

Latvijas Kultūras akadēmija
Muzeju un kultūras mantojuma studijas

LATVIJAS AVIĀCIJAS MANTOJUMS MUZEJU KRĀJUMOS.
MUZEALIZĀCIJAS POTENCIĀLS.

Maģistra darbs

Autore:

Kultūras teorijas un vēstures katedras
Muzeju un kultūras mantojuma studiju
2.kursa studente Elvita Ruka
(IN NR 20124706)

Darba vadītājs:

Profesors Juris Urtāns

Rīga
2014

SATURS

IEVADS.....	2
1. MUZEALIZĀCIJAS BŪTISKĀKIE ASPEKTI.....	8
1.1. Muzealizācijas kompleksā daba.....	8
1.1.1. Muzealizācija kā priekšmeta izņemšana no realitātes.....	14
1.1.2. Muzealizācija kā pagātnes interpretācija nākotnes veidošanai.....	16
1.1.3. Muzealizācija kā sociāli atbildīgs akts.....	20
1.1.4. Muzealizācijas saistība ar kultūrvēsturisko ainavu.....	23
1.2. Aviācijas mantojuma vēsturiskais aspekts.....	26
1.3. Aviācijas mantojuma simboliskais un psiholoģiskais aspekts.....	28
2. AVIĀCIJAS MANTOJUMA APZINĀŠANA.....	31
2.1. Mērķa grupas muzeju krājumu izpēte.....	33
2.1.1. Latvijas Kara muzejs.....	33
2.1.2. Rīgas Aviācijas (tehnikas) muzejs.....	38
2.1.3. Latvijas Okupācijas muzejs.....	40
2.1.4. Bijušā Rīgas Civilās Aviācijas institūta muzejs.....	43
2.1.5. LU Fridriha Candra kosmosa izpētes muzejs.....	47
2.1.6. Vēsturiskās piemiņas istabas LR gaisa spēku aviācijas bāzē Lielvārdē.....	49
2.1.7. Vēsturiskās piemiņas istabas Herberta Cukura dzimtas mājās Bukaišos.....	51
2.1.8. Latvijas Nacionālais Vēstures muzejs un SIA ‘‘Rīgas nami’’.....	54
2.2. Sekundārās grupas muzealizētie priekšmeti.....	59
3. SALĪDZINĀJUMS UN MUZEALIZĀCIJAS IZVĒRTĒJUMS.....	61
3.1.1. <i>Lennusadam</i> Igaunijā.....	61
3.1.2. <i>Flygvapenmuseum</i> Zviedrijā.....	64
3.2. Latvijā veiktās muzealizācijas novērtējums jeb nerealizētais potenciāls.....	67
NOBEIGUMS.....	70
KOPSAVILKUMS.....	72
AVOTU UN LITERATŪRAS SARAKSTS.....	73
SUMMARY.....	75
PIELIKUMI.....	76
1. pielikums. Interviju pamatjautājumi.....	76
2. pielikums. SIA ‘‘Rīgas nami’’ vēstule par sadarbību maģistra darba izstrādē.....	77

IEVADS

Aviācijas vēsture pasaulē ilgst nedaudz vairāk kā simts gadus¹, taču šai jomai visos apdzīvotajos kontinentos ir veltīti neskaitāmi muzeji. Tie ir profesionāli, zinātniski, vēsturiski, izglītojoši, veltīti gan tehnikai, gan aviācijas personībām, gan dažādām aviācijas apakšnozarēm – militārai vēsturei, satiksmes, sporta u.c. aviācijai. Lidošana, atrašanās no zemes, aviācijas pirmssākumi un turpmākā attīstība vienmēr ir saistījusi plašas sabiedrības interesi, jo ir progresa un augšupejas simbols, apliecina tehniskās domas attīstību un cildina cilvēka spējas. Šie muzeji pasaulē ir ļoti populāri un plaši apmeklēti, pilda reprezentatīvu funkciju un nes finansiālu labumu, apliecina daudzveidīgas muzealizācijas iespējas un gūst prestižas muzeju nozares balvas².

Šajā kontekstā neizpratni raisa fakts, ka Latvijā nav nacionālas nozīmes aviācijas muzeja, kas atbilstu pasaulē un profesionālajās aprindās pieņemtajiem muzeju standartiem. Šis fakts bija ierosinājums pētījumam, lai apzinātu reālo situāciju Latvijas aviācijas mantojuma muzealizācijā un meklētu atbildi uz jautājumu – kāpēc Latvijā nav profesionāla un reprezentabla aviācijas nozares muzeja?³

Iespējamais arguments, ka Latvijas aviācijas vēsture nav tik bagāta, lai veidotu muzeju, neiztur nekādu kritiku. Latvieši ir bijuši vieni no pirmajiem lidotājiem Krievijas impērijā. No 1911. līdz 1913.gadam Krievijas aviācijas skolās pilota licenci bija ieguvuši jau 7 latvieši. No 1912. līdz 1914.gadam vēl 8 latvieši bija absolvējuši aviācijas skolas Francijā un Vācijā.⁴ Romantiski censoņi tikmēr Rīgas nomalēs paši būvēja planierus un centās ar tiem pacelties gaisā. Aviatori bija gadsimta sākuma varoņi visur pasaulē, arī Latvijā šī romantiskā, bet bīstamā aizraušanās guva strauju popularitāti. Aviācijas pirmssākumos vēlme pacelties gaisā kļuva par īstu izaicinājumu. Tā bija drosme, tehniskā jaunrade, sports, izklaide, sajūsmas objekts un strauji plaukstošs bizness vienlaikus. Aviācija plašās tautas masās kļuva par progresa un romantikas iemiesojumu.

Rīga bija viens no ievērojamākajiem tehniskās attīstības un aviācijas centriem cariskajā Krievijā. Jau 1909.gadā uz Rīgu tika atvesta brāļu Raitu sistēmas motorlidmašīna, lai ar to demonstrētu lidojumus publikai – tā bija viena no pirmajām uz Krieviju atvestajām

¹ Pirmais pasaulē reģistrētais lidojums notika 1903. gada 17. decembrī ASV Kitī-Hokas apkārtnē, kad gaisā pacēlās brāļu Vilbura un Orvila Raitu būvētā motora lidmašīna „Flyer-1”.

² Starptautiskās Muzeju Padomes tīkla mājas lapa <http://icom.museum/icom-network/> u.c. resursi.

³ Informācija pārbaudīta Kultūras ministrijas muzeju reģistrā un Latvijas Muzeju asociācijas mājas lapā www.muzeji.lv.

⁴ Fakti no E. Brūveļa grāmatas *Latviešu lidotāji zem svešiem karogiem* manuskripta, (Rīga, 2014).

lidmašīnām vispār⁵. 1911.gadā Zaslaukā pie rūpnīcas ‘‘Motors’’ tika organizēta aviācijas nodaļa motoru un lidmašīnu būvei⁶. Tā pastāvēja līdz 1915.gadam, kad kā stratēģiski svarīga tika evakuēta uz Pēterburgu. Arī vēlāk Latvijā tika būvētas savas lidmašīnas, bet mūsu slavenākais konstruktors Kārlis Irbītis (1904-1997) joprojām ir leģenda pasaules kontekstā.

Latviešu pilotu un lidotāju novērotāju slava I Pasaules karā un Krievijas Pilsoņu karā bija līdzvērtīga latviešu strēlnieku vēsturiskajam devumam. Tiek uzskatīts, ka šajā laikā kara darbībā piedalījās apmēram 100 līdz 150 latviešu tautības lidotāji⁷. Latvieši bija vienīgie, kam pie Sarkanās armijas bija izveidots savs nacionālais aviācijas divīzijs. Pēc Krievijas impērijas sabrukuma Pilsoņu karā latvieši lidoja gan Sarkanās armijas, gan baltgvardu pusē, vairāki no viņiem pārlidoja pie pretiniekiem ar trofeju lidmašīnām. Daudzi paspēja cīnīties abās pusēs. Vairāku lidotāju biogrāfijas liecina par pārdrošiem un dēku pilniem piedzīvojumiem, kuros vēlme lidot dominē pār politiskām kaislībām un bailēm no nāves. Spilgtākās dokumentālās liecības par šo laiku ir lidotāja Rūdolfa Celma (1894-1984) atmiņu grāmata ‘‘Tev būs lidot’’ un pulkveža Jāzepa Baško (1889-1946) memoriāls. R.Celms, būdams arī talantīgs žurnālists, kara gaitas apraksta īpaši aizraujoši. Viņš ir dedzīgs dēkainis, kas savā liktenī atspoguļo visu 20.gadsimta drāmu – brīvprātīgi iestājies cara armijā, cīnījies I Pasaules karā, ierauts Krievijas Pilsoņu karā, cīnījies gan sarkano, gan balto pusē. Ar nacionālistiski noskaņotajiem latviešu pulkiem nonācis Tālajos Austrumos, kritis japāņu gūstā, atbrīvots, turpinājis lidotāja gaitas neatkarīgajā Latvijā, divas reizes apcietināts, izsūtīts, cietis no padomju represijām, atgriezies Latvijā...⁸ Līdzīgi dinamiskas ir arī citu lidotāju gaitas pagājušā gadsimta vēstures griežos. Cauri visiem dzīves stāstiem spēcīgi dominē vadmotīvs – lidot par spīti visiem šķēršļiem. Savā pētījumā es to dēvēju par ‘‘lidošanas un avantūrisma gēnu’’, padziļināti aprakstot atsevišķā apakšnodaļā. Man tas šķiet būtisks aspekts gan kā nāciju veidojoša iezīme, gan kā iespēja jēgpilnai muzealizācijai.

Neiedziļinoties detalizētā Latvijas aviācijas vēsturē, uzskaitīšu tikai vēl dažus kopīgo situāciju raksturojošus faktus.

Rīgā, Spilvē ir viens no senākajiem Eiropas lidlaukiem, kas bez apstājas darbojas jau gandrīz 100 gadus – no 1916.gada aprīļa te izvietojās Krievijas cara armijas daļas cīņai pret vācu aviācijas uzbrukumiem. Vēlāk aerodroms pieder dažādiem uzvarētājiem, bet to starpā vienmēr ir latviešu lidotāji. Īpaši zīmīgs un simbolisks ir fakts, ka Neatkarīgās Latvijas aviācija tika izveidota no trofeju lidmašīnām, kuras palika no vācu aviācijas vienībām vai tika

⁵ Turpat.

⁶ Turpat.

⁷ Latvijas Kara muzejs, I Pasaules kara nodaļa, pastāvīgā ekspozīcija. Tādu pat skaitu min E.Brūvelis *Latviešu lidotāji zem svešiem karogiem* manuskriptā.

⁸ Rūdolfs Celms *Tev būs lidot* Rīga: Rīgas Nami, 2012, 5., 6.lpp.

pārdroši pārdzītas no Sarkanās armijas.⁹ Kopš 1919.gada Spilvē bāzējās Latvijas kara, satiksmes, aizsargu un sporta aviācija. Līdz 1940. gadam Spilve bija Latvijas aviācijas šūpulis un varenības apliecinātāja. No 1920. līdz 1940.gadam Spilvē notika grandiozi aviācijas svētki, kas pulcēja milzīgas tautas masas. Rakstnieks Zigmunds Skujiņš savās atmiņās par šo fenomenu raksta ‘‘Rīgā aviācijas atvars bija ‘‘Spilve’’. Te viss ar aviācijas vārdu saistītais atrodas vienuviet. (...) Es vēl neko nezināju par lielo spietošanas drudzi, kas latviešus ceļ spārnos Dziesmu svētkos, liekot tautai salipt lielā pikā, kad es jau zināju, ka ir Aviācijas svētki, kas vasaras vidū (parasti saulainā un siltā jūnija svētdienā) virza tūkstošiem un tūkstošiem rīdzinieku uz Spilvi, alkstot lielo lidošanas brīnumu’’¹⁰. Aviācijas svētki Spilvē atjaunojās arī padomju okupācijas gados. Šajā laikā Spilve kļuva par PSRS nozīmes satiksmes lidostu, bet 1954.gadā tika uzcelta grandioza lidostas ēka pompozā staļinisma arhitektūras stilā. Pārdzīvojot dažādu laiku un pārmaiņu kolīzijas, šobrīd ēka ir iekļauta valsts aizsargājamo arhitektūras un mākslas pieminekļu sarakstā.

Ar padomju periodu saistās arī Rīgas Civilās Aviācijas institūta darbība, kas padarīja mūsu galvaspilsētu par vienu no visnozīmīgākajiem aviācijas izglītības centriem visā PSRS un tai draudzīgajās valstīs. Šis institūts ir dibināts jau 1919.gadā kā Kijevas aviācijas tehnikas un mehāniķu skola. Izejot cauri dažādām metamorfozēm, skola 1945.gadā tika pārcelta uz Rīgu. Līdz institūta reorganizācijai pēc PSRS sabrukuma, tas gatavoja visu aviācijas nozaru pārstāvjus un bija prestižākais savas jomas flagmanis ar milzīgu ietekmi uz nozari visā PSRS.¹¹

Tie ir tikai atsevišķi, spilgti fakti, kas apliecina mūsu aviācijas bagāto vēsturi un tās daudzveidīgās izpausmes. Mums bija ļoti spēcīga aviācija Neatkarīgās Latvijas laikā, tāpat sapni par aviāciju latviešu jaunekļi piepildīja gan II Pasaules kara laikā (abās karojošās pusēs), gan padomju okupācijas laikā. Visos šajos vēstures posmos mēs varam būt lepmi gan par patriotiem un dēkaiņiem, gan par talantīgiem sportistiem un izciliem aviokonstruktoriem. Mums ir bijuši panākumi visās aviācijas jomās – militārajā, satiksmes un sporta, mums ir bijušas spilgtas un izcilas personības, ir bijusi tautas pielūgsmē un izglītības sistēma, ir bijuši un joprojām ir aviācijas vēstures pieminekļi. Latvieši ir lidojuši daudzu citu valstu armijās un satiksmes aviācijā, Latvijā ir lidojuši arī citu tautību piloti, aviācija ir vienojusi pat idejiskos pretiniekus un cauri laikiem veidojusi savu īpašu subkultūru. Aviācija joprojām interesē plašu sabiedrības daļu, ko apliecina dažādi ar aviāciju saistīti hobiji, pasākumi, specifiski mediji un interese par aviācijas priekšmetu kolekcionēšanu. Tieši šajā kontekstā, apzinoties bagātīgo

⁹ Edvīns Brūvelis *Latvijas aviācijas vēsture* Rīga: Rīgas Nami, 2012, 287.-289.lpp.

¹⁰ Zigmunds Skujiņš *Par aviāciju un vitrāžām Raksti 5.* sējums, Rīga: Mansards, 2011, 201.lpp.

¹¹ Шестаков Владимир *Рижский авиационный университет 1919-1999*, Рига: РАУ, 1999, с.9-14.

vēsturi un tās atstāto mantojumu, jo lielāku izbrīnu raisa aviācijas muzeja neesamība. Tas liek domāt, ka problēma ir muzealizācijā, nevis aviācijas vēstures bālumā vai ieinteresētas publikas trūkumā. Muzealizācijas nozīmē tas šķiet neizmantots potenciāls, kas negatīvi ietekmē sabiedrību – neizceļot latviešu “lidotāju gēnu”, nācija sevi identificē galvenokārt ar “arāju un zemnieku” tautu.

Lai pierādītu izvirzīto hipotēzi - Latvijas aviācijas mantojums nav pienācīgi muzealizēts un tādējādi ir neizmantots potenciāls vairākos sabiedrībai svarīgos aspektos – tika veikts šis pētījums.

Tā kā šī tēma nav pētīta nedz muzeoloģijas, nedz aviācijas vēstures kontekstā, izvirzās plašs darba lauks. Tā kā nozarei veltīta muzeja Latvijā nav, tad šī pētījuma galvenais uzdevums ir apkopot informāciju par muzejiskiem priekšmetiem, kas saistīti ar aviācijas mantojumu un atrodas dažādu muzeju krājumos. Šajā nolūkā tika izmantota gan kvantitatīvā metode, iegūstot konkrētus skaitļus par priekšmetu skaitu un tipoloģiju, gan kvalitatīvās metodes, novērtējot to reālo izmantošanu ekspozīciju veidošanā, izglītības un komunikācijas darbā. Pēc informācijas savākšanas, apkopošanas un analīzes, tika izdarīti secinājumi par realizēto un nerealizēto “muzealizācijas pakāpi” ar jau esošajiem muzeju priekšmetiem.

“Muzealizācijas pakāpe” šī darba ietvaros ir autores izvirzīts jēdziens un sastāv no vairākiem būtiskiem aspektiem, kuru teorētiskajam pamatojumam veltīta visa 1. nodaļa. Tajā muzealizācija ir apskatīta kā priekšmeta izņemšana no realitātes, kā pagātnes interpretācija nākotnes veidošanai, kā sociāli atbildīgs akts un atsevišķos gadījumos - kā vienots veselums ar kultūrvēsturisko ainavu. Tāpat šajā nodaļā uzsvērts aviācijas mantojuma vēsturiskais un psiholoģiski simboliskais aspekts. Uz teorētiskā pamatojuma bāzes ir izveidots to kritēriju saraksts, kas ļauj muzealizācijas procesu definēt kā sekmīgu mūsdienu situācijā. Šīs pazīmes ir: 1) muzealizācijas trīs pamatfunkcijas (glabāšana, izpēte, komunikācija), 2) dokumentēts konteksts, 3) institucionalizācija, 4) aktīvs vākšanas process, 5) sociālā atbildība, 6) saistība ar kultūrvēsturisko vidi, 7) līdera loma muzealizācijas procesā, 8) sabiedrības ieinteresētība rezultātā. Šīs nodaļas teorētiskajam pamatojumam tiks izmantota specialā literatūra, īpašu uzmanību pievēršot speciālistu diskusijām par muzeja lomu mūsdienu sabiedrībā.

Pēc kritēriju izvirzīšanas ir izstrādāti pamata jautājumi darbam muzeju krājumos un padziļinātajām intervijām.¹² Tie vērsti ne tikai uz kvantitāti un muzealizāciju formālā izpausmē (izņemšanu no realitātes un iekļaušanu krājumā), bet galvenokārt vērtē kvalitāti.

Pētījuma mērķi ir apkopot datus par līdz šim nepētītu jomu un norādīt uz nākotnes iespējām, kā arī dot izpētes materiālu nākamajiem pētniekiem un praktiķiem - potenciālā (o)

¹² Skatīt 1.pielikumu.

muzeja (u) veidotājiem un finansētājiem. Pētījuma uzdevums ir iegūt kvantitatīvu un kvalitatīvu informāciju objektīvās situācijas aprakstīšanai un novērtēšanai, kas nākotnē varētu novest pie lēmuma par Latvijas aviācijas mantojumam veltīta muzeja izveidi. Praktiskajam pētījumam ir veltīta darba 2. nodaļa "Aviācijas mantojuma apzināšana". Tā kā tēma ir plaša un līdz šim nav pētīta, tiek definētas pētījuma hronoloģiskās un institucionālās robežas.

Hronoloģiski tas ir laiks no Latvijas aviācijas pirmssākumiem 20.gadsimta sākumā, no 1900.gada, līdz 20.gadsimta 90-to gadu vidum, ko nosacīti varam pieņemt par robežu starp mūsdienu procesu un mantojuma statusu. Institucionāli tie ir Latvijā reģistrētie muzeji – valsts, pašvaldības, autonomie, privātie, kā arī nekur neregistrētas institūcijas, kas veic muzejam atbilstošas funkcijas. Visas institūcijas tiek strukturētas divās grupās.

"Mērķa" jeb galvenā grupa ir tie muzeji, kuros aviācijas mantojumam ir jābūt vai ir zināms, ka tas ir. Dati par šiem muzejiem iegūti LR Kultūras ministrijas muzeju reģistrā un Latvijas muzeju asociācijas mājas lapā. Grupai pievienoti arī tādi muzeji, kas iepriekšminētajos sarakstos nav iekļauti, bet par to darbību zināms empīriski. Grupā ir 5 iepriekšminētajos sarakstos reģistrētie muzeji – Latvijas Kara muzejs, Latvijas Nacionālais vēstures muzejs, Latvijas Okupācijas muzejs, Latvijas Universitātes Fridriha Candra – kosmosa izpētes muzejs un Rīgas Aviācijas muzejs. Grupā ir 3 muzeji, kas sarakstos neparādās – Rīgas Civilās Aviācijas institūta (tagad RTU Aeronautikas institūta) muzejs, Latvijas Gaisa Spēku vēsturiskās piemiņas istabas NATO bāzē Lielvārdē un lidotāja Herberta Cukura dzimtas mājas "Lidoņi" Bukaišos. Tāpat mērķa grupā ir lidosta "Spilve", kurā 2011.- 2012.gadā tika uzsākta aviācijas muzeja izveide. Mērķa grupas objekti iepazīti klātienē – tiekoties ar muzeja darbiniekiem, pētot krājuma dokumentāciju, intervējot speciālistus un vadību. Šajā pētījuma sadaļā ir izmantoti tikai pirmavoti.

"Sekundārā" pētījuma grupa ir izvēlēta no iepriekšminētajiem reģistriem pēc loģikas principa – kuru muzeju krājumos vēl varētu būt ar aviācijas mantojumu saistītas krājuma vienības? Šajā grupā iekļauti 16 muzeji. Tie ir gan vēstures un novadpētniecības muzeji (Jūrmalas, Liepājas, Jelgavas, Daugavpils, Cēsu, Madonas, Tukuma, Preiļu, Gulbenes, Jēkabpils, Valmieras, Ventspils), gan specifisku nozaru muzeji (E.Smiļģa teātra muzejs, Rīgas Motormuzejs, Ģenerāļa Bolšteina muzejs Kandavas novadā). Šī grupa tika uzrunāta ar standarta jautājumiem, un darbs risinājās ar tiem, kas atsaucās sadarbībai. Dziļāka izpēte nav iespējama tēmas lielā apjoma dēļ. Tāpat šī iemesla pēc nepētīti paliks citi muzealizācijas veidi – arhīvi, bibliotēkas, privātkolekcijas u.c. Līdz ar to darba praktiskā puse būs saistīta tikai ar muzeju jomu.

Darba 3. daļa būs veltīta salīdzinājumam un kopīgajam izvērtējumam. Divās apakšnodaļās tiks aprakstīta divu ļoti veiksmīgu aviācijas muzeju darbība kaimiņu reģionā. Abus autore iepazinusi klātienē, tāpēc arī tos var vērtēt kā pirmavotus. Tie ir *Flygvapenmuseum* Zviedrijā un *Lennusadam* Tallinā, kas var kalpot par iedvesmojošu piemēru profesionāli augstvērtīgai un mūsdienu situācijai atbilstošai muzealizācijai. Abi šie piemēri saistās ar muzeju izveidi vēsturiskās vietās un demonstrē post-moderna muzeja pieeju, kur galvenais ir idejiskā koncepcija. Tie ir muzeji, kas nav orientēti tikai uz kolekcijas glabāšanu, bet gan uz apmeklētāja vajadzībām, viņa intelektuālo un emocionālo vajadzību apmierināšanu. Šie muzeji nevis pasīvi izvērtē pagātņi, bet ļauj baudīt spēcīgu pārdzīvojumu tagadnē un aktīvi veido nākotni.

1. MUZEALIZĀCIJAS BŪTISKĀKIE ASPEKTI

1.1. Muzealizācijas kompleksā daba

Teorētiskās sadaļas ievadā brīvi akcentēšu būtiskas iezīmes plašajā muzealizācijas jēdzienā, kas šķiet īpaši aktuālas izvēlētajās tēmas kontekstā. Izceltie jēdzieni ir tie, ko esmu izvēlējusies kā kritērijus savam vērtējumam par ‘‘muzealizācijas pakāpi’’ jeb jēgpilnu muzealizāciju. Citas muzealizācijas iezīmes un šobrīd aktuālas tēmas būs iztirzātas četrās apakšnodaļās.

Lai veiktu muzealizāciju, nebūt nav vajadzīgs muzejs. Tā šķiet paradoksāla aksioma tikai pirmajā brīdī. Šobrīd muzealizācija ir kļuvusi par kopīgu cilvēces fenomenu, kas tā jau informācijas un lietu pārblīvētajā sabiedrībā cenšas vēl kaut ko paglābt no dabiskās iznīcības un pievienot tam pretenziju uz mūžību. Muzealizācija vispirms ir process un tikai tad rezultāts, tāpēc šis jēdziens nespeciālistiem ir pārāk abstrakts un teorētisks. Muzealizāciju visplašākajā kontekstā var attiecināt uz daudzām dzīves jomām.

‘‘Muzeālais identificē ‘‘specifiskās attiecības ar realitāti’’(Stransky, 1987; Gregorova, 1980). (..) Tas noliek muzeālo līdzās politikai un vienā līmenī ar sociālo dzīvi, reliģiju, demogrāfiju, ekonomiku u.c. (..) Termina ‘‘muzeāls’’ pozīcija, kas izpaužas kā teorētiskā sfēra, paver ievērojamas iespējas plašākai domāšanai, jo šajā gadījumā muzejs kā institūcija izrādās tikai vienas jomas ilustrācija vai piemērs’’¹³.

Ar muzealizāciju pēc būtības nodarbojas katrs indivīds vai institūcija, kas izceļ lietu, priekšmetu, parādību, lietu vai parādību kopumu no loģiskās attīstības realitātē, grib to apturēt, saglabāt un interpretēt no cita skatupunkta. Būtībā tā ir laika objektīvā plūduma un pragmatiskās realitātes dekonstrukcija kādas utopiskas idejas vārdā. Ja piekrītam, ka ‘‘Muzejs pilda ‘‘sajūtu dokumentāro funkciju’’ (Delosche, 2007)’’¹⁴, tad robežas paplašinās vēl vairāk. Vai tā būtu atsevišķu priekšmetu vai sajūtu kolekcionēšana, dzīvošana kādas senas idejas vai pagātnē notikuša atklājuma varā, visu turpmāko skatot caur šo ‘‘iebalzamēto’’ prizmu - tā visa ir personiskā muzealizācija, kas, līdzīgi herbārija vākšanai, cenšas apturēt loģisko gadalaiku maiņu. To nevienam nevar aizliegt, jo īpaši demokrātiskā un multikulturālā sabiedrībā. Tomēr šīs robežas ir jānovelk, citādi muzealizācija kļūst par stihiski nekontrolējamu procesu, kam maz sakara ar zinātņi vai vismaz racionālu un saprotamu darbību.

¹³ *Muzeoloģijas pamatjēdzieni* Andrē Devalē un Fransuā Meresa redakcijā, Rīga: Baltijas muzeoloģijas veicināšanas biedrība, 2012, 36.-38.lpp.

¹⁴ Turpat.

“ Var izdalīt divus elementus, kas ļaus labāk atšķirt muzeju no kolekcijas, tie ir – attieksme pret pētniecisko darbu un kolekcijas institucionalizācija”¹⁵ uzskata viens no vadošajiem pasaules muzeologiem Fransuā Meress. No konteksta un teiktā izriet, ka muzealizēt var visi un visu, bet, lai pretendētu uz muzeja statusu, ar to ir par maz (ar vārdu “statuss” šajā gadījumā netiek saprasta juridiska reģistrācija, ko nosaka katras valsts likumdošana, bet gan muzeja darbība pēc būtības). Tomēr pētniecība un institucionalizācija ir ļoti būtiski komponenti muzealizācijas racionālam skaidrojumam.

“Muzealizācija ir darbība, kas tiecas fiziski un konceptuāli izņemt priekšmetu no tā izcelsmes (dabas vai kultūras) vides un piešķirt tam muzeja priekšmeta statusu, pārveidojot to par *musealium* jeb muzeāliju. (..) Izmainoties kontekstam un izejot cauri atlases, tezaurācijas un prezentācijas procesam, ir mainījies arī priekšmeta statuss. (..) Priekšmeti kļūst par cilvēka un tā apkārtnes materiālajām un nemateriālajām liecībām, par avotu pētniecībai un ekspozīcijām, tādējādi gūstot specifisku kultūras realitāti”¹⁶.

Tātad, kad priekšmets vai cits idejas nesējs ir izņemts no iepriekšējās realitātes, tam jāuzsāk cita jēgpilna eksistence, citādi šis akts ir bezjēdzīgs. Iepriekšējā realitāte un laika plūdums būs deformēti, bet jauna nebūs radīta. Kas ir jāsasniedz šī procesa rezultātā, lai tas būtu bijis auglīgs?

“Muzealizēšana ir aktīva darbība. Tā orientēta kā uz pagātni, tā uz tagadni. Muzealizēšanas rezultāts nav mantojums, bet gan novēlējums”¹⁷ apgalvo ievērojamais teorētiķis Z.Stranskis un uzsver muzealizācijas lomu kultūratmiņas koncepcijas ietvaros. Tātad “aktīva darbība” ir būtisks kritērijs jēgpilnam un strukturētam muzealizācijas procesam.

Līdzīgu pārlicību pauž arī Fransuā Meress, uzsverot, ka muzealizācija ir komplekss un daudzfunkcionāls jēdziens. “Kad muzealizācija funkcionē kā realitātes zinātniska izpēte, tā balstās uz aktīvu un brīvprātīgu vākšanas procesu, nevis uz pasīvu krājuma papildināšanu ar dāvinājumiem, nejaušiem atradumiem un jau esošo muzeja priekšmetu konservāciju. Aktīva muzealizācija ir saistīta ar veselu muzejisko funkciju kopumu, kas ietver saglabāšanu (arī komplektēšanu), pētniecību un komunikāciju”¹⁸.

¹⁵ Fransuā Meress *Pasaules muzealizēšana* no rakstu krājuma *Muzejs mūsdienu sabiedrībā* Rīga: Muzeju valsts pārvalde, 2008, 160.lpp.

¹⁶ *Muzeoloģijas pamatjēdzieni* Andrē Devalē un Fransuā Meresa redakcijā, Rīga: Baltijas muzeoloģijas veicināšanas biedrība, 2012, 36.-38.lpp.

¹⁷ Zbiņeks Z.Stranskis *Ievads muzeoloģijā* Rīga: Latvijas muzeju asociācija, 1996, 26.lpp.

¹⁸ Fransuā Meress *Pasaules muzealizēšana* no rakstu krājuma *Muzejs mūsdienu sabiedrībā* Rīga: Muzeju valsts pārvalde, 2008, 167.lpp.

Meresa un citu teorētiku uzsvērtā saglabāšana, pētniecība un komunikācija ir visu akceptētās muzealizācijas pamatvērtības, bez kuru esamības nevar būt runa par muzealizāciju vispār.

Muzealitātei var būt dažādas formas. Saskaņā ar Meresu, tā var būt autentiska (viennozīmīga), potenciāla (latenta) vai ar nākotnes perspektīvu (iespējama). Tas nozīmē, ka izņemot priekšmetu no realitātes, tā potenciālā nozīme nav precīzi prognozējama. Tā ir atkarīga no konteksta, bet to vēlāk ir grūti pierādīt. Tāpēc ir vajadzīga šī konteksta dokumentācija. Meress šo apgalvojumu formulē sekojoši: "Tā kā konstatētā muzealitāte pieprasa priekšmeta izņemšanu no dabiskā – eksistences vai atrašanās brīža – konteksta, šo kontekstu ir nepieciešams dokumentēt, lai to varētu atjaunot. Bez pavadošās dokumentācijas izraudzītais priekšmets nevar kļūt par muzeāliju"¹⁹. Līdz ar to dokumentēts konteksts kļūst par būtisku kritēriju muzealizācijas jēgpilnuma izvērtēšanā.

Taču, lai veiktu jebkādu darbību, vispirms ir jābūt iniciatīvai. Labi nodomi, spoža teorija un birokrātiski papīri procesu nevirza. Ikvienas idejas dzīvotspējai ir vajadzīgs līderis, jo īpaši, ja runa ir par jaunas struktūras izveidošanu vai esošas uzturēšanu sarežģītos apstākļos. Jau ilgāku laiku arvien vairāk muzeji tiecas atbrīvoties no vecā modeļa, kurā galvenais ir no pagātnes mantotas kolekcijas un struktūras uzturēšana. Frīdrihs Vaidahers 2005.gadā raksta: "Ne tikai muzeju skaits ir lielāks kā jebkad agrāk. Arī muzejam izvirzītās prasības ir aktuālākas nekā līdz šim, tādēļ atbildes, kuras tie cenšas sniegt, iegūst arvien lielāku nozīmi un ietekmi. Balstoties uz iepriekš minēto, jāatzīst, ka vecā parauga egoistiskais šauras nozares speciālists, kuram muzejs nav nekas cits kā ekoloģiska niša netraucētai personisko pētniecisko interešu īstenošanai, jauno prasību pasaulē neiederas tikpat lielā mērā kā šovmens, kurš izmanto muzeju izklaidei, jaucot "popularizēšanu ar populismu"²⁰. Turpinājumā viņš atzīst, ka "stingri raugoties, it visam, ko muzejs dara vai nedara, ir ietekme uz nākotni"²¹. Visi šie pārspriedumi, kas akcentē aktīvu darīšanu un reformu veikšanu, norāda uz līdera lomu procesa virzīšanā. Laikā, kad civilizācija ir pārsātināta ar informāciju, priekšmetiem un dažāda veida vērtībām, kādam ir jāuzņemas gan atbildība vākt, glabāt un uzturēt, gan drosme to nedarīt – atteikties no jau savāktā liekā balasta un nepārdomāti nevākt jaunu. Jo stagnējošāka sistēma, jo šie procesi veicas grūtāk, kā to apliecina arī kaislības Latvijas muzeju dzīvē, piemēram, konflikts Rakstniecības un mūzikas muzejā²². Lai arī tas tika pavērsts kā personisks konflikts starp muzeja direktori Ilzi Knoku un atlaisto krājuma glabātāju Annu

¹⁹ Turpat, 160.lpp.

²⁰ Frīdrihs Vaidahers *Īsais kurss muzeoloģijā* Rīga: Muzeju valsts pārvalde, 2009, 15.lpp.

²¹ Turpat.

²² Diskusija *100 grami kultūras* 2014.gada 24.aprīlis LTV1.

Eglienu, pamatā ir daudz būtiskāks jautājums – skaidra krājuma vākšanas politika. Pasaules muzeju vidē jau ilgāku laiku notiek pārorientācija. Ja iepriekš dominēja uzstādījums, ka galvenais ir kolekcija, tad tagad par galveno tiek izvirzīts apmeklētājs, viņa vēlmes, intereses un vajadzības. Šajā muzeju situācijā līdera loma ir atbildīga dubultā – gan uzsākot jaunu muzeju veidošanu, gan reorganizējot vai, par spīti spiedienam, saglabājot vecos.

‘‘No muzeja tiek gaidīts kas vairāk, kā tikai pašsaglabāšanās. Atšķirībā no kaķa, kuram ir dota privilēģija tupēt un priecēt ar savu skaistumu, no muzeja tiek gaidīts, lai tas sabiedrībai dotu kādu labumu apmaiņā pret tās sniegto atbalstu’’²³ amerikāniskā pragmatismā secina ASV Smitsona institūta muzeologs Stīvens E. Veils. Viņš skaidri definē veiksmīga muzeja priekšnosacījumus, kur līdera lomai ir būtiska nozīme. ‘‘Veiksmīgs muzejs darbojas ar skaidri formulētu mērķi, kas paredz gan pozitīvu rezultātu, gan precīzu ceļu, kā šīs cerības pārvēst realitātē. (..) Labam muzejam ir divi galvenie stūrakmeņi – skaidrs, īstenošanas vērts mērķis un pietiekami resursi tā sasniegšanai. (..) Līderim ir ļoti svarīga nozīme. (..) Labs muzejs nav nedz ‘‘izdzīvošanas’’ institūcija, nedz uz procesu orientēta iestāde. Līderis saprot un skaidri manifestē, ka mērķu sekmīgai sasniegšanai ir vajadzīgs viss – adekvāts budžets, augsta darbinieku morāle, augstvērtīgu kolekciju iegāde, nemitīga izaugsme un sekošana laika garam, kam nav gala. (..) Iezīmes, kas padara muzeju par labu, ir iekodētas jau mērķī – pozitīvas izmaiņas apmeklētājā. Tas ir arī tāds finansējums, kas ļauj šo mērķi īstenot. Tas ir līdera uzdevums – šos līdzekļus piesaistīt un efektīvi izmantot paredzētajam mērķim’’²⁴.

Te jāpiezīmē, ka muzejs pēc definīcijas ir bezpeļņas iestāde, tātad runa nav par biznesa modeli vai peļņu. Runa ir par misiju un konkrētiem uzdevumiem, kas jāizvērtē katram muzejam – esošam vai iecerētam. Šo uzdevumu apgrūtina jau iepriekš minētā patērētāju sabiedrības pārsātinātība. Dzīvojot postmodernisma un informācijas laikmeta krustcelēs, jo īpaši adekvāti jāizvērtē autentisko priekšmetu loma un nozīme. Kas svarīgāks – pats priekšmets vai tā sniegtā informācija un radītais pārdzīvojums?

Neskaidrības un haosu muzeju orientācijā Kanādas Kalgari Universitātes profesors Roberts R. Džeinss saista ar postmodernisma domāšanu. ‘‘Postmodernais domu gājiens paredz, ka nekā objektīva un vienojoša sabiedrībā nav, visu nosaka individuālais skatupunkts – dzimums, vecums un kultūras līmenis. Rezultāts ir mikslis no plurālistiska relatīvisma un fragmentēta plurālisma, kur viss ir vienāda svara un nozīmes, un katrs dara, kas ienāk prātā’’²⁵. Tas arī, viņaprāt, noved pie vērtību dezorientācijas it visā, no kā nav pasargāta arī

²³ Stīvens E. Veils *Piecas meditācijas* no rakstu krājuma *Muzejs mūsdienu sabiedrībā* Rīga: Muzeju valsts pārvalde, 2008, 9.lpp.

²⁴ Stephen E. Weil *Making museums matter* Washington: Smithsonian books, 2002, page 63.

²⁵ Robert R. Janes *Museums, social responsibility and the future we desire* no krājuma *Museum Revolution* London and New York: Routledge, 2007, page 143.

muzeju vide. Džeinss ļoti akcentē muzeja sociālo lomu, par ko būs runa turpmākajās nodaļās, bet arī viņš norāda uz mērķu skaidrību un līdera lomu muzeju jēgpilnas darbības nodrošināšanai.

Atgriežoties pie darba pamattēmas – aviācijas vēstures – jāsecina, ka arī šajā jomā ir liels plurālisms un iespēju daudzveidība. Aviācijas vēsture sevī ietver gan tehniku un tās attīstību, gan vēsturi un memoriālos priekšmetus, gan atsevišķas izcilas personības, gan ar aviāciju saistītas vietas, gan aviācijas notikumus, gan dažādas interpretācijas par tēmu un aviācijas ietekmi uz citām nozarēm, piemēram, aviācijas attēlojums mākslā vai aviācijas arhitektūru. Katra no šīm jomām prasītu citādu muzealizāciju, taču Latvijā tas ir nākotnes uzdevums.

Noslēdzot tēmu par līdera lomu un kontekstā ar aviāciju minēšu kādu pozitīvu piemēru no pasaules muzeju vēstures. Tas ir stāsts par vienu no muzejiem, ko ievērojamais 20.gadsimta muzeologs Kenets Hadsons 1987.gadā ir minējis grāmatā “Pasaules ievērojamākie muzeji”. Tas ir pirmais muzejs pasaulē, ko pilntiesīgi var uzskatīt par zinātnes un tehnikas muzeju pionieri – Minhenes “Deutsches Museum”. Tas radies 20.gadsimta sākumā, pateicoties viena cilvēka milzīgajām iztēles spējām un pāriplūstošajai enerģijai. Tas bija doktors Oskars fon Millers, inženieris, kas specializējās elektrības ražošanas iekārtu radīšanā. Viņš pirmais saskatīja milzīgo potenciālu, ko varētu sniegt zinātnes un tehnikas sasniegumu eksponēšana. Muzeja plānu viņš izstrādāja 1903.gadā, misiju formulējot vienkārši – izcilu dabaszinātņu sasniegumu un tehnikas muzejs. Viņa iecere bija izveidot muzeju, kas ilustrētu zinātnes un tehnikas attīstību pasaulē un īpaši Vācijā, uzsverot, kā šis progress ietekmē cilvēku ikdienu un dzīves kvalitāti. Viņa galvenā meistarība bija pārliecības spēks, ar kuru fon Millers savā projektā iesaistīja pašvaldību, rūpniekus, zinātniekus un visu sabiedrību. “Šis muzejs kļuva, iespējams, par vissarežģītāko uzņēmumu, kādu pazina kapitālistiskā pasaule. Lai arī bija daudz citu piemēru, kad vietējā vara uztur ēku un komunikācijas, bet cita organizācija rūpējas par kolekcijām un nodrošina muzeja darbību, īpaši Amerikā, tomēr šis piemērs savā komplicētībā bija unikāls. (..) Īpaši iespaido meistarība, ar kādu fon Millers piesaistīja sabiedrisko un privāto kapitālu. Vadošie ražošanas uzņēmumi nodeva muzejam eksponātus un atbalstīja finansiāli, pašvaldība atbrīvoja no maksas par elektrību un apkuri, zinātniskie institūti uz pilnu vai nepilnu darba laiku sūtīja strādāt savus līdzstrādniekus. (..) Šī organizatoriskā struktūra un finansēšanas principi ir izturējuši laika pārbaudi. Muzejs pārsteidzoši meistarīgi ir ieausts Vācijas kopējā industriālajā, komerciālajā un politiskajā audumā. Paralēli muzeja profesionālajai administrācijai, to pārrauga divas padomes. (..) Grūti atrast kādu ievērojamu rūpniecības, komerciālo vai zinātnisko organizāciju, kas nepiedalītos

muzeja ikgada sanāksmēs. (..) Viņš panāca tādu stāvokli tāpēc, ka spēja pārliecināt Vācijas ievērojamākos rūpniekus, ka šis ir viņu muzejs, kā rezultātā viņi gluži vai automātiski uzņēmās atbildību par tā finansējumu’’²⁶. Fon Millers un viņa paveiktais ir piemērs, kurā kvēla pārliecība apvienojas ar racionāli strukturētu domāšanu, misija iet roku rokā ar pragmatismu. Viņš ir bijis tāds līderis, kas procesu virzījis uz rezultātu un ideju pārvērtis taustāmā īstenībā. Šāda veida talantam noilgums nepastāv, tāpēc minētās īpašības ir tikpat svarīgs veiksmīgas darbības garants arī mūsdienās.

²⁶ Хадсон, Кеннет *Влиятельные музеи* Новосибирск: Сибирский хронограф, 2001, с. 90, tulkots no *Museums of Influence* Cambridge University Press, 1987.

1.1.1. Muzealizācija kā priekšmeta izņemšana no realitātes

To, ka muzealizēts priekšmets ir izņemts no ikdienas aprites, nosaka ne tikai loģika, bet arī starptautiskā muzeju likumdošana. Visbiežāk šis, no dabiskās vides izņemtais priekšmets ar pretenziju uz muzealizāciju, tiek iekļauts kādā kolekcijā vai muzeja krājumā. Neskatoties uz skrupulozajām diskusijām par to, kas mūsdienu pasaulē ir vai nav krājums, tas joprojām ir muzeju darbības pamats. ‘‘Vienalga, vai tas būtu materiāls vai nemateriāls, krājums allaž atrodas muzeja aktivitāšu centrā’’²⁷.

Tā kā šī darba pamattēma un galvenais uzdevums ir apzināt tos aviācijas vēstures priekšmetus, kas ir Latvijas muzeju krājumos, tad skaidrs, ka tie ir materiāli priekšmeti un tie jau ir izņemti no praktiskās pielietojamības. Tālākais jautājums ir – vai ar šo priekšmetu notiek jēgpilna darbība vai arī tas ir tikai uzskaitīts, pareizi iegrāmatots un saglabāts objekts. Vai arī pretēji – priekšmets ir kopts un izstādīts apskatei, bet nav nekādu tā aprakstu, pētījumu un uzskaites.

‘‘Muzeja pienākums ir izveidot, saglabāt un pilnveidot savu krājumu, dodot ieguldījumu dabas, kultūras un zinātnes mantojuma saglabāšanā’’(ICOM Ētikas kodekss, 2006, 2.paragrāfs)’’²⁸. Lai veiktu šo pienākumu, ir jābūt situācijai, kad lidmašīna ir beigusī lidot, formas tērpi vairs netiek valkāti, ordeņi netiek sprauti pie krūtīm, un izpletņi vairs neatveras gaisā. Arī tad, ja objekts praktiski vēl būtu lietojams, nonākšana muzejā tā praktisko pielietojamību pārtrauc. Tās vietā nāk (vai nenāk) cita realitāte un jauna dzīve. ‘‘Atlase nozīmē ne vien atpazīšanu un izvēli, bet arī objekta izņemšanu no laika plūsmas – līdz ar to arī no tā pašreizējā konteksta – un iekļaušanu tam pilnīgi jaunās lietu attiecību sakarībās. Līdz ar uzņemšanu noteiktā muzeālā krājumā, priekšmets beidzot kļūst par ‘‘priekšmetisku vērtību ar nemateriālu nozīmi’’, kuras materiālā vērtība vairs nav izmantojama vai arī ir izmantojama tikai atsevišķos izņēmuma gadījumos’’²⁹.

Mūsdienās, kad tehnika, īpaši aviācijas jomā, attīstās ļoti strauji, praktiskās pielietojamības laiks ir daudz īsāks. Līdz ar to priekšmetu dzīves cikls apraujas ātrāk un vieta muzejā ir nopelnīta agrāk. Protams, ne katrai lidmašīnai vai tās motoram tur jābūt, bet ar šo tendenci ir jārēķinās. Tad var paredzēt arī tādas efektīvas krājuma papildināšanas metodes, kā izmanto Rīgas Aviācijas tehnikas muzeja līderis Viktors Talpa. Daļa no viņa krājumā esošajām lidmašīnām uz muzeju ir atlidojušas pašas – veicot savu beidzamo lidojumu. Tā vietā, lai tiktu par naudu nodotas metāllūžņos, tās atrod jaunas mājas jeb ‘‘vecu ļaužu

²⁷ *Muzeoloģijas pamatjēdzieni* Andrē Devalē un Fransuā Meresa redakcijā, Rīga: Baltijas muzeoloģijas veicināšanas biedrība, 2012, 36.lpp.

²⁸ Turpat.

²⁹ Frīdrihs Vaidahers *Īsais kurss muzeoloģijā* Rīga: Muzeju valsts pārvalde, 2009, 26.lpp.

pansionātu’’, kā nosmej vecie piloti. Protams, tas ir arī pārliecināšanas spēks un aviācijas romantikas jautājums, jo tā ir tikai pašu cilvēku izvēle – saglabāt sev uzticīgi kalpojušo tehnikas vienību vai izmest lūžņos. Jāatzīmē, ka tas ir arī ļoti praktisks un izdevīgs risinājums abām pusēm. Kad tehnikas vienība jau ir nelietojama, to pārvietot ir daudz dārgāk un sarežģītāk. Tāpēc tehniskos eksponātus vākt to beidzamajā pielietojamības stadijā ir ekonomiski izdevīgāk, nekā gaidīt, lai paiet laika distance.

‘‘Muzeālie priekšmeti tiek atlasīti ne tikai kā noteiktas esamības oriģināli elementi. Tie kalpo arī kā noteiktu sabiedrisko vērtību liecinieki. Tādēļ muzeālkontekstā tie netiek vērtēti kā ikonas, bet lietoti kā atslēga uz atziņu un izpratni. Šo priekšmetu vērtības reducēšana uz tiem piemītošo materiālo vērtību nozīmētu laupīt tiem ideālo vērtību, aizstājot to ar vienkāršu preces cenas, proti, tirgus vērtības noteikšanu’’³⁰.

Jāsecina, ka priekšmetu izņemšana no realitātes un praktiskā vākšana ir pirmais solis uz muzealizāciju, kas ir šīs aktivitātes mērķis un jaunas realitātes sākums. Tas, kas abas realitātes atšķir, ir jauna pievienotā vērtība – jauna veida labums, ko priekšmets var dot sabiedrībai.

³⁰ Frīdrihs Vaidahers *Īsais kurss muzeoloģijā* Rīga: Muzeju valsts pārvalde, 2009, 26.lpp.

1.1.2. Muzealizācija kā pagātnes interpretācija nākotnes veidošanai

“Problēmas, ar kurām šodien jāstopas cilvēcei, nostāda muzejus smagā stāvoklī un dažkārt pat bezdibeņa malā. Tāpēc aktuālas ir kļuvušas problēmas par muzeju būtību, to vietu sabiedrībā, un speciālisti meklē atbildes uz jautājumiem par muzeju lomu gan zinātnes, kultūras un izglītības sfērā, gan politiskajā, nacionālajā, reliģiskajā un, galvenokārt, humanitārajā kontekstā”³¹ 1995.gadā rakstījis muzeologs Z. Stranskis. Ieiešana nākamajā gadu tūkstošgadē neko nav mainījusi, gluži otrādi – jautājums par muzeju pastāvēšanas un darbības jēgu ir kļuvis tikai aktuālāks. Tieši un skarbi jautājumu uzstāda ASV muzeologs Stīvens E. Veils, uzsverot muzeja kā bezpeļņas organizācijas un biznesa struktūru līdzību. “Muzejs šajā ziņā ne ar ko neatšķiras. Kas biznesā ir peļņa, tas muzejos ir to radīto programmu iedarbība. Muzejs, kurš nesekmē pozitīvas pārmaiņas sabiedrībā, sociāli ir tikpat bezatbildīgs, cik bizness, kurš nespēj nest peļņu. Tas velti šķiež sabiedrības resursus”³².

Minētās pozitīvās pārmaiņas un muzeju ietekme uz sabiedrību var būt dažāda. “Kalpošanas iespējas muzejiem ir gandrīz bezgalīgas. Aptverot milzīgu tematisku dažādību un izmantojot daudzveidīgas darbības formas, muzeji spēj sniegt zināšanas, stimulēt izziņu, attīstīt iemaņas, nodrošināt estētiskos un emocionālos pārdzīvojumus, stiprināt sabiedrības saites, uzkurināt individuālas ambīcijas, piedāvāt perspektīvas, iespaidot attieksmi, veidot uzvedību, definēt vērtības, radīt cieņu un vēl, un vēl. Pakāpe, kādā šis potenciāls tiek realizēts, ikvienā gadījumā būs atkarīga no tā, kā daudzveidīgās iespējas tiek saistītas ar muzeja mērķauditoriju – indivīdiem un sabiedrības grupām, kurām tas vēlas kalpot”³³.

Protams, Veila uzskaitījumu – ko tikai labu un sabiedrībai noderīgu var sniegt muzejs – varētu turpināt vēl un vēl. Tomēr, iespējams, ka jautājums par tā visa jēgu tik un tā paliktu neatbildēts. Pirmkārt, tāpēc, ka “jēga” ir visai subjektīvs jēdziens. Otrkārt, tas, ko gribētos nodēvēt par jēgu, bieži nav izmērāms. Treškārt, tas daudzējādā ziņā ir nākotnes jautājums, tāpēc nav atbildams šodien. Muzeja pievilcība un komplicētība ir tieši šajā laiku krustpunktā, kad interpretējot pagātņi, tiek radīta specifiska tagadne, kas ietekmē nākotni. No tā, kāds vēstures skaidrojums ir sniegts, var būt atkarīga arī nākotne, uz kuru ejam. “No zinātniskā viedokļa jāņem vērā, ka tagadne ir saistīta ar pagātņi un tās abas veido pamatu nākotnei. Muzejiskās vērtības attiecināšanu uz realitātes objektiem nevar ierobežot tikai ar pagātņi un tagadni. Vērtējot tagadni, ir jāspēj saskatīt gan mūžīgās “vērtības”, ko vēsture jau

³¹Zbiņeks Z.Stranskis *Ievads muzeoloģijā* Rīga: Latvijas muzeju asociācija,1996, 25.lpp.

³² Stīvens E. Veils *Ietekme - rezultāta mēraukla*, no rakstu krājuma *Muzejs mūsdienu sabiedrībā* Rīga: Muzeju valsts pārvalde, 2008, 29.lpp.

³³ Stīvens E. Veils *Piecas meditācijas* no rakstu krājuma *Muzejs mūsdienu sabiedrībā* Rīga: Muzeju valsts pārvalde, 2008, 9.lpp.

pārbaudījusi, gan arī potenciālās vērtības, kuras sabiedrība šodien var noliegt, bet rīt tās var kļūt jau par reālām vērtībām’’³⁴ apliecina Z. Stranskis.

Taču vēstures interpretācija vienmēr ir bijis ideoloģisks process. Arī šodien, demokrātiskā sabiedrībā, vēstures interpretācija ir un paliek jūtīgs jautājums. Pat ievērojot maksimālu objektivitāti un neitralitāti, no neapmierinātas publikas un kritikas nav iespējams izvairīties – daudziem liekas, ka tikai viņu viedoklis un skatupunkts ir pareizais. Muzejs nevar izdabāt visiem, un tas arī nav tā uzdevums.

Atsaucoties uz muzeju teorētiķi Toniju Benetu, var teikt, ka ‘‘ (...)modernie muzeji iestrādā sabiedrības domāšanā morāles kodus, vērtības un reformē uzvedību. Tās ir institūcijas ar tikpat lielu simbolisko, politisko un ekonomisko ietekmi kā citi sociālās sfēras pārstāvji – baznīca, policija, ieslodzījuma vietas, skolas un masu informācijas līdzekļi’’³⁵. Jā, un tikpat pakļauti valdošajai politiskajai un ekonomiskajai varai, kā visas iepriekš uzskaitītās struktūras! Nav nemaz jāpiesauc padomju laiks ar tā uzspiesto propagandu un citi autoritāri režīmi - ideoloģiskās manipulācijas vairāk vai mazāk uzkrītoši pastāv visos laikos un iekārtās. ‘‘Valsts vara pakļauj indivīdus ideoloģiskām manipulācijām’’³⁶ atzīst Tonijs Benets, taču secina to stoiskā mierā, bez panikas un pesimisma, pieņemot to kā neapstrīdamu faktu. Līdzīgi to saprot un pieņem arī daļa muzeju apmeklētāju, ko gribētos nosaukt par ‘‘veselīgi’’ jeb ieinteresēti un kritiski domājošiem. Viņi pieņem un atzīst, ka galīgais vērtējums, spriedums, secinājums par kādu vēstures tēmu būs jāpieņem pašiem, ka neviena, pat visautoritatīvākā iestāde (muzejs), neiedos jau sagremotu patiesību.

‘‘ Auditorija lieto simbolisku saturu, lai lūkotos uz pagātņi un pilnveidotu savu iekšējo kapacitāti, lai par to reflektētu – pamatojoties uz savām vērtībām un pārlicību. Muzeji ir reflektīvi’’³⁷. Tā ir iespēja izgaismot pagātņi savā skatījumā, bet muzeju misija ir nodrošināt objektīvu platformu šī procesa veikšanai bez spiediena un ar pozitīvu vektoru nākotnei. Tas ir līdzīgi kā ar sabiedriskajiem medijiem – kritiski domājošā auditorija lasa ziņas, skatās TV, uztver informāciju, bet dara to analizējot un patur tiesības nepiekrīst. ‘‘Viss, ko jūs lasāt, ir kāda cita viedoklis. Labākais, ko jūs varat darīt, ir iegūt maksimāli daudz informācijas un mēģināt formulēt savējo’’³⁸ – šī atziņa attiecas arī uz vēstures interpretāciju muzejos.

Arī aviācijas vēstures mantojuma interpretācijā ideoloģiskās kaislības ir neizbēgamas. To nosaka pati vēsture. Latviešu piloti, tāpat kā citi karā iesaistītie, abos pasaules karos karoja

³⁴Zbiņeks Z.Stranskis *Ievads muzeoloģijā* Rīga: Latvijas muzeju asociācija,1996, 30.lpp.

³⁵ Fiona Cameron *Moral lessons and reforming agenda* no krājuma *Museum Revolution* London and New York: Routledge, 2007, page330.

³⁶ Turpat, 330 lpp.

³⁷ Turpat, 338lpp.

³⁸ Turpat, 340.lpp.

pretējās pusēs. Bija ‘sarkanie’ lidotāji un ‘baltie’ Pirmajā pasaules karā, bija Grobiņas latviešu lidotāju vienība Vācijas armijā un Latviešu nakts bumbvedēju pulks Padomju armijā Otrajā pasaules karā. Bija padomju okupācija un latviešu lidotāji, kas lidoja zem svešiem karogiem, jo citādi nebija iespējams. Kaut arī no katra posma mūs šķir jau ievērojama laika distance, vēsturiskās interpretācijas kaislības nerimst. Kad vienas vai otras ideoloģijas piekritēji beidz strīdēties, kura armija vai personība bijusi izcilāka, kura iekārta labāka, kuri formas tērpi smukāki u.t.t., tad ķeras klāt pat tehnikai un saskata ideoloģisku pretinieku it visā. Pārliecinātie nacionālisti uzskata, ka padomju laika lidmašīnu glabāšana ir gluži vai apvainojums mūsu valstij un staļiniskās arhitektūras pērle – Spilves lidosta – būtu jānojauc, bet kareivīgi noskaņotie cittautieši nebeidz deklarēt, ka tieši viņi ir iemācījuši latviešiem lidot un bez padomju varas un lidmašīnām te nekādas aviācijas vispār nebūtu. Tie, protams, ir radikāli un pat absurdi viedokļi, bet tie neapšaubāmi pastāv. Un tieši gudra, veselīga un objektīva interpretācija varētu šos viedokļus līdzsvarot.

Ja blakus varētu noeksponēt visu laika posmu lidmašīnas (kaut to kopijas vai digitālos atveidus), ja ar vienādu pietāti varētu izcelt dažādu personību likteņus, ja vienādi saistoši un aizraujoši varētu interpretēt lidotāju piedzīvojumus dažādos laikos un politiskajās situācijās, tad daudzi strīdi un negatīvie stereotipi izgaistu. Tieši tas būtu muzealizācijas, eksponēšanas un muzeju komunikācijas uzdevums – novērst negatīvus pieņēmumus par pagātņi, izcelt sasniegumus (tehniskos un cilvēciskos), lai apmeklētājus iedvesmotu jaunam lidojumam – gan tiešā, gan pārnestā nozīmē.

Tāpēc, vērtējot Latvijas muzeju krājumos esošās aviācijas vēstures liecības, es meklēju arī šo pievienoto vērtību – vēsturiskās interpretācijas potenciālu. Ko jaunu tas mums var iemācīt, lai nestu labumu nākotnē?

Varbūt tas skan naivi vai vismaz ideālistiski, bet tāda pēc definīcijas ir muzeja būtība – misija. Tas nozīmē - padarīt labāku cilvēku, sabiedrību un nākotni. Var to veikt pedagoģiski pamācošā veidā, kā to mēdz darīt nacionālie muzeji. ASV nacionālais vēstures muzejs, piemēram, tiek kritizēts, ka Amerikas vēsturi rāda vienpusējā, pompozā un citus viedokļus izslēdzošā vēstījumā, līdzīgi kā Holivudas filmās – ar ‘happy end’. Taču nevar nepieņemt viņu misijai un uzstādījumam ‘mēs esam vieta, kur Amerikas vēsture ir jāsaprot tādā veidā, lai tā padarītu jūs par labāku šīs valsts pilsoni un radītu kopīgus ideālus, kas izslēdz pretrunas un atšķirības’³⁹. Šis skaidrais uzstādījums dod skatītājam attiecīgu uztveres kodu un savā ziņā tā ir ‘godīga spēle’.

³⁹ Fiona Cameron *Moral lessons and reforming agenda* no krājuma *Museum Revolution* London and New York: Routledge, 2007, page337.

Taču ir iespējams godīgo pozitīvo rezultātu panākt ne tik tiešā un didaktiskā veidā. Arī vēstures interpretācijai, jo īpaši muzealizējot un eksponējot, ir nepieciešams talants un spēja dot pozitīvu impulsu. Skaļākos vārdos tas tiek apzīmēts kā muzeja darbinieka morāle. “(strādāt) muzejā nenozīmē tikai vienkārši saglabāt pagātnes liecības vai labi veikt mājsaimniecības pienākumus. Tas ir arī tas, ko mēs domājam par nākotni, kādas iespējas saskatām, kā mēs varam novērst postījumus un uzlabot situāciju nākotnē”⁴⁰ saka Lielbritānijas nacionālā muzeja direktore. Šķiet, ka nebūs neviens progresīvi domājošs muzeja līderis, kas tam nepiekrītīs. Tomēr, lai tas nepaliktu tikai retorikas līmenī, ir jāstrādā jau šodien.

⁴⁰ Fiona Cameron *Moral lessons and reforming agenda* no krājuma *Museum Revolution* London and New York: Routledge, 2007, page 339.

1.1.3. Muzealizācija kā sociāli atbildīgs akts

Mūsaiķu nevalstisko organizāciju un projektu rakstīšanas ērā ‘‘sociālā atbildība’’ kļuvusi gluži vai par modes lietu – kā burvju frāze un atbalsta garants tā tiek minēta vai ikkatrā nākotnes programmā, iecerē, finansējuma meklējumos, lielākās vai mazākās aktivitātē gandrīz visās dzīves situācijās. Protams – arī muzeju jomā. No vienas puses, par to var ironizēt, līdzīgi kā par citiem plakāta veida saukļiem, kas ar laiku novalkājas vai tiek degradēti pēc būtības. No otras puses – šķiet, ka sabiedrība kopumā ir nonākusi pie atziņas, ka visi ietekmē visus un nekāda ‘‘cēlā vientulība’’ jeb izolēšanās savā komforta zonā mūsdienu globālajā pasaulē vairs nav iespējama. Muzejs nav nekāds izņēmums, gluži pretēji. Tas pēc definīcijas strādā sabiedrības interesēs, un tieši pret sabiedrību tam ir jābūt vislielākā atbildība.

‘‘Sabiedrība visplašākajā nozīmē ir vairāk vai mazāk viendabīga cilvēku grupa, kurā pastāv savstarpējo attiecību un maiņas sistēmas. Sabiedrību, uz kuru orientējas muzeji, var definēt kā indivīdu kopienu noteiktā vietā un noteiktā laikā, ko saista kopējas politiskās, ekonomiskās, tiesību un kultūras institūcijas, kurām pieder muzeji un ar kurām kopā muzejs veido savas aktivitātes’’⁴¹. Mūsdienu uzskats ‘‘kvalificē muzeju kā sabiedrības attīstības aģentu – vai tā būtu kultūra (..), vai tūrisms, vai ekonomika, kā tas tiek traktēts šobrīd’’⁴².

Bet, lai sabiedrībai kalpotu, tā ir pēc iespējas labāk jāpazīst, jābūt ar to kontaktā un jābūt abpusējā saikne. Tieši šīs atgriezeniskās saiknes trūkums bieži ir tas, kas neļauj stagnējošu muzeju struktūrās uz palikšanu ienākt atvērti domājošiem un enerģiskiem speciālistiem. Publika ir vajadzīga ne tikai māksliniekiem uz skatuves, tā ir vitāli nepieciešama arī muzejiem. Bet ko tik īpašu un atšķirīgu var izdarīt tieši muzejs, konkurējot sacensībā par potenciālā apmeklētāja brīvo laiku un uzmanību?

No daudzajiem sociālās atbildības aspektiem un izpausmēm, izcelšu Roberta R. Džeinsa izvirzītos sociāli atbildīga muzeja kritērijus. Tie ir – ideālisms, intimitāte, dziļums un savstarpējā mijiedarbība. ‘‘Ideālisms nozīmē domāt par to, kādai būtu jābūt pasaulei (..) un tiekties ar savu darbību uzlabot cilvēku dzīves apstākļus – tā ir sociālās atbildības pamata jēga. (..) Intimitāte ir komunikācijas kvalitāte, tiešā, unikālā pieredze, ko iespējams iegūt muzejā. (..) Dziļums ir domāšanā, jautāšanā un reflektēšanā, kā arī faktā, ka tam visam var veltīt pietiekoši daudz laika. Mijiedarbība nozīmē, ka viss šajā pasaulē ir ļoti saistīts – cilvēka, ģimenes, sabiedrības, vides un visas cilvēces labklājība ir savstarpēji atkarīga’’⁴³.

⁴¹ *Muzeoloģijas pamatjēdzieni* Andrē Devalē un Fransuā Meresa redakcijā, Rīga: Baltijas muzeoloģijas veicināšanas biedrība, 2012, 58.lpp.

⁴² Turpat.

⁴³ Robert R. Janes *Museums, social responsibility and the future we desire* no krājuma *Museum Revolution* London and New York: Routledge, 2007, page 141.

Džeinss tāpat uzsver, ka muzejs demokrātiskā sabiedrībā ir zināmā mērā privilīģētā stāvoklī – tam nav jādzenas pēc peļņas kā privātajā biznesā un nav jāpilda nepopulāri valdības uzdevumi kā valstiskajā sektorā. Muzejs var samērā brīvi savas misijas un budžeta ietvaros uzņemt atbildību gan par pausto viedokli, gan tā ietekmi uz sabiedrību.

Analizējot dažādus veiksmīgus pasaules muzeju prakses piemērus, autors ir optimistiski noskaņots un apgalvo, ka ‘‘muzeji ir galvenie aģenti nozīmju radīšanā’’⁴⁴. Viņš ir pārliecināts, ka muzeji ieņem īpašu lomu citu sociālo institūciju starpā, jo var dalīties ar visas cilvēces kopīgo mantojumu – gan materiālo, gan nemateriālo. Būtiski, ka to var darīt bez drastiskiem uzstādījumiem, kādi valda biznesā vai politikā. Viņš muzeju tēlaini salīdzina ar senlaiku viedo vecmāmiņu, kas mazbērnam pie ugunsкура stāsta dzīves pieredzes bagātos un senču gudrības pilnos stāstus... Naivi, taču precīzi tajā nozīmē, ka ne jau ‘‘pareizās atbildes’’ uz visiem dzīves jautājumiem tiek gaidītas no šīs sarunas, bet gan līdzī pārdzīvojums un drošības sajūta. Muzejam jārada dzīves nepārtrauktības un pilnasinības ilūzija, kas tik bieži tiek traumēta mūsdienu stresa pilnajā ikdienā.

Tomēr joprojām praksē ir redzami vecā tipa muzeji, kas kolekciju vērtē augstāk par apmeklētāju. Bieži šīs abas pieejas – uz kolekciju vai apmeklētāju orientētās – tiek sapludinātas.

‘‘Ir jāuzsver, ka muzejs, visu savu enerģiju novirzīdams no tradicionālās cilvēka roku darba un dabas produktu kolekcionētāja un saglabātāja lomas, nodara sev ļaunumu. Kolekcijas ir muzeja sirds, un nekāds publisko programmu skaits nespēs aizstāt to trūkumu. Taču kolekcijas pastāv un tiek saglabātas, lai tās aplūkotu un novērtētu ikviens, kurš to vēlas. Un daļa muzeja enerģijas ir jāveltī tam, lai apmeklētāji muzejā justos labi. Pārāk bieži muzeja personāls domā, ka kolekciju uzraudzības nodrošināšana ir pietiekams muzeja eksistences attaisnojums sabiedrības acīs (Dickenson, 1988,149)’’⁴⁵.

Jā, orientācija uz apmeklētāja vēlmēm un vajadzībām, neapšaubāmi ir aktuāla jau gatavas kolekcijas un tās komunikācijas gadījumā. Bet kā noteikt potenciālā muzeja apmeklētāja vajadzības laikā, kad muzealizācijas process tiek tikai uzsākts? Kad ir jāizvēlas – ko un kā muzealizēt? Kāds labums no tā būs tagadnē un kāds potenciālais ieguvums nākotnē?

Nešķiet reāli, ka kāds šobrīd varētu lolot tik konkrētas ilūzijas par muzeju sociālo iedarbīgumu, kādas tās bija 19.gadsimtā, kad muzeji sāka veidoties kā publiskas institūcijas.

‘‘ Industriālo ziemeļu buržuāziskajās pilsētās sāka dibināt muzejus un bibliotēkas kā izklaidi

⁴⁴ Robert R. Janes *Museums, social responsibility and the future we desire* no krājuma *Museum Revolution* London and New York: Routledge, 2007, page 135.

⁴⁵ Alfs Hatons *Muzeja sociālās lomas attīstība* no rakstu krājuma *Muzejs mūsdienu sabiedrībā* Rīga: Muzeju valsts pārvalde, 2008, 224.lpp.

un atspirdzinājumu strādnieku šķirai. Tiem bija jāuzlabo pilsētu morālā un izglītojošā gaisotne un jāmazina tieksme pēc dzeršanas un ārlaulības sakariem’’⁴⁶.

Tomēr, tieši saistībā ar aviācijas mantojuma muzealizāciju, līdzīgas ievirzes mērķi nemaz nešķiet tik utopiski. Lai arī neizdzerto pudeļu daudzumu būs grūti saskaitīt, tomēr vīriešu auditorijai aizraušāns ar “dzelžiem” varētu nākt tikai par labu. Ja sekotu Zviedrijas modelim, kur ir 20 aviācijas muzeji un gandrīz katram ir plašs brīvprātīgo atbalsta kontingents, tad būtu dubults labums. Muzejam būtu palīgi, kas var veikt tehnikas apkopes un restaurācijas darbus, pensijas vecuma un citiem tehniski orientētajiem brīvprātīgajiem patīkamā gaisotnē būtu jēgpilns pielietojums savām prasmēm un zināšanām. Ne jau katram bijušajam tehniķim vai lidotājam pagalmā stāv veca lidmašīna! Ieguvēji būtu abas puses un vēl kopiena, kurā būtu kāda grupiņa gandarītu ļaužu.

Tas ir tikai viens piemērs, kā teorētiskā “sociālā atbildība” ir guvusi taustāmu formu, tomēr tādu ir ievērojami vairāk. Tradicionāli tā izpaužas komunikācijā ar jaunatni un cieņas izrādīšanā vecajai paaudzei, sadarbībai ar to un iesaistīšanai kopējā darbībā. Vēlreiz jāuzsver vārds “kopā”, kas raksturo vēlāmās attiecības starp muzeja darbiniekiem un viņus interesējošo auditoriju. Šis “kopā” jēdziens apliecina, ka abas puses ir viena otrai vajadzīgas, tātad notiek sociāli atbildīga darbība. Tas neapšaubāmi ir nozīmīgs kritērijs muzealizācijas procesa novērtējumam.

⁴⁶ Alfs Hatons *Muzeja sociālās lomas attīstība* no rakstu krājuma *Muzejs mūsdienu sabiedrībā* Rīga: Muzeju valsts pārvalde, 2008, 228.lpp.

1.1.4. Muzealizācijas saistība ar kultūrvēsturisko ainavu

Katrai atmiņai, tāpat kā priekšmetam, ir vajadzīgas mājas. Muzejs tiešā un asociatīvā veidā saistās ar kārtību, ar vietu, kur viss “ir salikts pa plauktiņiem”. Tomēr gadsimtiem ilgi šī kārtības organizēšana ir bijusi saistīta ar priekšmetu izņemšanu no oriģinālās vides, veidojot zināmu pārrāvumu un pretrunu. Šajā procesā kā oponenti muzeju darbiniekiem uzstājas kultūras mantojuma speciālisti, kuri īpaši uzsver lietu vērtību autentiskajā vidē – vietā, kur tie radīti, lietoti un novecojuši, vietā, kur bez materiālā ķermeņa ir palikusi arī to netveramā nemateriālā aura. No vienas puses to var kritizēt kā viegli ezotērisku pieeju, no otras – tā ir pagalam praktiska un pragmatiska. Izlaižot atskatu uz kultūras mantojuma jēdziena metamorfozēm pēdējo simts gadu laikā, ir jāatzīst šobrīd profesionālajā vidē dominējošais uzskats – kultūras mantojums visvērtīgākais ir savā dabiskajā, autentiskajā vidē, prezentēts *in situ* jeb savā izcelsmes vietā.

Protams, šajā dziņā muzealizēt priekšmetus, ēkas, kultūrvēsturisko vai industriālo ainavu *in situ*, saduras pieminekļu sargātāju ideālās vēlmes un sabiedrības pragmatisms. Vienkārši sakot – viss, kas vēl darbojas un var nest sabiedrībai taustāmu labumu (dzīves vietu, darba vietas, telpas ražošanai, peļņu u.t.t.) vēl ir lietojams, nevis jāpakļauj muzealizācijai. Tomēr mūsdienu sabiedrībā, kur cilvēki ilgāk paliek jauni, bet materiālās vērtības noveco ātrāk, muzealizācija reizēm ir vienīgais veids, kā saglabāt un humanizēt cilvēkam vairs nekalpojošo vidi – kultūrvēsturisko un industriālo ainavu. Vēl vairāk – tas ir veids, kā radīt kolektīvo identitāti un izmantot pagātnes interpretāciju pašapziņas celšanai un nākotnes ideālu radīšanai.

Aviācijas mantojums neizbēgami rada vidi, par kuru jāpieņem lēmums – modernizēt (zaudējot mantojuma vērtību), muzealizēt vai noslaucīt no zemes virsas. Tās ir bijušās lidostas, lidlauki, aviācijas bāzes, rūpnīcas, ražošanas kompleksi, lidotāju apmācības vietas, sporta bāzes, dzīves un atpūtas rajoni, katastrofu un rekordu vietas... Tie ir objekti, kuros turpmākai attīstībai ir jāiegulda lieli līdzekļi, kuru pārsvarā gadījumu pietrūkst. Tāpēc daudzas vēsturiski spēcīgas vietas paliek latentas un neizmantotas, vai pat kļūst vidi degradējošas. Pārdomāta, precīza un mūsdienīga muzealizācija varētu kļūt par šo vietu atdzimšanas un re-vitalizācijas injekciju, kā to pierāda neskaitāmi pozitīvās prakses piemēri pasaulē (arī vēlākās apakšnodaļās iztirzātie Zviedrijas un Igaunijas paraugi).

Savukārt, ja jau esošam un muzealizētam aviācijas mantojumam ir saistība ar kultūrvēsturisko ainavu, tas neapšaubāmi ceļ tā vērtību. Tāpēc kritērijs “saistība ar kultūrvēsturisko ainavu” ir iekļauts manā pētījumā par Latvijā muzealizēto aviācijas vēstures mantojumu.

Lai ilustrētu industriālās kultūrainavas potenciālu un uzsvētu muzealizācijas ietekmi uz kopienas identitātes veidošanu, atsaukšos uz Šeilas Vatsones rakstu par Džarmountas pilsētas industriālā rajona muzealizāciju Lielbritānijā. Tas ir piemērs, kā vidi degradējošs komplekss depresīvā pilsētiņā tiek pārvērsts savā pretmetā – tas ne tikai sniedz atskatu pilsētas ‘zelta laikmetā’, bet arī kopienas acīm izanalizē norieta cēloņus un dod perspektīvas sajūtu. Tas ir izveidots nevis par tukšu atrakciju tūristu izklaidei, bet ietiecas dziļāk – sniedz kopienas akceptētu vērtējumu vēsturiski politiskajai situācijai.

Šeila Vatsone sāk ar secinājumu, ka muzeji, līdzīgi kā citas sociālās institūcijas, ietekmē personiskās un kopīgās identitātes veidošanos, rada veidu, kā sabiedrība atceras pagātņi un veido kultūrvēsturiskās vides izjūtu. Viņa ir pārliecināta, ka tieši sadarbība ar kopienā, tās vēlmju izzināšana nosaka to, kā visefektīvāk izmantot vides sniegtās iespējas jēgpilnai muzealizācijai. ‘Vietas izpratne ir indivīda un sabiedrības radošās iztēles produkts, tāpat arī identitāte nav pasīvi saņemta no iepriekšējās paaudzes, bet gan pašu cilvēku piešķirta šai vietai. Tā ir ‘lietotāju noteikta’, daudznozīmīga un mainīga līdz laikam. (...) Kultūrvēsturiskā ainava tiek aktīvi ‘pārstrādāta’, interpretēta un izprasta saistībā ar dažādiem sociāli politiskajiem uzstādījumiem un sabiedrības atmiņas formām’⁴⁷.

Laikā, kamēr sabiedrība vēl nav formulējusi savu attieksmi pret kādu vēsturisko rajonu un tā pārstāvēto ideoloģiju, tieši muzejs var uzņemties vidutāja lomu. Muzejam ir jābūt spējīgam pierādīt, ka šī vēsturisko ēku un vides muzealizācija var sniegt ekonomisku un sociālu reģenerāciju visai kopienai. Muzejam ir jāuzņemas iniciatīva, lai noskaidrotu, ko no kolektīvās atmiņas, simboliem, pagātnes epizodēm u.c. netveramām lietām sabiedrība grib paturēt savā atmiņā un no kā tā grib atbrīvoties. Ir jāpanāk virzība uz kopīgu vēstījumu, ko ar šo muzealizācijas procesu grib panākt muzejs un sabiedrība kopā. Un parasti tā nav tikai ‘vēlme gremdēties nostalgiskās atmiņās par zelta laikmetu savas pilsētas liktenī. Drīzāk ideja, ka muzejam jāprezentē arī skarbā realitāte, ciešanas un uzdrošināšanās cīnīties ar grūtībām’⁴⁸.

Redzēt, atcerēties, piedzīvot un no jauna atklāt vēsturi – tāds ir ideālais mērķis, ko šādai kultūrvēsturiskas ainavas muzealizācijai vajadzētu sniegt. Džarmountas gadījumā šis mērķis tika sasniegts un pierādīja, ‘kā kopiena izmantoja pašas izvēlētos simbolus no pagātnes, lai radītu savu tagadnes identitāti un tādējādi palīdzētu vietas turpmākai attīstībai’⁴⁹.

⁴⁷ Sheila Watson *History museums, community identities and a sense of place* no krājuma *Museum Revolution* London and New York: Routledge, 2007, page 161.

⁴⁸ Turpat.

⁴⁹ Turpat, 170.lpp.

Bet kur tad vēstures objektivitāte, varētu sašust ortodoksālu muzeju piekritēji. Kas tā par muzeju darbinieku un sabiedrības pašdarbību? No vēstures muzejiem taču tiek gaidīta neitralitāte un neapgāžami fakti... Te vēsturniekiem pretī stājas kultūras mantojuma speciālistu nostāja, kas objektīvo materiālo vēstures mantojumu papildina ar mītiem, leģendām un lokāliem cilvēku stāstiem. ‘‘To var uztvert kā vēsturisko, sociālo un garīgo pievienoto vērtību, kas veido grupu pieņēmumus par kultūras mantojumu un cenšas radīt komūnas pozīciju laikā un vietā. (..) Tās ir aktīvas attiecības starp pagātņi un nākotni’’⁵⁰.

Tāpat Šeila Vatsone atzīst, ka ‘‘kultūras ainava un vietas idejas ir politiskas, tās bieži kontrolē un ar tām manipulē tie, kuru rokās ir vara. Ja mēs akceptējam, ka visi vēstures skaidrojumi un to lietojums ir daļēji subjektīvi, tad (..) muzejs demokrātiskā sabiedrībā var būt viena no visietekmīgākajām skatuvēm sabiedrības vēstures izspēlēšanai. (..) Tas nenozīmē, ka vēstures muzejiem ir dotas tiesības falsificēt vēsturi, bet viņi var izcelt to, kas visvairāk atbilst kopienas izvirzītajam vēstījumam’’⁵¹.

Saistībā ar Latvijas aviācijas mantojumu, šis vēstījums nav apzināts. Tas ir tikai loģiski, jo arī pats mantojums līdz šim nav apkopots nedz muzeja, nedz fundamentāla pētījuma, nedz valstiskas aizsardzības formā. Latvijā ir izcila, spēcīga kultūrvēsturiska vieta – vēsturiskais Spilves lidlauks un lidostas ēka, kurā ir bijusi iecere aviācijas muzeja izveidei. Līdzšinējā neveiksme tā izveidē, manuprāt, ir saistīta tieši ar iepriekš aprakstīto – 1) ar nespēju skatīt un plānot visas kultūrvēsturiskās ainavas attīstību 2) ar neskaidro kopienas vēstījumu 3) ar politiski jūtīgo attieksmi pret nesenās vēstures interpretāciju. Visus šos jautājumus varētu atrisināt pārdomāti un tālejoši orientēts muzealizācijas process – komplicēts, daudzfunkcionāls, organizatoriski vārienīgs un profesionāli izaicinošs, tomēr nenoliedzami interesants un kopienai vajadzīgs.

Ja tas sevī ietvertu visus iepriekš minētos aspektus – 1) vāktu, glabātu, pētītu 2) sniegtu dokumentētu kontekstu 3) būtu institucionalizēts 4) nodarbotos ar aktīvu vākšanas procesu 5) būtu sociāli atbildīgs 6) būtu saistīts ar kultūrvēsturisko ainavu 7) būtu spēcīga līdera vadīts 8) panāktu sabiedrības ieinteresētību rezultātā – tad būtu sasniegts arī galvenais mērķis – tādas pozitīvas pārmaiņas sabiedrībā, ko var sniegt tieši aviācijas mantojuma interpretācija.

⁵⁰ Sheila Watson *History museums, community identities and a sense of place* no krājuma *Museum Revolution* London and New York: Routledge, 2007, page 170.

⁵¹ Turpat.

1.2. Aviācijas mantojuma vēsturiskais aspekts

Mantojums pēc definīcijas nozīmē, ka nāk no pagātnes un ir saistīts ar vēsturi. Tā kā mūsdienu aviācija ir radusies tikai pagājušā gadsimta sākumā, šis vēstures laika posms ir hronoloģiski un psiholoģiski aptverams. Par to ir daudz materiālu un pietiek precīzas informācijas.

Aviācijas mantojumam ir divi galvenie aspekti – tehnikas attīstība un lidotāju personiskie sasniegumi, likteņgaitas vēstures griežos. Abi šie aspekti ir informatīvi ietilpīgi un bagāti.

Tehnikas attīstībai var izsekot ar vēsturisku precizitāti. Lai arī Latvijā nav saglabājušies aviācijas pirmssākumu oriģinālie lidaparāti, tomēr ir pieejami apraksti, zīmējumi, fotogrāfijas, tehniskie rasējumi un cita informācija. Līdzīgi kā citviet pasaulē arī Latvijā ir cilvēki, kas aizraujas ar lidmašīnu repliku būvniecību. Gandrīz katram antīkajam lidmašīnas modelim ir kāds entuziasts, kas brīvo laiku un līdzekļus velta tā kopijas izgatavošanai. Liela daļa censoņu ar tiem mēģina arī lidot. Tiem, kas lidmašīnas mīl un pazīst, tās ir kā dzīvas būtnes. Tās var izstāstīt daudz. Arī nezinātājam tās rada acīm redzamu, taustāmu priekšstatu par tehniskās domas straujo attīstību un tās radītajām izmaiņām visas cilvēces dzīvesveidā. Tehniskie eksponāti vienlīdz daudz pastāsta par 1) konstruktīvās, tehniskās domas attīstību 2) katras valsts ekonomisko situāciju 3) par kariem, rekordiem un civilo dzīvi, kas raksturo visu laikmetu kopumā. Tas apvērsums, ko civilizācijas gaitai ir devis aviācijas uzplaukums, bez izsekošanas tehnikas attīstībai nav iespējams. Aviācijas tehnikas (oriģinālu, repliku, kopiju, detaļu, fotogrāfiju, zīmējumu, digitālo atveidu, filmējumu u.t.t.) eksponēšana ir vitāli nepieciešama, lai vēstītu par nozari kopumā. Tā ir ilustrācija cilvēka prāta spējām, kas guvušas taustāmu rezultātu, kā arī katras valsts politiski ekonomiskās situācijas un pašapziņas rādītājs.

Vienlīdz svarīgs ir vēstījums par pašiem aviatoriem – konstruktoriem, pilotiem un citiem aviācijas saimes locekļiem. Aviācijas vēsture pagājušajā gadsimtā ir iespēja koncentrētā veidā un aizraujoši izstāstīt visus pagājušā gadsimta dramatiskos notikumus. Lidotāji ir ieņēmuši prestižāko vietu militārajās struktūrās, viņi ir bijuši spiesti ņemt dalību visos karos. Gan Pirmā, gan Otrā Pasaules kara vēstures gaitu un to radītās politiskās sekas var ilustrēt ar latviešu lidotāju likteņiem. Viņi koncentrē visu kara drāmu, absurdu un ilūzijas, vienlaikus liekot sajūsmināties par drosmi, spēju ar cieņu pildīt pienākumu un piedzīvojumu garu. Kad rimuši kari, viņi ir veidojuši struktūras, lai nosargātu mieru un kalpotu sabiedrības labumam. Tikmēr adrenalīns viņus dzinis sasniegt arvien jaunus sportiskos rekordus, arvien un arvien no jauna riskēt ar dzīvību, lai liktu apbrīnā sastingt līdzjutēju sirdīm. Gan lidotāju

personiskās biogrāfijas, gan atsevišķu aviāciju struktūru vēsture ir visa laikmeta spogulis – gan miera, gan kara laikā. Tas ir veids, kā koncentrētā veidā izstāstīt gadsimta stāstu un atklāt arī pretrunīgas vēstures lappuses.

Lidotāji visos laikos izraisa cieņu pret sevi, ir kā cilvēka (vīrieša) labāko īpašību apkopojums. Tam, kas noticis ar viņiem, ir augstāka uzticamības pakāpe. Tas izraisa vairāk simpātiju un emocionālo līdzī pārdzīvojumu. Ar latviešu lidotāju gaitām pagājušā gadsimta laikā ir izstāstāms viss – Krievijas impērijas spožums un posts, Eiropa, uz kuru ceļi bija vaļā, Amerika, kas aktīvākos latviešus uzņēma jau pēc revolūcijas Krievijā, sarkanās ideoloģijas triumfs Krievijā, baltgvardu pretošanās stāsts, neatkarīgas valsts uzplaukums Latvijā, latvieši visaugstākajos aviācijas amatos padomju Krievijā, nežēlīgās represijas vispirms pret PSRS latviešiem, tad pret tiem, kas no padomju varas bija aizbēguši ar visām Sarkanās armijas lidmašīnām, tad padomju okupācija, karš, dienests frontes pretējās pusēs, tad vairāki desmiti latviešu pilotu rietumu pasaulē, Korejas un Vjetnamas karā, latvieši savā dzimtenē, bet zem sveša karoga... Ja tā būtu episka kino drāma, tad varētu apbrīnot scenārista izdomu un talantu. Taču tā ir vēsturiskā realitāte, kura šobrīd nav izstāstīta nevienā no plašai publikai pieejamajiem veidiem.

Tieši šīs jomas neizmantotais potenciāls, manuprāt, ir vērtējams kā vislielākais neiegūtais labums sabiedrībai.

1.3. Aviācijas mantojuma simboliskais un psiholoģiskais aspekts

‘‘Ļoti bieži, starp citu, tiek aizmirsts, ka vissarežģītākais un varenākais instruments, ko cilvēks ir izgudrojis, ir ideja jeb domas attīstības instruments, kuru ir diezgan grūti ievietot kādā vitrīnā’’⁵². Arī saistībā ar aviāciju šis iracionālais idejas aspekts ir ļoti būtisks. Tas ir nepieciešams gan procesa skaidrošanai (kā vispār līdz tam nonāca), gan potenciālajam rezultātam (ietekmei) uz apmeklētāju. Lidošana cilvēces apziņā ienāca kā augšupejas un progresā simbols. Ja arī šodien tik tiešā veidā tā glorificēta vairs netiek, tad zemapziņas līmenī tas noteikti darbojas.

Kas var būt tipiskāks simbols jaunrades pacēlumam kā epitets ‘‘lidojums’’! Tas izmantots jau līdz banalitātei bieži, tomēr ir un paliek pacilātības, attīstības, jaunu, lielu, skaistu ideju, progresā un laimīgas nākotnes zīme. Zigismunds Freids savā esejā par Leonardo Da Vinči koncentrējas uz sev tuvo seksuālo jomu kā visa pamatu. Viņš objektos, kas ceļas augšup, saskata fallu, bet lidošanas procesā – sublimētu seksuālo enerģiju. To savos uzskatos apstiprina arī kino vēsturnieks un Kino muzeja dibinātājs Agris Redovičs. ‘‘Man šķiet, ka Freidam ir taisnība, un aviācija ir nācijas vitālais spēks. Aviācijā sublimējas cilvēku seksuālā enerģija. Un tas spēks liek traukties augšā! Tur ir tā maģija. Bet vai katram, kas atnāk uz muzeju, jāklūst par pilotu vai konstruktoru, es neesmu pārliecināts. Lai viņš priecājas tāpat! Jo tu skaties uz to lidaparātu un viņš izsauc apbrīnu. Nu, kā var ar šitādu dzelzs kastīti pacelties? Bet var!’’⁵³.

Tieši pozitīvajā secinājumā ‘‘var’’, slēpjas aviācijas mantojuma raisītais zemapziņas potenciāls. Mūsdienās, kad lidošana jau kļuvusi pārāk pierasta, utilitāra un pašsaprotama, tieši aviācijas pirmsākumi ir neizmantots vēstījuma resurss. Kad cilvēks kaut vai ierauga pirmos lidaparātus un izlasa statistiku (cik liels bija bojā gājušo skaits aviācijas pirmsākumos), tad pat lielākajā ciniķī sarosās cieņa un apbrīna. Tas liek kaut nedaudz pozitīvas iedvesmas projicēt arī uz sevi. Ja ar šiem primitīvajiem lidaparātiem bija iespējams atrauties no zemes, tad jau dzīvē ir paveicamas daudzas lietas, kas sākotnēji šķiet neiespējamā. Varbūt tas, kas man šodien šķiet neiespējams, prasa tikai nedaudz vairāk uzdrošināšanās un piepūles? Varbūt lidošana vispirms sākas galvā?

Par to, ka tas tiešām tā ir, klasiķi bijuši pārliecināti vēl pirms aviācijas rašanās. Cilvēki vienmēr ir skatījušies debesīs, vērojuši putnu lidojumus un saskatījuši tajā brīvības simbolu visdziļākajā izpratnē – kā personisko, dvēseles, gara brīvību. Maksims Gorkijs 1894.gadā

⁵² *Muzeoloģijas pamatjēdzieni* Andrē Devalē un Fransuā Meresa redakcijā, Rīga: Baltijas muzeoloģijas veicināšanas biedrība, 2012, 33.lpp.

⁵³ *Zane Auziņa Saruna ar Agri Redoviču* Rīga: TV raidījums Lidojuma Plāns, 2012.g., 20.sept.

uzrakstīja savu romantisko poēmu "Dziesma par vanagu". Tā ir veidota uz pretstatu principa un iezīmē mūžīgo pretrunu starp "lidotājiem un rūpuļiem".

"Kas dzimis rūpot, nelidos" viņš kaismīgi apgalvo un piesaista poēmai ar trauksmainu spēku. Lai arī padomju skaidrojums šo spēcīgo raksturu (zalkša un vanaga) sadursmi pavērsa sev vēlamajā gultnē (proletārieši un buržuāzija), savu simbolisko spēku poēma nav zaudējusi cauri laikiem. Tā iezīmē spilgtu rakstura tipu, kas vēlas un var lidot, par spīti visiem šķēršļiem. Tā it kā sadala cilvēci proporcionāli vienādās daļās, kas tiecas divos pretējos vektoros.

"Vanagi" ir tie, kas arī nebūdami lidotāji, mīlēs lidojuma (brīvības) sajūtu un tieksies pēc tās. Viņi ir tie, kam vienmēr būs tuvs viss, kam ir augstāka tiecība un ideāli. Viņos būs tāds gara plašums, ka viņi mīlēs un cienīs arī citu lidojumus, ne tikai savējos. Šī būs sabiedrības daļa, kas atsauksies un virzīs progresīvas idejas arī ideālisma vārdā. Tie ir cilvēki, ar ko iespējams saskaņot kopīgu vēstījumu – tiekties augšup, būt brīviem, lidot. Tā ir tā ideja, ko nevar ielikt vitrīnā, bet kurai jābūt klātesošai. Ideja, kas dotu jēgu arī aviācijas muzealizācijas procesam, kurš pagaidām Latvijā veikts drīzāk "zalkša" stilā – redzot tikai sīko labumiņu un pakļaujoties zemes kaislībām. Lai no tām izvairītos, ir jāmaina skatupunkts – jāpaceļas augšup. Tādējādi lidojuma dziļākais skaidrojums gūst vēl papildus – vispārcilvēcisku – dimensiju. Tas liek un ļauj aizdomāties par to, kas vispār ir cilvēks, kas ir planēta Zeme un kādas ir cilvēka un zemeslodes attiecības.

"Zeme ļauj mums uzzināt pašiem par sevi vairāk nekā visas grāmatas. Jo tā mums pretojas. Cilvēks atklāj sevi, kad mērojas spēkiem ar šķērslī. Lai to pieveiktu, viņam vajadzīgs darbarīks. Vajadzīga ēvele vai arklis. Zemnieks, apstrādādams zemi, pamazām izvilina labai dažu labu noslēpumu, un patiesība, ko viņš atklāj, top vispārēja. Tāpat lidmašīna, kas ir darbarīks gaisā, tuvina cilvēku vissenākajām problēmām"⁵⁴ rakstījis lidotājs, rakstnieks, izcilais humānists Antuāns de Sent-Ekziperī, kura personības spēkam un talantam nav noilguma. Pats būdams pilots, viņš spējis lidotāja darbu un dvēseles stāvokļus aprakstīt personiski, precīzi un dziļi intīmi. Tajā pat laikā viņa izcilais prāts, pretrunīgā personība, jaunrades degsme, sarežģīto politisko procesu vērojums ir ļāvis saskatīt kopsakarības – kas ir cilvēks, civilizācija un kurp tā dodas. Iespējams, ka Sent-Ekziperī ir visspilgtākais reālā un domas lidojuma apvienojums un reflektētājs. Viņš iemieso lidotāja-filozofa-domātāja tēlu, kas ir viena no pilota arhetipa šķautnēm. Tajā arī slēpjas lidotāja tēla burvība – viņi, būdami tuvāk debesīm, vienmēr kļūst kaut nedaudz romantiski un dziļdomīgi. Viņiem ir laiks un iespēja padomāt par pasaules kopsakarībām, kas no augšas ir labāk saskatāmas.

⁵⁴ Antuāns de Sent-Ekziperī *Cilvēku zeme* Rīga: apgāds Zvaigzne ABC; pirmais izdevums – Paris: Editions Gallimard, 1939, 7.lpp.

Šīs ir tikai nelielas refleksijas par lidošanas psiholoģisko un simbolisko aspektu, bet tās ir gan cilvēciski uzrunājošas, gan svarīgas potenciālās muzealizācijas kontekstā. Jāsaprot, ka aviācijas mantojumam nav tikai tehnisks un vēsturisks raksturs. Tas nes sevī milzīgu nozīmju un simbolu gūzmu, kas var ietīties visdziļākajos cilvēka dzīves un mūžības skaidrojumos. Tādos, ko vitrīnā neielikt, bet kuros ir iracionāls augšupvirzošs spēks.

2. AVIĀCIJAS MANTOJUMA APZINĀŠANA

Šī darba ietvaros apzinu to aviācijas mantojumu, kas atrodas muzeju krājumos.

Noteikti pievērstos arī valstiski aizsargātu kultūras pieminekļu apkopšanai, bet, izpētot sarakstus, nācās secināt – vismaz pagaidām ar aviācijas vēsturi saistīti objekti šajos sarakstos nav iekļauti. Izņēmums ir Spilves lidosta, kas ir valstiski aizsargāts arhitektūras un mākslas piemineklis kopš 2012.gada. Kas tad ir "kultūras mantojums" un kāpēc tajā nav ar aviācijas vēsturi saistītu objektu?

Valsts Kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija (VKPAI) definē: "Kultūras mantojums sastāv no uzkrātu resursu kopuma, kas saņemti mantojumā no pagātnes un kas, neatkarīgi no piederības, indivīdu un sabiedrības uztverē tiek uzskatīti par vērtību, pārliecību, zināšanu, tradīciju atspoguļotājiem un paudējiem un ietver vidi, kas izveidojusies cilvēku un vietu mijiedarbībā, laikam ejot"⁵⁵. Kultūras pieminekļi tiek iedalīti arheoloģijas, pilsētībūvniecības, arhitektūras un mākslas pieminekļos. Tāpat valsts aizsargā īpaši izceltas vēsturisko notikumu vietas.

VKPAI kultūras mantojuma definīcija nekādi neizslēdz aviācijas mantojumu no iekļūšanas valstiski aizsargāto objektu sarakstā. Gluži pretēji – aviācijas mantojums noteikti ir "pagātnes resursu kopums" un tas "ietver vidi, kas izveidojusies cilvēku un vietu mijiedarbībā, laikam ejot".

Kritiski izvērtējot, jāsecina, ka aviācijas mantojumu nevar izslēgt ne no vienas pieminekļu sadaļas. Virs zemes vai ūdens avarējusi lidmašīna, teorētiski, var būt arheoloģijas piemineklis. Lidostu kompleksi, aviācijas rūpnīcas vai militārās pilsētiņas, teorētiski, bet ar mazāku ticamības pakāpi, var būt pilsētībūvniecības piemineklis. Pavisam reāli aviācijas mantojums var būt arhitektūras vai mākslas piemineklis. Tāpat par pieminekli var klasificēt vietas, kur notikuši svarīgi aviācijas vēstures notikumi.

Aviācijas mantojumam visatbilstošākā būtu iekļaušana industriālo pieminekļu kategorijā, bet šobrīd tie kā atsevišķa sadaļa netiek izdalīti.

VKPAI interneta vietne vēsta: "Šobrīd Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā ir 8584 pieminekļi. No tiem 5183 valsts nozīmes pieminekļi (no tiem 3410 arhitektūras pieminekļi, 2492 arheoloģijas pieminekļi, 11 industriālie pieminekļi, 2494 mākslas pieminekļi, 46 pilsētībūvniecības pieminekļi, 113 vēstures pieminekļi un 18 vēsturiska notikuma vietas) un 3401 vietējās nozīmes pieminekļi (no tiem 2134 arhitektūras pieminekļi, 1011 arheoloģijas pieminekļi, 1 industriālais piemineklis, 217 mākslas

⁵⁵ Valsts Kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas mājas lapa www.mantojums.lv, skatīta 15.04.2014.

piemineklis, 5 pilsētībūvniecības pieminekļi, 3 vēstures pieminekļi un 3 vēsturiska notikuma vietas). Aizsargāti ir 7139 nekustamie pieminekļi un 1445 kustamie pieminekļi⁵⁶.

Lai arī industriālie pieminekļi kā atsevišķs pieminekļu veids netiek izdalīti, kopējā statistikā tie parādās. Tomēr iztirzāt kultūras mantojuma klasifikācijas problēmas nav šī darba mērķis. Būtisks ir secinājums, ka valstiski aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā aviācijas mantojuma tikpat kā nav, lai arī tam nav birokrātisku šķēršļu.

Arī aptaujātie mantojuma speciālisti⁵⁷ neredz problēmas šādu objektu iekļaušanai sarakstā. VKPAI vadība un inspektori jau ir pauduši gandarījumu par vēsturiskās lidostas "Spilve" iekļaušanu valsts nozīmes arhitektūras un mākslas pieminekļu sarakstā. Tas ir pirmais solis, lai paglābtu to no iznīcības un apliecinātu šī kompleksa unikalitāti.

Minot iemeslus, kāpēc aviācijas mantojums līdz šim pieminekļu sarakstā tikpat kā nav iekļauts, tiek norādīts uz diviem faktoriem. Pirmkārt, iekļaušanai ir vajadzīga īpašnieka iniciatīva vai vismaz piekrišana. Daudziem bijušajiem aviācijas objektiem īpašuma tiesības ir neskaidras vai arī īpašniekus atbaida potenciālie apgrūtinājumi, tāpēc viņi pēc šāda statusa nealkst. Otrkārt, nav nevienas organizācijas vai aviācijas vēstures un kultūras mantojuma speciālista, kas spētu šādus objektus apzināt un ierosināt to iekļaušanu valstiski aizsargāto pieminekļu sarakstā. Līdz ar to aviācijas mantojums, kas neapšaubāmi ir industriālā mantojuma sastāvdaļa, šobrīd Latvijā ir valstiski nenovērtēts un neaizsargāts. Tāpēc aviācijas mantojuma apzināšana šī darba ietvaros jāveic, koncentrējoties uz muzeju krājumiem.

⁵⁶ Valsts Kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas mājas lapa www.mantojums.lv, skatīta 15.04.2014.

⁵⁷ Saruna ar VKPAI vadītāja vietnieku Jāni Asari 2014.gada 22.aprīlī.

2.1. Mērķa grupas muzeju krājumu izpēte

2.1.1. Latvijas Kara muzejs

Kara muzeja struktūrā aviācijas vēstures pētniecība nav atsevišķi izdalīta, tomēr materiālu ir salīdzinoši daudz. Tā kā Kara muzejs ir pārmantojis arī Revolūcijas muzeja krājumu, tad izvirzītās tēmas kontekstā jāpēta arī tas. Statistiku apgrūtinā fakts, ka lielākā daļa materiālu nav digitalizēta vai digitāli uzskaitīta. Darbiniekiem nav specifiskas informācijas – cik krājuma vienības ir tieši par aviācijas vēsturi, tomēr kopējā uzskaites sistēma ir veikta profesionāli (atbilstoši valsts akreditēta muzeja prasībām). Tā sastāv no tematiskās kartotēkas un katra priekšmeta apraksta. Aviācijas vēstures mantojams ir atrodams katram laika posmam veltītajā nodaļā – I Pasaules kara nodaļā, Starpkaru nodaļā, II Pasaules kara nodaļā un mūsdienu nodaļā. Šajās struktūrvienībās glabājas dokumenti un fotogrāfijas, ko var viegli uzskaitīt skaidrās sistematizācijas un darbinieku atsaucības dēļ. Nedaudz sarežģītāk ir ar muzejiskajiem priekšmetiem (apbalvojumiem, formas tērpiem, ieročiem u.t.t.), kas atrodas galvenās krājuma glabātājas pārraudzībā. Lai tur varētu atrast aviācijas vēstures priekšmetus, jāseko loģiskajai domāšanai, jāuzticas galvenā krājuma glabātāja erudīcijai vai personiski jāpārskata visa kartotēka, kas ir ļoti laika ietilpīgs darbs.

Hronoloģiski senākie aviācijas materiāli meklējami I Pasaules kara nodaļā. Te ir materiāli, kas saistīti ar pirmo latviešu lidotāju apmācību Krievijas kara skolās un turpmāko dalību I Pasaules un Krievijas Pilsoņu karā. Līdz ar to apmācību laikā tapušās fotogrāfijas datējamas jau ar pirmskara laiku, sākot no 1912.gada. Materiālu nav pārāk daudz – 170 fotogrāfijas un 7 dokumenti. Apmēram puse no fotogrāfijām ir nākusi no latviešu lidotāja Aleksandra Zariņa personiskā arhīva. Tie ir vērtīgi materiāli un portretē interesantu personību. Zariņš dzimis 1894.gadā, 1916.gadā beidzis aviācijas skolu Gatčīnā, dienējis cara armijā, cīnījies Rumānijā, nonācis Skoropadska neatkarīgās Ukrainas aviācijā, tad veicis pārlidojumu no Sarkanās armijas un pārbēdzis balto pusē. Lidojis Deņikina armijā, piedalījies aktīvā kara darbībā līdz caur Tālajiem austrumiem Imantas un Troickas sastāvā atgriezies Latvijā un turpinājis lidot jau neatkarīgā Latvijā. Nogalināts padomju represijās, kas nespēja aizmirst viņa pārlidojumu pie baltajiem. Tāpat ar ļoti spilgtu personību saistās nodotie dokumenti, tie nāk no pulkveža Jāzepa Baško (1889-1946) personiskā arhīva. Lai arī pēc satura tie ir visai margināli, tie ir autentiski un piederējuši ievērojamai personībai.

Muzeja pamata ekspozīcijā par I Pasaules karu aviācijai ir veltīta viena sadaļa, kas sastāv no vertikāla stenda un astoņām izvelkamām atvilktnēm. Vitrīnās ir fotogrāfijas un atklātnes. Tās ilustrē atsevišķus tehnikas veidus (lidmašīnas, cepelīni), rāda pilotu portretus vai kaujas darbību, katastrofas vai bēres. No priekšmetiem ir izstādīta aviācijas bulta un bojā

gājušā pilota O.Kundziņa cigarešu etvija. Informācija ir lakoniska un skopa, tā nepretendē uz izvērstu vēstījumu, drīzāk secina, ka aviācija I Pasaules karā ir piedalījies un kopumā karā ir bijuši iesaistīti aptuveni 100 latviešu tautības piloti. Atvilktnēs fotogrāfijas un tehniskie dati strukturēti vairāk. Te ir informācija par cepelīniem, par lidmašīnām un to tehniskajiem datiem (vācu un krievu pusē), par atsevišķiem pilotiem (Oļģerts Teteris), par aviācijas sadzīvi frontes apstākļos. Tāpat aplūkojamas aerofotogrāfijas un lidotāju grupu bildes pie saviem lidaparātiem. Virs stendiem ir iekārti divi I Pasaules kara lidaparātu modeļi, kas atdzīvina ekspozīciju un piesaista uzmanību.

Visplašākā aviācijas dokumentu un fotogrāfiju kolekcija ir Starpkaru nodaļā. Šis ir laiks, kad Latvijā bija sava neatkarīga aviācija, visas tautas lepnums un gods. Par Latvijas Aviācijas pulku, Jūras un Aizsargu aviāciju krājumā ir reģistrēti 110 dokumenti (aptuveni 90 % pamatkrājumā un 10% palīgkrājumā) un 839 fotogrāfijas (kopā ar variācijām un albumos esošajām fotogrāfijām to skaits varētu būt ap 1000). Pēdējo 2 gadu periodā (2012 – 2013) pēc padziļinātām konsultācijām ir vērsušies vairāki pētnieki un citu muzeju kolēģi – Latvijas Nacionālie Gaisa spēki, Cepelīnu muzejs no Vācijas, Mākslas muzejs, kura porcelāna kolekcijā ir vāze ar kādu aviācijas nozīmi, lidotāja Herberta Cukura pēcnācēji un pētnieks no Izraēlas Mihails Buhmans. Pamata ekspozīcijā aviāciju pārstāv viens stends ar 15 fotogrāfijām un to lakoniskiem aprakstiem, kā arī viena vitrīna ar 6 priekšmetiem – lidotāja formas tērpa sastāvdaļām. Procentuāli tā ir pavisam neliela ekspozīcijas daļa un nekādi neizceļas.

Ļoti nozīmīgs posms latviešu aviatoriem bija II Pasaules karš, kad latvieši dienēja gan padomju armijā, gan vācu *Luftwafe* aviācijas rindās un kā Gaisa Spēku izpalīgi. Arī šis periods ir salīdzinoši plaši pārstāvēts muzeja krājumā. Tas sastāv no Kara muzeja veidotā krājuma un muzejiskajiem priekšmetiem, kas mantoti no Revolūcijas muzeja. Tiem joprojām ir dažādas kartotēkas, tāpēc uzskaitīšu šos priekšmetus atsevišķi. Kara muzeja krājumā ir 225 dokumenti par latviešu lidotāju gaitām abās karojošajās pusēs. Vairāk kā puse no tiem ir iekļauta palīgkrājumā, jo nav oriģināli, bet gan pierakstītas liecības, avīžu kopijas u.c. priekšmeti ar mazāku muzejisku vērtību. Tomēr netrūkst arī pašrocīgi rakstītu vēstuļu, dokumentu un citu autentisku liecību. Tāpat krājumā ir vairāk nekā 300 fotogrāfijas, kas raksturo latviešu lidotāju un viņu atbalstītāju – Gaisa spēku izpalīgu – gaitas II Pasaules kara laikā. No Revolūcijas muzeja ir pārmantoti dokumenti un fotogrāfijas par Latvijas nakts bumbvedēju pulku. Tie ir 72 dokumenti (pamatkrājumā aptuveni puse no tiem) un aptuveni 70 fotogrāfijas par kara gaitu un 80 lidotāju portreti, kopā aptuveni 150 fotogrāfijas. Pēdējo

divu gadu laikā konsultācijas lūguši aviomodelisti un karā iesaistīto pēcnācēji, kas meklējuši informāciju par saviem radniekiem.

Muzejiskos priekšmetus, kas nav fotogrāfijas un dokumenti, tāpat visloģiskāk ir grupēt pēc hronoloģiskā principa. I Pasaules karu pārstāv nedaudzi, tomēr eksotiski priekšmeti, piemēram, lidotāja - novērotāja cara armijas poručika Oļģerta Kundziņa kapa piemineklis, kas izgatavots no viņa avarējušās *Nieport* lidmašīnas atliekām vai latviešu izcelsmes baltgvardu lidotāja Aleksandra Zariņa albums. Tāpat ir atsevišķi uzņēmumi uz stikla platēm, kas saistīti ar aviāciju vēl I Pasaules karā.

Aptuveni 50 priekšmeti raksturo I Latvijas Republikas aviācijas dzīvi un pārsvarā ir saistīti ar Latvijas aviācijas pulku (virsnieku formas tērpi vai to daļas, cepures, kompassi, lidmašīnas propelleris, binoklis, zīmotnes, uzpleči, šķīvis no virsnieku kluba trauku komplekta u.c.) vai konkrētām aviācijas personībām (Herberta Cukura cimds, Herberta Cukura Gambijas ekspedīcijas karogs, Jāzeps Baško formas tērps u.c.). No apbalvojumiem īpaši reta, prestiža un vērtīga ir Kliforda B. Harmana ceļojošās balvas goda medaļa, ko 1933. gadā saņēma lidotājs Aleksandrs Zariņš par izcilu sporta pilotāžu. Kopumā apbalvojumiem specifiskas nav, jo tie visām militārām personām bija līdzīgi. Muzeja kolekcijā ir arī vairākas retas Aviācijas pulka nozīmes, taču pilnas kolekcijas nav. Tāpat ir nozīmes, kas piederējušas konkrētiem cilvēkiem un kam ir memoriāla vērtība. Vēl Latvijas neatkarības laika aviācija ir pārstāvēta pasta atklātnēs, filatēlijā, plakātos, kartēs, preses izdevumos, mācību un aviācijas vēsturei veltītās grāmatās (līdzīgi kā arī nākamais - padomju okupācijas laiks). Numismātikā smaidīgs lidotājs ar lielām ūsām uz 5 rubļu naudas zīmes parādās vien līdz II Pasaules karam, vēlāk padomju pilsoņu rokās čab tikai partijas vadoņu galvas.

II Pasaules karš Kara muzeja savāktajā krājumā ir pārstāvēts ar aptuveni 40 – 50 autentiskiem ikdienas priekšmetiem (*Luftwaffe* dienējoša karavīra sikсна, mugursoma, leģionāra emblēma, etvija, maciņš, *Luftwaffe* trauku komplekts ar gandrīz 20 sastāvdaļām, dienējošā maciņš, ASV ražotas spēļu kārtis ar vācu lidmašīnām u.c.). Līdzīgi priekšmeti aptuveni tādā pat skaitā ir mantojums no Revolūcijas muzeja un pārstāv padomju armiju (karte, soma, kompass, binoklis, blašķe u.c.).

Priekšmeti ir "vispateicīgākie" eksponēšanai, tāpēc arī daudzi no tiem šobrīd atrodas pastāvīgajā ekspozīcijā. II Pasaules kara ekspozīcijā aviāciju pārstāv divi atsevišķi un pretēji standi - gan pēc fiziskā izvietojuma, gan pēc būtības. Vienā pusē ir informācija par vācu pusē *Luftwaffe* rindās dienējošajiem lidotājiem, pretī – Sarkanās armijas latviešu nodaļa. Šeit izstādītas arī vēstules no frontes, kara laika piezīmes u.c. personiskas lietas, kas sniedz cilvēcisku un emocionālu ieskatu tēmā. Arī informācija šeit ir pilnīgāka un iezīmē nacionālo

traģēdiju – dienestu pretējās pusēs – tieši aviācijā. Šajā ekspozīcijas sadaļā informācija vairāk sapludināta ar cilvēcisku vēstījumu, kā pietrūkst iepriekšējo posmu ekspozīcijas sadaļās.

Uz mūsdienu vēsturi attiecas dāvinājumi no trimdā dzīvojošajiem latviešiem, kuru dzīve saistīta ar militāro aviāciju. Tā R. Pekšēns un A. Koreckis, pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas uzdāvinājuši Kara muzejam vērtīgus eksponātus – aviācijas apbalvojumus un goda zīmes par dienestu ASV armijā un formas tērpus. Tie saistās ar dienestu, kas veikts pagājušajā gadsimtā, tāpēc ir jau uzskatāmi par aviācijas mantojumu. Mūsdienu nodaļā ar aviāciju saistīti 9 dokumenti un 27 fotogrāfijas, bet tie ir pārāk jauni, lai tos aplūkotu dotās tēmas kontekstā. Tas pats attiecināms uz priekšmetiem, ko muzejam pēdējos gados nodod Latvijas Gaisa spēki.

Apkopojot visu nodaļu informāciju, ir iegūti sekojoši dati par muzeja krājumu: ar aviācijas vēsturi ir saistītas 1620 fotogrāfijas, 414 dokumenti un 90 priekšmeti. Tā ir tikai neliela daļa no muzeja kopējā krājuma un tai nav veltīta īpaša uzmanība. Padziļinātā intervijā ar muzeja direktori Aiju Fleiju ir noskaidrots, ka atsevišķa speciālista, kas būtu fokusējies uz aviācijas pētniecību, muzejā nav un nekad nav bijis. Vienīgā izstāde par aizsargu aviāciju ir notikusi 1999.gadā. Jaunajā muzeja pamata ekspozīcijā vai izstādē par I Pasaules karu aviācijai netiks pievērsta lielāka uzmanība kā līdz šim. Tāpat nav tapuši pētījumi vai publikācijas specifiski par aviācijas vēsturi.

‘Muzejs var strādāt tikai ar to krājumu, kas tam ir. Resursi šobrīd nepieļauj nedz atsevišķa speciālista piesaisti, nedz krājuma papildināšanu ar lielformāta priekšmetiem – tos vienkārši nav kur glabāt. Tāpēc lidmašīnu un citas lielformāta militārās tehnikas vienību mums nav, kaut arī pēc muzeja profila tas mums būtu vajadzīgs. Pēc profila esam militārās vēstures muzejs, mūsu misija un tezaurēšanas principi ļautu mums šādas tipoloģiskās vienības iekļaut krājumā. Tāpat ir ar reģionālajiem ietvariem. Militārā joma iet pāri robežām. Vai padomju laika iznīcinātāju lidmašīnas būtu iekļaujamas Latvijas nacionāla statusa muzeja krājumā? Bet ja tās ir lidojušas Latvijas debesīs? Un ar tām lidojuši latviešu piloti? Jā, pretrunu te nav. Tikai vajadzīga pareiza interpretācija. Un izstādīšanas vieta, kuras mūsu muzejam nav. Bija kāda stratēģija par Daugavgrīvas cietoksni un tā iespējamo izmantošanu šim mērķim, bet šobrīd šis jautājums netiek risināts. Kas attiecas uz biogrāfiju un vēsturisko materiālu pētīšanu – tas viss ir iespējams, to var darīt, bet mūsu muzejā tam atsevišķi pievērsties nav plānots. Protams, vispilnvērtīgāk to varētu darīt vienotā, specializētā, tikai šai jomai veltītā muzejā, bet tas ir dārgs prieks, kam vajadzīgs dažādu spēku atbalsts. Pasaulē aviācijas muzejus parasti atbalsta kāds ražojošs uzņēmums vai militārās struktūras, tie netop tukšā vietā. Tāpat pamatā ir jābūt kolekcijai, tas ir pats galvenais. Tieši darbs ar kolekciju, ar

krājumu, šobrīd ir apgrūtināts pārāk lielās birokrātijas dēļ. Tā noteikti ir lielāka nekā padomju laikos. Tā kā muzeja krājums pēc likuma ir valsts īpašums, tad Valsts Kontrole to saprot burtiski – ‘ja tā ir vērtība, tad lai neviens to neaiztiek!’’. Bet tas ir pretrunā ar muzeja jēgu! Tāpat ir vērojams savtīgums un atsevišķu muzeju lielummānija, tendence, paplašināt vai par katru cenu turēties pie muzeja krājuma, mazāk domājot par tā izstādīšanu, pētīšanu un komunikāciju ar sabiedrību. Jā, to var saukt arī par nepareizi izprastu muzealizāciju. Es domāju, ka aviācijas muzeju pievilcība ir izskaidrojama arī zemapziņas līmenī. Tā ir emocionāla slodze un pacilājums. Kad cilvēks ir uz zemes, tad viņš ir liels, bet lidmašīna debesīs ir maziņa. Kad cilvēkam ir atļauts pietuvoties lidaparātam uz zemes, tad šī proporcija mainās.

Tāpat piekrītu, ka caur aviācijas vēsturi būtu iespējams izstāstīt Latvijas jaunāko laiku vēsturi – koncentrētā un aizraujošā veidā’’⁵⁸.

⁵⁸ Intervija ar A.Fleiju.

2.1.2. Rīgas Aviācijas (tehnikas) muzejs

Muzejs, kam paralēli eksistē divi nosaukumi, ir veidojies 40 gadu laikā. Oficiāli tas eksistē kopš 1997. gada – pilnībā pastāvīgi, bez jebkāda valsts atbalsta. Muzejs nekad nav pretendējis uz valsts akreditāciju. Tā dibinātājs un līderis visus šos gadus ir bijušais pilots Viktors Talpa. Muzeja ekspozīcija aplūkojama zem klajas debess lidostas “Rīga” teritorijā blakus lidmašīnu skrejceļiem.

“Aviācijas muzejs – vienīgais Baltijā un viens no lielākajiem visā Eiropā. Muzejā aplūkojamā padomju aviācijas tehnika ir lielākā, kas atrodama ārpus NVS robežām”⁵⁹ vēsta muzeja reklāmas materiāli. Šis apgalvojums gan nav pilnībā precīzs, jo Baltijā pilnīgi noteikti ir citi aviācijas muzeji. Savukārt par padomju aviācijas tehniku apgalvojums varētu būt patiess – tā tiešām ir iespaidīga. Jo īpaši, ņemot vērā faktu, ka tās juridiskais īpašnieks ir biedrība, bet faktiski kolekciju savākusi viena ģimene.

Šis ir viens no diviem muzejiem, kura nosaukumā ir minēts vārds “aviācija”. Reģionālo robežu kolekcijai nav. Tiek vākts pilnīgi viss, kas saistīts ar aviācijas tehniku. Kolekcijā ir ne tikai PSRS, bet arī ASV, Polijas, Krievijas, Ukrainas, Čehijas u.c. valstu lidaparāti un cits aviācijas ekipējums. Viktors Talpa skaidro, ka aviācijas tehnika viņa izpratnē ir ļoti plašs jēdziens. Tas ietver arī visu, kas aviācijai palīdz uz zemes. Tāpēc kolekcijā ir viss iespējamais – mīnas, apģērbi, palaišanas iekārtas, sniega tīrāmā tehnika, trapi, lidlauka ekipējums u.t.t. Arī hronoloģiski nekādas robežas nav noteiktas. Lai arī nekāda valsts akreditētos muzejos apstiprināta dokumentācija netiek veikta, šī muzeja vadītājs visus skaitļus un kolekcijas galvenos objektus zina no galvas. Šobrīd muzejā ir 42 lidmašīnas, 30 lidmašīnu dzinēji, 15 aviāciju apkalpojošās mašīnas uz zemes... Mazākas vienības gan netiek skaitītas, jo te “ar sīkumiem nekrāmējas”. Pilnīgi viss, kas ir savākts, atrodas skatītājiem pieejamā ekspozīcijā. Lidmašīnas un cita aviācijas tehnika tiek remontēta turpat skatītāju priekšā. Daudzi priekšmeti ir veci un nobružāti, tie vienlaikus “kliedz” pēc restaurācijas un iespaido ar autentiskuma sajūtu. Daļā no lidmašīnām apmeklētāji var arī iekāpt. Eksponātus drīkst aiztikt ar rokām, jo tiem nekas slikts nevar notikt. Paskaidrojošā rakstveida informācija ir skopa – lakoniski uzraksti pie lielajiem objektiem, toties mutisko informāciju var saņemt ļoti izsmeļošu.

Muzejā strādā tikai brīvprātīgie. Pastāvīgi palīdz aptuveni 15 cilvēki, kas visi ir bijušie aviācijas darbinieki. Lielākā daļa saistīta ar aviācijas tehniskajām specialitātēm, daži ir bijušie piloti. Ar vēsturnieka izglītību gan te neviena nav. Tāpēc par speciālistiem savā jomā

⁵⁹ www.airmuseum.lv, skatīta 15.04.2014.

(aviācijā) uzskatāmi visi brīvprātīgie, bet profesionāla vēsturnieka vai muzeja specialitāšu pārstāvja nav neviena.

Jautājums – vai beidzamo desmit gadu laikā ir notikušas aviācijai veltītas izstādes – šeit izrādās lieks. Pirmkārt, tā ir pamata ekspozīcija, kas apskatāma visu gadu bez pārtraukuma jebkuros laika apstākļos, otrkārt tās ir mazākas miniatūras izstādes, ko sarūpē brīvprātīgie (avio modelīši, formas tērpi, planšetes par aviācijas vēsturi u.c.). Pētījumi un zinātniskais darbs netiek veikts, jo tam nav resursu. Šeit cilvēki nodarbojas tikai ar praktiskām lietām un komunikāciju. Līdz ar to nav arī nekādu publikāciju, kas būtu veltītas aviācijas vēsturei, lai gan brīvprātīgie darbinieki ir aktīvi stāstītāji un labi pārzina gan neseno, gan senāko vēsturi. Mīnuss varētu būt nedaudz ideoloģiska nostāja attiecībā uz padomju laika gloricēšanu.

Uz jautājumu – vai darbs ar aviācijas mantojumu Latvijā norit pilnvērtīgi – Viktors Talpa sniedz diplomātisku atbildi. ‘‘Varu atbildēt tikai par sevi un citus nekritizēšu. Lidaparāts ir interesants visos laikos un vietās neatkarīgi no valsts iekārtas. Katra lidmašīna ir uz fantastikas robežas. Katrs lidotāja liktenis – interesants un pamācošs. Aviācijas tehnikas saglabāšana un pētīšana – tā nav aģitācija par kādas valsts tehnisko pārkāpumu. Tā ir mīlestība un apbrīna pret tehnisko domu kā tādu. Aviācija ir daudzpusīga un mūžīga mācīšanās’’⁶⁰.

Dokumentācija par muzeja priekšmetiem netiek veikta, bet par katru eksponātu Viktors Talpa var pastāstīt detalizēti – gan raksturojot pašu objektu, gan aprakstot tā nokļūšanu ekspozīcijā. ‘‘Lidmašīnai paveicās – nokļuva muzejā nevis tika sagriezta metāllūžņos’’ ir tipisks secinājums, kam nevar nepiekrīst. ‘‘Lietas jāciena. Katrā ir ielikts prāts, darbs un sirds’’, ir pārliecināts Viktors Talpa, un apliecina to ar aktīvu vākšanas procesu. Rezultātā jāsecina, ka viņš ar savu entuziasmu ir paveicis visvairāk un vismaz aviācijas tehnikas skaita un tipoloģiskās daudzveidības ziņā viņam Latvijā konkurentu nav.

Vai tas ir saucams par muzeju vai tomēr tā ir tikai kolekcija – jautājums paliek atklāts.

⁶⁰ Intervija ar Viktoru Talpu 2014.gada 5.aprīlī.

2.1.3. Latvijas Okupācijas muzejs

Latvijas Okupācijas muzejs ir valsts akreditēts privāts muzejs, kas dibināts 1993. gadā. To uztur un pārvalda sabiedriskā labuma organizācija Latvijas Okupācijas muzeja biedrība (LOMB). Par šo muzeju 2006.gadā ir pieņemts īpašs Latvijas Saeimas likums. Tas nosaka valsts attiecības ar LOMB, nodrošina valsts finansiālo atbalstu muzejam un nostiprina muzeja tiesības lietot ēku un tai piederošo zemi. 2010., 2011. un 2012. gadā muzejs no valsts saņēma tikai ap 10% no muzeja operatīvā gada budžeta izdevumiem, pārējie līdzekļi ir apmeklētāju un atbalstītāju ziedojumi. Lielākie muzeja atbalstītāji ir ārzemju latviešu sabiedrība - gan organizācijas, gan individuāli ziedotāji. Muzejs iekļauts Latvijas valsts diplomātiskajā protokolā, un to apmeklē daudzi ārvalstu vadītāji, diplomāti un citi oficiālo vizīšu pārstāvji⁶¹.

Muzeja misija ir ‘‘atcerēties, kas notika ar Latviju, Latvijas tautu un zemi komunistiskās Padomju Savienības un nacionālsociālistiskās Vācijas režīmu valdīšanas laikā no 1940. līdz 1991. gadam, pieminēt netaisni notiesātos un noslepkavotos, svešos karos kritušos, represijās un izsūtījumā cietušos un mirušos, bēgot no okupācijas varām, pasaulē izklīdētos, atgādināt pasaulei svešo varu nodarījumus Latvijas valstij, zemei un tautai’’⁶².

Gan muzeja misija, gan precīzi definētās laika un reģionālās robežas neliedz muzeja krājumā nonākt ar aviācijas saistītiem priekšmetiem un atmiņu stāstiem. Lidotāji, tāpat kā citi izglītotie un ietekmīgie cilvēki, okupācijas varām bija bīstami. Tos skāra nežēlīgas represijas jau 1940.gadā un turpinājās arī vēlāk. Aviācijas personības muzeja darbībā netiek īpaši izceltas, bet tās loģiski iekļaujas muzeja tezaurēšanas principos.

Skaidrojot, kāds aviācijas mantojums pieejams šajā muzejā, jānorāda uz tā specifiku. Šajā muzejā īpašs akcents tiek likts uz likteņstāstiem un liecībām, tāpēc darbinieki jau 20 gadus vāc audiovizuālās liecības – ieraksta cilvēku atmiņas. Krājumā tā skaitās viena vienība, kaut arī vienas sarunas laikā intervējamais var izstāstīt dažādas savas dzīves epizodes. Ja intervētais pats nav lidotājs, tad izsekot, vai kādā intervijā ir fragmenti tieši par aviācijas notikumiem, ir ļoti sarežģīti. Šī iemesla dēļ arī skaitļi nebūs pilnībā precīzi. Līdzīgi ir ar dokumentiem. Tie ir uzskaitīti un reģistrēti ļoti precīzi, kartotēkas ir digitālas un meklēšanas sistēma ir pilnībā mūsdienīga. Tomēr dokumenta saturs datu bāzē netiek atšifrēts. Tā ir ‘‘vēstule, manuskripts, izziņa, rīkojums, saraksts, rokraksts, caurlaide, atmiņu fragments’’ u.t.t. To saistību ar aviāciju var noteikt tikai trīs veidos. Pirmkārt, ja persona, kas nodevusi materiālus, pati ir bijusi saistīta ar aviāciju (piemēram, represēts lidotājs). Otrkārt, ja par dokumentu saturu atceras muzeja darbinieks, kas, milzīgā apjoma dēļ, ir ļoti grūti – atmiņā paliek tikai visspilgtākās liecības. Treškārt – personiski pārskatot oriģinālās mapes muzeja

⁶¹ www.omf.lv, skatīta 2014.gada 15.aprīlī.

⁶² Turpat.

krājumā, kas ir ļoti darbietilpīgs process. Tādējādi precīzas informācijas iegūšana ir nākotnes jautājums.

Ilustrācijai tikai viens piemērs – Nacistiskās Vācijas Gaisa spēku palīgdienestā mobilizētā un vēlāk represētā Oskara Vizūļa muzejam nodotā mape. Tā sastāv no 520 reģistrētām vienībām, kas ir tipoloģiski dažādas – ‘‘Rokraksti. Vēstule’’, ‘‘Dokumenti. Izzaīna’’, ‘‘Manuskripti. Atmiņu stāstījums’’, ‘‘Dokumenti. Anketa’’, ‘‘Dokumenti. Karagūstekņa numurs’’, ‘‘Dokumenti. Atbrīvošanas apliecība’’, ‘‘Iespieddarba izgriezumi. Raksts’’, ‘‘Rokraksti. Notis’’, ‘‘Iespieddarbi. Ielūgums’’, ‘‘Mākslas darbi. Zīmējums’’, ‘‘Dokumenta gaismas kopija. Paziņojums’’, ‘‘Fotogrāfija, melnbalta’’, ‘‘Fotogrāfija, krāsaina’’, ‘‘Rokraksti. Dienasgrāmata’’ u.c. Spriežot tikai pēc saraksta, ir grūti secināt – cik tieši vai netieši katra šī krājuma vienība ir saistīta ar Vizūļa aviācijas gaitām. Tāpat netiek izvērtēta katras krājuma vienības nepieciešamība. Muzeja krājuma politika ir vākt un saglabāt visu. ‘‘Mēs nezinām, kas būs svarīgs nākotnē. Ja mape ir nodota ar, piemēram, 423 atsevišķi uzskaitāmām vienībām, tad visas arī tiek pieņemtas un atsevišķi reģistrētas. Mūsu uzdevums ir nepazaudēt nevienu vēstures liecību. Mēs nevērtējam, mēs saglabājam’’⁶³ skaidro muzeja galvenā krājuma glabātāja Taiga Kokneviča.

Līdz ar to jāsecina, ka atsevišķo vienību skaits ir milzīgs, bet precīzi atrast saturiski svarīgākos materiālus tas nepalīdz. Tomēr jāatzīst, ka paveikts ļoti nopietns darbs un, veltot pētniecībai lielāku laiku un enerģiju, šī muzeja krājumos noteikti atrodamas unikālas un specifiskas vēstures liecības, kādas citur neatrast.

Precīzāka ir informācija par audiovizuālajām liecībām. Tās ir uzskaitītas atsevišķā reģistrā. Okupācijas muzeja darbinieki ir speciāli uzmeklējuši un mērķtiecīgi intervējuši bijušos latviešu lidotājus un vācu Gaisa spēku palīgdienestā dienējušos. ‘‘Kopumā Okupācijas muzeja Audiovizuālās krātuves video liecību krājumā (OMF2300) atrodas 35 video liecības – intervijas ar bijušajiem Nacistiskās Vācijas Gaisa spēku palīgdienestā mobilizētajiem vīriešiem’’⁶⁴ informāciju sniedz audiovizuālā krājuma glabātāja Lelde Neimane. Tāpat ir intervijas ar atsevišķiem Grobiņas aviācijas vienības lidotājiem, piemēram, Edvīnu Brūveli vai satiksmes lidotājiem, kas represēti 1949.gadā, piemēram, Jānis Pūķis. Tomēr lidotāji kā atsevišķa grupa nav izdalīti. Lelde Neimane ir pārliecināta, ka arī citu intervēto liecībās ir atsevišķas epizodes, kas saistās ar aviācijas vēsturi, diemžēl tās nav atsevišķi uzskaitītas.

Kopumā muzeja darbinieki atzīst, ka lidotāju likteņus noteikti būtu vērts pētīt padziļināti. Šobrīd pastāvīgajā ekspozīcijā aviācijas tēma neparādās. Tāpat muzejā nav

⁶³ Intervija 2014.gada 9.janvārī.

⁶⁴ Elektroniskā pasta vēstule 2014.gada 6.februārī.

neviens aviācijas vēsturē specializējies eksperts. Nav bijušas aviācijas tēmai, notikumiem vai personībām veltītas izstādes. Tāpat netiek veikts specifisks zinātniskais un pētnieciskais darbs tieši par lidotājiem, kā rezultātā nav arī publikāciju.

Direktora vietnieks attīstības jautājumos Gunārs Nāgels atzīst, ka lidotāji neapšaubāmi ir interesanta un pētīšanas vērta tēma. Muzejs labprāt sadarbotos ekspozīcijas veidošanā par represētajiem vai emigrējušajiem latviešu pilotiem, kuru likteņus vistiešākajā veidā ir noteikuši Latvijas ilgie okupācijas gadi. Tāpat viņš respektē aviācijas muzeju īpašo popularitāti pasaulē un diplomātiski izsaka izbrīnu, ka Latvijā šāda muzeja nav. Viņš ir pārliecināts, ka sabiedrības ieinteresētība par šo tēmu būtu liela, un tas būtu arī latvisko garu cildinošs un patriotisks pasākums⁶⁵.

Kopumā jāsecina, ka Okupācijas muzejs varētu izcelt vienu šķautni Latvijas aviācijas vēsturē, bet neitrālas kopainas izveidošanai traucētu ideoloģiskais akcents uz padomju laika sasniegumu pilnīgu noliegšanu.

⁶⁵ Intervija ar Gunāru Nāgelu 2014.gada 10.aprīlī.

2.1.4. Bijušā Rīgas Civilās Aviācijas institūta muzejs

Šis ir muzejs, kas nekādos muzeju reģistros neparādās un nav pieejams apmeklētājiem, taču glabā neapšaubāmi nozīmīgus eksponātus - sava laika liecības un tehniskas vērtības. Muzejs dibināts 1979.gadā, taču krājumā ir daudz senāki priekšmeti. Šīs mācību iestādes vēsture aizsākās 1919.gadā Ukrainā, kad tik izdota pavēle par "Aviācijas tehniku – mehāniku skolas" dibināšanu Kijevā. Pavēli 1919.gada 24.maijā parakstīja "tautas komisārs Ukrainas lietās" N.Podvojskis⁶⁶. Skola vairākkārt mainīja dislokācijas vietu, līdz 1945.gada pavasarī no Magnitogorskas tika pārcelta uz Rīgu. Tobrīd tie bija "Aviācijas tehniskā sastāva kvalifikācijas celšanas kursi pie Sarkanās armijas". 1960.gadā mācību iestādes darbība tika paplašināta. Tā tika pārdēvēta par "Civilās aviācijas institūtu" un ar šo nosaukumu darbojās līdz Latvijas neatkarības atgūšanai 1992.gadā. Tad institūts tika pārdēvēts par "Rīgas aviācijas universitāti", līdz 1999.gadā tika likvidēts vispār. Šobrīd bijušā institūta teritorijā darbojas 8 dažādas augstākās mācību iestādes. Muzejs bija palicis kā Rīgas Tehniskās universitātes Aviācijas institūta sastāvdaļa, bet šobrīd ietilpst 2012.gadā dibinātā Aeronautikas institūta struktūrā. Visas šīs metamarfozes saistītas ar adresi Lomonosova ielā 1, kas ir vēl nenovērtēta kultūrvēsturiska teritorija un pelna detalizētāku aprakstu.

"Šai teritorijai raksturīgs pastāvīgi mainīgs cilvēku konglomerāts. Te tikuši kaldināti gan vienkāršu karavīru, gan ģenerāļu likteņi. Tie bija cilvēki, kas vistiešākajā veidā lēma kara un miera likteni. Viņi piedalījās visos 20.gadsimta karos, bieži karojot pretējās frontes pusēs par dažādiem ideāliem"⁶⁷ – tā Lomonosova ielas 1 vēstures aprakstu aizsāk muzeja vadītājs un vienīgais darbinieks, profesors Vladimirs Šestakovs. Ar arhīva dokumentu un seno fotogrāfiju palīdzību viņš ļauj izsekot šīs teritorijas vēsturei.

20.gadsimta sākumā tā bija vēl neapdzīvota Rīgas nomale Maskavas forštatē blakus ebreju kapiem. 1908.gadā sākās kazarmu un zirgu staļļu būve cariskās Krievijas armijas vajadzībām – tika uzcelti vairāki ķieģeļu korpusi, kas saglabājušies līdz mūsdienām. Tika uzbūvēta arī pareizticīgo katedrāle ar 900 vietām, kuras vairs nav. No 1908. līdz 1911.gadam te bija dislocēts Izborgas kājnieku pulks. Vēlāk, līdz neatkarīgās Latvijas dibināšanai – Vjazemas kājnieku pulks. Pēc tam šajā teritorijā mājāja Latvijas armijas Vidzemes divīzijas Valmieras pulks. Teritorija tika saukta par Vidzemes kazarmām. Pareizticīgo katedrāle nefunkcionēja un pamazām tika nojaukta. Pēc kara tās vietā tika uzcelts studentu klubs. Traģiskākās vēstures lappuses saistās ar Otro pasaules karu. No 1941. līdz 1944.gadam te bija izvietota karagūstekņu nometne. Miera laikā teritorijā uzturējās aptuveni 1000 cilvēku, bet 1941.gadā te bija izvietoti pat 40 000 padomju karavīri vienlaicīgi. Apstākļi bija briesmīgi.

⁶⁶ Pavēle apskatāma muzeja krājumā.

⁶⁷ Vladimira Šestakova pētījums, elektroniska prezentācija.

Visā kara laikā te bija ieslodzīti 250 000 karagūstekņu, no kuriem vairāk kā 130 000 gāja bojā un tika apglabāti Salaspils, Rumbulas un Ziepniekkalna masu kapos.

Ar izglītības iestāžu izvietojumu teritorijā sākās jauna dzīve. Kopš 1945.gada pavasara līdz pat šim brīdim Lomonosova iela 1 ir mācībspēku un studentu rīcībā. Teritorija ir kultūrvēsturiski un arhitektoniski īpatnēja. Tajā saglabājies cariskās impērijas militārajai pilsētbūvniecībai raksturīgais regulārais plānojums un arhitektūras stils. Tādi ir aptuveni puse no korpusiem, ko teritorijā papildina padomju laika būves. Šobrīd tas rada īpatnēju stilu sajaukumu un neatkārtojamu atmosfēru. Tāpat šo teritoriju un tajā izvietotās mācību iestādes raksturo internacionāls studentu sastāvs. Pasaulē nav kontinenta, kurā nestrādātu bijušā institūta absolventi. Arī šobrīd studējošo vidū ir daudz ārvalstnieku.

Muzejs Lomonosova ielā 1 šobrīd atrodas padomju laikā celtajā B korpusā, kur tam ir ierādītas divas istabas. Agrāk tam ir bijušas daudz plašākas telpas, vairāki darbinieki un vērtīgi tehniskie eksponāti. Astoņdesmitajos gados pēc muzeja darbinieku iniciatīvas tika veiktas vairākas unikālas, sarežģītas un dārgas ekspedīcijas, lai mūžīgajā sasalumā un Pamira kalnos atrastu kādreiz avarējušās lidmašīnas un izceltu to detaļas. Tāpat institūta studenti bija sadarbojušies ar studiju ‘‘Mosfiļm’’ un izgatavojuši I Pasaules kara krievu bumbvedēja ‘‘*Iļja Muromec*’’ kopiju. Par institūta līdzekļiem bija savākti daudz vērtīgi eksponāti, kam būtu augsta cena kolekcionāru vidē. Tieši šī iemesla dēļ reorganizāciju, privatizāciju, likvidēšanas un pat atklātas zagšanas laikā tos neizdevās nosargāt.

‘‘Pazuda pat veselas lidmašīnas, kuru pēdas tā arī netika atrastas. Bet īpaši vērtīgo *FAU 2* dzinēju mēs paspējām ietīt sarullētā paklājā, kad mūs meta ārā no telpām. Citādi arī tas būtu pazudis’’ atceras Vladimirs Šestakovs. Nu jau vairāk kā divdesmit gadus viņš ir vienīgais, kas sabiedriskā kārtā rūpējas par muzeja krājumu. Paralēli viņš ir mācību spēks, tāpēc vienmēr atrodas tam blakus. Atslēgt šīs durvis ciemiņiem gadoties ļoti reti, tāpēc viņš uzskata, ka muzejs kopš 1992.gada praktiski nefunkcionē. Sākotnējais nosaukums tam ir bijis ‘‘Rīgas Civilās aviācijas institūta muzejs’’, tagad nosaukuma nav īsti nekāda. Savulaik ir vākts viss, kas saistās ar institūtu kā organizāciju vai tās absolventiem. Tā kā institūta vēsture aizsākusies jau 1919.gadā un absolventi bija visur pasaulē, tad nekādi hronoloģijas vai teritoriālie ierobežojumi netika likti. Kamēr bija resursi, tika vākts, glabāts un pētīts viss, kas pašiem likās interesants.

Arī šobrīd krājuma uzskaitē ir veikta rūpīgi. Visi priekšmeti reģistrēti kā iestādes pamatlīdzekļi, tāpēc bez pēdām vairs pazust nevar. Taču uzskaitē atrodas grāmatvedībā un precīzus ciparus muzeja vadītājs nosaukt nevar. Lielākais muzeja nosargātais lepnums ir retie turboreaktīvie dzinēji – *RD 10*, *RD 20*, *RD 45* un *FAU 2* – tie ir vienīgie, ko muzejs nedeponē

un nevienam neaizdod. Pārējos krājuma priekšmetus var dalīt vairākās tipoloģiskās grupās – dokumenti, fotogrāfijas, memoriālie priekšmeti, tehniskie modeļi u.t.t. Īpaši izceļami ir senie karogi – no 1925., 1928., 1932., 1948. un citiem gadiem. Tā ir tik sena un reta padomju simbolika, ka šie karogi jau ir kļuvuši ļoti vērtīgi. Kopā ar mazvērtīgākiem to kopējais skaits ir pāri diviem desmitiem. Ievērojams ir albumu skaits. Tie ir reprezentatīvi un ļoti interesanti. Īpaši kara gados (1941-1944) tapušie, kuros ir ne tikai fotogrāfijas, bet arī ar roku veikti kaligrāfiski zīmējumi un notikumu apraksts. Albūmi ir visdažādākie. Tie veltīti konkrētām fakultātēm, izlaiduma gadiem, tehniskajai jaunradei, celtniecības vienībām, notikumiem u.t.t. Tie visi ir oriģināli. Vērtība ir gan tajos atrodamajām fotogrāfijām un informācijai, gan to izpildījumam. Tā ir autentiska sava laika liecība, kas apliecina arī padomju laika gaišo pusi.

Krājumā ir daudz liecību par padomju laika studentu dzīvi. Tie ir suvenīri, dāvanas, vimpeļi, sporta balvas, studentu – celtnieku vienību relikvijas, ceļojošie pirmrindnieku karogi, studentu pašdarbības dokumentējums, komjaunatnes atribūtika, liecības par atpūtu un brīvā laika pavadīšanu. Tāpat muzejā ir nonākuši daudzi studentu tehniskās jaunrades darbi – modeļi, konstrukcijas, maketi. Kopā ar informatīvajiem stendiem un planšetēm par aviācijas tehniku un vēsturi, informatīvais materiāls ir iespaidīgs un nostalgisks vienlaikus. Te jaušams padomju laiku gaišākajiem cilvēkiem raksturīgais pozitīvais entuziasms, kas pārklājies ar nelielu putekļu kārtiņu.

Meklējot atbildes uz uzdotajiem jautājumiem, jāsecina, ka vārds ‘‘aviācija’’ muzeja nosaukumā teorētiski ir, bet praktiski muzejs nedarbojas. Ar Latvijas aviācijas mantojumu saistītas krājuma vienības ir, bet nav publiski apskatāmas. Līdz ar to nav arī aviācijas tēmām veltītu izstāžu. Taču ir viens rādītājs, kurā šis nekādi neregistrētais muzejs apsteidz savus reģistrētos un dotētos kolēģus. Tas ir pētījumu un publikāciju daudzums. Profesors Šestakovs klusi un mierīgi turpina veikt pētījumus un beidzamajos gados ir izdevis četras grāmatas un sagatavojis vēl npublicētus manuskriptus. Šīs grāmatas atbilst gan zinātniskās literatūras kategorijai, gan ir viegli un aizraujoši lasāmas. To nosaka Šestakova kunga erudīcija aviācijas jautājumos, iedzimtā inteliģence un pozitīvais raksturs. Šīs grāmatas ir izdotas ar paša autora, nedaudzo labvēļu un Civilās aviācijas institūta ‘‘draugu kluba’’ finansiālo atbalstu. Tās ir: ‘‘Aviācijas zinātnes attīstības vēsture Latvijā’’ (1989.gads), ‘‘Rīgas Aviācijas universitātei 80’’ (1999.gads), ‘‘RAI katastrofas hronika’’ (2009.gads) un ‘‘Lomonosova ielas 1 memoriālā teritorija un RAI muzejs’’ (2014.gads). Beidzamā grāmata izdota tikai 200 eksemplāros, tādēļ šī pētījuma tapšanai bija pieejama tikai tās saīsināta elektroniskā versija.

Par aviācijas muzeja potenciālu Latvijā profesoram Šestakovam šaubu nav. Viņš ir pārliecināts, ka bijusī lidosta ‘‘Spilve’’ tam būtu visatbilstošākā un piemērotākā vieta. Arī

bijušo RAI kolekciju viņš būtu gatavs nodot potenciālajam muzejam, ja vien tā veidošana nebūtu birokrātiski formāla. ‘‘Es gribētu, lai tiem, kas pārņems manu darbu, viss izdots tikai labāk. Tā tas notiek – atnāk citi laiki, uzlec jauni vārdi, bet šāds liels darbs ir paveicams tikai ar degsmi sirdī. Aviācija vieno, nevis šķeļ’’⁶⁸.

⁶⁸ Intervija ar V.Šestakovu 2014.gada 8.aprīlī.

2.1.5. LU Fridriha Candra kosmosa izpētes muzejs

Kosmosa izpētes un raķešu būves pionierim, bijušajam rīdziniekam Fridriham Canderam (1887 – 1933) veltītais muzejs tika dibināts 1987. gadā. Tas bija pozicionēts kā memoriālais muzejs un bija izvietots baltvācieša Candra dzimtajās mājās Bārtas ielā Pārdaugavā. Tajā bija izvietota pastāvīgā ekspozīcija un strādāja vairāki darbinieki. Fridriha Candra vārdā tika pārdēvēta arī bijusī Bārtas iela. Diemžēl ēka nonāca privātīpašumā, un muzejs tika no ēkas izlikts. Tagad tas atrodas Latvijas Universitātes telpās un ir atvērts apmeklētājiem kopš 2005. gada februāra. Šis muzejs tapis, pārvedot lielāko daļu eksponātu no F. Candra memoriālās mājas. Tagad ekspozīcija pārcēlusies uz viņa *Alma Mater* – ēku Raiņa bulvārī 19, kur topošais inženieris savulaik mācījās Rīgas Politehniskā institūta Mehānikas fakultātē (1907 – 1914). Muzejs ir Latvijas Universitātes struktūrvienība, un tajā strādā viens darbinieks – Gunta Vilka.

Lai arī šis muzejs veltīts konkrētai personībai un kosmosa izpētei, tomēr tam ir saistība arī ar aviāciju. Ne tikai tāpēc, ka abas jomas ir saistītas ar debesīm, bet tādēļ, ka Candra izgudrojumi savulaik ietekmēja aviācijas dzinēju tehnisko attīstību. Canders, vēl būdams students, kopš 1908.gada sāka nodarboties ar reaktīvās kustības problēmām. 1914.gadā viņš beidza Rīgas Politehnisko institūtu, bet jau 1915.gadā strādāja par konstruktoru Rīgas aviācijas motoru rūpnīcā ‘‘Provodņiks’’. Tajā pat gadā viņam līdz ar rūpnīcu nācās evakuēties uz Maskavu. Candra galvenie nopelni ir viņa izgudrotie dzinēji. No 1929.līdz 1932.gadam viņš uzbūvēja un izmēģināja reaktīvo dzinēju, kas darbojas ar saspiestu gaisu un benzīnu (*OR-1*), bet 1933.gadā viņš pabeidza darbu pie aviācijas dzinēja, kas darbojas ar sašķidrināto skābekli un benzīnu (*OR-2*). Canders strādājis PSRS Centrālajā konstruktoru birojā ‘‘Aviatrest’’ un Aviācijas motorbūves institūtā. Paralēli viņš nenogurstoši nodarbojies ar zinātniskiem atklājumiem un radīja kosmisko lidojumu teoriju. Viņš ir viens no tiem slavenajiem rīdziniekiem, kas iznesis pasaulē Latvijas vārdu.

Lai arī kosmosam un aviācijai ir zināma radniecība, tomēr jāsecina, ka šis muzejs ir ar šauru specializāciju un tiešā veidā nepalīdz iepazīt Latvijas aviācijas mantojumu. Tomēr tā nav tikai sagādīšanās, ka muzeja palīgkrājumā ir nonākuši visai unikāli foto negatīvi un fotogrāfijas par aviācijas pirmssākumiem Latvijā. Tie muzeja speciālistu uzmanības lokā nokļuvuši, pētot gadsimta sākuma kontekstu Rīgā un meklējot atbildi, kāpēc pavisam jauniņais Canders sāka aizdomāties par lidošanu. Tas ir laiks, kad arī Rīgā notika pirmie lidojumu paraugdemonstrējumi jeb ‘‘lidojošā cirka’’ izrādes. Tās tika plaši apmeklētas, fotografētas un aprakstītas, bet ne vienmēr beidzās ar pašu lidošanu. Reizēm lidmašīna tikai sprauslāja un tik tikko atrāvās no zemes, bet tik un tā lika sajūsmā uzgavilēt skatītāju pūļiem.

Tieši par šo laika posmu līdz 1915.gadam tika vākti atbilstoši materiāli – fotogrāfijas, negatīvi, avīžu raksti un citas ziņas. Atbildīgais speciālists aizrāvēs ar tēmu un pēc savas iniciatīvas savācis vēl aptuveni 150 fotogrāfijas (oriģināli un pārgrafējumi) par Latvijas brīvvalsts laika aviāciju. Pēc darbinieka nāves savāktie materiāli palikuši muzejā, lai arī tiem nav nekādas saistības nedz ar Candra personību, nedz kosmosa izpēti⁶⁹.

Tas arī viss, kas šajā muzejā atrodams par aviācijas mantojumu, tādēļ padziļināti jautājumi neizrādījās lietderīgi.

⁶⁹ Muzeja speciālistes Guntas Vilkas stāstījums.

2.1.6. Vēsturiskās piemiņas istabas Latvijas gaisa spēku aviācijas bāzē Lielvārdē

“Sapnis pacelties spārnos kā putnam ir tikpat sens kā pati cilvēce. Mēs īstenojam savus sapņus- lidojam, lai palīdzētu cilvēkiem viņu nelaimēs un grūtos brīžos. Mēs sargājam debesis, lai arī citi varētu īstenot savus sapņus lidot. Ar lielu atdevi, katru gadu pilnveidojot un uzlabojot savas spējas, mēs veicam savus pienākumus, kalpojot latviešu tautai un valstij!”⁷⁰ vēsta Nacionālo bruņoto spēku interneta vietne.

NATO Aviācijas bāze Lielvārdē ir slēgta teritorija, kur iebraukšana iespējama tikai ar īpašām atļaujām. Tomēr tas ir svarīgs militārās apmācības un reprezentācijas centrs, tādēļ cilvēku aprīte ir samērā liela. Šī iemesla dēļ Gaisa spēku vadība 2012.gadā nolēma izveidot “vēsturiskās piemiņas” istabu, kur būtu apkopoti materiāli par Latvijas militārās aviācijas vēsturi. 2012.gada 20.jūnijā tika svinēti 20 gadi kopš Latvijas Gaisa spēku atjaunošanas. Šajā dienā apmeklētājiem durvis vēra arī par muzeju dēvētās telpas, kurās bija iekārtota profesionāla, izglītojoša un atraktīva ekspozīcija par Latvijas militārās aviācijas vēsturi. Tā sastāvēja no apjoma ziņā līdzvērtīgām daļām. Pirmā ekspozīcijas daļa saistījās ar mūsu valsts pirmās neatkarības laiku un Latvijas armijas Kara aviācijas pulka vēsturi un sasniegumiem. Otrā daļa reprezentēja jaunāko laiku vēsturi un ilustrēja dienestu mūsdienu militārajā aviācijā. Paralēli bija apskatāmas arī militārās relikvijas – reprezentācijas dāvanas ar dažādu valstu militāro simboliku. Jubilejas svētku programmā Gaisa spēku Aviācijas bāzes komandieris Aivars Mežors īpaši uzsvēra saikni ar pagātņi un aicināja neaizmirst Latvijas aviācijas spilgtākās vēstures lappuses. Neformālā sarunā viņš apliecināja, ka šī ekspozīcija būtu jāpadara pieejama pēc iespējas plašākam interesentu lokam.

No domas par savu Gaisa spēku muzeju kā atsevišķu struktūrvienību nācies atteikties likumdošanas nianšu un pārliedz birokrātijas dēļ. Situācija atrisināta pēc militārā reglamenta – atsevišķām militārpersonām ir dota pavēle sagatavot vēsturisku ekspozīciju. Uzdevumam nokomandētie darbinieki to izdarījuši godprātīgi un precīzi. Savāktā vēsturiskā informācija atlasīta un strukturēta pašu spēkiem, sastādīti teksti un arhīvos atlasītas fotogrāfijas lielformāta planšetē izveidošanai. Dizaina izveide un teksta literārā korekcija kā ārpalpojums uzticēta profesionāļiem. Rezultātā ir izveidota mobila ekspozīcija par militārās aviācijas vēsturi, kas koncentrētā veidā strukturē būtiskākos faktus un vizuāli efektīgi komunicē ar skatītāju. Pozitīvi vērtējams ir fakts, ka augstākā vadība ir devusi atļauju šos sagatavotos maketus bez atlīdzības izmantot arī citiem interesentiem. Tas pats attiecas arī uz citiem Gaisa spēku rīcībā esošajiem atribūtiem – formas tērpiem, izpletņiem, tehnikas eksemplāriem u.c. muzeāliem priekšmetiem, kas reizēm tiek deponēti. Patlaban izvietotā

⁷⁰ http://www.mil.lv/Vienibas/Aviacijas_baze, skatīta 2014.gada 20.maijā.

pastāvīgā ekspozīcija gan netiek ‘‘traucēta’’, jo tās dizains izveidots profesionāli precīzs un ikviena lieta ir neaizvietojama dotās koncepcijas ietvaros.

Šobrīd par vēsturiskās piemiņas istabu Gaisa spēku bāzē Lielvārdē atbild divas militārpersonas. Viņi savā darbā piesaista vēstures ekspertus, bet lielāko daļu izpētes darba veic paši. Lielākā daļa NBS Gaisa spēku rīcībā esošie muzeālie priekšmeti atrodas pastāvīgajā ekspozīcijā. To plānots pilnveidot un mainīt reizi gadā. Pētnieciskais darbs notiek uzdoto pavēļu izpildes līmenī. Atsevišķas publikācijas par Latvijas militārās aviācijas vēsturi ir sagatavotas un publicētas Aizsardzības ministrijas izdevumā ‘‘Tēvijas sargs’’. Tās bijušas saistītas ar ievērojamiem cilvēkiem vai jubilejām. Plašākā publicitāte bijusi jau minētajai Gaisa spēku atjaunošanas 20.jubilejai 2012.gadā.

‘‘Protams, Gaisa spēki un visa Latvijas aviācija būtu pelnījusi savu muzeju. Mēs ar lielām cerībām un pretimnākšanu raudzījāmies uz aviācijas muzeja izveidi Spilvē. Bijām lepni, ka mūsu sagatavotie materiāli izrādījās noderīgi eksponēšanai un sadarbojāmies arī Aviācijas svētku sagatavošanā. Bet neviena situācija nav līdz galam prognozējama. Pats galvenais aviācijā ir lidmašīnas un piloti, kas gatavi aizsargāt savas valsts debesis’’⁷¹.

⁷¹ Intervija ar Aivaru Mežoru 2014.gada 20.maijā.

2.1.7. Herberta Cukura piemiņas istabas viņa dzimtas mājā Bukaišos

Latvijas izcilākais lidotājs Herberts Cukurs (1900- 1965) ir tik spilgta personība, ka joprojām tiek malts vēsturiskās interpretācijas griežos par nepierādītiem noziegumiem pret ebrejiem holokausta laikā. Šī tēma ir tik sarežģīta un apvīta ar ažiotāžu, ka šā darba ietvaros patiesība tik un tā netiks pierādīta. Ir tikai viena lieta, ko nevar noliegt neviens nelabvēlis – Cukurs bija izcils aviokonstruktors un pilots. Par sasniegumiem aviācijā ir jāpastāsta detalizētāk, jo tieši tie ir noveduši pie mājas Bukaišos.

Cukurs ar aviāciju bija saistīts jau no 21 gada vecuma, kad kā seržants atgriezās no Latvijas brīvības cīņām. 1921.gada 7.septembrī Cukurs tika ieskaitīts Aviācijas skolas lidotāju kursā (1921.gada divizona pavēle Nr.183 un 1922.gada pavēle Nr.24), un jau līdz 10. novembrim bija nolidojis nepieciešamo pārbaudes lidojumu stundu skaitu un kļuvis par lidotāju - novērotāju. Kopš šī brīža sākas viņa nepārtrauktās lidotāja gaitas, kas triumfu sasniedza trīsdesmitajos gados un atnesa Cukuram pasaules slavu. Jau šajā laikā viņš tika apbalvots ar vairākiem ordeņiem un medaļām. Cukurs bija ne tikai labs lidotājs, bet arī talantīgs aviokonstruktors. Viņš pirmais Latvijā uzbūvēja zemplāksni – lidmašīnu *C-1 "Auseklītis"*, kurai spārns atrodas zem fizelāžas. Tās aerodinamiskās īpašības bija tik izcilas, ka ar vecu 10 zirgspēku motocikla motoru tā spēja sasniegt ātrumu 80 kilometri stundā. 1928. gadā Cukurs ar to izlidoja zem Liepājas Karostas tilta. Ar savu nākamo lidmašīnu *C-3* jeb "*Kurzemes hercogiene*" Cukurs devās pārlidojumā uz Kurzemes hercogistes bijušo koloniju Gambiju. Lidmašīna bija aprīkota ar vecu *Reno* 80 zirgspēku motoru, ko Cukurs renovēja savām rokām. Sākotnēji šis lidojums guva tikai skeptiķu nievas, jo iepriekšējais lidotāju Pūliņa un Celma mēģinājums aizlidot uz Gambiju ļoti ātri cieta neveiksmi. Tomēr Cukurs visu noveda līdz galam, par spīti tehnikas kaprīzēm un ekstremāliem apstākļiem. Šis lidojums guva tik lielu tautas sajūsmu un ievērību, ka kļuva par sensāciju Latvijas un pasaules medijos. Cukura neticamās izglābšanās kalnos un pie iezemiešiem - kanibāliem bija galvenais sarunu temats tā laika latviešu sabiedrībā. Pateicoties šiem panākumiem, Latvijas tauta saziņoja naudu un nopirka jaunu, spēcīgāku *Gepsys* firmas motoru, ar kuru *C-3* lidmašīna atgriezās mājās. Spilves lidlaukā Cukuru sagaidīja ne tikai tūkstoši apsveicēju, bet arī valsts prezidents, kara ministrs un "Trīs zvaigžņu" ordenis. Cukuram tika piešķirta kapteiņa dienesta pakāpe un ar kara ministra ģenerāļa Baloža pavēli uzdāvināta valstij piederoša muiža Bukaišos.

Panākumu spārnots, Herberts Cukurs nolēma veikt aviācijas vēsturē vēl nebijušu pārlidojumu Rīga - Tokija - Rīga. Lai to īstenotu, viņš būvēja jaunu lidaparātu *C - 6*. Šoreiz darbs veicās daudz raitāk, jo Cukuru atbalstīja gan valsts, gan privātas organizācijas. 1936.gada oktobrī sākās pirmais pārlidojums aviācijas vēsturē, kas garāks par zemeslodes

apkārtmēru - kopējā distance bija 48 000 kilometru. Jāpiebilst, ka līdz pat mūsdienām neviens cits to nav izdarījis ar paštaisītu lidaparātu bez GPS un citām navigācijas sistēmām. Šim ceļojumam sekoja līdzī visa pasaule. Reportāžas par to regulāri publicēja ne tikai "Jaunākās ziņas", bet arī visas pasaules lielākie mediji. Katrā valstī, kur nolaidās "Trīs zvaigznes", Cukuru sagaidīja augstas vietējās amatpersonas. Ar šo lidojumu Latvijas vārds tika ierakstīts aviācijas vēsturē zelta burtiem.

Arī šī ceļojuma laikā Cukuru pavadīja nebeidzami piedzīvojumi un risks. Ceļojuma laikā lidmašīna gandrīz gāja bojā angļu koloniālās administrācijas kļūdas dēļ, bet pats Cukurs divas nedēļas pavadīja komā, jo, glābdams kādu iezemiešu metenīti, bija atdevis savu pēdējo hinīna devu. 1937. gadā pārdrošais lidotājs veiksmīgi atgriezās mājās. Cukuru uzņēma pasaules Aviācijas līgā, kas apvieno pasaules izcilākos pilotus. Cukurs tika uzņemts kā sestais biedrs līdzās pasaules slavenajiem Santos – Djumonam, Lindenbergam un Čkalovam.

Tieši ar šo dzīves posmu sākas un beidzas tas ‘‘leģendārais Cukurs’’, kuru šobrīd grib iemūžināt Bukaišos. Šī lielā ēka, kas savulaik bija muižas pārvaldnieka mītne, joprojām ir Cukuru dzimtas īpašums. Kad trīsdesmito gadu beigās te saimniekoja pilota ģimene, notika liela rosība. Saimniecības ēkas bija pārvērstas par aviācijas darbnīcām, māju apdzīvoja kupla saime (ieskaitot ebreju izcelsmes auklīti Mirjamu, ko bērni sauca par Maijiņu un kuru Cukuru ģimene vēlāk slēpa no nacistiem), bet zeme tika apstrādāta, jo jaunais saimnieks ar plašu vērienu metās lauksaimniecībā. Diemžēl saimniekošanas laiks Bukaišos Cukuriem izvērtās īss.

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas īpašums atkal nonāca Cukuru dzimtas rokās. Viņi to ir nodevuši apsaimniekošanā pašvaldības Tautas namam, neprasot un nesaņemot nekādu materiālu atlīdzību. Vēlējuma formā izteikts priekšlikums, ka dzimta vēlas saglabāt Herberta Cukura piemiņu. Mainoties Tautas nama vadībai, 2010.gadā jaunā direktore Sandra Letiša sazinājās ar īpašnieku pārstāvjiem. Saruna atkal nonāca pie jautājuma par muzeja izveidi. Puses vienojās, ka divas istabas tiks veltītas Herberta Cukura piemiņai. Pašvaldība neiebilda, lai arī novada vadība no šīs iniciatīvas norobežojas. Piemiņas istabu izveidē iesaistīts 2011. gadā nodibinātais Herberta Cukura piemiņas fonds. Tā aktīvisti Roberts Kļimovičs un Kalle Bjoršmarks jau bija izveidojuši dokumentālo filmu un apjomīgu izstādi ‘‘Nevainīguma prezumpcija’’, kas kopš 2005.gada bija izstādīta vairākās vietās. Fonds apņēmas palīdzēt ar materiāliem un ekspozīcijas ierīkošanu Bukaišos. Kopīgi tika realizēts oriģināls dizains – vienas istabas sienas iztapsētas ar kopijām no trīsdesmito gadu preses, kas apraksta Cukura lidotāja gaitas. Tāpat kopīgi izveidotas planšetes, izvietota informācija un stendi ar oriģinālajām fotogrāfijām, dokumentiem u.c. materiāliem. Ekspozīcija netiek uzskatīta par

pabeigtu un ir atvērta apmeklētājiem tikai pēc iepriekšējas vienošanās. Tautas nama darbinieki uzskata, ka atvērt istabas apmeklētājiem ir viņu goda pienākums pret dzimtu, bet nekādā pētniecības un publicitātes procesā iesaistīties neplāno. Tam nav nedz personāla, nedz materiālo resursu. Tāpat vietējie Tautas nama darbinieki nav speciālisti muzeju jomā vai aviācijas vēsturē, viņi vienkārši vēlas cienīt šo vēsturisko namu un dzimtu, kam Latvijas valsts to ir reiz uzdāvinājusi.

“Herberts Cukurs māju uzreiz pārdēvēja – par “Lidoņiem”. Apkārtējie ļaudis viņu cienīja un apbrīvoja. Mēs atceramies un zinām tikai to, ko esam pieredzējuši paši vai par ko dalās atmiņās mūsu vecāki. Varbūt mūsu uzdevums nav neko skaidrot vai vērtēt. Lai apmeklētāji lasa senās avīzes uz sienām, skatās fotogrāfijas un izvērtē paši. Mēs tikai atvērsim durvis”⁷².

⁷² Intervija ar Sandru Letišu 2014.gada 7.maijā.

2.1.8. Latvijas Nacionālais Vēstures muzejs un SIA ‘‘Rīgas nami’’

Šis savā starpā nesaistītās dažāda profila iestādes ir apvienotas vienā sadaļā, jo tās abas ir liegušas pieeju saviem krājumiem.

Latvijas Vēstures muzejam ir objektīvs iemesls šādai rīcībai. Pēc 2013.gada postošā ugunsgrēka krājums ir pārvietots un tam netiek pielaists neviens apmeklētājs. Tas attiecas gan uz pašiem krājuma priekšmetiem, gan uz to dokumentāciju. Padziļinātā sarunā ar direktora vietnieci Anitu Meinarti⁷³ tika noskaidrots, ka ar aviāciju saistītas krājuma vienības ir ļoti maz. Tipoloģiski tās ir fotogrāfijas, atsevišķi dokumenti, kāda vāze ar lidmašīnu un varbūt vēl kāds margināls priekšmets. Dotajā muzeja situācijā nav nekādas iespējas šiem priekšmetiem piekļūt, tādēļ arī nekāda uzskaitē vai pētniecība nav iespējama. Tāpat negatīvas atbildes tika saņemtas uz visiem citiem jautājumiem, lai arī muzeja specifikai nav nedz laika, nedz teritorijas, nedz specifiskās ierobežojumu, kas liegtu krājumā atrasties ar aviācijas vēsturi saistītām krājuma vienībām. Atsevišķa speciālista aviācijas vēsturē nav un nekad nav bijis, tāpat kā nav veikti specifiski pētījumi, veidotas izstādes, sagatavotas publikācijas. Šī vēstures daļa muzeju nekad nav interesējusi. Tāpat A.Meinerte uzskata, ka aviācijas vēsture ir ļoti šaura joma un ‘‘nav jēgas dibināt nevienu jaunu muzeju, ja valsts nevar pienācīgi uzturēt jau esošos’’⁷⁴. Viedoklis strikts, taču skaidrs un saprotams.

Neskaidra un nesaprotama ir situācija ar SIA ‘‘Rīgas nami’’, kas apsaimnieko vēsturisko lidostu ‘‘Spilve’’. Kā liecina daudzās preses publikācijas, fotoreportāžas, TV raidījumi un video sižeti, kas joprojām izvietoti Spilves lidostai veltītajā ‘‘Rīgas namu’’ interneta vietnē <http://www.spilve-rix.lv>, aktīvākais posms Spilves sabiedriskajā darbībā ir bijis 2012.gada pavasaris un vasara. Šajā laikā tika uzsākta un vērienīgi publiskota iniciatīva par ‘‘Aviācijas muzeja ‘‘Spilve’’’’ izveidi. Šajā relatīvi īsajā laikā tika paveikts daudz – tas redzams pat pēc interneta vietnē saglabātajiem materiāliem (publikācijas presē, apraksti par lidostas un aviācijas vēsturi, pētnieciskie materiāli par aviācijas personībām un sadaļa ‘‘Interesanti’’ pārsvarā datēta ar 2012.gadu). Pēc skandalozas vadības maiņas ieceres par ‘‘Spilves’’ nākotni un attieksme pret tagadni krasi mainījās. Tika atbrīvoti no darba iepriekšpieņemtie topošā muzeja darbinieki, pārtraukta krājuma papildināšana, apturēts pētniecības un publicitātes darbs. Tāpat tika atsaukta muzeja reģistrācija Kultūras ministrijas reģistrā un vārds ‘‘muzejs’’ izņemts gandrīz no visiem publiski pieejamajiem un iekšējiem dokumentiem. Tā kā biju šajā procesā iesaistīta kā muzeja veidošanas ‘‘projekta vadītāja’’, tad rakstot šo sadaļu riskēju kļūt emocionāla. Lai tas nenotiktu, izmantošu un analizēšu tikai

⁷³ Intervija 2014.gada 8.maijā.

⁷⁴ Turpat.

to informāciju, kas šobrīd pieejama publiski un kādu man ir sniedzis SIA "Rīgas nami", atsakot sadarbību maģistra darba tapšanā.

Jau minēju, ka uzņēmums apzināti izvairās no vārda "muzejs" attiecībā uz lidostu "Spilve" un sevi pozicionē kā saimnieciska organizācija. Par savu juridisko saistību ar šo pieminekli "Rīgas namu" interneta vietne vēsta sekojošo: "2010. gada 14. decembrī ar Rīgas domes lēmumu tika nolemts pilnvarot SIA „Rīgas nami” pārvaldīt un apsaimniekot lidlauka „Spilve” teritoriju, kas sastāv no ēkām, būvēm, lidlauka infrastruktūras objektiem, lidlauka skrejceļa un zemesgabaliem. Uzņēmuma mērķis ir nodrošināt racionālu un lietderīgu nekustamo īpašumu pārvaldīšanu un apsaimniekošanu lidlauka „Spilve” teritorijā, lidlauka „Spilves” infrastruktūras uzturēšanu, attīstību, teritorijas sakopšanu un tā ekspluatācijas atbilstību normatīvo tiesību aktu prasībām, kā arī veicināt vispārējās nozīmes aviācijas un tehnisko sporta veidu attīstību”⁷⁵.

Tajā pat laikā sadaļas "Misija", "Vīzija un mērķi" norāda uz plašāku un daudzpusīgāku kontekstu, kur saglabājies arī termins "muzejs". Vīzija šajā redakcijā ir: "izveidot aktīvu un daudzfunkcionālu sabiedrisko centru, kas apvieno lidlauka, muzeja un kultūras centra funkcijas, kļūstot par iemīļotu vietu pilsētas iedzīvotājiem un viesiem"⁷⁶, bet mērķi – "1) saliedēt Latvijas lidotāju un aviācijas entuziastu sabiedrību 2) atjaunot unikālu kultūras un vēstures pieminekli 3)izveidot Latvijas Aviācijas muzeja kolekciju 4)padarīt lidostas ēku par ekspozīciju un kultūras centru 5)cienīt vēsturi un celt tautas pašapziņu"⁷⁷.

Sadaļa "Kontakti" ir bezpersoniska un norāda tikai "Pasākumu centra" elektronisko pastu un stacionārā tālruņa numuru. Nekur neparādās neviena atbildīgā amatpersona vai speciālists. Līdz ar to tiešā komunikācija ir apgrūtināta un noskaidrot informāciju par savulaik topošajam muzejam nodotajiem priekšmetiem, šobrīd iecerētajām ekspozīcijām vai citām aktivitātēm ir sarežģīti. Vēl grūtāk ir atrast kādu, kas būtu gatavs runāt par nākotnes plāniem.

Tā kā atbilde uz manu savlaicīgi (2014.gada 8.janvārī) sagatavoto iesniegumu SIA "Rīgas nami" valdes priekšsēdētājam un Rīgas mēram Nilam Ušakovam bija noraidoša⁷⁸, tad atbildes uz maģistra darba jautājumiem man jāizsecina tikai no publiski pieejamās informācijas.

Secinu, ka virzība uz muzeja statusa iegūšanu un muzejam atbilstoša darbība ir pārtraukta, lai arī dažos formulējumos muzeja vārds ir saglabāts – tāpat kā ceļa norādēs un citās atpazīstamības zīmēs publiskajā telpā. Par tēzaurēšanas principiem un krājuma

⁷⁵ Interneta resurss <http://www.spilve-rix.lv>, skatīts 2104.gada 21.maijā.

⁷⁶ Turpat.

⁷⁷ Turpat.

⁷⁸ SIA "Rīgas nami" vēstule RN-14-119-ND, parakstīta 2014.gada 11.februārī, pielikums Nr.2.

papildināšanu nevaru spriest, jo šāda informācija man netika sniegta. Tāpat netika dota oficiāla vai neoficiāla atbilde par tiem vismaz 263 priekšmetiem, kas 2012.gadā tika kā dāvinājumi nodoti topošajam aviācijas muzejam, noformējot dāvinājuma līgumus, pieņemšanas nodošanas aktus, inventāra grāmatu un citus muzeja krājuma uzskaitē obligātus dokumentus.

Dāvinājums ar īpašu vēsturisko un memoriālo vērtību bija ģenerāļa Jāzepa Baško oriģinālo dokumentu un fotogrāfiju arhīvs, ko muzejam dāvināja ģenerāļa vedekla. Kopumā tika uzskaitītas 19 vienības, bet tās sastāvēja no daudziem atsevišķiem, autentiskiem materiāliem. Piemēram, "Mape - Dokumenti līdz 1920.gadam" sastāvēja no 23 dokumentu oriģināliem, kas datēti pat ar 19.gadsimta beigām. Minēšu tikai dažus šo dokumentu aprakstus – "Izziņa Nr. 82 izglītības iestādei 1888.g.27.decembrī par to, ka Saņislava un Raisas Baško ģimenē piedzimis Josifs. Rokraksts slikti salasāms (krievu val.)", "Atbilde no Nikolajevas inženieru akadēmijas 1908.g.24.martā Nr.1614., ka neuzņem Baško akadēmijā, jo viņš nepieder augstdzimušo kārtai (krievu val.)", "Apliecinājums par J.Baško veselības stāvokli 1918.g.4.decembrī (krievu val.)", "J. Baško vēstule Nr. 215 „Ilja Muromec” aviogrupas komandierim 1918.g. decembrī par atteikšanos būt par lidotāju-instruktoru (krievu val.)", "Izziņa par Baško mēneša izpeļņu 1920.g.21.janvārī (krievu val.)" u.t.t.

Unikālas vērtība bija arī citi nodotie materiāli - dokumentu mape "Gaisa kuģu "Ilja Muromskij Kievskij" komandieris" (iesietas 51lpp., ielīmētas 42 fotogrāfiju kopijas;) atsevišķi saspraustas 35 lpp. par "Ilja Muromec Kijevskij" un J.Baško darbību 1915.-1917.g. (krievu val.), pulkvedim Baško dāvināts foto albums "Elektroniskā divizona virsnieki 1933.-1935.g.", foto albums "Latviešu lidotāji Pirmā pasaules karā", foto albums bez nosaukuma ar 35 fotogrāfijām par Baško dzīvi aviācijas dienestā un citi materiāli.

Diemžēl informācija par šo priekšmetu atrašanās vietu un izmantošanu pētniecībā vai ekspozīciju veidošanā man netika sniegta. "Rīgas namu" atbildē minēts, ka "Vasaras mēnešos no maija līdz septembrim apmeklētājiem tiek izveidotas izstādes un ekspozīcijas, kas atbilst ēkas vēsturiskajam kolorītam un aviācijas tematikai. Ekspozīcijas tiek deponēti no Latvijas muzejiem, juridisko un privātpersonu krājumiem, kā arī daļu ekspozīcijas veido privātpersonu dāvinājumi"⁷⁹.

Juridiski korektā atbilde nesniedz informāciju nedz par muzejam savulaik nodotajiem priekšmetiem, nedz par to skaitu, tipoloģiju un atrašanās vietu. Tāpat vēstule neizskaidro pretrunu. Ja dāvinājums tika veikts muzejam, bet muzejs šobrīd neeksistē, tad kam pieder vēsturiskie priekšmeti un kas ar tiem notiek? Par to varētu neinteresēties, ja vien citos

⁷⁹ SIA "Rīgas nami" vēstule RN-14-119-ND, parakstīta 2014.gada 11.februārī.

muzejos būtu atrodamas kas līdzvērtīgs. Diemžēl tik apjomīgs izcilas aviācijas personības autentiskais arhīvs šobrīd nav pētniekiem aizsniedzams, līdz ar to nepilda dāvinājuma līgumā paredzēto funkciju.

Cik no krājumā esošajiem priekšmetiem atrodas pamata ekspozīcijā nevaru spriest, jo nav zināms šobrīd esošais vai neesošais krājums, bet ekspozīcija lidostā "Spilve" vēl nav pieejama apmeklētājiem⁸⁰. Arī to, vai uzņēmumā darbojas kāds aviācijas vēsturē specializējies eksperts, nav iespējams pateikt, jo kontaktu sarakstā šādas norādes nav. Neoficiāla informācija liecina, ka šāds cilvēks ir nodarbināts uz līguma pamata un četras dienas nedēļā viņam var pieteikt ekskursijas laikā no 11.00 līdz 14.00. Vai ir tapuši pētījumi un publikācijas, atbilde ir – jā. Tomēr šīs aktivitātes ir notikušas minētajā 2012.gadā, bet šobrīd tādas publiskajā telpā nav vērojamas. Vai beidzamo gadu laikā ir notikušas aviācijas tēmām veltītas izstādes – jā. Tādas tikšot atvērtas arī šajā sezonā no 1.jūnija.

Spriežot pēc apraksta interneta vietnē, jauna vai tematiski vienota ekspozīcija netiek piedāvāta. "Pašlaik Spilves lidosta ir aktīva mazās aviācijas bāzes vieta, savukārt agrākajā lidostas ēkā esam iekārtojuši ekspozīciju par Latvijas aviācijas pirmsākumiem, latviešu pilotu un aviokonstruktoru sasniegumiem, vienlaikus piedāvājot apmeklētājiem apskatīt arī vairākus unikālus, vēsturiskus lidaparātus. (..)Unikālie sienu un griestu gleznojumi, autentiskais lidostas direktora kabinets, kurā vēl joprojām atrodas viņa darba galds un personiskās mantas, helokopters Mi-2, kurā iespējams arī iekāpt..."⁸¹ Diemžēl šajā piedāvājumā nav nekā jauna, kas nebūtu bijis iepriekšējās sezonās, un informācija ir nekorekta. "Autentiskais direktora kabinets" ir vai nu meli, vai paviršība. Šis kabinets tika iekārtots 2012.gadā ar antikvariātos pirktām stilistiski atbilstošām mēbelēm. Citi interjera priekšmeti tika deponēti no Valsts mākslas un RAI muzejiem, radot parafrāzi par piecdesmito gadu atmosfēru. Nav jābūt mākslas vēstures vai piecdesmito gadu speciālistam, lai saprastu šo uzstādījumu. Šāda pavirša informācija var atbaidīt potenciālos apmeklētājus, jo loģiski domājošs cilvēks uzreiz sapratīs, ka viņu māna.

Šādā situācijā, kad visos līmeņos ir vērojama birokrātiska atrakstīšanās vai formāla neieinteresētība, kā arī oficiālā vēstulē man ir sniegta atbilde "līdz ar to Sabiedrībai nav iespējams Jums sniegt nepieciešamo atbalstu un informāciju maģistra darba izstrādē"⁸², neredzu veidu, kā iegūt atbildi nedz par esošo situāciju, nedz par "Spilves" attīstības perspektīvām. Līdz ar to man šī darba ietvaros nav iespējams objektīvi izvērtēt notiekošo.

⁸⁰ Interneta resurss <http://www.spilve-rix.lv>, skatīts 2104.gada 21.maijā.

⁸¹ Turpat.

⁸² SIA "Rīgas nami" vēstule RN-14-119-ND, parakstīta 2014.gada 11.februārī.

Tomēr analizējot publiski pieejamo informāciju, es nonāku pie secinājuma, ka muzeja trīs pamatfunkcijas daļēji tiek veiktas, lai arī "Rīgas nami" nav muzejs. Konteksts netiek dokumentēts, process nav institucionalizēts, nenotiek aktīvs vākšanas process, nav vietas vai procesa līdera. Pozitīvās iezīmes ir kultūrvēsturiskās vides izcilība un sabiedrības ieinteresētība rezultātā.

Lai sadaļu nobeigtu cerīgi, jāatsaucas uz iepriekš minēto noraidošo vēstuli. Tā sākas ar situācijas konstatāciju: "Lidostas "Spilve" ēka ietilpst nekustamajā īpašumā, kas saskaņā ar Rīgas Domes 14.12.2010. lēmumu Nr.2338, ir nodots SIA "Rīgas nami" uz noteiktu laiku, t.i. līdz 2015.gada 13.decembrim, lai nodrošinātu šī īpašuma pārvaldīšanu"⁸³.

Šis īpašais uzsvars uz īso termiņu atbilst arī novērotajai darbībai. Šobrīd SIA "Rīgas nami" cenšas nodrošināt ēkas saglabāšanu un tās fiziskā stāvokļa uzlabošanu, bet neizvērš ilgtermiņa mērķus jomā, kur saimnieciskam uzņēmumam nav atbilstošu speciālistu, resursu un patiesas ieinteresētības. Tas liek secināt, ka stratēģiski svarīgie lēmumi par lidostas "Spilve" attīstību nākotnē būs jāpieņem īstajam īpašniekam – Rīgas domei.

Muzejs kā visatbilstošākā funkcija joprojām izskan dažādu ekspertu ieteikumos.

⁸³ SIA "Rīgas nami" vēstule RN-14-119-ND, parakstīta 2014.gada 11.februārī.

2.2. Sekundārās grupas muzealizētie priekšmeti

Šajā nodaļā apkopoju tikai to informāciju, ko iesūtīja uzrunātie muzeji. No 15 muzejiem atsaucās 10. Vairāki tikai konstatēja faktu, ka nekā ar aviācijas vēsturi saistīta viņu krājumā nav. Daži sniedza izsmeļošāku informāciju. Uzdotie jautājumi bija vienkārši: 1) vai Jūsu muzejā ir ar aviācijas vēsturi saistītas vienības? Cik? Kāds ir to tipoloģiskais iedalījums? 2) Vai un kādas no šīm vienībām atrodas pamata ekspozīcijā? 3) Vai pēdējos 10 gados ir bijušas aviācijas tēmām veltītas izstādes vai pētījumi? No saņemtajām atbildēm apkoposu tikai būtiskāko.

Preiļu vēstures un lietišķās mākslas muzejā ir materiāli par viņu slaveno novadnieku ģenerāli Jāzepu Baško. Tās ir aptuveni 70 vienības, foto un drukātie materiāli. Pamata ekspozīcijā atrodas 4 vienības, no kurām viena ir oriģināls. 2014.gadā, atzīmējot Jāzepa Baško 125. dzimšanas dienu, janvārī bija publikācija novada presē un tiek gatavota izstāde "Jāzeps Baško - gaisa fūrmanis". Sadarbībā ar Preiļu Valsts ģimnāziju muzeja darbinieki izveidojuši datorspēli "Ko tu zini par lidotāju Jāzepu Baško un Latvijas aviāciju?"⁸⁴.

Ģederta Eliasa Jelgavas vēstures un mākslas muzejā ir atsevišķi priekšmeti no 2.Pasaules kara - padomju lidotāja formas cepure, lidotāja sejas maska, aizsargbrilles, daži personīgie priekšmeti. Gandrīz visi minētie priekšmeti jau izmantoti izstādēs vai arī būs skatāmi 2015.gada ekspozīcijā par Jelgavas novada militāro vēsturi. Latvijas vēsturi atspoguļo dažas fotogrāfijas ar 1919.gada P.Stučkas boļševiku armijas lidotāju Stirnu. Ir ne visai labas kvalitātes melnbaltie foto - lidotājs, lidmašīna un lidaparāta atlūzas pēc avārijas. Saistībā ar Krievijas impērijas laiku muzejā ir dati par slavenā krievu lidotāja Utočkina lidojumiem Jelgavā ap 1911.gadu, kas tika veikti ar lidaparātu *Farman IV*. Par šo tēmu muzeja darbinieki deviņdesmitajos gados bija sagatavojuši publikāciju Jelgavas laikraksta kultūrvēsturiskajā pielikumā. Šī informācija par Utočkina lidojumiem kopš 2010.gada novembra ir izvietota arī muzeja ekspozīcijā (virtuālā interaktīvā veidā ar tekstu 3 valodās, S.Utočkina un *Farman IV* lidaparāta foto) Svētās Trīsvienības baznīcas tornī. Vēl ir Jelgavas aerofoto no 1944.gada 4.augusta, ko veikuši vācu lidotāji, izlūkojot situāciju kauju laikā. Foto izdarīts no 7200 m augstuma. Šis visai labas kvalitātes foto nācis no interneta, ko muzejam atsūtīja privātpersona. Attēls tiks izmantots ekspozīcijā par Jelgavas degšanu 1944.gadā. Aerofotogrāfijas muzeja krājumā ir salīdzinoši daudz. Vēl muzejā ir daži foto, kas iegūti no LVKFFD arhīva 90.gados, veidojot izstādes par LR pirmajiem prezidentiem. Šo fotokopiju vidū ir bildes ar prezidenta G. Zemgala un viņa meitas lidojumu 20.gadsimta 20.gados ar Latvijas aviācijas biplānu. Vēl ir

⁸⁴ Informāciju sniegusi Preiļu vēstures un lietišķās mākslas muzeja krājuma glabātāja Ināra Krusta.

dažas fotogrāfijas no gaisa 30.gados – melnbalti oriģināli, piemēram, prezidenta A.Kvieša mājas Penkules pagastā⁸⁵.

Jūrmalas pilsētas muzejā krājumā ir dažas fotogrāfijas, kas saistītas ar lidmodelisma pulciņu Slokā 20. gs. trīsdesmitajos gados un fotogrāfija ar lidmašīnu lidojumu virs Rīgas Jūrmalas pludmales. Krājumā ir laikraksta izgriezums par *Junker* lidmašīnas lidojumu no Rīgas uz Jūrmalu 1925. gadā. Muzejā ir vairākas grāmatas, kas apraksta lidojumus virs Rīgas Jūrmalas. 2000. gadā 24. jūlijā Jūrmalas pilsētas muzejā tika atklāta privātkolekciju izstāde „Meseršmits – 110”, kurā bija skatāmi purvā atrasti II Pasaules kara laikā notriektas lidmašīnas fragmenti – lidaparāta detaļas, aprīkojums, lidotāju personīgās lietas. Pēc izstādes slēgšanas šie priekšmeti nokļuva atpakaļ pie īpašniekiem⁸⁶.

Ventspils muzeja krājumā ir pāris foto materiālu, kurās redzamas lidmašīnas. Tomēr šķiet, ka tām ir epizodiska nozīme. Ne izstādes, ne pētījumi par šo tēmu pagaidām nav bijuši un tuvākajā nākotnē netiek plānoti⁸⁷.

Cēsu muzejā ir 41 vienība, kas saistīta ar Latvijas aviācijas vēsturi. Tie ir atsevišķas fotogrāfijas, foto albumi, dokumenti un iespieddarbi. Pastāvīgajā ekspozīcijā neviens priekšmets nav izstādīts. Beidzamo desmit gadu laikā nav bijušas izstādes, pētījumi un publikācijas⁸⁸.

E.Smiļģa Teātra muzeja krājumā atrodas vairākas fotogrāfijas, kurās redzams Eduards Smiļģis un Eduards Virza pie lidaparātiem, jo abi bija aizrāvušies ar lidošanu. Uzņēmumi izdarīti Spilves lidlaukā. Tās ir izstādītas muzeja pamata ekspozīcijā⁸⁹.

Tukuma muzeja krājumā nav materiālu par Latvijas aviācijas attīstību. Ir dažas padomju laika fotogrāfijas (60. gadi) no lidlauka armijas daļā. Arī nozīmīgi pētījumi nav veikti. Līdzīga situācija ir arī Madonas muzejā.

Iegūtā informācija ir visai skopa, bet tāda arī bija prognozējama.

⁸⁵ Informāciju sniedza Ģederta Eliasa Jelgavas Vēstures un mākslas muzeja galvenais krājuma glabātājs Aldis Barševskis.

⁸⁶ Informāciju sniedza Jūrmalas pilsētas muzeja galvenā krājuma glabātāja Inese Helviga.

⁸⁷ Informāciju sniedza Ventspils muzeja direktores vietnieks, vadošais pētnieks Armands Vijups.

⁸⁸ Informāciju sniedza Cēsu Vēstures un Mākslas muzeja vadītāja Dace Tabūne.

⁸⁹ Informāciju sniedza Eduarda Smiļģa Teātra muzeja speciāliste Agnese Miltiņa.

3. SALĪDZINĀJUMS UN MUZEALIZĀCIJAS IZVĒRTĒJUMS

3.1.1. *Lennusadam* muzejs Igaunijā

Lai novērtētu Latvijas situāciju un saprastu vēlamo, aprakstīšu divus pozitīvus aviācijas mantojuma muzealizācijas piemērus.

Tallinā 2012.gadā durvis vēra *Lunnusadam Seaplane Harbour* - pasaules līmeņa muzejs, kas bijušajā hidroplānu darbnīcu teritorijā apvieno ekspozīcijas par gaisa, ūdens un zemūdens pasauli. Ideja par šīs teritorijas apgūšanu un pārvēršanu par muzeju radās 2003.gada augustā, kad Igaunijas kuģniecības muzejam beidzās līgums par ledlauža "*Suur Toll*" izvietojumu ostā. Muzeja krājumā bija arī citi kuģi un zemūdene, kuriem bija jāmeklē jauna eksponēšanas vieta. Radās ideja renovēt teritoriju, kas, kaut arī atradās tikai pusotra kilometra attālumā no centra, tika uzskatīta par pilsētas nomali un padomju laikā degradētu teritoriju. Šīs teritorijas vēsturei jāpievēršas detalizētāk, lai 1) saprastu tās kultūrvēsturisko nozīmi 2) apjaustu sarežģīto juridisko un pilsētībūvniecības situāciju 3) redzētu līdzību ar lidostas "Spilve" situāciju Rīgā.

Teritorijas attīstība aizsākas 20.gadsimta sākumā, kad Krievijas impērija nolēma būvēt savas jūras lidmašīnas – hidroplānus Pēterburgas aizsardzībai. 1911.gadā šim nolūkam tika izdalīta teritorija Tallinas nomalē, kas kļuva par daļu no Pēterburgu aizsargājošās jūras nocietinājumu sistēmas. Konkursā par angāru būvi uzvarēja Dānijas kompānija "*Cristiani & Nielsen*", kas tos uzbūvēja laika posmā no 1916. līdz 1917.gadam. Šie angāri bija ļoti moderni un par 20 gadiem apsteidza sava laika inženiertehnisko domu – tie bija pirmie pasaulē šāda izmēra dzelzsbetona kupoli bez neviena iekšējā balsta.

Pēc I Pasaules kara un Igaunijas republikas dibināšanas šo teritoriju pārņēma Igaunijas armija un 1919.gadā izveidotie Igaunijas Gaisa spēki. Tika dibināta Jūras aviācijas eskadriļa, kas saimniekoja teritorijā līdz PSRS okupācijai 1940.gadā. Interessants ir fakts, ka Igaunijas armijas pirmā lidmašīna tika izveidota no nelidojošās vācu lidmašīnas *Friedrichshafen FF 41 A*, kas šajos angāros bija atstāta 1918.gadā. Igaunijas neatkarības laikā te darbojās Aviācijas skola un bija dislocēts Gaisa Spēku kontingents, kas teritoriju dalīja ar sauszemes karaspēka vienībām. Plašajos angāros bija izvietota gan aviācijas tehnika, gan smagā un vieglā artilērija. Tika uzceltas un ekspluatācijā nodotas kazarmas un vadības ēkas.

Padomju okupācijas laikā līdz 1991.gadam teritorija bija PSRS Kara Flotes rīcībā. Pēc tam, kad padomju militāristi teritoriju pameta, sākās pārejas laikam raksturīgās jukas, izlaupīšana un nelegālās juridiskās darbības. Laikā no 1991. līdz 2006.gadam teritorijas objekti bija izpārdoti dažādām firmām, kas vairumā gadījumu bija saistītas ar Krieviju vai kriminālām struktūrām. No 1996. līdz 2006.gadam notika neskaitāmi tiesas procesi, lai

teritorija ar ēkām pārietu pašvaldības kontrolē. Jau 2004.gadā tika nolemts te izvietot Kuģniecības muzejam piederošo ledlauzi un tas arī tika izdarīts. 2006.gadā tika izstrādāts ostas un teritorijas rekonstrukcijas projekts. No 2007.gada *Lennusadam* osta un teritorija tika nodota Kuģniecības muzejam. Par to tika panākta vienošanās starp Kultūras ministriju, kam pakļaujas Kuģniecības muzejs un Tallinas pašvaldību, kam piederēja teritorija. Tas nebija viegli, jo katra pārstāvēja citu politisko spēku, tomēr stratēģiskā domāšana ļāva saskatīt šāda projekta perspektīvas.

Līdz 2005.gadam šajā ostā bija izvietoti visi Kuģniecības muzeja kuģi. 2007.gadā rekonstrukcijas pirmajai fāzei tika piesaistīts 3 miljonu eiro liels Eiropas struktūrfondu finansējums. 2007. – 2008.gadā tika labiekārtota teritorija (piestātnes, bērnu laukumi, apmeklētāju centrs). Šajā laikā Igaunijas labākie būvnieki un arhitekti izstrādāja angāru rekonstrukcijas plānu, lai no katastrofālā stāvoklī esošiem graustiem izveidotu modernu muzeju. Tas tika izdarīts, neņemot vērā ārvalstu ekspertu ieteikumu, ka objekts ir bezcerīgs un to nav iespējams restaurēt. Igaņu projekts bija tik pārliecinošs, ka 2008.gadā sagatavotais finansējuma pieteikums tika apstiprināts un 2010.gadā tika saņemti 14,7 miljoni eiro Eiropas struktūrfondu naudas projekta realizācijai.

Tika pagarinātas un nostiprinātas piestātnes, kā arī uzsākta angāru rekonstrukcija. 2011.gada pavasarī notika 600 tonnu smagās zemūdenes ‘*Lembit*’ pārvietošana uz angāru. Tā pēc ieceres ir ekspozīcijas centrs un galvenā atrakcija, kam apkārt tika būvēts viss pārējais. Vērienīgā rekonstrukcija un ekspozīcijas iekārtošana noslēdzās 2012.gada pavasarī, kad 11.maijā notika muzeja svinīgā atklāšana⁹⁰. Jau 2013.gadā *Lunnusadam* muzejs saņēma Eiropas augstāko apbalvojumu kultūras mantojuma jomā PRIX EUROPA NOSTRA kategorijā ‘‘Labākā restaurācija’’ – līdz šim neviens tik prestižs apbalvojums Baltijā kultūras mantojuma nozarē nav iegūts.

Muzejs ir kļuvis par pilsētas un visas valsts lepnumu. Apmeklētāji te klejo stundām un ir gatavi atgriezties vēl un vēl. 2011.gada Tallinas Kuģniecības svētkos divu dienu laikā *Lennusadam* ostā izvietotos kuģus apskatīja 150 000 apmeklētāju – tas notika vēl pirms muzeja atklāšanas. Veiksmes atslēga ir daudzos apstākļos. Pirmkārt, cilvēkus saista varenas lietas – lidmašīnas, kuģi, zemūdenes. Otrkārt, muzejs atrodas autentiskā, kultūrvēsturiskā vidē, kur pilsēta saplūst ar dabu (jūra). Treškārt, te ir interesanti visai ģimenei. Ceturtkārt, ekspozīcija ir gan vizuāli baudāma, gan interaktīva, tā izmanto visus moderno tehnoloģiju

⁹⁰ Urmas Dresen *Seaplane Hangars in Tallin – Creating a New Museum and Attempts how to Combine in that Development State and Local Interests with Public Awareness* no rakstu krājuma *Cultural Heritage – Contemporary Challenge* Rīga: Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas izdevums, 2010, 97. – 103.lpp.

sasniegumus, nenogurdinot apmeklētāju. Piektkārt, te ir iespējams izmēģināt savas spējas dažādās aktivitātēs – ar stimulatoru lidot virs Tallinas vai nolaisties dzelmē. Sestkārt, ir saglabāta saikne ar realitāti, jo visi autentiskie priekšmeti (lidmašīnas, zemūdene, kuģi, ieroči, mīnas, etnogrāfiskie priekšmeti u.t.t.) ir izvietoti trīs reālos līmeņos. Apmeklētājs fiziski tiek virzīts cauri visiem slāņiem, līdz ar to kļūstot par reāla piedzīvojuma dalībnieku. Un piedzīvojumiem, pārdzīvojumiem un atklāsmēm te vietas pietiek – angāru kopējā ietilpība ir 98 000 kubikmetri, izmantojamā platība – 44 556 kvadrātmetri, bet dzelzs tilts, kas ved apkārt zemūdenei, sver 145 tonnas. Taču dizains ir tik viegls un elegants, ka nekādu smagumu nejūt. To var teikt par visu ekspozīciju – tā ir aizraujoša, iedvesmojoša un atstāj neapšaubāmi pozitīvu pēcgaršu.

Uzskaitījumu varētu turpināt vēl un vēl, bet to neatļauj darba apjoms. Secināšu tikai to, ka *Lennusadam* muzeja piemērā visaugstākais vērtējums pienākas visiem manis izvirzītajiem muzealizācijas kritērijiem. Te ir ar uzviju veiktas krājuma pamatfunkcijas, pie tam vākti, saglabāti un pētīti ir tiešām vareni objekti (kuģi, zemūdenes, lidmašīnas u.t.t.), kas nav gluži fotogrāfiju vai avīžu izgriezumu aprakstīšana, katalogizācija, inventarizēšana un pārkrāmēšana plauktiņos. Katrai lietai ir dokumentēts konteksts – no kurienes, kā, kādā veidā katrs eksponāts iegūts un pārvietots. Institucionalizācija ir visaugstākajā līmenī, pie tam ir atrisinātas ļoti sarežģītas juridiskas situācijas. Ilgāku laiku ir noticis un joprojām turpinās aktīvs vākšanas process. Sociālā atbildība jaušama visos līmeņos – gan kā degradētas vides sakārtošana, gan jaunatnes izglītošana, gan kopienas iesaistīšana, gan pašapziņas celšana, gan ideālu veidošana un dzīves apstākļu uzlabošana. Saistība ar kultūrvēsturisko vidi ir visu panākumu atslēga un realizēta perfekti. Sabiedrības ieinteresētība rezultātā ir neapšaubāma. Līdera loma ir tik izteikta, ka to varētu aprakstīt mācību grāmatās. Visu projektu no idejas līdz spožai realizācijai ir vadījis viens cilvēks – 1958.gadā dzimušais vēsturnieks Urmas Dresens.

‘‘Urmas ir vienkārši laimīgs. Viss sākās ar vienu ledlauzi, kuru man vajadzēja kaut kur novietot. Es mīlu kuģus, nevarēju taču viņu pamest. Nebija jau šāds tāds, bet gan lielākais tvaikonis – ledlauzis pasaulē. Bija jāmeklē vieta. Bet tālāk galvenais ir neļauties liekām emocijām. Mēs visam piegājām ļoti racionāli. Šķiet, ka ir izdevies’’⁹¹.

⁹¹ Fragments no sarunas Tallinā, PRIX EUROPA NOSTRA pasniegšanas ceremonijā.

3.1.2. *Flygvapenmuseum* Zviedrijā

Otrs pozitīvi pamācošais piemērs ir Zviedrijas Gaisa spēku muzejs Linkopingā. Tā vēsture aizsākusies tradicionāli, bet šobrīd muzeja koncepcija ir paplašinājusies un ļauj uz aviācijas mantojumu paskatīties no cita skatupunkta.

Šī ir vieta netālu no Malmes, kur 1911.gadā notika viens no pirmajiem lidojumiem Zviedrijā. To veica par "lidojošo baronu" dēvētais Karls Cederštors. Jau trīs gadsimtus šajā teritorijā bija atradusies militāro apmācību vieta, kur bāzējās karaspēks. Arī reljefs bija atbilstošs lidlauka izveidei, un Cederštors drīz atgriezās, lai tieši te dibinātu Militārās aviācijas skolu. Tā darbojās no 1916.līdz 1926.gadam, bet vēlāk lidlauku savā rīcībā pārņēma Zviedrijas armijas jaunizveidotie gaisa spēki. Ar dažādiem nosaukumiem tie šajā teritorijā darbojās līdz 1974.gadam, kad kā militāra vienība tika izformēti. Dažādās aviācijas vienības un lidlauki Zviedrijā Aukstā kara laikā tika apzīmēti ar burtu F un attiecīgu numerāciju. Linkopingā pie Malmes bija dislocēta F3 vienība. Jāpiezīmē, ka pēc militāro gaisa spēku likvidācijas 1974.gadā vairākās no bijušajām aviācijas bāzēm tika ierīkoti muzeji. F11, F15, F21 aviācijas muzeji arī nosaukumā ir ietvēruši vienības vārdu, bet citi izveidoti uz bijušo lidlauku vai angāru bāzes, bet ar izmainītu nosaukumu. Tas daļēji izskaidro, kāpēc Zviedrijā ir tik daudz - 20 oficiāli reģistrēti aviācijas muzeji.

Linkopingā muzejs tika izveidots krietni agrāk. Pirmais šādu iniciatīvu izteica Gaisa Spēku ģenerālis Gēsta von Porats jau trīsdesmitajos gados, bet par īstenību tā kļuva viņa sekotāja ģenerāļa Hugo Bekhammera laikā. Pirmā lidmašīnu ekspozīcija tika atklāta 1951.gadā, un tā sastāvēja no 11 lidmašīnām. Tās visas bija izvietotas brīvā dabā. Lai kolekcijai nodrošinātu labvēlīgākus apstākļus, 1967.gadā netālu no lidlauka tika uzcelts angārs un nodibināta sabiedriska "muzeja draugu" organizācija. Pamazām uz šīs kolekcijas bāzes un pateicoties "muzeja draugu" aktivitātēm, 1973.gadā tika pieņemts lēmums par Zviedrijas Nacionālo Gaisa spēku muzeja izveidi. Rīkojums par muzeja izveidi tika dots Gaisa spēku komandierim, kas par atbilstošāko vietu izvēlējās teritoriju pie vēsturiskā lidlauka.

1977.gadā Gaisa spēku muzejs tika iekļauts valsts militāro muzeju struktūrā, bet 1978.gadā tika pieņemts lēmums par muzeja ēkas celtniecību. Tā noritēja vairākās kārtās, jo arvien papildinājās lidmašīnu un citu tehnisko eksponātu krājums. 1989.gadā bija uzbūvētas vairākas halles dažādos līmeņos, un zem jumta jau bija izvietotas vairāk kā 50 lidmašīnas. Līdz šim laikam muzejs koncentrējās galvenokārt uz militāro struktūru vēsturi un aviācijas tehnikas izstādīšanu.

Būtisks pavērsiens muzeja darbībā notika pēc kāda skandaloza un sabiedrībā plašu ievērību guvuša notikuma. Divtūkstošo gadu sākumā kāds zviedru biznesmenis, kas aizrāvēs ar jūras arheoloģiju, ieguldīja lielus personiskos līdzekļus un izcēla no Baltijas jūras DC-3 lidmašīnu, ko 1952.gada jūnijā netālu no Kolkas piekrastes par spiegošanu bija notriekusi padomju aviācija. Iznīcinātāju lidmašīna bija izlidojusi no Tukuma lidlauka, bet pilots nebija latvietis. Šis notikums Zviedrijā tika turēts augstākā līmeņa slepenībā, par astoņu bojā gājušo apkalpes locekļu likteni gadu desmitiem nebija informēti pat tuvinieki.

Izceltais vraks izraisīja asas diskusijas un šķelšanos sabiedrībā. Kad valsts puda nostāju, ka vraks nav nekāda vērtība un ir jāiznīcina, sabiedrībā izraisījās sašutums un protests pret šādu necieņu. Sabiedrības spiediena rezultātā tika pieņemts lēmums lidmašīnas vracu saglabāt. Uzdevums par tā eksponēšanu 2009.gadā tika nodots Gaisa spēku muzejam *Flygvapenmuseum*. Šis uzdevums bija ļoti sarežģīts un liels izaicinājums, kas noveda pie muzeja koncepcijas paplašināšanas.

Jau 2010.gada jūnijā tika atklāta muzeja jaunā piebūve, kur ekspozīcija izvietota vairākos līmeņos. DC-3 vraks oriģinālā izmērā un deformētajā izskatā ir izvietots apakšējā līmenī, kas nedaudz atgādina nokāpšanu kapā vai katakombās. Šim notikumam veltītā ekspozīcija atrodas vienkopus un ir kā visas ekspozīcijas kulminācija un traģiskākais akcents. Visa šīs daļas ekspozīcija ir veltīta Zviedrijas situācijai Aukstā kara laikā. Zviedrija bija neitrāla, bet bruņojusies līdz zobiem. Tā visu laiku baidījās no kara un bija tam gatava. To apliecina arī 21 militārais lidlauks un aviācijas bāzes, ko uzturēja nodokļu maksātāji.

Šī ekspozīcija ir veltīta bailēm no kara un ir strukturēta pa desmitgadēm. Katrai desmitgadei veltīta sava telpa, virs kuras draudīgi iekarināts kāds militārais lidaparāts. Telpā iekārtoti dzīvokļi - tie ir tipiski "vidējā zviedru mietpilsoņa" interjeri ar autentiskām mēbelēm, sadzīves priekšmetiem, radio un TV programmām. Kā sirreāli un paranoiski akcenti telpā parādās reālos priekšmetos iemiesotas pilsoņu bailes – tās ir mīnas, kas rēgojas no stūriem, asins traipi, kas notecējuši gar sienām, zemūdenes aprises, kas izspīlējas zem paklāja... Katra "dzīvokļa" priekštelpā ir izklāstīts desmitgades ideoloģiskais konteksts, tā laika politiskie notikumi, avīžu un TV propaganda. Tā ir iespēja vizuāli, jutekliski un analītiski saprast šo laiku un Aukstā kara gaisotni. Līdz ar to arī militārās lidmašīnas ekspozīcijā gūst daudz skaidrāku kontekstu. Simpātiski, ka ekspozīcija nav didaktiska un ietver arī veselīgas pašironijas devu.

Koncepcijas paplašināšana muzejam izrādījies ļoti veiksmīga. Tā ļāvusi veidot daudzveidīgāku saturu un piesaistīt daudz plašāku auditoriju kā iepriekš. Muzejs savā jaunajā

veidolā saņēmis prestižākās savas nozares balvas – 2010.gadā par labāko ekspozīciju Zviedrijas muzejos, bet 2011.gadā atzīts par vislabāko muzeju Zviedrijā⁹².

Muzejs augsti profesionālā līmenī nodrošina krājuma vākšanu, glabāšanu, restaurāciju un pētniecību. Pamata ekspozīcijā vien ir izstādītas 48 lidmašīnas. Visām ir detalizēta informācija, konteksts, interaktīvas izziņas iespējas. Visiem krājuma priekšmetiem ir dokumentēts konteksts. Institucionalizācija ir skaidra un saprotama. Štatā darbojas profesionāli vēsturnieki, muzeologi, muzeju pedagogi un aviācijas speciālisti. Aktīvi darbojas arī brīvprātīgie palīgi – tāpat kā citos Zviedrijas muzejos. Tas liecina par sociālo atbildību. Tāpat šajā un citos Zviedrijas aviācijas muzejos ir īpašas ekspozīcijas, atrakcijas un izglītības programmas bērniem – sākot ar vismazākajiem. Saistība ar kultūrvēsturisko vidi šeit ir būtiska. Līdera loma – atbilstoša demokrātiskai sabiedrībai.

‘‘Mēs esam *aviaton minded*’’⁹³ nācija. Tātad uz attīstību un progresu orientēta tauta’’ īsā sarunā konstatē muzeja direktors Mikaelis Pārs. ‘‘Tāpēc mums arī ir tik daudz aviācijas muzeju, bet pats galvenais – mums ir daudz apmeklētāju. Tas arī galvenais, jo mēs pēc savas būtības kalpojam sabiedrībai un tās interesēm’’⁹⁴.

Spriežot pēc apmeklētāju daudzuma auksta rudens darbdienas rītā, apmeklētāju atsaucība ir acīm redzama. Tāpēc arī ‘‘sabiedrības ieinteresētība rezultātā’’ *Flygvapenmuseum* pelna visaugstāko vērtējumu.

⁹² *Flygvapenmuseum – The Swedish Air Force Museum* katalogs, 2011.gads.

⁹³ Uz aviāciju orientēta, angļu val.

⁹⁴ Saruna 2012.gada 10.oktobrī.

3.2. Latvijā veiktās muzealizācijas novērtējums jeb nerealizētais potenciāls

Lai novērtētu muzealizācijas pakāpi apskatītajos Latvijas muzejos, izmantošu 8 kritērijus. Tie ir 1) muzealizācijas trīs pamatfunkcijas (glabāšana, izpēte, komunikācija), 2) dokumentēts konteksts, 3) institucionalizācija, 4) aktīvs vākšanas process, 5) sociālā atbildība, 6) saistība ar kultūrvēsturisko vidi, 7) līdera loma muzealizācijas procesā, 8) sabiedrības ieinteresētība rezultātā. Vērtējumā izmantošu tikai trīs pozīcijas – labi, viduvēji, nav.

Salīdzinājumu veikšu katram kritērijam atsevišķi.

Muzealizācijas trīs pamatfunkcijas:

Nr.	Muzejs vai tam līdzīga iestāde	Vērtējums	Piezīmes
1.	Latvijas Kara muzejs	Labi	Atbilstoši LR Muzeju likumam
2.	Rīgas Aviācijas (tehnikas) muzejs	Vidēji	Neatbilstoši LR Muzeju likumam
3.	Latvijas Okupācijas muzejs	Labi	Atbilstoši LR Muzeju likumam
4.	Bijušā Rīgas Civilās Aviācijas institūta muzejs	Vidēji	Nenotiek komunikācija
5.	LU Fridriha Candra kosmosa izpētes muzejs	Labi	Atbilstoši iestādes specifikai
6..	Gaisa spēku vēsturiskās piemiņas istabas Lielvārdē	Vidēji	Nav cilvēku resursu
7.	Vēsturiskās piemiņas istabas Herberta Cukura mājās Bukaišos	Nav	Nav resursu
8.	Vēsturiskā lidosta "Spilve"	Vidēji	Pieņemot, ka savāktie priekšmeti tur tiešām atrodas

Dokumentēts konteksts:

Nr.	Muzejs vai tam līdzīga iestāde	Vērtējums	Piezīmes
1.	Latvijas Kara muzejs	Vidēji	Zināms atsevišķiem eksponātiem
2.	Rīgas Aviācijas (tehnikas) muzejs	Vidēji	Zināms atmiņā, nav aprakstīts
3.	Latvijas Okupācijas muzejs	Labi	Nosaka specifika
4.	Bijušā Rīgas Civilās Aviācijas institūta muzejs	Labi	Daudz publikāciju un perfekta atmiņa
5.	LU Fridriha Candra kosmosa izpētes muzejs	Vidēji	Zināms atsevišķiem eksponātiem
6.	Gaisa spēku vēsturiskās piemiņas istabas Lielvārdē	Vidēji	Zināms daļēji, nav aprakstīts
7.	Vēsturiskās piemiņas istabas Herberta Cukura mājās Bukaišos	Nav	Nosaka specifika
8.	Vēsturiskā lidosta "Spilve"		Nav informācijas

Institucionalizācija:

Nr.	Muzejs vai tam līdzīga iestāde	Vērtējums	Piezīmes
1.	Latvijas Kara muzejs	Labi	Valsts akreditēts muzejs
2.	Rīgas Aviācijas (tehnikas) muzejs	Vidēji	Sabiedriska organizācija
3.	Latvijas Okupācijas muzejs	Labi	Valsts akreditēts muzejs
4.	Bijušā Rīgas Civilās Aviācijas institūta muzejs	Nav	Nav izdalīta struktūra
5.	LU Fridriha Candra kosmosa izpētes muzejs	Labi	Resora muzejs
6.	Gaisa spēku vēsturiskās piemiņas istabas Lielvārdē	Nav	Nav izdalīta struktūra
7.	Vēsturiskās piemiņas istabas Herberta Cukura mājās Bukaišos	Nav	Pašvaldības iniciatīva
8.	Vēsturiskā lidosta "Spilve"	Nav	Nav izdalīta struktūra

Aktīvs vākšanas process:

Nr.	Muzejs vai tam līdzīga iestāde	Vērtējums	Piezīmes
1.	Latvijas Kara muzejs	Nav	Pasīva dāvinājumu pieņemšana
2.	Rīgas Aviācijas (tehnikas) muzejs	Labi	Enerģiska darbība
3.	Latvijas Okupācijas muzejs	Labi	Atbilstoši specifikai
4.	Bijušā Rīgas Civilās Aviācijas institūta muzejs	Nav	Saglabā un pēta esošo
5.	LU Fridriha Candra kosmosa izpētes muzejs	Vidēji	Atbilstoši resursiem
6.	Gaisa spēku vēsturiskās piemiņas istabas Lielvārdē	Vidēji	Aktīvi savas struktūras robežās
7.	Vēsturiskās piemiņas istabas Herberta Cukura mājās Bukaišos	Vidēji	Sadarbība ar vienu partneri
8.	Vēsturiskā lidosta "Spilve"	Nav	Spriežot pēc nepilnīgas informācijas

Sociālā atbildība:

Nr.	Muzejs vai tam līdzīga iestāde	Vērtējums	Piezīmes
1.	Latvijas Kara muzejs	Vidēji	Atbilstoši valsts iestādei
2.	Rīgas Aviācijas (tehnikas) muzejs	Vidēji	Sava kopiena
3.	Latvijas Okupācijas muzejs	Labi	Atbilstoši misijai
4.	Bijušā Rīgas Civilās Aviācijas institūta muzejs	Vidēji	Pašiniciatīva
5.	LU Fridriha Candra kosmosa izpētes muzejs	Vidēji	Atbilstoši izglītības iestādei
6.	Gaisa spēku vēsturiskās piemiņas istabas Lielvārdē	Labi	Pašiniciatīva un patriotisms
7.	Vēsturiskās piemiņas istabas Herberta Cukura mājās Bukaišos	Labi	Pašiniciatīva, lokālpatriotisms
8.	Vēsturiskā lidosta "Spilve"	Vidēji	Normatīvo aktu robežās

Saistība ar kultūrvēsturisko vidi:

Nr.	Muzejs vai tam līdzīga iestāde	Vērtējums	Piezīmes
1.	Latvijas Kara muzejs	Vidēji	Nav <i>in situ</i>
2.	Rīgas Aviācijas (tehnikas) muzejs	Vidēji	<i>In situ</i> , bet nav kopta vide
3.	Latvijas Okupācijas muzejs	Nav	Šobrīd nav
4.	Bijušā Rīgas Civilās Aviācijas institūta muzejs	Labi	Savdabīga, bet nenovērtēta teritorija
5.	LU Fridriha Candra kosmosa izpētes muzejs	Vidēji	Latvijas Universitāte
6.	Gaisa spēku vēsturiskās piemiņas istabas Lielvārdē	Vidēji	Interesanta teritorija, bet specifiska piekļūšana
7.	Vēsturiskās piemiņas istabas Herberta Cukura mājās Bukaišos	Labi	Autentiska vieta <i>in situ</i>
8.	Vēsturiskā lidosta "Spilve"	Labi	Izcila vieta <i>in situ</i>

Līdera loma muzealizācijas procesā:

Nr.	Muzejs vai tam līdzīga iestāde	Vērtējums	Piezīmes
1.	Latvijas Kara muzejs	Vidēji	Nav izteikta
2.	Rīgas Aviācijas (tehnikas) muzejs	Labi	Ļoti izteikta
3.	Latvijas Okupācijas muzejs	Vidēji	Nav izteikta
4.	Bijušā Rīgas Civilās Aviācijas institūta muzejs	Labi	Ļoti izteikta
5.	LU Fridriha Candra kosmosa izpētes muzejs	Vidēji	Nav izteikta
6.	Gaisa spēku vēsturiskās piemiņas istabas Lielvārdē	Vidēji	Pēc militārā reglamenta
7.	Vēsturiskās piemiņas istabas Herberta Cukura mājās Bukaišos	Vidēji	Atbilstoši resursiem
8.	Vēsturiskā lidosta "Spilve"	Nav	Atbilstoši situācijai

Sabiedrības ieinteresētība rezultātā:

Nr.	Muzejs vai tam līdzīga iestāde	Vērtējums	Piezīmes
1.	Latvijas Kara muzejs	Vidēja	Specifiska auditorija
2.	Rīgas Aviācijas (tehnikas) muzejs	Vidēja	Atsevišķa kopiena
3.	Latvijas Okupācijas muzejs	Laba	Liela sabiedrības daļa
4.	Bijušā Rīgas Civilās Aviācijas institūta muzejs	Vidēja	Atsevišķa kopiena
5.	LU Fridriha Candra kosmosa izpētes muzejs	Vidēja	Maza auditorija
6.	Gaisa spēku vēsturiskās piemiņas istabas Lielvārdē	Vidēja	Specifiska auditorija
7.	Vēsturiskās piemiņas istabas Herberta Cukura mājās Bukaišos	Vidēja	Atsevišķa kopiena
8.	Vēsturiskā lidosta "Spilve"	Laba	Augsta sabiedrības interese

NOBEIGUMS

Izvērtējot iegūtos datus, jāsecina, ka nevienā aprakstītajā muzejā aviācijas mantojums nav muzealizēts pilnvērtīgi. Pats mantojums ir izmētāts pa dažādiem muzejiem, nav intereses vai resursu pilnvērtīga darba nodrošināšanai. Lai arī skaitliski krājumos ir ievērojams daudzums dažādu priekšmetu, tie neveido kopainu nedz par visu Latvijas aviācijas vēsturi, nedz par kādu apakšnozari. Valsts akreditējam muzejos tā nav prioritāte, bet entuziastu veidotajos muzejos nav resursu profesionāla rezultāta sasniegšanai.

Analizējot atsevišķus kritērijus, jāsecina, ka katrā no tiem muzejiem ir savas specifiskas problēmas. Muzeja trīs pamatfunkcijas labāk nodrošina valsts akreditētie muzeji, bet akcents ir likts uz pasīvu glabāšanu. Privātie muzeji ir aktīvāki komunikācijā ar sabiedrību, jo tā ir viņu sirdslieta, misija un vienīgais ienākumu avots. Pētniecību arī aktīvāk veic privātie muzeji, jo viņus dzen zinātkāre. Tomēr bieži šie pētījumi ir amatieriski un ne vienmēr atbilst akadēmiski pieņemtiem standartiem.

Dokumentēts konteksts jāskata divās daļās. Attiecībā uz normatīviem aktiem atbilstošu dokumentāciju, protams, augstāks vērtējums ir valsts akreditētiem muzejiem. Taču attiecībā uz reālajām zināšanām par attiecīgā priekšmeta, jo īpaši – tehnisko eksponātu, kontekstu laikā un vietā, privāto muzeju entuziasti ir daudz pārāki. To nosaka arī tas, ka viņi paši priekšmetu izvēlas, līdz ar to zina, kāpēc tas ir tik nozīmīgs.

Aktīvās vākšanas kritērijs ir daudz augstāk vērtēts privātajiem muzejiem un piemiņas istabām, citādi tie vienkārši nepastāvētu. Apskatītie akreditētie muzeji krājumus ir saņēmuši mantojumā vai arī iegūst pasīvi – kā privātpersonu vai juridisko personu dāvinājumus. Izņēmums ir Okupācijas muzejs, kas liecības vāc aktīvi, taču aviācijas vēsture nav tā prioritāte. Vismērķtiecīgākais darbs notiek Rīgas Aviācijas (tehnikas) muzejā. Arī Gaisa spēku vēsturiskās piemiņas istabas Lielvārdē veic salīdzinoši aktīvu darbību.

Sociālā atbildība gandrīz visos apskatītajos piemēros ir vidēja un attiecināma uz kādu noteiktu, salīdzinoši šauru mērķa auditoriju. Globālā mērogā – kā sabiedrības dzīves apstākļu uzlabošana – neviens muzejs nedarbojas. Tomēr katrs dod kādu mazu pienesumu atsevišķu kopienu interešu īstenošanai vai popularizēšanai.

Saistība ar kultūrvēsturisko vidi *in situ*, ir visai augsta. Daļa no analizētajiem piemēriem atrodas autentiskās, ar aviācijas mantojumu saistītās vietās - bijušā Rīgas Civilās Aviācijas institūta muzejs, vēsturiskās piemiņas istabas Herberta Cukura mājās Bukaišos, arī Rīgas Aviācijas (tehnikas) muzejs. Nepārspēts līderis šajā kritērijā ir vēsturiskā lidosta "Spilve" ar bagāto vēstures un kultūras slāni.

Līdera loma muzealizācijas procesā ievērojami augstāka ir privātajos muzejos un iniciatīvās. Īpaši izceļami ir Rīgas Aviācijas tehnikas muzeja līderis Viktors Talpa un bijušā Rīgas Civilās aviācijas muzeja vadītājs profesors Vladimirs Šestakovs. Valsts muzejos un militārajā dienestā līdera loma nav izteikta, jo darbojas struktūra.

Salīdzinājumā ar pozitīvajiem kaimiņu valstu piemēriem, jāatzīst Latvijas muzeju neorganizētība un vājums. Šķiet, ka mums trūkst ambīciju vērīgu projektu īstenošanā, nav lielu ideju un racionāla saprāta to īstenošanā. Mēs nerealizējam savu "lidotāja – avantūrista" gēnu, kas, spriežot pēc vēstures, ir mūsu tautas raksturā.

Sabiedrības ieinteresētība rezultātā izriet no aptvertās mērķauditorijas. Jo tā ir šaurāka un specifiskāka, jo sabiedrības ieinteresētība vērtējama zemāk. Jo lielāks ir muzeja potenciāls dažādas auditorijas piesaistē, jo augstāk vērtējamas izredzes iegūt sabiedrības labvēlību. Šajā kritērijā līdera pozīcijās ir vēsturiskā lidosta "Spilve", kurā rīkotie pasākumi ir pulcējuši desmitiem tūkstošos mērāmu auditoriju. Šī kompleksa nākotne izraisa sabiedrības interesi, kā to apliecina publiski pieejamā informācija.

Kopumā situācija nav nedz laba, nedz dramatiski slikta, tomēr aviācijas mantojums tajā nav guvis pelnīto ievērību.

KOPSAVILKUMS

Raugoties no globāla skatupunkta un ņemot vērā iepriekš apkopoto informāciju, jāsecina, ka Latvijas aviācijas mantojums ir muzealizēts nepilnīgi.

Lai arī cik simti fotogrāfiju un dokumentu guļ mūsu muzeju krājumos, mēs neesam spējuši izveidot iedvesmojošu muzeju, kas veicinātu lepnumu par pagātņi un dotu impulsu nākotnei. Vismaz šajā ziņā mēs paliekam ‘‘arāju un zemnieku tauta’’, kam grūti atrauties no zemes un savām šaurajām interesēm. Esam koncentrēti uz sīkumiem, bet nevaram saņemties lielākām iecerēm.

Kā intervijā uzsver kultūras socioloģe, Latvijas Universitātes vadošā pētniece Dagmāra Beitnere ‘‘Indivīds sevi dzīves laikā atklāj vienmēr no jauna. Tā arī sabiedrība sevi atklāj no jauna vai sāk atcerēties, kas viņa bija, ko viņa var. Atmodināt šo lidotāja gēnu, atrauties no zemes šodien Latvijai ir principiāli svarīgi. Aviācijas vēsture atgādina, ko Latvija ir varējusi, kas ir bijis tautas raksturā. Tas ir milzīgs resurss, kas jāatmodina’’⁹⁵.

Tieši caur šādu prizmu šajā pētījumā tika skatīta muzealizācija – kā iespējamā sevis atklāšana no jauna visas tautas līmenī.

Secinājums ir vienlaikus skarbs un cerīgs. Latvijā ir labs materiāls un kultūrvēsturiskā vide aviācijas mantojuma jēgpilnai muzealizācijai, bet šis potenciāls nav izmantots. Reālais darbs ir nākotnes jautājums. Tam jāapvieno muzeologu, aviācijas, vēstures u.c. speciālistu spēki, kam piesaistāms valsts un pašvaldības atbalsts. Rezultātā jātop muzejam, kas varētu līdzināties Tallinas *Lennusadam* vai Zviedrijas *Flygvapenmuseum* muzejam - vēriena, talanta un racionāla aprēķina ziņā.

Vai tas tiks izveidots vēsturiskajā lidostā ‘‘Spilve’’ – to rādīs laiks un valdošo spēku stratēģiskā griba.

⁹⁵ Zane Auziņa *Saruna ar Dagmāru Beitneri* Rīga: TV raidījums Lidojuma Plāns, 2012.g., 20.sept.

IZMANTOTO AVOTU UN LITERATŪRAS SARAKSTS

Grāmatas

1. Brūvelis, Edvīns. *Latvijas aviācijas vēsture. 1919 – 1940*. Rīga: SIA Rīgas Nami, 2012.
2. Celms, Rūdolfis. *Tev būs lidot*. Rīga: SIA Rīgas Nami, 2012. Pirmpublicējums: Rīga, 1935.
3. Cukurs, Herberts. Mans lidojums uz Gambiju. Rīga: Herberta Cukura piemiņas fonds sadarbībā ar biedrību "Latvietis", 2013. Atkārtots 1934.gada izdevums.
4. Jungs, Karls. *Domas un atklāsmes*. Rīga: Zvaigzne ABC, 2009.
5. *Muzeoloģijas pamatjēdzieni*. Andrē Devalē un Fransuā Meresa redakcijā. Rīga: Baltijas muzeoloģijas veicināšanas biedrība, 2012.
6. Pīrsa, M. Sūzena. *Par kolekcionēšanu*. Rīga: Muzeju Valsts pārvalde, 2009. [Londona: *Routledge*, 1995.]
7. Sent-Ekziperī, Antuāns. *Cilvēku zeme*. Rīga: apgāds Zvaigzne ABC. Pirmais izdevums – Paris: Editions Gallimard, 1939.
8. Skujiņš, Zigmonds. Par aviāciju un vitrāžām. *Raksti*. 5.sējums. Laika upei pāri. Mana romantiskā un prozaiskā Rīga. Rīga: Mansards, 2011.
9. Strānskis, Z. Zbiņeks. *Ievads muzeoloģijā*. Rīga: Latvijas muzeju asociācija, 1996. Vaidahers, Frīdrihs, ar Marlīzes Rafleres vēsturiskās muzeoloģijas apskatu. *Īsais kurss muzeoloģijā*. Rīga: Muzeju Valsts pārvalde, 2009. [Wien, Koln, Weimar: 2005]
10. Weil, E. Stephen. *Making Museums Matter*. Washington: Smithsonian Books, 2002.
11. Хадсон, Кеннет. Влиятельные музеи. Новосибирск: Сибирский хронограф, 2001.
12. *Петербург – колыбель Российской авиации*. Материалы международных научных чтений имени Игоря Ивановича Сикорского. Санкт-Петербург: 2013.
13. Шестаков, Владимир. *Хроника катастрофы Рижского Авиационного Университета*. Рига: 2009.

Rakstu krājumi

14. *Muzejs mūsdienā sabiedrībā*. Baltijas muzeoloģijas skolas raksti 2004-2008. Stīvens E. Veils, Martins Šērsers, Peters van Menšs, Fransuā Meress u.c. Rīga: Muzeju Valsts pārvalde, 2008.
15. *Cultural Heritage – Contemporary Challenge*. The 4th Baltic Sea Region Cultural Heritage Forum in Riga 9-11 September 2010. Rīga: State Inspection for Heritage Protection, 2010.
16. *Museum Revolutions*. Edited by Simon J. Knell, Suzanne MacLeod and Sheila Watson. London and New York : Routledge, 2007.
17. *Flygvapenmuseum – The Swedish Air Force Museum*. Muzeja katalogs, 2011.gads.
18. *Петербург – колыбель Российской авиации*. Материалы международных научных чтений имени Игоря Ивановича Сикорского. Санкт-Петербург: 2013.

Raksti periodikā

19. Caune, Dainis. Latvieši debesīs. *Mājas Viesis*. 1997.g. vasara. 11.-15.lpp.
20. Dobss, Deivids. Nemierīgie gēni. *Nacionālā ģeogrāfija Latvija*. 2013.g. janvāris. 33.-45.lpp.

Nepublicēti materiāli

23. Brūvelis, Edvīns. *Latviešu lidotāji zem svešiem karogiem*. Manuskripts, sagatavots izdošanai. 2014.g. E.Rukas privātais arhīvs.

Intervijas

24. Auziņa, Zane. *Saruna ar Agri Redoviču*. Materiāls gatavots TV raidījumam Lidojuma Plāns. 2012.g., 13.sept. Raidījuma ēters LTV 7 – 2012.g., 20.sept. Glabājas E.Rukas privātajā arhīvā.

25. Auziņa, Zane. *Saruna ar Dagmāru Beitneri*. Materiāls gatavots TV raidījumam Lidojuma Plāns. 2012.g., 13.sept. Raidījuma ēters LTV 7 – 2012.g. 20.sept. Glabājas E.Rukas privātajā arhīvā.

26. Auziņa, Zane. *Saruna ar Jāzepu Baško*. Materiāls gatavots TV raidījumam Lidojuma Plāns. 2012.g., 13.sept. Raidījuma ēters LTV 7 – 2012.g. 20.sept. Glabājas E.Rukas privātajā arhīvā.

27. Auziņa, Zane. *Saruna ar Anatoliju Rudenko*. Materiāls gatavots TV raidījumam Lidojuma Plāns. 2012.g. 13.sept. Raidījuma ēters LTV 7 – 2012.g. 20.sept. Glabājas E.Rukas privātajā arhīvā.

28. Auziņa, Zane. *Saruna ar Andri Skābi*. Materiāls gatavots TV raidījumam Lidojuma Plāns. 2012.g. 13.sept. Raidījuma ēters LTV 7 – 2012.g. 20.sept. Glabājas E.Rukas privātajā arhīvā.

29. Ruka, Elvita. Intervija ar Aiju Fleiju. Glabājas E.Rukas privātajā arhīvā.

30. Ruka, Elvita. Intervija ar Jāni Asari. Glabājas E.Rukas privātajā arhīvā.

31. Ruka, Elvita. Intervija ar Viktoru Talpu. Glabājas E.Rukas privātajā arhīvā.

32. Ruka, Elvita. Intervija ar Taigu Kokneviču. Glabājas E.Rukas privātajā arhīvā.

33. Ruka, Elvita. Intervija ar Gunāru Nāgelu. Glabājas E.Rukas privātajā arhīvā.

34. Ruka, Elvita. Intervija ar Vladimiru Šestakovu. Glabājas E.Rukas privātajā arhīvā.

35. Ruka, Elvita. Intervija ar Aivaru Mežoru. Glabājas E.Rukas privātajā arhīvā.

36. Ruka, Elvita. Intervija ar Sandru Letišu. Glabājas E.Rukas privātajā arhīvā.

37. Ruka, Elvita. Intervija ar Anitu Meinarti. Glabājas E.Rukas privātajā arhīvā.

Elektroniskie resursi

38. Rīgas Aviācijas (tehnikas) muzeja interneta vietne www.airmuseum.lv, skatīta 2014.gada 15.aprīlī.

39. Starptautiskās Muzeju Padomes tīkla mājas lapa <http://icom.museum/icom-network/>, skatīta 2014.gada 12.janvārī.

40. Latvijas Muzeju asociācijas mājas lapa <http://www.muzeji.lv/lv/museums/>, skatīta 2014.gada 12.janvārī.

41. Valsts Kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas mājas lapa www.mantojums.lv, skatīta 2014.gada 15.aprīlī.

42. Latvijas Okupācijas muzeja interneta vietne www.omf.lv, skatīta 2014.gada 15.aprīlī.

43. Latvijas Gaisa spēku interneta vietne http://www.mil.lv/Vienibas/Aviacijas_baze.aspx, skatīta 2014.gada 20.maijā.

44. SIA "Rīgas nami" interneta vietne <http://www.spilve-rix.lv>, skatīta 2014.gada 21.maijā.

THE HERITAGE OF LATVIAN AVIATION IN MUSEUMS. THE POTENTIAL OF MUSEALISATION.

Elvita Ruka, MA thesis, Latvian Academy of Culture, 2014

The main task of the present research is to evaluate the situation and find the reasons why there is no national level aviation museum in Latvia. This issue has never been investigated in the context of museology. Latvia has a very rich and exciting history of aviation but the items of its historical heritage, all artifacts, memorabilia, technical pieces etc., are scattered among different institutions.

Nine primal sources and two major strategies were used for investigation of this situation as follows: 1) in quantitative analysis of data from 9 institutions; 2) in qualitative evaluation of this information. As a result, precise information was acquired and an obvious conclusion drawn – even the musealised heritage of the Latvian aviation is not investigated and communicated sufficiently.

To demonstrate the perspectives of aviation museums, comparison of two outstanding aviation museums, Flygvapenmuseum in Sweden and Lennusadam in Estonia, is presented. An additional aspect of the present thesis emphasizes an issue about aviation as a symbol for progress and advancement; in this context establishing of the aviation museum in Latvia becomes a question of national identity and self-respect. A conclusion is made that the Latvian aviation heritage is not musealised professionally and for this reason it presents a very perspective field of work for highly educated specialists.

PIELIKUMS NR.1

Interviju pamatjautājumi

1. Vai jūsu muzeja nosaukumā minēts vārds ‘’aviācija’’?
2. Vai jūsu muzeja tēzaurēšanas principi pieļauj iekļaut krājumā ar aviācijas vēsturi saistītus priekšmetus? Kāds ir to hronoloģiskais, reģionālais vai tipoloģiskais ietvars?
3. Vai jūsu muzeja krājumā atrodas ar Latvijas aviācijas vēsturi saistītas krājuma vienības? Cik? Kāds ir to tipoloģiskais iedalījums?
4. Cik no šiem priekšmetiem atrodas jūsu muzeja pastāvīgajā ekspozīcijā?
5. Vai jūsu muzejā ir kāds aviācijas vēsturē specializējies eksperts?
6. Vai beidzamo 10 gadu laikā ir notikušas aviācijas tēmām veltītas izstādes?
Kad un kādas?
7. Vai ir tapuši pētījumi un bijušas publikācijas par aviācijas vēstures jautājumiem?
8. Vai, jūsuprāt, darbs ar aviācijas mantojumu norit pilnvērtīgi:
 - 1) jūsu muzejā
 - 2) valstī kopumā?

11.02.2014 Nr. RN-14-119-nd

Elvitai Rukai

Latvijas Kultūras akadēmijas Muzeoloģijas
un kultūras mantojuma studiju
Maģistrantei

Informācijai

Nilam Ušakovam

Rīgas domes priekšsēdētājam
Rātslaukums 1, Rīga

Par sadarbības iespējām maģistra darba izstādē lidostas Spilve ēkā

Atbildot uz Jūsu 08.01.2014. iesniegumu, kas adresēts Rīgas domes priekšsēdētājam Nilam Ušakovam un SIA „Rīgas nami” valdes priekšsēdētājam Vinetai Verikai, informējam, ka lidostas „Spilve” ēka ietilpst nekustamajā īpašumā, kas saskaņā ar Rīgas domes 14.12.2010. lēmumu nr.2338, ir nodots SIA „Rīgas nami,, turpmāk – Sabiedrība, uz noteiktu laiku, t.i. līdz 2015.gada 13.decembrim, lai nodrošinātu šī īpašuma pārvaldīšanu.

Ņemot vērā lidostas „Spilve” ēkas tehnisko stāvokli, ēku nav iespējams izmantot visu gadu, turklāt Sabiedrība nesaņem finansējumu no valsts vai pašvaldības budžeta ēkas uzturēšanai. Tā kā ēka Sabiedrībai ir nodota pārvaldīšanā uz noteiktu laiku, Sabiedrība pieejamā finansējuma robežās par saviem līdzekļiem veic nepieciešamās darbības ēkas uzturēšanai, neparedzot restaurācijas un kapitālo ieguldījumu darbus. Lidostas „Spilve” ēka darbojas kā Sabiedrības Pasākumu centru pārvaldes pasākumu centrs, nodrošinot vasaras sezonā interesentiem iespēju apmeklēt ēku. Vasaras mēnešos no maija līdz septembrim apmeklētājiem tiek izveidotas izstādes un ekspozīcijas, kas atbilst ēkas vēsturiskajam kolorītam un aviācijas tematikai. Ekspozīcijas priekšmeti tiek deponēti no Latvijas muzejiem, juridisko un privātpersonu krājumiem, kā arī daļu ekspozīcijas veido privātpersonu dāvinājumi. Līdz ar to Sabiedrībai nav iespējas sniegt Jums nepieciešamo atbalstu un informāciju maģistra darba izstādē, kā arī nodrošināt Jūsu iesniegumā minētos pakalpojumus.

Valdes priekšsēdētāja

Vineta Verika

Valdes loceklis

Andrejs Kondratjuks

Liepiņa 25498001