

Pályázati adatlap

Helyi kiadványok támogatására kiírt 2017. évi pályázathoz

1. Alapadatok

Pályázó neve: SENETPETERI TIBOR

Pályázó képviselő

Bírószáji nyilván

Elérhetősége:

Születés hely, i

Anyja neve: *

Számlavezető

Bankszámlaszám

Adószám / adóazonosító jel

Pályázót befogadó szervezet -KIADÓ: (amennyiben a támogatott kiadvány kiadását ők vállalják fel)

Neve: BALASSI KIADÓ

Címe: 1136 Budapest, Hollán Ernő u. 33. 11. em 5

Adószáma: 10711646-2-41

Számlavezető bank: K & H Bank Zrt

bankszámlaszám: 10402166-40715849-70070000

Tervezett kiadvány szerzője: dr. Vadas József művészettörténész

Kiadvány címe: A kitavonatok szerepe a megapont, Szentpeteri Tibor formatervező

Megjelenésének időpontja: 2017. szept. 30

Példányszáma: 400

2. A kiadvány megjelentetésének költségvetése

BEVÉTELEK		KIADÁSOK	
Tételek megnevezése	Összege (Ft)	Tételek megnevezése	Összege (Ft)
Igénytelt önkormányzati támogatás	500 000	nyomdaai előkészítés	350 000
Önrész	430 000	műszaki szerkesztés	150 000
Értékesítésből (ha van) származó bevételek	500 000	kiadói szerkesztés	150 000
Egyéb bevételek:	800 000	tervezés, tipo. kép	100 000
		korrektúra	80 000
		nyomda kötés	1400 000
Bevételek összesen:	2 230 000	Kiadások összesen:	2230 000
Igénytelt önkormányzati támogatás:			

(Egyéb bevételek: más pályázaton nyert összeg, adomány, egyéb támogatás, stb. Kiadások: szerkesztés, nyomda előállítási költségek, anyaggyűjtés, lektorálás stb.)

A tervezett önrész összege, mértéke 430 000 Ft. 25 %.

Más helyre is pályázik-e ezzel a kiadvánnyal? igen nem

Ha igen hová és milyen összeggel: NKA elbírálás alatt ?

Kapott-e ehhez a kiadványhoz más helyről is támogatást? igen nem

Ha igen honnan és mennyit: MMA könyvtám 800 000 Ft

Dátum: Budaörs 2017. máj. 20

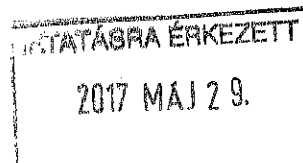
Chonkó Zsolt

Pályázó – képviselő aláírása / bélyegző

nyt. 66. h
E. 4/23/2017

Szentpéteri Tibor Pályázata

Budaörs Város Önkormányzat 2017 évi kiadványtámogatás elnyerésére

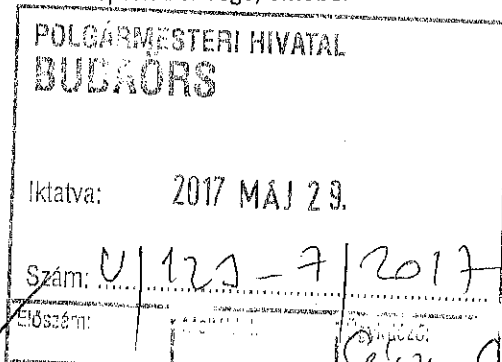


- Pályázati cél: Szentpéteri Tibor formatervező, nyug. egyetemi tanár, professor emeritus életművének bemutatása és a város szellemi értékeinek gazdagítása
- Szentpéteri Tibor 1991- óta budaörsi lakos természetes személyként pályázok
- A pályázott kiadvány formátuma vágott A/4
- Tematika: 50 éves tervezőművészeti munkásság (hazai városi és vasúti tömegközlekedés járművei, Ganz-Mavag export járművei, szerszámgépek, műszeripari stb, formatervek)
- Felsőfokú formatervező képzésben a Magyar Iparművészeti Főiskolán 28 év, Soproni Egyetemen 1997 óta dolgozik

Szakmai tudományos és közéleti tevékenysége:

- Szentpéteri Tibor 2017. május 6-án töltötte be a 75. életévét, 50 éve szerezte a diplomáját a Magyar Iparművészeti Főiskolán
- A kézirat 12 szerzői ív szöveg + jegyzetek, 120 kép 2016 végére elkészült
- Kiadói, műszaki szerkesztés előkészítés alatt, tervezett megjelenés 2017. szeptember vége, október eleje
- példányszám: 400 db
- Pályázatot befogadó szervezet: Balassi Kiadó
- Részletes költségvetés:
 - kiadói szerkesztés: 150.000Ft
 - tervezés, tipográfia, képfeldolgozás: 100.000Ft
 - nyomdai előkészítés: 350.000Ft
 - műszaki szerkesztés: 150.000Ft
 - korrektúra: 80.000Ft
 - nyomtatás, kötés: 1.400.000Ft

Összköltség: 2.230.000Ft



- Terjesztés módja: Balassi Kiadó saját könyvesboltja, könyvterjesztői hálózat, köteles példányok, ajándékozás szakmai fórumokon
- Pályázó szakmai referenciája: 50 éves tervezői gyakorlat, Ferenczy Noémi Díj (művészeti középdi)
- o Formatervezési Nívódíj
- o Egyetemi tanár (formatanulmányok, tervezés, tervezésméleti tantárgyak) Magyar Felsőoktatásért emlékplakett. MOME tiszteletbeli doktora. Emeritus professor. Számos hazai és nemzetközi szakmai szervezet tagja (MKISZ, MTA közterületi tag, ICSID- Formatervezők Nemzetközi Szövetsége)
- o Kiállítások: formatervezés, plasztika
- o Hazai és nemzetközi konferenciák előadója
- o Ösztöndíjas, egyetemi, szakmai tanulmányutak
- Nyilatkozat: a pályázattal kapcsolatban semmilyen összeférhetetlenség és érintettség nem áll fenn
- Tervezett megvalósulás: 2017. június 1.- október 30. között
- Pályázott támogatási igény: 500.000Ft
- 20% önerő, saját forrás rendelkezésre áll (számlavezető Budaörsi OTP bank fiók igazolása)

Budaörs, 2017. május 20.

Handwritten signature: József 26 h



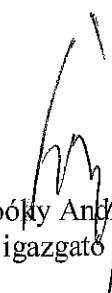
BALASSI KIADÓ

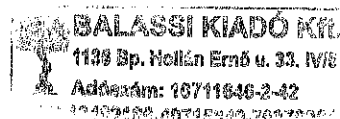
1136 Budapest, Hollán Ernő u. 33. IV/5. • e-mail: balassi@balassikiado.hu • telefon: 483 0749, 483 0750 • fax: 266 8343 • műszaki osztály: 235 0204
adószám: 10711646-2-41 • cg.: 01-09-164008 • K&H Bank Zrt. 10402166-40715849-70070000

Szándéknyilatkozat

A Balassi Kiadónak szándékában áll megjelentetni Vadas József: *Akit a vonat szele megcsapott. Szentpéteri Tibor formatervező* című kéziratát, amennyiben a kiadáshoz szükséges támogatás a rendelkezésre áll.

Budapest, 2017. május 15.


Soóky Andrea
igazgató



BALASSI KIADÓ
1136 Budapest,
Hollán Ernő u. 33. IV/5




KALKULÁCIÓ — ÁRAJÁNLAT

A könyv szerzője, címe: *Vadas József: Akit a vonat szele megcsapott. Szentpéteri Tibor formatervező*

Terjedelme:	szerzői ív: 10 ív + képek kb. 150 db, kb. 200 oldal
Formátum:	Vágott A/4
Példányszám:	400
Belívek:	135 g-os műnyomó
Kötés	kartonál füllel, fóliázva
Sokszorosítási eljárás:	ofszet
Színes:	borító + belív végig

kiadói szerkesztés	150 000
tervezés / tipográfia, fotó/képfeldolgozás, retus	100 000
nyomdai előkészítés	350 000
műszaki szerkesztés:	150 000
korrektúra:	80 000
nyomás, kötés:	1 400 000
ÖSSZES KÖLTSÉG:	2 230 000

Budapest, 2017. május 15.


Soóky Andrea
igazgató

Szerző:

VADAS JÓZSEF

Cím:

Akit a vonat szele megcsapott

Szentpéteri Tibor formatervező

Tartalom

Háttérvázlat egy járműtervező portréjához

Beszélgetés Szentpéteri Tiborral

Válogatás a tervező írásaiból

Tantárgyi tematika (1969)

Tanulmányterv a MÁV-mozdonyok és személykocsik színezéséről (1973)

Az ipari formatervezők képzési színvonalának emelési lehetősége hazánkban (1975 körül)

Diagon 55 gyártórendszer színezési tervei (1982)

Vasúti járművek formatervezése a Ganz-MÁVAGnál (1985)

Az ipari formatervezők képzésének irányai (1987)

Már a Hi-Fi-ben is (1989)

A Design research képzési ág (1990)

Gondolatok a Nagojai Design Világkiállításról (1990)

A MÁV városközi villamos motorvonat formatervének és belső berendezésének ismertetése (1994)

Diákdesign (2004)

A design fogalma, történelmi változása (2005)

Függelék

Művek jegyzéke

Írásai

Munkáinak publikációi

Irodalom

Kiállítások

Tanulmányutak

Díjak

Életrajzi adatok

Háttérvázlat egy járműtervező-művész portréjához

Szentpéteri Tibor jövőre kettős jubileumot ünnepel. Hetvenöt éves lesz, és ötven éve van a pályán. Ez a könyv azonban nem elsősorban ünnepelni kíván. Inkább tényeket szeretne közölni, illetve tanulságokat próbál azokból levonni. Méghozzá egy tipikusan huszadik századi alkotótevékenység – a formatervezés – konfliktusokat is vállaló jeles képviselőjének küzdelmes élete, nem csak látványos eredményeket felmutató életműve kapcsán.

„A mi korunk emlékei mind a technika (...) nagy műhelyéből kerülnek ki (...) a jövő művésze a mérnök építész.” Ez a súlyos mondat az elmúlt század legvirtuózabb magyar designerének, az építészként, bútortervezőként és grafikusként egyaránt kiemelkedően jelentős Kozma Lajos 1917-es tanulmányából való. Elképesztően termékeny szellem és nem kevésbé munkabíró alkat volt, aki 1919-es szerepe miatt a két háború között hivatalos állami

megbízáshoz, illetve álláshoz nem juthatott. Amikor végre 1948-ban éppen csak elfoglalta az Iparművészeti Akadémiává avanszált intézményben a sorstól méltán neki rendelt igazgatói széket, hatvan évesen távoznia kellett az élők sorából. Utódaira maradt a mérnök-építészet megvalósítása, amelynek a halála előtt néhány hónappal publikált, testamentumnak tekinthető írásában a ma is használatos „ipari forma” nevet adta.

Ipari formatervezőként Szentpéteri Tibor nevéhez elsősorban járművek (villany- és motorvonatok, továbbá villamosok) fűződnek. Húszévesen a műegyetemet célolta meg, hogy oda megy majd felvételizni. Lelke mélyén azonban valószínűleg már akkor – Kozma Lajos kifejezésével – mérnök-építésznek, azaz ipari formásnak/formatervezőnek készült. Tanult mestersége máskülönben nem vált volna egyben a hivatásává, nem küzdött volna méltó elismertetéséért egy életen át. Kollégáinak sora választotta kényszerből vagy kényelemből, nem ritkán a biztosabb egzisztencia kedvéért az otthoni, a műtermi, az atavisztikus kisiparosságot, amelyet az esetek nagy részében csak némi nagyvonalúsággal lehet kézművességnek tekinteni. Hasonló váltás benne soha fel nem vetődött. S nem azért, mert házilagos módszerekkel aligha lehet mozdonyt vagy vagonokat építeni. Szentpéteri Tibor mindig az üzemben – nevezetesen a Ganz-MÁVAGban – képzelte a maga helyét. Vagy a Szerszámgépipari Művekben, a Filmtechnikai Vállalatnál és sorolhatnám azokat a cégeket, a MAHART-tól a Videotonig, amelyeknek az évtizedek során dolgozott.

Ami számára járműtervezőként magától értetődőnek tetszett, azért a felismerésért generációja más tagjainak keményen meg kellett küzdenie. Az Iparművészeti Főiskola fiatal építész/belsőépítész tanárának, a karizmatikus Borz Kovács Sándornak a vezetésével csoportba szerveződtek. Céljuk a Kozma által megjövendőlt, a hagyományos iparművészettől alapvetően különböző tervezőtevékenység, végső soron a magyar design megteremtése volt. Ezért láttak a munkához, amelybe Szentpéteri Tibor a hetvenes évek elején azonnal bekapcsolódott. Növendékeit is mozgósítva, mert 1969-től már a korábbi alma mater adjunktusaként dolgozott

„A Bauhaus a kiindulási alap” – nyilatkozta ekkortájt főnöke, az Iparművészeti Főiskola legendás igazgatója, Pogány Frigyes. Történészként ismernie kellett Gropius „művészet és technika: az új egység” szlogenjét, amelyet a német építész az általa alapított Bauhaus jelmondatának szánt az intézmény 1923-as kiállításán. Ugyanazt proklamálta, mint néhány évvel korábban Kozma, csak éppen tömörebben és hangzatosabban. Tudatos törekvésként és egy olyan gyakorlat alapján, amelynek értelmében a formatervező-képzésben a modern közlekedési eszközök szempontrendszerének kell érvényesülnie. Ez nem utólagos – és főképp nem alibi – hivatkozás a járműtervező Szentpéteri Tibor munkáinak apropóján. Gropius már 1926-ban arról értekezik (*A Dessau Bauhaus-termék alapelvei* című írásában), hogy „Az alkotó egyént csak a fejlődő technikával (...) való állandó érintkezés teszi képessé arra, hogy (...) kialakítsa az új alkotói gondolkodást.” Kritériumai között pedig elsőnek „a gépek és a közlekedési eszközök eleven világának határozott igénylését” nevezte meg.

Gropius pálya- és eszmetársa, a korszakban domináns funkcionalista iskola másik vezető képviselője, Le Corbusier még nála is gyakrabban és hangsúlyosabban érvelt a modern járművek – autók, repülőgépek, óceánjárók – tárgyi világunkra gyakorolt ösztönző esztétikai hatásáról a húszas években publikált írásaiban, amelyeket nem sokkal később önálló kötetben foglalt össze. „Ha a lakás problémáját úgy tanulmányoznánk, mint egy alvázét, gyorsan megváltoznának, javulnának a házaink” – fejtegette *Új építészet felé* címen magyarul is olvasható könyvében. Úgy tekintett a családi házra, „mintha csak autó volna, akként megtervezve és legyártva, mint az omnibuszt vagy a hajókabint.” Sokat vitatott pessaci

lakótelepe kapcsán pedig arról számolt be, hogy „gyárilag kiviteleztek a házakat, úgy készítették őket, mint az autó és vasútkocsi-konstruktőrök.”

Ezek a lehetőségek a magyar szellemi életben is tudatosultak. Mindenekelőtt Kassák munkásságában, aki az elsők között figyelt fel az ipari építészet és a technikai kultúra avantgárd értelmezésére. *Új művészek könyve* címen 1922-ben Bécsben közreadott nevezetes képes antológiájában már azt megelőzően közölte versenyautó és repülőgép, elektromos távvezeték és filmvetítő-gép fényképét (kortárs modern alkotók képzőművészeti alkotásainak társaságában), hogy Gropius vagy Le Corbusier fejtegetéseit olvashatta volna. (Munkásságukról rendszeresen beszámolt az általa szerkesztett *MA* folyóiratban.) A továbbiakban beérte ennek az akkor még csak bontakozó új szakmának, a német *Formgebung/Gestaltung* tükörfordítása nyomán formaadás/alakításként emlegetett tevékenységnek a művelésével alkalmazott grafikusként: könyveket, plakátokat, prospektusokat tervezett. Felismerései a kortárs magyar építészek írásaiban gyűrűztek tovább. Mindenekelőtt a Gropius növendékeként a Bauhausban végzett Molnár Farkas, illetve a neobarokk és art decós korszaka után a húszas évek derekán Le Corbusier szellemében ismét a tárgyformálás pragmatikus gyakorlata felé forduló Kozma Lajos publikációira gondolok. Ez utóbbi 1928-as jegyzetében keserű iróniával veszi célba azokat, akik csak autóként vagy Pullman (azaz: vasúti) kocsiként tudják be- és elfogadni a műszaki esztétikát, hogy aztán élete végén már nyíltan hangoztassa: „Nekünk építésznek a repülőgép ad leckét a formaalakítás kérdésében.”

Ebben az értelemben/értelmezésben járműkonstruktőr és designer szinte egyet jelent. Feloldódnak egymásban. Legyen szó par excellence építésről (Kozmától Gropiuson át Le Corbusier-ig), mérnökről (a villanyvonatokat tervező Kandó Kálmánról) vagy éppen diplomás művésztől, amilyen Szablya-Frischauf Ferenc volt. Festőként kezdett el a század elején lakberendezéssel és így bútortal foglalkozni, s már sikeres iparművészként kapott megbízást a harmincas évek derekán a Ganztól a Jendrassyk György nevéhez fűződő, Zámor Ferenc és Jób Imre által konstruált, akkoriban világszenzációnak számító dízelmotoros vonat karosszériájának megalkotására. Ez lett az *Árpád* sínautóbusz, amelyből a cég mérnökei hamarosan kifejlesztették az amerikai *Budd Company* 1934 májusában Chicago és Burlington között újtárra indított *Pioneer Zephyr* szuperexpressz extravagáns paramétereivel vetekedő áramvonalas szerelvénycsaládot. Fél évszázadon át tartó sikerszéria kezdődött vele, főleg dél-amerikai és észak-afrikai exporttal.

Nem kis szakmai örökség – a háború előtt fogant jellegzetes Ganz-stílus – terhével kellett tehát megbirkóznia Szentpéteri Tibornak, amikor 1961-ben fiatalemberként az akkor már Ganz-MÁVAGként működő cég szerkesztője lett. Majd – az Iparművészeti Főiskola elvégzését követően – még mindig csak huszonöt évesen, 1967-ben a vállalat formatervezőjeként munkába állt – nála tapasztaltabb gyártmányfejlesztő mérnökök és konstruktőrök mellett. Az sem könnyítette meg a dolgát, hogy nem csak a magyar tervezőművészet múltjában is eleven bauhausi koncepcióról volt akkor már (főiskolai tanulmányai jóvoltából) bőséges információja; sok mindent tudott a Bauhaus utódaként az ötvenes évek elején Ulmban alapított Hochschule für Gestaltung tevékenységéről is. Többek között azért, mert ide kapott ösztöndíjat Lengyel István, tanára a Főiskolán, akivel már pályakezdőként ismeretséget kötött Ganzban kivitelezett (a kettős vonalán ma is közlekedő) nevezetes villamosának egyik részletszerkesztőjeként. Az ulmi szellemiség két alkotóhoz kötődik: az egyik Hans Gugelot, aki az iskola *product design* tanszékének vezetőjeként vált ismertté a világban, a másik a Braun vezető tervezője, Dieter Rams, több közös projektjük szellemi atyja. Szentpéteri Tibor tevékenységére e két művész pragmatikusan puritán

esztétikája volt meghatározó hatással. Ennek ma is látható bizonyossága első jelentős munkája, a millenniumi földalatti mértanian fegyelmezett, sima sárga kocsija, amelyen éppen csak finom jelzés utal az 1896-ban útnak indított szerelvényeknek a hintókasztai zárt geometriáját a szegecselt vasidomok art nouveau-s ívével elegyítő megoldására.

Középiskolásként Szentpéteri Tibor *autómechanikát* tanult, harminc évvel később Ikarus-karosszériával több sínbusz és társkonstruktöre. Ifjúként versenyszerűen kajakozott, majd a Főiskolán személyszállító *hajókat*, utána konténeres tolóhajót tervezett. A kilencvenes évek vázlattervein és az ekkor forgalomba helyezett IC-vonatainak belső tereiben jól érzékelhető a *repülőgép* designjának közvetlen hatása. A közlekedés minden fontos válfaját gyakorló tervező tehát, akinek munkásságában – hangsúlyoznunk kell – a vonatok dominálnak. Az oeuvre-katalógus, amelyet a művész tulajdonában levő fotók és grafikák alapján állítottunk össze, mintegy kilencven tételből áll. Ezek kétharmada jármű, amelyek között csupán két hajó és tíz villamos szerepel. A többi ötven: dízel- és villanymotor-vonat, ami számra sem akármilyen teljesítmény öt évtized alatt.

Az már elgondolkodtató, hogy alig egynegyedük valósult meg. Még kevesebb az oeuvre-ben a komplett – teljes külső-belső – formaterv. Éppen ezek – alighanem épp ezért – a legjelentősebbek. Amikor Szentpéteri Tibor pályája indult, már végzetesen elmodorosodott az *Árpád* sínautóbuszból kifejlődött Ganz-stílus. A zavarosan eklektikus látvány az ökonomikus gyárthatóságnak és az energiahatékony közlekedésnek akadályává is vált. A művész érdeme, hogy először sallangjaitól megtisztította a hetvenes évekre már alaposan megkérgesedett, sőt – képletesen szólva – ránc-felvarrásoktól sem mentes szerelvényeket. Ezt a MÁV esetében a mozdonyok frontjának nagyvonalú egybefoglalásával és a különböző vonattípusok színekkel áttekinthető rendszerbe foglalásával érte el. Majd kiképzésükben is megújította őket, miként a Jugoszláviának szállított, majd a Tunézia által is megvásárolt vonatok mutatják. Velük formakövetés nélkül igazodott a gyorsaságot és megbízhatóságot látványban is érzékeltető, a komfortot ergonómiával erősítő nemzetközi trendekhez. Megtartotta felső kontúrként a tető íves lezárását, elől alul a homlokszoknyát, közben azonban megnövelte a vezetőfülke ablakának méretét és a front korábban folyamatos vonalát finoman megtörte. A puha és a szögletes karakterek elegyítésével, amit az általa preferált ezüst-kék-sárga festés tovább hangsúlyoz, futurisztikus vonalvezetés híján is mai ízlésű karakteres formát hozott létre. Oldalára pedig nemesen elegáns logót tervezett az intercitynek.

A rendszerváltáskor megnyíló hatalmas piacon a magyar nagyipar versenyképtelennek bizonyult – részben a szocializmus évtizedeiben elmaradt fejlesztések, részben a hazai tőkeinség következtében. A Ganz-MÁVAG is nehéz helyzetbe került. A látványosan gyengélkedő export kritikus elapadását a súlyos pénzügyi gondokkal küszködő MÁV vagy a BKV képtelen volt ellensúlyozni. S ez designerként Szentpéteri Tibornak sem sikerülhetett. Ajánlati tervek tucatjait készítette az elmúlt húszegynéhány évben. De hiába próbálkozott; rajzokkal nem volt lehetséges a Ganz-MÁVAG túlélése, illetve utódainak feltámasztása az új rendszerben. Így vált ez az életmű megvalósult darabjaival a progresszív tervezői gondolkodás és ígéretes javaslataival egyszersmind a hazai járműgyártás elszalasztott lehetőségeinek látványos mementójává.

Beszélgetés Szentpéteri Tiborral

Azt olvasom az életrajzodban, hogy az érettségit követően előbb autószerelőként, majd több mint egy évig – 1961- és 1962-ben – a Ganz-MÁVAG vagontervezési osztályán dolgoztál.

és még további 55 old. kézirat
+ 120 min. kép