



# Vasútdatőrök

**Keresve se találnánk régiómban olyan vasútvállalatot, amelynek olyan gazdag levéltára van, mint amilyen a MÁV-é. Másfél évszázad alatt megannyi irat, tervrajz, fotó és filmfelvétel keletkezett a magyar államasutak háza táján, amelyeket olykor szerteszét fújt a történelem viharos szele. Ki tudja, a veszedelmes időkben hány emlék veszett oda, de a gondoskodásnak hála a hazai vasúttörténet dokumentumai ma már biztonságos helyen vannak a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Archivumában, és a digitalizációnak köszönhetően az utókor számára is elérhetővé váltak. Az egyedülálló gyűjteményről a vasúti levéltár vezetőjét, Opauszki Istvánt kérdeztük.**

**A 150 év előtt tisztelgő lapszámunk készítésekor szép számmal küldtünk megkereséseket és kértük az Archivum segítségét. Kéréseinket gyorsan teljesítették, és fantasztikusan jó anyagokat kaptunk önöktől. Milyen ügyfélként szolgálnak ki?**

Az Archivum fő feladata, hogy a MÁV-csoport vállalatai részére biztosítsa a működéshez szükséges archivált dokumentumokat. Ez 60-70 százalékban tervrajzok kiadását jelenti, de a humánterület részére is nagy mennyi-

ségű adatot szolgáltatunk, és persze a többi szakterület kéréseit, valamint „külsős” kutatók igényeit is igyekszünk teljesíteni. A tervrajzokon kívül nem sejezhető ügyiratokat, szerződéseket, engedélyeket is őrzünk, de van fotó- és oktatófilm-tárunk is. Évente mintegy 30-35 ezer dokumentumot adunk ki.

## **Mekkora a kezelésükben lévő gyűjtemény?**

A legfrissebb adatok szerint 13 300 irat-folyóméter papíralapú iratunk, ezen belül másfél millió ügyiratunk, kétszáz ezer fotónk és közel kétmillió tervrajzunk van. Ez nagyjából egy megyei levéltár által tárolt iratmennyiségnek felel meg. Több mint 3,8 millió dokumentumot őrzünk, nagy részük már digitalizált másolatban is elérhető. Szervereinken 5,8 terrabyte területet foglalnak az iratok, tervrajzok és fotók, míg a birtokunkban lévő, ezernél is több vasúti oktatófilm-mel egy 8 terrabyte-os szerver telt meg. A 2015-ben megszűnt vasutas szakkönyvtár 35 ezres kötetállománya is nálunk van, bár az már archív állomány, így – sajnos – nem gyarapszik.

## **Milyen típusú terveket őriznek?**

Komplett tervtárakat vettünk és veszünk át, amelyek közül a legnagyobb a MÁV Tervező Intézeté volt. Az 1992

és 2016 közötti, tehát a MÁVTI Kft. idejében keletkezett anyagok átvételét és digitális feldolgozását éppen idén tavasszal kezdtük meg. A korábban átvett tervtárakkal együtt összesen kétmillió digitalizált tervrajzunk van a vasút minden fajta létesítményéről: épületekről, pályahálózatról, hidakról, biztosítóberendezésekről, felsővezetékekről. A MÁVTI előrelátó módon mikrofilmezte az összes általa készített tervet, így az évek során elveszett tervrajzokat digitalizált formátumban újra elő tudjuk állítani. Az Északi Járműjavító helyére költöző Közlekedési Múzeum tervezé-

## **Opauszki István archívumvezető, levéltáros**

*Szegeden végzett történészként 1994-ben, történelem főszakon, illetve Kelet-Európa története „kisszakon”, majd 2000-ben jogi diplomát is szerzett.*

*Első munkahelye a Magyar Országos Levéltár volt, ahol a közlekedési és postaügyi vállalatok referenseként – a többi közt a MÁV, a Magyar Posta, a MALÉV és a GySEV-es iratok ügyintézőjeként – dolgozott.*

**2001. január 15. óta dolgozik a MÁV-csoportnál.**

si munkálatai előtt a mérnököknek át tudtuk adni az eredeti tervrajzok digitalizált másolatát, ami jelentős segítség volt számukra. De egy másik példát is mondhatok: a Városligetben most újjáépülő egykori Közlekedésügyi Csarnok tervezőinek is mi szolgáltattuk az eredeti tervrajzokat. Szerencsére a Nyugati pályaudvar elveszettnek hitt tervrajzai is előkerültek, és most már digitalizált formátumban is megvannak. A Keleti pályaudvarról viszont jóval kevesebb, mindössze 10 eredeti tervrajzunk van.

### Az itt tárolt fotókról és ügyiratokról milyen érdekességeket lehet tudni?

A fotótárban számos, a negyvenes évekből származó üvegfoto, illetve több létesítményről és járműről készített papírfénykép van, a vasutas életet és a különböző eseményeket is feldolgozó felvételek mellett. A már említett MÁVTI ebben is jeleskedett, mert az egyes építkezéseket folyamatosan is fotózta. Ennek köszönhetően az eredeti MÁV Kórházról egy kiállításhoz felvételünk van, az átadás előtt ugyanis négyzetméterről négyzetméterre dokumentálták a teljes épületet. Az oktatófilmjeink is rendkívül részletesek. Nemrég például volt egy megkeresésünk, amiben a kollégánál a vasúti gyomirtásról keresett filmfelvételeket. Jó érzés volt, hogy tudtunk neki segíteni. Jellemzően nem selejtezhető vezérigazgatósági iratokat őrzünk, de most fejeződik be egy nagy humanprojektünk; lassan a végére érünk annak a négyéves munkának, amiben a budapesti igazgatóság munkavállalóinak nyugdíjazásához szükséges

iratokat dolgoztuk fel. Ebben a projektben egymillió dokumentumot kezeltünk. Csak tavaly kettőezer vasutas kolléga nyugdíjba vonulásához szükséges iratot szolgáltattunk. Ez munkanapra lebontva azt jelenti, hogy naponta 8 ember nyugdíja függött a mi munkánktól. S ha már a személyzeti iratokról beszélünk, érdekességképp megemlítem, hogy a közel kétszáz ezer szolgáló tábla között fellelhető a Vasutas Magazin által korábban bemutatott Kellemffy Károly szolgáló irata is. A történeti kutathatóság érdekében több régi személyzeti anyagot is megőriztünk.

## „Naponta nyolc ember nyugdíja függött a mi munkánktól.”

**Említette, hogy a könyvtár állománya már nem bővül, az archívumé viszont annál inkább. El tudják helyezni az újonnan érkező dokumentumokat?**

Az éves beszállítás nagyjából 4-500 folyóméter. Az Archívum épületét úgy tervezték, hogy a beköltözéskor meglévő iratokon kívül még 25 évig képes legyen dokumentumokat befogadni. Feltehetően még 15 évig nem lesz gondunk az elhelyezéssel.

**Mi történik a beérkező iratokkal? Hogy zajlik a feldolgozás és az igények kiszolgálása?**

Először kereshetővé tesszük a doku-

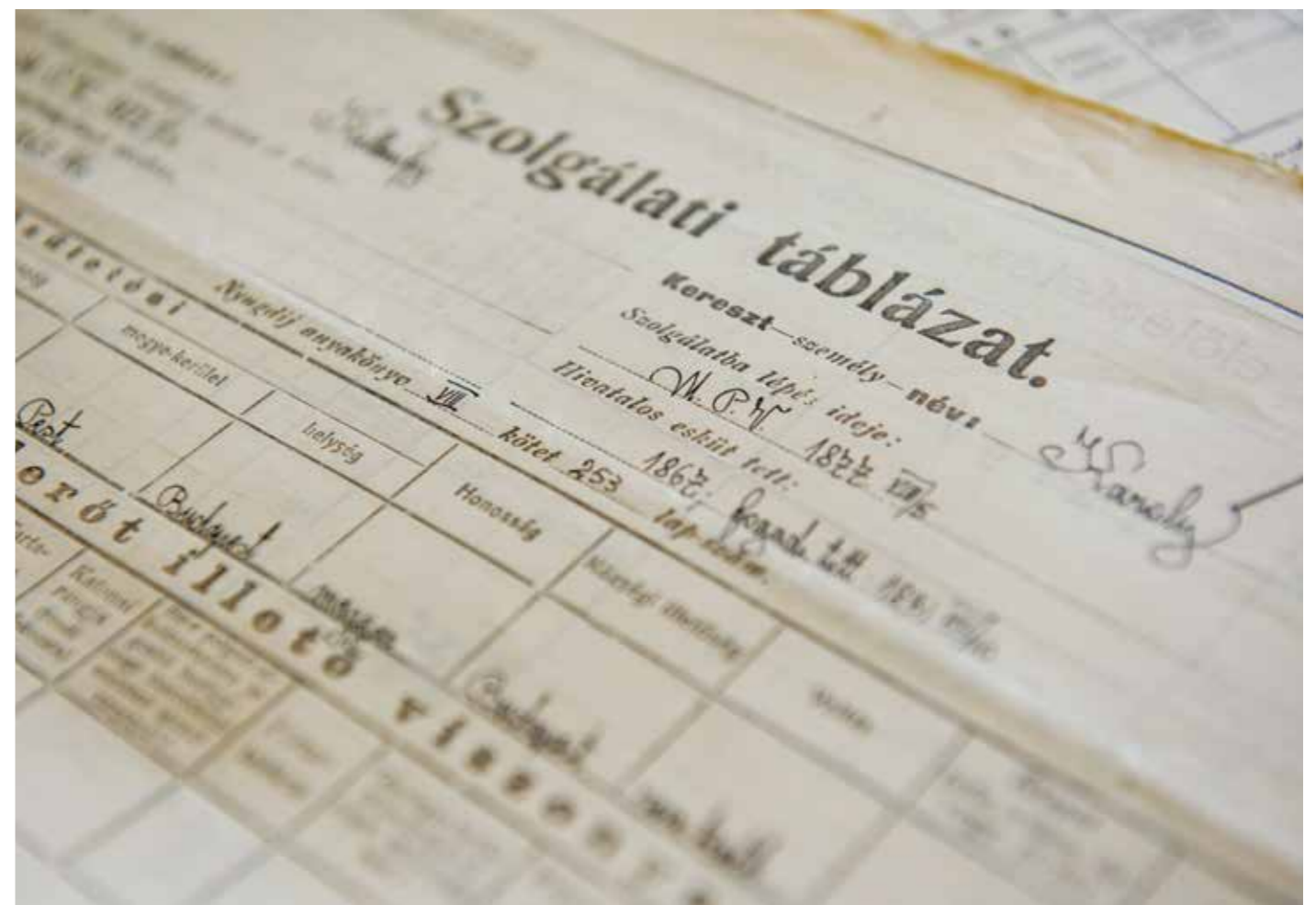
mentumokat: a főbb adatokat számítógépbe visszük, és egyedi azonosítóval látjuk el, majd dobozokba, mapákba vagy hengerekbe rendezzük az iratokat. A szkennelést követően az egyes raktári egységeket szintén azonosítóval ellátott polcokra rendezzük a nyolc raktárhelyiség valamelyikében. A dokumentumok a számítógépes rendszerben könnyedén kikereshetők. A MÁV-os kollégáktól beérkező e-mail-es igényeket gyorsan fel tudjuk dolgozni, nagyrészt 24 órán belül megküldjük nekik a szükséges dokumentumokat. Az ügyfélszolgálatunkra érkező kutatók a raktárainkból kikért iratanyagot átlagosan tíz percen belül megkapják. Más levéltáraknál több napba is beletelik, mire hozzájutnak a keresett dokumentumhoz.

**Milliószámra kell iratokat kézbe venni, szkennelni, egyedi azonosítóval ellátni és elrendezni, a megkereséseket teljesíteni. Van erre elég munkatársa az Archívumnak?**

A nagy mennyiségű irat ellenére ütemesen zajlik a feldolgozás. Jelenleg tizenötven dolgozunk a vasúti levéltárban. Éppen elegendően vagyunk, több személyt nem is tudnánk elhelyezni az épületben.

**Nemzetközi összehasonlításban milyennek számít a magyar vasúti levéltár?**

Kisebb-nagyobb irattára minden vasúttársaságnak van, de ilyen színvonalú irattárazásról nem tudok. Nálunk a dokumentumok közel 80 százaléka digitalizált, az Archívum nemcsak országon



Kellemffy (később: Kelenföldi Kelenffy) Károly egykori MÁV-üzletigazgató-helyettes szolgáló táblázata

belül, de azon kívül is állja az összehasonlítást bármelyik közlekedési vállalat levéltárával. Ebben nagyon jól áll a MÁV.

**Melyik a legrégebbi „ereklyék”, féltve őrzött kincsük?**

Itt van az egyik legelső dokumentum, amit a MÁV egykori Központi Tervtárában leltünk fel. Ez az 1845-ből származó rajz a soproni vasútállomás és környékének kisajátítási helyszínrajza. A soproni a második hazai vasútvonal. Az elsőről, a váciról ugyan nincsenek eredeti rajzaink, de a Közlekedési Múzeumban szerencsére megtalálhatóak. A korabeli dokumentumok persze nem önmagukért, hanem azért szerethetők, mert a történelem egy-egy szeletét őrzik.

**Látom, készített ide pár érdekességet.**

Igen, itt van például a pozsonyi vasútállomás eredeti, kasírozott helyszínrajza 1852-ből. Több tucatnyi ehhez hasonló korabeli tervrajzunk van. Ezek egyedi rajzok, nincs belőlük több példány, de a kutatóknak már digitalizált formátumban tudjuk átadni. Vagy itt van például az első MÁV-vonal telekkönyve 1882-ből, de említhetném Horthy István egykori MÁV-elnök ügyiratait, az úgyne-

vezett „kis elnöki iratokat” is. Ezek olyan egyedi ügyek, amelyekben a munkavállaló a legfelsőbb vasúti vezető segítségét, közreműködését kérték. Hogy példákat is mondjak: megtalálhatók nálunk különféle panaszok, MÁV-os bérházak felfűtésének kérelmezése, de kinevezési okiratok is. Ezek mind érdekes kortörténeti dokumentumok. Egy történelem iránt érdeklődő vasutas kolléga a selejtezés előtt mentette meg őket egykor, az

## „Előfordul, hogy rettenetes, nyirkos és penészes helyekről kell megmentenünk iratokat.”

örökösök hozták be nekünk. Ez a szerencsésebb eset. Előfordul, hogy rettenetes, nyirkos és penészes helyekről kell megmentenünk iratokat, de időnként árverésen tűnnek fel régi vasúti dokumentumok, amelyeket forrás hiányában nem tudunk megvenni.

**Árverésen?**

Igen. Számos gyűjtőnél vannak vasúttörténeti szempontból értékes dokumentumok. A napokban internetes árverésen került ötvenezer forintért „kalapács alá” az első MÁV-os fali menetrendek egyike, amin még az Északi Vasúttársaság neve volt feltüntetve, holott akkor már másfél éve a MÁV üzemeltette a pályát. Fáj a szívem, mert jó lett volna egy ilyen relikviát megvásárolni az Archívum számára. Az elmúlt évtizedek alatt sok olyan dokumentum került különböző úton-módon gyűjtőkhöz, amelyeknek az Archívumban lenne a helye. Fájdalmas történet a „vasút professzora”, Kubinszky Mihály vasútrajongó építész hagyatékának sorsa is, ami nem került egészében közgyűjteménybe. A hagyaték feldarabolódott, egy része árveréseken kötött ki, így a Kubinszky-gyűjtemény jelentős része ma már kutathatatlan. Pedig a lényeg az lenne, hogy a régi dokumentumok ne magángyűjtőknél kössenek ki, mert akkor azok a köz számára elérhetlenné válnak.

Haraszi Katalin – Fercz Alexandra  
Fotó: Soós Botond



### Tíz érdekesség az Archívumról

1. A kutatási esetek száma tavaly meghaladta a **3100-at**, s hozzávetőleg **35 ezer** dokumentumkiadás történt.
2. Tavaly **900 esetben** fogadott kutatókat a vasúti levéltár.
3. A tárolt dokumentumok terjedelme meghaladja a **13 300 folyómétert**, **60 százaléka** tervrajz.
4. A dokumentumokat **117 fondban**, **8 raktárhelyiségben** tárolják.
5. Az Archívum befogadóképessége **20 000 iratfolyóméter**, a teljes telítettséget körülbelül **15 év** múlva érheti el.
6. Elektronikus dokumentumok száma: **3,8 millió**.
7. **60 millió oldalnyi** A/4-es dokumentum érhető el digitalizált formátumban.
8. A budapesti igazgatóság számára a nyugdíjazásokhoz szükséges **1 millió irat** feldolgozását **4 év** alatt végezték el.
9. Az 1940-es években a fotózásokhoz használt üveglemezről megközelítőleg **1400 darab** rendelkezik az Archívum.
10. Az Archívumban tárolt celluloid filmtekercek száma **több mint kétezer**.



## Iratmentés másként

A nem selejtezhető vasúti iratok végső helye a 2005-ben átadott levéltári épület. A rendes ügymenet szerint az iratok 10 év után állagsérelem nélkül kerülnek ide a vasúti irattárból, de a történelem időnként közbeszól, s évtizedek múltán hányattatott sorsú iratok kerülhetnek elő. Az Archívum ilyenkor „mentés másként” üzemmódra kapcsol.

Fotó: MÁV Archívum, Soós Botond