

# Tatlintól Zsennyéig

## A 20. SZÁZADI OROSZ–MAGYAR TERMÉKTERVEZÉSI KAPCSOLATOK TÖRTÉNETÉBŐL V. EGYÜTT (DE KÜLÖNBÖZŐKÉPPEN) A SZOCMODERNBEN (IS)

Sztálin halála után Magyarországon az ötvenes évek derekától, a Szovjetunióban kisebb mértékben és csak a hatvanas évektől indult „olvadás” a politikai és – ennek eredményeként – a gazdaságpolitikai életben. Az utóbbi változásaira az ez idő tájt a Szovjetunióhoz tartozó Észtszorból ismerünk jó ipari példákat, míg Szovjet-Oroszországból, és közvetlenül Moszkvából, messze mutató szakintézményi előrelépést. A szovjet-rosz fogyasztói termékek a nyersanyagban gazdag országban olcsó munkaerővel, egyre jelentősebb mennyiségben készültek nagyrészt „koppintások” révén: a „tőkés világgal” – Nyugat-Európával és az USA-val – szerzői jogi kapcsolatokkal nem bíró gyárakban. Ezek a nem éppen divatos (vagy a korábban divatos nyugati termékeket követő), sokszor bizonytalan minőségű, de többnyire tartós, mérsékelt árú ipari termékek eljutottak az immáron felosztott működési területű KGST országaiba, így Magyarországra is. A kezdetben szerény számú, később annál nagyobb mennyiségben termelt teher- és személyszállító gépkocsik (a strapabíró ZiL-ek, illetve

Zaporozsecek, Moszkvicsok és Volgák, majd Zsigulik/Ladák), és az „elpusztíthatatlan” háztartási gépek (a Szaratov hűtőszekrényektől a Rakéta porszívóig), a sokféle fényképezőgépek (Zorkij, Zenit, Kijev és Szaljut), a különböző méretű televíziókészülékek (Junosztj és társai) sokáig meghatározták életünket.<sup>1</sup> Nagy számuk miatt bővebb elemzésük e helyütt lehetetlen, pedig kétségtelenül fontos társadalmi szerepük miatt megérdemelnék. Formai megjelenésükre azonban jellemző, hogy a londoni Victoria and Albert Museumban útját kezdő Design Museum (akkori nevén Boilerhouse Project) *National Characteristics in Design* kiállításán (1985) ezek a kortárs szovjet termékek úgy szerepeltek, mint az egyetemes designtörténet archív tárgyai, a szovjet piac pedig, mint a gyűjtők kincsesbányája.<sup>2</sup> Ugyanakkor ne feledjük, hogy a Szovjetunió egyes – hadi és főként űrkutatási – területeken versenyben volt a nyugati világgal, és 1959-ben elsőként juttatott embert a világűrbe. Csakhogy az egyirányú,



ZiL–130 teherautó | ZiL–130 truck  
1964–1994, gyártó: Lihacsov Autógyár, Moszkva



AN–22 légcsonkolt gázturbina meghajtású óriás repülőgép. Főtervező: Oleg Konsztantyinovics ANTONOV | AN–22 turboprop gas-turbine heavy aircraft. Chief designer: Oleg Konstantinovich ANTONOV  
1965, gyártó 1976-ig a taskenti 84. sz. repülőgépgyár  
Forrás: Tyehnyicseszka Esztyetyika, 1966

„keskenytávú” iparpolitika következtében a mindennapi élet ipari termékeinél továbbra is jelentős különbségek maradtak a két világrendszer között. A Nyikita Hruscsov által irányított új gazdaságpolitika ezt a nyilvánvaló feszültséget kívánta csökkenteni, és megoldást keresett a fejlődés gyorsítására egy központi szakmai intézmény létesítésével.



A VNIITE által fejlesztett kísérleti taxi. Vezető tervező: Jurij DOLMATOVSKIJ | Experimental taxi developed by VNIITE. Leading designer: Yuri DOLMATOVSKY | 1964–1968

A VNIITE-t (Vszeszojuznij Naucsno-Issledovatyelszkij Insztyitut Tyehnyicseszkoj Esztyetyiki – Összszövetségi Ipari Formatervezési Tudományos Kutató Intézet) 1962 áprilisában alapította meg a Szovjetunió Minisztertanácsának Tudományos és Műszaki Állami Bizottsága.<sup>3</sup> Fő feladatául a szovjet termékek tervezési minőségének javítását jelölték meg azzal a céllal, hogy közreműködésével csökkenjen a szovjet és a fejlett nyugati országok termékei közti minőségi különbség. Széles, átfogó programmal, kilenc szakterületen kezdte a munkáját, és öt évvel később már 3000 alkalmazottal működött (mérnökök, formatervezők, pszichológusok, grafikusok, történészek és teoretikusok, valamint modellkészítők) tizenöt különböző tagállamban, illetve városban létesített intézményrészlegeiben. Főként títusterveket, irányelveket és mintákat készítettek és mutattak be az egyes szakterületek számára, de a későbbiekben konkrét termékfejlesztéseket is végeztek. Alapítója és vezetője 1962 és 1982 között az előző részben említett Jurij Szolovjev formatervező volt, legjelentősebb terméktervezői pedig az ipari felszerelések területén Borisz Sekov, a szállítási eszközök területén a már ismerős Jurij Dolmatovszkij, akikhez még hozzátenném a sokoldalú, a tervezési osztályt vezető Dimitrij Azrikan nevét is.<sup>4</sup>

1964-től a VNIITE saját – gazdagon illusztrált – szakfolyóiratot adott ki *Tyehnyicseszkaia Esztyetyika* címmel, amely rövidesen Budapestre is eljutott a fontosabb szakmai könyvtárakba. Nagyobb történeti, elméleti és nem utolsósorban tervezésmetodikai kutatásaikat

önálló, saját kiadású kötetekben tették közzé ugyancsak folyamatosan 1968-tól. A folyóirat számaiból meglehetősen jól követhető az intézet és a szovjet-orosz ipar, valamint a termékfejlesztésekkel foglalkozó kutató- és tervezőintézetek tevékenysége. Bár kezdetben a különböző nagy műszaki fejlesztések, elsősorban a termelő- és szállítási eszközök kialakítása dominált (köztük a világszerte elismert Andrej Tupoljev repülőgépeivel és egyéb közlekedési eszközeivel<sup>5</sup>), később egyre inkább megnőtt a fogyasztói termékek száma, szerepe – a társadalmi-gazdasági változások leképezéseként. Végül mégis legismertebb és – a nemzetközi modellgyűjtő körök által napjainkban is – leginkább keresett darabjává az 1964-ben Dolmatovszkij vezetésével tervezett – gyártásba nem került – VNIITE PT Mini személy- és poggyászállító taxi, majd ennek Maxi változata (1968) vált tágas belső terével, toléajtóival és egészében karakteres tömegkialakításával.<sup>6</sup>

Az intézet terméktörténeti kutatásai, a kortárs nemzetközi eredményeket bemutató és elemző írásai a hatvanas, de még a hetvenes is években hiánypótlók voltak a nyugati világ teljesítményének megismerésében számunkra. Főként a hazai designtörténeti kutatásokban jelentettek nagy segítséget. Elsősorban a sokat utazó Larisza Zsadova<sup>7</sup> külföldi (olasz, francia és japán) beszámolóit használtam magam is többször kutatói és oktatói munkámban. A nagyobb terjedelmű teoretikus és történeti művek közül Vlagyimir Aronov, Vjacseszlav Glazicsev, Vlagyimir Taszalov és Nyikita Voronov, illetve az újabb időkől Szelim Han-Magomedov írásai úgyszintén időállóan bizonyultak.<sup>8</sup>

A VNIITE hivatalos kapcsolatai az NDK-beli és a csehszlovák rokon intézetekkel voltak a legerősebbek, és a KGST-országok közül tőlük/róluk publikáltak a legtöbbször folyóiratukban. A kisebb-nagyobb magyarországi termék- és tervezőismertetések mellett elsősorban az intézet kutatórészlege által készített



Ikarus 280 típusú csuklós autóbusz Minszkben, 1974-ben. Formatervező: FINTA László | Articulated Ikarus bus type 280 in Minsk, in 1974. Form designer: László FINTA  
Gyártó: Ikarus Karosszéria- és Járműgyár, Budapest  
Forrás: autogaleria.hu

hatnyelvű designszótár munkálataiban, valamint az általa kezdeményezett több szakmai rendezvényen (intézeti konferenciákon, interdesign-szimpoziumokon stb.) való részvételünk említhető.<sup>9</sup>



Tartu-osztályú tengeri áruszállító hajó | Tartu-class maritime cargo ship 1960–1968, gyártó: Magyar Hajó- és Darugár Angyalföldi Gyáregység

Magyarország ugyanakkor a gyógyszeripartól a járműiparig sokféle terméket szállított szovjet-orosz piacra. Közülük minden bizonnyal a legszélesebb körben ismertek, sokak által használtak és becsültek a városokban és a városok közötti közlekedésben egyaránt helytálló Ikarus buszok voltak – mégpedig a hatalmas ország különböző, távoli részein is. A Szovjetunió az Ikarus-gyár legnagyobb felvevőpiaca volt mindvégig, még felbomlása után is. A hatvanas évektől az 55-ös, majd a hetvenes évektől a 200-as típus – különösképpen a csuklós 280-as –, mondhatni, Moszkva városképéhez és mindennapi életéhez tartozott. Óriási lehetőség volt e piac a magyar autóbuszgyártás számára, és a rendszerváltás utáni elvesztése tragikus következményekkel is járt.<sup>10</sup> Buszaink mellett orvosműszer- és gyógyszeripari termékeink ismertségéről és a márkanév súlyáról – Budapesten a Kőbányai Gyógyszerárugyár termékeként, Leningrádban, a Nyevszkij Proszpekten lévő központi gyógyszerárugyárban pedig a hatvanas évek végén is Richter Gedeon márkanéven árusított gyógyszerekről – magam is tanulságos tapasztalatot őrzök a hatvanas évek végéről.<sup>11</sup>

Ugyanebből az időből a gyáripari terméktervezés mellett mindenképpen meg kell említenünk a bútortervezésben egyaránt jeles Hornicsek László<sup>12</sup> egyik főművét, a nagyságában és hatásában egyaránt kiemelkedő, a moszkvai KGST-palota (1966–1972) kongresszusi és a szabványügyi termeinek belsőépítészeti megformálását, jóllehet témánkon kívül áll térkialakításának részletesebb bemutatása. Tervezésén túl a nagyszámú magyar kivitelező vállalat munkája a minőség révén játszott fontos szerepet a hatalmas ország fővárosában.

A magyar kulturális élet változásaival, a neoavantgárd mozgalom hatvanas évek végi jelentkezésével és az avantgárd újrafelfedezésével könyvkiadásunk egymás után bocsátotta útjára a sokáig elhallgatott húszas évekbeli szovjet-orosz avantgárd eredményekről szóló köteteket. Hazai szerzők (Szabó Júlia, Körner Éva, majd Bajkay Éva és Ferkai András), illetve romániai, majd szovjet-orosz szakemberek művei jelentek meg egymás után.<sup>13</sup> A szovjet-orosz avantgárd egy-egy kiválóságát ismertető két monográfia (German Karginov *Rodcsenkőja*, és a Larisza Zsadova által szerkesztett *Tatlin*-kötet) Budapestről indult világhódító útjára az akkor létező szovjet-orosz és a magyar kulturális politika, magyarán a könyvkiadás szabadságának – számunkra szerencsés – különbsége okán.<sup>14</sup> Az egyetemi szintű tervezésoktatásban az egyetemes tárgyalokról, valamint elmélettörténetről írott könyveim fontos szereplőként szerepeltek az orosz események és vezető személyiségei Lunacsarszkijtól Arvatovig, illetve Malevicstől Rodcsenkón át Tatlinig és az intézetvezető Szolovjevig terjedően.<sup>15</sup> A *Művészet és az Ipari Művészet*, valamint a *Gyekoratyivnoje Iszkussztvo és a Tjehnyicseszka Esztyetyika* folyóiratok ma is gazdag példatárai az orosz avantgárd eredmények elismertetéséért folytatott egykori tudományos munkának mind itthon, mind odakint.



A moszkvai KGST-palota konferenciaterme. Tervező: HORNICSEK László  
Conference room of the Comecon Palace in Moscow  
Designer: László HORNICSEK | 1966–1972

Forrás: Hornicsek László: Életmű. Vallomás a 20. század második felében tanult, tanított és alkotott építész-belsőépítész tevékenységemről 1940-től 1985-ig (Cser Kiadó, Budapest, 2011)

Ennek az időszaknak az emlékezésre méltó további eseményei Tóth Viktor közel fél évszázad utáni hazalátogatása 1960-ban, Uitz Béla 1968. évi kiállítása a Magyar Nemzeti Galériában és halála előtti hazatelepülése 1970-ben, valamint Mácza János egykori könyveinek magyar nyelvű kiadásai.<sup>16</sup> A 20. század eleji egyetemes művészet legjelesebb alkotói között található szovjet-

orosz avantgárdok eredményeinek nagyszabású tárlata Budapesten, a Múcsarnok összes termeiben méltón mutatta be e drámai korszakot a nagyközönségnek, és keretezte a megindult változásokat a nyolcvanas évek végén.<sup>17</sup>



A Tyehnyicseszka Esztyetyika folyóirat címlapja, 1966  
Cover of the journal *Technicheskaya Estetika*, 1966

Voltaképpen hasonló úton járt Jurij Szolovjev, a jó kormányzati kapcsolatokkal és diplomáciai képességekkel bíró, nagy tekintélyű VNIITE-vezető ugyanezen időben. 1975-ben került sor Moszkvában az ipari formatervezők világszervezete, az ICSID (International Council of Societies of Industrial Design – az ipari formatervezés társaságainak nemzetközi tanácsa) IX. kongresszusára.<sup>18</sup> Ott és akkor – a tragikus módon befejeződött chilei puccskísérlés (1971) után – valójában utoljára foglalkozott a szervezet az állami környezettervezés átfogó kérdéseivel. A hazai szaksajtó, jelesen az *Ipari Forma* folyóirat részletesen beszámolt a főbb eseményekről, magyar fordításban közölte a nemzetközi kiválóságok (Tomás Maldonado, Jurij Szolovjev, Siegfried Maser, Vlagyimir Munyipov, Mísha Black, Oskar Kogoj, Andrzej Pawłowski és mások) előadásait. Magyarországot az Iparművészeti Tanács, a Magyar Képzőművészeti és Iparművészeti Szövetség, az Ipari Formatervezési Tanács és a Medicor Művek

delegációi, valamint egyénileg részt vevő formatervezők képviselték.<sup>19</sup>

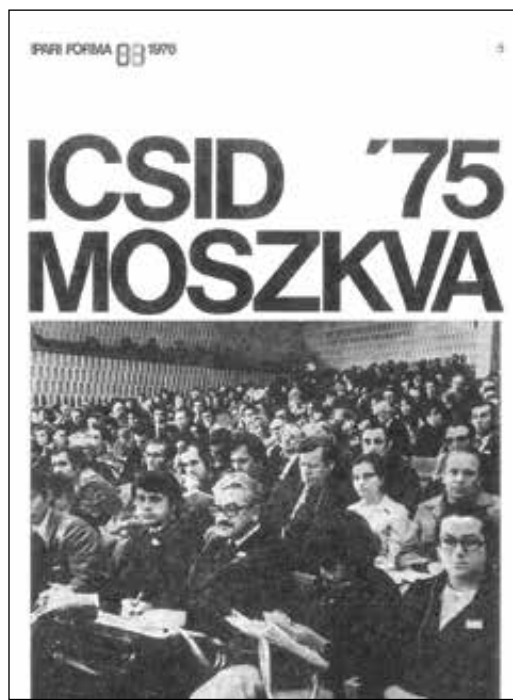
A hetvenes évekkel kezdődött – a hazai könyvkiadás fellendülésén, a szakmai intézményrendszer átszervezésén és megélnkülésén túl – az ipari és közvetlen szakterületi kapcsolataink felívelésének ideje is. Az Ikarus már jelzett sikerei mellett a Videoton vállalat szintén sokféle módon működött együtt szovjet-orosz partnereivel. A hetvenes évek elejétől a Videotonnál dolgozó Veres Lajos nem csak különböző terméktervezési kooperációkban vett részt. Az évtized végétől a kilencvenes évek közepéig mind vállalatának (székház, 1979; márkabolt, 1988), mind más cégeknek több irodaberendezést, illetve üzletet tervezett Moszkvában.<sup>20</sup>

A Magyar Iparművészeti Főiskola hetvenes évektől kiteljesedő szovjet felsőoktatási – tanári és diák – kapcsolatainak (elsősorban az emlékezetes, kölcsönösen szervezett moszkvai, leningrádi, valamint tallinni nyári csoportos hallgatói látogatások), a művészeti szervezetek és a formatervezési intézmények (előbb az Iparművészeti Tanács, majd az Ipari Formatervezési Tanács, valamint a Magyar Képzőművészek és Iparművészek Szövetsége) rendszeres összeköttetéseinek vizsgálata sok tanulsággal szolgáló kutatási téma lehet a hazai terméktervezés-oktatás és -szervezés történetének pontosabb megismeréséhez.<sup>21</sup>



German Karginov Rodcsenko című könyvének borítója. Könyvtervező: KOPPÁNY Simon | Jacket for German Karginov's book *Rodchenko*. Book designer: Simon KOPPÁNY | Corvina Kiadó, 1975

Már csak azért is, mivel az utóbbinak különböző oroszországi (moszkvai és szenyezi) kapcsolatfelvételeiből nőtt ki az egész régióra kiterjedő, nem politikai, még csak nem is intézményi, hanem személyes szakmai érdeklődés alapján szervezett Zsenyei Műhely majd' két évtizedes – és az egykori résztvevők emlékezetében máig élénken élő – munkája.<sup>22</sup>



Az Ipari Forma folyóirat 1975/1. számának címlapja az ICSID IX. kongresszusáról készült fotóval | Cover of the periodical Ipari Forma 1975/1 with a photo of the ICSID IX congress

A Zsenyei Műhely voltaképpen „a hazai formatervezés meghatározó személyiségű tervezőművésze, Cserny József”<sup>23</sup> javaslatára és közreműködésével született meg. 1978-ban került sor első rendezvényére a Művészeti Alap (Magyar Népköztársaság Művészeti Alapja) tulajdonában lévő zsenyei kastélyban. Voltaképpen a hivatalos intézményeken kívüli magyar és szovjet-orosz tervezőművészek, így az 1966-ban (?) létrejött szenyezi csoportban található alkotók és teoretikusok hozták létre, és – a szovjet hivatalosságok megnyugtatóására – hívták meg az alapítók közé az NDK képviselőit is. Ez időtől a műhely a közép- és kelet-európai országok egyetlen nemzetközi szakmai fóruma lett évenkénti rendezvényeivel a formatervezők, képzőművészek, építészek, valamint teoretikusok és tanárok számára. Vitathatatlanul nyitott fogadóhelye lett annak a szakmai területnek, amelynek előadásai, kötetlen megbeszéléseinek témái a gyakorlatról az elméletig, a konkrét gyártmányoktól a társadalomalkításon át az ökológiáig íveltek. Magam még kritizáltam is egykor parttalansága miatt, de sokan éppen ezért jöttek Oroszországon kívül a tagköztársaságokból

is. Az ismert szovjet-orosz résztvevők között megtalálható volt Karl Kantor, Mark Konyik, Jevgenyij Rozenblum, Konsztantyin Rozsogyesztvenszkij, Natalija Tyitova, Vlagyimir Aronov. Mellettük bolgárok, csehszlovákok, észtek és lengyelek, románok is érkeztek, és a nyolcvanas évek közepétől a nyugati világból is jeles előadók: így Nagy-Britanniából Colin Banks, Nyugat-Németországból Bernd Stegmann, Jan Landquist Svédországból, de Dél-Afrikából is több alkalommal érkeztek résztvevők.<sup>24</sup> Különösen érdekes feladat lenne megvizsgálni a KGST-országokból érkezett szakemberek itteni megnyilvánulásait és későbbi – rendszerváltás utáni – otthoni szerepvállalásukat.

A hatalmas politikai változások előbb a közép-európai régióban a nyolcvanas évek végén, majd a Szovjetunióban (1991) nemcsak a második világháború utáni status quót, hanem az első világháború nyomán kialakult politikai rendszer egészét is megrendítették és átalakították. Az addigi tagköztársaságok kiválásával létrejött Oroszország és a korábban megszállt közép- és kelet-európai országok között új állami kapcsolatok kezdődtek az erőszakosan zárt világ szétesésével. A gazdasági együttműködést alapvetően szabályozó KGST felbomlásával (1991) az egyes országokban új lehetőségek és nem várt nehézségek álltak elő a piaci törvények sokkal világosabb érvényesülése nyomán. A szovjet-orosz piac bedőlése meghatározóan hatott hazai nagyvállalataink, így az Ikarus további sorsára is. Az addig álmodozó és lázadó tervezőművészek élete és munkatevékenysége drámaian megváltozott itthon és a régióban; mások lettek a céljaik és feladataik, de a lehetőségeik egyaránt. Ezek a változások gyorsan elfogyasztották a zsenyei jelentkezőket, és a műhely



A Zsenyei Műhely című könyv borítója. Szerkesztette: Lelkes Péter, könyvtervező: Kulinyi István, emblématerv: Dudás László | Cover of the book titled The Zsenye Workshop. Editor: Péter Lelkes, book-designer: István Kulinyi, emblem design: László Dudás | Magyar Képzőművészek és Iparművészek Szövetsége – Ipari Formatervezők Szövetsége, Budapest, 1996

– voltaképpen beteljesítve vállalt feladatát – megszűnt 1993-ra.<sup>25</sup> Ahogyan a VNIITE is 2013-ban. Új korszak kezdődött országainkban, és új utak nyíltak az út- és kapcsolatkeresők előtt. Ez azonban már egy további számbavétel témája.

Az orosz és magyar terméktervezési kapcsolatok e vázlatos áttekintése is a 20. század második felének számos hazai történéshöz szolgál magyarázattal. Az események tanulságosak és sokszor drámaiak mindkét oldalon. Nem egyszerű szaktörténet ez, hanem a terméktervezés valódi értékeinek megfelelően országok, iparágak és tervezők

olykor felemelő, sokszor tragikus története is. Éppen ezért ismeretük fontos nemcsak a közelmúlt jobb megértéséhez, hanem még inkább a jelen és a jövő további alakításához – természetesen a kölcsönösen kimunkálendő új alapokon. Ugyanis hosszú történeti kapcsolatainkon és földrajzi meghatározottságainkon túl – Finta László pragmatikus fogalmazásával élve – „a számunkra teljesíthetetlenül nagy mennyiségi igényű orosz piac adottság, azt ki nem használni bűn”.<sup>26</sup>

ERNYEY Gyula  
designtörténész

1. A szovjet gépkocsik történetéhez lásd Balázs Viktor: *Szocialista autók*. Budapest, 2005, a háztartási cikkekhez: Elpusztíthatatlan háztartási gépek: a Rakéta porszívók. *Origo*, <https://www.origo.hu/gazdasag/20190219-elpusztithatatlan-haztartasi-gep-raketa-porszivo-szovjet.html>
2. Boilerhouse Project: *National Characteristics in Design*, kiállítás. Kurátor: Jonathan Glancey, designer: John Wealleans. 1985. április–július, Victoria & Albert Museum, London. Irodalom: Liz Farrelly: *Lecture: Temporary, Contemporary, the Boilerhouse at the V&A*. (2017. június 29.) <http://www.liz-farrelly-visits.org/2017/06/29/lecture-temporary-contemporary-the-boilerhouse-at-the-va/> Megjegyzendő, hogy kortárs megítélésük manapság némileg új megvilágításba kerül a mindjobban kibontakozó körforgásos tervezési rendszerben.
3. Egykori rövid összefoglalása az intézeti kiadványban: VNIITE. *The USSR Research Institute of Industrial Design*. Moszkva, 1983.
4. Dolmatovszkijról és Szolovjevéről lásd a tanulmány IV. részének jegyzetanyagát (2021/7, 46., 10. és 13. sz. jegyzet), Dmitry Azrikan orosz származású kanadai tervezőként (eredetileg örmény) Chicagóban dolgozik a szovjet rendszerváltás óta.
5. Andrej Nyikolajevics Tupoljev (1888–1972) gépészmérnök, repülőgéptervező. A TU–114 jelű repülőgépe nagydíjat kapott az 1958-as brüsszeli világkiállításon, utolsó nagy munkája, a formakialakításáért is csodált TU–144 szupersonikus utasszállító gépe (1968) pedig elsőként lépte át a hangsebességet.
6. Ju. Dolmatovszkij: *Novij tip avtomobilja-takszi. Tyehnyicseszkaja Esztyetyika*, 1966/1, 10–14. és uő: *Szovremennije avtomobil-takszi, uo. 1970/9, 20–21*.
7. Larisza Alekszejevna Zsadova (1927–1981) szovjet-orosz művészet-történész, az orosz avantgárd, jelesül Malevics és Tatlin úttörő kutatója, a kortárs design vezető mozgalmainak és személyiségeinek jó ismerője. Munkáságáról összefoglalóan lásd Pamjatyi Lariszi Alekszejevny Zsadovoj 1927–1981. *Tyehnyicseszkaja Esztyetyika*, 1982/2, 32.
8. Különösen korai könyveimben (*Az ipari forma története*, majd a *Design. Tervezésmélet és termékformálás 1750–2010*) használtam az alábbi különféle munkákat: Vjacseszlav Glazicev: *O gyizajnye. Ocserki po tyeorii i praktike gyizajna na zapadnye*. Moszkva, 1970; Vlagyimir Taszalov: *Prometyej ili Orfej. Iszkussztvo „tyehnyicseszkogo veka”*. Moszkva, 1967; Nyikita Vasziljevics Voronov – Jakov Froimovics Sesztopal: *Esztyetyika tyehnyiki. Ocserki isztorii i tyeorii*. Moszkva, 1972.
9. Az első nagyobb híradás V. R. Aronovtól származik, aki részt vett a Zsenyei Műhely összejövételén: *Koncepcii vengerszkogo gyizajna. Tyehnyicseszkaja Esztyetyika*, 1978/11, 8–12.
10. Ismeretes, hogy a rendszerváltás után az orosz piac elvesztése nagyban hozzájárult hazai buszgyártásunk megszűnéséhez. Finta László éveken át harcolt a vállalat megmentéséért. Bővebben lásd Lelkes Péter: *Art Designer. A magyar formatervezés fél évszázada*. Budapest, 2004, 50–52.
11. A márkanév súlyára jellemző klasszikus és mások számára is intő példa a Richter Gedeon név megőrzése a külföldi piacokon.
12. Hornicsek László (1923–2014) építész-belsőépítész, bútór- és ipari formatervező. Kossuth-díjjal (1980) elismert munkáságáról bővebben lásd Hornicsek László: *Életmű. Vallomás a 20. század második felében tanult, tanított és alkotott építész-belsőépítész tevékenységéről 1940-től 1985-ig*. Budapest, 2011.

13. Úttörő magyar szerzők könyvei az orosz avantgárdról: Szabó Júlia: *Kandinszkij*. Budapest, 1970; Bajkay Éva: *Uitz Béla*. Budapest, 1974; R. Bajkay Éva (szerk.): *A konstruktivizmus. Válogatás a mozgalom dokumentumaiból*. Budapest, 1979; Ferka András: *Konsztantyin Melnyikov*. Budapest, 1983.
14. German Karginov: *Rodcsenko*. Budapest, 1975. és Larisza Alekszejevna Zsadova (szerk.): *Tatlin*. Budapest, é. n. (1984). Mindkettő a Corvina Kiadónál jelent meg.
15. Ernyey Gyula (szerk.): *Design – Alapelvek. Válogatás az ipari forma irodalmából*. Budapest, 1981; és uő: *Az ipari forma története*. Budapest, 1983.
16. Dr. Kontha Sándor (szerk.): *Uitz Béla kiállítása*. Katalógus, Magyar Nemzeti Galéria, 1968; hazatérése 1970-ben. – Tóth Imréről a legátfogóbban Gyimesi Zsuzsanna írt: *Az orosz Bauhaus híres magyarja, az ismeretlen Tóth Viktor*. In: Szabó Tünde – Szili Sándor (szerk.): *Háborúk és békék. Hagyomány és megújulás a szláv népek történetében és kultúrájában V. A 2015-ös tudományos felolvasóülés anyaga*. Szombathely, 2016. 149–160.; Mácza János első könyvei: *Eszttika és forradalom*. Budapest, 1970 és *Legendák és tények. Tanulmányok a XX. század művészettörténetéhez*. Budapest, 1972. Megjegyzendő, hogy Mácza János haláláról megemlékeztek mindkét országban: Budapesten Koczogh Ákos (*Ipari Művészet*, 1975/1), Moszkvában a *Tyehnyicseszkaja Esztyetyikában* szerkesztőségi cikk jelent meg róla (1975/2).
17. *Művészet és Forradalom. Orosz-szovjet művészet 1910–1932 / Art and Revolution. Russian-soviet art 1910–1932*. Műcsarnok, Budapest, 1987. november 5. – 1988. január 17., a két nyelvű katalógus bevezető tanulmányának szerzője és a kiállítás komisszára: Anatolij Sztrigaljov (így!). 18. Kovács Anikó: *Az ICSID IX. Kongresszusa Moszkvában. Ipari Forma*, 1976/1, 6.
19. Részletesen ismertette a főbb előadások: ICSID '75 Moszkva. *Ipari Forma*, 1976/1, 5–43.
20. Veres Lajos munkáiról lásd Réthelyi Karola – Veres Péter (szerk.): *Veres Lajos belsőépítész, formatervező-művész*. Budapest, 2021. Felsorolásuk 117–118. és képeik 108. és 112.
21. Az oktatási és szervezeti kapcsolatokról, utazásokról a legtöbb híradással az *Ipari Művészet*, majd *Ipari Forma* folyóiratok, valamint a *Magyar Képző- és Iparművészek Szövetsége tájékoztatója* szolgálnak.
22. Szilágyi B. András – Lelkes Péter: *Design 35. Zsenyei Műhely 1978–2013*. Budapest, 2014.
23. Lelkes Péter megfogalmazását lásd uo. 6.
23. Teljes listájukat lásd uo. 144–147.
24. A kilencvenes évek elején megszűnt eredeti Műhelyről 1987-ben és 1996-ban is megjelent egy-egy kötet, majd egy összefoglaló kiadvány, benne az egykori alapító gondolatok továbbépítésére vállalkozó fiatalok 1993–2001 közötti DZSEM-jéről (Diák Zsenyei Műhely), valamint az új – már olaszliszka – helyszínű vállalkozásról lásd Szilágyi B. András – Lelkes Péter: i. m. (lásd 22. jegyzet), 61–115.
25. Eredményeinek összefoglalása Alexandra Sankova – Olga Druzhinina: *VNIITE. Discovering Utopia: Lost Archives of Soviet Design*. Moscow, 2018 és Dmitry Azrikan: *VNIITE, Dinosaur of Totalitarianism or Plato's Academy of Design? Design Issues*, Vol. 15, No. 3, Autumn 1999, 45–77.
26. Finta László interjúja, Szilágyi B. András – Lelkes Péter: i. m. (lásd 22. jegyzet), 51.

A cikk a korábbi lapszámaikban (2021/4, 42–45.; 2021/5, 40–45.; 2021/6, 26–31.; 2021/7, 41–46.) megjelent tanulmány befejező része. Az illusztrációkat a szerző bocsátotta rendelkezésünkre.