

## KÖNYV- ÉS FOLYÓIRATSZEMLE

Háy György: *A repülés megszállottai*. Typotex Kiadó, 2009; ISBN 13 978-963-2790-67-1

... ha tudod mindazt, amit megszereztél, / kockára tenni egyetlen napon, / s veszítve új kezdetbe fogni, egy fél / sóhajtás nélkül némán és vakon; / ha tudsz a szívnek, innak és idegnek / parancsot adni, bár a kéz, a láb / kidőlt, de te kitartasz, mert tebenned / csak elszánás van, ám az szól: „Tovább!”

Rudyard Kipling: Ha – Devecseri Gábor fordítása

*A repülőgép megtanított az egyenes útra. Alighogy fölszállunk, búcsút veszünk az utaktól, melyek a kutak, istállók felé visznek, s várostól városig kígyóznak. Szabadok vagyunk, kedves szolgálataink nem köteleznek többé, nincs szükségünk forrásokra sem, távoli célunknak vesszük az irányt. Csupán ekkor, nyílegyenes pályánk magasából fedezzük fel a föld elemi gyűrődéseit, a sziklák, homok, só foltjait, melyekben úgy próbál gyökeret verni, virágot hajtani néhol az élet, mint gyarló moha a romok hasadékán. Így változunk fizikusokká, biológusokká, míg a civilizációkat figyeljük, melyek a völgyek öbleit díszítik, s mint egy csodában, úgy bomlanak ki olykor, akár egy kert, ott, ahol kedvez a klíma. És így ragadjuk meg az embert a kozmosz hálózatában; úgy figyeljük hajónk ablakából, mint egy kísérlet műszerén át. Íme: történelmünket olvassuk.*

Antoine de Saint-Exupéry: Az ember földje – Rónay György fordítása

Háy Györgyöt már jól ismerjük. Két kiemelkedően izgalmas és műszakilag is nagyon tanulságos könyvet írt a modern polgári légi közlekedés belső világáról, annak működéséről, és legdrámaibb eseményeiről, a légi balesetekről: *Légibalesetek pilótaszemmel I.* (Typotex, 2006) és *Légibalesetek pilótaszemmel II.* (Typotex, 2007), az Iparjogvédelmi és Szerzői Jogi Szemle 2008. évi 2. számában szóltunk róluk. Ezek a művei a magas szakmai színvonalú ismeretterjesztés szakkönyvként is megálló mesterművei. Tanúsítják Háy fölényes szaktudását a repülés technikájában és rendszertechnikájában, hiszen bennük a nagy terepgyakorlással bíró szakember ad hűvös, a tényeket bemutató elemzéseket 16-16 ilyen katasztrófáról, sok technikai részlettel, „pilótaszemmel”. A szerző, amint ott is olvashattuk, maga is gyakorló pilóta, hatalmas tapasztalattal a birtokában. Belülről ismeri tehát minden részletében annak a rendszernek a működését, amelyben a modern repülés működik, s amelyben a hibák, a légi balesetek gyakran szó szerint tűzzel és vérrel írt történelméhez vezetnek. (E köteteket megelőzően, a Typotex 2005-ben adta ki *Amit a repülésről tudni kell c.*, igen színvonalas ismeretterjesztő művét.)

Ez a műve a repülés megszállottairól legalább annyira izgalmas és sok tudnivalóval szolgál, számos részletében pedig nem is kevésbé – bár másként – drámai, mint a két említett előző. A megszállottak itt a repülés számos kiemelkedő úttörőjét jelenti, velük ismertet meg a könyv. Háy így szól erről előszavában:

„A repülés fejlődéséhez mind a mai napig százezrek, sőt milliók adják tehetségüket és munkájukat, de nem teljesen egyforma eredménnyel. Sokan repülőgépgyárakban, repülőtereken vagy kutatóintézetekben dolgozzák végig életüket, esetleg repülőgépek pilótafülkéjében szántják az eget kilométerek tízmillióit hagyva maguk mögött. A történelem azonban csak néhány tucatnyi zseni nevét őrzi meg a (nem túl) hálás utókor számára. Azokét, akik kiemelkedő tehetséggel és elszántsággal megáldva éppen jókor voltak jó helyen ahhoz, hogy látványosan nagyot lendíthessenek e csodálatos tudomány fejlődésén. Könyvünkben néhány ilyen zsenivel próbálunk megismerni. Az átlagos újságolvasó többnyire ismeri nevüket – bár nem mindegyikét –, ám legfontosabb találmányukon, eredményükön kívül ritkán tud egyebet róluk. Pedig némelyikük élete, személyisége rendkívül érdekes, sőt néha egyenesen regényes. Jobban megismerve őket talán sikerül megérteni emberfeletti teljesítményük titkát is. Ezek a kivételes tehetségek ritkán kellemes emberek. Gyakran saját maguk és környezetük nyugalalmát, jólétét feláldozva törnek a hőn áhított eredmény felé. Némelyikük kisebb-nagyobb jellemhibáktól sem mentes, életük, sorsuk azonban ezzel együtt teljes. A könyv szereplőinek kiválasztásánál elsősorban olyanokat kerestünk, akik nem csupán maradandót alkottak, de személyiségük, életútjuk is különlegesen érdekes, és hasznos tanulságokkal is szolgálhat a türelmes olvasó számára.”

Végy sok-sok álmat, a lehetetlent nem ismerő, a veszélyekkel dacoló merészséget, kiemelkedő konstruktóri, majd technológiai tudást, add hozzá a verseny hajtóerejét és folyamatos innovációteremtő képességét, s az eredményt öltöztess fába, fémbe, majd a mindenkori legkorszerűbb szerkezeti anyagokba, s vértessz fel a kor élenjáró műszaki eredményeivel, sőt azokon is minél inkább túllépő új megoldásokkal – ez a repülés fejlesztése a XX. században. Története a technika történelmének egyik legcsillogóbb fejezete. Tükröződik benne az ember alkotóképességének szinte határtalan ereje, a mindenkori úttörők egyre magasabbra ívelő teljesítménye és az a szédületes műszaki fejlődés, amelyet az ember e században megvalósított. A levegőnél nehezebb eszközökkel való repülés lehetőségeinek létrehozása, és eszköztárának rendkívül gyors és erőteljes fejlesztése egyike a század korszakalkotó csodáinak. Nem túlzás azt mondani, hogy amit a XX. század tett a repülésért, legalább annyit tett a repülés a XX. századért – jót és rosszat is mindkét oldalon. Ahogyan azt a motoros repülés fehér páncélos lovagja és halhatatlan bárdja, Saint-Exupéry oly érzékletesen megfogalmazza, az ember ezzel végleg kitört a földhözragadt két dimenzió fogságából, és képessé vált arra, hogy a háromdimenziós térben szelje át a távolságokat, szó szerint felülemelkedve a természet adta, valamint a mások által állított akadályokon. Látva a ma használatos különféle repülőgépeket, a könnyű kis helikopterektől és az ultrakönnyű repülőgépektől a többszörös hangsebességet elérő repülőkhöz és az űrsiklóig, még a hozzá nem értő is meg-

sejti, milyen hatalmas műszaki teljesítmény áll mögöttük. Mégis, ennek a teljesítménynek a valódi nagyságát az mutatja meg igazán, ha végigtekintünk a következetesen mind magasabb szintekre törő fejlesztés állomásainak a kezdetein, ahonnan azután az útkereséseknek, az egymásra épülő vagy éppen egymással vitatkozó megoldások létrehozásának a sora, a fejlesztések hosszú, ma és a jövőben is folytatódó láncolata kibontakozott. Ha megismerkedünk azokkal, akik a szó szoros értelmében úttörői voltak e fejlesztéseknek, és akik közül soknak a technika akkori állása vajmi keveset tudott adni a fejlesztéseihez, így maguknak kellett a kísérletezéseikkel gyakran szinte a nulláról indulva létrehozniuk a szükséges konstruktóri és technológiai tudást. S azokkal is, akik ugyan már valamelyest támaszkodhattak ezeknek az elődöknek az eredményeire, ám olyan fejlesztéseket valósítottak meg, amelyek a kiemelkedő úttörő munka minden minőségi jegyét és veszélyét magukban hordozták – méghozzá a veszély ebben a műfajban többnyire szó szerint, a leghalálosabb formában is értendő. A repülés fejlesztésével az ember a bioszféra számára legellenségesebb terébe lépett ki: a levegőbe emelkedett, ahol a hibákat gyakran végzetes katasztrófák szankcionálják. Ennél ellenségesebb térrel majd csak a világűrben találkozik. Így a küzdelemnek, amelyet e fejlesztés jelent, akár mottója is lehetne a halálos balesetet szenvedett Otto Lilienthal utolsó szavai, amelyeket Háy idéz: „Muszáj néha áldozatokat is hozni.”

A repülés történetének ilyen hőseiről, „megszállottairól” ad válogatott arcképcsarnokot Háy. Könyve nem romantikus, szépirodalmi elemekkel színesített történetírás, hanem a tények nagy témaismerettel és hozzáértéssel történő felsorakoztatása, s bizvást elmondható, hogy nagy nyereség minden, a repülés, és úgyszintén a benne megtestesülő műszaki fejlesztés iránt érdeklődő olvasó számára. A főszereplők, Háy rövid jellemzéseivel:

*James H. Doolittle:* 1942-ben ő tervelte ki és vezette sikerre a Pearl Harbor elleni japán orvtámadásért vakmerően visszavágó amerikai légítámadást. Ez azonban csupán egyetlen epizódja volt gazdag életpályájának, amely nagyot lendített a XX. századi repülés fejlődésén.

*Alberto Santos-Dumont:* Nem kisebb események fűződnek nevéhez, mint a világ első kormányozható léghajójának elkészítése, valamint az első európai repülőgép-felszállás. Ő tervezte és építette a világ első ultrakönnyű sportrepülőgépét is, amelynek terveit ingyenesen közreadta, közkinccsé tette, hogy minél szélesebb körben hasznosíthassák. Így világszerte több száz példány készülhetett belőle.

*Kármán Tódor:* Az áramlástan világhírű tudósa, aki olyan szerencsésen egyesítette magában a mély elméleti tudást, a lebilincselő előadókészséget és a kiváló szervezőképességet, hogy meghatározó befolyást gyakorolhatott a repülés fejlődésére Európától Amerikán át egészen a Távol-Keletig. Háy elmondja, hogy Kármán az egyetemi előadói stílusban is alapvető újítást hozott, hogy minél jobban megragadhassa a hallgatóságát. (Elismert nagyságát jól mutatja, hogy a National Science and Technology Medals Foundation honlapjának elején John. F. Kennedy és Kármán Tódor fényképe látható, amint az elnök átadja Kármánnak az első ilyen kitüntetést. Ez a legmagasabb elismerés, amelyet az USA elnöke a tudomány és a technológia terén elért teljesítményért ad, a honlap szavával az USA Nobel-díja.)

*Andrej Nyikolajevics Tupoljev:* A szovjet repülőgépgyártás és -tervezés „atyja”, közel száz sikeres repülőgéptípus megalkotója, akinek a repülés nagyjai közül az egyik leghányatottabb sors jutott. A történelem viharai ellenére szülőföldjén, Oroszországban, illetve a Szovjetunióban harcolta végig életét. A XX. sz. elején alapított tervezőirodája majd' száz éve sikeresen működik. Tu-95-ös, korábban elképzelhetetlenül nagy hatótávolságú – 15 ezer km! – bombázójának polgári változata lett a nálunk is sokáig használatos Tu-114-es polgári utasszállító; később pedig szuperszonikus stratégiai bombázójából lett a balsikerű Tu-144-es szuperszonikus polgári utasszállító, amely néhány héttel meg is előzte az angol–francia Concorde-ot. Tupoljev sokadmagával szenvedő alanya lett egy sajtóságos szovjet „innovációnak”, amelyet később a Rákosi-rendszer is átvett: a II. világháború előtti sztálini tisztogatások során börtönbe vetették, majd ott kellett magas színvonalú műszaki fejlesztési munkát végeznie. Miután a szovjet repülőgépipar másfélszáz vezető szakembere már több hónapja az ország börtöneinek vendégszeretétét élvezte, a mindenható vezetőknek is feltűnt, hogy megtorpant az új gépek tervezése és a meglévők továbbfejlesztése az erőltetett ütemben fegyverező hadsereg számára. Összegyűjtötték őket a Bolsevo börtönbe, ahol szabályos irodát rendeztek be a számukra. Tupoljev a börtönben is főkonstruktőrként vezette a tervezőmunkát.

*Donald W. Douglas:* A korszerű szállítógépek mintapéldányának megalkotója töretlen elszántságával és könyörtelen szakmai igényességével hosszú évtizedekre kijelölte a repülőgép-konstrukciók fejlesztésének útját, ám technikai eredményeit csak részben tudta üzleti sikerekre váltani. Forradalmian új konstrukciói olyan súlyos pénzügyi gondokba rántották, hogy fokozatosan kiszorult a saját gyára vezetéséből.

*Anthony Fokker:* A repülés történetének fékezhetetlen, zseniális fenegyereke. Kamaszkorától együtt fejlődött a frissen feltalált motoros repüléssel. Rövid, ám rendkívül mozgalmas élete során számos forradalmian eredeti repülőgéptípust, technikai és üzleti megoldást talált ki és vezetett be. (Nem mellesleg, alkotásai a II. világháború legfélelmetesebb harci gépei közé tartoztak.)

*Hanna Reitsch:* A német repülés történetének talán legellentmondásosabb egyénisége volt. Hamar a náci propaganda sztárjává vált kivételes pilótatehetsége, férfiakat megszenyítő személyes bátorsága és a fasizmus iránti kritikátlan rajongása révén, amelyhez élete végéig ragaszkodott. Háy azt is elmondja, hogy miután számos berepülő pilóta lezuhant vele, Reitsch tesztelte sikeresen a hírhedt V-1 sugárhajtású szárnyasbomba pilótafülkés változatát. Ugyancsak ő repült az első teljesen kormányozható német helikopterrel, és számos kísérleti felszállást hajtott végre a különlegesen gyors, de rendkívül veszélyes Me-163 rakétahajtású vadászgéppel. (Igazság szerint kissé csodálkozhatunk, miért nem kapott helyet e válogatásban a repülés úttörőinek amerikai nagyasszonya, Amelia Mary Earhart is.)

*Igor Ivanovics Szikorszkij:* A korszerű helikopterek atyját a történelem viharai végigűzték Oroszországtól Amerikáig a fél világon, de bárhová is vetette a sors, mindig tudott világra szólót alkotni. Eközben sohasem feledkezett meg gyermekkori álmáról, a helyből felszálló

forgószárnyas repülőgépről. Évtizedekig tervezte és gyártotta a sikeres merevszárnyú típusokat, hogy megteremtse helikopter kísérletei anyagi hátterét. Forradalmian új konstrukcióit nemcsak kitalálta, megtervezte és legyártotta, hanem maga végezte velük a legkockázatosabb első repüléseket is. (Szikorszkij helikopterei Amerika emblematikus fegyverei voltak a vietnami háborúban.)

*Hugo Junkers:* Széles körű tapasztalataira és alapos elméleti tudására támaszkodva olyan, korát messze megelőző újításokkal kísérletezett, mint a teljesen fémépítésű repülőgép, az önhordó szárny, a csupaszárny repülőgép vagy a páncélozott pilótafülke. [Az ő alkotása volt a méltán hírhedt Stuka – Sturzkampfflugzeug – zuhanóbombázó repülőgép. Jellemző rá, hogy a II. világháború legeredményesebb Stuka-pilótája, Hans-Ulrich Rudel ezredes a Marat nevű szovjet csatahajón kívül 519 szovjet páncélost pusztított el (forrás: hu.wikipedia.org). (A Junkers Ju 52 gépekből álló Kondor Légión volt a csapásmérő erő Guernica bombázásában – a szerző.)

*Wilbur és Orville Wright:* Nagyon kevesen tudják, hogy a meglehetősen zárkózott fivérek honnan csöppentek a repülés világába, és mi lett a sorsuk világraszóló felfedezésük után, pedig további életük is igen érdekes és tanulságos.

*Ferdinand von Zeppelin:* Arisztokrata származásához és életkorához nem nagyon illő módon még sorsjátékot is szervezett, hogy előteremtse a pénzt óriási repülő szivarjai megépítéséhez, amelyekkel megalapította a világ első légitársaságát is.

*Otto és Gustav Lilienthal:* A repülés szinte minden úttörőjéről elmondható, hogy fantáziadús, elszánt és bátor ember, de talán senkiről sem annyira jogosan, mint a Lilienthal testvérekről, akik a XIX. század második felében úgy vágtak bele a levegőnél nehezebb repülés problémájának megoldásába, hogy soha senkinek még csak hasonló sem sikerült azelőtt.

Szemelgessünk egy kicsit az itt található, legérdekesebb technikatörténeti információkból.

A repülési tudományokból doktorált, fejlesztőként dolgozó Doolittle hozta létre mérnök-társaival a vakrepülés technikai eszköztárát, ők fejlesztették ki az ehhez szükséges műszereket. Ezekkel Doolittle hajtotta végre a világ első teljes vakrepülését, beleértve a fel- és leszállást is.

Santos-Dumont olyan, viszonylag kisméretű léghajót hozott létre, amelyet városi járműként használt, s leszállt vele a lakása melletti sugárúton, majd onnan repült kedvenc vendéglőjébe. S egészen más területhez tartozó innovációként az ő ösztönzésére hozta létre a híres Cartier órásmeister a csuklóra csatolható karórát.

Kármán a húszas évek közepén egyszerre dolgozott egy amerikai és egy japán aerodinamikai kutatólaboratórium felépítésén és beindításán. A két intézetnél kifejlesztett konstrukciók később végigharcolták egymással és a másik ország tengerészeti erőivel a Csendes-óceán hadszíntereit. Az ő aerodinamikai számításai tették lehetővé a gázturbinák hatásfokának jelentős javítását, s neki köszönhetően került be az aerodinamika a hídtervezés eszköztárába.

A repülőgép sárkányához addig világszerte használt fa és vászon helyébe Tupoljev csapata egy különlegesen erős és mégis könnyű alumíniumötvözetet fejlesztett ki, amely rendkívül

hasonló volt a mai napig használt duralumíniumhoz. A nagyobb szilárdság eléréséhez kifejlesztették a hullámlemezforma alkalmazását, s ez a technika évtizedekig szinte egyeduralkodó volt a repülőgépgyártásban.

A Douglas-repülőgépek sorában 1935-ben jelent meg a DC-3, amely évtizedekre meghatározta a korszerű repülőgépek formáját és felépítését. Különböző változataiból több tízezer kelt el, évtizedekig gyártották licenc alapján a Szovjetunióban is, és néhány száz gép még ma is szolgálatban áll a világ különböző pontjain. Douglas munkásságánál olvashatunk a túlfeljesztés kudarcáról is: A DC-4 tervezésénél Házy szavaival „alaposan szabadjára engedte a maga és a mérnökei fantáziáját. Ennek eredményeként az elkészült prototípus inkább a tudományos-fantasztikus művek, mint az üzleti sikerek közé iratkozott fel. A légitársaságok visszariadtak a kétszintes fedélzet, a három függőleges vezérsík, valamint a meglehetősen bonyolult üzemeltetés nem kívánt újdonságaitól.”

Fokker fejlesztői munkamódszere: „Csillapíthatatlan kíváncsisággal járta a repülőtereket, kiállításokat és légibemutatókat. Mindent lefényképezett, lerajzolt, lefilmezett. Ha valami igazán felkeltette az érdeklődését, abból egyszerűen vett egy példányt, hazavitte, és otthon szétszedve tanulmányozta.” Több ezer példányban készült D-VII-es gépét pedig különlegesen veszélyes fegyverként név szerint említi az I. világháborút lezáró békeszerződés. S az ő fejlesztése volt a hihetetlenül fürge és fordulékony háromfedelű Dr-1-es, amellyel Manfred von Richthofen e háború leghíresebb pilótája lett (állítólag legendás repülőgépe vörös színről kapta Richthofen a Vörös Bátor elnevezést). Amikor pedig a katonai hatóságok arra kötelezték, hogy adja át a terveit német gyártóknak, hogy azok is gyárthassák a legjobban bevált típusokat, ennek egy alapvető probléma állt az útjában: a Fokker-gyárban főként az ő, valamint a többi tervező szabadkézi vázlatai, szóbeli utasításai, valamint mintadarabok alapján készítették a naponta változó, fejlődő típusokat, azaz – szakszerűen fogalmazva – nem volt a technológiaátadáshoz szükséges tervdokumentáció.

Junkers igen szép szakmai pályafutás után, 53 évesen kezdte minden figyelmét a repülőgép-fejlesztésre összpontosítani. 1915-ben született meg a Junkers J1, a világ első teljesen fémből épült repülőgépe, amely évekkal megelőzte a korát. Az akkori gépek szárnyszerkezetét jellemző támasztódúcok és merevítőhuzalok helyett önhordó szárnyakat épített hullámosított acéllemezből. 1929-ben elkészült négymotoros, húsztonnás monstrumának, a Junkers G38-nak 44 méteres fesztávolságú, vaskos profilú szárnyaiban pedig előre néző utaskabinokat alakítottak ki.

Érdekes egybeesés, hogy Ferdinand von Zeppelin is éppen 53 éves volt, amikor teljes energiájával nekilátott a kormányzott léghajó megvalósításának, miután katonai felettesei arra kényszerítették, hogy altábornagyként kérje a nyugdíjazását.

Igen figyelemreméltó volt a világ első motoros repülését megvalósító Wright fivérek fejlesztői munkamódszere. A már megismert területről mindig csak egyet lépve előre, fokozatosan haladtak a távoli cél felé. Ha kigondoltak valamit, azt igyekeztek kipróbálni a gyakorlatban is, és csak akkor léptek tovább, ha a tudásukban már biztosak lehettek. Min-

denekelőtt összegyűjtötték az elérhető kész ismereteket a témáról. (Hány feltaláló hagyja ezt ki, és végez ezért szükségtelen vagy kifejezetten kárbavesztett munkát!) Megvásároltak és elolvastak minden komolyabb írást a repülésről Leonardótól a kortárs amerikai feltalálókig.

Zeppelin 128 méteres léghajóját a szélnyomás miatt már csak úgy lehetett biztonságosan a hangárba be- és onnan kivontatni, hogy az egész hangárt szélirányba fordították. Ezt a lehetetlennek tűnő feladatot zseniális ötlettel úgy oldották meg, hogy a Boden-tavon úszó pontonokra építettek hangárt, sőt, megfelelő kihorgonyzással maga a szél végezte el annak irányba fordítását.

Ceterum censeo, a többit tessék elolvasni. Kimagaslóan érdekes és tanulságos.

*Dr. Osman Péter*

\* \* \*

*Somogyi Zsolt: A magyar szecesszió bútorművészete. Corvina Kiadó – Iparművészeti Múzeum, 2009; ISBN 978 963 13 5851 3*

*„Csak három dolog létezik a teremtő szellem számára: itt vagyok én, ott a természet, és amott a tárgy, amelyet fel kell díszítenem.”*

Ernst Haeckel: Kunstformen der Natur

A születendő XX. század babakelengyjének egyik legszebb éke a szecesszió művészeti stílusa volt. Mívesen, többnyire könnyedén, gyakran cikornyásan elegáns, harmonikusan bizarr, igen erőteljes karakterű stílus. Benne a letűnő XIX. század végének, s a mind erőszakosabban benyomuló XX. század hajnalának új fényei, egy egészen új, gazdag és nagyratörő világ születésének reményei csillognak. Somogyi kiemeli stílusváltozatainak másik arcát is, amely talán valamelyest kevésbé látványos, szembetűnő, s amelyre ezért kevésbé is gondolunk. Az ő szavaival ezt a geometria iránti vonzódás jellemzi, a mértani formák, a tiszta, jól látható szerkezet, esetenként a szigorú funkcionalitás.

Meghatározó vonása az is, hogy úttörő művészeit sokban a más kultúrákba való kitekin-tés ihlette meg, akik igyekeztek felfedezni és a szecesszió művészetébe ötvözni azok karakteres stílusjegyeit és -irányzatait. Egyik korai, nagy impulzusát a japán művészettel történt találkozás adta az 1878-as párizsi világkiállításon, és fáklyahordozói bátran merítettek a különféle népi, nemzeti művészetek más irányzataiból is. Így ötvözte magába a magyar szecesszió, amint erről itt szép képet kapunk, a magyar néprajzi forma- és stíluskincset, s az annak gyökereinek tartott keleti stílusokat.

Eltéveszthetetlen. Ráismerünk az új szellemiséget sugárzó műalkotásokon, és úgyszintén a korszak tárgyi világának legkülönbözőbb elemein, ékszerektől épületekig, apró használati tárgyaktól és bútoroktól a metrójáratokig és természetesen a műalkotásokon. És a sze-

cessziós homlokzat még a munkábamenet sivár, hajnali vigasztalanságában is kicsillan a külvárosi házak fakó sorából. A modern kor felfokozott útkeresései által felerősített hatását jól jellemzi a Picassótól származó kijelentés, amelyet a német művészettörténész Gabriele Fahr-Becker idéz Szecesszió című, magyarul a Vince Kiadónál, 2004-ben megjelent nagy, átfogó művében: „Mindannyian art nouveau (a szecesszió francia elnevezése – a szerző) művészek voltunk. Annyi vad, örült görbület volt a metrólejáratokon és az art nouveau minden alkotásán, hogy felláztam ellene, és majdnem kizárólag egyenes vonalakra szorítottam. A magam módján azonban én is részt vettem az art nouveau-ban. Mert hiába ellenez az ember egy mozgalmat, mégis annak része marad.”

Nagyon is jellemző az új stílus lényegére, erejének forrására, hogy bár elnevezése csaknem országonként változott, az mindenütt az újdonságát, fiatalosságát, az immár megkövesedőnek ható – vagy annak bélyegzett – hagyományoktól való merész elszakadását emelte ki. Nálunk szecesszió, Bécsben Sezession (elszakadás, különválás), Németországban Jugendstil (ifjúság stílusa), Olaszországban Stile Floreale (virágos stílus), Spanyolországban Modernismo, és Párizsban Art Nouveau (új művészet), ahogy az angolszász világban is nevezik. Karakterének meghatározó eleme, hogy az emberek, városaik, országaik, egész világuk életét gyökeresen átformáló nagyipari kor hajnalán született – amelynek különösen fontos vonása, hogy a politikában, a társadalom kezelésében is elhozta a nagyipart –, s benne a gyors és drasztikus korszakváltás útkeresése jelenik meg.

A mindennapok első igazi meghódítója. A nagy stílusok – amelyek sorában többé-kevésbé egységes európai stílusként eddig a szecesszió az utolsó – azzal, hogy eszméket tudtak az emberek széles köre, a nagyközönség számára is megjeleníteni, s ezzel üzeneteket közvetíteni hozzájuk, végső soron koruk tömegkommunikációs (csúcs)technológiájaként is szolgáltak. Izgalmas bizonyosság erre, hogy az ikonográfia a XX. században éppen olyan hathatósan szolgált a hatalmat, mint a bizánci birodalomban, és a létező szocializmus birodalmi stílusa – különösképpen a köztéri építményekben és műalkotásokban – vajmi kevésbé különbözött a Harmadik Birodalométól vagy a brit birodalmi nagyság ilyesfajta kifejezéseitől. Az első európai stílus, a román, gyakran komor, nyomasztó erőt kifejező robusztusságával az égi hatalomnak és földi helytartóinak a feltétlen tiszteletet és engedelmességet követelő, megkérdőjelezhetetlen hatalmát hirdette. A gótika, minden stílus közül talán a leginkább fenyegető és felemelő, az örök értékeket és a világ megnyugtató rendjét kereső lélekhez szólt; a reneszánsz pedig az öntudatra, az evilági életének, személyes sorsának fontosságára ébredő emberhez. A szecesszió viszont a modern kor hajnalának emberéhez, aki új lelki kapaszkodókat keresett az egyszerre nyomasztóan és felemelően átalakuló világban, a nagyipari kor nagyvárosi életéhez, új szépségeket és útmutatást, s szintúgy irányfényeket ahhoz, hogyan élvezheti az új kor adományait.

A rokokó már megkörnyékezte az előkelő szalonoknak, sőt a gazdagok lakásainak legkifinomultabb használati tárgyait, de meg is maradt azok szűk, exkluzív körében. A szecesszió viszont – nagyon is tudatos iparkodással – széles körben a tárgyalkotás ihletőjévé, buzdí-



tójává vált. Egyik fő céljának tekintette, hogy alkotásaival a köznapok tárgyi világában is esztétikai élménnyé emelje a szükségeset, élvezetessé tegye a hasznost. Arra törekedett, hogy a kialakítás növelje a tárgy értékét, a tárgy pedig büszkén hirdesse az értékét. A szecesszió vezette be az ipari formatervezést, és hozott ezzel új minőséget a termékfejlesztésben, így a bútorok terén is. A művészet színvonalára emelkedő alkotásai a fejlesztésben igen jelentős húzóerőt jelentettek, nem utolsósorban a tárgykultúra színvonalának erőteljes emelésével. Ez a kötet a szecesszió honi bútorművészetének tükrében is jól mutatja, hogy hasonló ez ahhoz, ahogyan például az úrkutatás csúcstechnológiái visszahatnak az ipari technológiák és a termékek széles körére.

A szecesszió az első és eddig az egyetlen a nagy stílusok között, amely pozitív, élénkítő hatást tett a gazdaságra is. Hirdette is a haszonelvűséget, jelesül azt, hogy a tárgyaival hasznos célokat akar szolgálni, s ehhez a lehető legjobb formát, küllemet adni e tárgyaknak. (És aki ebben a formatervezés legjobb, legbecsülendőbb alapelveire vél ráismerni, annak maradéktalanul igaza van.) A magasabb szintre emelt, esztétikus kialakítás és a hasznosság ötvözetével gazdagított tárgykultúrájával jótékonyan hatott az iparra és a kereskedelemre, mert a tárgyainak általa teremtett új értékeivel vásárlásra ösztönzött. Magasabb esztétikai értékkel vagy éppen új funkciókkal felruházott tárgyaival új fogyasztói igényeket támasztott, általuk új keresletet teremtett, és ezzel új lehetőségeket nyitott meg iparágaknak, mind a kézművesség, mind pedig a gyáripar számos területén. Azzal pedig, hogy szó szerint az utcára vitte az új tárgykultúrát – építészettel, utcabútorokkal – olyanokkal is megismertette azt, akik egyébként talán egyáltalán nem találkoztak volna vele.

Ez a mind gazdag képanyagában, mind pedig művészettörténeti áttekintéseiben és elemzéseiben kiemelkedő minőséget és nagy szellemi élvezetet nyújtó kötet – ahogy a bevezetőjében olvasható – az Iparművészeti Múzeum „Kösziklán termett sajtó lilium” című, a magyar szecesszió bútortervezőit bemutató, 2010. március 28-ig látogatható kiállításához kapcsolódik. E kiállítás az első, amelynek középpontjában a Magyarországon tervezett és készített szecessziós bútorremek állnak. Felhasználva a legújabb kutatási eredményeket, egyszerre mutat be bútorokat, bútorterveket és archív fotókat – közöttük számos, magángyűjteményben őrzött tárgyat, amelyet először láthat a közönség, hogy átfogó képet adjon mindarról, amivel a magyar alkotók a szecesszió nemzetközi művészetét gazdagították. Ezt tárja elénk ez a kötet.

Nagyon érdekes fejezettel kezdődik, amelynek kifejező címe Az Egyéniség kora. Ez bemutatja a magyar építészetnek és bútorművészetnek azt az útkeresését, amely a sajátos magyar hagyományokból táplálkozó stílust igyekezett megteremteni, s amelynek egyik kiteljesedése a magyar szecesszió volt. Amint Somogyi – aki a mostani kiállítás kurátora is – elmondja, a már Széchenyi István által is felvetett nemzeti stílus kérdése az 1880-as évek elejétől kapott új lendületet a magyar jellegzetességek, az ősi magyar motívumkincs kutatásával. Az építészek a történelmi stílusokon belül keresték a nemzeti jegyeket, a motívumok gyűjtésében és a népi ornamentika feltérképezésében pedig Huszka József munkássága ki-

emelkedő, aki a kutatásaiba bevonta a székelyföldi templomok falfestményeit, szintúgy az úrihímzéseket, a népi textíliákat, kerámiákat, festett bútorokat, ezek motívumait e kötetben bemutatott sok szép darabon látjuk viszont. Ez a motívumkincs, valamint Huszkának azok keleti, szászánida, perzsa, sőt kínai eredetűre vonatkozó nézetei jelentek meg Lechner Ödön művészetében – amint Somogyi mondja, a Lechner által teremtett „nemzeti” stílusban –, aki a magyar szecesszió megszületésének vezéralakja volt. A mai kiállítás méltó helyszínét adó Iparművészeti Múzeum épületét is Lechner tervezte, s ez a Millenniumi Kiállításra 1896-ban befejezett épület (amely minden bizonnyal a magyar szecessziós építészet legszébb budapesti mesterműve) az első alkotása és kiindulópontja lett a stílusirányzatnak. Lechner és követői az ott kialakított formákat, díszítményeket – a Gesamtkunstwerk, azaz az összművészeti mű megteremtésének jegyében, amelynek értelmében az épület, a díszítés és a berendezés egysége jelent műalkotást – iparművészeti tárgyakon is alkalmazták. Lechner nemcsak műveivel, hanem elméleti írásokban is összefoglalta művésze alapjait, céljait. Legfontosabb „programbeszéde” 1906-ban megjelent írása, amelynek címe „Magyar formanyelv nem volt, hanem lesz”, és amelyben így ír: „A magyar nemzeti stílus igenis megvan a magyar népnél; még pedig határozottan felismerhetően. ... Nekünk ezt a magyar népstílust meg kell tanulnunk, mint valamely nyelvet ...”

A következő, igen tartalmas fejezet a lechneri „magyar formanyelvet” mutatja be számos művész alkotásain át, azok fényképének és műelemzésének felvonultatásával. A további fejezeteknek is ez a bemutatási módszere: tematikus válogatásban sorakoztatnak fel fényképpel, műelemzéssel kimagasló, illetve a stílusirányzatra igen jellemző alkotásokat. E tematikus fejezetek: / *Nemzetközi áramlatok vonzásában*. Itt szerepel egyebek közt egy hálósobaszekrény, amelyhez egy korabeli neves műtész egészen sajátos méltatása kapcsolódik: „Ez a hálósoba mintha csak arra volna rendeltetve, hogy benne a társadalom becsületes, igaz támaszainak nemzedéke megfogamzzék.” És ugyanehhez a szekrényhez tartozik egy megjegyzés, amely egészen érthetetlen: „A ma a Tolna Megyei Levéltár tulajdonában lévő szekrényt csak archív felvételen mutathatjuk be.” Vajon miért? / *Néprajzi kutatások hatása / A késő szecesszió mesterei / Bútorok – mesterek nélkül*. Ez utóbbihoz a bevezető önmagában is tanulságos magyarázata: A magyar szecesszió bútorművészetének legtöbb alkotását ismeretlen, azonosítatlan mesterek hozták létre. A tárgyak története nem vagy csak töredékesen ismert, a tervezők személyére gyakran hosszas kutatómunka után sem derül fény.

Igen értékes része a kötetnek az életrajzokat bemutató fejezet. Az ebben található sok érdekes tudnivalóból itt egyet emelünk ki: Maróti (Rintel) Géza (1864–1941) az 1906-os milánói világkiállításon megismerkedett a mexikóvárosi Nemzeti Színház építészeivel, aki felkérte őt a belsőépítészeti munkák irányítására. Tervei közül a nézőtéri üvegkupola, a színpadnyílás körüli üvegmozaik, a vasfüggönnyel helyettesítő üvegfüggöny (!) és a kupola szobordíszje készült el. Róla itt azt is megtudhatjuk, hogy az első világháború alatt hadirajzolóként (!) megjárta az olasz, orosz és a török frontot.

Dr. Osman Péter

*Patrice Faramah (szerk.): Toys for Boys. Luxusjátékszerek férfiaknak. Vince Kiadó, 2009; ISBN 9789639731912*

A hölgyek ne hagyják megtéveszteni magukat ettől a címtől! Rút igazságtalanság, netán hímsoviniszta irigység elriasztani őket ettől a kiemelkedően elegáns albumtól. Igaz, a háromnyelvű kötet eredeti fülszövege is azt állítja, hogy benne a férfvágy különleges luxustárgyai sorakoznak elénk, még hozzá olyanok, amelyek kívánatos voltát fokozza, hogy azokat csak limitált darabszámban állították elő. Az album szédítő körképet ad a legnagyobb személyes luxust szolgáló termékek mai világáról, a legkifinomultabb mechanikus időmérő szerkezetektől a csúcskategórián is felülemelkedő motorkerékpárokig, autókig, magánjachtokig és magánrepülőgépekig, s e két véglet közt sok másról, beleértve ingyencégeket és a szuperluxus életstílus kellékeit is. Játékszernek mondja őket, ám csaknem mindnek más, ennél olykor fontosabb rendeltetése is van: hirdetni tulajdonosuk kirívó gazdagságát, kiugró sikerességét, ezekből következő magas társadalmi állását és feltételezhető hatalmát. Ezek a presztízsfogyasztás leglátványosabb darabjai. Nagy részük kétségkívül maradéktalanul megilletheti és vonzhatja is a „gyengébb nem” extravagáns luxuscikkekre fogékony ízléssel és a hozzá szükséges pénztárcával rendelkező tagjait. Érdemes megjegyeznünk, hogy a „limitált kiadás” marketingfogását eleve a különösen igényes hölgyek számára találták ki, s onnan terjedt tovább az áruvilágnak a nagyon igényeseket – illetve nagyon hiú embereket – megkönyöríteni rendeltetett szegmenseiben. Szintúgy az is megköszönhető, hogy számos itt látható tárgy eleganciájának, szépségének finomabb részleteit a hölgyek jobban tudják értékelni, mint az urak, de legalábbis az utóbbiak közül azok, akik azokat nem a bennük megtestesült kiemelkedő alkotói teljesítményért, hanem presztízskifejező funkciójukért – azaz társadalmi dísztollazatuk ékeiként – becsülik, és ezért veszik körül magukat velük.

A körkép, amelyet az album elénk tár, új értelmet ad a „De szeretnék gazdag lenni ...” óhajának. Akinek van érzéke a legmodernebb, legkifinomultabb technika, valamint a felsőfokú mesterségbeli tudás igényes alkalmazásának találkozásából született luxusremek különleges vonzereje, szépsége iránt, az aligha menekül az érzéstől, hogy „De szeretnék gazdag lenni, ám nem libacombért, sem új ruháért, még csak a kuglerért sem (bocsáss meg, József Attila!), hanem azért, hogy ilyen játékszereim lehessenek!” És látva ezeket, már-már arra jutunk, hogy mégiscsak érdemes volt a XX. századnak megszületnie ....

Az album rövid bevezetőjének eredeti címe Életművészet (hosszabban, A jó élet művésze). Az ennek a nemes és felettebb kívánatos célnak a szolgálatára létrehozott különleges luxuskellékek bemutatását a szerkesztő a következő kategóriákba/fejezetekbe sorolta: Miniatűr gépek (ezek két kivétellel hihetetlenül összetett mechanikus órák, illetve ilyenek ékszerváltozatai) / Szuper autók / Szórakoztató elektronika / Megajachtok / Személyes vagyontárgyak / Egzotikus járművek / Luxus életmód (a német mondást idézve: „ami jó és drága” – világhírű tervező formatervezett kézi súlyzójától, szoborszerű, kristály csocsóasztalon,

aranybevonatú kerékpáron és különleges golfautókon át a világ legdrágább luxus lakóautóbuszáig és a magántulajdonú szigetig) / Szuper sugárhajtású repülőgépek / Belsőépítészet és formatervezés / Személyes gyönyörök (nem félreértendő, nemes italok és hasonló ínycsodák jelennek meg itt).

Mindegyik fejezet pár soros bevezetővel indul, amely a szóban forgó kategória karakterének esszenciáját igyekszik megragadni. Jóllehet a maguk módján szintúgy csúcstermékek, ám a személyes gyönyörökhöz tartozókat nem fogjuk itt részletesebben tárgyalni. Ide idézzük viszont a bevezetőt, mert kitűnően tükrözi a kötet hangulatát: „Mi más számít igazi luxusnak, mint az élet legpompásabb örömeinek élvezete? Ebben a fejezetben a világ legkeresettebb, legdrágább és legritkább dolgainak dekadens kínálatával találkozhatunk. A százéves Heidsieck pezsgőtől a négyezer eurós hamburgerig, ez a bámulatos gyűjtemény minden eddiginél magasabbra teszi a mércét a világ legkifinomultabb hedonistái előtt.” Rögtön idekíváncozik a megjegyzés: ha egy pezsgő – amint itt olvashatjuk – száz év után tökéletesen megőrződött állapotban jön ki a palackból, ez még akkor is az előállításának kitűnő technológiáját tanúsítja, ha az évszázadot a hideg Balti-tengerben töltötte. Végso soron tehát a luxusnak e különleges darabja a hajdani kiemelkedő technológiának is dicsérete. És megemlítünk itt még egy technológiai remekművet: a valaha főzött legerősebb sört, amely nyilvánvalóan a folyékony kenyér legkülönlegesebb változatainak kedvelői számára készül, és íze az érlelési eljárásnak köszönhetően a portóira vagy a konyakra emlékeztet. A négyezer eurós hamburgerben viszont, bár csodás alapanyagokból készül, leginkább a pénzszerzés technológiája magasodik ki – legközelebbi rokona talán az antik Róma italban feloldott igazgyöngye lehetett. A hajszal híján két kilogramm fehéraranyba és platinába „csomagolt” tequilának nyilvánvalóan sokkal inkább az ötvösművészethez van köze – s annak műfajában gyönyörű darab –, a hozzá kapcsolódó személyes gyönyör viszont leginkább az lehet, hogy az embernek van laza 150 ezer eurója arra, hogy ilyesmit vegyen magának.

A bevezető kiemeli, hogy a világgazdaság gyengélkedése, majd válsága gyökeres változást hozott a korábban oly nagyra becsült látványos költségek és a hozzá kapcsolódó luxuscikkek megítélésében. Már nem a reájuk költött pénz hihetetlen vagy éppen esztelen nagyságával hódítanak, hanem a bennük megmutatkozó rendkívüli igényességgel. Ma már a gyémántokkal borított nyakkendő vagy éppen a drágakövekkel díszített autókerék s a hasonlók nem elismerést, hanem inkább rosszallást aratnak. A gazdagok vad pénzszerzését felváltotta a minőség és az előállításban érvényesülő magas mesterségbeli tudás figyelmes értékelése. Beléptünk a lelkiismeretes fogyasztásnak olyan új világába, ahol a luxus sokkal inkább a személyre szabott kialakítást, az abban megtestesülő, magas színvonalú minőséget és kreativitást, a legmodernebb csúcstechnológiák vívmányainak kihasználását jelenti, mintsem a döbönt tisztelet vagy az irigység felkeltését. A felnöttek mai luxusjátékszereinek nagy hányada a testet öltött műszaki álmok világa, ahol a kivételes darabokban hihetetlen mérnöki teljesítmény bontakozik ki. Ilyenek a repülő autók, a tengereket átszelő magánre-

pülőgépek, a Forma 1 versenyautók motorteljesítményével felszerelt motorkerékpárok, és szintúgy azok a különlegesen „feltuningolt”, köznapi használati eszközök – övcsatok, névjegytartók stb. – amelyeket úgy terveztek meg, hogy kielégítsék a minden elegáns férfúban rejtőző James Bondot. Így kerülnek ezekbe az újragondolt szuperluxus-kategóriákba az időmérés rendkívül kifinomult technikai csodái, a legmodernebb környezetbarát megoldásokon alapuló csodaeszközök és társaik, amint az itt felsorakoztatott kategóriákat fentebb már bemutattuk. Meghatározó vonása ezek mai világának az is, hogy előállításukban neves cégek meglepően innovatív együttműködése is megjelenik – karakteres példa erre a Ferrari részvétele nagyteljesítményű kerékpárok előállításában.

Az album a bemutatásban a hangsúlyt a látványra helyezi. A több mint négyszáz színes, kitűnő minőségű képet rövid szövegek kísérik, magyarázzák. Ez utóbbiak helyenként kissé szűkre szabottak, olykor több műszaki adat is jó lenne arról, hogy miben rejlik az adott darab kiválósága. Aki pedig megteheti, annak érdemes az olasz vagy az angol szövegeket olvasnia.

Senki se csodálkozzék, ha egyik ámulatból a másikba esik, s olykor nem mer hinni a szemének. Szinte bármelyik darabot vesszük is szemügyre, az első reakciónk, sok felkiáltójellel, hasonló Thor Heyerdahl legendás Kon Tiki expedíciójának halbiológusához, akinek egy rég kihaltnak hitt faj kifogott élő példányát mutatták: „Ilyen nincs!” Ezt követi bennünk, további felkiáltójelekkel: „Fantasztikus, hogy van!” és „De kár, hogy nem nekem!” Így például, miközben a szobában történő zenehallgatásról beszél a kísérszöveg, a világhírű Steinway & Sons cégnek – amelyet a legtöbbszörünk a hangversenyzongorák régóta világhírű gyártójaként ismer – egy hangszóróegyüttesét látjuk, amely két méter magas és kétszáz kiló, s nem mellesleg a világ első teljesen digitalizált, legmagasabb minőségű audiorendszere – és ez csak egy a valóban káprázatos alkotások közül.

A rendkívüli technikai csodák e seregszemléjének van mindannyiunk számára egy nagyon is biztató üzenete. Épeszű cég nem fogja az ezeknek a hiperdrága jószágoknak az előállítására szolgáló technológiáit a limitált széria legyártása után parlagon hagyni. A gazdasági ésszerűség és főként az elérhető profit maximalizálása követelményeinek megfelelően hasznosítania kell azokat a piac más szegmenseiben is. Előbb-utóbb valamilyen módon majd mi is hasznát vesszük azoknak, sokkal kevésbé csodás, jóval alacsonyabb presztízsű, viszont megfizethető árú termékekben. Elvégre a katonai technológiák, azok polgári felhasználásba került változatai nélkül nem lennének sok egyéb között GPS-készülékeink, lézer felhasználásával működő eszközeink, feltehetően mikroelektronikán alapuló készülékeink sem, sőt még húst, tojást sem tudnánk sütni serpenyőben zsiradék nélkül. Így joggal remélhető például, hogy még mi is hasznát vesszük a *Miniatúr gépek* fejezetben szereplő 165 ezer eurós Royal Oak kovácsolt szén óra egyedülálló technológiájának vagy éppen – a járműipar dicséretes gyakorlata szerint – az autó- és a motorkerékpár-remek polgári változatainak. A *Szórakoztató elektronika* fejezet tiszta aranyból készült, 38 ezer eurós Gold Remote táv-

irányítója ugyan kiérdemelhet egy-két csípős megjegyzést, viszont a mellette látható, 15 éves fejlesztés eredményeként készült Beo5 Remote az ergonómia csúcsteljesítményeként nagyon is helyet érdemelne a kezünk ügyében. Olyan különleges, a mechanikus órák legelszántabb gyűjtőinek kidolgozott, elegáns kivitelezésű tárolószekrényünk sem lesz (117 ezer euró), amelyben egyszerre 56 óra fér el, s azokat automatikusan folyamatosan működésben tartja, működteti azok önfelhúzó mechanizmusait, ám az ősi keleti masszázstechnikákat a modern japán technológiákkal ötvöző masszázsszékünk – amely infravörös szkennelővel biztosít szó szerint a testünkre szabott kezelést – talán még lehet.

*Dr. Osman Péter*