

Kirakatforradalom a Körúton

Szántó András

A rendszerváltás óta a budapesti Nagykörút sokat változott – ha nagyon finoman akarunk fogalmazni. Pontosabban szólva egyes szakaszai olyannyira lezültek, hogy csak nagyon rossz érzéssel lehet végigmenni a kirakatok előtt. A sok helyen üres, koszos üzletek árukínálás helyett szégyenükben inkább elbújának a házak belső udvarában.



forrás: Tér és forma

Sokszor elmondták már a történetet, hogy a vásárlási szokásokat teljesen átalakították a plázák, a kereskedelmi forgalom elterelődött a hajdani belvárosi üzletektől a „mindent-egy-helyen” kínáló megszerű áruházak felé. És még most sem találtuk meg a belváros igazi rendeltetését, arculatát.

Pedig, ha csak két dologra gondolunk is, adódna a megoldás.

Az egyik: még mindig élnek errefelé emberek! Itt laknak, dolgoznak, vásárolnak, étterembe járnak, és persze a színházak táján és a „romkocsmákban” szórakoznak is. (Ezt ismerte fel néhány külföldi (!) üzlethálózat, és újrainyitotta a hajdani közértek és drogériák egy részét.)

A másik: a múltunk megőrzésére tett kísérletek folytatása. A régi házak, utcaképek megtartása, felújítása érdekében a rengeteg erő igénylő hadakozás a mai befektető-pénzemberek néha romboló szándékaival szemben.

„Átépitési örület”

A két háború közötti korszak (a válság után) az építészetben hatalmas előrelépést jelentett Magyarországon. *Kelecsényi Kristóf* érdekes cikkben fejtegette erre vonatkozó nézeteit a kirakatokról (hg.hu/cikkek/design): a „húszas és harmincas évek hozta el (...) a magyar portálépítéssel fénykorát. Az új törekvések egyik első kiugrási lehetőségét látták ebben a megjelenési formában a kor leghaladóbb szellemiségű építészei. A *Tér és Forma* nevű modernista építészeti folyóirat hasábjain azonban még köztük is élénk elméleti vita folyt a jelenségről, vagyis a földszintek kicserélődéséről. Volt, aki egyáltalán nem értett egyet az eklektikus épületföldszintek megváltoztatásával, mások a kereskedelmi szükségyszerűség oldaláról közelítették meg a dolgot, míg megint mások azon vitatkoztak, hogy egy-egy épületen szükség-e a sorportál, vagy lehet üzletenként más és más.”

A lázas átépítéseket az is segítette, hogy a fővárosban rendelet írta elő a portál-korszerűsítések adókedvezményét (1936 végéig).

A *Tér és Forma* 1936-ban (230. oldal) kis cikket közölt azokról az új kirakatokról, melyek harmonikusan illeszkednek a környezethez és egymáshoz, az üzlet funkciója szerint azonban mégis a differenciáló „sorkirakat” jó megoldásai. *Komor Marcell*, a szerző azonban elég sok kritikát is megfogalmazott a portálokkal kapcsolatban. Szerinte ugyanis az „*átépitési örület*” sok kárt is okoz, mivel szétrombolják az épületek eredeti stílusát és struktúráját az új divatnak való megfelelés miatt. (A Rákóczi úton egy ház például összedőlt, mert annyira legyengítették az átépítők a pillérek az új üzlethelyiség kialakítása miatt, hogy statikailag megváltozott az épület.)

Komor a magyar szecessziós építészetet *Lechner Ödön* mellett tanulta, később nagyon magas szinten művelte, de a modern stílusban is maradandót alkotott (OTI székház a Fiumei úton, Népopera stb.). Ezért féltette a harmóniát az új portáloktól, de a sorportálok és a modern épületek üzletei elnyerték a tetszését. A példák között több *Horváth Lajos* által tervezett munkát is bemutat, *Kozma Lajos* és mások munkái mellett.

Minta születik

A cikkhez az egyik illusztráció az M. O. üzlet, melyhez szimmetrikusan illeszkedik egy színházjegyiroda kirakata. Mindkettő tervezője Horváth, akinek ebben az időszakban számos izgalmas terve, munkája valósult meg. Például egy Cukor utcai „fűrészes ház”, ahol a homlokzati ablakokat, erkélyeket a síktól el kellett fordítani, hogy a nagyon keskeny utcában a lakások némi fényhez és kilátáshoz jussanak. A másik nagyobb feladata volt a Rákóczi úti Magyar Divatcsarnok (későbbi Otthon áruház).

Ferkai András a következőket írta erről: „A terjeszkedés a gazdasági válság ellenére is folytatódott. Először a 72. számú ház földszintjén nyitottak 1932-ben élelmiszer részleget (a portál és előcsarnok tervezője Horváth Lajos)”. A főépületben „a megépült sorportál (tervezője és kivitelezője Horváth Lajos) homlokzati síkban maradt és megszakítás nélkül továbbfutott a bal oldali szomszéd épülete... Közben a másik szomszéd, az Alsó-erdősori sarokház bekebelezése is megkezdődött. Horváth Lajos portáltervező és építő szakember 1937-ben elegáns tervet készített a földszinten és a félémeleten végigvonuló, egységes portálsorra.”

Ezzel az írással és illusztrációival azt szeretném példázni, hogy a harmincas években milyen korszakalkotónak mondott újítások történtek, akár a Nagykörúton is. A kereskedelmi kiindulópontot bizonyítja az is, hogy néhány napilap pársoros „kishíre” mellett egy – ma már igen kevésé ismert – szaklapban jelent meg a tudósítás a jelenséget kiteljesítő első boltról. A Magyar Élelmiszer Újság 1936. április 1-i számában nem kisebb személyiség, mint *Lovászy Károly* írt cikket az újdonságról.

Minőséget olcsón

„Kiratat-forradalmat csinált egy csemegeüzlet a Nagykörúton

Az *Andrássy út és Király utca* közti nagykörúti útszakaszon egy furcsa csemegeüzlet nyílt meg, amelynek egyebe sincs, csak tétőtől-talpig kirakata. Tea, kávé, hazai és déligyümölcs, befőtt, jam, konzerv, kakaó, bor, pezsgő, keksz, cukorka, finom kolbász, likőr, pálinka parádézik ebben az új kirakatban. Az új delikátesz-boltnak furcsa a neve. Úgy hívják, hogy *M. O. Ami két szónak: „Minőséget Olcsón”* rövidítése.

Ahogy itt két szál gyulai kolbász egymásra van téve, ahogy itt a mosolygó császárkörte toronyba van rakva, ahogy itt három dunsztos üveg glédában áll, ahogy itt a narancs és a citrom virul, az direkt csoda.

Szem, száznak ingere egy ilyen modern kirakat. Az első napokban az volt az impresszióm, hogy ilyesmi nem is való ide, a forgalmas

Nagykörútra. Ez jobban pászolna a Belvárosba, a csemegekereskedések, antik-ékszerüzletek közé ékelve.

Ez a gyönyörű kontraszt csak két napig pompázott a nagykörúton – egyedül. Harmadik napon már a szomszédban egy kis felvágottakat és sajtféléket árusító bolt hasonlóképpen kicsípte magát. A portálja át volt mázsolva, a pultok a kirakatban arany és ezüst drapériával áthúzva, a pislogó villanykörtek izzó ıvlámpákra, kirakati felső reflektorokra átcserélve s a sajtok, kolbászok, oroszhalak és füstöltheringek olyan művészien elrendezve, hogy láttukra kicsordult a szemlélő nyála a gyönyörűségtől.

De ez mind semmi. A kis pékfiók, amelynek kirakataiban pár nap előtt még csak árva pászkalevél szomorkodott, most hirtelen szintén megijfodott. Ropogós mákoszszemlyék, nevető kiflik, egészségtől duzzadó cipők repültek ki a kirakatba ügyes, szemcsiklandozó elrendezésben, s ma a kis pékbolt olyan, mint egy ékszerskatulya.

S a kirakatlázadás, az „auzlágforradalom” szélvészékként száguld végig az egész vonalon. Az ízlés, a tetszetősre való törekvés számuma szánt végig az egész üzleti fronton.

Mert van egy csemegeüzlet, amely szinte túlságba vitte az üzleti külső pompát.

Ártani semmi esetre sem árt az ilyesmi Pestnek. Csak használ. Csupán az a kár, hogy kereskedőink sose maguktól eszmélnek rá az ilyesmire, hanem csak akkor, ha erre külső kényszer, a fényes konkurenciától való félelem kényszeríti őket.

Az M. O. így csinált kirakatforradalmat az élelmiszerkereskedők frontján. Lovászy Károly” Magáról a lapról nem sikerült többet megtudnom, a szerző viszont ismert és igencsak vegyes profillal működő újságíró volt. A századelőn panamákat, botrányokat leplezett le, Vágóhíd című élc lapja az irodalmi és művészeti élet fonák jelenségeit tűzte tollhegyre. 1912-ben *Ugat* címmel a Nyugat külsejét is utánzó paródiafüzetet írt. Dalait megzenésítették a kabarék számára, jeleneteit is bemutatták. A háború előtti irodalmi kabarét 1922-ben próbálta feltámasztani, de *Simpli-cissimus* nevű intézménye csak másfél évig működött. (Legmaradandóbb írása számomra egy vers, amelyet édesanyámtól sokszor hallottam, mert kedvence volt: *„Anyám, én nem ilyen lovat akartam!”*.)

Szóval a járvány kitört, nagyon sokan követték Horváth Lajos stílusát, a konkurenciától való félelem megindította a felfrissülést.

A csemegekereskedőt *Wertheimer Imréné* hívták, és hogy valóban mennyit használt Pestnek a vállalkozása, arra bizonyíték *Tardy Nándor* hozzá küldött levele. Az Országos Idegenforgalmi Hivatal (OMIH) igazgatója 1936. április 29-én írta a következőket: *„A t. Cím tulajdonát képező VI. Teréz körút 7. szám alatt lévő »Minőséget olcsón« csemege és gyümölcsáru üzlet úgy modern berendezése és külső kiállítása, mint árukiállata által követendő példát mutat a körúti hasonló üzletkörű kiskereskedelemnek a nagykörút városképének tetszetősebbé tétele érdekében és*



Az M. O. közelében átalakult kirakat



Putsay és Glück péküzlete

így megítélésünk szerint az idegenforgalmi propaganda szempontjából is méltánylandó, értékes szerepet tölt be.”

Részletekben a teljesség

Hát itt sóhajtottam fel igazán, mivel az elmúlt évtizedekben hasonló jelenséget nem tapasztaltam. Ezzel szemben sokszor felmerült bennem a kérdés, vajon manapság mi a csudát csinál reggeltől estig az a rengeteg (jól fizetett!) ember az idegenforgalmi hivatalban, azon kívül, hogy két-három évente cégnevet változtatnak...

A kivitelezésnél nagyon sokat lehet rontani vagy javítani a legszínvonalasabb tervezés mellett is. Ebben is szerencsés – illetve kellően igényes – volt Wertheimer úr, mert a legjobb mestereket választotta. A különleges neon

cégjeleket és a teljes világítást Székely Miklós gépészmérnök irodája és villamossági vállalata készítette és szerelte fel. A belső Emergé gumipadlót a Magyar Ruggyantaárugyár. Az e korban európai élvonalbeli minőséget jelentő Vitrax (20-30 mm-es, felületében színezett) üvegburkolat és kirakat a Fischer Testvérek Rt., a kirakati fémszerkezet („Neoxid” fémportal) Márkus Lajos gyára munkáját dicsérték. (Ez utóbbi kirakattípus változata még ma is eredeti formában látható a sarki, Teréz krt. 3. alatti Oktogon Gyógyszertár portálján.)

Hát valahogy így kell egy „forradalmat” csinálni – nem csak hirdetni, hanem a legapróbb részletekig követve a magas minőség filozófiáját. ●

A képek forrása: a szerző gyűjteménye



Ferenciek tere 9.

forrás: Tér és forma

Száz év a fővárosi buszokon

Zsigmond Gábor

1915. március 1-jén indult el a fővárosi autóbusz-közlekedés, bár érdemes megjegyezni: az nem igaz, hogy a budapestiek épp száz éve utazhatnak buszokon. Korábban ugyanis magáncégek tulajdonában már közlekedtek, így lehetett például a Svábhegyre kirándulni 1909-ben is, egy-egy jól menő szálloda pedig olykor buszokkal várta vendégeit a Keletinél vagy éppen a Duna partján, a hajóállomáson. A fővárosi tulajdonú, tömegek utaztatását megoldani hivatott buszközlekedés azonban hosszú előzmények és viták után végül 1915-ben, száz esztendeje lett része mindennapos utazásainknak.



A „kistarcsai” – a háború után a Budapest-Újpest Személyszállítási Rt. (BUSZ) tulajdonában is tett néhány kört a városban

forrás: Fortepan

A buszközlekedés előképének az omnibusz-közlekedést szokás tekinteni, sőt a századforduló magyar mérnökei egy ideig a motoromnibusz szót is használták az autóbuszokra. Az omnibuszok (és autóbuszok) elindításá-

hoz viszonylag kevés tőkére volt szükség, sem vágányépítésekkel, sem a nyomvonalat érintő bonyolult ingatlanügyekkel nem kellett bajlódni, így aztán nem is csoda, hogy az első világháború előtt nagyjából húsz

magánvállalkozásban működő omnibusz is járta a pesti utcákat a Székesfővárosi Közlekedési Vállalat (SZKV) mintegy 140 kocsija mellett. Ezt a viszonylag nagy omnibuszvállalatot vásárolta fel 1914 nyarán a főváros. Az ügyletnek az egységes közlekedéspolitika irányába tett lépés mellett egy konkrét célja is volt, mégpedig, hogy a magáncégek helyett a főváros maga vegye kézbe ezt a lehetőséget.

Csakhogy három héttel azután, hogy 1,8 millió koronáért megvásárolták az omnibuszos vállalatot, már ropogtak a fegyverek a szerbiai fronton, és szó sem lehetett arról, hogy az előkészített mederben folytassák a projektet. A rendelkezésre álló két próbabuszt sebesültszállításra kellett átadni a hadseregnek. Az emeletes, akkumulátoros kocsik és a gyakran meghibásodó egyszintes, benzines busz azonban nem felelt meg a katonaság igényeinek, így hamarosan visszaadták „polgári célokra”. (Az elektromos Austro-Daimler a fővárosé volt, az egyszintes, kistarcsai buszt pedig bérelték az egyik villamoscégtől, a közúti vaspályatársaságtól.)

A két jármű végül 1915. március 1-jén, hétfő reggel 7 órakor kezdte meg első kö-