

## MOLNÁR ERZSÉBET

### *A közlekedéstörténet intézményei, kiemelkedő személyiségei és forrásai*

A közlekedéstörténettel évtizedek óta foglalkozó szerző tanulmányában elmélkedik a közlekedéstörténet fogalmáról, amelyet a mai napig egyértelműen nem definiáltak. Többek között az sem tisztázott még, hogy a közlekedési muzeológia önálló diszciplína-e, vagy csak a muzeológia egy ága. Ő maga a közlekedéstudományt a történettudomány részének tekinti. Számos, a tárgyban megjelent kiadványt említ, néhány – sorozatban megjelenő – kiadvány megszűnését fájjalja. Hiányolja egy, a közlekedéstörténetről szóló átfogó monográfia megjelenését. Kiemeli a közlekedéstudománnyal, vagy annak egyes ágazataival nem hivatásszerűen foglalkozó, de a szakterületet jól ismerő szerző munkáinak fontosságát. Végezetül szól a közlekedéstörténet, illetőleg a Közlekedési Múzeum néhány kiemelkedő személyiségéről.

Írásomban csupán kísérletet teszek egy összefoglalásra, amely – úgy vélem – úttörő vállalkozás ezen a területen. Úgy tudom még senki nem foglalkozott, és jelenleg sem kutatási területe senkinek a közlekedéstörténet mibenlétének meghatározása, elhelyezése a tudományok között, és esetleges értékelése. (Amennyiben elfogadjuk, hogy önálló tudományágról van szó.) Létezését mintegy 50 évre lehet tenni, ami fiatal tudományágnak számít, ám elegendő idő, arra, hogy végre pontos meghatározására és a tudományokon belüli elhelyezésére kerüljön a sor. Céлом, hogy felhívjam a figyelmet az elméleti munka szükségességére a közlekedéstörténet, és akár a közlekedési muzeológia területén.

A közlekedéstörténet elhelyezése nem mondható problémamentesnek, ami elsősorban annak köszönhető, hogy fiatal tudományágról van szó, ha valóban külön diszciplínának fogadjuk el. A legkorábbi, egyértelműen és egészében a közlekedés történetéről szóló munka CSIKVÁRI JÁKÓ „*A közlekedési eszközök története*” c. kétkötetes munkája 1882-1883-ból.<sup>1</sup> A szerző a vasutak, posták és távírdák, valamint a hajózás történetét írta meg, földrészekre és országokra bontva. Csikvári a kor szellemének megfelelően a közlekedési időszámítást a 19. század elejére, a vasút megjelenésének idejére helyezte. A további munkákra még hosszú ideig kellett várni, egészen az 1960-as évekig, ugyanis a kutatásoknak intézményi kereteket adó, majd koordináló szerepet is betöltő *Közlekedési Múzeum* 1966-ban nyitotta meg a kapuit újra a második világháború után. Nagyon távan értelmezve a közlekedés történetét, ide sorolhatjuk az útleírásokat, amelyekben gyakorta feltűnnek közlekedéssel kapcsolatos leírások, ám ezek egyértelműen forrásmunkák, amelyek természetesen nélkülözhetetlenek a mai kutatómunka során.

DR.CZÉRE BÉLA, aki a Közlekedési Múzeum főigazgatójaként dolgozott 1966 és 1980 között, akadémiai doktori értekezésében a közlekedéstudomány elméleti alapvetését vázolta fel, a közlekedéstörténetet a közlekedéstudomány részeként helyezte el.<sup>2</sup> Fontos lenne pontosan elválasztani, meghatározni a közlekedéstudomány és a közlekedéstörténet fogalmát, mi több,

<sup>1</sup> CSIKVÁRI JÁKÓ: *A Közlekedési eszközök, a vasutak, posták, távírdák és a gőzhajózás története I-II*. Budapest, 1882-1883. (Hasonmás kiadás 1986-ban Budapesten.) Jegyzetekkel és kitűnő metszetekkel gazdagon illusztrált kiadvány.

<sup>2</sup> DR.CZÉRE BÉLA: *A közlekedéstudomány alapvető rendszertani kérdései*. Közlekedéstudományi Szemle, 1958. 2-3.sz. 52-66., 4.sz. 137-151.

a közlekedési muzeológia fogalmát, igazodva a mai elvárásokhoz.<sup>3</sup> Érdemes megjegyezni, hogy az MTA az 1950-es évektől a közlekedéstudományt önálló tudománynak tekintette, illetve ismerte el, 2000-től pedig a műszaki tudomány területén belüli tudományágnak tekinti.

Véleményem szerint a közlekedéstörténet a történettudomány része. A közlekedési eszközöket, a létesítmények kialakulását, fejlődését kutatja az időben a régmúlttól napjainkig. Feladata a közlekedés szerepének feltárása a különböző időszakokban, a különböző társadalmi struktúrákban; a gazdaságban betöltött szerepének elemzése, és akár nagyobb összefüggésekben is helyzetének, szerepének megítélése az egyes történelmi korszakokban. A közlekedési eszközöket emberek alkották, emberek használták, ezért lényeges a közlekedésnek a mindennapokra gyakorolt hatását is vizsgálni. A közlekedés tárgyi világának, a járműveknek, gyártásuknak, az építészeti objektumoknak fejlődése, története a kutatások alappillére. A közlekedéstörténet témája és tárgya is a közlekedés története általában. Módszere a történettudományban használt módszer, hiszen alapvetően írásos, képi és tárgyi forrásokra támaszkodik, ezekből alkotja meg egy kor képét vagy egy közlekedési eszköz formáját, használatát stb. Ugyanakkor kivételes helyzetben is van, hiszen még egy különleges forrás is rendelkezésre áll, mégpedig az élőbeszéd, az un. oral history: A még élő mérnökök, konstruktőrök, vállalatvezetők, üzemeltetők, stb. megszólaltatása, elbeszéléseik megörökítése nélkülözhetetlen forrás.

Két kitűnő példát tudok ezzel kapcsolatban említeni. Az 1980-90-es években a *Közlekedésért és Közművelődésért Alapítvány* a Közlekedési Múzeumban rendszeresen szervezett találkozokat idős mérnökökkel, volt vállalatvezetőkkel, akik jelentős fejlesztésekben, új konstrukciók létrehozásában vettek részt, és ma már mind a személyek, mind pedig a létrehozott alkotások a közlekedéstörténet részét képezik. A beszélgetéseket magnóra rögzítették, például id. RUBIK ERNŐVEL, hajóskapitányokkal, a Hungarocamion vezérigazgatójával.

Néhány évvel ezelőtt az MTA Történettudományi Intézete hívott meg olyan közlekedési szakembereket, volt vállalatvezetőket, prominens minisztériumi vezetőket, akik a rendszerváltás előtt meghatározó szerepet játszottak a magyar közlekedés irányításában. Az intézet munkatársai és néhány meghívott vendég kérdéseket tehetett fel nekik, miközben tulajdonképpen a Kádár-rendszer közlekedéspolitikájáról hallhattunk információkat, figyelemre méltó összefüggéseket. A beszélgetésnek feldolgozása is megtörtént egy nemrég megjelent tanulmány formájában.<sup>4</sup>

Egy tudomány elhelyezésekor meg kell határozni a rokon tudományokat is. esetünkben kézenfekvő a történettudomány általában, a néprajz, a szociológia, a művészettörténet és a természettudományok, és mindezek mellett, vagy akár mindenek előtt a mérnöki tudományok. Ebből adódik a közlekedéstörténet különlegessége: egy-egy téma, egy-egy kor teljes feltárása sok szempontból megközelíthető, és egy tárgy teljes körűjárása sokféle módon lehetséges, így például a képzőművészet sajátos látásmódja és olykor ítélete sem hagyható figyelmen kívül.

A fentiekből remélhetőleg kiderül, mennyire összetett tárgy a közlekedés, amelyet a legkülönbözőbb képzettségű kutatók próbálnak feltárni.

<sup>3</sup> A közlekedési muzeológia és a műszaki muzeológia kifejezéseket is gyakran használjuk, de máig nincs pontosan megfogalmazva maga a fogalom, a módszer, a követelmények, egyáltalán az elméleti alapvetések, amelyek szükségesek ahhoz, hogy önálló diszciplínaként tekintsük rájuk. Ez esetben is felmerül a kétely, vajon külön tudományok-e, vagy csak a muzeológia létezik.

<sup>4</sup> DR. FRISNYÁK ZSUZSA: *Közlekedés, politika, 1945-1989*. Budapest, 2012.

A kutatás kiindulópontja a forráskutatás. Jelen esetben nem célok a hagyományos források felsorolása, és a fellelhető források tételes ismertetése sem. Most azokat említeném, amelyek az elmúlt néhány évtizedben keletkeztek, és majd a következő években, illetve a következő évtizedekben a kutatóknak állhatnak rendelkezésre. Jelezni szeretném a források összetettségét, sokszínűségét néhány kiragadott példával.

A levéltári forrásokat természetesen veszem, ide kerülnek különböző vállalati, intézményi iratok, gazdasági természetű feljegyzések, tervek, stb. *A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtárában* sok más mellett a MÁV üzletei jelentéseit, különböző menetrendeket, éves beszámolókat is találhat a kutató. A 20. század második fele elképesztő információs lázban égett, külföldön és idehaza is folyóiratok tömege keletkezett és szűnt meg, és ez alól a speciális, egészen kis részterületre koncentrálódó lapok sem kivételek. Nagy sok csak szűk körnek készült, és bizony nem lesz könnyű helyzetben az a kutató, aki például az 1980-90-es évek autós életét szeretné tanulmányozni. A heti vagy havi rendszerességgel megjelenő lapok nem tudományos igénnyel készültek, nem is az a céljuk, ám csakúgy, mint például a *Vasárnapi Újság* vagy az egykori *Pesti Divat*, érdekes és értékes adatokat szolgáltatnak a későbbi kutatóknak. Ezek a lapok, mint az *Autótechnika*, *Fuvaros*, *Camion*, *Taxisok Világa*, *Hidépítők*, *Mozgásban*, *Indóház*, *Vasútgépezet*, *Forgalom*, *Maholnap* stb. rengeteg információt hordoznak, kezdve a napi eseményeken, szervezeti híreken át a legújabb járművek bemutatásáig. Az általános, több közlekedési ágat is magában foglaló folyóiratok nagyobb része tudományos kiadvány, és kivétel nélkül, műszaki jellegű, tehát a közlekedéstudomány körébe tartozik, mint a *Közlekedéstudományi Szemle*, a *Városi Közlekedés*. Ezek azonban nem nélkülözhetőek egy kutatásnál sem.

Egyetlen kiadványt találtam, amely már nevében is hordozza a történetiségre való utalást, az *Aero Historiát*. Sajnos rövid életű vállalkozás volt, és csak néhány számot ért meg. Történeti-közlekedéstörténeti cikkekre azonban több helyen is bukkanhatunk. A már említett tudományos kiadványokban időnként megjelenik egy-egy történeti tanulmány is, sőt a *Közlekedéstudományi Szemle*, amíg DR. CZÉRE BÉLA volt a főszerkesztője, különösen pártolta az ilyen témájú tanulmányok megjelenését.

A Közlekedési Múzeum a Közlekedéstudományi Egyesülettel közösen rendszeresen szervezett közlekedéstörténeti konferenciákat az 1970-es évek végétől, ahol a múzeum munkatársai és külső előadók adtak számot a legújabb kutatási eredményeikről. A konferenciák tematikusan zajlottak, egy sorozat pedig átfogó képet nyújtott a magyar közlekedés történetének egészéről. Az előadások a műszaki fejlődés történetét éppúgy felölelték, mint a társadalmi vonatkozásokat. Különösen kiemelkedő teljesítménnyé akkor vált, amikor már az interdiszciplinaritás is jellemezte,<sup>5</sup> azaz a történettudomány, a néprajz, a hadtörténet képviselői is megjelentek kutatási eredményeikkel. Az előadások szinte kivétel nélkül olvashatók a Közlekedéstudományi Szemlében, egy alkalommal pedig önálló kötetben sikerült mindenki számára hozzáférhetővé tenni azokat.<sup>6</sup>

A közlekedéstörténeti kutatások bázisa a *Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum*, korábban Közlekedési Múzeum.<sup>7</sup> Itt mindenekelőtt a tárgyi források állnak rendelkezésre, kihasználásuk még rengeteg lehetőséget kínál. Az adattári, az archivális és vizuális anyag a Múzeumban szintén kimeríthatetlen tárháza a forrásoknak; kutatásuk, felhasználásuk folyamatos, de még nem eléggé kihasznált. Véleményem szerint a komplex tárgytörténet nagyban elősegítené egy majdani monográfia kiadását.

<sup>5</sup> Az 1980-as évek második felétől a 2000-es évek legelejéig tartott ez az időszak.

<sup>6</sup> Közlekedéstudományi Szemle, 1992. *Közlekedés a Kárpát-medencében*. Budapest, 2003.

<sup>7</sup> Az Országos Műszaki Múzeum és a Közlekedési Múzeum 2009-ben egyesült Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum név alatt.

A monográfia gondolata már az 1980-as években felvetődött, de kiadása sajnos nem valósult meg. Elkészült a tematika, egy részletes vázlat, amely mára módosításra szorul. Kevesen tudják – talán ezért nem is nagyon kutatják – hogy a Múzeum adattárában kincset érő forrásanyag lelhető fel különböző levéltárakban végzett kutatómunkából, amely ehhez a tervezett monográfiához készült.

Közlekedéstörténeti kutatásokkal intézményszerűen máshol nem foglalkoznak, ám akadnak, akik ezt tekintik szabadidős – vagy akár fő – kutatási területüknek. Igen jelentős a műkedvelő vagy hobbikutatók száma, elsősorban a vasút területén. Itt és ezzel kapcsolatban kell megemlíteni mind a források, mind pedig az intézmény kapcsán a *Magyar Államvasutakat*. A MÁV a millenniumi ünnepektől kezdve támogatta a közlekedési kutatásokat, a Közlekedési Múzeum kizárólagos támogatója volt hosszú ideig.<sup>8</sup> Jelentős szerepet vállalt a vasúttörténeti kutatásokban, amit a kiadványok hosszú sora bizonyít. Kiemelkedő a hétkötetes vasúttörténet, a vasúti almanachok, valamint a különböző színvonalú, de figyelemre méltó vasúthistória kötetek. Ezek a munkák – néhány kivételtől eltekintve – nem hivatásos történészek tanulmányai, hanem lelkes és felkészült vasútbarátoké, akik a szabadidejükben kutatták fel a forrásokat és írták meg a könyveket. Értéküket nagyban növeli, hogy a választott témáik egyben vasúti szakterületük is, és alaposáguknak köszönhetően forrásmunkaként is felhasználhatók.

Ugyancsak a MÁV adja ki rendszeresen a *Vasúthistória Évkönyveket*, ahol rövidebb tanulmányok olvashatók a vasút és a vállalat történetéből.<sup>9</sup>

A fentiekhez hasonló rendszeres és intézményesen támogatott kutatásokról más közlekedési ágazat esetében nem beszélhetünk. Az 1960-as években a hajózás területéről jelent meg néhány munka, amelynek sajnos folytatására nem került sor.

Minden múzeumhoz hasonlóan a Közlekedési Múzeum is rendelkezett évkönyvvel, amely 1971-től jelent meg általában két évente. Tizennégy kötet kiadására került sor a mai napig, a XV. kötet kézírata elkészült, sajnos kiadására nem került sor. Az Országos Műszaki Múzeummal történt egyesülés után, 2012-ben jelent meg A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum évkönyve, amelyben természetesen közlekedéstörténeti tanulmányok is olvashatók, és remélhetőleg folytatása is lesz. A múzeumi évkönyvek jelentősége többek között abban áll, hogy gyűjteményismertetéseket, katalógusokat is tartalmaznak – legalábbis a jó évkönyv egyik fontos kritériuma ez – így forrásmunkáknak is tekinthetők.

Az intézmények sorában meg kell említeni a *historia bizottságokat*, amelyek a vasút és a városi közlekedés területén működnek rendszeresen. Jelentős szerepet vállalnak például a járművek megmentésében, restaurálásában, régi emlékek felkutatásában.

Végül a közlekedéstörténet néhány elismert kutatójáról szeretnék röviden szólni. Elsőként kell megemlíteni a Magyar Királyi Közlekedési Múzeum első és alapító főigazgatóját BANOVITS KAJETÁNT. Ő nem hagyományos értelemben vett kutató. Jelentőségét munkássága adja, konkrétan az európai hírű múzeum megszervezése és vezetése. Felismerte, hogy a műszaki emlékek megőrzése is a kultúra része, azok ápolása, bemutatása a közművelődés – kár hogy ez a szó ma már kiment a divatból – és az oktatás szerves része. Múzeumi *ars poeticáját* a Közlekedési Múzeum alapítására kiadott emlékirataiban foglalta össze.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> DR. MOLNÁR ERZSÉBET: *A Közlekedési Múzeum története 1945-ig*. In: Közlekedési Múzeum Évkönyve. IX. 1988-1992. Budapest., 1994. 35-58.

<sup>9</sup> A MÁV-on belül a kiadványok szervezése, szerkesztése MEZEI ISTVÁN múlhatatlan érdeme.

<sup>10</sup> DR. MOLNÁR ERZSÉBET: *Banovits Kajetán*. Közlekedési Múzeum Évkönyve. IX. 1988-1992. Budapest, 1994. 123-130.

A közlekedés és a műszaki területen dolgozók közül is kevesen tudják, hogy ZIELINSZKY SZILÁRD jelentős részt vállalt a Közlekedési Múzeum fejlesztésében, és műegyetemi oktató munkájába tökéletesen beillesztette az elmúlt korok találmányait.

A második világháború utáni generáció egyik legjelentősebb alakja DR. MÉSZÁROS VINCE volt, akinek a Múzeum léte köszönhető. <sup>11</sup>A háborúban súlyosan megsérült épület és gyűjtemény helyreállítási munkáit vezette, harcolt az intézmény fennmaradásáért. Mindezeket túl széleskörű gyűjtési munkát folytatott, amelynek látható eredménye a sikeres 1966-os állandó kiállítás létrehozása volt. Több tanulmányt írt elméleti témákban is.

Korábban szó esett DR.CZÉRE BÉLÁRÓL. Érdeme mindenekelőtt, mai szóval élve, a Múzeum menedzselése és a közlekedés történetének népszerűsítése. Tudományos munkásságán túl számos népszerűsítő kiadványt írt és szerkesztett, amelyben a nagyközönség számára tette hozzáférhetővé a régi korok emberének közlekedését, a járművek fejlődését, az utazás romantikáját.

A szerző elérhetősége:

Dr. Molnár Erzsébet

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

e-mail: molnarerzsebet@mmkm.hu

---

<sup>11</sup> DR.MÉSZÁROS VINCE – DR.MÉSZÉROS BALÁZS: *A Közlekedési Múzeum története 1942-1967 között.* Közlekedési Múzeum Évkönyve. X. 1996. Budapest, 1996. 19-37.