamat még összetettebb, mint az előzőnél. Mivel a négy lóerős szerkezet robusztusabb, indítása még veszélyesebb. A könnyebbség kedvéért jelölések segítik, melyik pontról célszerű elindítani. A motor megdöbbenően jól megy, bár kétségkívül hangosabb az előzőnél. Közben hallgatjuk a motort, figyeljük az átszellemülten mesélő mérnököt, aki szerint a mai technika ismeretében is csodálatos ez a szerkezet, melynek felújítását az teszi még különlegesebbé, hogy az egykori készítő agyával kell gondolkodni.

Persze az is előfordul, amikor adatok vagy éppen hiteles képi forrás, pél-



Egy működőképes „Eiffel-torony”



„Lomis” motor a gyűjtemény legújabb darabja

„Miközben hallgatjuk a motort, figyeljük az átszellemülten mesélő mérnököt, aki szerint a mai technika ismeretében is csodálatos ez a szerkezet, melynek felújítását az teszi még különlegesebbé, hogy az egykori készítő agyával kell gondolkodni.”

dául egy korabeli grafika segíti a restaurálást. Mint például a szombathelyi Mayer Gépgyárban készített három lóerős stabil (benzin)motor esetében. Dr. Papp Zoltán egyik legkedvesebb berendezéséről egykori tulajdonosától azt sikerült megtudni, hogy vagy 1903-ban, vagy 1907-ben készült. A motor a mintegy két évtizede bezárt pécsváradi téglagyár vízszivattyúját hajtotta. – Esztétikáját és technikatörténeti értékét tekintve ez a gyűjteményem egyik legértékesebb darabja. Ismereteim szerint nem maradt fenn egyetlen „testvére” sem – újságolja dr. Papp Zoltán. – A Mayer-családból azonban vannak még motorjaim, például ez a négy lóerős vízszivattyú, amelyet még Szentesen találtam – mutat a szomszédos „monstrumra”. – Ez is természetesen üzemképes, legalább tíz esztendőn keresztül dolgoztam a felújításán. Most pedig úgy néz ki, mint amikor nagyjából százöt évvel elkészítették. Ebből is csak ez az egy van a világon. Szóval, a nálam

lévő mindhárom Mayer-motor egyedi darab, aki ilyen akar látni a világban, annak hozzám kell jönnie. Csak hal-kan jegyzem meg, ez a három motor eszmeileg nagyjából annyit ér, mint a teljes gyűjteményem fele. De hagyjuk is a szöveget, hiszen pár percnyi működés többet ér, mint félóra beszéd – mondja nevetve, majd belekezd a

„Történelem ez és technika, sőt mi több: ez maga a technikatörténelem! Három „történelmi” motort hallhattunk működés közben. Három csodás szerkezetet.”

Pécsváradról származó szerkezet indítási folyamatába. Am előtte kezembe nyom egy háromoldalas dokumentációt, amely a motor adatait és a felújítás menetét tartalmazza.

Miközben benzint tölt a tartályba, s a figyelőn beállítja az indításhoz szükséges üzemanyag-mennyiséget, korom-

mentesíti a gyertyát, s az olajozásnak a végére jut, beleolvassok az irományba: „Végül is a MÉH-telepre hajtó teherautó platójáról lekönnyörgött, körülbelül hatvanévnnyi működés után ócskavasként kidobott motor két világégesen átnyúló, több mint százéves korához képest (ne feledjük: a Titanic 1912-ben süllyedt el) vajon milyen értékű? S mire való az a néhány éves felújítási és gyűjtőmunka, amit a gép műszerészi finomsággal szabályozható működése, csendes zakatolása, és a lendkerekek küllőin futó, megkopott eredeti sárga festécsíknymok elmosódó ívének látványa úgylis feledtet?”

Kész csoda! Szinte beleborzong az ember, amikor elindul. Kellemes borzongás ez. Szívesen megnézném egykori alkotója arcát, aki már minden bizonnyal réges rég nincs közöttünk, alkotása viszont itt van, és működik. S közben „zenél”. Ha értenénk, lenne mit mesélnie. Ahogy azoknak az első világháborús, magyar szabadsalom alapján gyártott lövegkocsi-kerekeknek is, melyek felújítva tartják és gördítik azt a kocsit, amelyre dr. Papp Zoltán a motort szerelte. Történelem ez és technika, sőt mi több: ez maga a technikatörténelem!

Három „történelmi” motort hallhattunk működés közben. Három csodás szerkezetet. Persze, nem is dr. Papp Zoltánról lenne szó, ha elmaradt volna a ráadás. A múzeum épületében teszünk néhány lépést, majd felteszi kérdését: szerintünk mi ez? Bámulunk, mint ama bizonyos borjú az új kapura, ám fogalmunk sincs arról, hogy mit látunk. Szabad a gazda, mondjuk, mire ő nevetve közli, hogy nem gazda, hanem hentes. Az évszázados berendezést ugyanis egy hentes-

mester használta. S hogy mire? Motor vagy kézi erő segítségével a szerkezet összepréselte a húst. Ez volt a korabeli húsklopfolás...

Mint akit kopfolóval fejbe vág- ták, úgy botorkálunk ki a múzeumból. Tényleg, szinte szédülünk, annyira tömény az élmény. És felejthetetlen! ■