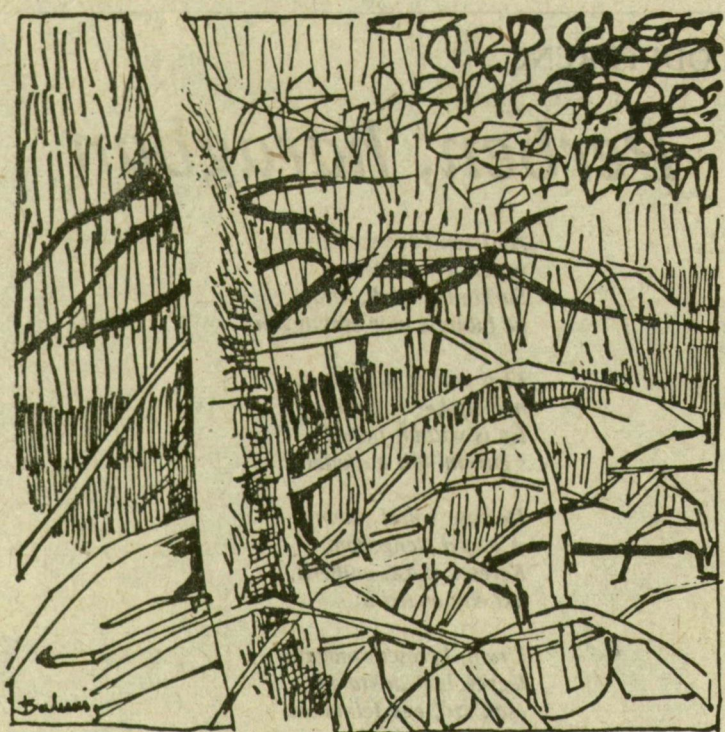




BAKACSI LAJOS RAJZA

A hamisítás „művészete”

Enyhén szólva parázs vita jellemezte azt a nemrégiben Bostonban tartott találkozót, amelyen körülbelül 30 amerikai és holland szakértő vett részt. Am ezúttal nem politikai vagy kereskedelmi ügy állt a szócsaták középpontjában, hanem egy — első pillantásra egyszerűnek tűnő — kérdés: valódinak tekinthető-e az az öt, különböző amerikai műzeumokban található Rembrandt-kép, amelynek eredetiségét az elmúlt hónapokban jó néhány művészettörténész kétségbe vonta.

Természetesen korántsem csupán esztétikai vagy kulturisztóriai kételkedésről van szó, hiszen a dilemma mögött (Rembrandt vagy sem?) súlyos dollármilliók forognak kockán. A világhírű New York-i Metropolitan Múzeum vezetői számára sem mindegy, ki kell-e cserélni eddig feltéve őrzött műkincseik mellett a felíratot; a holland szakemberek által javasolt szöveg szerint ugyanis csak a „Rembrandt műhelyéhez tartozó ismeretlen alkotó” tábla tekinthető jogosnak.

Amint az várható volt, az eszmecsere nem sikerült közös nevezőre jutni. Amíg a jelenlévő amerikai szakértők bizonyos stílusjegyekre hivatkoznak, s kitartottak az eredetiség mellett, addig a hollandiai székhelyű, 1969-ben alapított Rembrandt-kutató alapítvány jelenlévő tagjai (más festészeti motívumokat értékelve nyomatókosabbnak) kétségsbe vonták azt.

Persze nehezen is lehetne mindez másként. Hiszen sokszor korunkbeli vagy század eleji alkotók képei körül is bizonytalanság terjeng, hogy ne lenne ez így sok évszázaddal ezelőtt tevékenykedő mesterek esetében? Nyílt titok, hogy napjainkban egyre kiterjedtebb a műkincs-hamisítás szférája: a bűnözés e sajátosságára festők egész sorát foglalkoztatja. Valószínűleg a leghivatottabb tudósok is zavarba jönnek, ha végleges véleményt kellene mondani egy-egy vitatott hitelességű Picasso- vagy Dali-alkotás ügyében. Mi több, a hamisítás szinte külön „művészeti ágga” nőtte ki magát, s egyes alakjainak, például Clifford Irvingnek, Tom Keatingnek, Van Meegerennek és De Horynak az „alkotásai” a maguk nevében kiemelkedőnek számítanak.

Emlékezetes marad az a botrány is, amit Konrad Kojau, a Hitler-naplók szerzője kavart. A hírhedt figura, aki szélhámosságával súlyos presztizisvesztést okozott az állítólagos dokumentumot közlő nívós nyugatnémet Stern magazinnak, ugyanis nem érte be e területtel, hanem a festmények világába is „átrándult”. Kedvenc mestere — nyilatkozta többször — Chagall, Van Gogh és Dali volt.

Ugy tűnik egyébként, hogy az írásvizsgálat az elmúlt években rohamléptekkel fejlődött. Részben éppen a Hitler-naplók ügye keltette hullámok nyomán több nyugati országban kiterjedt kutatómunka folyik — bár legtöbbször változatlanul „tisztán” bűnügyi vagy gazdasági területen veszik igénybe a szakértőket. Elvégre olykor egy levél vagy akár egy aláírás hamisítása, egy üzleti szerződés előre- vagy visszamenőleges datálása is óriási haszonnal kecsegtethet

Esélyük mégsem túl nagy: ha a kérdéses okirat eljut a laboratóriumokba, manapság alig van esélyük arra, hogy az aprólékos műszeres, kémiai és kromatográfiás vizsgálatok ne fedjék fel a valóságot. Ma már azt is ki lehet mutatni — írta egyik összefoglalójában a New York Times —, ha korabeli papírra, korabeli tintával, de most született egy írás, mivel a tintaszemcsék ionvándorlása csatlakoztatlanul áruklodik a tényekről.

A festmények és műalkotások ügye persze más. Ott a vita általában nem az életkor körül zajlik, hiszen a mai keletű, ám középkorinak álcázott, mégoly tökéletes kivitelű képek hamisításai is könnyen kiszűrhetők. Az viszont, hogy a valóban 1630 táján festett alkotás kinek az ecsetvonásairól áruklodik, más kérdés, s érthetően jóval tágabb teret hagy a művészettörténészek hadakozásának.

Egy dolog épp ebből kiindulva bizonyosnak tűnik: a Metropolitan Múzeum illetékesei hosszabb távon is — vagy legalábbis amíg valamilyen ellentétes értelmű, perdöntő bizonyíték fel nem merül — a számukra kedvező döntést fogadták el, s a nagyírű New York-i gyűjtemény leltárában a vitatott olajképek változatlanul Rembrandt műveiként szerepelnek.

E. É.

A fénysorompók rejtélye

Csalóka a cím, mert azt is sugallhatja, hogy érdemes végigolvasni ezt az írást, a végén úgyis ott lesz a vasúti fénysorompóknál sorozatosan bekövetkező és eszméletlenül buta balesetek elhárításának a kulcsa. Sajnos, ilyenekkel nem szolgálhatunk, mi a rejtélyt csak úgy értelmezzük, hogy rejtély van. Mi mással magyarázhatnánk, hogy értelmes és fölönöttező emberek belerohannak saját halálukba? Többször írtunk már róla, egyszer-egyszer sorozatot is, azt remélve, ha többen gondolkodunk rajta, és ha akár riasztásnak véve is többen olvassák, talán hasznunkra válik. Legutóbb Orrbaveregő címmel szoltunk arról, úgy látszik, csak az lenne a biztos megoldás, ha valamilyen szerkezet orrbavérné a tilos sínekre közeledő autót. Sajnos, amikor megjelent az írás, ugyanazon a napon, lapunk hátsó oldalán megint hírt kellett adnunk egy otromba, piros lámpás balesetről.

Oláh Jánostól, a szegedi vasúti igazgatóság biztonsági ügyekkel is foglalkozó osztályvezetőjétől kaptam rokonzenvenyes invitálást: jó lenne, ha beszélgetnék róla. Azt mondta, kényelmetlen elviselniök a közvélemény nyomását, hiszen a vasút és a közút kereszteződésében történt szerencsétlen eseteket legtöbbször a vasút rovására írják. Az újságokban is így jelennek meg a tudósítások: Súlyos vasúti baleset történt. Azt is mondta, nem azért szüntették meg az általuk teljes csapórudasnak nevezett — mi inkább szakállasnak mondjuk — sorompók rendszerét, mintha sajnálnák a fizetést a kezelőszemélyzettől, hanem azért, mert sok baleset származott abból például, hogy elaludt a baktek, vagy közbezárt a sorompó az autót. Számoltattuk egy kicsit, és bennem az a gyanú erősödött meg, hogy kevesebb nem nagyon lett így se a balesetek száma, az elalvás ellen pedig sűrűbb váltással, a rázárás ellen akár avval lehetett volna védekezni, ha nem ragasztottuk volna rá ősi hagyomány szerint a vasútra a sorompókat. Aki észreveszi, hogy bennmaradt, már hányhatja is magára a kereszteket, mert biztosan elüti a vonat, de ha arrébb mehet még a túlsó oldalon levő rúdíg, akár a pótkocsis kamion is, akkor ez a veszedelem nem fenyegeti. Nem tudom, kelle-e újra mondanom, nem akarom megkérdőjelezni a fénysorompók rendszerét, de nem hallgathatom el a má-

sikban rejlő vagy kialakítható lehetőségeket se.

Ott is tévedtem, mondta rokonzenves szemrehányással, amikor írtam, azért lehet hosszú a várakozási idő, hogy legyen ideje kimennie, akit a síneken ér a lámpaváltás, akkor is, ha netán éppen akkor romlik el a kocsija. A KRESZ szerint ugyanis a síneken megállni, de még sebességet váltani se szabad. Természetesen elismertem, amit mindenki tud rólam, én csak biciklivel járok, és az autósok törvénykönyvében könnyen megbotlom — de lépten-nyomon hallani mégis ilyen esetekről is. És egyébként is naivság azt hinnünk, ha van valami ellen rendelkezés, akkor azt nem is követi el senki.

Nagyobb gondok föltárását is segítette azonban a beszélgetésünk. Átlagosan, gyorsan kalkulálva harminc másodpercig mutatnak tilosat a lámpák, aztán jön a vonat. Tehervonatnál, mivel az lassabban megy, és ugyanaz az érzékelő kapcsol nála is, ez az idő automatikusan nyúlik, de mivel magam is mértem már négyperces várakozási időt is, kiderült, három, négy, sőt öt perc is eltelhet alkalmanként. Veszélyes ez az eltérés, mert aki megszokta, hogy ennyi a várakozási idő, abban a kereszteződésben, amelyiken ő szinte naponként átmegy, képes belemenni ott is a pirosba, ahol valóban fél perc múlva már szétcsapják. Én azt mondom, jó lenne közös nevezőre hozni az átmeneti tilalmakat, ő azt mondja, jó lenne megjavítani a csapnivalóan rossz közlekedési morálunkat. A gyerek is tudja, hogy a piros tilos, miért nem tudja a felnőtt is? Azt is mondja, tud olyan országokról, ahol nem tanítják a közlekedést, de a miénk jól jóval szigorúbban vizsgáztatnak, nálunk meg, erről is sokat olvashatunk, pénzért még mindig lehet, ha nem is szerezni jogosítványt — bár erre is volt már példa! —, meghosszabbítani igen. Sajnos, a kocsiknak kell csak vizsgáznok bizonyos idők után, vezetőjüknek nem, noha az ő ismereteket is benőhetné már a moha. Hatalmas gubanc ez, de egyetértünk benne, nem jól van.

Azt is mondta, Amerikában olyan radikális megoldásokkal is próbálkoztak, hogy vastag fémlapot fektettek a sínek elé, és az mindig élére állt, ha a vörös lámpa jelzett. Más hol kemény betoncsomok emelkedett ki a földből arra az időre, mégis nekimentek az emberek. Bár tudom, hogy kinos szabványok írják elő a

két piros lámpa egymástól való távolságát, megkockáztattam, lehet, hogy ez a szabvány nem jó. Láttam olyan országot, ahol egy kicsivel nagyobb a távolság a kettő között, ezért a villogás sokkal rémisztőbb. Megfagy szinte a vér az autós ereiben, és — talán — meg se próbál rámentni a sínre. Igaz, az egyetlen piros is tilos, és azt is kötelező észrevennünk, de vannak helyzetek, magam is ültem ilyen kocsiban, amikor nem tűnik föl, hogy ott lámpának kéne lennie. Váltig hangoztatom, lennie kell valamilyen általunk még föl nem derített rejtélynek, ha ennyien esnek áldozatul. A sínek előtti döcögőtetőt is figyelmeztetésnek tartanám most is — nem is kellene más, csak egy kicsit olvadozóbb aszfaltból rakni egy csíkot, az autót majd belenyomná a tartós hullámot, mint a városi kereszteződésekben is. Azt is mondta beszélgetőtársam, ő tud olyan kezdeményezésekről is, hogy a fénysorompó fölé forgó villogót is szereltek, de ezek a kísérletek abbamaradtak. Sajnos, teszem hozzá én.

A hangjelzés azért nem jó, mert az autó zaja miatt csak igen erős jöhet számításba, akkor viszont, ha szinte állandóan szól a sziréna a lámpán, megbolondulnak az ott lakók. Próbálták már, reklamációk özöne támadt rájuk. A rádióhullámok figyelmeztető látszólag jó lenne, hiszen az autós a kocsijában hallaná a riasztó jelzést, de mi történik, ha elromlik az adó? Nem jelez, tehát bátran megy a kocsija, és jön a vonat is ugyanolyan sebességgel. Lehet, csak azért nem jó az adó, mert berepedt a sín. Katasztrófa forrása lehet, noha a katasztrófát elhárítani lenne a dolga. Úgy láttam, mintha erősödött volna benne a meggyőződés, hogy egyszerű STOP-tábla talán többet segíthetne. Nem lehetne halálos veszedelem, ha minden átjáróban meg kellene állniok egy pillanatra az autókban.

Megragadtam az alkalmat, fölvettem a tolatások miatt pirosra állított lámpákat is. Azt mondta, szabály van rá, hogy tíz percig le lehet zárni emiatt némely átjárókat. Csak-hogy aki kocsival van, abba a gyorsan járás van beletáplálva, nem a tízperces várakozás. Akit Dorozsmán megállít a tolatás, annak az jár a fejében, hogy már Mérgesen lehetne — enyhe túlzással persze. Én inkább azt feszegettem, hogy minden állomásnak két vége van, miért nem az ellenkezőn tolatnak? Állítólag azért, mert nem minden sinhez van csatlakozás a másik oldalon — ez pótolható! —, meg azért se, mert akkor nagyobb utat kell megtennie a tolatómozdonyok — szerintem nem, csak föl kell húzatni az egész szerelvényt a másik elágazás elé! —, meg talán azért is, mert ezt szokták meg. A megszokás hatalom, arról átszokni a másik oldalra, ami itt egyszerűbb volt, igen-igen nehéz, de bizom benne, ennek a szerény ötletnek is lesz foganatja. Azért várom leginkább, mert ha a szatmári állomáson hergelődik föl az autós a várakozás miatt, könnyebben beleszalad a következő pirosba, és vége. Utasainak is!

Most is előtűntek járt egy észveszejtő baleset: éppen aznap ment neki a kisszállási trabantos a mozdonynak a temetői átjáróban. Annyit tudnak, hogy a lámpa jól jelzett, pirosat mutatott. Azt is tudják, hogy szinte a repülőtérenél észre lehet már venni, csak azt nem tudják, a kocsiban ülők miért nem vették észre. Azért talán, mert Kisszálláson mindig hosszú a piros?

Megint mondom, lélektan okai lehetnek a sorozatos agyonveréseknek, és pillanatig se állítom, hogy a felelőtlen közlekedési szokásaink nem tartoznak ide, sőt azt is mondom, szakpszichológusok segítségével is kellene, akár egy agyafűrt ötlet erejéig is, de az autósoknak is szeretnék mondani valamit. Bicikliként igyekszem követni, mert minden autót erősebb nálam. Azt vessék legalább a fejükbe, hogy minden mozdony erősebb, mint az autó. Akár zakatolhatják is magukban: mozdony az erősebb, mozdony az erősebb! Én ki is írnám irgalmatlan kanbetűkkel a fénysorompóra.

HORVÁTH DEZSŐ

Dinnyés Ferenc, az ex libris művésze

A Szegedi Móra Ferenc Múzeum a művész születésének 100. évfordulóját rangos kiállítással tette emlékeztetéssé 1986-ban. Dinnyés Ferenc nagy kőristánk, a posztimpresszionizmus kiváló képviselője nemcsak művész, de közéleti személyiség is volt. Ámde eddig sehol Szegeden arról szó nem esett és a szegedi szakirodalom erről mélyen hallgatott, hogy országosan ismert ex libris művész is volt a század első évtizedeiben. Nemrég jelent meg egy bibliofil, finom művű kis kiadvány, Magyar ex librisek címmel. Horváth Hilda írása Szántó Tibor tipográfiai művészetének köntösbén, Rózsa György lektorálásával. E kis műben hat szegedi ex libris művész névsorában Dinnyés Ferenc is szerepel. Az illusztrációs anyagban is megtaláljuk az egyik remek, kisméretű grafikai lapját.

Dinnyés Ferenc, mint ex libris alkotó 1919—20 körül készítette első lapjait, megrendelői a nagy szegedi gyűjtőcsaládok: Kolozs Lajos, Lusztig István és Déry Ernőék nevei ma is ismertek előttünk.

Amikor tudomásul vesszük, hogy a szegedi ex libris művészet kezdetét Dinnyés Ferenc neve fémjelzi, egyben új művészettörténelmi tény is hozunk a szakemberek elé: ugyanis a kitűnő Buday György és Vadász Endre, valamint Bordás Ferenc, akiket az ex libris művészet szegedi megalapozóiként könyveltünk el — csak Dinnyés Ferenc után jó 15 évvel, a harmincas évek közepén lép-

IN MEMORIAM DINNYÉS FERENC 1886-1958



tek be Szeged ex libris művészetének folytatóiként a helyi kultúrába. Ezt a nézetemet hitelesen támasztja meg Galambos Ferenc, az európai szaktekintélyként ismert ex libris esztéta egyik régebbi cikke, melyet a Kisgrafika című ex libris folyóirat 1973/3. számában olvashatunk. Az alapos életrajzi kutatásra és a század eleji szakirodalomra utaló komoly cikk Dinnyés Ferencről öt oldal terjedelemben ír és négy igen szép ex libriset is közli.

Idézek Galambos Ferenc tanulmányából: „Dinnyés Ferenc ex librisei a késő szecesszió stílusseleimét a húszas évek legelején divatba jött geometrizáló formákkal keresztezi: ezáltal egy olyan bizarr kisgrafikai stílus-

alakított ki, mely példa nélkül áll a magyar ex libris történetében. Lusztig István ex librisein — jóval Vasarely előtt — már az op art elemei jelennek meg. Más lapjain a geometrikus-síkyszerűség egyéb lehetőségeit kívánja kielemezni.”

Szegedi kisgrafikai klubunk abban a szerencsés helyzetben van, hogy tagjai birtokába kerültek hét Dinnyés ex libris. Ezek nem voltak névre írva még, tagjaink szedették reá: In memoriam Dinnyés Ferenc 1886—1958 felíratot. Ezeket a század eleji gyöngyszemeket a művész leánya, Huszák Istvánné Dinnyés Éva klubtagunk adományozta tagjaink gyűjteményének.

Dinnyés Ferenc tehát nemcsak mint festőművész volt stílusalkotó, hanem az ex libris művészetben is eredeti értéket hagyott szeretett városunk képzőművészeti kultúrájára.

Amikor Horváth Hilda említett szépművű bibliofil könyvecskéjét lapozom, két tény tölt el a lokálpatrióta örömevel. Egyik az, hogy ez országos válogatásban hat szegedi grafikusművész, mint ex libris alkotó szerepel, ezzel rangelsővé kerül Szeged országosan az ex libris történetében, másodsorban a most megállapított művészettörténelmi kutatási tény, hogy az ex libris történelme Szegeden tizenöt évvel korábbi időre tehető, Dinnyés Ferenc felbukkanásával egyidejűen: az 1919. évre.

KOPASZ MÁRTA
főiskolai docens