

Kerekasztal



Már harmadik alkalommal szervezett a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum és a Maróti Motorkerékpár Gyűjtemény közös motorkerékpár kiállítást. Ennek apropóján beszélgetünk Kócziánné dr. Szentpéteri Erzsébettel a múzeum igazgatónőjével.

- *Magyarországon hány technikai múzeum van? Milyen a kapcsolat ezek között és hol helyezkednek el a múzeumok, „képletes” rangsorában, különösen a Közlekedési Múzeum?*

- A rangsorról azt kell mondanom, hogy nem is olyan képletes, mivel a múzeumok működésének és sikerességének egyik mércéje az éves látogatók száma. A Közlekedési Múzeum az elmúlt évtizedek folyamán csaknem mindig az első 3-6 közötti helyezést biztosította a kiemelkedő látogatói eredményeivel és különösen figyelemre méltó, hogy a látogatói összetételre a fiatalok - az óvodásoktól az egyetemi hallgatókig - magas aránya (éves átlagban több mint 60%) a jellemző. És még számos más jelentős olyan évfordulót ünneplünk, ami a közlekedéssel kapcsolatos.

Általánosságban közel 100 kisebb nagyobb muzeális intézmény van, amelyet a technikatörténeti gyűjteményekhez, kiállításokhoz stb. sorolunk.

Ennek ellenére el kell mondanunk, hogy ez a terület nem tartozik a fenntartott „kedves gyerekei” közé, számos problémával kell megküzdeniük még a szakmával is, pl. nehezen sikerül támogatást kapni egy modell restaurálásához, mert más múzeumok számára ezek nem műtárgyak, de egy eredeti jármű több tízmillió felújítási költségei is „sokkolják” a döntéshozókat, támogatást nyújtókat.

- *A Közlekedési Múzeumról tudjuk, hogy még a Millennium alatt alapították és ez a több mint 100 év egészében véve sikeres volt. Miért kellett egyesülnie az Országos Műszaki Múzeummal, amely évtizedek óta küzdött kiállítótérért, megfelelő elhelyezésért, az országos múzeumi rang bizonyításáért?*

- Az Oktatási és Kulturális Minisztérium kulturális stratégiájának részeként a két intézmény összevonása a múzeumi integráció első hazai lépése lett. Célja egy új, modern, tudományos és technikai muzeális intézmény kialakítása, hogy az ország egyik vezető múzeumaként a tudomány, közlekedés- és technikatörténet tudásbázisa legyen.



A korszerű múzeumfelfogás szerint a két egyesülő múzeumnak az integráció végére feladatközpontú és teljesítményalapú 21. századi múzeummá kell alakulnia. E folyamat első lépéseként 2008. január 1-jével az Alapító Okirat jogerőre emelkedésével jött létre a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum.

- *Melyek az egyesített múzeum 2009. évi tervei, hiszen Bánki évforduló van, nemzetközileg ünnepeljük a csillagászat évét.*

- Valóban, a MMKM közös tervei között kiemelten szerepel a „Galilei 400” évforduló jelentős kiállítással történő megidézése, a műszaki területről a legszebb csillagászati műtárgyakat válogattuk ki és a tematikával valóban a csillagokig, az űrkutatásig kívánunk eljutni, nagyon sok interaktív és látványos elemmel. A Bánki évfordulóhoz szintén a volt két országos múzeum gyűjteményeiből válogattunk a porlasztótól kezdve a nagyobb gépekig egy olyan kiállítás anyagát, amellyel a főiskolai és egyetemi programokhoz tudunk csatlakozni. Maximálisan figyelembe vettük a hozzánk érkező közönségi észrevételeket, véleményeket, javaslatokat. Így került sor az év kezdetének eddig legsikeresebb kiállítására, amelyet a Volga Klub szervezett a szovjet luxusautókból, és folytatni kívánjuk tavalyi sikeresorozatunkat is, amelyet a nagy magángyűjteményekre alapozunk.

Nagyon sikeres közös nyári kiállítást zártunk a Maróti Könyvkereskedés

és Könyvkiadóval augusztus 30-án a Robogók és törpemotorok témakörből. Itt a 100 cm³ alatti kismotorkerékpárokról láthattak az érdeklődők egy komoly kiállítást. Most pedig lelkesen szervezzük közösen a KGST megalapításának 60. évfordulójának tiszteletére a kelet európai autók történetéről szóló kiállítást és könyvbemutatót. Az év végére egy olyan kiállítást tervezünk, amely a műszaki- és technikatörténeti múzeumok közkedvelt tevékenységéhez kapcsolódik: a modellek készítése, működtetése, vagy egyszerűen csak gyűjtése. A karácsony előtti ünnepi forgalomhoz tervezzük a „Marklin 150 éve” munkacímét viselő nagy bemutatónkat.

- *Mi ebben a folyamatban az Ön része és személyes ambíciója?*

- 2007. februárjától vettem át a Közlekedési Múzeum vezetését, amelyet egy kormánydöntés a „mindenkori közlekedési tárcától” az év elején sorolt át az Oktatási és Kulturális Minisztérium felügyelete alá, majd néhány válságos hónap után kiderült, hogy biztonságosabb jövő a két országos múzeum egyesítésében képzelhető el.

Ezt követően kértek fel az integráció előkészítésére, amelynek első fázisa a vezetéssel valósult meg. Ami a személyes ambíciómat illeti, bízom abban, hogy valóban volt és lesz értelme az alapok lerakásának, és néhány év múlva az MMKM valóban feljut a nemzet első múzeumi sorába és nemzetközileg is az elsők között fogják jegyezni (legalább Európában!).

- *Azon kívül, hogy irányította a két múzeum integrációját, mi a szakterülete, elsősorban a közlekedéstörténet területén?*

- Néprajz-történelem szakon diplomáztam, 1969-ben kerültem a Közlekedési Múzeumba és olyan kutatási területet kerestem, amelyhez nem kellett mérnöki végzettség, így kezdtem foglalkozni a géperő nélküli közlekedéssel, a szekerekkel, hintókkal, kocsikkal.

Első nagy munkám a Parádi Kocsi múzeum létrehozása volt, majd a 80-as évektől tudományos főigazgató-helyettesként minden nagy fejlesztésnek a részese voltam.

Több interjúban már elmondtam és úgy is érzem, hogy amolyan Kőműves Kelemennéként vagyok ezek közé a falak közé beépítve.