

Mecenzéftől a Mercedes-Benzig

ADALÉKOK A 20. SZÁZADI NÉMET–MAGYAR TERMÉKTERVEZÉSI KAPCSOLATOK KUTATÁSÁHOZ II. A 20. SZÁZAD ELSŐ FELE

A cikk az előző lapszámunkban a 39–45. oldalon megjelent, a német–magyar designkapcsolatokat bemutató írás folytatása.

A Jugendstiltől a Sachlichkeitig

A német tartományok egyesítése és az egységes német állam megeremtése (1871) után megindult erőteljes ipari és gazdasági fellendülés idején, a század végén jelent meg a *Jugendstil* (angolul *Modern Style*, franciául *Art Nouveau*, nálunk pedig *szecesszió*) a német kultúrában.²³ Messze ható tervezők kezdték pályájukat ez idő tájt a magasművészet és a mindennapi élet tárgyvilága közti határokat ledöntő *Gesamtkunstwerk* szellemében, ebben a voltaképpen brit kezdeményezésű mozgalomban. Az eredetileg festő és grafikus Peter Behrenstől a szintén grafikusként indult Ernst Neumannig hosszan sorolhatnánk azok nevét, akiknek művészeti munkássága végül a századelő új felvirágzása idején – már a gyáripari kultúrában vált teljessé.²⁴ A Deutsche Werkstätten mozgalmas és sikeres világáról a magyar kortársak már frissen tudósítottak Gelléri Mórtól Nádai Pálig.²⁵



Ernst NEUMANN: Személygépkocsi-karosszéria.

Gyártó: Carrosseriewerke Schebera AG, Berlin

Ernst NEUMANN: Passenger car body.

Manufacturer: Carrosseriewerke Schebera AG, Berlin | 1912

Forrás: Der Verkehr. Jahrbuch des Deutschen Werkbundes. Jena, 1914. 64. képtábla

Ennek az ipai termékminőség javításáig ívelő mozgalomnak szellemi szervezője és vezetője Hermann Muthesius²⁶ építész, aki Gottfried Semper hatása alatt indult pályáján, és ugyancsak brit tapasztalatok alapján születtek meg korai, nagy hatású könyvei. Muthesius munkái voltaképpen az általános kulturális fejlődés elősegítése mellett közvetlen iparpolitikai célokat is támogattak, de nemcsak hazájában ismerték és használták őket az egyes szakterületeken, hanem eljutottak Európa, mindenekelőtt Közép-Európa országaiba is. Magyarország nagyobb szakkönyvtáraiban megtalálhatók ma is. Muthesius kezdeményezte a leghatározottabban az elsősorban egyéni formai megoldásokban gazdag Jugendstil felváltó, a gyakorlati használatot jobban hangsúlyozó és a gépi termelésnek jobban megfelelő *sachlich* (tárgyilagos) formálás programját. E szellemben született meg a német gyártmány-kulturális mozgalom: a *Deutscher Werkbund* (röviden: DWB). Az 1907-ben létesült, és még az első világháború előtt kiteljesedő DWB a német ipari termékek minőségének emelésén (Qualitäts-Arbeit) keresztül egyszerre szolgálta a német ipar nemzetközi versenyképességének növelését és elégitette ki a hazai vásárlók-használók igényeit.²⁷

A DWB rövidesen a 20. századi modern designkultúra szervezett megeremtésének követendő példájává lett Európa iparilag fejlett államaiban. Mintájára Nagy-Britanniában, az Osztrák–Magyar Monarchiában (Bécsben, Prágában és Budapesten egyaránt), valamint Svájcban is hasonló szervezetek jöttek létre. A példaadás és a -követés bonyolultságát mutatja, hogy egyik országban sem vált hasonló jelentőségűvé. Ahhoz kellett a német környezet, mindenekelőtt a német munkakultúra. Mindenesetre a Werkbundot támogató AEG (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft AG) nagyvállalat Peter Behrens

1907. évi meghívásával és sokoldalú – az építészettől (a gyári és hivatali épületek, valamint munkáslakótelepek tervezésétől) az elektromos termékek tervein át a vállalati arculattervezés grafikai megoldásáig terjedő – alkalmazásával messze ható példát mutatott nemcsak a vállalati művészeti vezető szerepkörének megteremtésére, de a nagy cégek társadalmi-kulturális szerepvállalására is. Csak nagyon kevesen és csak jóval később vállalkoztak ilyen nagyságú iparvállalati programra az egyetemes designtörténetben.²⁸ Az AEG termékei, Behrens elektromos teáskannái és asztali ventilátorai még száz év után is megtalálhatók az európai – köztük a hazai – otthonokban.

Hazai történelmünk általános jellemzőjeként a társadalmi és szakterületi vezetők közül néhányan korán felismerték a DWB-hez hasonló szervezet létesítésének fontosságát. Már a tízes évek elején tervezet született a létrehozására, de a világháború és azt követő sanyarú évek sokáig, a harmincas évek elejéig megakadályozták létrejöttét.²⁹



Walter GROPIUS: Hálókocsifülke berendezése a Német Birodalmi Vasút számára. Gyártó: Van der Zypen & Charlier, Köln

Walter GROPIUS: Furnishing of a sleeper compartment for the German Imperial Railways. Manufacturer: Van der Zypen & Charlier, Cologne | 1914
 Forrás: Deutsche Form im Kriegsjahr. Die Ausstellung Köln 1914. Jahrbuch des Deutschen Werkbundes. München, 1915. 133. képtábla

A tervezésoktatás nemzetközi reformiskolája: a Bauhaus

A világháborúban vesztes Németország új, nagy szerepvállalását közvetlenül a háborút követő években a *Bauhaus* létrehívása jelentette.³⁰ Ez az elnevezésben is merően új intézmény a feszítő társadalmi-gazdasági kihívások, valamint a modern művészetek kínálta lehetőségek felismeréséből, közelítésük szándékával született meg: egyszerre volt iskola, alkotó- és tervezőműhely, egyszersmind messze sugárzó szellemi központ. Természetesen kellett hozzá egy olyan formátumú vezető személyiség, mint amilyen Walter Gropius³¹ építész volt, aki a Werkbund mozgalomban kezdte pályáját. Sok ottani felvetést vitt tovább későbbi elgondolásaiban, de tovább is tudott lépni az új körülményeknek és igényeknek megfelelően. Egy olyan intézményt hozott létre a művészetek határainak lebontásával, szorító hagyományainak feloldásával, amelyet nem lehet csupán a művészeti oktatás kiemelkedő helyei közé sorolni, hiszen falai között születtek a gyártásra érett kitűnő ipari termékek. Sokkal több volt, mint tervezőműhely, hiszen tervezéseméleti gondolataiból hosszan építkezett a világ a



Peter BEHRENS által tervezett tárgyak az AEG bemutatótermében
 Objects designed by Peter BEHRENS in the AEG showroom | 1912–1914
 Forrás: Die Durchgeistigung der deutschen Arbeit. Jahrbuch des Deutschen Werkbundes. Leipzig, 1912. 64. képtábla

későbbiekben. Ennek alapjául szolgált egy világszínvonalú csapat, a világ legjelesebb művészeinek gyakran egymással vitázó sora (Itten, Kandinszkij, Klee, Feininger), építészek, festők és tárgyalkotók. Köztük megtaláljuk a magyarokat is Moholy-Nagytól és Forbát Alfrédától kezdve Breuer Marcellon és Berger Ottin át Sebők Istvánig és Kállai Ernőig.³² A különböző műfajokban az építészettől a bútór- és textiltervezésen át a tipográfiáig és a fotóig, de a színházművészet és nem utolsósorban a művészet-és tervezésoktatás területén született eredményekről megszámlálhatatlanul sok híradás jelent meg az idők során. Kezdetben magának az intézménynek a híres kiadványsorozataiban, vezető személyiségei (Gropius, Moholy-Nagy László és Kállai Ernő) révén, majd számos nyelven Nagy-Britanniától és az Egyesült Államoktól Japánig – a legkorábbi időktől kezdve Magyarországon is.³³ Ennek ellenére jócskán vannak még kutatási adósságaink és feladataink, mégpedig mind egészét, mind részleteit illetően, különös tekintettel több elfeledett magyar alkotóra.

Ismert, hogy a Bauhaus története a hitleri fasizmus hatalomra jutásával ért véget Németországban, de az Egyesült Államokban és Magyarországon még a közelgő világháború előtt megpróbálkoztak folytatásával. 1928-ban Budapesten a német példánál jóval szerényebb oktatási forma alakult meg az 1923 és 1926 között Weimarban dolgozó Bortnyik Sándor³⁴ vezetésével, s azt magyar Bauhausnak is hívták. A *Műhely* nevű grafikai magániskola tanárai között egykori Bauhäuslererek is voltak, és végzettjei közül többen váltak nemzetközi rangú mesterekké. A háború után kettészakított Németország nyugati részében, Ulmban

szintén megkísérelték a Bauhaus-eszmék folytatását *Hochschule für Gestaltung* néven, ennek tevékenységére még visszatérünk a későbbiekben.

Art deco és Neue Sachlichkeit Németországban és Magyarországon

A húszas években a DWB és még inkább a Bauhaus teljesítménye mellett a német gyáripar és a kézművesipar további messze ható eredményeket ért el. Ezek részint a folyamatos, célszerű újítások termékei, amik a húszas években a világháború idején visszamaradt fejlesztésekből, a harmincas évektől pedig a német kultúrát és az élet minden területét drámaian meghatározó politikai irányelvekből származtak.

1915-ben már létezett, de a piacon csak tíz évvel később jelent meg a *Leica* fényképezőgép, Oskar Barnack³⁵ zseniális munkája. Barnack termékévé váltott találmánya forradalmasította a keskenyfilmes fényképezést, műszaki teljesítménye és tiszta geometrikus formája egyaránt messze hatott, a *Neue Sachlichkeit*, az európai *funkcionalizmus* úttörőjévé vált. A könnyű, kézbe illő és nagy teljesítményű objektívval (objektívokkal) felszerelt gép már a Bauhaus-mesterek (Moholy-Nagy, Lucia Moholy, Kárász Judit, Blüh Irén stb.) – valamint más avantgárd alkotók munkásságát is meghatározta, illetve gyártása számos utánzóra talált a világ finommechanikai iparában.³⁶

Németország másik nagy erejű, a Neue Sachlichkeit szellemiségéből eredeztethető terméke a csőbútor volt, amely a dessau Bauhausban született meg 1925-ben, úttörő és leghíresebb tervezője Breuer Marcell volt. Breuer számos változatát hozta létre e típusnak, és az évtized



BREUER Marcell tervezte acélső szék(ek) feltehetőleg MOLNÁR Farkas által készített rajzai

Drawings – presumably by Farkas MOLNÁR – of the tubular steel chair(s) designed by Marcel BREUER | 1928 körül

Forrás: Magyar Iparművészet, 1928. (31. évf.), 10. sz., 231.



BORTNYIK Sándor: Modiano, cigarettapapír reklámplakátja

Sándor BORTNYIK: Modiano, advertisement poster of the cigarette paper | 1926, 124x94 cm (Országos Széchényi Könyvtár, Budapest)

végétől kezdve széles körben árusította a Thonet-Mundus cég. Breuer mellett kezdetben bauhausbeli társai és a berlini magyarok, majd egymás után további országok tervezői is – Hollandiától Svédországon át a közép-európai országokig (természetesen Magyarországon is) – jelentkeztek különféle csőbútorokkal. A két világháború között a tervezők jelentős része szinte kötelező feladatként foglalkozott ezzel a témával. A bútortípus nemcsak a Neue Sachlichkeit, hanem a szélesen értelmezett modernizmus egyik jellemző példája lett a kezdetben geometrikusan, majd egyre inkább organikus alakított acélcsővel, hidegen csillogó színével.³⁷

Míg az első világháború utáni korszak égető szociális problémáinak megoldásához sem a férfékszerként hirdetett *Leica*, sem a hajlított acélcső bútorok nem kapcsolódnak, annál inkább jellemző vonása volt ez az ugyanakkor – 1926 és 1933 között – kibontakozó *Neues Frankfurt*-ként ismert komplex programnak. Voltaképpen a DWB szervezésében létrejött stuttgarti *Die Wohnung* lakótelep-kiállítás (1927) építették tovább immár nemcsak bemutató jelleggel, hanem valós használati körülmények között. Az építés és várostervező, Ernst May irányításával a szociáldemokrata vezetésű Frankfurt am Mainban beindított szociális alapú, rendszerelvű lakótelepépítés minden mozzanatában – a kedvezményes lakásvásárlástól az építés ipari rendszerén és a variábilis alaprajzokon át egészen a nagyszámú tárgyválasztékig – teljes egészében

a társadalmi-szociális elkötelezettség példája.³⁸ Talán túlzottan is az a formai megoldásait tekintve. Az alapszükségletek kielégítésére irányuló erőfeszítésükben olyan maradandó eredmények születtek, mint a Grete Schütte-Lihotzky által tervezett *frankfurti-konyha*, Karl Gutmann *minimálkádás fürdőszobája*, Ferdinand Kramer *helytakarékos lépcsője*; és mind Stuttgartban, mind Frankfurtban fontos szerepet kapott a dán Poul Henningsen azóta is világszerte sikeresen szereplő *PH-lámpacsaládja*. Az egyedi tárgy, illetve felszerelés tervezésén túl az itt felvetett kérdések továbbgondolása mégis csak a hetvenes évek német és magyar tervezési mozgalmában éledt újjá.

A stuttgarti, majd frankfurti komplex építési programokkal – de a Hannes Meyer-féle Bauhaus-elvekkel is – párhuzamosan további fontos szociális javaslatok születtek az égető társadalmi problémák megoldására. Ezek mind a „nép” – a kiskeresetűek és szegény társadalmi rétegek – igényeinek kielégítésére irányultak, de csak egy-egy tárgy(típus) formájában. A harmincas években a híradástechnikai és a közlekedési ipar volt az a két terület, ahol nemcsak sikeres, de a további korszakot (korszakokat) is meghatározó termékek jöttek létre. Mindez illeszkedett a weimari szociáldemokrata állami vezetést 1933-tól felváltó „nemzetiszocialista” politikába is, sőt annak hathatós támogatását élvezte. Konkrét termékei és egyben szimbólumai a *néprádió* és a *népaútó* voltak.



Oskar BARNACK: Leica I. fényképezőgép. Gyártó: Ernst Leitz Optische Werke, Wetzlar
Oskar BARNACK: Camera Leica I. Producer: Ernst Leitz Optische Werke, Wetzlar | 1925–1928

A néprádió – mint új médium és új termék – óriási társadalombefolyásolási lehetőséget hordott magában. A húszas évek végére műszakilag lehetővé vált a voltaképpen kis formájú, egyszerűen kezelhető berendezés sorozatgyártása egy új megjelenésű, nagy sorozatban gyártásra alkalmas anyag használatával, a bakelittel. Megtervezése még a szociáldemokrata vezetésű kormányzat idején kezdődött, de ipari terméként csak 1933-ban került piacra. A Walter Maria Kersting³⁹ építész és formatervező által tervezett, a Neue Sachlichkeit szellemében fogant, sötétbarna bakelitházás készüléket a nemzetiszocialista párt propagandaeszközként használta. Néhány év múlva – 1938-ban – ennek egyszerűsített és olcsóbb változata jelent meg *DKE* néven a tömegek számára. Szükség szerinti teljesítményével, kialakításával és olcsó árával messze hatott: példa erre és egyben a különböző körülmények közötti változtatásokra az első hazai néprádióknk.⁴⁰

A népautó amerikai megalkotása, a *Ford T-modell* óriási sikere óta Európa-szerte széles körű igény jelentkezett egy olcsó, négyszemélyes kiskocsi iránt. Németországtól Franciaországon át Csehszlovákiáig tervezők sokasága dolgozott a minél jobb, szebb és nem utolsósorban olcsóbb konstrukciókon. Több magyar, illetve magyar származású tervező említendő itt Járny Páltól (Paul Jaray) – aki az áramvonalazás úttörője – Ganz Józsefen (Jozef Ganz) át – aki egyike volt a korai kiskocsi-kísérletezőknek –



Walter Maria KERSTING: Volksempfänger (Néprádió).
Több gyár társulva gyártotta (AEG, Braun, Siemens, Telefunken és mások)
Walter Maria KERSTING: Volksempfänger ('people's receiver').
Producer: several factories in collaboration
(AEG, Braun, Siemens, Telefunken and others) | 1931–1933, bakelit
Forrás: <https://www.design-is-fine.org/post/126904132399/walter-maria-kersting-volksempf%C3%A4nger-peoples>

Barényi Béláig, aki a *Volkswagen bogár* néven ismert kiskocsi (VW Type 1) 1925. évi szerzőségének elismerését csak egy 1953-as bírósági ítéletben nyerte el.⁴¹ A jármű történetét széles körben sokáig kizárólagosan Ferdinand Porsche, a jeles német konstruktor nevével, valamint Hitler politikai fellépésével kapcsolták össze. A sokkal hosszabb és összetettebb történet valójában a második világháború után vált sikertörténetté. A több mint 21 millió példányban és a leghosszabb ideig gyártott népszerű autóval kapcsolatos művek száma könyvtáryira nőtt mára. Mindazonáltal létrejöttek forrásai, társadalmi üzenete, formai megoldásai további kutatásokat érdemelnek, nem utolsósorban magyar vonatkozásaik révén. Annál is inkább, mivel ez időben a műszaki megbízhatóság és az ár mellett a biztonság kérdése még nem volt annyira lényeges, csak ekkor kezdtek foglalkozni vele. A járműbiztonság javítása és fontosságának felismerése a német autópár eredményeinek hatására terjedt el a világban a második világháború után, amiben Barényi Bélának jelentős szerepe volt.⁴²

A húszas években számos magyar tervező dolgozott még a Bauhauson és a már említett iparágakon kívül is Németországban. Többen a Tanácsköztársaság bukása után indultak Európa új kulturális központjába. Közöttük találjuk a csőbútortervezés és -gyártás már említett szereplőit mellett a kereskedelmi grafika területén dolgozó Berény Róbertet és a sokoldalú iparművészeti tevékenységet folytató Bossányi Ervint, illetve a bútortervezés területén működő László Pált, valamint a kerámiaiparban a pályakezdő Stricker Évát.⁴³ Tevékenységük nagyrészt a hitleri fasizmus



Az 1939-es Telefunken világvevő rádió prospektusának borítója
Cover of the prospectus of Telefunken's universal radio of 1939
1939, 21,3x10,5 cm, 10 oldal, Selbstverlag Telefunken, Ulm



„Dein KdF Wagen” – A Volkswagen ingyenes prospektusának címlapja | ‘Dein KdF Wagen’ – front page of the free Volkswagen prospectus | 1938
Forrás: [https://www.kdf-wagen.de/pic/0000001/0000001283/s01.jpg/!imgj\[id\]\[1283\]](https://www.kdf-wagen.de/pic/0000001/0000001283/s01.jpg/!imgj[id][1283])

előretöréséig tartott, és többségük még időben távozott Nagy-Britanniába vagy az Egyesült Államokba.

Végül nem feledkezhetünk meg arról, hogy 1932-ben, huszonöt évvel a DWB alapítása után, röviddel annak bezárása előtt Magyarországon is létrejött – idegen nyelvű levelezésében hivatalosan használt megnevezésével élve – az *Ungarischer Werkbund*, pontos magyar nevén a *Magyar Munka-Szövetség*. Megalakulásánál jeles hazai gazdasági, ipari szakemberek, valamint tervezők és tanárok vettek részt.⁴⁴ A hazai körülmények között érthetően megkésétt, mindemellett progresszív, előretelkintő, ugyanakkor



STRICKER Éva (Eva ZEISEL): Kancsók. Gyártó: Schramberg Majolikafabrik Éva STRICKER (Eva ZEISEL): Jugs. Producer: Schramberg Majolikafabrik 1929 körül

Forrás: Martin Eidelberg: *Eva Zeisel: Designer for Industry. Exhibit cat. Musée des Arts Décoratifs de Montreal, Montreal, 1984. Ira Garber felvétele, 23. színes képtábla*

23. A Jugendstilről általánosan lásd Richard Schmutzler: *Art Nouveau – Jugendstil*. Stuttgart, 1962. Gyáripari vonatkozásairól Ernyey Gyula: *Design 1750–2010*. Budapest, 2011, 89–98.
24. Peter Behrens (Hamburg, 1868 – Berlin, 1940) építész, festő és grafikusművész, ipari formatervező. – Irod.: Hans-Joachim Kadatz: *Peter Behrens. Architekt, Maler, Grafiker und Formgestalter 1868–1940*. Leipzig, 1977; Ernst Neumann, az 1920-as évek végétől Neumann-Neander (Kassel, 1871 – Düren-Rölsdorf, 1954) grafikus, festő és járműtervező. – Irod.: Thomas Trapp: *Neander. Ernst Neumann-Neander und seine Fahrmaschinen*. Königswinter, 2002.
25. Gelléri Mór könyvein (elsősorban is: *Az iparművészet modern fejlődésének irányai és eszközei*. Budapest, 1912) kívül a *Magyar Iparban* és Nádaí Pál (ugyanazk több könyve mellett) a *Magyar Iparművészet* oldalain tett sokat a tájékoztatásért.
26. Hermann Muthesius (Großneuhausen, 1861 – Berlin, 1927) építész, szakíró, a DWB alapító tagja és alelnöke. Munkásságáról magyar nyelven lásd 23. jegyzet, Ernyey Gyula: i. m. 103–106.
27. Wend Fischer (Hrsg.): *Zwischen Kunst und Industrie. Der Deutsche Werkbund*. München, 1975.
28. Az AEG-t 1883-ban alapították, és a világ egyik legnagyobb elektrotechnikai vállalata volt a századelőn Emil Rathenau vezetésével (1887-től 1915-ig). – Irod.: Manfred Pohl: *Emil Rathenau und die AEG*. Berlin – Frankfurt am Main, 1988.
29. Ernyey Gyula: *Bozzay Dezső és pályatársai. Ipari művészet és modernizáció*. Budapest, 2016, 29–30.
30. A Bauhausra vonatkozó összefoglaló művek: Hans Maria Wingler: *Das Bauhaus 1919–1933. Weimar, Dessau und die Nachfolge in Chicago seit 1937*. Köln, 1968 (3. kiad. 1975). Újabb összegzése Magdaléna Droste: *Bauhaus 1919–1933*. Budapest, 2003.
31. Walter Gropius (Berlin, 1883 – Boston, 1969) építész, teoretikus, formatervező. A Bauhaus alapítója és vezetője 1928-ig. Eletéről és munkásságáról magyar nyelven lásd Preisch Gábor: *Walter Gropius*. Budapest, 1972.
32. Alapozó műve Mezei Ottótól származik: *A Bauhaus magyar vonatkozásai: előzmények, együttműködés és kisugárzás*. Budapest, 1969. Legújabb összefoglalása Bajkay Éva (szerk.): *A művészettől az életig. Magyarok a Bauhausban*. Katalógus. Janus Pannonius Múzeum, Pécs, 2010.
33. Első – nem teljes – összegzése Herbert Bayer – Walter Gropius – Ise Gropius (eds.): *Bauhaus 1919–1928*. MoMA, New York, 1938. Esméinek legkorábbi hatásaként született Herbert Read nagy sikerű könyve: *Art & Industry. The Principles of Industrial Design*. London, 1934.
34. Bortnyik Sándor (Marosvásárhely, 1893 – Budapest, 1976) festő, grafikus, főiskolai tanár. Ez idei munkásságáról részletes képet rajzol Bakos Katalin: *Bortnyik Sándor és*



Képeslap az Árpád sínautóbusz bemutatásáról a Budapesti Nemzetközi Vásáron. Gyártó: Ganz és Társa Danubius Villamossági-, Gép-, Waggon- és Hőjógyár Rt.

Postcard of the rail-bus Árpád introduced at the Budapest International Fair. Manufacturer: Ganz and Partner Danubius Electric, Machinery, Wagon and Shipyard Co. | 1936

igencsak felemás próbálkozás volt ez a magyar ipari kultúra minőségi színvonalának emelésére. Az újabb világháború árnyékában nem tudott kiteljesedni, nem vezetett szélesebb körű eredményekhez. Mindazonáltal megalapítása és egyes sikerei (elsősorban a járműgyártásban és a rádióiparban a Ganz és a Magyar Philips Művek Rt., a bútortiparban a Lingel- és a Heisler-gyár, valamint a kereskedelmi grafika sokszínű területén) még így is figyelmet és elismerést érdemelnek, tanulságosak, és nemcsak számunkra, hanem a nemzetközi szakirodalom irodalom megítélése szerint is.⁴⁵

ERNYÉY Gyula
designtörténész

a „műhely”. *Bortnyik tervezőgrafikai munkássága (1914–1947) és a „magyar bauhaus” (1928–1948)*. Budapest, 2018.

35. Oskar Barnack (Lynow, 1879 – Bad Nauheim, 1936) mérnök és fotográfus, a *Leica* (Leitz+camera) fényképezőgép szülőatyja. Világhírűvé vált gépén túl emlékét őrzi 1979 óta a nemzetközi *Leica Oskar Barnack Award*.

36. A Bauhaus egyik legismertebb alakjáról lásd Passuth Krisztina: *Moholy-Nagy László*. Budapest, 1982. A fényképezőgép leghosszabban tartó hatását a szovjet iparban találjuk a *Zorkij, Kijev és FED* gépek formájában.

37. Alexander von Vegesack: *Thonet. Hajlítottfa- és csövázás bútorkok*. Budapest, 2009, 84–101.

38. A stuttgarti példa hatása alatt született a budapesti Napraforgó utcai mintatelep is, lásd Ferkaei András: *Modern házak és lakóik. A Napraforgó utcai kislakások mintatelep története*. Budapest, 2019. A Neues Frankfurt program összefoglalása az azonos nevű folyóirat alapján: Heinz Hirdina (Red.): *Neues Bauen. Neues Gestalten. Das Neue Frankfurt. Die Neue Stadt. Eine Zeitschrift zwischen 1926 und 1933*. Dresden, 1984.

39. Walter Maria Kersting (Münster, 1889 – Waging am See, 1970) építész és ipari formatervező. Rádiókészülékét az 1933-as berlini rádiókiállításán mutatták be, és rövidesen a „nemzetiszocialista” rendszer ikonikus tárgyává vált.

40. A hazai néprádió történetéről összefoglalóan lásd 29. jegyzet, Ernyey Gyula: i. m. 79–82. 41. A Volkswagen tervezésének, gyártásának és hosszú árusításának története óriási irodalom alapjává vált, amelyből az olvasó érdeklődésének megfelelően válogathat az interneten (köztük található a <http://magyarjarmu.hu> is).

42. Barényi Béla (Hirtenberg, 1907 – Böblingen, 1997) magyar származású osztrák mérnök, 1939-től 1972-ig, nyugdíjba vonulásáig dolgozott a Daimler-Benznél.

43. Berényi Róbert 1919-től 1926-ig, Bossányi Ervin és László Pál (Paul Laszlo) 1933-ig, illetve 1936-ig, Stricker Éva (Eva Zeisel) 1928 és 1932 között dolgozott Németországban. A magyar képzőművészek 1919–1933 közötti németországi tevékenységéről lásd. R. Bajkay Éva (szerk.): *A magyar grafika külföldön. Németország 1919–1933 / Ungarische Graphik im Ausland. Deutschland 1919–1933*. Katalógus. Magyar Nemzeti Galéria, Budapest, 1989.

44. Ernyey Gyula: *Magyar Műhely-Szövetség: A modern design kezdetei Magyarországon. Művészet, 1982/4, 4–9.*

45. Az MMSZ-ről németül Gyula Ernyey: *Der Ungarische Werkbund. Form + Zweck. Fachzeitschrift für Industrielle Formgestaltung*, Heft 1/1982, 16., valamint a Dagmar Luder szerkesztésében megjelent kötetben: *Das Schicksal der Dinge. Beiträge zur Designgeschichte*. Dresden, 1989, 245–256. Angolul: *The Hungarian Werkbund*. In: David Crowley (ed.): *Design and Culture in Poland and Hungary 1890–1990*. University of Brighton, 1992, 29–34.

A cikk képanyagát – saját gyűjteményéből – a szerző bocsátotta rendelkezésünkre. A harmadik, befejező rész lapunk következő számában jelenik meg.