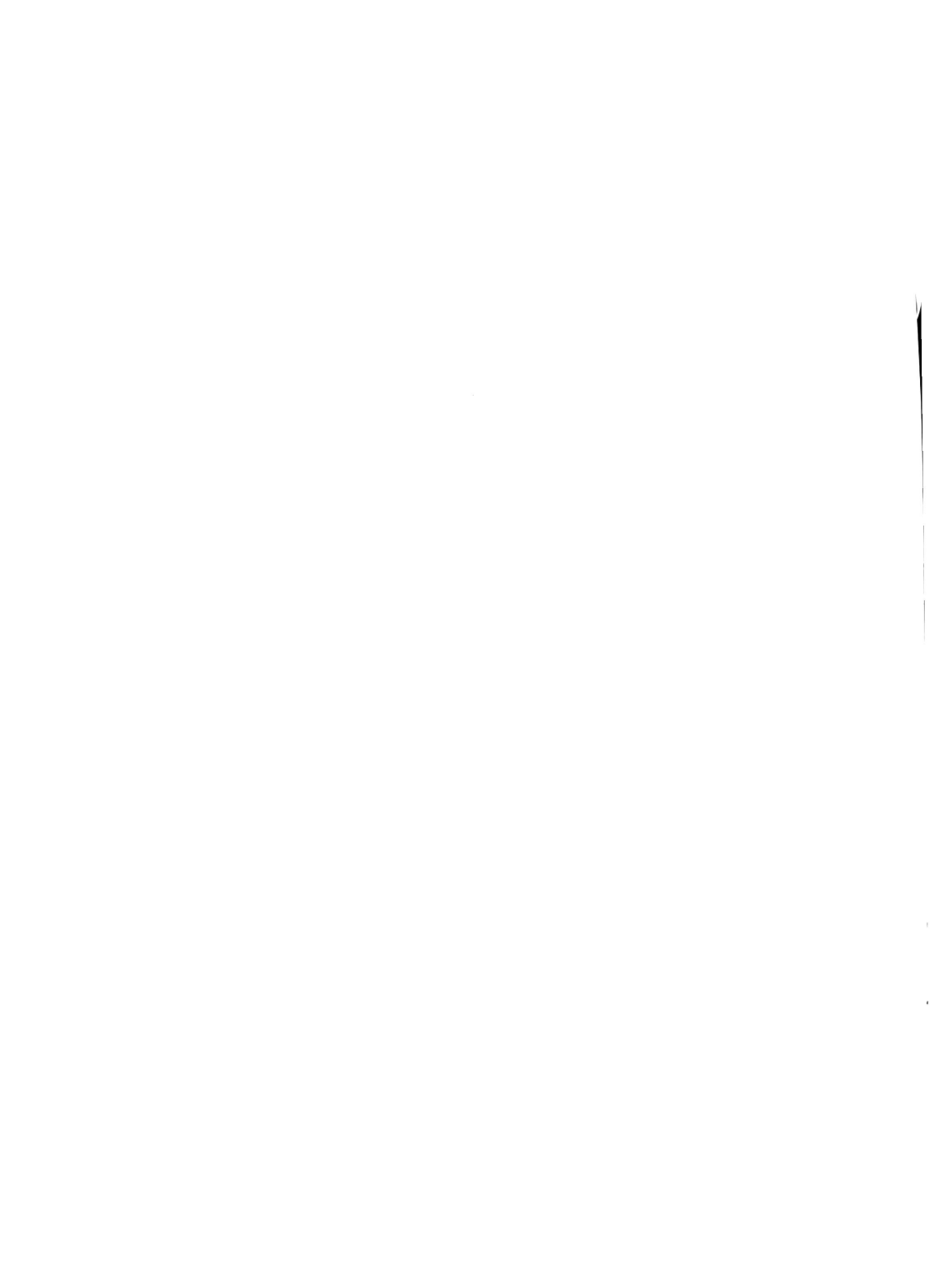


5. füzet



MŰSZAKI ALKOTÓK
●
MAGYAR MÉRNÖKÖK

Megjelent 2004-ben, a 45. Hídmérnöki Konferencia
és Zielinski Szilárd halálának 80. évfordulója alkalmából





Dr. Zielinski Szilárd (1860-1924)
a hazai vasbetonépítés atyja

Írta:

Képes Gábor

Lektorálta:

Dr. Träger Herbert

Szerkesztette:

Hajós Bence

ISBN 963 216 037 1

ISSN 1785-6485

Felelős kiadó:

Juhász Tibor

Zala Megyei Állami

Közútkezelő Kht. ügyvezető igazgatója

Megjelent 2004-ben, a 45. Hídmérnöki Konferencia alkalmából Zalaegerszegen,
a Magyar Mérnöki Kamara alakulásának,
és Zielinski Szilárd halálának 80. évfordulója alkalmából.

Bevezetőként

80 éve, 1924. április 28-én halt meg a századforduló és a századelő egyik legjelentősebb mérnöke, a vasútépítés, a hídépítés, vízépítés neves képviselője, Zielinski Szilárd.

Magyarországon ő volt a vasbeton-építészeti igazi úttörője és megteremtője. A magyar mérnökök közül elsőnek avatták - 1901-ben - mérnökdoktorrá.

Az ő gondolatában született meg a Mérnöki Kamara megalakításának szükségessége. Több évtizedes kitartó munkával elérte a Kamara megalakításának lehetőségét biztosító kamarai törvény megalkotását. 1923 márciusában a parlament megszavazta a XVII. törvényt a mérnöki rendtartásról.

E törvény alapján 1924. március 12-én megalakult a Magyar Mérnöki Kamara, melynek első elnökévé dr. Zielinski Szilárdot választották meg.

Már ezzel a tétellel is joggal érdemli ki, a mérnöktársadalom és az utódok megbecsülését.

Kezdetek, a család

Édesapja, Zielinski Szaniszló lengyel nemesi családból származott, fiatalon Magyarországra emigrált.

Édesanyja Böhm Terézia. Zielinski Szilárd 1860. május 1-én született a Szatmár megyei Mátészalkán, ahol szülei átutazóban voltak.

Testvérei, Erzsébet és Ferenc ikergyermekeként két évvel voltak idősebbek Szilárdnál.

Zielinski Szilárd gimnáziumi tanulmányait Gyöngyösön, majd Budapesten a II. kerületi főreáliskolában végezte, ahol már korán kitűnt társai közül határozott fellépésével, alapos tudásával és szépérzékével.

A handwritten signature in cursive script that reads "Zielinski Szilárd". To the left of the signature, the date "1907 VII/13" is written in a smaller, more legible hand.

A középiskola elvégzése után 1878-ban érettségizett, majd a Műegyetemen tanult tovább. Az egyetemi évek szünetében építkezéseken gyakornokoskodott, itteni munkaadói felfigyeltek éleslátására, technikai készségére.

1879-ben a szünetidő alatt a Kassa–Oderbergi vasútvonal építésénél, mint műszaki rajzoló dolgozott.

1880-ban a Gyulai Államépítészeti Hivatalban mint napidíjas kiségitő mérnök dolgozott, a községek körtöltéseinek nyomjelzését, kitűzését végezte.

1881-ben a szünetidőt a Budapest–Esztergom helyi érdekű vasút nyomjelző munkáin és a vasútvonal terveinek kidolgozásánál hasznosította, mint napi díjas mérnök.

Később is jeles vasútvonalak építkezéseit járta végig, munkát vállalva az egyetemi évek szüneteiben.

1884. április 30-án szerezte meg – kitűnő minősítéssel – mérnöki oklevelét.

A Műegyetemen az Út-, vasútépítészeti tanszéken tanársegédként működött 1882–1888 között. A tanársegédi teendők ellátásával az 1882/83 tanévben, mint az intézet utolsó éves hallgatóját bízták meg.

Tanulmányi eredménye, tudása, rátermettsége alapján az egyetemi tanács javaslatára 1885-ben a vallás- és közoktatásügyi miniszter kétéves külföldi tanulmányútra küldte állami ösztöndíjjal.

A tanulmányút két éve alatt, Ausztriában, Bajorországban, Svájcban és Franciaországban megfigyelte a vasutak építését, az üzemi igényeknek megfelelő felszerelését, a biztonsági berendezéseket.

Vashidak tervezésében és építésében tapasztalatokat gyűjtendő több hónapon át dolgozott Párizsban, az Eiffel tervező irodában és a gyárban, ahol abban az időben készültek az Eiffel torony tervei.

Kőhidak építését Franciaországban, a városi vízellátás és csatornázás tervezését, építését, valamint a csatornavíz hasznosítására szolgáló berendezéseket Münchenben, Párizsban és Amsterdamban tanulmányozta.

A kétéves tanulmányútról hazatérve az 1887/88 tanévben az Út-, vasútépítészeti tanszéken folytatta tanársegédi teendőit. Emellett a Műegyetemen a geodéziai tanársegédi teendőkkkel is megbízták.

A budapesti városi villamos vasutak építésekor mint művezető mérnök 1888. év tavaszán lépett a társulat szolgálatába és vezette a közlekedési hálózat tervezéseit és a hálózat két vonalának – a Podmaniczky utcai és a Baross utcai vonalak – építését.

Irodaalapítás (1889–1919)

1889-ben tanárai és barátai eszmei támogatásával mérnöki irodát nyitott, amely elsősorban vasúti nyomjelzéssel, kitűzéssel, vasútvonalak tervezésével és építésével, később hidak és egyéb mérnöki létesítmények tervezésével és építésével foglalkozott.

Munkássága egybeesett a nagy vasútépítkezések klasszikus időszakával. Saját és munkatársai munkájának eredményeként – 1889-től a századfordulóig – mintegy 1400 km vasútvonal nyomjelzését, kitűzését végezték el és 63 nagyobb híd terveit dolgozták ki a Duna, Tisza, Maros, Temes, Olt és Vág folyókon.

A hídépítéseknél 17 esetben bízták meg a kivitelezési munkálatokkal is. Itt csak egynéhány munkáját említjük meg név szerint:

- a csengeri 105 m hosszú mérleg tartós közúti Szamos-híd tervei és építése,
- a Hollód–Kötegyán–Vésztői (110 km), a Karánsebes–Hátszegi (90 km), Kecskemét–Fülöpszállási (42 km), Szendrő–Tornai (33 km) helyi érdekű vasutak tervezése,
- a 12 km hosszú Szepesbéla–Podolini helyi érdekű vasút, a 130 km hosszú Debrecen–Füzesabony–Polgári helyi érdekű vasút összes épületének építése,
- építette a 40 m hosszú busóczi vasúti hidat a Busóc-patakon, a 105 m hosszú fahidat a Temesen Gavosdia mellett, a 145 m hosszú, háromnyílású apátfalvi közúti Maros-hidat; a négynyílású, 210 m hosszú sági közúti Temes-hidat; a háromnyílású, 100 m hosszú Nagybocksói közúti Tisza-hidat.

Külön fejezetben szólnunk a vasbetonból épült létesítményekről.

Az 1896-i országos millenniumi kiállítás alkalmából Budapesten az Andrássy út meghosszabbításában a városligeti tó fölé megtervezte és megépítette a városligeti közúti hidat. Ezen munkájáért megkapta a királytól a „Koronás arany érdemkereszt” kitüntetést.

Szerbiában végzett műszaki munkáért a szerb király 1901-ban a „Szent Száva” renddel tüntette ki.

Vállalkozói tevékenysége nem akadályozta abban, hogy tudományos és oktatói tevékenységet is folytasson.

1901-ben, mikor a doktori cím megszerzése a mérnökök részére is lehetővé vált, Zielinski kidolgozta doktori értekezését „Budapest forgalmi viszonyainak rendezése

és a központi fővasút“ cím alatt és elsőnek szerezte meg Magyarországon a mérnök-doktori címet. Disszertációjában a budapesti pályaudvarokat a föld alatt kötötte össze, lényegében a mai észak-déli metró vonala szerint.

Ezzel is jelezni szándékozta a mérnöki tudományoknak egyenrangúságát a tudományágak sorában.

A vasbetonépítés úttörője (1900-tól)

Amíg az 1889-es párizsi világkiállításon az Eiffel-torony fennen hirdette az acél uralmát, addig az 1900. évi világkiállításon Párizsban megjelent a vasbeton mint a vas versenytársa az építészetben.

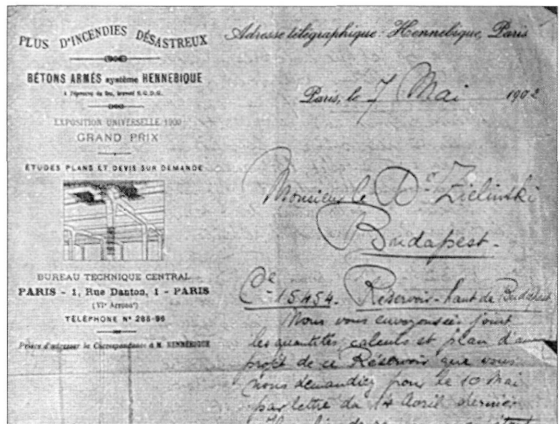
A világkiállítás két gyönyörű pavilonja – a Grand Palais ill. a Petit Palais azóta is Párizs két jelentős épülete – több mint 100 éve hirdeti egyrészt Hennebique építész-zenialitását, másrészt a vasbeton létjogosultságát az építészetben.

A vasbetonépítésnek Magyarországon is a párizsi világkiállításon tapasztaltak adtak jelentős lökést.

Nálunk három rendszer terjedt el: a Monier-, a Wunsch- és a Hennebique- féle rendszerek.

A Hennebique-rendszerű vasbetonszerkezet terjedt el hosszabb távon a későbbiek folyamán. A célja elsősorban a tűzbiztonság volt, ezért egybefüggő, monolitikus szerkezetet épített. Ő teremtette meg az együttdolgozó lemez és gerenda helyes fogalmát.

Hennebique elmélete megalkotása után, amelyet más szakemberek is segítettek – megfelelően méretezett vasakat iktatott a betonba a keresztmetszetek azon részein, ahol a terhelés hatására húzófeszültség ébred. A húzófeszültségek felvétele a vasbetetek feladata, míg a keletkezett nyomófeszültségek felvételére a beton kiválóan alkalmas.



Hennebique levele Zielinskinek

Zielinski Szilárd részt vett a párizsi világkiállításon 1900-ban hivatalosan mint az un. VI. sz. csoportbizottság tagja és itt megismerkedett a Hennebique-szabadalommal. Felismerte annak jelentőségét, kapcsolatot teremtett már a kiállítás kapcsán a Hennebique-irodával.

Hennebique licenciát biztosított Zielinski Szilárdnak vasbetonszerkezetek építésére.

Zielinski a szabadalom magyarországi képviselőjeként kezdetben francia tervek és francia szakmunkások közreműködésével lázas munkába kezdett.

Rövidesen függetleníteni tudta magát a Hennebique-irodától, tervező irodáját kiváló mérnökökből szervezte át, szegedi ácsokból kitűnő munkásbrigádokat állított össze, akik a francia szakmunkásoktól hamar eltanulták a vasbetonépítés minden fortélyát.

Néhány kisebb műtárgy után 1902-ben három közúti híd, egy gazdasági épület, katonai raktár, 23 m magas obeliszk épült Szegeden (Bertalan emlék), és tervei alapján elkészült a kőbányai víztorony.

Az évek során számtalan mérnöki létesítményt tervezett és épített meg vasbetonból:

- Vasbeton víztornyok sora: a szegedi (1904) ma is látható a Szent István téren – pontosan 100 esztendeje hirdeti Zielinski kiváló mérnöki tudását –, a beocsini, a szolnoki és – talán nem elfogultság – a legszebb Budapesten a Margitszigeti (1911).
- A vasútépítésekhez kapcsolódó csarnoképületek sora: pl. Arad–Csanádi vasút huszonnégy állásos mozdonyszíne, áruraktárak Miskolcon, Ohat-Pusztakócson és máshol, gabonátárolók stb.
- Gyári csarnokszerkezetek, középületi magas-építmények, vízi műtárgyak sora jelzi, hogy a századforduló első évtizedeiben a vasbetonszerkezet a hazai építészetben Zielinski révén nemcsak meghonosodott, de most már a mérnökök Európából Magyarországra tekintettek.

Hadd álljon itt létesítményeiből kiragadva három példa, melyeket kicsit jobban bemutatunk a Zielinski-iroda legnagyobb létesítményei közül.

1. A MÁVAG budapesti daruszerelő és motoros műhelycsarnok

Három 23,3 m magas hajóból áll. Méretei: 3 x 17,4 m széles és 80 m hosszú. A három hajót három nyeregtető fedí le. Fedélszéke vasbeton keret szerkezet, minden második szaruállást vasbeton pillér támaszt alá, a közbensők vasbeton geren-

dára támaszkodnak. Mind a tartóváz, mind a térelhatároló szerkezetek vasbetonból épültek.

Méltán elmondható – belső és külső megjelenését is tekintetbe véve –, hogy a gyár e csarnoka színvonalában eléri, talán még felül is múlja a korabeli, hasonló európai alkotásokat, mert nemcsak szerkezeti felépítésében, hanem a vasbeton homlokzat felfogásmódjában is rendkívül újszerű és impozáns. 1904–1905-ben épült, ma védett műemlék.

2. A Fogaras - Brassó vasútvonal 60 m nyílású sinkai viaduktja

Az 1908-ban épült műtárgy a vasúti vasbeton ívhidak terén nemzetközi vonatkozásban is csúcsteljesítményt jelentett.

A viadukt egy nagy ívből és ahhoz csatlakozó gerendahidakból állt, mellyel egy 22 m magas töltés építését váltották ki. A lapokra támaszkodó ív támaszköze 60,0 m. A főtartók „T” keresztmetszetűek. Az ív vastagsága a tetőponton 1,35 m, a vállaknál 3,2 m.

A sinkai viadukt mintaszerű szerkezetével külföldön is ismertté vált. A svájci vasúton, Langwies közelében a sinkai viadukt mintájára egy teljesen hasonló híd épült 1912–14-ben 100 m-es támaszközzel.

3. Budapest, Margitszigeti víztorony

Az 1911-ben Zielinski Szilárd tervei szerint épült vasbeton műtárgy egészében és részeinek arányaival pompásan illeszkedik környezetébe. 27 m magasra emelt víztároló medencéjét karcsú vasbetonoszlopok tartják, amelyek között nincs merevítés.

A Hennebique-eljárással méretezett vasbetonoszlopok magassága a merevítések között mérve 13,5 m. A vasbeton víztároló medence falvastagsága 10 cm.

Három különböző funkciójú mérnöki létesítmény. Zielinski Szilárd alkotó nevéen túl az köti őket össze, hogy mindhárom a XX. század elején újszerű építőanyagból épült impozáns, monumentális, ugyanakkor kecses és szép mérnöki alkotás.



Margitszigeti víztorony

Az oktató, a tanár (1888–1924)

A gyakorlati munka, a tervezési és építési vállalkozása mellett mindig megmaradt oktatónak. Meghívott előadó a Műegyetemen az 1888/89-es tanévtől a vasútépítési enciklopédia oktatására a gépészmérnöki szakosztályon, majd az 1889/90 tanévtől hídépítéstani szerkesztések vezetését bízták rá.

A Kir. József nádor Műegyetem Tanácsa 1897 júniusában egyetemi magántanárrá nyilvánította „helyi érdekű és iparvasutak tervezéséből és építéséből“, majd 1903-ban megadták a jogot, hogy a Műegyetemen a vasvázas beton építéséről, magántanárként előadásokat tarthasson.

Folyamatosan részt vett a tudományos életben, számtalan hazai és külföldi konferencián felkért előadóként tartott előadást, és rendszeresen publikált a szakfolyóiratokban.

Zielinski Szilárd 1906. május 5-én, a Műegyetem Út-, vasútépítéstani tanszékének nyilvános, rendes tanára lett – Kisfaludi Liphay Sándor utódaként.

A tanítás mellett folytatta alkotó tevékenységét a vasbeton-építés területén.

Jelentős munkát végzett egyetemi tanárként a közéletben is. 1906-ban kinevezték az Országos Középítési Tanács tagjává, 1907-ben a Vízügyi Műszaki Nagytanács és a Fővárosi Köz-munkák Tanácsa tagjává.

Egyetemi tanári éve alatt szinte az ország minden fontosabb műszaki kérdése közvetlenül vagy közvetett úton eljutott Zielinski Szilárdhoz. Az épülő Duna-hidak, a Lánchíd rekonstrukciója, a budai alagút víztele-



MÁVAG csarnoka

nítése, a nagyvasúti rendező pályaudvarok, a helyi érdekű vasutak üzemvitelének kérdései mind olyanok voltak, amelyek döntéseinél irányadó véleményének jelentős befolyása volt.

Munkájának alapjai az igényesség, a célszerűség és az esztétikum voltak. Tervei és munkái méltán váltották ki a kor elismeréseit: 1908-ban a lipcsei nemzetközi építészeti kiállítás vasbetonépítményeinek terveit Lipcse város aranyéremmel tüntette ki. Ugyanez évben Londonban terveit díszoklevelet kaptak. 1913-15-ben vezetőként vett részt a Lánchíd átépítési munkájában, mely tevékenységét a Kisfaludy Társaság Greguss-díjjal jutalmazta.

A Magyar Királyi Kormány 1920-ban az Országos Középítési Tanács elnökévé, a következő évben a Közmunkák Tanácsának elnökévé nevezte ki.

Részt vállalt többek között a Széchenyi könyvtár megalakításában, ezért a Magyar Történelmi Társulat – 1921-ben – tiszteletbeli tagjává választotta.

Az I. világháború alatt a hadvezetőség sok esetben kérte ki tanácsát műszaki ügyekben, bejárta az északi harctereket. Lengyelországban eredményesen vett részt egy hidász probléma megoldásában. Ezen érdemei elismeréseként a király 1917-ben mérnök alezredessé nevezte ki.

1921-ben kormánybiztosnak nevezték ki a dunai nagy kikötőépítő kirendeltség élére. Élete végéig felügyelte a Csepeli Kereskedelmi és Szabad Kikötő építését.

Mint tanár egyike volt a legkiválóbbaknak. Élénk előadóstílusa, széles gesztusai, lelkesedése és igényessége felkeltették a hallgatók érdeklődését és magával ragadták őket. Mindig kereste a műszaki dolgok új és modern megvilágítását, még a legegyszerűbb műszaki feladatokat is érdekesen tudta előadni, bemutatni. Nemcsak tanította az egyetemi ifjúságot, de nevelte is őket, foglalkozott a hallgatóság érdekeivel a katedrán túl is, de csak akkor, amikor azt hallgatói kiérdemelték.

Megalakította a Műgyetemi Atlétikai és Futball Clubot (MAFC), hogy a szellemekben kimerült egyetemi ifjúság a sportban testi felüdülést nyerjen és fizikailag is felkészüljön a gyakorlati életre.

Nagy diákotthon létesítését vette tervbe, de az anyagi eszközök hiánya miatt már nem tudta megvalósítani.

Több mint egy óras elnöki beszéde volt egyben tudományos végrendelete is.

1924. április 28-án, szellemi erejének teljében távozott az élők sorából a magyar mérnöktársadalom egyik legkiválóbb alkotója, a mélyépítés-tudomány egyik úttörője.

Jellemző a társadalmi elismertségére, hogy a Műegyetem aulájában felravatalozva búcsúzhattak el tőle tanítványai és tanártársai, a főváros dízsírhelyet adományozott nyughelyül a Kerepesi temetőben. Temetésén szinte az egész kormány megjelent, József főherceg is elkísérte utolsó útjára.

Ma is látható síremlékét nagy gyászünneppély mellett 1932. október 19-én avatták fel.

Halálának 70. évfordulóján a Műszaki Egyetem kertjében elhelyezték mellszobrát.

A Magyar Mérnöki Kamara "Zielinski Szilárd díjat" alapított 2000-ben, az arra érdemes mérnökök kitüntetésére.

Zielinski Szilárd az ember

Talán az eddig elmondottakból minden olvasó megismerhette az alkotó embert.

Saját személyében mutatta meg azt, hogy az igazi tudás az alkalmazható és az alkalmazott tudás. Tudományos tevékenysége, műszaki, mérnöki gyakorlata, ugyanakkor a tudás és a gyakorlat továbbadása jelentették neki az életet.

A lobogás, a mély érzelmek magánéletének is jellemzői voltak.

1894. december 1-jén vette feleségül Dabasi Halász Irmát. Felesége visszaemlékezéséből tudjuk, hogy az igényesség, a szépérzék, a tapintatos szeretet volt jellemző Zielinskire, a magánemberre is.

Megjelenésében pedáns, a társasági életben is kellemes megjelenésű, táncolni is szerető, a magyar zenét kedvelő társ volt.

Felesége több konferenciára is elkísérte, sok barátjuk volt mind belföldön, mind külföldön. Házasságuk gyermektelen maradt, így tudását, emberszeretetét, emberi tartását ifjú tanítványainak adta át, rájuk hagyományozta.

Zielinski Szilárd halálának 80. évfordulóján a hidász szakma, a Mérnöki Kamara és az egész mérnök társadalom joggal adózik méltó tisztelettel az előtt a mérnöktárs emléke előtt, aki évszázadokra jelölte meg a szakma követendő hitvallását és hirdette a mérnöki tudomány egyenlőségét a tudományágak sorában.

A Zielinski iroda jelentősebb munkái

Vasútvonalak tervezése illetve építése:

- Hatvan–Balassagyarmat helyiérdekű vasútvonal tervei (1887)
- Szilágysomlyó–Zilahi helyiérdekű vasút építésvezető mérnöke (1887)
- Budapesti városi villamosvasút építésnél művezetőmérnök (1888)
- Várpalota–Keszthelyi vasútvonal tervezése (1890)
- Debrecen–Füzesabony–Polgár vasútvonal épületeinek építése (1890)
- Budapest–Esztergomi vasútvonal tervezése (1891)
- Miskolc–Szendrői vasútvonal tervezése (1891)
- Nagyszeben–Alvinczi vasútvonal tervezése (1892)
- Szatmár–Bikszádi vasútvonal tervezése (1892)
- Segesvár–Szentágotai keskenynyomtávú vasút tervezése (1892)
- Ljubortina - Újbánya iparvasút áttervezése és a vasút rekonstrukciója,
- Hollód–Kötegyán–Vésztő, Karánsebes–Hát-szeg, Kecskemét–Fülöpszállás, és a Szendrő–Torna helyiérdekű vasútvonal tervezése (1893)
- Temesvár–Lippa - Radna vasútvonal tervezése (1894), majd építése (1896)
- Nagyhalmagy–Brád és Gurahocz–Nagyhalmagy vasútvonal tervezése (1894)
- Verőce–Dejtári helyiérdekű vasútvonal tervezése (1895)
- Tass–Kunszentmiklós vasútvonal tervezése (1895)
- Podolin–Orlói vasútvonal tervezése (1896)
- Jászberény–Sülysáp helyiérdekű vasút tervezése (1896)
- Kis-Küküllő-völgyi vasútvonal tervezése és építése (1897)
- Veszprém–Balatonfüred vasútvonal tervezése (1899)



Zielinski síremléke

Hidak tervezése és építése:

- 65 m hosszú – egynyílású – rudnói közúti Garam-híd építése (1890)
- 84 m hosszú – háromnyílású – verbói közúti Vág-híd építése (1890)
- Újpest melletti vasúti Duna-híd tervezése (1891)
- 210 m hosszú sági közúti Temes-híd építése (1891)
- 100 m hosszú nagybocskói közúti Tisza-híd építése (1891)
- Marosújvári közúti-vasúti híd tervezése (1892)
- 214 m hosszú – négynyílású – öcsödi közúti Hármaskörös-híd építése (1892)
- 65 m hosszú ráczkevei közúti Kis-Duna-híd építése (1892)
- 105 m hosszú csengeri közúti Szamos-híd tervei és építése
- 40 m hosszú busóczi vasúti híd építése (1893)
- 145 m hosszú – háromnyílású – apátfalvai közúti híd építése a Maroson (1894)
- 84 m hosszú – háromnyílású ívhíd építése – a Budapest városligeti tó fölött
- Trencsényi közúti Vág-híd tervezése (1896)
- 250 m hosszú radnai vasúti Maros-híd építése (1896)
- 200 m hosszú nagy-bittsei közúti híd építése a Vágon (1899)
- Niši közúti lánchíd tervezése a szerb király megbízásából (1900)
- Több vasbeton kisvasúti patak-híd és felüljáró (1903–1907)
- 180 m hosszú hosszúvölgyi vasúti viadukt tervezése és építése (1907)
- 60 m nyílású vasbeton ívhíd tervezése és építése a Brassó–fogarasi vasútvonalon (Sinkai vasúti viadukt) (1908)

Egyéb műtárgyak és építmények

- Alagi lóversenypálya, 400 m³-es víztorony tervezése és építése (1899)
- 350 m³-es vasbeton víztorony tervezése és építése Kőbányán (1902)
- Miskolc élelmiszerraktár terve (1902)
- Huszonnégyállásos mozdonyoszín építése (1904)
- 1000 m³-es vasbeton víztorony tervezése és építése Szegeden (1904)
- Vasbeton víztorony tervezése és építése Beocsinban (1904)
- MÁVAG telepén daruszerelő és motor műhelycsarnok tervezése és építése (1904–1905)
- Bökényi duzzasztómű vasbeton szerkezetű hajózó zsilip tervei és építése (1905)
- Budapesti Zeneművészeti Főiskola vasbeton menyezetének terve (1906)
- Budapest Petőfi Sándor utcai Főposta épületének tervezése (1907, Ray Dezsővel)
- Vasbeton víztorony tervezése és építése Szolnokon
- Fiumei Kivándorlók házának tervezése (1910)
- Vasbeton víztorony tervezése és építése Budapest Margitszigeten (1911)
- Budapest Horváth Mihály téri távbeszélő központ tervezése (1915, Ray Rezsővel)

Utószó helyett

Egy életmű teljes és hiánytalan bemutatására egy emlékező dolgozat kevésnek bizonyul. Nem is törekedtünk a teljességre, de arra igen, hogy fejet hajtsunk egy jelentős tudású és alkotásaiban közöttünk élő nagy elődünk előtt.

Felhasznált irodalom

- [1] Császár László: Korai vas és vasbeton építészetünk. Budapest 1978
- [2] Mihailich Győző, Haviár Győző: A vasbetonépítés kezdete és első létesítményei Magyarországon. Budapest, 1966
- [3] Kiss László, Kiszely Gyula, Vajda Pál: Magyarország ipari műemlékei. Budapest, 1981
- [4] Maurer Gyula: Dr. Zielinski Szilárd emlékezete (emlékbeszéd). A Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye, LXII. kötet 21–22. szám
- [5] Zielinski Szilárdné (Dabasi Halász Irma): Dr. Zielinski Szilárd életének leírása emlékezetből. Kézirat, 1948. április
- [6] Magyar Műszaki Alkotók. Budapest, 1964
- [7] Zielinski Szilárd: Életrajz. Kézirat, 1905
- [8] Balázs György: Beton és vasbeton I–IV. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1994

Zielinski-hagyaték a Közlekedési Múzeumban

Dr. Zielinski Szilárd Műegyetemi Tanár Vasvázás Betonépítmények Tervező Irodája név alatt jelentős tervhagyatékot őriz a Közlekedési Múzeum Archívuma (témaszám: 247). A hagyaték a teljes Kárpát-medencét felöleli, valamint néhány külföldi munkát is tartalmaz. Sajnos a nagy, 1067 sorszámmal tagolt forrásanyag koránt sem teljes. A legnagyobb eredeti sorszám, a meglévő 1067 múzeumi sorszámmal szemben 1784, valamint az egyes számok alatti iratok rendszerint nem jelennek teljes körű dokumentációt, töredékesek. Mindazonáltal különösen a hidász szakmának fontos értéket képvisel a hagyaték: a tervek 48 százaléka híd szakági. Emellett számos ipari, épületszerkezeti és vízépítési terv is fennmaradt.

(Szabó László muzeológus szíves adatközlése után)

A sorozat célja műszaki alkotók és műveiknek megismertetése minél szélesebb körben. A mérnöki tevékenység elismertetésének záloga, hogy ismerjük múltunk (és jelenünk) jeles alkotóit. Reméljük e sorozat szolgálhatja e nemes célkitűzést és a rövid összefoglaló anyagon túl további kutatásokhoz is kedvet adhat.

Bízom benne, hogy e vázlatos életrajzi megemlékezés gazdagítja ismereteinket, erősíti önbecsülésünket.

A sorozatot Tóth László, a szakgyűjtemény korábbi vezetője indította útjára 1995-ben. Az első kötet összefűzve, igen rövid terjedelemben ismertetett tizenöt jeles mérnököt. Jelen megújult formában, füzetenként egy-egy mérnököt kívánunk ismertetni (eddig megjelent Szikszay Gerő, Mentés Zoltán és Sávoly Pál).

A sorozattal kapcsolatos észrevételeket, illetve megjelentetendő mérnökökre vonatkozó javaslatokat, felhasználható anyagokat nagy szeretettel várjuk és fogadjuk.

ÁKMI Közúti Szakgyűjtemény

cím: 6200 Kiskőrös, Dózsa György út 38.

telefon: 78/511-935

email: kozutigy@externet.hu

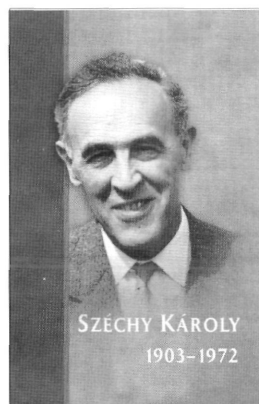
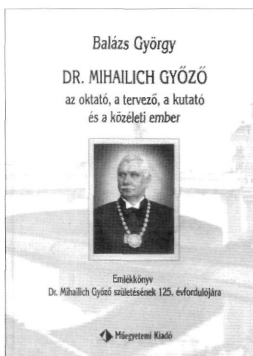
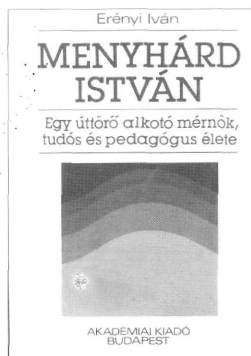
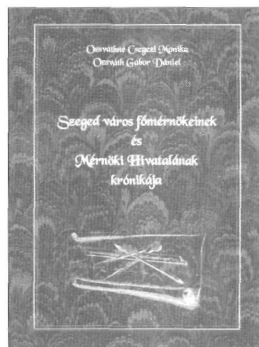
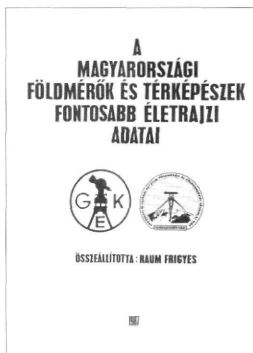
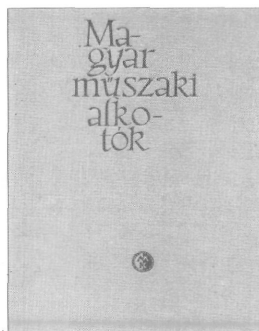
Szászi András

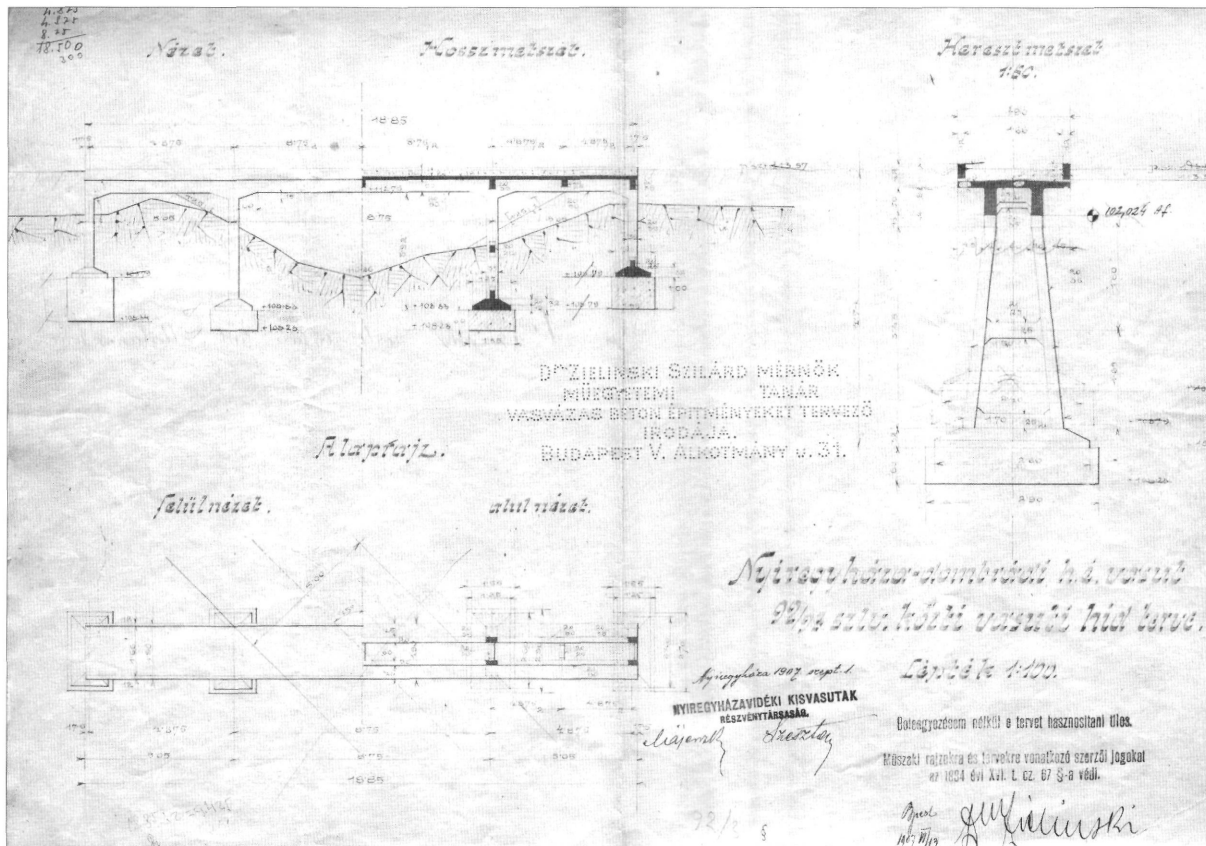
szakgyűjtemény vezető



Kehidakustányi Zala-híd napjainkban

ÉLETRAJZI KÖNYVEK





A Nyíregyháza-vidéki kisvasút hídja