

# Városvédő vészcsengők



Divatjuk van most a városvédő törekvéseknek. No, soha rosszabb divatot! S bár ne csupán mulékony divat volna! Kevesebb lenne a stílusteremtő építészeti beavatkozás, az elköttyavetyélt érték, a takarékosság álcája mögé rejtett pazarlás. Példák, sajna, akadnak szép számmal.

A lakóház-felújítások, -átalakítások tervezői, beruházói és kivitelezői bizonyára jól ismerik azt az, eredetileg 1963-as keltezésű, de azóta többször módosított törvényerejű rendeletet, amely a múzeális emlékek védelméről írja elő, s azokat a szabályokat, amelyeket a műemlékek, műemlék jellegű, illetve városképi jelentőségű épületek tartozékaira kell alkalmazni. Ám mi legyen a sorsuk azoknak az épületeknek, amelyek egyik kategóriába sem sorolhatók, csak szepék?...

A szegedi Móra Ferenc Múzeum újkori történelmi osztályának munkatársai hívták fel a figyelmünket a Szent István tér 6. számú házra, Archivumukban őrzik azt a képet, amely a ház felújítása előtti állapotot örökítette meg — arról a negatív-ról nagytáblát ki a bejárati kaput. (Bal oldali képünkön.) Rozoga volt, az igaz, de helyreállítható. S, kérem, hasonlítsák össze a másik, a napokban készített felvételünkkel: így néz ki a bejárat, a fel-

újítás után. Hová tűnt az ajtószárnyak alsó része? Egy fűrésznek esett áldozatul. Hová tűntek a rácsok? Sokáig furnérlap éktelenkedett a helyükön. Most kétszer nyolc pálcika. A történet kommentálását az olvasóra bizzuk.

Felölthetnénk a „mi még idejében szólnunk” magatartás mezét, és sorra járhatnánk a hamarosan felújítandó lakó- és középületeket, fényképezőgéppel a kezünkben, mint ahogy megteszik a múzeumi városvédők. Ám ehelyett hadd adjuk inkább közre a minden, városát ismerő, szerető szegedinek szóló üzenetet: segítség a pusztulóban levő értékek megmentésén fáradozókat, juttassák el észrevételeiket az újkori történészeknek. Úgy hírlík, Szegeden is alakulóban van a városvédők egyesülete, míg működését el nem kezdi, jövátéhetetlen hibákat előzhetünk meg a városlakók nem szervezett összefogásával is. Hiszen minden kapu-rács, oromdíz mellé nem lehet őrt állítani, a városkép apró elemeit nem lehet riasztóberendezéssel ellátni. A vészcsengőnek amúgyis és leginkább a felújítók tervezőinek, kivitelezőinek fejében kellene kikapcsolhatóan működésbe lépnie...

P. K.

## Külső és belső szecesszió

*Art Nouveau, Jugendstil, vagy stíl floreal, nálunk szecesszió, ez az igen gazdag, hirtelen felvillant nagy szellemi áramlat Európában, amely az élet egész területét áthatotta és formálta az átlózkodástól kezdve, az evőeszközökön keresztül, egészen az építészetig. Nálunk talán 1890-ben jelentkezett, és az első világháború befejeződéséig tartott. Ez idő alatt olyan nagyszerű épületeket hozott létre, mint a Lechner Ödön és Pártos Gyula alkotta Iparművészeti Múzeum, a veszprémi színházépület, Medgyasszay István tervezésében, Arkay Aladár városmajori tervpuma, Kós Károly és Györgyi Dénes városmajori iskolája, Komor Marcell és Jakab Dezső tervezte marosvásárhelyi kultúrpalota, a szabadkai városháza, korábról a marosvásárhelyi városháza, valamint a nagyváradi hírneves Fekete Sas Szálló és üzemház, Raichl J. Ferenc szabadkai és szegedi alkotásai.*

*Rév Ilona Építészet és enteriőr a magyar századfordulón című, nemrégiben megjelent könyvében (Gondolat, 1983.) tulajdonképpen a hazai szecesszió tárgyait és épületeit mutatja be. A szerző szisztematikusan rendezi ezeket a vizuális kultúránk formáló, a belle époque alkotta, csodálni való szépségeket, miközben a Nagykörút, a Népköztársaság útja, a Hősök tere, az Erzsébet-híd és környéke épületeivel, de más szecessziós alkotásokkal is megismerkedhetünk.*

A szerző arra is vállalkozik, hogy felvázolja a hazai környezetépítészeti törek-

vések kialakulását a század-  
előn, s azt az eszmei és kul-  
turális törekvésektől nem  
vonatkoztatja el, miközben  
megtalálja kapcsolataikat a  
környezetkultúra európai  
áramlataihoz.

Az ipari forradalom kö-  
vetkeztében támadt esztéti-  
kai konfliktusok következté-  
ben a technika és kultúra  
ketté vált, majd ennek csil-  
lítására Angliából indult  
útjára az a mozgalom, amely  
felhívta az ember figyelmét  
a környezet esztétikájának  
problémáira. John Ruskin  
így érvel: „Azt, hogy min-  
den, amit szépnek ismerünk,  
kizárólag hajlékony vona-  
laktól áll, azt hiszem, nem  
kell bizonyítanom, az azon-  
ban már bizonyításra szorul,  
hogy a természeti formák áll-  
díthatos és kifinomult haj-  
lékonyság jellemzi. A szemet  
a természeti formák döntő  
részben a hajlékonyság kel-  
lemével gyönyörködtetik.”

A könyv oldalairól és gaz-  
dag képmelléklet — 68 fe-  
kete-fehér és 16 színes —  
anyagából megismerhetjük  
a magyar szecesszió — kö-  
ztük a népi építészet igézeté-  
ben fogantat — legjobb al-  
kotóinak munkásságát, a kisszab-  
hegyi villanegyedet, az újabb  
utakat keresőket (pl. Lajta Béla,  
Medgyasszay István művészete),  
egy-egy városképileg is jelentős épü-  
letsort (jó példa Vágó József  
és Vágó László vagy Mende Valér  
művei). A szecessziós enteriőr  
pedig a bútorművészetben, a fém-  
és színes üveg alkalmazására  
hoz fel számtalan példát a  
szerző (pl. a Philantia nevű  
virágüzlet, Andrássy-ebéd-  
lő Rippl-Rónaitól stb.)

A könyvben helyet kapott  
néhány vidéki város mellett  
Szeged is, nevezetesen a Ma-

gyar Ede (1877—1912.) ter-  
vezte Reök-palota — lófara-  
ház —, amely összességé-  
ben olyan, mint egy Ady-  
versből kilépett lengeteg ru-  
hás, lényzetű szőke asz-  
szony, festői hatásával, gaz-  
dag, csodálni való florealis  
megjelenésével.

„Itt a homlokzat tagolá-  
sát, díszítvényeit az épület  
szerkezetével összenőttnek  
és elválaszthatatlannak érez-  
tük.” (Bakonyi Tibor). A  
könyv borítóján is a Reök-  
palota részletét látjuk. Kár,  
hogy Magyar Ede többi  
munkája — pl. a Tábor ut-  
ca 5. sz. alatti kapualj, vagy  
Raichl J. Ferenc szegedi al-  
kotásai közül legalább a  
Gróf-palota nem került a  
könyvbe.

A szecessziót vagy ötven  
éven át valamiféle művés-  
zeti tévelygésnek tartották,  
csak a hatvanas években  
kezdtek igazán felfedezni.  
Pedig, és most ismét vegyük  
a Reök-palotát — 1907-ben  
valóságos csúcsteljesítménye  
volt a helyi ipárosoknak,  
lakatosoknak, díszítőszob-  
rászoknak és kőműveseknek.  
A hajlított és bizarr formák,  
az adott technológia eliené-  
re olyan épületalkotást hoz-  
tak létre Szegeden, amely  
egyedülállóan stílusteremtő,  
amelyen nem ismerhető fel  
egyetlen kortárs építész  
szolgai másolása sem. Any-  
nyira egyedülálló és magá-  
nyos ez a ház hazánkban,  
mint Csontváry sokat emle-  
getett cédruza.

A szecesszió alkotta épü-  
letekkel ma is együtt élünk  
és a jelen emberének szem-  
lélete, izlésvilága éppen va-  
lahol a századfordulóból  
táplálkozik, s ehhez jó ét-  
vágygerjesztő Rév Ilona  
könyve.

Bátyai Jenő

## Régen falu — ma főváros

A közép-ázsiai Üzbegisztánban 165 ezer négyzetkilométernyi területen fekszik a Karakalpak Autonóm Terület, amely idén ünnepli meg-  
alakulásának 50. évfordulóját.

Fővárosa, a 120 ezer lakosú Nukusz, amely valamikor egy kétszáz lelket számláló aul volt. A jelenleg egymillió lakosú területen 50 évvel ezelőtt egyetlen írástudó ember sem volt. Ma csupán a fővárosban egyetem, több középiskola, 40 szakmunkásképző intézet működik.

Az Üzbég Tudományos Akadémia Karakalpak Tagozata szinte minden tudományággal foglalkozik, sőt néhány kutatóintézet speciális helyi problémák megoldását tűzte ki célul.

## Kitűnő a Góbé 82

A próbarepülés és a sokoldalú gépvizsgálat nyomán kitűnő bizonyítványt állítottak ki a szombathelyi XII-es Autójavító Vállalat repülőgépgyártó és -javító üzemében készített vitorlázógépek első példányairól, így megkezdődhetett a szériagyártás. Az új repülőgépek a Góbé néven ismert kétkormányos iskolagépek korszerűsített változatai — erre utal típusjelzésük, a Góbé 82 is — konstruktoruk: idősebb Rubik Ernő, Kossuth-díjas mérnök.

A gyártáshoz szükséges felkészülés három esztendővet igénybe, ez idő alatt kifejlesztették a típus régi példányait, kialakították az újak készítéséhez szükséges gépeket, celszámológát, elméleti képzésben részesítették a dolgozókat. A hazánkban levő nyolcvannegy darab régi Góbé mindegyike megjárta a szombathelyi üzemet, ezzel meghosszabbodott, csaknem duplájára nőtt használhatóságuk ideje.

Az új típus első példányát októberben kezdték építeni, s ez év elején kezdődtek az ellenőrző repülések. A kategóriájában a világ legkönnyebb gépeinek számító, könnyen vezethető, hazai anyagokból készült Góbé 82-t mindenféle időjárásnál kipróbálták, majd a legkülönbözőbb ellenőrző méréseknek vetették alá.

Az üzem évente harminc gépet tud készíteni, a felét exportra.

## Múzeum a távoli északon

Pontosan 25 évvel ezelőtt a Ferenc József Föld-sziget-csoport Hajsza-szigetén a világon egyedülálló szovjet sarki obszervatórium kezdte meg működését az óceánban és az atmoszférában végmenő folyamatok tanulmányozására. Most itt megalakult a világon legészakabbra fekvő múzeum, melynek kiállítási tárgyai az obszervatórium történetéről és a Közép-Sarkvidék meghódításáról beszélnek.

## Oszttrákok szállítják

### Használt gépek bontása

A vaszari Hunyadi Tsz — Mineralimpex Külkereskedelmi Vállalat közvetítésével — együttműködési megállapodást kötött egy bécsi céggel, amely különböző, használt gépek, berendezések és elektromos motorok



# reflektor

## Autóval — külföldre

Utazni jó! Utazni gondok nélkül érdemes. Utazni csak biztonságtudattal szabad. Tehát: az utazásra készülni kell. Minek is magyarazzuk tovább, közlekedési sorozatunkban most az úti előkészületekről, a legszükségesebb intézvényekről lesz szó, persze, a teljesség igénye nélkül.

A tervezést az ember az úticél és az ott-tartózkodás idejének meghatározásával kezdi, aztán „gazdaságossági számítgatásba” fog: vajon milyen jármű lenne a család pénztárcájához, igényeihez a legmegfelelőbb. Es meg születik a döntés: esetünkben az autó javára. Ha már tudjuk, hogy hová és mivel, jöhet a kérdés: mennyiért? Már tudniillik, hogy a külföldi úton rendelkezésünkre álló pénzből mennyit költhetünk benzinre, olajra, mennyi legyen a vésztartalék, az esetleges javításokra félretett összeg, az úthasználati díjakra, komphajóra szánt pénz. Mindezek megállapításához — miként a gondos autósok teszik — tanácsos kiszámítani az utazás kilométerterét, megtervezni a pontos útvonalat, s kikalkulálni a körülbelüli üzemanyag- és útiköltséget. Mindehhez segítséget ad a Magyar Autóklub „Autóval, motorral külföldre” című kiadványa, mely részletesen tájékoztat az utazás során előadódó nehézségek lehetséges megoldási módjairól is. S ezzel már az előkészületek fontos állomásához jutottunk.

Egyéni döntés kérdése, milyen kiegészítő biztosításokat köt az autós, s vált-e hitellevelet a váratlan kiadások fedezésére. Az azonban mindenképpen tanácsos, hogy legalább tájékozódjon, s azután mérlegeljen a külföldre induló. Az Állami Biztosító fiókjainál, az Autóklub irodáiban minden szükséges információt, s még tanácsot is kaphat, aki már túl van az útlevel-, vítköz- és valutaigénylés, illetve -váltás gondjain. Tanácsos érdeklődni — a költségvetés pontossága miatt — az árfolyamváltozásokról, az illető ország üzemanyagárairól is. (Itt jegyezzük meg, hogy az Autóselet című lap áprilisi száma ad feleletet arra a gyakori kérdésre, miként lehet üzemanyagjegyet vásárolniuk a Jugoszláviába, Bulgáriába, Csehszlovákiába, Lengyelországba, az NDK-ba, Romániába és Olaszországba indulóknak. A lap közli az üzemanyagköltség címén kiváltható fizetőeszközök forintértékét is — 17 európai ország esetében, s tájékoztat az autókлубtagoknak nyújtható újabb kedvezményről, a nemzetközi „szuper” hitelleveletről is.)

A pénzügyek intézésével párhuzamosan érdemes megkezdeni a jármű felkészítését is. Az átvizsgálás, javíttatás, a jogosítvány és a forgalmi engedély érvényességének ellenőrzése, az utazáshoz szükséges alkatrész-csomag összeállítása, a H-betű beszerzése csak lát-szólag időt rabló elfoglaltság: sok későbbi kellemetlenségtől menti meg a jármű vezetőjét. (Szegeden egyébként újszerű kezdeményezés könnyíti meg a túrára indulók dolgát: a Sárosi utcai autószervertől minden gyakoribb gépjárműtípushoz egységcsomagok, praktikus tartalékalkatrészek kölcsönözhetőek, melyek hazaérkezéskor visszaadhatók, illetve a felhasználás alkatrészek akkor fizetendők.)

A legtöbb autós tudja, hogy elegendő pénzen, jó állapotú járművön kívül még sok minden kell a biztonságérzethez: például térkép, és az illető ország közlekedési szabályainak ismerete. A vám- és devizarendelkezéseknek is érdemes utánanézni, különösen, ha önellátásra rendezkedik be, vagy ajándékokat vinne-hozna a család. Ajánlatos előre tájékozódni a határátkelőhelyek nyitvatartásáról, az úttáplálóról, a szálláslehetőségekről, a segélyszolgálatok hívószámairól, a külföldi autószerzőkéről.

Apropó, szokások. A H-betűs autók — drágaság ide vagy oda — hamarosan kirajzanak határainkon a túlra. Hogy vezetőik, utasik miként alkalmazzák a külhoni tájakon az ottani viselkedési szokásokhoz — az hazánk megítélésében is szerephez jut. Ki ne látott volna már szanaszét szemetelő magyar kempingezőt, hangoskodót, s persze, magyarul beszélő áruházi vásárlót, nyugodt lélekkel sörözőt, aztán autóbá üző hazánkfíát, közötti jelzéseket semmibe vevő honfitársat? Alighanem abból az alapállásból tesszik, hogy a külföldinek mindent szabad, úgysem értik mások, milyen nyelven beszél, s úgysem érti ő, mit mond a rendőr... Autóval külföldre induló olvasóinknak a zavartalan, biztonságos és baleset nélküli utazás mellett azt kívánjuk, minél kevesebb ilyen autóstárral találkozzanak határainkon túl. És innen is. Mert azt ugyan, aligha jósolhatjuk meg előre, hogy a 2,4 millió hazai jogosítványtulajdonosból hányan ülnek volán mögé, motor nyergébe az idén külföldön is, de azt joggal feltételezzük: Európában mindenfél felbukkannak majd az idén a magyar turisták, képviselve országunkat, véleményalkotásra serkentve a vendéglátókat.

Pályi Katalin

Bátyai Jenő