

KARÁCSONY ÁGNES

LEMONDANI A TUDÁS MONOPÓLIUMÁNAK ILLÚZIÓJÁRÓL
BESZÉLGETÉS KÖCZE LÁSZLÓVAL,
AZ MMKM ARCHÍVUMÁNAK VEZETŐJÉVEL

TMúzeumon belül az írott dokumentumok a tárgyi gyűjteményekhez képest sok esetben – kimondva, kimondatlanul – inkább csak kiegészítésként szerepelnek, hiszen a múzeumok működésének fő produktuma mégiscsak a kiállítás, mondja Köcze László, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM) Digitalizálási és Dokumentációs Főosztályának vezetője. De van-e valami új feladata a 21. században egy műszaki és közlekedési archívumnak? Mit kell egyáltalán gyűjtenie? Erről is beszélgettünk az MMKM archívumának vezetőjével, aki kicsit körbe is kalauzolt minket a gyűjteményeinkben.

MC: Ha, mondjuk, azzal keresem meg, kíváncsi vagyok, miként néztek ki a magyarországi vasúti várótermek az ötvenes években, gyorsan hozzájutnék a kért anyagokhoz?

¶ Sajnos még nem. De dolgozunk a várakozási idő csökkentésén, hogy minden információ – legyen szó akár tárgyról, akár iratról, fotóról, az ipari, műszaki és közlekedési örökség más dokumentumairól – előbb-utóbb feldolgozva megfelelő adatbázisban legyen, s bárki számára könnyen hozzáférhető módon.

MC: De a kéréssel azért jó helyen járok?

¶ Részben igen, részben nem. Itt komoly forrása van ugyan a vasúttal kapcsolatos írott emlékeknek is, ám konkrétan még nem tudom megmondani, mennyi és milyen anyagot őrzünk a várótermekről, és esetleg más intézményekben mit találna róluk. Bár mindenképpen érdemes nálunk indítani a kutatást. De hadd mondjak egy másik példát. Nagy hobbim a Láng Gépgyár iratainak tanulmányozása, a vállalathoz kapcsolódó történetek rekonstruálása, és próbálok utánajárni annak is, mi került a gyár örökségéből máshova. Rengeteg anyagot őrzünk róla, egyebek mellett mi kaptuk meg néhány éve a jogutód Alstom Power Hungariától a Láng virágkorának gyártmányairól készült fotónegatívokat. A kollekciót az utolsó pillanatban sikerült így az enyészettől megmenteni. Csakhogy a Fővárosi Levéltárban is fellelhető nagyjából ötszáz-hatszáz üvegnegatív a cégről, és a Budapesti Történeti Múzeumba is beadtak papírképeket a hetvenes

években. Kutatásaim során a gyár egyéb forrásait illetően legalább tíz gyűjteményt és őrzőhelyet azonosítottam. Úgyhogy az archívumunk fejlesztésének – nyilván nem csupán a Láng Gépgyár hagyatéka kapcsán – egyik célja a közlekedés- és technikatörténet szempontjából releváns archívumok gyűjteményeinek feltárása, valamint egyesítésük egyetlen virtuális adatbázisban. A legkézenfekvőbb persze a korábban egymástól függetlenül, egymással párhuzamosan működő Közlekedési és Műszaki Múzeum dokumentációinak összeillesztése.

MC: *Mennyi iratanyagról van szó?*

¶ Az összevont intézmény archívumában csaknem háromezer folyóméternyi anyag van, ami az elmúlt ötven évből jött össze – főként a Közlekedési Múzeum dokumentumaiból. Nagyon hosszú a lista, csak néhány jelentősebb hagyatékot említenék: mi őrizzük például Kandó Kálmán, Vásárhelyi Boldizsár közlekedési mérnök, Asbóth Oszkár és Martin Lajos aviatikusok kézíratait, utóbbi kettő a repülés úttörőjének is tekinthető. Ugyancsak nálunk vannak Zielinski Szilárd építőmérnök tervezőirodájának iratai, Venczel János hajóskapitány, hajózási szakíró dokumentumgyűjteménye vagy Hieronymi Ottó Ferenc mérnök személyes iratai, ő tervezte a Pozsony és Nagyszombat között közlekedő, első lóvontatású vasutat. A 19. század vasúti vonalairól és hídépítéseiről készült fotóalbumok szintén fontos részei a gyűjteménynek. Speciális irattípusok, de a közlekedéstörténet tárgyi emlékeit kutatók számára jelentős források a hajónaplók, mozdonykönyvek, nyilvántartó kartonok több száz doboznyi anyagai. Az utóbbi évek egyik kiemelkedő szerzeménye a tekintélyes hidász, Tóth Ernő híd-történeti dokumentumgyűjteménye, amely a Hidászokért Egyesület jóvoltából került a múzeumba. De itt van a Csepeli Szabadkikötő üzemtörténeti dokumentumgyűjteménye, az Óbudai Hajógyár háború utáni műszaki rajztára és gyártörténeti gyűjteménye és a vasútépítésben fontos szerepet játszó Gfrerer, Schoch és Grossmann Építési Vállalat iratanyaga is. Külön kiemelendő – már csak a mennyisége okán is – a MÁV, valamint a MÁVAG több százezer darabos műszaki rajztára. A technikatörténeti gyűjteményben pedig olyan műszaki alkotók hagyatéka található, mint például Szikla Géza gépészmérnöké, Bodola

Ugyancsak nálunk vannak Zielinski Szilárd építőmérnök tervezőirodájának iratai, Venczel János hajóskapitány, hajózási szakíró dokumentumgyűjteménye vagy Hieronymi Ottó Ferenc mérnök személyes iratai.

Lajos és Kruspér István geodétáké, vagy Verebélly Lászlóé, az első európai okleveles villamosmérnöké, aki Kandó Kálmán munkatársa volt, és a háború után hozzáfogott a hazai vasútvillamosítás megtervezéséhez. Eötvös Loránd üvegnevatívjait, Konkoly-Thege Miklós képeit, a Láng Gépgyár, a Magyar Optikai Művek vagy a Fegyver- és Gépgyár fotókollekcióját pedig a technikatörténeti fotótárunkban őrizzük. Tényleg hosszan folytathatnám a felsorolást.

MC: *Egyébként hogyan kezdte az ismerkedést a gyűjteménnyel?*

¶ Nagyon egyszerűen: „beköltöztem” a raktárba, s nézegetni kezdtem az egyes gyűjteményeket részletekbe menően. Másként nem is tudnék beszélni róluk, csak ha kellően ismerem az egészet. Azt azért tudni kell: egy múzeumon belül az írásos dokumentumok kevésbé exponáltak, a tárgyi gyűjteményekhez képest sok esetben inkább csak kiegészítésként szerepelnek, hiszen a múzeumok működésének fő produktuma mégiscsak a kiállítás. Korábban az MMKM-ben nem is intézményesült, pontosan mit és miként gyűjtsön az archívum.

MC: *Ezt hogy érti?*

¶ Sokszor a muzeológusoktól függött, mi került be az archívumba.

MC: *Ilyenkor a magánérdeklődés felülírta a közgyűjteményi gondolkodást?*

¶ Legalábbis olykor meghatározta. A Közlekedési Múzeum maga százéves, és kezdettől gyűjt dokumentumokat: mindegyik vezető érzekelte, tudta, hogy a tárgyak, a műszaki produktumok létrehozásának, azok társadalmi hatásának ismeretéhez legalább annyira fontosak az írott források. A háború során a Közlekedési Múzeum súlyos károkat szenvedett. Az ötvenes években gyakorlatilag újraindították a dokumentumok gyűjtését. Az aktívabb munkatársak idővel megmozgatták a kapcsolati hálójukat, tud-e valaki valamilyen műszaki, technikai hagyatékról. Csakhogy a lelkesedéshez nem társult a dokumentumok szisztematikus gyűjtése, tükrözve egyben a korabeli gondolkodás határait is a közlekedés- és technikatörténetről. Fontos módszertani kérdés ma az: az idők folyamán jelentős mennyiségűre növekedett archívumi anyagot hogyan lehet úgy menedzselni, hogy az átlátható, visszakereshető, jól kutatható és hozzáférhető legyen mindenki számára, másfelől kialakítani azon eljárásokat, amelyek révén a tömegesen keletkező dokumentumok feltárhatók. Utóbbira azért vannak bevált metodikák, adaptálható minták a világban.

BGR T Baross személyszállító gőzhajó (épült: 1891) a Balatonon
Fortepan, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum / Történeti Fényképek Gyűjteménye
Leletári jelzet: MMKM TFGY 2017.11.07.





Az elsikkadt, mégis milyen társadalmi erők formálják a közlekedést, a tervezést, vagy milyen társadalmi hatásuk van a műszaki fejlesztéseknek.

MC: *Például?*

¶ Az American Institute of Physics keretén belül működő Center for History of Physics jelentős archívummal rendelkezik, ahol már a hatvanas–hetvenes évektől kezdtek kidolgozni, milyen a 20. századi fizika dokumentális öröksége. Ehhez végignézték intézményi szinten, melyek a fontosabb kutatóhelyek, laborok, szervezetek, cégek, magánvállalatok, s azok mit dokumentálnak. Mátrixban mindezt elrendezték, és kidolgoztak egy módszert, hogyan lehet megragadni az amerikai fizikatudomány, fizikatörténet dokumentális örökségét. Ezt a metodikát folyamatosan finomítják. Hasonlót tervezünk mi is: mi jellemezi a gyűjteményeinket, hogyan tudjuk leírni a jelenkor hozzánk kötődő területeit. Vegyük csak a közlekedés rendszerét, amely elég jól definiálható ágazat. Megnézzük a szereplőit, kik vesznek benne részt az intézmények közül, milyen cégek, egyesületek, szakmai szervezetek, civilek kapcsolódnak a közlekedéshez. Fel kell mérnünk, mit csinálnak a szereplők az adott közegben, milyen típusú dokumentumokat keletkeztetnek, azokból mi az, ami megőrzendő, maradandó értékű irat, mi az, ami netán veszélyben van, mi az, aminek jobb helye lenne nálunk. Intenzív utánajárással, proaktív gyűjtőmunkával bekerülhetnek ide kortárs dolgok is. Merthogy a múzeum, bármilyen furcsának tűnhet is, mégiscsak a jelent tudná a legjobban megragadni. Idővel úgyis mindenből történeti érdekesség lesz. Ugyanakkor, mivel múzeumról van szó, hivatalból nem tudunk eljárni, hogy beadjanak hozzánk anyagokat, de nyitva kell állnunk a potenciális adományozók előtt, figyelembe véve, hogy a közlekedés ágazatához tartozó szereplők jelentős része kívül esik az iratok elsődleges őrzőhelyének tekintett levéltárak látókörén. Ehhez kell vonzó feltételeket teremteni.

MC: *Megfelelő infrastruktúrát?*

¶ Azt biztosan. Másrészt fontos a hozzáállás, hogy az ipari, a műszaki örökség, amely a társadalmi, a nemzeti örökség része, ne marginalizálódjon a társadalmi tudatban. Éppen a társadalmi vetület az, ami igazán alkalmas arra, hogy minél többen kapcsolódjanak hozzánk. Az amerikai intézet archívuma sem akar mindent gyűjteni, viszont nyomon követni, adatbázisban rendszerbe szervezni

igen, hogy valakinek a hagyatéka, amely szétszóródott tíz helyre, azért valahol összefusson. Pontosan úgy gondolkodnak: nem az a lényeg, hol az adott anyag, ki őrzi, hanem hogy elérhető legyen. Nekünk is ez a célunk, ilyen integrált felületként működni, mátrixban összehozni a meglévő iratokat, szervezeteket.

MC: *Közbevetőleg: egy közlekedési applikáció vagy egy elektronikus menetrend is lehet az archívum része?*

¶ Igen. Ugyanúgy fontosak a digitális „objektumok”, hiszen maga az információ a lényeg, mindegy, hogy fizikai valójukban ezek már nincsenek. Mindenesetre jó ideje kísérleteznek, miként lehet ezek tartós megőrzését megoldani. Erre is fel kell készülni, hiszen a begyűjtendő információknak és információhordozóknak egyre nagyobb része lesz digitálisan elérhető. Persze nem elég dokumentálni, jól kell tudnunk dokumentálni a közlekedés világát.

MC: *Ez mit jelent?*

¶ A 20. és 21. századot a tömegesség jellemzi, ezért eleve más metódus kell annak kiválasztásához, mi a releváns anyag. Ahhoz, hogy jól kezeljük a dokumentumokat, az összefüggéseiket kell megérteni, és a dokumentálás nem múlhat kizárólag valakinek a érdeklődési körén. Másfelől: Magyarországon nagyon éles a határ a múzeum, a levéltár és a könyvtár között. Ha már múzeumba került egy irat, múzeumi tárgyként kezelik. Ám a világban nem ilyen élesek a határok. Például Nagy-Britannia legnagyobb vasúti múzeuma, a yorki, évtizedekig kvázi műtárgyként kezelte ugyan az iratokat, de munkatársai a nyolcvanas–kilencvenes évektől fokozatosan próbálták adaptálni a különféle levéltári módszereket. Hiányzik az írott forrásokra vonatkozó múzeumi dokumentumelmélet, amely kifejezetten a dokumentumok jellegét vagy természetét értelmezhetné. Ezt nem én találok ki, maga a CIDOC (International Committee for Documentation), az ICOM dokumentációkkal kapcsolatos bizottsága fogalmazza meg ajánlásában. Éppen arra hívják fel a figyelmet, hogy az írott forrásokat levéltári szabályok alapján célszerű kezelni. Nekünk az a feladatunk, hogy létrehozzunk egy professzionális, 21. századi archívumot, amely képes nyomon követni és értelmezni a releváns dokumentumokat. S ha minél szisztematikusabban próbáljuk ezt elérni, maga a múzeum is több releváns kérdést tud feltenni. Hiszen a közlekedés és technika világa, annak története nem egyszerűen a műszaki produktumok végeláthatatlan soráról, hanem az ember mindennapi életéről szól. A közlekedéstörténet, a műszaki fejlesztések története mégiscsak társadalomtörténet

A Ganz Hajógyár belső öntőcsarnoka
Fortepan, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum / Történeti Fényképek Gyűjteménye / Ganz Gyűjtemény
Lejtőri jelzet: MMKM TFGY 2017.1.9.





A közösségi archívum egyben azt is jelenti, hogy a témához kapcsolódó tudás és jelentések minél szélesebb körét próbáljuk meg bevonnni az archívumba.

is. Sőt így értelmezhető csak igazán. Nem is kell magyarázni, mit jelent a közlekedés vagy a műszaki fejlesztés az életünkben.

MC: *A társadalmi megközelítés mennyiben új szemlélet a múzeumban?*

¶ A különböző korokban eleve úgy adtak be dolgokat ide, hogy egyetlen jelentést társítottak hozzá forrásként. Például: a földalatti vasút ötvenes évekbeli története, és pont. Az elsikkadt, mégis milyen társadalmi erők formálják a közlekedést, a tervezést, vagy milyen társadalmi hatásuk van a műszaki fejlesztéseknek. Akik korábban itt dolgoztak, azok többsége műszaki ember volt, és ők is csupán néhány aspektusát nézték egy dokumentumnak, a társadalmi vagy emberi szempontok közülük keveseket hoztak lázba. Márpedig egy hagyatéknál nemcsak a szakmai profil fontos, hanem az is, hogy az adott kutató, feltaláló, mérnök ember is volt – családdal, érzelmekkel. Most együtt dolgozunk a Korbuly-családdal, csinálunk egy Korbuly-kiállítást, ahol a család, a vállalkozás és a magyar műszaki fejlődés együttesen lesz a középpontban. Nagy történet az övék, a magyar közlekedéstörténet szempontjából különösen óriási. Kaptunk tőlük fotókat azzal: digitalizálhatjuk a képeket, ők visszakapják az eredeti fotókat, mi megtarthatjuk a másolatokat. Ugyanakkor archívumunk egyik hosszabb távú célja – túl az írott források gyűjtésén, túl a feltalálók, jelentős műszaki emberek világán –, hogy megpróbáljuk dokumentálni az egyes területek működését más módszerekkel is. Szakmailag sokaknak etalon a londoni közlekedési múzeum: nekik volt egy komoly oral history programjuk a nyolcvanas–kilencvenes években. Ez oda kapcsolódik, hogy amikor a hatvanas években a londoni busztársaság buszvezetőhiánnyal küzdött, az egykori gyarmatokról toboroztak munkavállalókat. Nagyon sokan a karibi térségből Londonba mentek buszvezetőnek. Velük készítették később interjúkat, milyen volt a brit fővárosban új életet kezdeni, dolgozni. Fontos, hogy a munkavállalók ezen köréről, mindenkori életükről szinte csak minimálisan maradtak fent írásos dokumentumok. De olyanokat is felkerestek, akik visszatértek a hazájukba. Magyarországon például számos vasutas dinasztia van, köztük állomásfőnökök, mozdonyvezetők, mások. Őket is szeretnénk megkérdezni. Az persze kevés, hogy csak úgy beszélgetünk, pontosan meg kell határozni, milyen tudáshoz akarunk jutni

A Jókai utasszállító csavaros gőzhajó (épült: 1913), próbautója előtt
Fortepan, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum / Történeti Fényképek Gyűjteménye / Óbudai Hajógvár Gyűjteménye
Lejtői jelzet: N215



Fiume, 1911
Fortepan, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum / Archivum / Negatívár / Pólos István Gyűjteménye
Leitóri jelzet: 29869





az oral history révén. Ha úgy tetszik: a közösségi tudást is szeretnénk erősíteni, hiszen a múzeum mégiscsak egy közösségi intézmény – hatásában is.

MC: *Afféle közösségi tudástár lenne?*

¶ Be kell vonzani ide azt a műszaki tudást is, amelynek segítségével a speciális dokumentumok is értelmezhetők. Ezek az emberek nagyon fontosak nekünk. Olyan professzionális archívumot kell kialakítani, amely – ezt erősítve – egyben közösségi archívumként is képes funkcionálni, bevonva a téma szakértőit, sőt lehetőség szerint mindenkit, akinek valamilyen kötődése van a közlekedés- és a technikatörténet világához.

MC: *És mit tapasztal, jönnek?*

¶ Jönnek. Még ebben az átmeneti helyzetben is, az új múzeumépületre várva. Van egy kemény mag, amely rajong a műszaki örökségért. Például együtt dolgozunk föl most a MÁVAUT, tehát a Volánbusz elődje fotóarchívumát, amely tíztizenötezer fotóból áll. A képek a vállalat életét is mutatják, a buszokat üzem közben, az Engels téri végállomáson és máshol, azt is, hogyan néztek ki azok a buszpályaudvarok a hatvanas években, amelyek ma már nincsenek meg. A múzeum önkéntes szakemberei – mondhatom barátainknak is őket – beazonosítják a képi információkat. Mert a Volánbusznál dolgoztak vagy mérnökök, vagy annyira ismerik az autóbuszok történetét, hogy bármelyik busz paramétereit tudják. A közösségi archívum egyben azt is jelenti, hogy a témához kapcsolódó tudás és jelentések minél szélesebb körét próbáljuk meg bevonni az archívumba, lemondva a gyűjteményekről való gondolkodás és tudás monopóliumának illúziójáról. S ha a múzeum nem úgy gondol magára, hogy csakis neki lehet érvényes kijelentése a dologról, hanem másokat is bevon ebbe, akkor maguk a gyűjtemények is élővé válhatnak.

MC: *Az Óbudai és a Ganz Hajógyár anyaga, illetve az Asbóth-örökség fotóanyagának jelentős része elérhetővé vált azzal, hogy a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum fotógyűjteményéből a Fortepan oldalára nemrég felkerült kétezer-háromszáz fotó. Ezek ingyenesen letölthetők és használhatók.*

¶ A Fortepannak pont az a lényege, hogy bárki letöltheti, szabadon felhasználhatja. Valóban, tőlünk első körben a Fortepanra az egykori Magyar Daru- és Hajógyár fotóarchívuma került fel, amely két részből áll: az egykori Ganz és az Óbudai

Minden múzeumban a fotókollekció az egyik legkeresettebb gyűjtemény, és különböző jogcímenek komoly összegeket kérnek a fotók felhasználásáért.

Hajógyár anyagából. Előtte egy raktárban voltak, szűk szakmai közeg tudott csak róluk. A Fortepan válogatása a fotógyűjteményt – körültekintően – mindenféle aspektusból igyekszik megmutatni, hajókat, épületeket, embereket, a környezetet. Már önmagában ez a szelektálás képes érzékeltetni egy nagyvállalat működésének társadalmi hatásait, hogy az ember ott van mindennek a háttérben, egy lerajzolt vonal mögött is. A Fortepannal való együttműködésünkkel a múzeumok gyakorlatát szerettük volna meghaladni. Minden múzeumban a fotókollekció az egyik legkeresettebb gyűjtemény, és különböző jogcímenek komoly összegeket kérnek a fotók felhasználásáért. De az ebből származó bevétel elenyésző. Mi azt mondjuk: egy közgyűjteménynek a köz számára a fotókat rendelkezésre kell bocsátania ingyenesen. Szerintem ez jelentősebb társadalmi hasznot hoz. Mi ezt tesszük – ami már önmagában elég újszerű, nem elterjedt Magyarországon. A fotók közlése kapcsán egy feltételünk van: lehetőség szerint hivatkozzanak a múzeumunkra. Koncepcionálisan legalább ilyen fontos a Fortepan újítása: a fórumoldalukon bárki hozzászólhat az adott képhez, részt vehet a fotók azonosításában, meghatározásában, megoszthatja ismereteit, történeteit. Mindezt aztán szűrik, hogy ne váljon parttalanná az egész. A múzeum pedig figyelembe veszi a fórumozók véleményét, tudását, és ezzel is jelzi: nem kizárólagosan az az érvényes, amit a múzeum mond, hanem tágitja a jelentések körét. Számomra evidens: attól lesz valami közgyűjtemény, túl azon, hogy klasszifikálja az őrizetében lévő anyagokat, hogy biztosítja a hozzáférést. Persze megfelelő jogi védelemmel, hiszen ha valami nem kutatható, akkor nem kutatható! De ilyen anyag nálunk most nincs.

KÖCZE LÁSZLÓ Gyulán született 1978-ban; 2003-ban végzett a Szegedi Tudományegyetem történelem–Kelet-Európa története szakon. Attól az évtől az Állambiztonsági Szolgálatok Történelmi Levéltárában előbb segédlevéltárosként, majd levéltárosként dolgozott. 2008-tól Budapest Főváros Levéltárának munkatársa, majd 2013-tól főosztályvezetője. 2016 nyarától dolgozik a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban, ahol a Digitalizálási és Dokumentációs Főosztályt vezeti. Érdeklődési körébe a vállalati múlt és emlékezet kapcsolata, valamint levéltártudományi kérdések tartoznak.

