

A Közlekedési Múzeum archívumi gyűjteményeinek ismertetése

A Közlekedési Múzeum archívumában a következő **gyűjteményi csoportok** találhatóak: eredeti történeti fényképek gyűjteménye, képalbum-gyűjtemény; térképtár; okmánytár; prospektus gyűjtemény, plakát- és aprónyomtatvány-tár, képes levelezőlap-, történeti értékpapír (részvény), menetjegy és fuvarokmány gyűjtemény, alkatrész (ipari) katalógus gyűjtemény, téma-gyűjtemény, közlekedéstörténeti feljegyzések és levelek gyűjteménye; műszaki rajzalbum-gyűjtemény és műszaki rajztár. A műszaki rajztárban közlekedési ágazatok szerint vasúti, kocsis, gépjármű közlekedési, városi közlekedési, híd és alagút, hajózási, repülési és egyéb közlekedési műszaki rajzok vannak.¹ Az archívum kezeli a képzőművészeti alkotások gyűjteményét, amely tárgyi gyűjtemény.

A múzeum archívumának anyaga rendkívül gazdag és nagymennyiségű, olyan változatos és sokrétű, hogy valamennyi csoportját egy rövid terjedelmű írásban érinteni sem lehet. A színes és szerteágazó gyűjtemények ismertetésénél nem törekedhettünk teljességre, sok olyan értéket kell említés nélkül hagynunk, amelyet egy-egy közlekedési ágazat történetének kutatója bizonyára elsőrendű fontosságúnak tarthat. A közlekedéstörténeti kutatás és a múzeumi kiállítási tevékenység szolgálatában álló, sok értékes információt és attraktív kiállítási tárgyat tartalmazó archívumi gyűjtemények ismertetésénél még a legfontosabb gyűjtemények esetében is inkább csak az érdeklődés felkeltésére, a szemléltetésre szorítkozhatunk a gyűjteményt leginkább jellemző és legértékesebb darabok, a ritkaságok felsorolásával. De ez nem jelenti azt, hogy például az általunk éppen csak megemlített alkatrész (ipari) katalógus gyűjteményünk ne jelentene valóságos kincsesbányát egy technika-történeti kutató számára. Ugyanezt elmondhatjuk műszaki rajztárunkról. Az archívumi gyűjtemények részletekbe menő ismertetésétől azért is eltekinthetünk, mivel a múzeum évkönyveiben a gyűjteményeket kezelő referens muzeológusok szinte valamennyi gyűjteményt

¹ Az archívum átfogó, általános ismertetései: Farkas Gáborné: Az Archívum. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve II. 1972-1973. Szerk. dr.Czére Béla. KÖZDOK Bp. 49.- old. - Dr.Eperjesi László: Az archívum. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve X. Budapest, 1996. Főszerk. Dr.Katona András.203-222. old.

szakmailag magas színvonalon már ismertették, publikációikra a lábjegyzetekben utalunk.

Az archívum **kutatóhely, kutatószolgálatot lát el**. A közlekedéstörténet kutatói számára a Múzeum archívumi gyűjteményei rendelkezésre állnak, és ezzel a lehetőséggel a kutatók élnek is. (A múzeum tárgyi gyűjteményei nem kutathatók, csak az iratanyag gyűjtemények.) Évente átlagban 80-100 kutató kér kutatási engedélyt és látogatja az archívum Tatai úti kutatótermét. Természetesen az archívum anyaga csak úgy áttekinthető, valódi használhatósága csak akkor biztosított, ha a kutató több szempontú, jól rendezett, állandóan karbantartott **mutatóban (katalógus)** tájékozódhat az őt érdeklő anyag felől. Arra törekszünk, hogy ezt biztosíthassuk nemcsak a napra kész katalógus, de alapleltárak, jegyzékek, repertóriumok, és más kutatási segédletek összeállításával is. Többek között ezt a célt fogja szolgálni az archívumi gyűjtemények közeljövőben sorra kerülő számítógépes nyilvántartásának a bevezetése is. A legjobb nyilvántartás sem helyettesítheti azonban magát a kutatómunkát. (Erről sok kutató szeret megfélekezni.) A katalógus, az archívumi gyűjtemények mutató karton rendszere adott formában és adataival digitalizálható, de a nyilvántartási szabályzat, kötelezően előírja a hagyományos, papíralapú fenntartását is.

Az archívumi gyűjtemények a nagyközönség elől sincsenek elzárva. Az archívumi gyűjteményekből önálló kiállítás rendezésére csak ritkán kerül sor, (Ilyen volt pl. 2005-ben rendezett eredeti történeti fényképkiállítás az erdélyi vasutakról) de a múzeumba látogató valamennyi kiállításunkban ott találja a közlekedéstörténeti információkat hordozó, mutató, látványos, kiállítást színező, gyakran sajátos hangulatot is teremtő archívumi gyűjteményi darabokat: a képeket, térképeket, okleveleket, plakátokat, részvényeket, műszaki rajzokat stb. Állandó kiállítás van a menetjeggyűjteményből és a részvénygyűjteményből.

A gyűjtemények felsorolását és a 2007. évi állományi statisztikát az 1. sz. melléklet tartalmazza. A felsorolt gyűjtemények mindegyike saját leltárkönyvvel, önálló nyilvántartással és közös gyarapodási naplóval rendelkezik. A gyűjteményeket kezelő referens muzeológusok névsora 2. sz. mellékletben található.

A gyűjtemények állományi statisztikája, amely az egyes gyűjtemények tételszámát (Nem a darabszámot! A tételszám és darabszám nem feltétlenül azonos, egy tételszám alatt, pl. vasúti műszaki rajzgyűjtemény, témagyűjtemény, stb. egy tételszám alatt több ezer db irat rejtőzködhet) tünteti fel, nem mutatja az archívumi dokumentum anyag valódi mennyiségét és raktári kiterjedtségét

Az Archívum Tatai úti raktáraiban összesen kb. **2889 folyóméter iratanyagot**, a hivatalos OKM statisztika besorolás szerint – **eredeti, forrásértékű dokumentumot** - őriz

A hivatalos statisztikai besorolás szerint ebből **történettudományi dokumentum** 814 m, (főépületben 564 m., új raktárban 250 m.)

A történeti iratanyag gyűjtemények a következők. Térképtár, okmánytár, plakáttár és apró-nyomtatványtár, prospektus, képes levelezőlap, menetjegy, történeti értékpapír (részvény) gyűjtemény és az úgynevezett témagyűjtemény. (A kb. 500 m. kitevő témagyűjtemény a magyar közlekedéstörténet iratait őrzi, pl. a magyarországi vasútépítés történetének iratait, MÁV és más közlekedési intézmények iratanyagait, személyi hagyatékok, stb.).

Ipar- és technikatörténeti dokumentum (műszaki rajztár) 2075 m.

Ebből vasúti műszaki rajz (főépületben) 936 m.

Hajózási műszaki rajz 953 m. (Főépületben 186 m., út-híd tárgyi raktárban 538 m., hosszcsarnokban 337 m.)

Többi közlekedési ágazat (repülés, gépjármű, út-híd, kocsi, stb.) a főépületben 186 m.

A **képzőművészeti (tárgyi) gyűjtemény** (a volt képtár gyűjteményből különült el 2002-ben, 1364 leltári tétel) az új raktárban van elhelyezve.

Az **eredeti történeti fényképek** gyűjteménye (szintén a képtárnak volt része, kb. 12 ezer db.) szintén az új raktárban van elhelyezve.

A 2007. októberében átvett Ganz-Mávag iratanyagot – kb. 25 m. – ideiglenesen a Tatai úti földszinti raktárban helyeztük el.

Az adattár anyagának jelentős részét szintén a Tatai úti raktárban helyeztük el mivel a központi épületben az adattárnak nincs elegendő raktár helye.

Megállapítható, hogy az archívum raktári helyzete igen változatos képet nyújt, az új raktár és a főépület egyes raktárainak korszerű installációjától a pince raktár felszámolást követelő állapotáig. Azt mondhatjuk, hogy az archívumi gyűjtemények jelenlegi raktári elhelyezése és rendje, az archívális anyagok védelme, minden reálisnak tekinthető múzeológiai szakmai feltételnek és igénynek megfelel, bár a korszerű műtárgyvédelem további fejlesztéseket igényel.

Szabad raktári kapacitásunk csekély: az új raktárban van, kb. 20 m.

Az archívum raktári alapterülete 715 négyzetméter, és jelenleg a gyűjteményi tárgyi raktárak területét is használja. A raktározási gondok, megoldását jelentené a Tatai úti földszinti raktárhelyiség berendezése és teljes területű használata.

A gyűjtemények története, ismertetése

1. Eredeti történeti fényképek gyűjteménye és a képzőművészeti szakanyag (2002.-ig a volt képtári gyűjtemény)

A múzeumban alapítása óta, tehát a századfordulótól kezdve a közlekedés tárgyi emlékei mellett megtalálhatók, az archívumi anyagok is, amint erről *az 1910-ben kiadott első múzeumi katalógus* is tanúskodik.² A millenniumi és a múzeum nyitó kiállítását jelentős térkép-, rajz-, festmény- és képgyűjtemény színesítette. Kifejezetten archívumi gyűjtemény létesítésére ugyan akkor még nem gondoltak a múzeum vezetői, mégis jelentős érdemük, - az utókornak, pedig nagy nyeresége -, hogy legalább olyan fontosnak tartották például a képek, térképek, okmányok, műszaki dokumentumok, menet jegyek stb. gyűjtését, mint a közlekedés tárgyi emlékeiét. Több olyan archívumi gyűjteményünk is van, amely már a Múzeum alapításakor is létezett, bár nem nevezték őket archívumi gyűjteményeknek, és akkor még nem különültek el a tárgyi gyűjteményektől. Ilyen a képtár (amely

² Magyar kir. Közlekedési Múzeum. Jegyzék eredeti tárgyak-, minták-. Grafikonok-, térképek-, rajzok és képekről. *Hornyánszky Viktor* cs. és kir. Udvari könyvnyomdája. Bp. 1910. – Az 1903. évi állapotot ismertető német nyelvű útmutatóban (Wegweiser des Kön. Ung. Verkehrs Museums, Bp. V. *Hornyánszky K.* U.K. Hofbuchdruckerei, 1903) számszerű adatok nincsenek

2002-ben átalakult), a térképtár, az okmánytár, az 1904-ben létrejött menetjegy gyűjtemény. Az archív anyagokat csak 1908-ban választották el a tárgyi gyűjteményektől. Az archívumnak a múzeumon belüli szervezeti elkülönülésére az 1960-as években, a múzeum újjászervezésekor került sor, lényegében ekkor alakultak ki a mai formájukban létező archívumi gyűjteményi csoportok. Ennek figyelembevételével sem érthetünk egyet egykori múzeumi kollégánk 1972-ben leírt megállapításával, hogy "(...) *Csak napjaink új muzeológia szemlélete ismerte fel a dokumentációs gyűjtemények múzeumi jelentőségét és alakította ki azok rendszerezésének elveit.* - *Így a Közlekedési Múzeum archívumának múltja voltaképpen nincsen, önállóan róla először csak a második világháború utáni időkben beszélhetünk.*,"³ Több archívumi gyűjteményünkben is találunk olyan igen értékes közlekedéstörténeti forrást jelentő iratanyagot, mint például a Tiszavidéki Vasút 1856-ból származó iratcsomója. Az iratokon a múzeum század eleji pecsétje található "*Magyar kir. Közlekedési Múzeum*" felirattal és benne a leltárba vétel dátuma: 1902. A múzeum alapítói tudatosan törekedtek minden általuk elérhető magyar közlekedéstörténeti forrás gyűjtésére és megőrzésére, még ha az kifejezetten levéltári jellegű anyag is volt és nem tárgyi emlék.

Az archívumi gyűjteménycsoportok ismertetését a képzőművészeti alkotásokkal és az eredeti történeti fényképek gyűjteményével kezdjük. A képek meglétére és gyűjtésére már *Banovits Kajetán* miniszteri tanácsos, a múzeum első igazgatójának a megnyitáskor kiadott "*Emlékirat*"-ában⁴ is találunk utalásokat. Ebben a kötetben 12 oldalas "*útmutató*" ismerteti a kiállítás látnivalóit, teremről-teremre haladva; voltaképpen az a múzeum legelső (noha) vázlatos kiállítási vezetője. A szöveghez csatolt 24 fénykép nem a múzeumi elrendezést, hanem még a millenniumi bemutatót örökölte meg. Így is megállapítható azonban, hogy mind az ezredéves kiállításban, mind a múzeum nyitótárlatán szép számmal voltak fényképek: a budapesti Fővám téri Duna-híd a (Ferenc József híd), a pozsonyi, komáromi Duna-híd, a vásárosnaményi Tisza-híd, sőt a Vág, az Ipoly, a Körös és más folyók hídjainak "*látképei*". A nyitókiállítás képanyagának darabszámát nem tudjuk felbecsülni, mert több helyütt ilyen összefoglaló

³ *Farkas Gáborné i.m. 49. old.*

⁴ *Emlékirat a Magyar Királyi Közlekedési Múzeum megnyitása alkalmára. Pallas Rt. Nyomdája, Bp. 1898. 5. old.*

meghatározásokkal találkozunk:

"Fent a falakon a magyarországi vasutak egyes érdekesebb részleteinek fényképei vannak elhelyezve,"⁵ vagy "a falakon Magyarország vasutainak egyes részleteiről felvett tájképek és épületrajzok vannak elhelyezve."⁶

Mint említettük, a múzeum teljes gyűjteményének első részletes katalógusa 1910-ben jelent meg. Ez időben a múzeumnak semmiféle raktárhelyisége nem volt, ezért összes anyaga a kiállításban kapott helyet. Folytak ugyan egy új, végleges és tágasabb múzeumépület tervezési munkái, dúltak körülötte viták is, hol legyen, milyen legyen, közben a kiállítás a kényszerűen beleszorított tárgyak miatt egyre zsúfoltabbá vált, gondosan felépített szerkezete összekuszálódott. Talán ez is hozzájárult, hogy nem kiállítási vezetőként, hanem tárgykörönként csoportosítva tették közzé a gyűjtemény jegyzékét: a vasút, a hajózás, a posta és

közúti közlekedés múzeumi tárgyait és *képeit*, feltüntetve persze mindenütt, hogy a szóban forgó tárgy melyik teremben található. Ez az 1910-ben kiadott 132 oldalas *"Jegyzék"* ma nélkülözhetetlen alapokmányunk, a múzeum eredeti *"törzsanyagának"* 3.277 tételes lajstroma. A később második világháborús kárt szenvedett, többször is a megsemmisülés határáig jutott múzeum újjászervezésekor, a 60-as években ez a lista szolgált alapul a megmaradt tárgyak azonosításához, a hiányok felméréséhez.

Az alapkatalógus tanulmányozása több érdekességgel is szolgál. Mindenekelőtt váratlan a képek mennyisége: több mint 1800 darab kép volt a század eleji kiállításban, s ezek túlnyomó többsége fénykép. *A múzeum kezdettől fogva gyűjtötte a fényképeket.* Állandó fotós nem dolgozott a múzeumban, a felvételekkel és a képek elkészítésével neves fényképészeket bíztak meg, például 1904-ben *Erdélyi Mórt. Akvarellek, olajfestmények is felbukkannak* (mindkét műnemben 8-10 db), s ezen kívül *"színezett diapositívek keretbe foglalva"* és 450 db *"stereoskop"* 9 stereoskop szekrényben *"Magyarország különböző tájairól és népviseletekről"*. A katalógus szerint két *"körkép"* is volt a kiállításban, egyik a Vaskapu csatornát, a másik a fiumei kikötőt mutatta be; a helyszínrajzon feltüntetett elhelyezés alapján azonban bizonyos, hogy ezek legfeljebb széles *"panoráma"* képek voltak, s nem valódi értelemben vett külön építményben bemutatott látványosságok, mint például a *Feszty* körkép a magyarok

⁵ Emlékirat ... i.m. 10. old.

⁶ U.o. 13. old.

bejövételéről. Valódi volt azonban a dioráma, melyben *Aggházy Gyula* három olajfestményét helyezték el: *Munkács*, *Visegrád* és *Pétervárad* váráról. A tájkép dioráma megléte a múzeum alapítóinak azt a törekvését és szemléletét tükrözte, hogy - sok híres külföldi műszaki múzeummal ellentétben - *nem egyoldalúan a személytelen technika fejlődését igyekeztek bemutatni, hanem a hazai közlekedés művelődéstörténeti szerepét: az átformálódó tájat és benne a környezetét építő, a technikát a maga javára fordító embert.* A közlekedési eszközök tökéletesedése mellett érzékeltetni akarták az utazás hasznát, értelmét, gyönyörűséget is: a vonat ablakából feltáruuló tájat, várromot, városképet az akkori - a mainál több mint háromszor nagyobb történelmi Magyarország megismerésre érdemes nevezetességeit, romantikus szépségeit. Múzeumunk mai kiállításában ugyanezzel az emberközpontú szemlélettel találkozik a látogató, nem utolsósorban a régi korok hangulatát árasztó, gazdag képanyag révén. Elismerésre méltó múzeumi elődeinknek az a tudatossága, ahogy a 19. század utolsó harmadában rohamosan épülő vasútvonalak műtárgyairól, hídjairól, állomásépületeiről, a vasutak járműveiről visszamenőleg is igyekeztek minél több képet összegyűjteni, láthatólag a teljesség igényével: mindent, ami csak elérhető. A múzeumi kiállítások visszatérő gondja, hogy a múltból ránk maradt anyag mindig esetleges, szemelvényes; ezt igyekeztek megelőzni az első hazai közlekedéstörténeti gyűjtők a lehető legszélesebb körű képanyag összehordásával.

Meglepő, *hogy a legrégebb fényképek dátuma* majdnem hihetetlenül korai: 1858-ban, még építés közben fényképezték le a szegedi vasúti hidat, 1859-ben a már kész híd terhelési próbáját. A szabadtéri fényképezés ekkor még óriási ritkaságnak számított, s a papírképek készítése még műteremben is inkább művészetnek, mint mesterségnek minősült. Így nemcsak közlekedéstörténeti, hanem egyben fotográfia-történeti értékű az a ma is meglévő fényképünk, amely a mozdonyokkal, vasúti szerelvényekkel telezsúfolt, állványzataiból még ki nem bontott szegedi vasúti hidat ábrázolja 1859-ben. A mélybarna tónusú kép kissé besötétült ugyan, de minden részlete ma is tisztán kivehető. Mérete 67,5x18,7 cm, ám valójában három részből (21-24 cm-es darabokból) van ügyesen egybeillesztve, a kor divatja szerint *"panoráma"* képpé. Jobb alsó sarkában látható a művész finom, ovális, préselt pecsétje: *"photographie von Anton Rohrbach in Szegedin"* körirattal. Az erősen megsérült, több helyen végig szakadt képet - háborús kár érte, a múzeum romjai alól mentették ki - ma szépen restaurálva, különös gonddal őrizzük, mint képtárunk

egyik jelképes alapkövét.

Az eredeti történeti fénykép gyűjtemény legféltettebb fotói közé tartozik ma is a "*Fényképgyűjtemény a volt Tiszavidéki Vasút járműveiről, 13 db.*" megnevezésű együttes. Az 1861-ben készült sárgásbarna, névvel meg nem jelölt fotográfiák közlekedéstörténeti jelentőségük mellett fényképészeti ritkaságnak is számítanak.

A fényképek többsége természetesen nem ennyire korai: az 1870-es évekből valók, sőt a legtöbb mellett az 1896. évszám szerepel; ezek bizonyára, kifejezetten a millenniumi kiállításra készültek. Feltűnően sok az olyan kép, amelynek címe mellett nincs feltüntetve a dátum, a fotográfus neve meg éppen sehol sem szerepel a katalógusban. Egészen kivételes az a jövő iránti figyelmesség, ahogyan pl. *Klősz György*, a magyar fotográfia nagy mestere a negatívokba bekarcolt dátummal napra pontosan keltezte a Nyugati Pályaudvar építésének mozzanatait. E páratlan sorozatnak épségben ránk maradt 60 képét a keltezés szerint sorba szedve követhetjük két éven át szinte hétről hétre, hogyan emelkedett az újonnan kijelölt Nagykörútra néző homlokzatával az Eiffel-cég vasvázás csarnoka a régi kis Pest indóház épülete fölé, s azután hogyan bontották ki alóla a kiszolgált régít.

A törzsanyagból ránk maradt fényképek műtárgyértékét főleg az adja, hogy valamennyi, kivétel nélkül eredeti fénykép, vagyis az eredeti negatívról a felvétel készítő fotográfus által másolt kép. Napjainkban a múlt századi eredeti fotográfiák műtárgynak számítanak, nemcsak árnyalt, finom kidolgozásuk, múltat idéző, romantikus külsőségeik miatt, hanem hitelességük, igaz voltuk miatt is.

A múzeum első katalógusában található olajfestmények egytől-egyig tájképek, ezekből egy sem maradt ránk. Arcképekkel csak a második, 1935-ben megjelent katalógusban⁷ találkozunk, a legtöbb *Samarjay Lajosnak* köszönhető. *Samarjay* múzeumi igazgatóságának tíz esztendeje alatt *módszeresen összegyűjtötte a közlekedés kiemelkedő személyiségeinek arcképeit*: miniszterek, MÁV-elnökök, vasúti és hajózási vezető emberek arcképeit éppúgy, mint a jeles műszaki alkotókét, mérnökökét, feltalálókét. A képek technikáját a lehetőségek határozták meg: metszet, litográfia, sokszorosított grafika jellemzi a korai évtizedeket, festmény-reprodukció és fénykép az újabbakat.

Az eredeti történeti fényképek gyűjteménye és a képzőművészeti alkotások

⁷ Magyar Kr. Közlekedési Múzeum. Tárgymutató. Bp. 1935.

gyűjteménye az archívum egyik legfontosabb és legtöbbet forgatott gyűjteménye;⁸

A két gyűjtemény 2002 végén összesen 14.774 darabot tartalmazott. A 2003. január 1-én életbe lépett új nyilvántartási szabályzat (20/2002 NKÖM rendelet) követelményeinek megfelelően létrehoztuk a képzőművészeti szakanyagot mint tárgyi gyűjteményt. Jelenlegi állományi száma 1368 db. (Saját, a képzőművészeti szakanyag nyilvántartására szolgáló leltárkönyvvel.) Kb. ezer db. Képeslapot a volt képtárból áthelyeztünk a képes levelezőlap gyűjteménybe. Az egykori képtár gyűjteménynek anyagában található eredeti forrásértékkel nem bíró fényképek, fénymásolatok, stb. az adattári fénykép gyűjteménybe kerülnek. Folyamatosan, több évre átterjedő munkát jelentően, kialakítjuk az eredeti történeti fényképek gyűjteményét, amelynek nyilvántartására külön, erre a célra szolgáló leltárkönyv van. A kb. tízezer volt képtári fényképből eddig 2635 tétel lett átnézve, ebből 1972 minősült eredeti történeti fényképnek. Az eredeti történeti fényképeket folyamatosan restauráljuk és digitális felvételt készítünk ezekről, előkészítve a bevezetendő számítógépes nyilvántartást.

A gyűjtemények első és legfontosabb rendeltetése a közlekedéstörténet képi dokumentumainak őrzése, hiszen gyorsan változó korunkban napról-napra jönnek létre újabb s újabb építmények, pályák és eszközök, s tűnnek el visszahozhatatlanul a régiek, az elavultak. Eredeti tárgyakat megőrizni muzeális emlékként csak igen kis számban lehet; a kép azonban megőrökít s a legpontosabb leírásnál is hitelesebben, szemléletesebben mutatja be azokat. Illusztráció nélkül a közlekedéstörténeti tanulmányok alig élvezhetőek és többnyire érthetlenné is lennének; a múzeum évkönyveiben és más kiadványaiban is gyűjteményünk képeit láthatja az olvasó.

A múzeum régi katalógusaiból megállapítható, hogy a háború előtti képanyagnak kb. 60 %-a vasúti, 20-25 %-a hajózási, 10 %-a híd-közúti tárgyú volt. Az autózás és a repülés alig-alig kapott helyet a képek közt. Mára ez az arány jelentősen

⁸ *Dr. Dienes Istvánné: A Közlekedési Múzeum képtára. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyvei VIII. 1985-1987. Szerk.: dr. Czére Béla, Közdok, Bp. 1988. 93-127. old.*

megváltozott: noha a vasút továbbra is vezet és a hajózás is tartja második helyét, a harmadik legnagyobb ágazat mára a repülés lett, amelynek képi emlékeiből hatalmas tömeget gyűjtöttek be megszállott hívei.

Ez az a csoport, ahol legnagyobb az amatőr fényképek aránya, ami egyszerre jelent előnyt és leküzdhetetlen hátrányt: a csak egyetlen példányban létező, személyes élményt rögzítő dokumentum egyedi értékét, és sajnos, a halványuló, kisméretű, gyakran alig meghatározható kép rossz minőségét. A magyar repülés kezdeteit, hőskorát végigküzdő gépszerkesztők, pilóták legtöbbször a múzeumra örökölték feltevé őrözött fényképeit, közöttük sok páratlan értékű ritkaságot. A magyarországi hidak és útpályák képeit tartalmazó csoport mellé felnőtt lassan a városi közlekedés csak nemrég önállósult ágazata; a legkisebb csoport az autózás képeié, s alig számosabb a kocsizásé, bár ez utóbbinak minősége, művészi értéke kiemelkedő: csak nem kivétel nélkül rangos metszetek, színes eredeti rajzok és litográfiák alkotják.

Az eredeti történeti fényképek és képek- talán még inkább, mint a levéltári jellegű gyűjtemény-csoportjaink - csak akkor használható akadálytalanul, ha nagyon pontos katalógusban tájékozódhat a kutató. Nemcsak a leírás szakszerűsége nélkülözhetetlen, hanem például a több szempontúság: hogy a képen fellelhető minden információ szerepeljen a katalógus megfelelő címszavánál egy-egy kartonon. (Például: egy mozdonytípus egy vasútállomáson három, név szerint ismert személlyel ez esetben öt kartont kell a helyére sorolnunk; de ha a mozdony régi és közben átszámolták, hat-hét db. is lehet!) Nagy előrelépést jelentett a nyilvántartásban, hogy a katalóguskartonok egy részét nézőképpel sikerült ellátnunk. A legalaposabb katalógus sem pótolja azonban a képek elmélyült tanulmányozását, a **kutatómunkát**. (És ezt a számítógépes nyilvántartás sem fogja megváltoztatni!)

A fényképek gyarapodása évenként 120-150 darab, az utóbbi években határozottan csökken. A jelenkor megörökítésre érdemes történései ugyanis a múltnál jóval kisebb helyet kapnak. A felvételek filmjeit múzeum fotónegatívára⁹ - amely adattári gyűjtemény - gyűjti, kezeli, teszi

⁹ Molnár Erzsébet: *Ä* fotóarchívum. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyvei VII. 1983-1984. Szerk.: dr. Czére Béla, Közdok. Bp. 1985. 41-57. old.

hozzáférhetővé. Az eredeti történeti fényképek gyűjteményének tehát kiegészítője, sok tekintetben folytatója az igen értékes negatívtár; a kettő együtt tartalmazza a múzeum teljes képgyűjteményét .

2. Képalbum gyűjtemény

A múzeumba már *a századfordulótól kezdve kerültek be, esetenként, alkalmilag különféle képsorozatok, albumok*, amint arról az 1910-ben kiadott első múzeumi katalógus is tanúskodik. Nagy nyeresége az utókornak az akkor még közelmúltbeli vagy éppen egykorú nagy közlekedési építkezéseket megőrkítő albumok megőrzése, ezek többsége ma már alig volna beszerezhető. Ez a *"törzsanyag"* sajnos, nem maradt ránk hiánytalanul, a második világháborúban lebombázott múzeumépület ezt is maga alá temette, a megmaradt példányok közül nem egy helyrehozhatatlan sérülést szenvedett.

A múzeumnak a háború után történt újjászerveződéséig, 1966-ig 113 db, *képalbumot* vettek nyilvántartásba; az első leltárkönyvi bejegyzéseknél sűrűn szerepel a *"mentett anyag"* megjelölés. Napjainkra ez a szám meghétszereződött, jelenleg mintegy 864 kötet képalbumot őriz az archívum.¹⁰ Jelentősen megváltozott a szakcsoportonkénti összetétel is: a kezdetben túlnyomóan vasúti és hajózási tárgyú anyaghoz felzárkózott a többi közlekedési ágazat is; különösen a repülési albumok száma nőtt meg szembeszökően az utóbbi évek során.

A képalbumokat már az archívum megszervezésekor, tehát a 60-as évek elején különválasztották a főként műszaki rajzokat tartalmazó rajzalbumoktól, amelyek teljesen más célra készültek és jellegükben is határozottan eltérőek. A képalbum gyűjteménynek az eredeti történeti fényképek gyűjteményétől való elválasztását nem csupán az indokolja, hogy a vaskos, olykor fémdíszekkel, csatokkal, veretekkel ékesített kötetek nem kezelhetők együtt a képlapokkal, hanem az is, hogy ezek valóban önálló műfajt jelentenek: egy téma köré csoportosított, megszerkesztett egységet, mivel a képekhez szervesen hozzátartozik a lapok keretezése, a megkomponált feliratozás, a könyvélek aranyozása, a kötés díszítése is.

A *"képalbum "* gyűjtőfogalom nagyon változatos albumfajtákat fog össze. Ide

¹⁰ Dr. Dienes Istvánné: A képalbum-gyűjtemény. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyvei V. 1979-1980. Szerk. dr. Czére Béla, Közdotk, Bp. 1981. 129-150. old.

tartoznak a hagyományosan értelmezett fényképalbumok, vagyis az albumba ragasztott fényképek, művészi vagy amatőr felvételek az eleve díszalbumnak, emlékalbumnak szánt, bekötött eredeti fényképsorozatok, a nyomtatott-sokszorosított képes kötetek; az egyes lapokból álló, tokba zárt tematikus sorozatok egyaránt. Valamennyi fajtájában és minden közlekedési ágazatban találunk különleges értékű, ritka, sőt egyedi darabokat.

A legértékesebbek közé számíthatjuk, a már könyvészeti ritkaságnak tekinthető két híres metszetsorozatot: *Jacob Alt* Donau-Ansichten sorozatának 123 metszetét 1821-ből és *Ludwig Rohbock* Ungarn und Siebenbürgen füzetét a 19.-század közepéről. Töredékes voltában is igen értékes kötetünk a Conversations Lexikon képes atlasza, amelyet a lipcei Brockhaus Kiadó nyomtatott 1849-51-ben. Mindhárom ritkaságot az 1970-es években sikerült megszerezniük.

Sok nagy értékű darab maradt ránk a régi gyűjtemény megmentett részletében is. Ezek közé számítjuk az 1885. évi Országos Kiállítás emlékalbumát, a régi Közlekedési Múzeum kiállításainak albumait, az 1900. évi párizsi Világkiállítás emlékalbumát. Az a mindössze 13 lapos, 1889-ből szignált vékony kötet, amely a MÁV alkalmazottak számára előírt egyenruhákat mutatja be színes nyomatokon, alig felbecsülhető értékű, féltett darabok.

Ugyancsak a törzsanyagból maradtak fenn a vasútvonalak építését megörökítő emlékalbumok. Az egyes vonalak elkészültekor, olykor a munkálatok közben is, végigjárták és lefényképezték az állomásokat, műtárgyakat, nevezetesebb vonalszakaszokat. A múlt század utolsó harmadában épült magyarországi vasútvonalak egész soráról van gyűjteményünkben kötetbe kötött vagy tokba zárt, eredeti felvételekből álló fényképsorozat. A legkorábbiak az 1870-es évekből származnak: a Magyar Nyugoti Vasút, a Vágvölgyi Vasút, a Magyar Keleti Vasút, a Mohács-Pécs-Barcsi Vasút albumai. A Szamosvölgyi Vasútnak nemcsak az 1886-ban épült Dész-Beszterce vonalát, de még járműveit is külön óriási album mutatja be. A későbbi, a századforduló körüli vagy éppen 20. század eleji vasútépítéseket megörökítő albumok olykor több eredeti példányban, esetleg más-más összetételű változatokban is fellelhetők. Értéküket fokozza az a tény, hogy a történelmi Magyarország teljes területét átfogják, a felvidéki, erdélyi, délvidéki vasutak szerepelnek a legnagyobb számmal, tehát azok a többszörösen

átépített, esetleg már megszüntetett vonalak amelyek eredeti állapotáról ma már csak ezek a forrásértékű albumok tanúskodnak. Egy-egy országrész MÁV műépítményeit és vonalrészeit néha összefüggően is bemutatták: hatalmas, nehéz, bőrkötéses albumok őrzik Erdély és a Felvidék vasútjainak részleteit a millénium körüli időkből. Több változatban is készült emlékalbum az 1896. évi ünnepek alkalmára a Ganz Gyár által épített magyar királyi udvari vonat külső és belső részleteiről. Egy-egy ilyen kötet lapszáma nagyon eltérő, általában 20-30 képet tartalmaznak; de 8 lapos és 80 lapos egyaránt akad közöttük. Nagy ritkán még napjainkban is előbukkannak hasonló vasúti albumok egy-egy magángyűjteményből: a Kassa-Oderbergi Vasút 1871-ben dedikált, 98 nagyméretű képet tartalmazó kötetét 1979-ben sikerült megvásárolnunk. Háborúk, forradalmak, viszontagságok ellenére még ma is sok család őriz otthonában közlekedéstörténeti jelentőségű, közgyűjteménybe való értékeket, s nem kis feladatot jelent, hogy ezeket az elkallódástól megmentjük. A többi archívumi gyűjteménycsoport esetében is, ez a gyűjteménygyarapítás egyik útja, az antikvár aukciók figyelemmel kísérése mellett. Intézmények, vállalatok hivatalos átadása és a múzeumbarát nagyközönség ajándékozása révén is gyakran jut a múzeum archívuma értékes dokumentumok, iratanyagok birtokába.

Amit az archívum képtáráról és a képalbum gyűjteményről elmondottunk és amit a továbbiakban a többi gyűjteményi csoportról megemlítünk, csak kiragadott, többnyire a vasút történetével kapcsolatos példák a rendkívül változatos és sokrétű gyűjteményi anyagból. A képalbum gyűjteményben például a felsoroltakon kívül nagy számban található albumok a múlt századvégi hídépítésekről (pl. Erzsébet-híd); az Al-Duna szabályozásáról; a hajózás, repülés, autózás témaköreiből; vannak városkép albumok és városi közlekedéssel kapcsolatos albumok, (pl. Pesti Közúti Vaspálya Társaság); a géperő nélküli kocsizás albumai sem hiányoznak (pl. Kölber Testvérek kocsigyárának 45 nyomata). Nagy számban őrizzük még a külföldi társintézményeink gyűjteményeit bemutató köteteket, valamint társadalmi és politikai életünk eseményeivel, évfordulóival kapcsolatos emlékalbumokat is.

3. A térképtár

Az archívum egyik jellegzetes és fontos gyűjteményi csoportja a *térképtár*¹¹, amely a képtárhoz hasonlóan egyidős magával a múzeummal. Már a millénniumi és a múzeum nyitó kiállításán is több közlekedéstörténeti térkép vonhatta magára a látogatók figyelmét; közöttük például két térkép, amelyek vasúttörténeti érdekességek voltak a század eleji vasutak sínrendszeréről: *"A magyar államvasutak tulajdonát képező és az általa kezelt helyiérdekű vasutak vonalain levő sínnemek feltüntetése"* és *"a magyar államvasutak vonalain levő sínrendszerek az 1900. évben."* címmel.

A hajózás tárgykörébe tartozó térképek közül 8 darab Fiume kikötőjét mutatta különböző években, 1855-től 1899-ig, 1:4.000-es, illetve 1:36.000-es léptékben. Az egyetlen kiállított közúti vonatkozású térkép az 1895. évi közúti forgalom helyzetét szemléltette 1:36.000-es léptékben.

A múzeumban kiállított térképekről fennmaradt legrégebb jegyzék, az 1910. évi múzeumi katalógus 128 db. térképet sorol fel; közülük 51 db, posta és postajárat, 47 db, vasúti, 29 db, hajózási és 1 db, közúti vonatkozású volt. Az 1910. évi katalógus szerint a kiállított postajárat térképek legrégebb darabja 1713-ban készült *"Neue vermehrte Postkarte durch ganz Deutschland nach Italien. Frankreich, Niederland etc."* címmel.

A múzeum térképtára jelenleg 3,937 db térképet őriz. (Ez kb. 5000-5200 db térképnek felel meg.) E térképállomány - a térképek jellegének megfelelően és felhasználási területüket figyelembe véve - négy fő csoportra bonthatók: 1. Közlekedési térképek, 2. Nem közlekedési vonatkozású, egyéb térképek, 3. Atlaszok, 4. Földgömbök. A közlekedési térképek között vasúti és vasúti menetrendi térképeket, közúti térképeket, postajárat és egyéb postatérképeket, hajózási és vízrajzi térképeket, repülő és légi közlekedési térképeket, várostérképeket és egyéb közlekedési vonatkozású térképeket találunk. A nem közlekedési vonatkozású, egyéb térképek csoportjában Magyarország, az Osztrák-Magyar Monarchia, Európa és Európa országai, Afrika, Amerika, Ausztrália, Ázsia, világ és csillagászati és egyéb atlaszok. A néhány földgömb közlekedési vagy általános vonatkozású.

A közlekedési térképek között külön, jelentős csoportot képeznek a vasúti és vasúti

¹¹ Dr. Jasinszky István: A térképgyűjtemény. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyvei II. 1972-1973. Szerk. dr. Czére Béla, Közdok. Bp. 1974. 101-116. old. – Balogh Gábor: A Közlekedési Múzeum térképtára. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve XIII. 2001-2002. Közlekedési Múzeum Budapest 2003. Főszerk. Dr. Katona András. 112-124. old.

menetrendi térképek. A múzeumban kezdettől fogva a vasúti gyűjtemény volt a legnagyobb tárgyi gyűjtemény, így nem meglepő, hogy igen nagyszámú vasúti térképpel rendelkezünk. A vasúti térképek közül különös közlekedéstörténeti értéket jelentenek azok, amelyek az európai és azon belül a magyar vasutak kiépítésének kezdetét dokumentálják.

Ilyen térképünk a Pozsony-nagyszombati lóvasút helyszínrajza és hosszanti metszete, amelyet *Hieronymi Ottó Ferenc* készített Pozsonyban 1837-ben "*Situations Plan der zur Verbindung der 5 königi. Freistadte Pressburg, St. Georgen, Bösing, Moden und Tyrnau angetargenen, 6,5 deutsche Meilen langen Ersten Ungarischen Eisenbahn, nach der speziellen Projects Bearbeitung der hiezu zufolge Hoher Königi. ungarischer Statthalterei Verordnungen won l O-ten May und ll-ten July 1937. Zahlen 15.302 und 21.642 königi. ung. Mappierungs Ingenieure*" címmel. Léptéke 1:72 000 (2. ábra).

Magyarországon az első és egyetlen távolsági lóvasút az 1838-ban megalakult Pozsony-nagyszombati Első Magyar Vasúttársaság volt. A vasút építőinek, 17 gazdag pozsonyi nagykereskedőnek és környékbeli földbirtokosnak a célja az volt, hogy Pozsony és négy szabad királyi város (Szentgyörgy, Bazin, Modor és Nagyszombat), valamint környékük gazdasági életét fellendítsék és Béccsel amúgy is élénk gazdasági kapcsolataikat még szorosabbra fűzzék.

A Pozsonyt Nagyszombattal összekötő 49,5 km hosszú ló vasutat *Hieronymi Ottó Ferenc* Duna-térképező igazgató mérnök tervezte és építette. Beosztottjai voltak: *Lechner Gyula, Reitter Ferenc, Rauschmann Gusztáv és Perleberg Gusztáv*, akiket az első magyar vasútépítő mérnököknek tekintünk.

Az 1846. június 3-án megnyitott vasút (amelyet még az év végéig meghosszabbítottak Szeredig) műszakilag szolid, megbízható létesítménynek bizonyult. A pályát úgy tervezték és építették, hogy átalakítható legyen gőzüzemű vasútnak is, ez 1873-ban következett be.

Három, igen jelentős közlekedéstörténeti forrás értékű térképünk is dokumentálja a magyarországi vasútépítések kezdeteit (3. ábra).

Látványos az a térkép, amelyet *Zimpel* 1846-ban készített a Magyar Középponti Vasút pest-váci szakaszáról "*Uebersichts Karte der Situation und des Langen-Profils der ersten Division von dem bereits ausgearbeiten vollstandigen Bauprojecte der suf dem linken Donau Ufer von Pest nach Pressburg beantragten Eisenbah*" felirattal. Az 50x38 cm-es tükörméretű lap

felső részében korabeli vasúti szerelvényt láthatunk, alsó részében pedig a feltérképezett terület hosszmetzetét találjuk. A lap könyomását *Carl Graf végezte.*

Vasúttörténeti ritkaságnak számít az *"Übersichts Karte Eisen-Bahn-Route, zwischen Wien und Bochnia nebst dem Flügel-Bahnen"* térképünk. 1836-ban a bécsi Litográfiai Intézetben készült *H. Engel* vezetésével és az osztrák birodalmi közlekedéspolitikai első megnyilvánulása. A térkép a Bécs-Brünn-Ollmütz--Troppau-Krakkó-Bochnia vasútvonal tervezetét mutatja be. Ausztria - Magyarország vasúthálózatának 1842. évi helyzetét szemlélteti *Friedrich Schilling*, Gratz tartományi építésigazgatósága rajzolójának térképe, amely *"General Karte über alle in Europa vorkommenden Eisenbahnen in Verbindung mit den Haupt- und Post-Strassen, Canalen u. Dampfschiffahrt - sowohl auf den Meeren als auch den Seen, Strömen u. Canalen"* címmel jelent meg. A térképlap a kiépített, az épülő, a tervek szerint jóváhagyott és tervezett vasútvonalakat tünteti fel, - a címben felsorolt egyéb közlekedési ágazathoz tartozó útvonalak mellett. A fontosabbak mellett megtaláljuk rajta a Linz-Budweis, a Prága-Pilsen, a Plauen-Leipzig, illetve a Dresden-Leipzig-Halle-Magdeburg között kiépített vasútvonalakat. Már akkor igen sűrű Belgium vasúthálózata. Franciaországé viszont ritka. De készen vannak a Paris-Rouen, Lyon-Roanne, Bordeaux-La Teste vasútvonalak. Ausztriában már üzemel a Wien-Ollmütz-Brünn vasútvonal. A térképen jelzett, akkor még épülő nevezetesebb vasútvonalak közül említésre érdemesek a Berlin-Hamburg, Padua - Milano, Varsó - Krakkó közötti fővonalak. A Pest-Pozsony vasútvonal még tervezettek között szerepel a térképeken.

A postajáratok és egyéb postatérképek csoportjában régi postaútvonalakat, különböző postai létesítményeket szemléltető térképeket találunk. A mai, közúti térképek elődjének a 17.-19. század postajáratok térképei tekinthetők. E kort felölelő postajáratok térképeink művelődéstörténeti és közlekedéstörténeti vonatkozásokban is igen becses darabjai gyűjteményünknek. Közöttük a legkorábbi magyar postatérkép a *"Vorstellung des Königreiche Ungarn nach den Poststationen für Reisende"* címet viseli. A korabeli postajáratok útvonalait négy körzetre osztva mutatja be. A legsűrűbb úthálózatot a Dunántúl északi részén találjuk. Ezt a Felvidék középső megyéi követik. A térképet 45x38 cm-es lapon 42x34,5 cm-es tükörméretben készítette *Korabinszky János Mátyás*

szerkesztő és térképész Pozsonyban, feltehetően 1773-1820 között. A térkép méretaránya megközelítően 1 :2.200.000-es. A vésést *Ch. Junker* végezte.

Hasonlóan régi a "*Mappa postalis inelyty Regni Hungariae, partiumque eidem adnexarum districtus postales discemenes*" című, *Karacs Ferenc* által 1802-ben metszett térképlap, amely a korabeli postakörzeteket mutatja be, postaútvonalakkal. A térkép 65,5x47 cm-es lapon 61x43 cm-es tükörben készült, megközelítően 1:1.425.500-as méretarányban.

Térképtárunkban a közlekedési térképek mellett számos ritkaság is van. Az 1570. év körüli Galaecia spanyol tartományt ábrázoló színezett rézmetszet mellett megtalálható például a magyar királyság térképmetszete, melyet *Mercator* kőlapjainak felhasználásával *Henry Hondy* készített 1610-ben.

Külön gyűjtemény csoportot alakítottunk ki az 1900-ig készült, különleges értéket képviselő térképekből. Jelenleg 116 db ilyen térképünk van¹²

Az 1995-ben lehetővé vált olyan modern – gördülőfiókos – térképtároló szekrények beszerzése, majd beépítése a térképtár raktárhelyiségébe, amely lehetővé tett az egész térképgyűjtemény korszerű, szakmai szempontú csoportosítását. A modern szekrény sor nem csak a tárolókapacitás bővítését, hanem – a védőfóliával ellátott térképek, keményfedelű mappákban való tárolásával – az állagmegóvást is szolgálta. A mai raktározási mód óriási előrelépést jelent az elmúlt évtizedekhez képest. A falitérképek pl. eddigi – szinte kezelhetetlen – zsúfoltságát megszüntettük. Ma már az új raktárépület galériáján, korszerű gördülő-fémállványokon, függesztve tároljuk azokat. Így nemcsak egyszerűen mozgathatók, hanem tartalmuk is könnyen szemrevételelezhető. (Ugyancsak így raktározzuk a képzőművészeti alkotások gyűjteményét is.)
Folyamatosan készül a térképtár gyűjtemény repertórium.

Az archívum térképtárában van egy külön gyűjtemény is, a vasúti *hossz-szelvény* gyűjtemény, amely *jelenleg 814 leltározott darabot* tartalmaz.

¹² Balogh Gábor: A Közlekedési Múzeum térképeinek katalógusa (a 16. sz. közepétől a 19. sz. végéig). In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve XIV. 2003-2004. Budapest, 2005. 44—52. old.

4. Az okmánytár

Az archívum gyűjteménycsoportjai között kiemelkedő helyet foglal el az *okmánytár*,¹³ amely a Múzeum 1966. évi újrainvitása óta hatszorosára növekedve, rendszeres gyűjtőmunka eredményeként *jelenleg 2010 tételt foglal magába*.

Mint megnevezéséből is kitűnik, azok az iratok kapnak helyet e gyűjteménycsoportban, amelyek okmányszerű hitelességgel tanúskodnak egy-egy közlekedéstörténeti eseményről, valamely közlekedési ágazatfejlődésének szakaszairól, illetve egy személy életpályájának állomásairól, vagy éppen egy közlekedési eszköz pályafutásának történetéről. Az okmánytár iratainak többsége a szó szoros értelmében vett okirat, szép számmal találunk közöttük díszes, kalligrafikus kézírással pergamenre írt vagy festett, függőpecséttel ellátott, sokszor latin vagy németnyelvű okleveleket, bélyeggel, pecséttel hitelesített különféle bizonyítványokat, engedélyeket, hivatalos igazolásokat. De ide kell sorolni azokat az egyedi, pótolhatatlan iratokat is, amelyeknek saját korukban nem volt okmányértéke, ma azonban kivételes megbecsülést és gondozást érdemelnek.

Az okmánytár anyaga rendkívül sokrétű, majdnem hogy tételenként különböző, s az áttekintéshez elengedhetetlen csoportosítás szempontjait nem könnyű meghatározni. Mindenesetre két főcsoportra bonthatjuk: *személyi és szolgálati iratok*, valamint *az egyes közlekedési ágazatok fejlődésével kapcsolatos okmányok* gyűjteménye.

A *személyi iratok* sajátos csoportját alkotják az útlevelek és úti okmányok, amelyeknek hosszú sora igencsak változatos, s többfajta tanulsággal szolgál nemcsak a közlekedéstörténet, hanem az általános művelődéstörténet szempontjából is. A legkorábbi darabot 1769 február 18-án állította ki Debrecen Szabad Királyi Város bírása és tanácsa, nem is messzi külföldre, hanem a Győr, (helyesen: Komárom) megyei Bana községbe való utazásra. A gyalog és szekérral való közlekedés mellett 1843-ban jelenik meg útleveleinkben a modern technika: 1843. szeptember 15-én kelt Pest vármegye főszolgabírájának, *Modrovich Nep. Jánosnak* pecsétes úti-levele *Komáromy Anna* kisasszony számára, aki ugyancsak Bana községbe utazik,

¹³ Dr. Dienes Istvánné: Okmánytár. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyvei IV. 1977-1978. Szerk: dr. Czére Béla, Közdok. Bp. 1979. 97-121. old.

de már gőzhajón, a korabeli Magyarország legmodernebb közlekedési eszközén.

A személyi okmányok között külön együttesnek tekinthetők a szabadalmi okiratok, amelyek azonban a legszorosabban kapcsolódnak a közlekedési ágazatok fejlődéséhez is. A sok szabadalmi okirat közül csak egyet említünk:

Banovits Kajetán, a MÁV igazgatója, aki később a Magyar kir. Közlekedési Múzeum első igazgatója lett, a budapesti "*Internationales Patent Bureau*"-nál jegyeztette be találmányát, az "*új rendszerű vaskereszttalpas felépítménykötést*".

A személyi iratok között különösen fontosak az egyes közlekedési ágazatok hőskorának személyi, alkalmazási iratai. A legkorábbi vasúti szolgálati okmányunk 1857-ből való, a Theiss Eisenbahn Gesellschaft, azaz a Tiszavidéki Vasút kinevezése *Moritz Singer* számára. Az alkalmaztatási okmányok között egy-egy életpálya legbeszédesebb tanúi a MÁV szolgálati táblázatok, amelyeket az előírás szerint okmányok alapján kellett kitölteni, a gondosan aprólékos rovatok minden valóban lényeges mozzanatot rögzítettek: a születési, családi és iskoláztatási adatokon kívül a továbbképzést, a szolgálati beosztás változásait, előlépést, áthelyezést, kitüntetést, jutalmazást és büntetést, szabadságot, betegséget és az összes jövedelmeket. Nagy számban őrzünk ilyen táblázatokat a legkülönbözőbb szolgálati beosztású MÁV alkalmazottakról.

A személyi okmányok között különösen értékesek azok az együttesek, amelyek egy-egy nagy ívű pályafutás egészét rajzolják elénk az egymást követő dokumentumok segítségével. Ilyen gyűjteményt őrzünk pl. a MÁV egykori elnökgazgatója *Ludvigh Gyula* személyi okmányaiból. Hasonlóképpen bőséges a *Kelety Dénes* MÁV-elnök pályafutását dokumentáló irat együttes. A vasút mellett a másik nagy múltú közlekedési ágazat, a hajózás területéről is szép számmal rendelkezünk személyi és szolgálati iratokkal. Tengeri hajózásunk értékes és szép emlékei a tengeri kereskedelmi vitorláshajók tulajdonosai számára kiadott, pergamenre írt, díszes, függőpecséttel ellátott hajózási pátenstlevelek az 1870-es évekből. A századforduló idejéből több hajóskapitányi oklevéllel, dunai gőzhajó vezetésére jogosító hajósoklevéllel, Triesztben, illetve Fiumében kiállított tengerészeti oklevéllel rendelkezünk.

A magyar automobilizmus megindulásáról tanúskodnak a korai

gépjárművezetői engedélyek, az autóvezetői vizsga letételéről szóló igazolások, több darab található okmánytárunkban az 1908-1910-es évekből. Őriz emléket az okmánytár a magyar repülés hőskorából is. A legelső rákosmezei kísérletező repülőnek, *dr. Kutassy Ágostonnak* jogi diplomáját, amelyet 1904-ben szerzett a kolozsvári egyetemen. Az okmánytárba került *Endresz György*, az első magyar óceánrepülő hagyatékának néhány darabja is, igazolványai, első világháborús tábori pilóta főhadnagyi illetménykönyve, a világsikerű óceánrepülés elismeréseként kapott díszoklevél.

Az egyes közlekedési ágazatok történetére vonatkozó okmányaink közül legrégebbiek a közúti közlekedéssel kapcsolatos okiratok. 1724-ben kelt *III. Károlynak* az útfenntartási adóról intézkedő rendelete, 1773-ban *Mária Terézia* pátense, amely a közutak használatát szabályozza; mindkettő német nyelvű, gótbetűs, a korra jellemző díszes nyomtatvány.

A vasúti közlekedés emlékei közül mind külső megjelenésüket, mind történeti értéküket tekintve kiemelkednek a vasúttársaságok eredeti engedélyokiratai. Három ilyen, fémveretekkel díszített bőrkötésbe fűzött, pergamenre festett, sokszínű művészi rajzolatokkal ékesített és függőpecsétellátott engedélyokmányunk van. A legrégebbi 1856-ban kelt, német nyelvű: a K.k. priv. Kaiser Franz Joseph Orientbahn koncessziója, azé a - voltaképpen csak az építési előmunkálatokig eljutott - Ferenc József Keleti Vaspálya Társaságé, amely a *Széchenyi István* által kezdeményezett önálló magyar közlekedéspolitikára tett utolsó, már erőtlen kísérlet. A legpompásabb kiállítású a Magyar Keleti Vasút engedélyokmánya, gazdagon díszített bőrkötésén színes zománokban ragyogó magyar címerrel, 1870-ből származik. 1874-ből való a harmadik: a Temesvár-Orsova Vasúté, pontosabban az Osztrák Államvasút Társaság Temesvár-Orsova vonaláé (4. ábra). E két utóbbi okmány magyar nyelvű. Kevésbé díszes ugyan, mégis nagyon értékes emlékünkből az 1869. október 31-én kelt, *gróf. Mikó Imre* kereskedelem- és közmunkaügyi miniszter aláírásával ellátott rendelet, amely a Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) elnevezés használatát véglegesíti, az állam által megszerzett - még csak egyetlen - vonal, a Budapest-losonci vasútvonal számára.

5. Menetjegy- és fuvarokmány gyűjtemény.

Az egyik legrégebbi és legnagyobb darabszámú archívumi gyűjteménycsoport a *menetjegy* és *fuvarokmány* gyűjtemény. A múzeum már alapítása óta gyűjtötte a menet jegyeket, a gyűjtemény azonban csak 1904-ben vált jelentősebbé, amikor megvásárolták *Hlaváts Gyula* kir. főgeológus 12.567 darab menetjegyből álló magán gyűjteményét.

A két világháború között a múzeumban önálló menetjegy kiállítás is létezett: a gyorsan és rendszeresen gyarapodó menetjegy-gyűjteményből egy, a külön e célra szerkesztett szekrényben egyszerre 7.392 darabot tudtak bemutatni. A múzeum gazdag és értékes menet jegygyűjteménye 1944. szeptember 17. -én, a múzeum épületét ért bombatalálatok következtében szinte teljesen megsemmisült. A múzeumnak hosszú ideig nem volt önálló menetjegy kiállítása, a menetjegyek többnyire valamely kiállítás kiegészítő tárgyaiként jelennek meg a nagyközönség előtt. 1999-ban a vasúti menetjegyekből egy kisebb, önálló kiállítást hoztunk létre.

Napjainkban a múzeum archívuma kb. 30-35 ezer db menetjegyet, őriz, az egyedileg leltározott állomány 5.968 db. A rendszeres gyűjtés következtében a közlekedés minden ágazatából találhatók menetjegyek, közöttük ritkaságok is, de a gyűjtemény, második világháború előtti gazdagságát csak az időnként felbukkanó és múzeum által megvásárolt magángyűjtemények tudják részben pótolni .

Egy ilyen 714 darabból álló magángyűjteményt például 1968-ban vásárolt meg a múzeum. *Holicza Nándor* hajózási szakkönyvtáros ötven évig gyűjtötte a magyar folyami hajózás 1918 és 1967 között használt menetjegyeit. A különböző formátumú, kéreg-, tömb-, és szabadjegyeket, utazási igazolványokat 1918 és 1950 között a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Rt. (MFTR), 1951 és 1954 között a Magyar-Szovjet Hajózási Rt., (MESZHART), és 1955 és 1967 között a Magyar Hajózási Rt., (MAHART) adta ki és használta.

6. A plakátgyűjtemény

A *plakátgyűjtemény*¹⁴ az archívum fiatalabb gyűjteménycsoportjai, közé tartozik; az első leltári tételt- az 1950-es évekből való "Ütköző" sokszorosított példányait - az 1963. évben vezették be a leltárnaplóba. A gyűjtemény későbbi fejlődése lendületesnek mondható: *jelenleg 1292 leltári tétel van birtokunkban*, ami kb. kétezer darabot jelent.

Mindazok a tényezők, amelyek az alkalmazott grafikának ezt az önálló műfaját létrehívták, századunkban bontakoztak ki: egyrészt az árukínálat és a szolgáltatások sokfélesége, az információtömeg egymást túlharsogni kívánó áradata, másrészt a technikai feltételek, a tömeges nyomdai előállítás lehetőségei. Huszadik századi jelenség maga a plakát környezete, a nagyváros, amelynek lakosságát a legbiztosabban hirdetésményekkel lehet tudósítani eseményekről, feladatokról vagy éppen vásárlásra, utazásra csábítani, felkelteni érdeklődését soha nem látott-hallott dolgok iránt.

Plakátgyűjteményünk legszínesebb, legváltozatosabb csoportját a repülési plakátok képezik, de nem marad el mögöttük a vasúti plakátok együttese sem. A gazdag plakátgyűjteményből most csak a gyűjtemény első egységére, az „*Ütköző*”-re hívnánk fel a figyelmet. Ez a rajzos sorozat, amelynek 1952--1956 között megjelent évfolyamaiból mintegy 180 db található gyűjteményünkben, sajátos keveréke a mozgósító plakátnak és faliújságnak, a dicsőség- és szégyen-tábláknak. Elsősorban több és jobb munkára kíván ösztönözni, de megtalálható elrettentésképpen a korszak valamennyi negatív figurája: a hanyag, lógós, az üzérkedő-feketéző vasutas, a rémhírterjesztő, az éberséget elmulasztó, a szabotáló ellenség, és még sorolhatnánk tovább, mindez pedig nemcsak típusokban, hanem pontos nevekkal és címekkel a rajzok alatt. Azoknak az időknek a légköréről hitelesen tanúskodnak ezek a gyenge kivitelű, rossz papíron nyomott lapok; ezek is történeti források, nem kevés tanulsággal.

7. Képes levelezőlap gyűjtemény.

¹⁴ *Dr. Dienes Istvánné: A plakátgyűjtemény. In: A közlekedési Múzeum Évkönyvei. VI. 1981-1982. Szerk. dr. Czére Béla, Közdok. Bp. 1983. 65-132. old.*

A plakátgyűjtemény mellett, az archívum képtárának egy másik jellegzetes külön gyűjteménye a *képes levelezőlap*¹⁵ gyűjtemény. A múzeumban a képeslapok gyűjtése viszonylag későn, 1967-ben kezdődött, s ehhez képest a gyűjtemény mai tízezren felüli darabszáma tekintélyesnek mondható, különösen azért, mert ez szigorúan szakgyűjtemény, kizárólag csak a közlekedéssel kapcsolatos képeket soroljuk be anyagunkba. Ezek száma nem csekély, hiszen a képes levelezőlap kialakulása kezdettől szorosan kapcsolódott a közlekedés fejlődéséhez, az utazás rendszeressé válásához. *Jelenleg a leltározott képeslapok darabszáma: 5111.*

8.Történeti értékpapír gyűjtemény (részvény)

Az archívum önálló részvénygyűjteménye 1965-ben jött létre, akkor különült el az okmánytártól. A gyűjteményt megszokásból emlegetjük és tartjuk nyilván részvénygyűjteményként, pedig nemcsak részvényekből áll, az összes többi értékpapírfajtát megtaláljuk a gyűjteményben: az állampapírokat, elsőbbségi kötvényeket, zálogleveleket, kamatozó kötvényeket, sorsjegyeket.

Az archívum *jelenleg 326 darabból álló részvénygyűjteményében* a közlekedés minden ágazatából találunk részvényeket. A gyűjtemény számos ritkaságot tartalmaz, csak kettőre hívjuk fel a figyelmet. Az egyik *"A magyar korona országai területén építendő vasutakra és csatornákra vonatkozó 6.000.- frankról szóló kötvény"* próbanyomata 1868-ból. A gyűjtemény másik, valószínűleg legértékesebb darabja az *"Ideiglenes részvény jegy a Vukovár-Fiumei Vasútra Egyesült Társaságtól Pesten"* feliratú részvény. Az 1251 számú részvény jegy *Bartal János* nevére van kiállítva 5 forintról 1847 január 1-én. A részvény jegyet a Vukovár-Fiumei Vasútra Egyesült Társaság elnöke, *gróf Batthyány Kázmér* írta alá .

A gyűjtemény, vásárlás, csere és a múzeumbarát magánszemélyek adományozása útján fejlődött. (Schlegel Oszkár banktisztviselő 1991-ben pl. 27. db ritkaságnak számító részvényt adományozott a múzeumnak.)

¹⁵ *Dr. Dienes Istvánné: A képes levelezőlap gyűjtemény. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve VII. 1983-1984. Szerk.: Veress István, Közdok. Bp. 1985. 71-90. old.*

A gyűjtemény repertóriumát megjelent a Közlekedési Múzeum XI. évkönyvében.¹⁶ A gyűjteményből 1999-ben állandó kiállítás létesült, amelyben 80 db részvény van kiállítva. A részvénygyűjteménynek - igaz, hogy korszerűsítésre szoruló - számítógépes nyilvántartása is van

9 Prospektus gyűjtemény

A *prospetus-gyűjtemény*¹⁷ 1968-ban történt önállóvá válása előtt is gyűjtötte már a múzeum a közlekedési vonatkozású propagandaanyagokat, s éppen ezek nagy mennyisége és érdekessége, információ gazdagsága indokolta, hogy gyűjtésük, feldolgozásuk és tárolásuk külön gyűjtemény feladata legyen. Természetesen ez a munka kiterjed a mai közlekedés prospektusaira is, hiszen ezek éppúgy kortörténeti források lesznek az utókor számára, mint ahogy pl. a Bleriot repülőgépgyár 1909-es árjegyzéke számunkra az. A gyűjtemény tehát egyrészt igyekszik követni a technika és gazdaság legmodernebb vívmányait, másrészt pedig próbál minél többet megmenteni a korábbi idők reklámanyagából.

A prospektusoknak, propagandaanyagoknak sok fajtája ismert. A prospektus-gyűjtemény ezek közül a nyomdai úton előállított, egy vagy több lapos, az aprónyomtatvány kategóriát méretében és tartalmában is meghaladó kiadványokat foglalja magában. Ezek főbb fajtái a gyártmányismertető, árjegyzékek, cégismertető, használati útmutatók, szolgáltatások ismertetői stb. Közös tulajdonságuk, hogy ingyen vagy nagyon olcsón lehet őket kibocsátásukkor megszerezni, s hogy általában a kibocsátó cég vagy megbízottai terjesztik.

A prospektus-gyűjtemény már fennállása első évében, 1968-ban 181 leltározott tétellel rendelkezett, ami ennél nagyobb darabszámot jelent, mert az azonos darabokat egy számon vételezzük be. *A jelenlegi állomány 1.693 tétel*, de a múzeum ennél sokkal több prospektus birtokában van, mert hihetetlen mennyiségben, gyakran ömlesztve érkeznek a legkülönbözőbb intézményektől, személyektől prospektusok az archívumba, a nyilvántartás nem tud lépést tartani a beözönlő prospektus áradattal

¹⁶ Dr.Eperjesi László: A Közlekedési Múzeum történeti értékpapír gyűjteménye. In: A Közlekedési Múzeum évkönyve XI. 1996-1998. Budapest, 1999. Főszer. Dr.Katona András. 43-48. old.

¹⁷ Molnár György: A prospektus-gyűjtemény. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve V. 1979-1980. Szerk., dr. Czére Béla, Közdok. Bp. 1981. 151-172. old.

Amit a prospektusokról mondtunk jórészt elmondható aprónyomtatványokról is. Az archívumi gyűjteményi csoportok között talán az *aprónyomtatvány-tár* tematikája a legszélesebb körű: meghívók és versenyprogram füzetek, hirdetések, röplapok, tájékoztatók, emlék- és záróbélyegek, címkék, újságcikk kivágatok, különféle kiterjedelmű propaganda kiadványok, közlekedési naptárak, névjegyek stb. található benne *A leltározott állomány* 3.595 tétel.

10. Közlekedéstörténeti kéziratok

A *kézirattár* kézzel vagy géppel írott közlekedéstörténeti tanulmányokat, összeállításokat, önéletrajzokat, közlekedési szakemberek visszaemlékezéseit tartalmazza. Jelentős, összesen 114 db, kereken 650 szerzői ív terjedelmű közlekedéstörténeti tanulmánnyal gyarapodott a kézirattár 1982 és 1986 között. A tanulmányok egy tervezett, de végül is, meg nem valósult magyar közlekedéstörténeti monográfia előmunkálatáiként készültek és kerültek a múzeum archívumának kézirattárába. A kézirattár *leltározott állománya jelenleg 1.218 db kézirat*. Hasonló, de inkább történeti forrás jellegű anyagokat tartalmaz a közlekedéstörténeti *feljegyzések* és *levelek* gyűjteménye (189 leltározott tétel), amely a témagyűjtemény része. Mint kuriózumot említjük meg *Bebrits Lajos* közlekedési miniszter 1. 200 db "üzenő" céduláját az 1950-1956 közötti évekből.

11. A témagyűjtemény

Az archívumi gyűjteményi csoportok között leginkább levéltári jellegű *a jelenleg 309 tételt számláló témagyűjtemény*. Nyilvántartását nem az egyedi leltározás jellemzi, egy leltári szám alatt olykor egész irattár, több folyóméter iratanyag is rejtőzhet. Valamennyi leltározott tételről részletes jegyzék készült, amely megkönnyíti a kutatómunkát. A jegyzékek alkalmasak a bevezetendő számítógépes nyilvántartásra is.

A témagyűjteménybe a legváltozatosabb összetételű anyag kerülhet, a személyi hagyatékoktól kezdve a különböző közlekedési ágazatok intézményeinek levéltári jellegű teljes iratanyagáig. A személyi hagyatékok is igen változatosak lehetnek.

Tartalmazhat személyi okmányokat és iratokat, az illető személy tudományos vagy közéleti dokumentumait igen gyakran közlekedéstörténeti tevékenységének kéziratait, olykor az illető egyén által összegyűjtött eredeti történeti forrásokot is, újságokat és lapkivágásokat, műszaki rajzokat és kisebb, az adott személyhez kötődő tárgyi relikviákat. (Pl. *Kandó Kálmán* szemüvege, töltőtolla és logarléce; de akad más hagyatékban borotva és sakk-készlet is; *Landler Jenő* egyik könyvéből 1925. évi moszkvai lottószelvény került elő.) Egy-egy témának, különösen a nagyobb terjedelműeknek, a katalógus cédula mellett külön részletes nyilvántartása, jegyzéke van.

A magyar történelem két nagy alakját kell első helyen megemlítenünk a témagyűjtemény ritkaságainak ismertetésénél: *gróf Széchenyi Istvánt* és *Kossuth Lajost*. *Széchenyit* azért elsőnek, mert a témagyűjtemény leltárkönyvében az első bejegyzés 1963. november 27.-i dátummal így hangzik: "*Széchenyi István levelezésének kéziratok gyűjteménye. 3 kötet.*" Csak érdekességként említjük, hogy a múzeum 1963-ban mindössze 80.- Ft vételárat fizetett ezekért a levelekért. 1973-ban, *Széchenyi Istvánnak* a Lánchíd építésével kapcsolatos 1840-1846 között írt leveleiért már 8. 000. forintot kellett fizetni.

Kossuth Lajosnak Franz Kreuter bajor vasútépítő mérnökkel a vukovár-fiumei vasúttal kapcsolatos 1846-47. évi levelezése a múzeum alapítása óta a birtokunkban van, a századeleji múzeumi leltárkönyv is megemlíti. (II. L. 960. sz. bejegyzés.) Az 1963-ban felfektetett új leltárkönyvben "mentett anyag"-ként szerepel

A *Kossuth* nevével egybeforrott vukovár- fiumei vasút nem épült meg.

A vukovár-fiumei vasút első terveit a fiumeiek felkérésére (és *Kossuth* támogatásával) *Karl Wallau* készítette 1843-44-ben. *Wallau* terveit 1845. szeptemberében *CH. F. Zimpel* szakvéleményében használhatatlannak ítélte. A vasút terveit végül is 1847-ben a bajor *Franz Kreuter* mérnök készítette el. *Kossuthnak Kreuterhez* írt 17 darab levelét külön e célra szerkesztett, kiállításra is alkalmas szekrényben őrizzük. A leveleket német eredetiben és magyar fordításban a Közlekedési Múzeum önálló kiadványban adta közre 2006-ban.¹⁸

¹⁸ „Kossuth Lajos és a vukovár-fiumei vasút. Kossuth Lajos levelezése Franz Kreuter bajor vasútépítő mérnökkel 1846-1848.” Közlekedési Múzeum. Budapest, 2006. 140 old. – A leveleket fordította Soós Lajos, Ress Imre és Barkóczi Jolán. A kísérő tanulmányt – „Fiumei vasúttervek a reformkorban” – írta Eperjesi László és Krámlai Mihály. –

Korunk közéleti és politikai személyiségeitől származó, többnyire töredékes iratanyagokat is őrzünk így gyűjteményünkben található például *Bebrits Lajos* és *dr. Csanádi György* anyagai.

Nem kevésbé fontos és olykor jelentős közlekedéstörténeti értéket jelentenek azok a hagyatékok is, amelyek pl. egy mozdonyvezető, MÁV gépgyár munkás vagy repülő pilóta életútját dokumentálják.

A téma gyűjteményben nagy műszaki alkotók hagyatéka is megtalálható: *Martin Lajos, Kandó Kálmán, Zelovich Kornél, Asbóth Oszkár* nevét említhetjük.

Gyűjteményünkben jelentős közlekedéstörténeti értéket jelentenek a repüléssel kapcsolatos témák: *Endresz György, Kvasz András, Rotter Lajos, Hangay Sándor* hagyatéka.

A hajózás témakörében *Mladiáta János* hajóépítő mérnök és *Venczel János* hajóskapitány nagy terjedelmű, több iratfolyóméretű kiegészítő hagyatéka érdemel említést. A *Mladiáta* gyűjtemény páratlan technikatörténeti forrásanyagot tartalmaz a század eleji magyar hajózás történetéből.

A személyek hagyatéka mellett a téma gyűjtemény másik csoportját a különböző közlekedési ágazatok intézményeinek, vállalatának iratanyaga alkotja, amelyek többnyire töredékesek, de teljes levéltári fondok (egységek) is akadnak közöttük. Ezek az iratanyagok részben a muzeológusok rendszeres gyűjtőtevékenysége, részben hivatalos átadások útján kerültek az archívumba. Csak néhányat említenek meg: a Légügyi Főigazgatóság által átadott iratok, a Magyar-Szovjet Polgári Légitörvény Rt. iratai, a Magyar Országos Véderő Egylet iratai, a *Zielinski Szilárd* vasbeton építési iroda tervtára. a *Gferer-Schoch* és *Grossmann* vasútépítő cég iratai, az Úttörővasút építésének iratai, a Győri Műszaki Főiskola beruházási dokumentációja, a Magyar Kir. Folyam- és Tengerhajózási Rt. iratai, a Kecskeméti Gazdasági Vasút iratanyaga.

12. Műszaki rajztár

Dr. Eperjesi László-Dr. Krámlai Mihály: Kossuth Lajos és Franz Kreuter bajor vasútépítő mérnök levelezése a Vukovár-fiumei vasút tárgyában. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve XIV. Budapest, 2005. 53.-83. old.

Az archívumi gyűjteményi csoportok között a mennyiség tekintetében legnagyobb a *műszaki rajztár*. A leltárkönyvi adatok egyszerű felsorakoztatása nem ad valódi képet e kimondottan történetinek tekinthető rajzanyag mennyiségéről: pl. a vasúti műszaki rajzok *leltárkönyvében 3152 tétel szerepel jelenleg*, de több tízezerre tehető (egyes becslések szerint a százezer db is meghaladja) az archívumban őrzött múzeumi elődeink által szorgalmasan és gondosan begyűjtött, ámbar nyilvántartásba nem vett vasúti műszaki rajzanyag.¹⁹ A múzeum alapítói mérnökemberek voltak, már ezért is gyűjteni kezdték a századelőn pl. az *üzemben nem lévő* mozdonyok és vasúti kocsik rajzait.

Az 1990-es évek elején fokozott kutatói érdeklődés nyilvánult meg a múzeum vasúti műszaki rajztára iránt, a gyűjtemény tudományos feldolgozása felgyorsult. Ennek több oka is volt. A 60-as és 70-es években az ország különböző és nagyszámú helyein kiállított szoborszerű vasúti járművek szétrozsdásodtak. Az 1980-as évektől nagyon sok jármű felújítására került sor. A felújítások idején a korhű állapotot biztosító műszaki rajzok azonban döntően a Közlekedési Múzeum Archívumában voltak fellelhetők, a rajzokat innen kellett kölcsönözni, kimásolni. A vasúti rajzgyűjtemény iránti egyre fokozódó érdeklődés intenzívebbé tette a rajztári feldolgozó munkát, különösképpen a rendezett, nyilvántartásba vett állomány növelését.

A vasúti műszaki rajzgyűjtemény feldolgozására pozitív hatással volt az 1993. -1996. évi vasúti járműparádé, a Magyar Vasúttörténeti Park járművekkel való folyamatos betelepítése. Ugyanis a magyar vasút történetének szempontjából rendkívül nagyjelentőségű járművek egész sorát – 100 db-nál is többet – kellett felújítani, működtetésre és kiállításra alkalmassá tenni. A felújításokhoz, az eredeti állapot visszaállításához szükséges műszaki rajzokat viszont döntően a Közlekedési Múzeum Archívuma tudta biztosítani. Ettől az időtől mind a mai napig a felújításban résztvevő vasúti szakemberek folyamatos látogatói az Archívumnak. Ma már egyre több rendezett, nyilvántartásba vett és a korábbinál lényegesen könnyebben kutatható műszaki rajzdokumentációt tudunk az érdeklődő szakemberek részére – és a

¹⁹ *Mészáros Máttyás*: A Vasúti Rajztár gyűjteményei. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve IX. 1988-1992. Főszerk.: *Katona András*, Műszaki Könyvkiadó, Bp. 1994. 83-96. old.

modellezők részére – biztosítani.

Tényként megállapítható, hogy a vasúti forgalomból kivont, jól vagy rosszul az utókor számára megőrzött vasúti járműveket kiállítható vagy üzemképes állapotúra hozni, eredeti formájukra felújítani, főleg ha azok 50, 70 vagy 100 évesnél is öregebbek, régi emlékekből, fotókból nem, csak korhű állapotot biztosító műszaki rajzokból lehet. Így az Archívumban tárolt vasúti műszaki rajzok rendkívül értékesek, fontosságuk a fokozódó érdeklődés hatására is alaposan felértékelődött.

A 90-es évek közepén alakult ki a műszaki rajzgyűjtemények nyilvántartásba vételének a levéltári szabályokhoz is igazodó jelenlegi rendszere, ami magában foglalja az Archívumon belüli kutatást, gyűjtést, rendezést, nyilvántartásba vételt, feliratozást, csomagolást, tárolást, kutató karton készítést **Ez a nyilvántartási rendszer már alkalmas a számítógépes feldolgozásra.** A vasúti műszaki rajztár jelenlegi nyilvántartási rendszerét részletesen leírja Cselényi Jenő „A Vasúti Rajztár rendezett, leltározott gyűjteményének jelentősége és gyarapodása” című írása, amely a múzeum évkönyvében jelent meg.²⁰

Az archívum vasúti műszaki rajztárának gyűjteményeiből két nagyobb egység tudományos feldolgozására került sor az elmúlt években. Az archívumban a MÁV részére a Ganz, a MÁVAG, a Ganz-MÁVAG és utódvállalatai által gyártott valamennyi villamos mozdony műszaki rajza megtalálható, ezek ismertetését tanulmányban publikáltuk.²¹

A múzeum vasúti rajztárában a különleges rajzgyűjtemények sorában a legendás, Truman becenevet viselő 411 sorozatú gőzmozdony műszaki rajzgyűjteménye is megtalálható. A mozdony sorozat és műszaki rajzdokumentációja is vasúttörténeti emlék. A II. világháborúban

²⁰ Cselényi Jenő: A Vasúti Rajztár rendezett, leltározott gyűjteményeinek jelentősége és gyarapodása. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve XIII. 2001-2002. Budapest, 2003. Főszerk. Dr.Katona András. 125.-137. old.

²¹ Cselényi Jenő: A Kandó rendszerű (fázisváltós) villamos mozdonyok fejlődéstörténete és rajzgyűjteményeik az Archívumban. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve XIII. 2001-2002. Budapest, 2003. Főszerk. Dr.Katona András. 138-148. old.

megsemmisült, valamint hadizsákmányként lefoglalt és elhurcolt hazai gőzmozdonyok pótlására 1947-ben a MÁV az amerikai mozdonyokból 510 db-ot megvásárolt és állított 411 sorozatként forgalomba. A mozdonyok megvásárlása az USA kormánya által a fel-nem használt katonai javak hasznosítására folyósított hitelkeretből, igen jó pénzügyi kedvezményekkel történt. A MÁV-nál minden idők legnagyobb mozdonysorozata volt. A II. világháború után az újjáépítés éveiben hazánk szinte teljes vasúti forgalmát ezek a mozdonyok bonyolították. Fénykoruk 1947-től 1966-ig tartott. Vontatási feladatuk elsősorban a tehervonatok továbbítása volt, de élettartamuk során felhasználták személyvonatok továbbítására, jól beváltak a tolató szolgálatban is. A MÁV hálózatán 1980 végéig üzemeltek, A rajzgyűjtemény feldolgozása kutatómunka keretében 2004-ben fejeződött be és a mintegy 2500 db műszaki rajz azóta rendezve a kutatók rendelkezésére áll és a feldolgozó muzeológusok eredményeiket a múzeum évkönyvében publikálták.²²

A többi közlekedési ágazat rajzanyagának leltárkönyvi adatai sem tükrözik vissza a tényleges állományt, ezek adatait a mellékelt táblázat tartalmazza.

A hajózási műszaki rajzok leltárkönyvében, 4.667 tétel van, de valójában szinte külön archívumot képeznek már a hajózási műszaki rajzok, ugyanis az utóbbi évek során felszámolásra került magyar hajóépítő gyárak (Balatonfüredi Hajógyár, Óbudai Hajógyár, Angyalföldi Hajógyár, Pestmegyei Révhajózási- és Hajóépítő Vállalt, stb.) teljes műszaki dokumentációja az archívumba került, ez kb. százezer db műszaki rajzot jelent.²³

A nagymennyiségű műszaki rajzanyag leltárba vételét megkezdjük, de a teljes feldolgozás még éveket igényel. A dokumentáció feldolgozását úgy kell elvégezni, hogy hosszabb távon a későbbi időszakokban is megfelelhessenek a várható – akár digitális – igényeknek, és ne kényszerítsék

²² Cselényi Jenő – dr.Krámlí Mihály: A 411 sorozatú gőzmozdony és műszaki rajzgyűjteménye. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve XIV. 2003-2004. Budapest, 2005. Főszerk. Dr.Katona András. 33.-43. old.

²³ Szeibert János: A Hajózási Műszaki rajztár gyűjteményei. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve XIII. 2001-2002. Budapest, 2003. Főszerk. Dr.Katona András. 104.-111. old.

az utódokat a begyűjtött s egyszer már számba vett, feldolgozott anyag újbóli felvételére, átrendezésére, átértékelésére. (Pl. összetartozó, akár több száz db-ból álló gyári iratjegyzék szerinti dokumentumok db-ként egyenkénti leltárba vételével, az éppen érvényes múzeumi nyilvántartási szabályzat Prokrasztész ágyába szorítva! Ami egyébként, szakmailag lehetetlen!) Arra kell törekedni, hogy az általunk most elvégzett munka hosszabb távon is hasznosnak és célszerűnek bizonyuljon

A hajózási műszaki rajztár különböző gyűjteménycsoportokból áll. Ezeket a gyűjteménycsoportokat egymástól függetlenül kell kezelni, feldolgozni, elkülönítve tárolni. Így biztosítható, hogy a dokumentáció eredeti állapotának megfelelően továbbra is egységben marad. Sajnos a gyakorlatban ez nem egészen így van. A műszaki dokumentumok szükségszerű újrarendezésénél, revízióinál tapasztaltuk, hogy a rajzanyag kezdeti, az elmúlt négy évtizedben történt feldolgozása során ezt a módszert nem mindig alkalmazták, vagy talán nem is volt követelmény. Abban az időben a hajózási műszaki rajztárban jóval kevesebb rajzanyag volt, szinte töredéke a mostaninak. A 90-es évekig műszaki rajzok néhány lelkes gyűjtő adományozásából, hagyatékából, származó átadásból, vagy nagyrítkán a gyárak kiselejtezett dokumentációjának múzeumunkba küldéséből származott. A mintegy húszezer db. műszaki rajz tartalmát tekintve sokféle, több helyről származik, és időben is elhúzódva érkezett az archívumba. A feldolgozás is ennek megfelelően, a beérkezés sorrendjében, rendszerezés nélkül történt. A 90-es években a hajógyárak bezárásait követően nagy mennyiségben, - százezres nagyságrendben – érkeztek a hivatalosan átadott műszaki dokumentációk. Itt kell megjegyezni, hogy ez a nagytömegű, nagyon rövid időszak alatt beszállított anyag fogadása és elhelyezése – a közismerten szűk raktári kapacitással bíró Közlekedési Múzeumban – nagy gondot okozott a múzeum vezetésének és a munkatársaknak egyaránt. És ezek a gondok napjainkban is élnek. Viszont az utókorral szemben elkövetett kulturális bűn lett volna, ha ezeket a műszaki dokumentumokat a múzeum akkor nem fogadja be és nem vállalja őrzésüket.

Az archívum műszaki rajztárának két külön gyűjteménye is van: az *alkatrész-*

katalógus gyűjtemény, (631 db leltári tétel), amely könyvtári külön gyűjtemény valójában és a műszaki rajzalbum gyűjtemény, (811 leltári tétel).

13. Műszaki rajzalbum gyűjtemény

A **műszaki rajzalbumokról** már érintőleg szoltunk a képalbumok bemutatásakor. A rajzalbumok a képalbumoktól formailag alig, tartalmilag azonban nagyon eltérnek - bár van olyan műszaki rajzalbum, amelyben pl. fényképek is vannak -, és lényegesen egyszerűbb kivitelűek, mivel elsősorban gyakorlati célokat szolgáltak. Akadnak közöttük, azonban rendkívül látványos, művészi grafikával készült darabok is, mint pl. *Eiffel*, a Nyugati pályaudvar homlokzatát ábrázoló színes, eredeti tervrajza; a Ku.k, Südbahn-Gesellschaft Locomotive und Tender című jellegrajz gyűjteménye 1866-ból, vagy a Tiszavidéki Vasút 1860-as évekből származó rajzalbuma.

Különleges közlekedéstörténeti értéket képviselnek azok a színes, akvarell szabvány felépítmény tervek, amelyek a Magyar Középponti Vasút építési dokumentációjához tartoztak. A rajzok *Julius Schlumberger* mémök hagyatékából kerültek elő, aki a Magyar Központi Vasút vác-szobi szakaszának építésvezető mérnöke volt. A rajzokat a múzeum 1993-ban vásárolta meg egy bécsi antikváriumtól.

Az archívumi gyűjtemények gyarapítása, a gyűjtemények nyilvántartása és feldolgozása.

Gyűjteménygyarapítás: a közlekedéstörténet alapos ismeretén alapuló, jól átgondolt szelektív gyűjteményfejlesztést tartom kívánatosnak. A szelekció különösen indokolt a műszaki-technikai dokumentum gyűjtemények esetében.

Az archívumi gyűjtemények jelentős részét, pl. plakátok, menetjegyek, aprónyomtatványok, prospektusok, közlekedéstörténeti forrásértékű iratok, műszaki rajzok, nem művészi kivitelük vagy értékük miatt gyűjtjük, hanem mint információhordozókat. Az információérték a legfontosabb, s nem az iratanyag,

mint „papír alapú múzeumi műtárgy” – többnyire fiktív – értéke. Az információérték az, ami az idő múlásával megsokszorozódik, s előfordul, hogy egy-egy adat, esemény tekintetében vagy egy ábrázolás részleteivel kapcsolatosan pl. a plakát - ez a rövid létre szánt utcai papírdarab - forrásértékűvé válik a történész számára.

A műszaki-technika- történeti dokumentációk (iratanyagok) muzeális értéke elvileg a tárgyi gyűjteményekével azonosnak tekinthető, csupán jellegükben, megjelenési formájukban térnek el azoktól. Bármennyire is hasznos volna minden hazai gyártású hajó, mozdony vagy bármely más tárgy egy-egy példányának megőrzése, az ezernyi okból lehetetlen, gyakorlatilag nem megvalósítható. Ilyen esetekben a – jól megőrzött, használható és szakszerűen feldolgozott – műszaki dokumentáció nemcsak önmagában képez muzeális értéket, hanem valójában tárgypótló jellegű dokumentációnak is tekinthető. Sőt, némely műszaki dokumentáció nemcsak tárgypótló jellegű, hanem néha a tárgynál is fontosabb, vagy legalábbis vele egyenértékűnek számítható anyag. Ilyen pl. a konstrukciós műszaki rajz és a hozzátartozó leírás, amelynek alapján a tárgy hiteles eredetivel azonos formájú példánya vagy modellje bármikor előállítható. Muzeológiai szempontból az ilyen tárgy „eredetisége” független az előállítás időpontjától. Az eredetiséget ugyanis a dokumentáció eredetisége biztosítja²⁴.

Gyűjtemények nyilvántartása és feldolgozása: A nyilvántartási feladatokat a 2002-ben megújított szabályzat és a hagyományos nyilvántartással párhuzamos számítógépes nyilvántartás bevezetése döntően meghatározza, amelyet végre kell hajtani.

Törekednünk kell az archívumba bekerülő új iratanyagok azonnali és folyamatos nyilvántartásba vételére, illetve leltározására. Ez a gyakorlatban többnyire megvalósul, kivéve, amikor a bekerülő iratanyag nagy mennyisége ezt eleve lehetlenné teszi. (pl. műszaki rajzok, prospektusok, egyéb terjedelmes iratanyag hagyatékok.) Az újonnan bekerülő iratanyagok nyilvántartásba vétele és feldolgozása mellett folyamatos feladatot jelent az archívumba az elmúlt

²⁴ Mészáros Vince: A műszaki múzeumi adattárak kérdéseiről. Múzeumi Közlemények, 1962./2.

évszázad alatt bekerült és felhalmozódott iratanyagok folyamatos nyilvántartásba vétele és feldolgoása. A nyilvántartásba vételt szisztematikus raktárrendezésnek, az iratanyagok szakértő rendezésének és meghatározásának kell megelőznie. (Ez egyúttal kialakít egy áttekinthető raktári rendet is)

Mint már korábban említettük, a megújított nyilvántartási szabályzat 2003-ban megkezdett végrehajtása során egyik legfontosabb feladatunk volt a „képtár” gyűjteményből a „képzőművészeti” tárgyi gyűjtemény kialakítása. Ugyancsak a képtár gyűjteményből kialakítottuk az „eredeti történeti fényképek” gyűjteményét illetve az adattári fényképek gyűjteményét. Ez a munka jelenleg is folyik, több évre áthúzódó feladat.

A forrásanyagok gyűjteményi besorolása csak határesetekben okozhat valós szakmai problémát, véleményem szerint a közlekedéstörténet ismeretében kell dönteni. Gyakorlati tényként tapasztaltam azonban, hogy a nyilvántartott (leltározott) gyűjteményekben jelentős számú a megtévesztő, szakmailag kifogásolható besorolás. Fontos feladatnak tartom a leltározott gyűjtemények ez irányú felülvizsgálatát. (Ez nem jelent újra leltározást, elegendő, ha a mutatókarton rendszerben vagy a számítógépes nyilvántartásban utalás történik a „gyűjtemény idegen” anyag meglétére.) Csak lehetőségként utalok a leltározott gyűjtemények olyan felülvizsgálatára, hogy a gyűjteményekben valóban közlekedéstörténeti jelentőséggel bíró anyagok kerültek-e nyilvántartásba. Tapasztalatom szerint az elmúlt négy évtizedben sok értéktelen iratanyag is nyilvántartásba került, nem érvényesült a szelektív gyűjteményfejlesztési elv.

Sürgető és elengedhetetlen feladatnak tartom viszont, különösen a számítógépes nyilvántartás bevezetése előtt, a gyűjteményeknek abból a szempontból történő felülvizsgálatát, hogy az egyes leltári tételek leírása, meghatározása pontos-e vagy sem. Egyes gyűjteményekben ezen a téren az elmúlt négy évtizedben eltérő színvonalú és eltérő értékű munkavégzés folyt, a műszaki rajzgyűjteményekben de más gyűjteményekben is, sok a téves, félrevezető vagy pontatlan leírás, meghatározás. Ez az előrendezést nélkülöző leltározási gyakorlatnak következménye, de következménye annak is, hogy az elmúlt évtizedekben, az archívumi gyűjteményekben is (a témagyűjtemény kivételével) a tárgyi

gyűjteményekre érvényes leltározási elv érvényesült, a levéltári elv háttérbe szorításával. (Teljes levéltári iratfondok felbontása, ahol lehetett, ott sem őrizték meg az anyag eredeti irattári rendjét, a műszaki rajzokat egyedileg leltározták, darabonként és nem gyári rajzkönyvek, jegyzékek szerint, stb.)

A gyűjtemények felülvizsgálatának e lehetséges szempontját azért is említtem, mert a **gyűjtemények állományának** tízévenként kötelező **revíziója** ilyen irányokban nem terjedhet ki, és nem lehet feladata. (Viszont, pl. jó lehetőségeket ad az adott gyűjtemény hosszúlejárátú restaurálási tervének kialakítására.) Itt jegyzem meg, hogy különösen fontosnak tartom a gyűjteményi állomány revíziók tervszerű és következetes folytatását, különösen azokra a gyűjteményekre sort kerítve, amelyek történetük során még nem estek át állományi revízión. A 1. számú melléklet tartalmazza, hogy az egyes archívumi gyűjteményeknek mikor volt revíziója.

A megújított nyilvántartási szabályzat előírja a gyűjtemények számítógépes nyilvántartásának bevezetését. Ennek célja a gyűjtemények állagvédelme, a belső és külső kutatók munkájának, gyors kiszolgálásuknak elősegítése, a kialakított gyűjteményi tárolási rend könnyebb fenntartása, a kiállításban és kölcsönzésben lévő gyűjteményi anyagok jobb nyilvántartása, a gyűjteményi anyagok mozgatásának csökkenése által felszabaduló munkaidő más érdemi (feldolgozó) munkára való fordítása.

A számítógépes nyilvántartás azonban még jó ideig nem helyettesítheti a „hagyományos” nyilvántartásunkat (pl. a leltárkönyveket) és meg kell találni véleményem szerint azt az ésszerű határt – amely gyűjtemény-csoportonként más és más lehet -, hogy milyen mélységig indokolt a gyűjtemények adatainak számítógépre vitele.

A számítógépes nyilvántartást a Múzeumban, és magától értetődően az archívumi gyűjteményeknél is, amelyek önálló leltárkönyvvel rendelkeznek, csak gyűjteményenként lehet bevezetni, a gyűjteményt kezelő muzeológus egyéni felelősségével. A személyi feltételekhez tartozik, hogy a gyűjtemény-kezelő muzeológusoknak és adat-rögzítőknek rendelkezniük kell a szükséges

számítógépes felhasználói ismeretekkel a nyilvántartási szoftver használatához. Általános muzeológusi feladatot jelent a tárgyszavak, tárgyszólista, tárgyszórendszer, teaurusz készítése. Ezt a „hagyományos” nyilvántartási szabályzat is előírja, de jelenleg nem létezik. Kidolgozása valamennyi gyűjteményt kezelő muzeológus folyamatos tudományos feladata.

A gyűjtemények számítógépre vitelének szoftver és hardver feltételei vannak, jelenleg pl. nincs nyilvántartási programunk, illetve ilyent nem rendszeresítettünk, eltérő vélemények ütköznek a bevezetés körül. Kidolgozásra várnak az auditáláshoz elengedhetetlen szabályzatok is. (Általános informatikai szabályzat, általános informatikai biztonsági szabályzat, katasztrófaterv, a számítógépes nyilvántartás üzemeltetési szabályzata, a mentés és archiválás szabályai, stb.) Mindezek következtében az archívumi gyűjtemények auditálásra való felkészítésének, a gyűjteményi nyilvántartásban a párhuzamos számítógépes nyilvántartásra való áttérés határideje gyakorlatilag nem tervezhető.

2008-04-13

Dr.Eperjesi László CSc