

múzeumőr



Szilágyi Lenke felvétele

GRÉCZI EMŐKE

„A MŰSZAKI MUZEOLÓGIA A SZAKMA MOSTOHAGYEREKE”
BESZÉLGETÉS KÓCZIÁNNÉ SZENTPÉTERI ERZSÉBETTEL,
A MAGYAR MŰSZAKI ÉS KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM
EGYKORI FŐIGAZGATÓJÁVAL

INéprajzos végzettséggel jutott el a magyar műszaki muzeológia legmagasabb pozíciójába. Ennek a különleges életútnak a fordulatairól, benne a Petőfi Csarnok egykori repüléstörténeti kiállításáról, az Országos Műszaki Múzeum gázgyári költözésének meg nem valósult tervéről, a két intézmény integrációjának problémáiról, a science centerek hatásáról, a használhatóság erőnyeiről és veszélyeiről faggattuk a hatéves minisztériumi kitérő mellett csaknem a teljes pályáját műszaki múzeumokban töltő szakembert.

MC: *Néprajzusként végeztél, ebből nem feltétlenül következik a műszaki múzeumi pálya. Vagy mégis van kapcsolat a két terület között?*

I Amikor elvégeztem az egyetemet, néprajzos állásból kettő volt az országban, azt el is foglalta két csoporttársam, így másfél évig tanítottam, többnyire történelmet, de igény szerint pszichológiát és földrajzot is a legváltozatosabb iskolákban. Közben a Legújabbkori Történeti, a későbbi Munkásmozgalmi Múzeumban volt egy szerződéses munkám, ahol a kávészünetekben majdhogynem többet tanultam a közelmúlt történelméről Horn Emiltől és Szikossy Ferenctől és az oda száműzött korábbi politikusoktól, mint az egyetemen, olyan komoly viták, beszélgetések zajlottak a büfében. Kiss László, az akkori múzeumi főosztály szakmúzeumokkal foglalkozó munkatársa segített abban, hogy az 1966-ban frissen alakuló Magyar Vendéglátóipari Múzeum alapító muzeológusa lettem. Három év alatt halálra dolgoztam magam. Egyetlen műtárgy nélkül egy üres szobában ültünk a Fortuna utcában az igazgatóval, majd érkezett még két kolléga, végül tíz főre duzzadt a személyzet, és létrehoztuk az első gyűjteményt, megrendeztük az első kiállításokat. Három év után én is arra a sorsra jutottam, amire több kollégám, hogy a vendéglátóiparból érkezett igazgatónak sikerült eltávolítania. A munkaügyi pert megnyertem ugyan, de mennem kellett tovább. Az első időszak történetét egyébként megírtam a múzeum évkönyvében, az alapítás ötvenedik évfordulóján. Ezt követően – némi levéltári kitérővel – kerültem a Közlekedési Múzeumba 1969-ben. Tudtam, hogy néprajzusként nehezen találok meg a nekem megfelelő kutatási területet, de volt egy testhezálló gyűjtemény: a géperő nélküli, tehát fogatolt járműveké. A kocsik, hintók, szekerek

Keserves két év következett, mindkét múzeum részéről volt ellenállás, hiszen az egyik egy sikeres, a másik egy falai közé bezárt intézmény volt.

kutatása a néprajznak is jelentős területe. Hamarosan átvettem a nyilvántartási csoport vezetését, hiszen megvolt a muzeológusi végzettségem, és ezzel szerencsém is volt, mert így a múzeum teljes gyűjteményét áttekinthettem.

MC: Mekkora volt a múzeum a hatvanas évek végén, milyen kiállítási lehetőségekkel?

¶ Érdekes módon tízévente volt igazgatóváltás, így tíz évre tagolható a múzeum egy-egy időszaka is. A hetvenes éveket Czére Béla főigazgatónak, a közlekedéstudományok doktorának személye határozta meg. A ligeti főépületben működünk, ekkor került sor számos alapvető dolog előkészítésére, a nemzetközi kapcsolatok kiépítésére. A professzor ügyelt arra, hogy a fiatal muzeológusokat a tudományos pálya felé irányítsa. A közlekedéstörténetet és közlekedésmuzeológiát a közlekedéstudományok rendszerébe helyezte, ennek alapján készültek el a múzeum gyűjteményfejlesztési koncepciói és szilárdult meg a gyűjteményi struktúra elsősorban közlekedési ágak szerint, tehát a vasúti, a közúti, a vízi és a légi tárgyi anyagok szétválasztása és az archívum elkülönítése. Nálunk azonban létrejött egy városi közlekedési gyűjtemény is, amely nemzetközi szinten is szokatlan volt, hiszen ezek másutt többnyire önálló intézmények. Így alakult ki vita köztem és az alakuló gyűjtemény muzeológusa között annak kapcsán, hogy mindketten „pályáztunk” az omnibuszra, én azért, mert lófogatú, ő pedig azért, mert közforgalmú jármű. De mindez kellett a profilok tisztázásához, hogy eldöntsük, melyik gyűjteménynek valójában mi a gyűjtőköre. Például így kerültek ki a légi közlekedési gyűjteményből a hadászati anyagok. Az egyik első kemény feladatomból az volt, hogy megírjam a géperő nélküli gyűjtemény értékelését és nevesítsem a fehér foltjait. Czére fejlesztési terveinek úgymond második ütemét végül is a következő igazgató, Veress István realizálta: kettőjük évtizedeiben jött létre az első filiálé, a parádi Kocsimúzeum. Pakson létrejött egy járműskanzen, amely később bezárt. Nagyszabású kulturális (és politikai) esemény volt a nagycenki kastély megnyitása, a légi közlekedés is állandó helyet kapott a Petőfi Csarnokban, és felépült az új szárny a főépület mellett, amelynek tervezése már a hetvenes években elindult. Elkészült a Tatai úti raktárbázis, amelynek technikai körülményei mára elavultak ugyan, de akkor fantasztikus előrelépésnek számított. Ekkor került vízre a Kossuth Múzeumhajó, és nem

utolsósorban megnyílt a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeum. Amikor létrejött az integráció az Országos Műszaki Múzeummal, már tizenöt fiлиálét tudhatott magáénak az intézmény.

MC: *Ma már csak emlék, de idézzük fel a Petőfi Csarnokban helyet kapott repüléstörténeti kiállítás születését!*

¶ A Petőfi Csarnok egy korábbi iparcsarnoki épület átépítéséből, részben műemléki felújítás keretében jött létre. Az épület közepébe került a hangversenytérmi blokk, a kiállítás pedig lényegében ezt vette körbe egy galériaszerű résszel. A földszintre kerültek a nagygépek, a mennyezetre felfüggesztve a könnyebbek, például a vitorlázógépek. Az ipari szerkezet lehetővé tette, hogy az épület elbírja a felfüggesztéseket, de a borzasztó klimatikus viszonyok miatt sem hűteni, sem fűteni nem lehetett az épületet, télen hideg volt, nyáron negyven fok, a padló helyenként megsüllyedt a súlyos tárgyak alatt. De azért büszkén mutogattuk a külföldi szakembereknek is. Egyébként a megnyitás előzményei a repüléstörténettel foglalkozó szakemberek és amatőrök népes táborát is alaposan felbolygatták. Az történt, hogy a gyűjteménykezelő muzeológus személyes sérelemként élte meg kinevezésemet – mai fogalmaink szerint – a projekt vezetőjévé, és megvádolt, hogy a szovjet úrkutatás rovására az amerikaiak eredményeit kívánom bemutatni korábbi egyesült államokbeli tanulmányutam hatására. A vizsgálóbizottság tagjai – a legrangosabb repülési szervezetek vezetői és természetesen a budapesti pártbizottság akkori titkára – szerencsémre jól látták a valódi indítékokat, és a kollégát felmentették a további munkák alól. A csaknem háromezer négyzetméteres kiállítás a Közlekedési Múzeum vasúti, hajózási, vízi, közúti gyűjteményi muzeológusai mögé felálló repülési szakemberek együttműködésével valósult meg, és a botrány elmaradt.

MC: *Hogy alakult a pozíciód a múzeumon belül?*

¶ A muzeológiai osztály vezetője lettem, majd tudományos főigazgató-helyettes 1998-ig, ezt követően kerültem a minisztériumba a közgyűjteményi főosztály vezetői pozíciójába. A nemzetközi munkám alapján ajánlottak Visy Zsolt kulturális helyettes államtitkárnak, akivel a kutatási területünkben van is némi átfedés, hiszen régészként a római kocsikkal is foglalkozik, így már régebből ismertük egymást. A nemzetközi tapasztalaton azt értem, hogy nyolc évig voltam alelnöke a közlekedési múzeumok nemzetközi szervezetének, az ICOM Magyar Nemzeti Bizottságának pedig két terminuson keresztül az elnöke. Nyilván volt

bennem karriervágy, ha érkezett egy ilyen felkérés, akartam vele élni. 2004-ig dolgoztam ott, az Országos Műszaki Múzeum főigazgatói pályázatáig. Szerettem volna, de nem értem el lényeges áttörést. Tudomásul kellett vennem, hogy az egész múzeumi szakmát képviselnem kell, és hogy a műszaki muzeológia megmaradt a szakma mostohagyerekének. Keményen megtanultam, hogy az állami közigazgatásban dolgozni egészen más, mint közgyűjteményben.

MC: Akkor tehát Műszaki Múzeum. Nagyon jellemző a magyar muzeológia történetére, hogy a Magyar Nemzeti Múzeumból kiváló, önállósodó gyűjtemények közül számos a mai napig ideiglenes vagy nem rendezett körülmények között működik. Gondolok itt a természettudományira, a néprajzira és a műszakra is. A Kaposvár utcai intézmény sorsa jellemző példa az útkeresésre és ideiglenességre.

¶ Amikor bekerültem a minisztériumba, kitüntetett feladatomnak tekintettem segíteni a műszaki muzeológia helyzetén. Triviális leszek, de nagy pofára esés lett a vége. Az eredményeinkről a szakma nem vett tudomást, annak ellenére, hogy például a csúcsidőszakban a Közlekedési Múzeum látogatottsága az első három-hat intézmény között volt évtizedekig. Az OMM első kitérési pontja a Kaposvár utcai első raktárblokk megnyitása volt 1973-ban, amit a második tíz évre rá követett. Egyébként az Országos Műszaki Múzeum alapvető tragédiája, hogy a világháború után újra kellett kezdeni a gyűjteményezést, ami reménytelennek látszó vállalkozás volt. Írtam arról a *MúzeumCafé* egyik korábbi lapszámában, hogy a privatizációból adódó helyzeteket sem használta ki az intézmény. A vezetés elsősorban a tudományos előrejutást helyezte az előtérbe. A Közlekedési Múzeum 2006-ban került át a kulturális tárcához. Ennek nem igazán örültem, mert a szakmai kéréseinket a közlekedésinél jobban értették. Csak egy példa: egy vasúti kocsi restaurálása mondjuk, ötvenmillió forint, a kulturális tárcánál ezt elképzelhetetlennek tartották, a közlekedési tárcánál pedig reálisnak.

MC: Sok fontos magyar ipartörténeti emlék van ma külföldi múzeumokban, mert ott előbb jöttek rá ezek múzeumi jelentőségére, hogy nem elavult műszaki eszközök, hanem múzeumi műtárgyak. Az ipari örökség fogalmát is előbb értették meg. A privatizáció idején lett volna lehetőség pótolni a hiányokat?

¶ Azt tudni kell, hogy ez egy nagyon gyors folyamat volt. Sokszor nem is tudtunk róla. Mire észbe kaptunk, már késő volt. A csepeli üzemtörténeti gyűjtemények egy pillanat alatt szívódtak fel.



Kócziánné Szentpéteri Erzsébet Farkas Bertalan úrhajóssal a Repüléstörténeti és Úrhajózási Kiállítás megnyitóján a Petőfi Csarnokban, 1985 októberében

MC: *Eladták? Széthordták?*

¶ Főleg széthordták. Sosem gondoltam, hogy ennyi lappangó magángyűjtemény létezik. Az Országos Műszaki Múzeumban nem érzékelték, hogy rohanni kell és azonnal megszerezni, amit lehet. Ilyenkor jön a raktár és a pénz hiánya. Amikor átvettem a múzeumot, a raktár katasztrofális állapotban volt, de ha rend van, még lett volna hely fontos dolgok elhelyezésére. Azért pályáztam meg az OMM vezetői székét, hogy kihozzam az intézményt ebből az állapotból. Az óbudai Gázgyár épületét akartuk megszerezni, mindent kidolgoztunk, mind a tizenégy épület funkcióját meghatároztuk, Bozóki András miniszterrel elvitük Demszky Gábor főpolgármestert a helyszíni szemlére. Az már gyanús volt, hogy a legnagyobb csarnokban, amit a repüléstörténeti gyűjteménynek szántunk, valaki koncertteremről kezdett álmodozni. Előkészítettünk mindent, de csak a harmadik helyre kerültünk az uniós pályázat előkészítésekor a Szépművészeti Múzeum és a Skanzen mögött, így nem kaptuk meg a tárcsa támogatását a pályázathoz. Lehet, hogy később akadtak volna nehézségek, például a szennyezett föld miatt, de látszik, hogy az egyetem pont odáig terjeszkedett, ameddig a legjobb épületek tartanak.

MC: *Vannak emblemikus fliáléi a múzeumnak, a Kazinczy utcai Elektrotechnikai Múzeum vagy az Öntödei Múzeum.*

¶ Az Elektrotechnikai Múzeummal kapcsolatban a kerületnek voltak fejlesztési tervei, egy része, például az épület felújítása megvalósult, de a közös szomszédság nem ideális állapot, nem beszélve arról, hogy pont a vigalmi negyed közepén helyezkedik el. Azt mondom, hogy a lehetőségeik szerint teljesítenek. Az Öntödei Múzeum egy gyöngyszem, az egyik legszebb műszaki emléke a fővárosnak, az egyik legjobb fliáléja a hálózatnak. A fenntartása nem egyszerű. A legtöbb gondot a várpalotai Vegyészeti Múzeum jelenti. Az önkormányzat évek óta szabadulna a múzeumtól, de megfelelő helyet a sok tárgyalás, egyeztetés ellenére sem sikerült találni.

MC: *Honnan jött a Műszaki Múzeum és a Közlekedési Múzeum integrációjának terve?*

¶ A tárcától. 2004-ben kerültem az OMM élére, 2006-ban egy évig volt egy igazgatója a Közlekedési Múzeumnak, aki a Rendőrmúzeumból érkezett, ekkor került át az intézmény a kulturális tárcához, amely 2007-ben engem bízott meg a Közlekedési Múzeum vezetésével is, 2011-ig, a pályázat kiírásáig, amikor is

átadtam az utódomnak a múzeum vezetését. Megbízott főigazgató voltam, az OMM-be pedig egy főigazgató-helyettest neveztek ki. 2007 után kezdődött el az integráció előkészítése, bár a gondolat már korábban felvetődött. Az volt a pletyka, hogy mi csak a kísérleti nyulak vagyunk, később nagyobb intézmények is az integráció sorsára jutnak. Sokan az én egyéni ambíciómnak tulajdonították, de ez nem igaz, a kezdeményezés nem tőlem származott. Keserves két év következett, mindkét múzeum részéről volt ellenállás, hiszen az egyik egy sikeres, a másik egy falai közé bezárt intézmény volt. Bár megnyitottuk a tanulmánytárat a Kaposvár utcában, végeredményben mégis egy raktárbázis maradt. Volt bérfeszültség meg vita arról is, melyik intézmény neve szerepeljen elől. Alapos és szakmailag szerintem teljesen megfelelő tanulmányt készítettünk a két múzeum összevonásának lebonyolítására. Később állítólag voltak kísérletek az eredeti állapot visszaállítására, keringtek erről javaslatok a minisztériumban.

MC: A nemzetközi trend alapján a két terület remekül megél együtt, hiszen az ipari örökség gyűjtése és az innováció bemutatása az elsődleges cél.

¶ Persze, nem is volt fogadókészség a fenntartónál a visszaállításra.

MC: A műszaki és közlekedési múzeumok területe átalakulóban van, egyre nagyobb hangsúly kerül az interaktivitásra. Túlélési technika ez? Nem lehet, hogy elvész a hagyományos múzeumi jellege az intézményeknek?

¶ Az ipari örökséggel foglalkozó múzeumok voltak az elsők, amelyekben elindultak a megújulásra vonatkozó folyamatok: a barna övezetek hasznosítása, a tárgyak működőképessé tétele, itt jelentek meg először az interaktivitás csírái, az első érintőképes alkalmazások. A science centerek kifejezetten az interaktivitásra építenek egyetlen műtárgy nélkül: kezdetben erre vettek irányt egyes ipari, műszaki múzeumok is. Szélsőséges példák is akadtak, tudok olyan német múzeumról, amely a teljes fantasztikus gőzgépgyűjteményét raktárba száműzte, hogy átadja a helyet az interaktív objektumoknak. Volt félelem, hogy a valódi tárgyak elveszítik a jelentőségüket, de nem ez következett be, a virtuális valóság térnyerésével párhuzamosan a valódi tárgyak értéke jelentősen emelkedett, az új kontextusba helyezéssel, a story line-nal. Ez már jobban járható út, a technikai adatok helyett vagy mellett a működés lényegét kell elmagyarázni, a tárgyakat történelmi-társadalmi kontextusba helyezni, összekapcsolni a múltat, a jelen és a jövőt. A verseny pedig folytatódik, a science centerek ugyanis

gombamód szaporodnak az egész világon az első, a San Franciscó-i megalapítása óta.

MC: Gyakorlatilag teljesen elveszítették volna a jelentőségüket a műszaki múzeumok, ha nem reagálnak erre, hiszen a science centerek sokkal többet tesznek a megértésért, mint a statikus kiállítások.

¶ Biztosan lemaradtak volna. A company, azaz vállalati múzeumokkal pedig azért nehéz versenyezni, mert a gazdag műtárgyállomány mellett pénzből is akad bőven. A helyzet azért nem reménytelen, régióink műszaki múzeumai sikerrel pályáztak, így jelentősen tudtak korszerűsödni, erre példa a kassai repülőmúzeum és a brnói technikai múzeum, science elemekkel bővítve.

MC: Salzburgban már a műtárgy nélküli science centert is tudományos „múzeumnak” hívják.

¶ Az első ilyen múzeumnak nevezett intézményt Amerikában láttam, ami „gyermekmúzeumnak” nevezte magát, egy darab műtárgy nélkül. Nem mindenhol veszik olyan szigorúan az ICOM ajánlását erre vonatkozóan, mint mi. A múzeum név vonzó, értéket jelent, de valódiságot már nem mindig.

MC: Ennyi interaktivitás mellett hogyan lehet vigyázni az eredeti műtárgyakra? Kaphat-e kellő védelmet az, amit használni, működtetni kell, az a villamos, hajó, repülő, amire felszállhatunk? Milyen alapelvek léteznek a megőrzésre?

¶ A nosztalgia járművek esetében az elvárásoknak különböző szintjei vannak. Van, amikor a műtárgy fogalmát messzemenőig kielégíti, a felújítás, restaurálás során a legpontosabb helyreállításra törekednek, de ezeknek a járműveknek a használata korlátozott. A Közlekedési Múzeum tulajdonában van Európa legjobb állapotú Wagon Lits étkezőkocsija, ami a múzeum és a MÁV által kötött együttműködés keretében ma is közlekedik, de meghatározott feltételekkel, korlátozott sebességgel, hiszen egy favázas járműről van szó, így a műtárgyvédelmi előírásokat is be kell tartani. Van olyan eset, amikor egy közlekedési eszközt már nem lehet az eredeti állapotának megfelelően helyreállítani, és a felújítás nagyobb beavatkozást, módosítást igényel, ami a legkomplexebb feladatok közé tartozik, ráadásul a látogatók leggyakrabban feltett kérdése az, működik-e az adott jármű. Minden restaurálás, felújítás kőkemény szakmai viták után indul be, a cél a műszaki tárgyak optimális helyreállítása. A szakemberek

munkáját széles körű érdeklődés is kíséri, például az oldtimerek helyreállítása esetén civil szervezetek is véleményezik, mi tekinthető autentikusnak, léteznek kategóriák, a besorolásról pedig egy bizottság dönt. A problémák a már helyreállított és kiállított járművek esetében is fennállnak. A brüsszeli Train Worldben fel lehet menni a mozdonyokba, és a mozdonyok többnyire kibírják a látogatók forgalmát. De volt nekünk egy repülőgép-szimulátorunk a Petőfi Csarnokban, egy orr-rész, amelyet egy idő után muszáj volt lezárunk, hiszen ami leszedhető volt, azt leszedték. A rongálás nagy problémája a műszaki múzeumoknak. Ez a hozzáférés legkritikusabb kérdése, mennyire lehet megbízni a látogató kulturáltságában.

MC: Végül egy személyes kérdés. A példád azt mutatja, hogy lehetett nőként érvényesülni a műszaki muzeológiában. De voltak ezzel kapcsolatban keserű tapasztalataid?

¶ Néprajzsként kerültem erre a területre. Már a vendéglátós időszakomban elkezdődött: amikor kimentem terepre gyűjteni, annak a világnak hadd ne részletezzem a miliójét, volt részem meglepetésben, mert nem feltétlenül egy egyetemről éppen kikerült fiatal nőt vártak a múzeum képviselőjében. Volt, hogy futva menekültem. A Közlekedési Múzeumban voltak nők a mérnök-muzeológusok között is, a vasúti gyűjteménnyel is kolléganő foglalkozott. Mindannyian megtanultuk a szakmát, nemtől függetlenül, így ebből nem is volt probléma. Amikor főigazgatónak kineveztek, ha a szemembe nem is mondták, de éreztették velem és visszahallottam, hogy – függetlenül a tapasztalatomtól és a szakmai előéletemtől – már sokak nem könnyen fogadták el, hogy egy műszaki intézményt nő vezessen.

KÓCZIÁNNÉ SZENTPÉTERI ERSZÉBET néprajz-történelem szakos bölcsészként diplomázott. 1966-ban alapító munkatársa a Magyar Vendéglátóipari Múzeumnak, 1969-től a Közlekedési Múzeumban a géperő nélküli közlekedési eszközök kutatója, a nyilvántartási osztály vezetője. Később a muzeológiai osztályt vezette, majd főigazgató-helyettes lett. 1998 és 2004 között a kulturális tárca közgyűjteményi főosztályának vezetője, 2004-től az Országos Műszaki Múzeum főigazgatója. Az összevont Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumot 2011-ig vezette. Az ICOM Magyar Nemzeti Bizottságának két cikluson át volt az elnöke.

