



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *iks.*

Cím: *Az ekhós szekértől a repülőgépig*

Forrás: *Népszava*

1935
(Hely)

1935 jul. 14.
(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

408

Hely

Közl. leír.

Idő

'1935'

Személy

Helyszám

Az ekhós szekértől a repülőgépig

Séta az átrendezett Közlekedési Múzeumban

Hatalmas kapcsolótábla mellett állunk. Előtte forgószék, kézművészetben a billentyűk egész sora. A csontgombokon piros, sárga, kék fölírások, előttünk — egyelőre — tökéletesen érthetetlen hieroglifák. „2-2-2”, látható az egyik billentyűn.

— Kérem, tessék csak benyomni — szólít fel kísérőnk.

Félénken (elvégre nem tudjuk, hogy mit indítunk el ezzel) betaszítjuk. Kettős, röviden megszakított berregés, utána kis szünet, majd egyszerre a vasúti állomások jelzőharangjának jólismert éles zengését halljuk:

— *Klang-klang* — visszhangzik háromszor egymásután a tágas csarnokban. A táblán piros jelzés gyullad ki: „Pálya szabad.”

Az illúzió annyira erős, hogy szinte lessük, amikor hallani már az érkező vonat mozdonyának asztmás, nehézkes szuszogását? Ezt azonban valóban hiába váránk, mert hisz ez az egész *vasúti blokkberendezés*, amelyet most kipróbáltunk — a városligeti *Közlekedési Múzeum kiállítási tárgya*. Sokáig üzengetnénk még így a szomszéd állomásra (tekintélyes távolságra: hat méterre van tőlünk), állítgatnánk

a szemafórokat és előjelzőket, vagy ahogy a hivatalos nyelv mondja: „a m. kir. államvasutak térközjelző berendezéseit” — ha kísérőnk nem figyelmeztetne:

— *A másik csarnokban a repülőgépek vannak!*

A megfiatalított Közlekedési Múzeum

És már indulunk is. Útközben aztán megtudjuk, hogy egy év óta, a most már 36 éves múzeum jelentős változásokon ment át. A kiállítási anyagot fölfrissítették, kiegészítették, sőt új osztályokat is létesítettek. A múzeum alapítása idején csak a *vasút-, hajózási és postaosztály* állott fenn — azóta haladt a kor (azaz: inkább csak *technikája*), fejlődött a közlekedés, fölállították tehát a *légügyi és autóosztályokat*. A múzeum átrendezésével ugyan még most sem készültek el teljesen, az idegenforgalmi propaganda-pavillonon látogatásunk ideje alatt is dolgoztak. Rövidesen azonban készen lesznek vele és ezzel befejeződik a Közlekedési Múzeum *megfiatalítása*. Reméljük, csak — egyelőre.

Messziről már látjuk a csarnok vasgerendázatára függesztett repülőgépeket — azonban nagyon nehéz elszakadni ettől a vasútosztálytól. Hát, hogyne — balra nézünk: és az *első magyar gőzmozdony* modellje csillog fényes rézalkatrészeivel felénk. (A múzeum modelljei egyébként *tökéletes*, csak kicsinyített másai az eredetinek.) „*Derü*” — hirdetik vaskos betűk a kazán faburkolatán a nevét — „*készült 1847-ben*”. A mozdonyvezetőnek már akkor sem lehetett valami emberes dolga, mert a tervezők még fülkét sem építettek számára. A „*Derü*” egyébként Pest—Vác és Pest—Szolnok között *kocogott*. Jobbra tőle a *424.001.* számú gyorsvonati mozdony — a MÁV legmodernebb mozdonya. Gyorsan összehasonlítjuk a kettőt: annak ellenére, hogy szinte nevétséges az ellentét, az ormótlan, tömzsi kis „*Derü*” és az arányos testű, elegánsan nyúlánk *424.001-es* között, — mégis, *lényegesen* nem változott a mozdony alakja. Később láttuk, hogy bezzeg, az *autóknál annál inkább!*

Másutt a vasúti kocsik modelljeit látjuk. Pullmann, gyorsvonati, tehércocsi álldogálnak egymás mellett.

— Ez miféle kocsi? — kérdezzük egy *szegényes kinézésű*, belül egyszerű deszkapados vagonra mutatva.

— *Negyedik osztályú* — halljuk. — 1900 előtt „*sommás*” munkásokat szállítottak vele. De ki kellett von-

ni a iorgalomból, nyilván nem szívesen használták.

Fából készült mozdonymodell előtt állunk meg most. Végtelenül pontos munka, készítője még a gőzcsavarjait is precízen kidolgozta. Kis tábla rajta: „*Ledács István, 1884.*”

— Ezt a modellt egy *alföldi pásztorfiú bicskával faragta ki* — kapjuk kérdésünkre a feleletet. — Most *gépészmérnök és magasállású államvasúti tisztviselő*...

Gépmadarak között

Sietni kell, tehát végigszaladunk csak a most következő osztályokon. Néhány útjelzőkővét látjuk a *posta fejlődésének*: erősen megvasalt, ne-

hez *ekhós szekeret*, amelyet a 18 század — jó, ha macskakövekkel kirakott — országútjain hajtottak a furcsa, frakkszerű maskarákba bujtatott postáskocsisok... Odébb, *szabályokat* 1830-ból: „a' levélbér s' annak levéljegyek által leendő beszedése eránt”. Örömmel látjuk, hogy a *csőposta* és *rádió* korszakában a „*posta hálózata* a legmesszebbmenően kiépült” — igaz ugyan, hogy a szegedi tanyavilágban csak pár napja kézbesítik naponta a postát. Mert eddig hetenként történt ez...

Végre mégis elérkezünk a *repülőgépek közé*. „Életnagyságban láthatók” egymás mellett az *első magyar kísérleti gépek*, továbbá számos

sport- és katonai repülőgép. Az egyikkel repült IV. Károly 1921-ben Svájból Magyarországra. Kis asztalkán kettétört, elszenesedett szárnydarabok, össze-vissza csavart propeller, szétrobbant motorrészek — az 1932-ben szerencsétlenül járt „*Justice for Hungary*” romjai...

Igen, aztán a *repülőgépmotorok*... pompás, 6, 8, 10, 12 hengeres alkotások, de itt csöndesek, az acélszív ki van vágva a testből... Kellemtelen, lehangelő kép — távoznunk, úgyis késő van már.

Menetközben *harangkongást* hallunk. Egy 1846-ból származó vasúti jelzőharanggal búcsúzik a látogatótól a Közlekedési Múzeum... *iks.*