

## 52 év után, ismét ellátogattam az Egressy út 35-be

a Posta Központi Járműtelepére

**Prológus:** Anno, a technikumokban, így a Puskás Technikumban is valódi duális képzésben készítettek fel az élethosszig tartó postai munkára. A szorgalmi időszakban, (Pardon! Itt „tanév közben” -t kell mondani!) a heti 40 tanóra fele műhely vagy labor volt. Nyáron pedig a tanultak alkalmazása, valamint a valós munkahelyi munka megismerése céljából 4 hétre egy termelő, szolgáltató postai üzembe kellett „termelési gyakorlatra” menni. Ezen tárgyakat annyira komolyan vették, hogy ha valaki ezeknek csak egyikéből is megbukott, maximum évismétlő lehetett. A sikeres I. év elvégzése után, engem a Posta Központi Járműtelepére osztottak be, ami meglehetősen messze volt a Déli pályaudvar melletti lakásunktól. A reggel 6 órás munkakezdésre igen csak korán kellett felkelni.

Az első héten, a gépműhelyben, egy oszlopos marógépen 6 lapot kellett marni belül menetes acél hengerre, amely ezáltal „hatlapfejű kerékanya” lett. Napi 8 órában, elég egyszerű és roppant unalmas munkafolyamat volt. A második héten elhasználódott önindító motorokat és generátorokat kellett szétszerelni egy esztergályos szaki részére, aki aztán a bronz kommutátor beégett felületét egyenletesre esztergálta. (A csapágyak cseréje és a tekercek ellenőrzése után egy villanyszerelő szaki összerakta a fejjújtott szerkentyűt.) Annak ellenére, hogy reggel néhány perc alatt „nyakig olajos” lettem ez a hét nagyon hasznos volt számomra, és még tetszett is. A két édesapám korú szakibá’ igen türelmes volt. Mindent, ha kellett többször is megmutatott. Soha nem kiabált velem. Az első naptól együtt jártunk az üzemi étkezdébe, ahol új kollégaként, nem inasként mutattak be a haveroknak. Mázlim volt, mivel nálam idősebb leánygyermekük voltak, így a végén virtuális fiúkká fogadtak. A harmadik héten az akkumulátor üzembe kerültem. Mivel a legkönnyebb akkumulátor is nehezebb volt 10 kilónál, a savakhoz meg nem nyúlhattam, kevés hasznomat vették. A harmadik napon, ebéd után aztán „illegálisan” visszaengedtek a generátorosokhoz. (Ezért kaptam a végén 4-es osztályzatot a gyakorlatra?) Az utolsó hét, maga volt a Kánaán. Egy napos, emeleti teremben, fiatal srácok társaságában, új képeslap árusító „automatákat” kellett „jobbítani”, majd beállítani. Ezek a szerkentyűk rém primitívek voltak. Egy nyíláson be kellett dobni egy 2 forintost, melynek méretét, súlyát, mágnesezhetőségét ellenőrizte a masina. Ha nem esett vissza az érme, meg kellett forgatni egy kart, és kipottyant egy képeslap. Esetleg kettő? Az újítás ezt, az összetapadást akadályozta meg. Az öt, 20-30 év közötti fiúból kettő volt nő. Hol ők cukkolták a legényeket, hol fordítva. Egésznap kiváló hangulatban, égett a munka mindenki keze alatt. (Valószínű, hogy prémiumos határidejük volt.) Ez a hét szakmailag keveset, társasági „viselkedéstanból” rengeteget hozott.

A következő nyáron a Posta Központi Távíró Hivatalban, harmadév után pedig a Kékesi tv- és mikroállomáson töltöttem le termelési gyakorlatomat. (Ezekről majd máskor mesélek.)

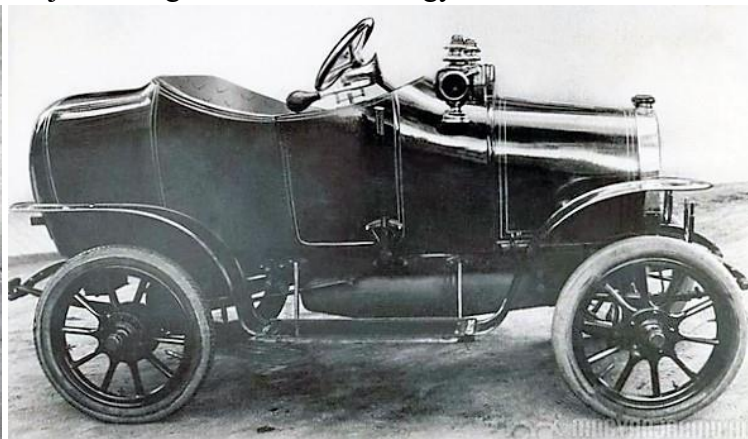
### „Magyar Posta Zrt. Logisztikai Igazgatóság, Központi Szállítási Üzem”

Lánykori neve: Posta Központi Járműtelep

A Múzeumok Őszi Fesztiválja kavalkádja keretében, **Kisfaludi Júlia**, a Postamúzeum igazgatója meghívott a „Postagarázs” épületbejárásra, az egykori Járműtelepre. Az esős, novemberi szombat délelőtt, **Békési Lajos** üzemvezető, a szociális épület előterében, **Csonka János** emléktáblájánál kezdte a közel 2 órás túrát, melyen a Híradó tagozatból is részt vettünk néhányan



A posta volt az első vállalat, amely Magyarországon üzemszerűen használt gépkocsikat. Ezek javítására 1901-ben, a Kőbányai úton járműtelepet béreltek. A főépület földszintjén volt a műhelyiroda, a bognárműhely, a garázs és a fényezőműhely, az első emeleten a főnöki lakás, a raktár és a szerelőműhely, a második emeleten voltak az irodák. A Magyar Királyi Posta Járműtelepén, 1903-1909 között 53 db levélgyűjtő motoros tricikli készült, az eredeti Csonka-féle tricikli módosított változata. 1912-ben, a Csonka-féle levélgyűjtő gépkocsit is a Járműtelepen tervezték és építették, majd csomagszállító változatok gyártásába kezdtek.



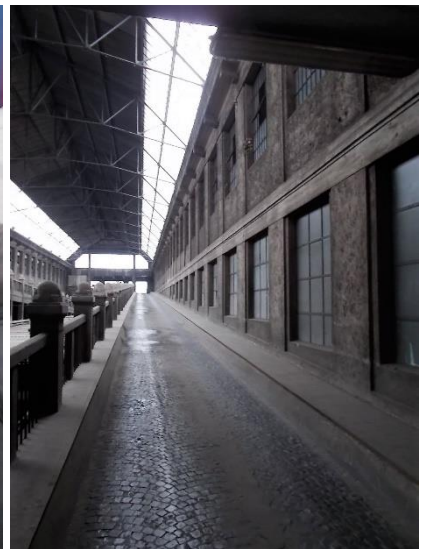
Ezek sikere kapcsán merült fel egy új, 1000 postai gépkocsi befogadására alkalmas járműtelep gondolata. Az Egressy úti területet megvették, a tervek elkészültek, amikor kitört a Nagy Háború. Aztán jött a trianoni ország csonkolás, mely után már 500 gépkocsi befogadása is elégnek bizonyult. Ezt, a **Bierbauer István** és **Firtz Jenő** által tervezett járműtelepet 1928-ban adták át, mely azóta folyamatosan szolgál a megújuló postai gépjárművek tárolására, üzemeltetésére. A maga korában európai hírépítészeti megoldással, a rámpás fel- és lehajtókkal megépült hatalmas garázs mellett az épületgyűttes több helyszínét is megtekinthették Békési Lajos mérnök úr, üzemvezető igazán szakszerű, élményt nyújtó vezetésével.



## Az impozáns, európai hírű emeletes garázs



### A garázs építés alatt, és ma



**Bejárat**

**Belépünk**

**Látvány: a felmenő rámpa**



**A felső rámpa, a kapuból**

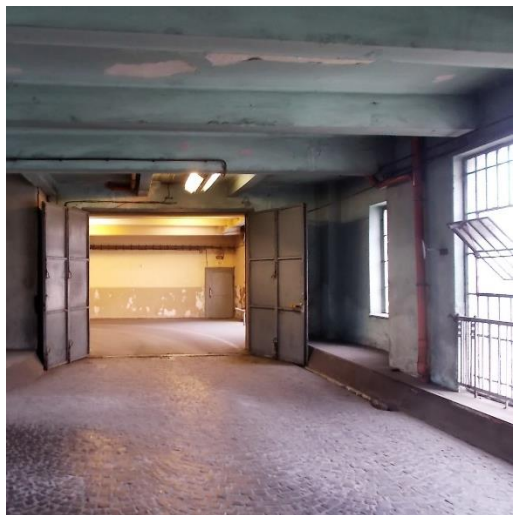


**Mindkét rámpa fentről**





**Zöld postás autók szépen sorban „pihennek”**



**Az egyik emeleti kapu**



**Szombaton nincs kézbesítés**

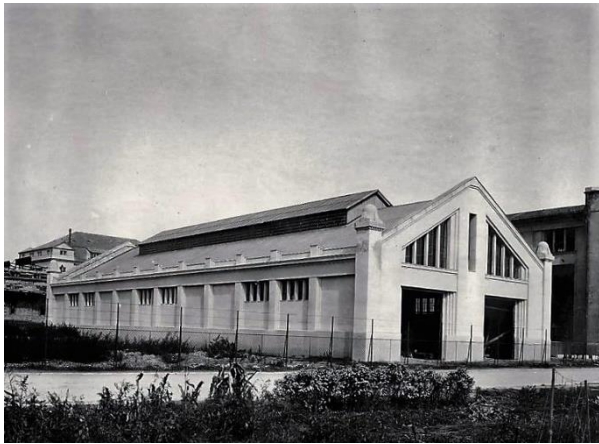


**Szusszanhat a gyarázsmester is**

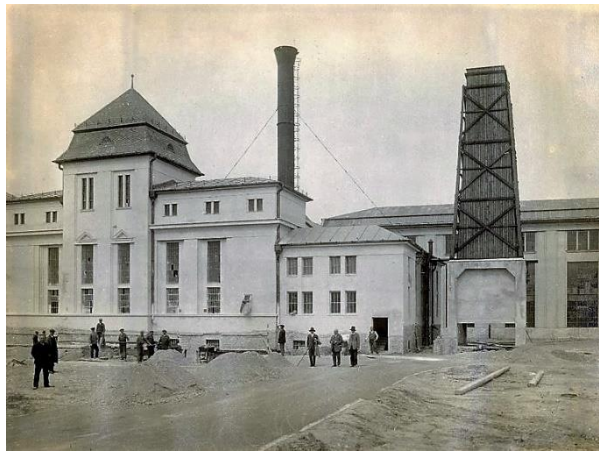


**Az autók zaja nem zavarja meg az igazgató úr történeteit**





**A kocsimosó egykor, és ma**



**A kazánház egykor, és ma**



**A szivattyúház és a szivattyú romjai**



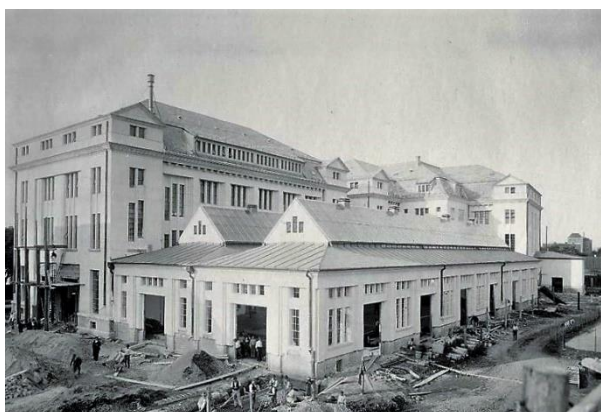


**Az irodaház építése, és mai állapota**  
*(Közben volt egy emeletráépítés és egy tetőcsere is!)*



**Az akkumulátortöltő és tároló egykor, valamint ma**

A XX. század közepén, a Magyar Posta több villanymotoros meghajtású, tehát akkumulátoros táplálású gépkocsija is üzemeltetett közterületi és telephelyi forgalomban is. Ezek főként levél begyűjtési és csomagszállítási feladatokat láttak el. Sajnos a nehéz ólomakkumulátorok miatt, a szállítandó teher súlya kicsi volt az önsúlyhoz képest. Az egy feltöltéssel bejárható út pedig csak néhány 100 kilométer lehetett.



**A műhely az udvar felől építés közben, és ma**



### **Jelenleg a műhely épületét raktárként hasznosítják**

Az épület alagsorában pedig, a posta félkatonai szervezetének megfelelően, légoltalmi irányító bázist létesítettek a II. világháborúra kialakított óvóhelyen. (Nagy titkolózás közepette, a múlt század '90-es éveinek elején még működött?)



### **A labirintus, valamint ami a „bázisból” maradt**





**Lakóházak, a hivatalnokok és a munkások számára**



**Kisfaludi Júlia a Postamúzeum igazgatója** (a kép jobb szélén),  
aki az igen tartalmas, és roppant hasznos programot megszervezte.

*Köszönjük!*

Budapest, 2016. november 12.

Dr. Horváth László Ferenc nyugalmazott igazgató  
Puskás Tivadar Távközlési Technikum