

## Feljegyzések Ferenczy Béniről

Tollforgató ember számára aligha adódhat nagyobb elégtétel annál, ha írása közvéleményt teremt valami mellett, ha elindít valamit. Ezt az elégtételt érzik e sorok írói is, amikor két 1969-es cikk kapcsán Nagybányán járva valami hasonlóról számolhatnak be. *Nagybányai mementó* címmel az *Utunk* tavalyi 26-os számában ezen írás egyik „társszerzője” kallódó értékeink között Ferenczy Béni ismeretlen domborművére emlékeztetett. A relief Ferenczy Károly festőművész, „a legnagyobb nagybányai” feleségének, Fialka Olgának jeltelen sírján bukkant elő. Megmunkált felületével lefelé fordítva a dombormű évekig „pihent” a nagybányai temetőkerthben, s úgy tűnt, talán az idős bányaiak is megfeledkeztek róla. Pedig a sírkő — mint arra az említett írás is hivatkozik — a szobrász Ferenczy Béni műves alkotása, a legjobb Ferenczy-szobrok között követeli helyét. Amit sikerült kideríteni róla: feltehetően a húszas évek elején készült, és 1930-ban Fialka Olga halála után került a jeltelen sírra. Ábrázol-e valakit a szobor? — másodrendű kérdés volt. A görögös női fej minden bizonnyal senkit sem kívánt ábrázolni, s talán nem is sírkőnek készült, csak Ferenczyné végakarata szerint helyezték el a síron 1930 decemberében.

Mi legyen a sírkő sorsa? Megpendítettük múzeumi elhelyezését, de megfelelőnek látszott visszahelyezése a sírra is. Nagybányán az utóbbit választották. Akikhez a cikk apellálni kívánt, önzetienül és anyagi áldozatokkal vállalták művészi értékét megillető gondozását. Balásné Csiszér Lilla nagybányai illegalista leveléből idézzük: „A domborművet jó magas talapzatra helyezték, így nagyon impozánsan hat, szép a fekete márványtáblára vésett egyszerű felirat is. Kár, hogy a domborművet »megtisztították« drótkéfével, s így kissé csíkos, de remélem, az idő meggyógyítja. Mégis legszebb benne a kezdeményezés...”

Nagybányán járva így találtuk mi is: a Ferenczy-sírkő lelkiismeretes gondozókra lett. Sőt megkockáztatnók azt is, útban van afelé, hogy amolyan turisztikai nevezetességgé váljék a nagybányai temetőkerthben.

Nagybányán sokáig így ismerték: „a kedves Olga néni”; később még egy név is ragadt a bizalmas megszólításhoz — a „Gorkij mama”. Negyven évvel halála után kései tiszteletadás számára a rendbehozott sírhely, és ürügyen hadd mondjuk el róla, ami kortársainak emlékezéséből rekonstruálható.

Ha valaha megírják Nagybánya munkásmozgalmának történetét, a Ferenczy családnak minden bizonnyal külön címszó jut benne. Szó esik majd Fialka Olgáról és a Ferenczy-gyermekekről, Béniről, Noémiről és Valérról, hiszen művészi tartásukon túl humanista hozzáállásukkal, haladó gondolkodásukkal kisebb vagy nagyobb mértékben részt vettek a mozgalomban.

Nagybánya fogalom a századforduló éveitől. Festőtelepe egy ideig a nemzetközi művészeti élet reflektorfényébe állítja, gazdag altalajkincseivel, nemesfémhányáival pedig a nemzetközi tőke figyelmét kelti fel. Mint munkásközpont a kilencvenes években hallat magáról, melegágya lesz századunk első évtizedeiben a hazai munkásmozgalomnak. Arcélének ez a kettős vonása teszi nevezetessé a húszas évektől rohamosan gyarapodó bányászvárost. S e két „eredő” valahol találkozik: a mozgalmi élet búvőkörébe vonzza a festőtelep haladó művészeit, köztük a Ferenczy testvéreket és Fialka Olgát is.

Réti István munkája, *Nagybánya monográfiája*, a Ferenczy család idillikus éveiben mutatja be Fialka Olgát. A fiatalasszony házassága évétől búcsút mond művészi ambícióinak, ám helyébe olyan művészi miliőt és harmóniát honosít meg a család zárt körén belül, hogy egyengetőjévé lehet a gyermekek művészi pályájának. A hosszú nagybányai estéken fiatalokora tanulmányútajairól mesél, művészreprok felett vitatkozik gyermekeivel. Mindez így igaz, csak éppen a kép hiányos. Fialka Olga — férjének Budapestre költözése, majd váratlan halála után — környezetének problémái, a veresvízi proletárnegyed bányászcsaládjainak gondja-baja iránt érdek-



*Fialka Olga síremléke Nagybányán*

lődik fogékony lélekkel. „Külterjessé” bővíti családi körét. „A Réti István által megénekelt számovárt — írja B. Csízér Lilla — most már nem exkluzív társaság ülte körül, hanem jó nagybányai prolik, s Hutira Dezsőnek (a fasizmus áldozatává lett nagybányai kommunistának) jutott a megtiszteltetés — mint Olga néni kedvencének —, hogy a számovárt begyűjtsa, s a teát felszervírozza...” A nagybányai Gorkij mama kilenc nyelvet beszélt, utoljára oroszul is tanulni kezdett. Nyelvtanulástól kezdve rendszeresen foglalkozik a húszas években a nagybányai munkásifjakkal, baloldali irodalmat terjeszt, az illegalitás üldözötteinek ajánlja fel otthonát...

Lélektani regény fejezeteibe illik e különös asszony sorsa. A művészettörténet azonban egészen más oldalról közelíti meg. Pár hete egy budapesti bemutató után a Ferenczy család gyűjteményes kiállítása nyílt meg Moszkvában. A tárlat anyagában Fialka Olga művészete is helyet kapott. Rajzai, grafikai lapjai, minden, ami közgyűjteménybe került a századfordulót megelőző évekből. S ez a kiállítás éppen azt akarta demonstrálni, hogyan hatott szellemével, artistikumával ez a nagyszerű asszony a Ferenczy család mestereinek művészetére. A Ferenczyek egyik kiváló művészettörténész-ismerője írja a kiállítás értékeiről: „Fialka Olga művészetéről néhány finom rajz ad csupán hírt a kiállításon. Férjéről készített kis szénrajza expresszív erejű, míg rajzai és akvarelljei a mesterségbeli készség mellett szín- és vonalkultúrát tanúsítanak. Ez a szín- és vonalérzékenység és az ábrázolásban az összefoglalásra való törekvés az, amit Noémi tovább vitt és — igazán minimális tanultság mellett — szövött képeiben (gobelinjeiben) a legmagasabb szintre emelt.”

A kiállítás kapcsán sokan idézik Ferenczyné Fialka Olga sorsfordító szerepét a Ferenczy testvérek pályafutásában. Ferenczy Károly elképzelése szerint Valér, a legidősebb fiú festő lesz, „mert zseniális”, Bénit mérnöknek szánja, Noémit „házikisasszonynak”, mert semmilyen pálya iránt nem mutatott elkötelezettséget gyermekkorában. Az idő viszont az anya ösztönös ráérzését igazolta: Valér nem volt zseni, Béni kiváló szobrász lett, és Noémi az egész családban a legeredetibb egynésztől lett.

Kolozsvár, 1970. szeptember

**Murádin Jenő**  
műtörténész

# Vízgazdálkodás és természetszeretet

Az ember és a környezet kapcsolata világprobléma, olyan aktuális kérdés, melyre egyre inkább oda kell figyelniünk. Ezért tartom hasznosnak a *Korunk* 1970. 5. számának idevágó cikksorozatát. Reméljük, hogy az a vezérfonal, melyet U Thant, az ENSZ főtitkára, cikkében körvonalazott, nemcsak írott szó, hanem további vitatéma és megvalósítandó program marad. Noha az ember fokozatosan uralta a természetnek, a környezetünk feletti uralmunk fő feltétele nem lehet más, mint a következmények előrelátása, az erőforrások felhasználásának körültekintő tervezése és a jó gazdálkodás.

A cikkek változatos témaköre minden fontosabb kérdést érintett, de nem merítette ki őket. A szűk keretek között erre nincs is lehetőség. Ezért szeretnék röviden hozzászólni a civilizációs körök már hevennyé váló betegségének két kérdéséhez: a vizek hasznosításához, valamint az ifjúság és természet viszonyához.

A májusi és júniusi árvizek után furcsán hangzik a vizek gazdaságosságáról vitázni. Pedig a vízről mindig kell vitázni, és érte cselekedni is. A vízzel, sajnos, az a helyzet, ha túl sok van belőle, az is baj, ha kevés, akkor szintén baj. Ezért a vizek hasznosításáért folyó erőfeszítés csak akkor sikeres, ha körültekintően gazdálkodunk velük. Hazánk *vízkezelte* elegendő a jelenlegi és távlati igények kielégítésére. Mindjárt hozzátéhetjük azonban, hogy az igények térben és időben a vízkezeltekkel csak részben esnek egybe. Ebből következően a nemzetgazdaság vízszükségletének számbavétele, a készletek és az igények összehangolása, a vízkezeltekkel való tervszerű gazdálkodás nemzetgazdaságunk további fejlődésének egyik legfontosabb alapfeltétele. Az ipar és a mezőgazdaság növekvő igényeinek kielégítéséhez az első lépés a vízbő időszakok vízfeleslegének a kisebb vízhozamú időszakokra való tárolása. A Kárpátok lejtőin, dombvidékeinken kedvező lehetőségek vannak tárolók és vízlépcsők építésére. De megvan a lehetőség a víztárolásra a síkvidékeken is, a folyók medrében, a hullámtereken, a Holtmedrekben, a vízerekben. Tervszerű gazdálkodással nemcsak a vízigény mennyiségi és minőségi gazdaságossága érhető el, hanem a vizek kártételének elhárítása, csökkentése is megoldható. E tekintetben nagyon jelentősek azok az intézkedések, amelyeket a Központi Bizottság júliusi plenáris ülése kezdeményezett az idei tavaszi áradások következményeinek elhárításával és az ésszerű vízgazdálkodással kapcsolatban.

A vízkezeltek felmérésével párhuzamosan előtérbe kerül a *vizek tisztaságának védelme*. A fogyasztással egyidőben megnövekedett az ipari, a mezőgazdasági és a házi szennyvizek mennyisége is. Folyóvizeink tisztaságának megóvására vagy egyáltalán, vagy alig kielégítő mértékben történt gondoskodás. Ez azzal a következménnyel járt, hogy felszíni vizeink mintegy 50–55%-a már közegészségügyi és népgazdasági szempontból károsan szennyezett. Nézzük csak meg, milyen a Kis-Szamos Kolozsvár felett: tiszta, fürdésre alkalmas. S milyen a város átszelése után? Mocskos, bűzös. Kolozsvár szennye, az ipartelemek elhasznált, fertőzött vize még Szatmárnál is érzékelhető. Így van ez a Maroson, Szereten vagy akár a Dunán is egy-egy nagyobb ipari létesítmény közelében. Nem véletlen, hogy a Deltában évről évre fokozatosan csökken a halállomány.

Az ipar nagyarányú fejlődése következtében hazánkban egyre inkább központi kérdéssé vált a vizek tisztaságának megóvása. Annak érdekében, hogy az ezzel kapcsolatos feladatokat sikerrel megoldhassuk, elengedhetetlenül szükséges: minden érintett szerv maradéktalanul tegye magáévá a Központi Bizottság erre vonatkozó intézkedéseit.

A másik téma, mely aggaszt: az *ifjúság és a természet* viszonya. Immár 20 éve járom nyaranta tanulóimmal hazánk tájait. Sajnos, az utóbbi években egyre inkább az a meggyőződésem, hogy ifjúságunk kezd ellustulni. Mind kevesebb diákkal, ifjúmunkással találkozunk a hegyekben. Annál többen lépik el bömbőlő táskarádiókkal a városok cukrászdáit, szórakozóhelyeit. Nehéz hegyitúrákon egyetemi hallgatókat is egyre kevesebbet lehet látni. A középgeneráció és az idősebb korosztály viszont hű maradt a hegyekhez.

Úgy vélem, valahol olajozatlan a kerék. Talán az iskolában, a tanfelügyelőségben, a kirándulások menetirányának kijelölésében, de lehet az is, hogy a turisztikai ismeretterjesztésben. Az iskola megteszi a program keretei között azt a keveset, amit megtehet, s ha akad lelkes oktató, akkor nincs is nagyobb baj. Úgy látszik, ez

is egyre kevesebb van. A gyakorlat hiánya lelohasztja a kezdeményező szellemet, a kezdeti lelkesedést. De hát honnan is legyen gyakorlata a fiatal pedagógusnak, amikor nálunk a turisztikai ismeretterjesztés eléggé esetleges, szórványos? Így nem is csoda, ha tanulóifjúságunk zöme nem ismeri a természetjárás legelemibb szabályait sem. Ezért szükséges, hogy a vezető tanárok ne csak az induláskor, hanem a kirándulás egész időtartama alatt emlékeztessék a természetjáró tanulókat a viselkedési normák betartására.

Azt is szeretnők, ha az iskolai kirándulások kimozdulnának a városnézés és múzeumlátogatások szűk keretéből. A természet szeretetére nevelt ember látásmódja a társadalom számára is érték. Ha tiszteli, megbecsüli a természet alkotásait, tiszteli embertársai munkáját is. A természet szeretetére való nevelés a közösségi szellemre való nevelésnek hatékony eszköze.

Nagykároly, 1970. július

Benedek Zoltán  
tanár

## Vasárnapi gépkocsivezető

Érdeklődéssel olvastam a *Korunk* 1970. 5. számában Mircea Bolos *Gépkocsivezető és gyalogos* című cikkét. Úgy gondolom, nem fölösleges, ha a hét végén kiránduló amatőr gépkocsivezetők számára elmondanék néhány hasznos tanácsot.

A magángépkocsi-tulajdonosoknak több mint 90%-a városi polgár, aki főleg azért vette járművét, hogy vasárnap és pihenőnapjain kikapcsolódjék a város és munkaköre miliójéből. Vágyódik arra, hogy szabad idejét aktív pihenésként a lakott területtől távol, erdő-mező határában, folyó vagy tó, tenger partján, tiszta levegőben és bőséges napsugárban töltsé.

A vasárnapi amatőr gépkocsivezető hosszú időn (éveken) át kezdőnek számít, minden egyes út új alkalom számára, hogy nevelje magát, fejlessze feltételes reflexsorait. Fontos tehát, hogy csak megfelelő egészségi állapotban üljön a kormánykerék mellé. Az érzékszervi reakció-idővel azonban nincs mindenki tisztában, hiszen ennek pontos megállapítása időközönként megismétlődő orvosi vizsgálatokat igényel, melyeket az amatőr gépkocsivezetők nem végeztetnek. Ilyen például a látásélesség esetében a homályhoz való alkalmazkodás ideje. Nagyon jól adaptáló szem esetében ez 2—3 másodperc, s szembevilágításkor, ha váratlanul akadály bukkan fel, az egyébként 5 méteres fékút 9 méteresre növekszik. A rosszul adaptáló esetében (ha reflexei még kellőképpen nem alakultak ki) hosszú a cselekvési idő, s a megállás csak 80—140 méteren belül történik. Ez esetben a váratlan baleseti veszélyt elhárítani már nem lehet.

A szórakozásnak induló kikapcsolódás komoly munkává alakulhat, ha defekt, kedvezőtlen meteorológiai tényezők gátolják az autókirándulást. Ezért minden útra úgy készüljünk fel, hogy a váratlanul felmerülő akadályok, nehézségek és kritikus helyzetek megoldásához szükséges fizikai és szellemi energiánk meglegyen. Holtfáradtan tehát nem ülhetünk a volán mellé, a fáradtsági tényezők ugyanis sokrétűek, s hatásuk mind az idegrendszer, mind az érzék- és mozgásszervek működésében jelentkezik. A fáradtság lassítja a centrális idegfolyamatokat, csökkenti a mozgások összerendezettségét és a szenzo-motorikus teljesítmények minőségét, ezenkívül rontja a szem alkalmazkodását a fényhez (fotooptikus adaptáció), valamint a sötétbenlátás szükséges adaptációját.

Nagyon sok vasárnapi vezető éppen azért, hogy „kiváló reflexei” legyenek, hogy „fokozza éberségét”, indulás előtt gyógyszeresen „felerősíti” magát. Ez helytelen, mert a kellemetlen, esetleg nyomasztó érzésektől (gondoktól) felszabadult gépkocsivezető jó kondícióban levőnek érzi magát, gátlásoktól mentesen, akadályt nem ismer, fokozott sebességgel rohan, ami sok esetben csakis balesethez vezet.

Jelentős számú amatőr úgy szeret útra indulni, hogy előtte „nyugodtan aludjon”, s ezért lefekvés előtt altatót vesz be (carbaxin, luminal, fenobarbital). Néhány órai alvás után csenget az ébresztőóra, felkel, s máris indul az útra. Ez az

állapot azonban nem kedvez a vezetőknek, mivel reflexei lassúak, kinyúlt a reakcióidő, csökkent a figyelőképeség. Számtalan esetben megtörtént az is, hogy a gépkocsivezető elaludt a volán mellett. E gyógyszerfélék nagy része felgyűl a szervezetben, folyamatos fogyasztásuk olyan felhalmozódáshoz vezethet, melynek következtében váratlanul útközben is elalszik a gépkocsivezető.

Ennek ellentéte, amikor valaki attól fél, hogy „elalszik útközben“, s ennek megelőzéseképpen excitant, a központi idegrendszert izgató szert (aktedron, efedrin, jervitin) vesz be, doppingolva ezzel szervezetét. Kétségtelen, hogy ez adott helyzetben kisegítheti az alváshoz közel állót, fokozza éberségét. Tudni kell azonban, hogy ezzel felhasználódik az illető tartalék-energiája, és ez végzetes lehet akkor, ha hosszú út előtt áll, s nem képes kitarítani mindvégig éber állapotban.

Akad olyan vezető is (szerencsére kevés), aki tompítani akarja az út izgalmait az érzését, s idegcsillapítókat vesz be (romtiazin, nozinan). E gyógyszerek csökkentik a vezető reflexeit; a külső ingerekre, környezetére apátiás, passzív magatartású lesz. Sajnos, e káros hatások még halmozódnak e szerek ismételt használata után.

Utazás előtt a gépkocsivezető nem szedhet vércukorszintet csökkentő gyógyszert (inzulin), mivel hipoglikémiás állapotba juthat, mely szédüléssel, eszméletvesztéssel jár; s ha csak rövid ideig tart is, súlyos következményeket idézhet elő. Hasonlóképpen csökkenthetik a figyelőképeséget, koncentrációt az értágító és vérnyomáscsökkentő szerek is. Még olyan gyógyszerek is, melyek nem hatnak közvetlenül az ideg- vagy érrendszerre, károsan befolyásolhatják a vezetést. Ilyenek például a vizelethajtók (diuretikumok), melyek nátriumot vonnak el a szövetekből, s ezért a fellépő kalciumtöbblet következményeként fokozott izomösszehúzódások jönnek létre.

Külön emlitem az alkohol hatását. A hivatásos és becsületes gépkocsivezetők megszokták az alkoholtól való tartózkodást, vagy legalábbis nagy részük vezetéskor és előtte nem fogyaszt szeszes italt. A vasárnapi kiruccanások azonban, sajnos, ahogyan azt a világstatisztikai adatok mutatják, a balesetek zömét ittas állapot okozta.

Közismert, hogy az elfogyasztott alkohol percek alatt felszívódik (már a gyomor nyálkahártyáján keresztül is), és a vérbe kerülve a szervezet minden szövetéhez eljut. Az oxidálható anyagok közül az alkohol bomlása megelőzi a többi. Alkoholra legérzékenyebbek a csíra- és idegsejtek. Káros hatása arányos a vérben található koncentrációjával. Megállapított tény, hogy 0,75%-os véralkoholszint felett a szervezet reakcióképesége (ítélőképeség, önuralom, reflexek, látás) csökken, érzékenyebb személyeknél már 0,5%-nál.

Mennyi az az italmennyiség (50 g tiszta alkohol), amely a 70 kg-os embernél a kritikus 0,75%-cs véralkoholszintet előidézi? 4 pohár sör (1 liter 5°-os), vagy 2 pohár bor (3,5 dl), vagy 1 pohár pálinka, likőr (1,2 dl). Ezt a mennyiséget tehát egyetlen járművezető sem ihatja meg. A járművezetőnek azonban ne a véralkoholszint tanulmányozása legyen a célja, hanem annak a tudományosan alátámasztott tanácsnak megtartása: aki szeszesitalt fogyasztott, ne üljön volánhoz.

Mit ihat a gépkocsivezető indulás előtt, útközben, vikenden? Legajánlatosabb a gyümölcslé (málna, narancs, alma, citrom), zöldséglé (paradicsom, sárgarépa), savanyú tej, tea vagy kávé (de csak akkor, ha nem érzékeny rá különösen a szervezet), ásványvíz, szódavíz (nyilván mindent csak mértékkel).

Az aktív pihenés mellett a teljes kikapcsolódásra — az alvásra is gondoljunk. A természet csendes ölén, a városi lármától, a járművek és gépek zakatolása okozta zajtól távol, pormentes, tiszta levegőjű környezetben néhány órás alvás teljes pihenést biztosít.

Marosvásárhely, 1970. július

**Bedő Károly,**  
az orvostudományok doktora

