

52 084

5208 Jan - aug, nov, dec,

MAGYAR ÉPÍTŐMŰVÉSZET



1944 JANUÁR

A városkép • Lakástermelés a háborúban • Nagy-Budapest kivezető országos útvonalai • A ferihegyi gyorsforgalmi út • Villák az Áfonya- és Cimbalom-utcában • Bérház a Bercsényi-utcában • Két nyaraló a Balaton mellett • Három templom Székelyföldön • A betonkészítés és ellenőrzés újabb eredményei • Mindenki lakása • Beszkárt tervpályázat ismertetése • Téli tárlat a Múcsarnokban • Művészet az iparban

UNGARISCHE BAUKUNST • ARCHITETTURA UNGHERESE • ARCHITECTURE HONGROISE • HUNGARIAN ARCHITECTURE • HUNGARA ARKITEKTURO

Felelős szerkesztő:
VITÉZ IRSY LÁSZLÓ

LYRA-ORLOW

Lyra "ORLOW" * 6300 - H



Rajzítónok műszaki, művészi és irodai használatra; törésmentes, mélyfekete írás.
Különösen alkalmas fénymásolatokra

LYRA-ORLOW-IRÓNGYÁR NÜRNBERG

EMERGÉ

a főkétféles gumí-
árak védjegye!



Magyar Ruggyantaárugyár R.T.

FÉLSZÁZADOS GYÁRTÁSI TAPASZTALAT

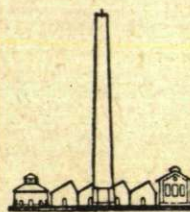
Kéményépítés
Kazánbefalazás
Kemenceépítés
Hő-, hűtő-, hangszigetelő
anyagok gyártása és szerelése

WELVÁRD ZOLTÁN

okl. mérnök, építőmester

BUDAPEST, XI., FORRÁS-UTCA 4.

Telefon: 258-245



HŐSZIGETELÉS ÉS HANGSZIGETELÉS

nélkül nincsen
KÖRSZERŰ
ÉRTÉKÁLLÓ
ÉPÍTKEZÉS

AZ ÉPÍTŐANYAG-
TECHNIKA MAI
ÁLLÁSA SZERINTI
LEGTÖKÉLETESEBB
MEGOLDÁST TÍ-
SZIK LEHETŐVE



AZ ULTRA-HAESZ hőszigetelőanyagok és
ULTRA-HÁHAESZ hangszigetelő anyagok

„NAGYBÁTONY-UJLAKI” EGYESÜLT IPARMŰVEK RT
BUDAPEST, V., VILMOS CSÁSZÁR-ÚT 16. TELEFON: 18-18-08

ZSIGMONDY BÉLA

RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Híd-, víz-, partfal-,
vasbeton- és kútépítési,
alapozási, csatornázási, légvédelmi,
óvóhely építési és
mélyfúrás vállalat

BUDAPEST, XI., HORTHY M.-ÚT 92

TELEFON: 268-920

CSÖVEK,

fürdőszoba felszerelések, bádógok
tetőfedéshez, víz-, gőz-, gáz- és
központifűtési szerelvények

Magyar Cső- és Vaskereskedelmi R. T.
Budapest, V., Váci-út 30/32. szám. — Telefon: 299-006

ÓVÓHELYAJTÓK

ÉS VÉSZKIJÁRÓK
VASBETONBÓL

**PREGITZER
FERENC** cement-
árugyára

Budapest, XIV., Angol-
utca 30. Telefon 297-921

KRÁL GYULA

kőfaragómester kő- és márványárugyártelepe
KÖBÁNYAÖZEM: BUDA KALÁSZ

épület, síremlék, oltár, emlékmű stb. munkák
BUDAPEST, III., LAJOS-UTCA 77/79. TELEFON: 163-116

Vasgerendákat Árusító Részvénytársaság

BUDAPEST, VI., PODMANICZKY-UTCA 29

ÁRKOSI SZÉKELY GYÖRGY

út-, mély- és magasépítési vállalat, Budapest, VII., Rottenbiller-utca 34. Telefon: 425-954

PÁZSY JÓZSEF
ÉPÍTŐMESTER
BUDAPEST, I. ORSZÁGHÁZ U 25
TEL. 161-241.

ÜVEGBETON

Leszármazási okmányok

kutatása ügyében forduljon

Heraldika

NEMESSÉGI

irodához, Bp. IV., Gr. Károlyi-u. 14.
Telefon: 381-199, 184-644

Torkret beton
Betonjavítás
Kőfelületek konzerválása

Liska Jenő
okl. gépészmérnök
Budapest
VIII, Örömvölgy-utca 36/a
Telefon: 342-951

SÁMUEL GYÖRGY KÖZPONTI FŰTÉS, GÁZ, VIZVEZETÉK ÉS BÁDOGOSMESTER
BUDAPEST, VI., ARADI-UTCA 45. — TELEFON: 310-913

Épület- és portálüvegezés,
márványüveg burkolás, üvegbeton

BUKOVAI SÁNDOR
Budapest, VIII, Baross-tér 4. Tel. 132-211

Építőanyagot olcsó árban és kitűnő
minőségben szállít

NERVETTI VIKTOR
építési anyagkereskedelmi vállalata
Budapest, VII., Rákóczi-út 80. Tel.: 224-042

Hibás KÉMÉNYEK

kivakolására kérjen ajánlatot, amikor tataroz,

a „**RAPA**” szab.

Kéménykivakoló Vállalattól,
mely falbontás nélkül gépeivel belülről kivakol.

III., Lukács-utca 2. * Telefon: 357-612



Fénymásolatok
gyorsan, szépen, olcsón!

OSER NÁNDOR
BUDAPEST, VI. Ó-UTCA 49.
TEL: 123-890

KORÁNYI ÉS TÁRSA REDŐNY ÉS VASIPARI KFT. BUDAPEST, VI., Paulay Ede-u. 57
Telefon: 420-754

A légvédelem embervédelem!

Az épületek, folyosók, lépcsőházak irány-
fénylámpákkal való ellátására a m. kir.
honvédelmi minisztérium előírása szerinti

**légoltalmi- és óvóhelyi lám-
pákat, világítóeszközöket,
autófénycsökkentőket**

gyártja:

KORÁNYI MÁRTON

LÉGOLTALMI LÁMPAÜZEM
Budapest, I., Krisztina-körút 151. T.: 150-274

Csarnok-, hangár-, műhely-, ház-épít-
kezéseknél használjon **TRIGON** gipsz-
fedőlapokat

könnyű, 40%-kal könnyebb, mint a beton,
hőszigetelő, tüzelőanyag-megtakarítás,
állandó temperatura,

térfogatálló — tartós, nem vetemedik,
nem hajlik el

szegezhető, mint a deszka,

abszolút tűzbiztos, ami ma elengedhetet-
len feltétel egy gyárépítkezésnél,
anyag, amely az összes kívánalmak-
nak ideálisan megfelel!

Felvilágosítást díjmentesen ad az:

**Egeresi Gipszgyár
és Vegyiművek Rt.**

budapesti irodája
V., Pannónia-utca 17/a Tel.: 125-957

**KAZÁNBEFALAZÁS
GYÁRKÉMÉNYEK
IPARI KÉMENCÉK**

SZAB. THERMOPHOR
kémények, egymásfö-
lötti tüzelések és köz-
ponti fűtések részére

SZAB. CIKLON
kéményfeltét
SCHULZ

tüzeléstechnikai és építési r.-t.
BUDAPEST, VII., ARÉNA-ÚT 80
Telefon: 221-250 és 221-262



Jó munkához Drasche anyag



Lapszemle

AZ ÉPÍTÉSZET legutolsó (3.) száma képekkel illusztrálva közli Paatela Jussi finn építész-professzor mérnökegyleti előadásának magyar szövegét, ismerteti a máramarosszigeti városi szállót (dr. Bardon Alfréd terve) és a bajai MABI-bérházat (Brestyánszky Tibor terve). Művészettörténeti cikksorozatában a homoróddaróci erődtemplomról, Szathmáry püspök tettyei palotájának romjairól, a beregszentmiklósi Rákóczi-kastély restaurálásáról s a magyar gótika néhány emlékéiről hoz érdekes cikkeket és képeket. A Szentendre és Visegrád közötti vidék nyaraló-építkezéseit bemutató cikk és két budai hétvégi ház ismertetése egészíti ki a negyedévi szemle tartalmát.

A TÉR ÉS FORMA legújabb számában dr. Barna József az állami alkalmazottak Horthy Miklós Gyógyintézetét mutatja be (tervező Csánk Elemér), képzőművészeti rovatában pedig Komor András ismerteti Dési Huber István festőművész munkáit, törekvéseit.

LOMÁSI ERDŐIPAR R. T. MAGYARORSZÁGI ÜZEMEINEK KIRENDELTSÉGE
KOLOZSVÁR, MÁTYÁS KIRÁLY-TÉR 7. I. 3 * TELEFON: 18-89

SZÁLLIT: Szatmárnémeti-Gőzfürész-i és láposbányai (Szatmár megye) parkettagyárából, illetve fűrészéből a legkényesebb ízlést kielégítő bükk-, tölgy-, dió- és kőrisfából készült rendes és díszítő parkettát, különleges eljárással feketére színezett tölgyparkettát, kiváló osztályozású és minőségű bükk-, tölgy-, dió-, kőris- és juhar- stb. építő bútortanyagot. Galócási (Csik vármegye), dédabiztrai és szováti (Marostorda vármegye) fűrészéből bármilyen mennyiségű, méretű és osztályozású luc-jegenyefenyő és bükkfűrészárut

ARBORIT

hézagmentes padló

ROZGONYI, FERY OSZKÁR-U. 47 Tel.: 157-675

MACSKÁSY ÁRPÁD

okleveles gépészmérnök műszaki vállalata
Szellőző, légűdítő, ködtelenítő,
központi fűtő, vízvezetéki, víz-
termelői, csatornázási, óvóhelyi
berendezések

VI., Desseffy-utca 16. Telefon : 127-670
Postatakarékpénztári csekksz. sz. : 21.391

**Szennyvíztisztító
telepek**

**SADO házi kiserítők
PRISTER MŰVEK RT.
BUDAPEST, I., ATTILA-U. 95. 161-230**

TRAVERTIN
és mindennemű kőfaragó munkát készít :
IFJ. TURRA ADOLF
kőfaragómester Budapest, VIII., Luther-u. 1/a.
Tel.: 140-329. Bánya- és üzemtelep: Budakalász.
Tel.: 162-036 19. mellékállomás

Schmidt Frigyes

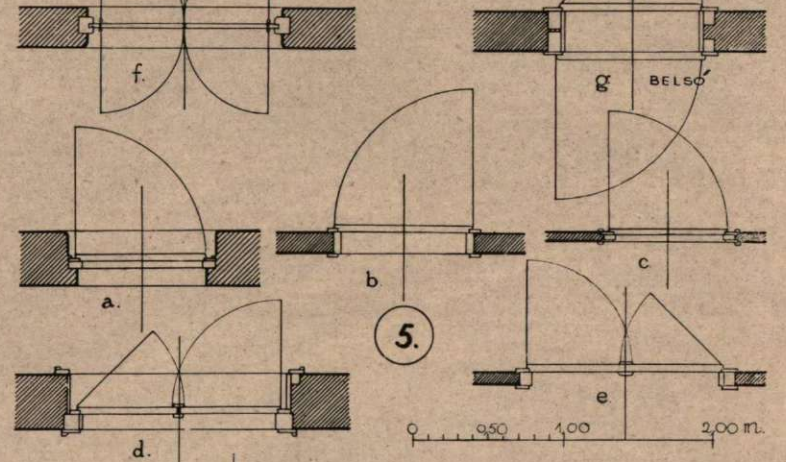
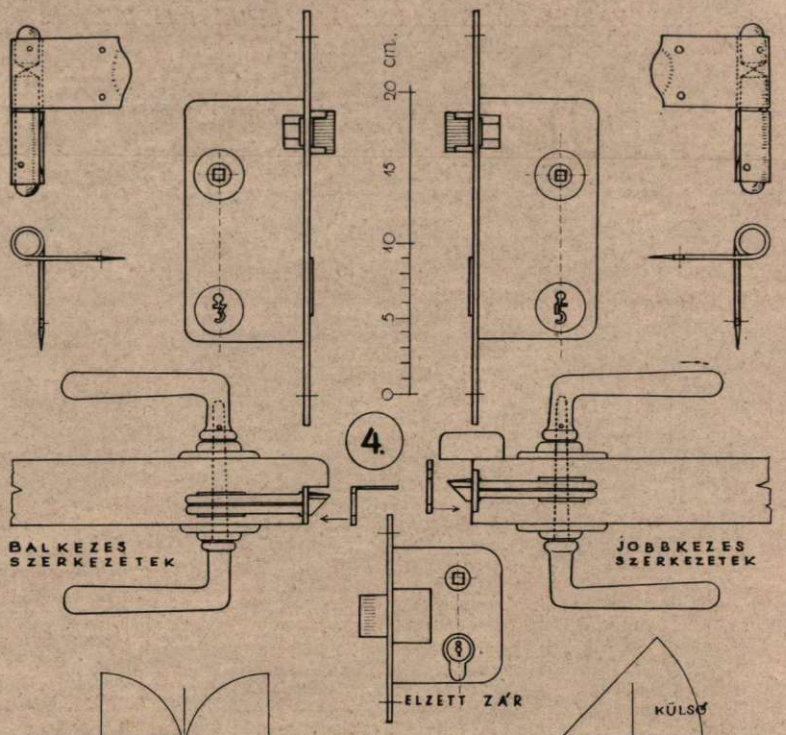
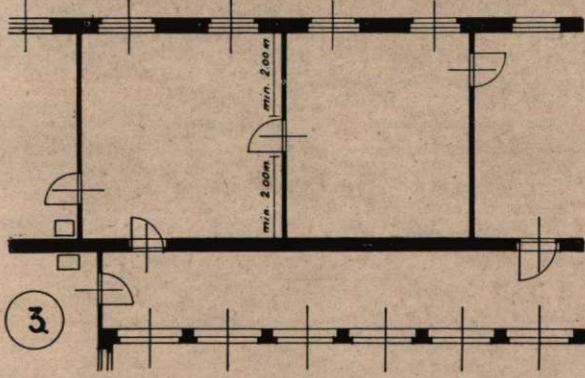
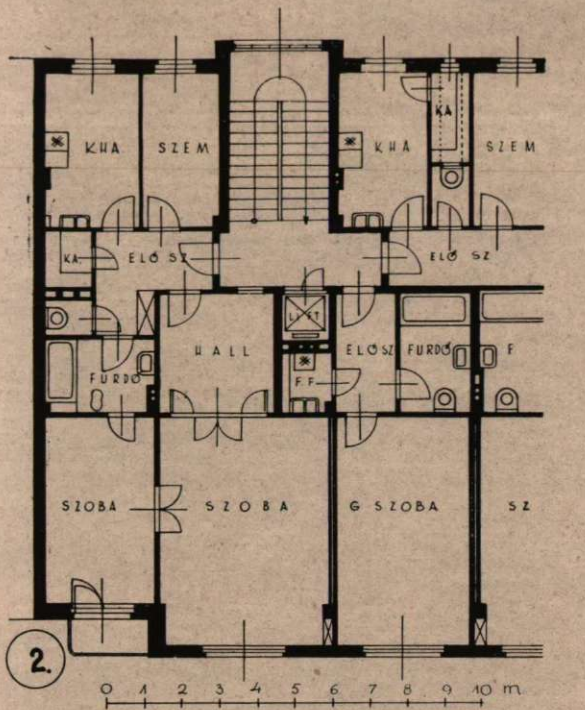
redőnykészítő. — Faredőnyök,
vászonedőnyök, mindenféle elsőtetők
Budapest, VIII., Vig-utca 10. Telefon : 138-388

KELE MIHÁLY

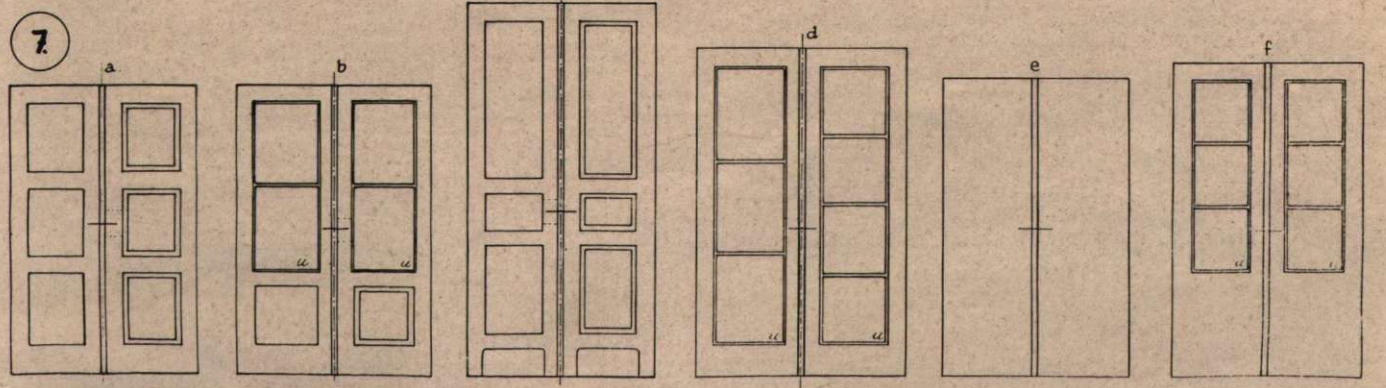
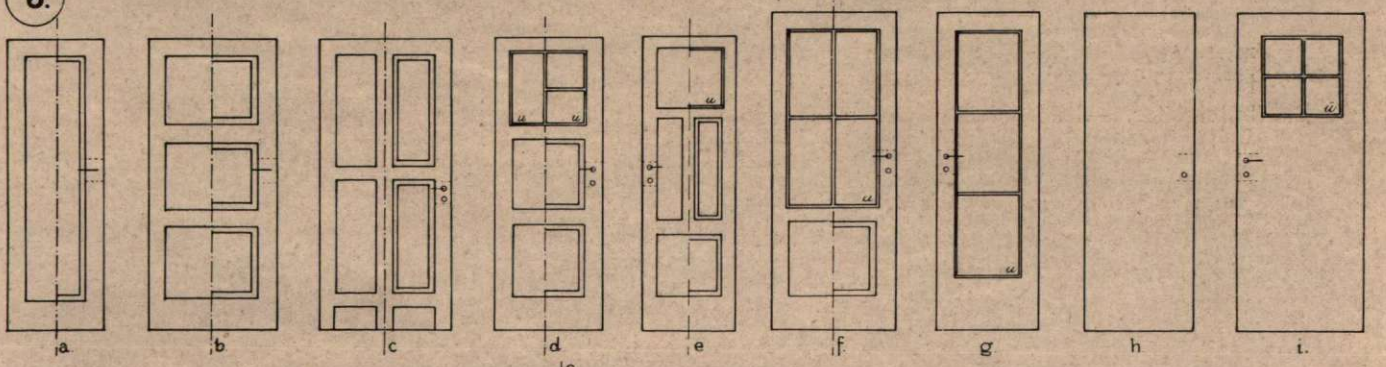
ASZTALOSÁRU GYÁRA

Budapest, VIII., Örömvölgy-u. 38-40
Telefon : 131-298

Forrás...
Tricosal
beton víztelenítéshez
Fluat
felületek
edzéséhez
Sriedländer Frigyes
Budapest, n. Lajos-utca 92.
Tel. 362-429



AJTOSZARNY ALAKOK



ÉPÜLETSZERKEZETEK

FALNYILÁSOK FELSZERELÉSEI

I. Ajtók

1. Lakószobák és mellékhelyiségek ajtóit a következő nyílás-méretekkal készülhetnek, hogy rajtuk a közlekedés és bútor-átvitel lehetséges legyen:

a) Egyszárnyú ajtók szélességi mérete alárendelt és kis helyiségek részére 600—700 mm., szobák, konyhák esetleg fürdőszobáké 850 mm. Rendkívüli méretek, középületek, tantermek egyszárnyú ajtó szélességei: 900—1000 mm. Magasságuk: 1950—2200 mm.

b) Kétszárnyú ajtók szélessége 1250—1400 mm.

Magasságuk: 1950—2600 mm.

Ugyanabban a helyiségben az összes ajtók lehetőleg egymagasságúak legyenek.

c) Fenti szokásos méretektől eltérőek a többszárnyú és a különleges célokat szolgáló ajtók. Mindezek az adatok külső falakban a falazott-, vakolt- vagy kő-méretre, belső falakban a tiszta nyílás méretre (gyalúlt tok-belméret, illetve bélelt tok-belméretre) vonatkoznak.

A jó és lehetőleg rövid közlekedési utak és a jó bebútorozhatás érdekében már tervezéskor megállapítandó minden ajtó helye, mérete és nyitási iránya, amint az példakép

2. és 3. alatt látható.

A szárnyak kisebb helyiségből a nagyobb térbe nyíljanak.

W. C.-be kivételesen nyílnak befelé, de csak akkor, ha ennek mélysége legalább 1.5 m.

Közeli ajtószárnyak mozgatasakor, ezek ne ütközzenek egymáshoz. — Ne ütközzenek fix felszerelésekhez (kályhákhoz, vízkagylóhoz stb.) vagy bútorokhoz. — Külső falak kifelé nyíló ajtószárnyai, nyitott állapotban csapadékok és szélviharok csapkodásai ellen védendők.

Ablakokból jövő világítást tekintve, a keresztfalakban lévő ajtószárnyak, felnyitva a helyiségnek minél kisebb részét árnyékolják be és a belépőre világosság essék.

Szobasorok válaszfalaiban középtengelybe csak széles menetekben helyezendő ajtó, hogy ezek peremborítása és a falsarok között, bútorok részére legalább 2.00 m. méret maradjon.

Egyebütt célszerűbb, a különben egyirányban levő, ily ajtókat a külső vagy belső falhoz közelebb helyezni. Utóbbi ott, ahol dolgozó helyek céljára akarjuk a szoba világosabb szakaszát kihasználni, előbbi akkor, ha ülő és fekvő bútorok részére kívánunk nyugodtabb sarkokat biztosítani.

Aszerint, amint az ajtószárnyat magunktól eltolva kívánjuk felnyitni és kilincse ilyenkor jobb- vagy bal-kézügyünkbe kerül, forgó tengelye, ilyenkor ránézve, jobb- vagy bal-felől esik, nevezzük jobb- illetve bal-kezes ajtónak. Ez jellemző a hasonló elnevezésű záruk és forgó-tengelyekre is, amint azok a

4. ábracsoportban vannak bemutatva.

5. csoportban néhány jellegzetes ajtó 1:50 méretű alaprajzi képe és tokszerkezetük változatai vannak feltüntetve:

a) Gerébtokos egyszárnyú balkezes ajtó.

b) Pallótokos egyszárnyú jobbkezes ajtó.

c) Heveder- vagy rabitztokos egyszárnyú balkezes ajtó.

d) Bélelt gerendatokos kétszárnyú jobbkezes ajtó bélésebe nyíló szerkezettel.

e) Gyalúlt (baloldalt) illetve bélelt (jobbaldalt) hevedertokos kétszárnyú balkezes ajtó.

f) Hevedertokos ingó ajtó.

g) Bélelt gerendatokos (baloldalt) illetve bélelt hevedertokos (jobbaldalt) külső-belső egy-egyszárnyú, külső bal-, belső jobb-kezes ajtó.

6. és 7. ábracsoportban néhány ajtószárnyalak változata van feltüntetve, és pedig:

6. alattiak egyszárnyú ajtók. a)–f) váz és táblázatosszerkezettel, balfelük 7 mm-es rétegelt lemeztáblákkal, jobbfelük ékhoronyba vésett 20 mm-es tömör deszkatáblákkal, »ü« jelzésű részek léccel rögzített üvegtábla betétekkel.

g)–i) rétegelt lemezes szerkezettel. Közöttük:

b) MOSz 502. RAJA (Rétegelt Ajtó 502. A. aljelzéssel.) illetve AJA (Ajtó A. aljelzéssel.)

c) jellegzetes keresztajtó. e) jelzésű is.

d) MOSz 502. RAJBÜ—AJBÜ (B. aljelzésű.)

f) MOSz 502. RAJCÜ—AJCÜ (C. aljelzésű.)

g) MOSz 502. AJEÜ (E. aljelzésű szabványajtó.)

h) MOSz 502. AJF

i) MOSz 502. AJFÜ (F. aljelzésű lemezelt ajtó üvegezett betéttel.

7. alattiak kétszárnyú ajtók.

a) MOSz 502. RAJG—AJG (G. aljelzésű.)

b) MOSz 502. RAJHÜ—AJHÜ (H. aljelzésű.)

c) Kétszárnyú ajtó magas helyiség részére.

d) MOSz 502. AJIÜ (I. aljelzésű.)

e) MOSz 502. AJLÜ (L. aljelzésű.)

f) MOSz 502. AJMÜ (M. aljelzésű szabványajtó.)

Kilincs, illetve zármagasság valamennyinél 950—1200 mm. a padló fölött. Ez ne essék váz-összeépítési helyre.

SÁNDY GYULA

Eolin hézagmentes padló

Dr. HUSZT és Dr. TÓTH
mérnökök
IPARI KFT. VIII., SAJÓ-U. 6.
T.: 224-036

A SZÉPMŰVÉSZET decemberi számában Bertalan Vilmos a Székesfővárosi Képtár grafikai gyűjteményét ismerteti. »Régi magyar otthonok« cím alatt régi kastélyok és paloták lakószobáinak kiképzését és berendezését mutatja be Voit Pál, végül Radocsay Dénes emlékezését közli Nagy Istvánról, a kevésbé ismert székely festőművészről.

A TECHNIKA bő és sokoldalú tartalmából bennünket különösebben érdekel Dörre Endre cikke az elavult városrészek újjáépítéséről, ifj. Hell Géza ismertetése a XIII. században épült csemeszkopácsi római katolikus templomról a Műegyetem középkori építészeti tanszékének közleményei keretében, a »Műemlékvédelmi Szemle« adatai a nógrádi várról, az alagi templomról és a hercegszántó—rasztinapusztai br. Rédly-kastély középkori kápolnájáról. Figyelemreméltóak a Műegyetem épülettervezési tanszékén készült tervezések is.

Redőnyök
Telefon 292-671

Pick Ede Utódai

Redőnyök
Bpest, XIII, Árboc-utca 1

HAT ÉVTIZED ÓTA

BUDAPEST — TELEFON: 127-275

Dr. Helvey víz-, hő-
és hangszigetelések

A MAGYAR IPARMŰVÉSZET 10. számában Mesterházy Jenő ismerteti a magyar ötvösség fejlődését a XVI. századtól napjainkig. Madas László cikke és képei a modern fényképezőtechnikának a népi felvételeknél felhasználható előnyeit világítják meg érdekesen.

A MAGYAR MÉRNÖK- ÉS ÉPÍTÉSZEGYLET KÖZLÖNYE legutolsó számában a budapesti nagyvasuti pályaudvarok rendezésének kérdésével foglalkozik, ismerteti a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium által készített tervezetet s az út-, vasút- és hídépítési szakosztály ülésén ezzel kapcsolatban elhangzott felszólalásokat.

ANDREA CEMENTÁRUGYÁR ÉS ÉPÍTŐIPARI RT.

FALBURKOLÁS

BUDAPEST, V., BÁTHORY-U. 20. TELEFON: 120-092

PADLÓBURKOLÁS

Jakoby László

okl. kohómérnök

Telefon: 38-45-99
és 18-62-16

Kazánfalazás
Ipari kemencék,
gyárkémények építése
Hőszigetelések
Gépalapozások



Világítási, erőátviteli be-
rendezések tervezése és
készítése. Épületek és
gyárüzemek villamos be-
rendezése. Fémáruüzem:
világítótestek tervezése
és készítése

Nagy György

szig. gépészmérnök
Budapest, VI. ker.,
Teréz-körút 26. sz.
Telefon: 311-446

Já betonhoz:

TRICOSAL

FERRO-CYAN, BUDAPEST, V., KOSSUTH LAJOS-TÉR 4

A MÉRNÖKI KAMARA KÖZLEMÉNYEI dec. 24.-i száma ismerteti a Kamara ünnepélyes választmányi ülését, amely a Kormányzóhelyettes mellszobrát leplezte le s egyúttal felavatta a Mérnöki Kamara székházát is. Közli a lap az országgyűlésen elhangzott, a mérnöki kart érintő beszédeket, a mérnöki munkák díjszabására, továbbá a felelős felvonószakértő munkakörére és felelősségére vonatkozó kamarai határozatokat, a magániparban alkalmazott mérnökök ezidőszerinti illetményeit, az építészeti tervpályázatok eredményeit s az újabb tervpályázati hirdetményeket stb.

FARKAS JÓZSEF SZOBRÁSZ, MŰKŐ- ÉS GIPSZMUNKÁK X., KOZMA-UTCA 5. •• TELEFON: 148-608

A MŰSZAKI VILÁG újévi számában Bornemisza Géza az Országos Magyar Műszaki Múzeumról, dr. Vér Tibor a mérnöki célkitűzésekről írt cikket, vitéz Bacske Kálmán időnkívüli műszaki kérdésekről nyilatkozik, Fridrich Lajos pedig ismerteti a krisztinai római katolikus plébánia-templom bővítési munkálatait. Ismerteti ezenkívül a lap a Magyar Mérnök- és Építészegylet előadássorozatát a víziközelkedés problémáiról, a »Műszaki Világhíradó« pedig sok tanulságos adatot és hírt közöl a világ minden tájáról.

A VÁLLALKOZÓK LAPJA december 23-i száma ismerteti a Talabor-Nagyág völgyében tervezett új vízierőmű előkészítő munkálatait, a december 30-i száma Kultsár István, a Balatoni Intéző Bizottság új elnökének érdekes nyilatkozatát közli a Balatonvidék fejlesztési és építési terveiről. (R. M.)

BODORIK ANTAL

ÉPÜLET- ÉS PORTÁLÜVEGEZÉSI VÁLLALAT
Budapest, VII., Károly-körút 9. T.: 423-369

DOMOKOS BÉLA

okl. ácsmester és parkett-vállalkozó
Budapest, III., Lajos-utca 144. Tel. 162-596.

GYÁRKÉMÉNY ÉPÍTKEZÉS GŐZKAZÁNOK BEFALAZÁSA

HÖRCHER ELEMÉR-EGGENBERGER
építőmester SZILVESZTER
Budapest, II., Margit-körút 8. Telefon: 352-126

Korszerű

*festés,
mázolás,
tapétázás*

HANTOS TESTVÉREK RT.

Budapest, VI., Horn Ede-utca 5
Telefon: 118-523, 119-451

ÚJ

ELŐFIZETÉSI DÍJAINK

Ezúton értesítjük igen tisztelt előfizetőinket, hogy a háború folyamán a gazdasági élet minden ágazatában előállott nagymérvű drágulás következtében, 1944 január 1-től kezdődőleg mi is kénytelenek vagyunk előfizetési díjainkat felelelni. Új előfizetési díjaink 1944 január 1-től kezdődőleg a következők:

1 évre előre fizetve	P 38.—
1/2 " " " " " " " "	" 20.—
1/4 évre előre fizetve	" 12.—
egyedülálló ára	" 4.—
külföldre 1 évre előre fizetve	" 50.—

Amidőn előfizetési díjainkat az általános drágulás-hoz képest csekély mértékben emeljük, kérjük t. előfizetőinket, hogy ezt a kényszerű lépésünket fogadják megértéssel, s legyenek meggyőződve arról, hogy amint normális idők következnek, előfizetési díjainkat azonnal megfelelően csökkenteni fogjuk

A kiadóhivatal

MÁRVÁNYÜVEG FALBURKOLÁS ÜVEGBETON

SCHNEIDER ÉS TÁRSAI • BUDAPEST VIII.
ÜVEGCSISZOLÓ ÉS TŰKÖRGYÁR • VI-G-U.34. T. 335-982, 131-315



FOTOKOPIA
FÉNYMÁSOLÁS
SOKSZOROSÍTÁS

MŰSZAKI NYOMDA
KÁDÁR U.4.
TEL: 113-901.

MAGYAR ÉPÍTŐMŰVÉSZET

Megjelenik 1901 óta, mai formájában és szerkesztésében újjáalakult 1941-ben. Felelős szerkesztő és kiadó: vitéz Irsy László. Előfizetési ár: Egész évre 38 P, félévre 20 P, negyedévre 12 P, egyes szám ára 4 P, az Általános épületszerkezetek c. melléklettel együtt. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, XIII., Dráva-utca 11. sz. Telefon: 493-789. Megjelenik havonta

Lapunk 1943 évi tartalomjegyzékét februári számunkhoz mellékeljük.

T A R T A L O M:

V á r o s r e n d e z é s:

A városkép. v. Irsy László. — Lakás-termelés a háborúban. Bornemisza Géza m. kir. titkos tanácsos, iparügyi miniszter. — Nagy-Budapest kivezető országos útvonalai. farczádi Lázár Jenő, min. tanácsos. — A ferihegyi gyorsforgalmi út. v. Becske Kálmán, székesfővárosi tanácsnok.

É p í t k e z é s e k:

Villák az Áfonya- és Cibalom-utcában. Tervező Rácz György, okl. építésmérnök. — Bérház a Bercsényi-utcában. Tervező Kovács Gyula Lajos, okl. építésmérnök. — Nyaraló Balatonarácson. Tervező Zombory Moldován Béla, festőművész tanár. — Építész nyaralója Tihanyapátiban. Tervező Megyer Meyer Attila, okl. építésmérnök.

M ű e m l é k e k:

Három templom Székelyföldön. Kisléghy Nagy István, Pogány Frigyes okl. építésmérnökök.

É p ű l e t s z e r k e z e t e k:

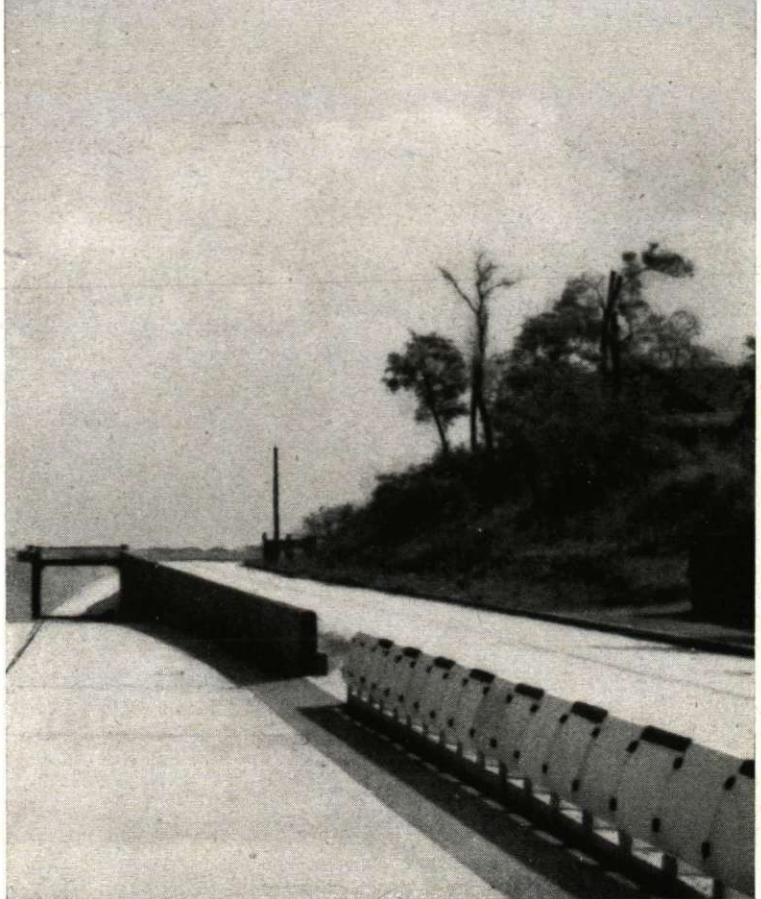
A betonkészítés és ellenőrzés újabb eredményei. Dr. techn. Moller Károly, okl. építésmérnök.

B e l s ő é p í t é s z e t:

A mindenki lakása. Kaesz Gyula iparművész, tanár.

S z e m l e:

BESZKÁRT Betegségi Biztosító Intézet és Főorvosi Hivatal pályázatának ismertetése. Vertse Dezső, okl. építésmérnök. — Téli tárlat a Múcsarnokban. — Művészet az iparban, üveg- és fémkiállítás. — Réczey Miklós, okl. építésmérnök. — Lapszemle. — Épületszerkezeti melléklet.



Ferihegyi gyorsforgalmi út részlete.

Bevezető

Ha valaki az utókorban lapozgatni fogja az Építő Művészetnek a démoni pusztításnak ebben a korszakában megjelent eddigi számaint, bizonyára csodálkozással fogja megállapítani, hogy hazánkban a régi latin közmondás — *Inter arma silent Musae* — ezekben a súlyos években nem bizonyult helytállóknak, legalábbis az építészet terén nem. Kétségtelen tény, hogy a magyar építésszek nem csüggedő akarattal és nem lankadó lendülettel eredményes munkát fejtenek ki az építészet fejlesztése érdekében gyakorlati és elméleti téren egyaránt.

Bizonyára nincs senki e lapok olvasói közül, aki nemcsak ne tudná, hanem ne is érezné a saját személyén a nehézségeknek azt a rettenetes tömegét, amivel a gyakorlati építkezés ma megküzdeni kénytelen. S mégis, — íme — hónapról hónapra gyönyörködve állapíthatjuk meg, hogy anyag- és munkahiány, pénzügyi s egyéb közgazdasági nehézségek ellenére szép és értékes tervek válnak valóra s gazdagítják eddigi értékes épületeink sorát. Ha a gazdasági lehetőségek gátat is emeltek a nagyméretű díszes kivitelű monumentális építkezések elé, a háborús évek építési eredményeit nyugodt öntudattal hagyhatjuk örökölni az utókorra.

Elméleti téren — ahol a gazdasági korlátozás nem érvényesül — még gazdagabb az eredmény.

Az emberiség új korszakának ebben a vajudó állapotában az építészet elsőnek érezte meg és jelezte előre az eljövendő világ születését. Elsőnek szakított minden hagyományos külsőséggel, hogy a legősibb és megváltoztathatatlan alapelveken építse fel az új építőművészetet. A magyar építészgárda buzgó és meggyőződéses munkássága ennek az új irányzatnak. De e lapok hasábjai tanuskodnak egyszerűen arról is, hogy ugyanez a gárda kifejezésre kívánja és akarja juttatni az építészetben magyar érzéseit is, mert ez az érzése lelkeben gyökerezik. Ezt a törekvést ma még csak a nedvek mozgásában, a rügyek csillogásában látjuk, de a szemünk előtt folyó komoly munka és a helyes út megválasztása alapossá teszik azt a reményt, hogy e rügyekből a modern magyar építőművészet szép virágai fognak fakadni.

A Magyar Építőművészet mindenkor hű tükre volt az építészeti alkotásoknak, de egyszerűen bölcsője is kívánt lenni az alkotószellem kibontakozásának. E hivatását hagyományaihoz híven a jövőben is teljesíteni fogja.

Dr. BESSÉNYEY ZÉNÓ



Lakástermelés a háborúban

A háborús évek legélesebben előtérben álló, szociális és gazdasági szempontból is igen nagy horderejű kérdései közé tartozik a lakásépítés. Lehetetlen ezt észre nem vennünk, mert hiszen lépten-nyomon tapasztalhatjuk, hogy a lakástermelés elkerülhetetlen csökkenésével szemben aránytalanul növekszik a lakásszükséglet. A kérdés megoldását illetően tehát a kormányzat és a közigazgatás a háborús viszonyok ellenére sem helyezkedhetik a tagadás álláspontjára, sőt a nehézségek közepette is minden lehetőt el kell követnie a lakásínség enyhítésére.

Alapvető nehézség, hogy az építőanyagok előállítása csupán egyik részlete a háborús fontosságú termelésnek, azt tehát nem fokozhatjuk tetszésünk szerint. A helyes egyensúly megállapítása pedig nem könnyű feladat. A rendelkezésre álló építőanyagok azután csak azt a hányadát fordíthatjuk lakástermelésre, amely a honvédelmi igények kielégítése után fennmarad. Ebből következik, hogy a lakásépítés, de általában a magánépítkezés kérdését sohasem szabad a honvédelmi és az általános gazdasági érdekektől elkülönítve szemlélünk. Mindenkor figyelemmel kell lennünk az összefüggésekre és kellő önmérsékletet kell tanúsítanunk. Ha viszont megtaláltuk és megtaláljuk a módot

arra, hogy a lakásépítés a háborús teendők és gondok között se szűnjék meg teljesen, az anyaggazdálkodási közigazgatásnak oda kell hatnia, hogy a felszabadítható építőanyag a leggazdaságosabb felhasználás mellett s mindenkor a szociális szempontok érvényesítésével a legmegfelelőbb helyre kerüljön.

Azoknál a lakásépítésekénél, amelyeket a közületek végeznek, eleve biztosítottnak tekinthetjük a szociális szempontok figyelembevételét, érte utóbbin az előállított lakások megfelelő bérszínvonalát is. Biztosítottnak tekinthetjük az anyag gazdaságos felhasználását is. A székesfőváros kislakásépítési tevékenysége például, de más közületeké is, egészen új és tanulságos lehetőségekre mutatott már rá az anyag gazdaságos felhasználása terén.

Éppen a szociális szempontok, amelyeknek érvényesülésére háború idején különösen nagy súlyt kell fektetnünk, kívánják meg azt, hogy a szűkre szabott kereteken belül a magánosok lakásépítkezésének is helyet adjunk. Itt megint fontos feladatok hárulnak az anyaggazdálkodási közigazgatásra, elsősorban az Anyaghivatalra és ennek elvi irányítójára, az anyaggazdálkodási tanácsra. Meg kell állapítani mindenekelőtt az építkezéseknek azokat a neveit, amelyek

A városkép

I.

Városok létesülése, azoknak kezdeti fokán természetesen semmiféle városszépítő, városképformáló elemeket nem vett igénybe. Teljesen és tisztán csakis a szükségszerűség vonta meg határát és formálta ki nagyságát, illetve megjelenési képét a születő városnak, és csakis az esetlegesen kedvező geográfiai fekvés biztosított neki megfelelő panorámát. Az ilyen városnak inkább a környező táj szépségének érvényesülése, semmint egy-egy tudatos városrendezési vagy szépítési szándék biztosította a festői tájba illő szép fekvését.

Még a közelmúltban is a szép vidéken, egy-egy festői környezetben elhelyezkedő város panorámája kölcsönözte annak »szép város« jellegét. A dolog természetéből adódik, hogy ilyen panorámával rendelkező városokról csak ott lehetett szó, ahol a környezet dombos, függőlegesen tagolt hegyes vidék volt és ahol szép panoráma szemléletére lehetőség nyílt; vagyis, ha a város völgyben, domboldalon, hegy tövében létesült. Ezek a körülmények okozták azt, hogy városaink panorámáját kialakítani vagy fejleszteni alig lehetséges, inkább csak arra lehet szorítkoznunk, hogy a meglévő szép távlati képet el ne rontsuk. A tájkép varázsa igen értékes attribútuma egy-egy városnak, ámde ennek védelmében inkább csak a környezetbe oda nem illő épületek, ház-csoportok építésének korlátozását s több efféle káros ötlet elhárítását igényelhetjük. Csak igen ritkán lehet szó pozitív értékemelő tevékenységről: így erdősítéssel és egyéb vege-

táció telepítésével valamely célkitűzés szerint, mint pl. kilátó, üdülő, szanatórium, emlékmű létesítésével, azoknak tervszerű tájképalakító elhelyezéséről.

Mindezek a problémák csak ott jutnak felszínre, ahol a tájkép kialakulhat, ahol a geográfiai helyzet erre lehetőséget nyújt.

Amennyire elég szűk korlátok közé szorul a tájkép kialakításában a szándékosság, s amennyire az ily tevékenységet, ha mégis lehetőség kínálkozik rá, a költséges nagyvonalúság jellemzi, annyira tág tere van a külső városkép a tájkép, panorámával szemben, a belső városkép kialakításában a tervszerűségnek, a városszépítési akaratnak. Viszont ennek költségei lényegesen kisebbek is, a lehetőség határain belül vannak. Az ilyen irányú jól átgondolt program rövidebb-hosszabb idő alatt biztos eredményt hozhat. Bármennyire nélkülözhetetlenül a legalapvetőbb szükségessége is egy városfejlesztés lehetőségének a kifogástalan forgalmi úthálózat, a települési lehetőségek biztos kézzel megrajzolt övezeti beosztása és beépítési módjainak körvonalazása: mégis egy városnak karakterét, az emlékezetbe maradó emléket véső belső táj képei — a jellemző városképek adják. A terek, az utcák, a nagy terek, a sugárutak, a bérházsorok, a családi sorházak, az egyes házak, az ikerházak, az utcavonal, az építési vonal, a city, a városzéli települések, az ipari övezetek, a sporttelepek alkotják. Kulisszáit, az azt lezáró horizontot a nézőponttól mért távolságuk adják meg a városkép élvezetéhez szükséges



Budapest látképe a Gellérthegyről.

a helyes anyaggyártás mellett szóbajöhetnek. Ilyenek főleg a padlástér-beépítések, az emeletráépítések, az olcsóbéru kislakások és a kis családi házak, vagyis azok az építkezési nemek, amelyeket a szociális szempontok is különösen indokolnak.

További, igen fontos anyaggyártási feladat annak elérése, hogy a magánlakásépítkezések céljára fordítható anyagot céltudatosan és eredményesen használják fel. Az idei évben mintegy 110 millió darab téglát jutott a magánépítkezési tevékenységre. A jövőben az eddiginél is eredményesebben kívánom a magánépítkezésre átengedett építőanyag helyes felhasználását előmozdítani, és pedig részben az ipartestületi ellátás kiépítésével, valamint az elsőfokú építési hatóságnak a kiosztásba és a felhasználás ellenőrzésébe való bekapcsolásával.

A lakásépítés fellendülését természetesen csak a háború megszűnté után, az átmenetgazdaság idejére várhatjuk. Nemcsak azért, mert a lakástermelésnek az építőanyag hiánya akkor már nem fogja útját állni, hanem azért is, mert a felszabaduló munkások foglalkoztatásáról leginkább az építőipar útján gondoskodhatunk. Hogy a lakásépítés ezt a szerepét az átmenetgazdaságban tényleg

betölthesse, az előkészítő munkáknak már most, a háború tartama alatt meg kell indulniuk. Ki kell dolgozni a terveket, megszerezni az építési engedélyeket, kijelölni a város rendezési tervekben a betelepítésre alkalmas nagyobb területeket, biztosítani telepítési célokra a kisajátítási lehetőségeket. Elő kell készíteni a szükséges tőkék megszerzésének módjait. Építőszövetkezetek létesítése és bevonása is azok közé a teendők közé tartozik, amelyek révén az átmenetgazdaságban a lakásépítési tevékenység gyors kifejlődését biztosíthatjuk.

Egyfelől a háborús éveket, másfelől a háborút követő éveket gazdasági szempontból jellegben és jelentőségben egymástól teljesen különböző két időszaknak szokás fel fogni, a kettő azonban — nézetem szerint — a lakáskérdés eredményes megoldása tekintetében mégis egységet alkot. A másodiknak zökkenő nélkül, símán kell folynia az elsőből. Az első időszakban, a háború alatt, a lakásépítési tevékenység csak szűk térre szorítva, kizárólag a szociális követelmények jegyében és lassan haladhat előre. A második időszakban azonban, az átmenetgazdaság korában, teljes erővel ki kell bontakoznia, hogy teljesíthesse a reá háraluló szociális, gazdasági és városrendezési feladatokat.

BORNEMISZA GÉZA

perspektívát látat. A régi és új épületek formái, a homlokzati felületek kiképzése, az ajtók, ablakok, kapuk, a háztetők, az üzletek portáljai, reklámtáblák, a térbútorok, az emlékművek, szobrok, a zöld területek, parkok pedig mind-mind a városkép alakító elemeit alkotják.

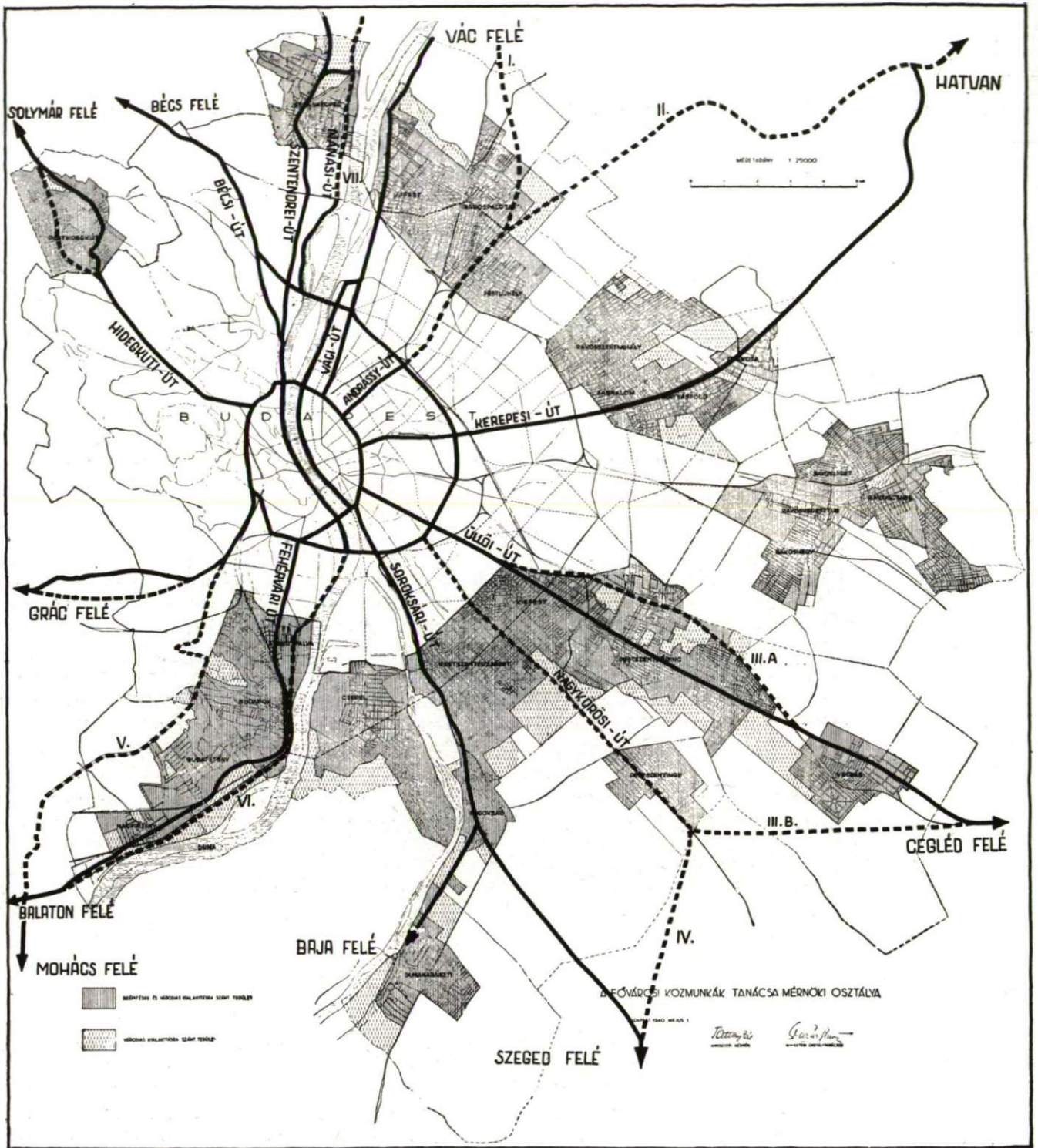
Amint látjuk, bizonyos fokig a városkép kialakulása is olyan adottságoknak a folyománya, melyeken változtatni már nehezebben lehet. A rossz arányú tér alakjának megváltoztatását, a helytelenül méretezett utcaszélességet, a túl nagy terek szétfolyó karakterét, a keskeny és túl hosszú nyílegyenes utca lezárását, a bérházak reménytelenül rideg beosztását, a családi sorházak izlésnélküliségét, a szabadonálló egyes és ikerépületek cifrázkodó megjelenését, az utcavonal és építési vonal zűrzavarát, az ódon cütün keresztülhaladó forgalmi útvezetés barbárságát alig lehet márról holnapra megváltoztatni. Helyes megoldásra már sok helyen igen elkésett a törekvés a város terjeszkedése terén is. A táji illeszkedés törvénye is nehezen jutott levegőhöz, a domboldalon merőlegesen vezetett utcák mentén emelkedő épületek a sok torony és erkély felépítményeikkel bizony elnyomták a vidék finom vonalát. A túl magas épületek mintegy erőszakosan belemarkolnak a tájba. Érdekes, hogy ezeket a szemrehányásokat nem is annyira a régmúlt, mint inkább a közelmúlt építkezései váltják ki. Természetesen nem állítjuk azt, hogy úgysem élvezhetné nemzedékünk városképszépitő nagyvonalú elgondolásainak megvalósítását, tehát ne is tegyünk annak érdekében semmit. Távolról sem!

Igenis, a jó városrendezőnek mindent el kell követnie, hogy legalább az utókor, esetleg a késő utókor mégis elismeréssel gondoljon szerény törekvéseinkre.

Am vannak a városkép kialakító témájának olyan részletes kérdései is, melyeknek kellő tagolásban és megvilágításban való kitesztázása már a mai, de legalább a holnap nap idején alkalmasok arra, hogy akár a mi szemünk előtt, a városkép a meglevő jó és kevésbé jó kereteken belül javuljon. Ne gondoljuk azt, hogy ily törekvés valóra válása egyesegyedül a hatóság kötelező akaratán múlik. Éppen nem! Sőt elképzelhető, hogy a hatóság közbejötté nélkül a legszebb eredményeket lehetne elérni, ha a tervező építőművészen és az építetett személyben kölcsönösen élne egy az összépitkezési költségek 1—2%-án belül maradó áldozatkészség a szép városkép érdekében. A jó izlésnek csupán iratlan törvényei vannak, büntető szankciók alkalmazásával pedig bajosan lehet művészi szépet alkotni. A környezetbeillő, ahhoz simuló, azt kiegészítő építési terveket szabadna csak megvalósítani, hogy eleget tegyünk a szép városkép iratlan törvényeinek.

Nem lesz talán érdektelen, ha a folytatólagos hasábkon megkíséreljük a városkép alkotóelemeinek egymásrahatását vizsgálat tárgyává tenni, a városképet kialakító részletmegoldásokat a gyakorlati építész és a városrendező építész szemével figyelve, s azokat közös alapra fektetve, megszívelendő irányjelző megállapítások alakjában hozzáférhetőbbé tenni.

v. IRSY LÁSZLÓ

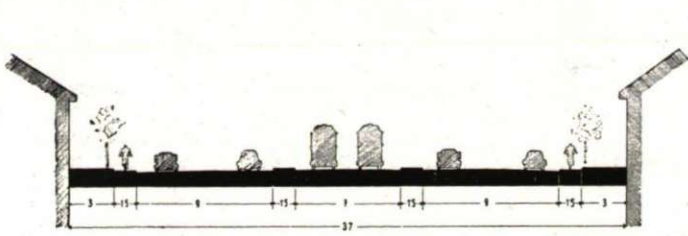


Nagy-Budapest kivezető országos útvonalai

A városok forgalmi életében a közúti ki-, ill. bevezető útvonalak elsődrendű szerepet játszanak. Természetes, hogy e jelentőség még fokozódik az ország fővárosánál, ahol nemcsak az egyes országrészek szerves forgalmi bekapcsolódását biztosítja, hanem külföldi országok és azok metropolisai felé is biztos, kényelmes és gyors összeköttetést van hivatva nyújtani. A kivezető közúti útvonalak a múlt

század közepéig e tekintetben — szárazföldi vonatkozásban — kizárólagos monopóliumot élveztek. Vasút még nem volt és így minden szárazföldi forgalom teljesen a kivezető útvonalakat terhelte. A vasút fellépésével a forgalomban lényeges változás állt be, amennyiben mind a személy-, mind a teherforgalom nagy része a kötött pályatestű vasútra terelődött át. E század második évtizedében az

automobilizmus megszületésével és elterjedésével a kivezető útvonalak újból nagyrészt visszanyerték jelentőségüket, miután mind a személy-, mind a teherforgalom egyrésze visszatért az útvonalakra. Természetesen a vasút jelentősége továbbra is fennáll, különösképpen a tömeges személy- és teherforgalmat illetően, azonban a gyorsforgalom javarészt áttelelődött e kivezető közúti útvonalakra.



2.

Amint említettem a vasút fellépésével a kivezető útvonalak jelentősége átmenetileg visszaesett és ez az állapot több mint egy fél évszázadig fennállt. Ez alatt az idő alatt születtek meg a nagyvárosok elő- és külvárosai és természetesen e helyeken a kivezető útvonalakra nem fektettek oly nagy fontosságot, mint talán kellett volna. Az előadottak szerint a városrendezőkre mulasztás nem hárul, hisz nem tudhattak a benzinmotorok jöveteléről. Megelégedtek e kül- és elővárosi részek szabályozásánál azaz, hogy kivezető útvonal részére az akkori kocsiforgalomnak megfelelő és kielégítő helyet biztosítottak, sőt semmi veszélyt nem láttak abban sem, ha e már meglévő kivezető útvonal szélességét csökkentették.

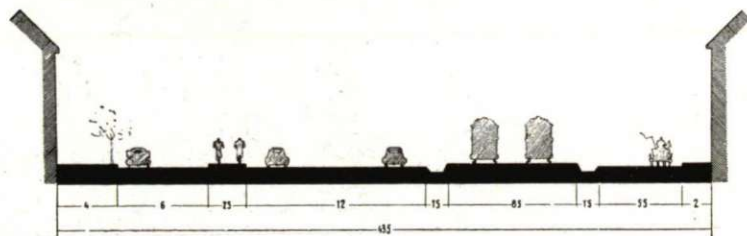
Ez a helyzet nálunk Budapest környékén is. Újpest, Rákospalota, Kispest, Pestszenterzsébet, stb. fejlődésük megindulása az 1870-es évre tehető, tehát éppen arra az időre, amidőn a kivezető útvonalak oly erősen elvesztették forgalmi jelentőségüket s így ez útvonalak szabályozására, a kellő szélességek biztosítására nem gondoltak.

Nem kell azonban röstelkednünk, mert nagyobb és sokkal jelentősebb országok fővárosainál is hasonló a helyzet olyannyira, hogy pl. Páris városának illetékesei 1934-ben határozták el, hogy a kivezető útvonalak szabályozási szélessége 100 m-ben állapítsák meg, vagy pl. Berlinben az észak-déli, és kelet-nyugati tengely tervezete és megindult végrehajtása sem egyéb lényegében, mint az automobilizmussal újból nagy jelentőségre szert tett kivezető útvonalak problémája.

Budapest környékének a Közmunkák Tanácsa hatáskörébe való utalásával e városrendezési hatóság a kivezető országos útvonalak nagyjelentőségű kérdését elsősorban tűzte napirendre és szabályozásilag a problémát a jelen és a jövő igényeinek kielégítésével oldotta meg.

A kivezető országos út-

vonal első és legfontosabb követelménye, hogy a távolsági közúti forgalom, a helyi forgalomtól elválasztassék. Ez a szabály azt a célt szolgálja, hogy a nagyobb távolságból jövő gyorsforgalom ne legyen kénytelen már a székesfőváros szívéből távolesően sebességét nagymértékben korlátozni. Ugyanilyen szabály a szintbeli keresztezések megszüntetése, ill. elkerülhetetlen esetben is csak nagyobb távolságokban való megengedése. Lássuk már most, hogy oldhatók meg e célkitűzések? Abban az esetben, ha a beépítettség és a gyakorlati keresztülvihetőség még lehetővé teszi, úgy a legegyszerűbb megoldás megfelelő szélességi méret biztosítása, amidőn ugyanazon útkeresztmetszetben el lehet helyezni mind a távolsági, mind a helyi kocsitűtet és ezenfelül a bicikli pályatestet és ha van, vagy szüksége mutatkozik a külön pályatestű villamosvasutat. A távolsági kocsitűtetnél a szélességi méretnek legalább négy kocsi nyomnak kell lennie, (mind a jobb, mind a bal menetre kettőt-kettőt számítva) egy-egy kocsi nyomra 3 m-t véve. A helyi kocsitűtetnél — ha mindkét oldalon házak állnak — ugyancsak két-két kocsi nyomot veszünk számításba. A villamost, vagy helyi érdekű vasút szélességi méretét (1.5—1.5 m-es járdaszigetekkel egygyütt) 10 m-ben vesszük fel. A bicikli pályatestet pedig mindkét menetirányban 1.5—1.5 m-es szélességgel, egyesítve a két menetirányt 2.5—3.00 m széles sávval. A gyalogjárók szélessége a kívánalmak szerint 3—5 m. Ezek szerint tehát egy olyan kivezető országos útvonal szabályozási szélessége, ahol villamos vagy helyi érdekű vasút is van: 43—47 m. Az ilyen szélességi méret mellett teljes értékű keresztmetszetet nyerünk.



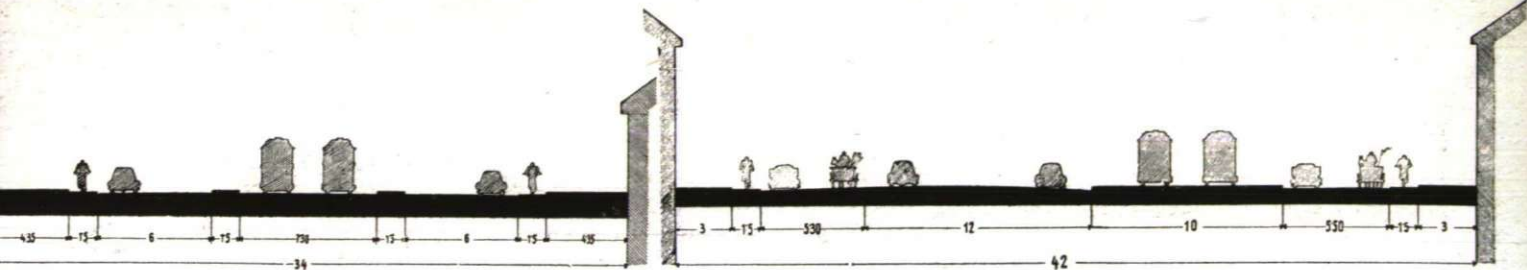
3.

Ezt a szélességet — sajnos — több esetben már nem tudjuk biztosítani és ilyenkor fordulunk a másik megoldáshoz, amikor is a forgalmat két, vagy több vonalban, tehát új nyomvonal feltárással igyekszünk megoldani. Ez esetben tehát, az egy irányból jövő forgalom elosztásáról van szó.

Vegyük a székesfővárosból kiinduló kivezető útvonalakat egymásután tárgyalás alá.

1. VÁCI-ÚT. Hivatva van a Vác felől jövő távolsági forgalom lebonyolítására, vagyis az északnyugati Felvidék és a Csallóköz közúti forgalmának bekapcsolására.

Jelenleg a Váci-út újpesti szakaszának szabályozási szélessége 26—28 m, amiből a tiszta kocsitűtet mintegy 11 m, vagyis alig éri el a négy kocsi nyomot. Ez a szélesség — az előbb említett távolsági forgalomhoz hozzászámítva a környéki és helyiforgalmat is — nem felel meg még a jelenlegi követelményeknek sem. Nyugodtan állíthatjuk, hogy a forgalom annyira lelassul az újpesti szakaszban mintegy 2 km-es tekintélyes hosszán, mint akár egy belvárosi szűk utcában. A Váci-út újpesti szakaszán nem nyúlhattunk a szabályozás ahhoz a formájához, amidőn a távolsági és helyiforgalom elválasztása egyazon útkeresztmetszeten történik, hanem a másik megoldáshoz fordultunk, ugyanis új nyomvonalat tűztünk ki. Ez új nyomvonal az 1. ábrán I-el van jelölve és kiindul a Váci-útból Felsőgöd északi határánál, majd a Budapest—Vác-i vasútvonal mentén haladva betorkolást nyer a budapesti Andrassy-útba, ill. annak meghosszabbított vonalába. Az elgondolás tehát az, hogy a Váci-út jelenlegi nyomvonalán a jövőben a távolsági teherforgalom, valamint a helyi személy- és teherforgalom bonyolódik le, míg a távolsági személyforgalom (gyors) az Andrassy-útba vezetetik és így kerül a székesfőváros forgalmi elosztó rendszerébe. Ez új útvonal



4.

szabályozását a Magyar Építőművészet 1943. évi januári számában már ismerttettem, most csupán annyit jegyzek meg, hogy a távolsági személyforgalom részére a mintegy 8 km hosszú szakaszon mindenütt 4 kocsinyomot sikerült biztosítani.

Amint már említettem, a Váci-út újpesti jelenlegi szakaszán kell lebonyolítani a távolsági teher- valamint a helyi személy- és teherforgalmat. E szakasz mai szabályozási szélességével még ennek a feladatnak megoldására sem alkalmas. A 2. ábra tünteti fel az új szabályozási szélességet (37 m) és az útkeresztmetszet tagozódását. Eszerint a villamosvasútpálya nem fog külön pályatestet alkotni, hanem az útszintben nyer elhelyezést, az 1.5–1.5 m-es várakozó szigetekkel együtt 10 m-es széles sávban, (sínek közötti rendes útburkolat), ettől jobbra és balra 3–3 kocsinyom a jobb, ill. a balirányú forgalom részére, 1.5–1.5 m bicikli pályatest és 3.5–3.5 m-es gyalogjáró. Amint látható, még a villamos várakozó szigetekenél is biztosítva van a 3–3 kocsinyom és ezeknek 40–40 m-es hosszán kívül a villamossínek közötti terület is közúti célokra felhasználható. Felvetődik itt a kérdés, hogyha már 37 m-es szélességet e szakaszon meg lehet állapítani, miért nem volt merészebb a városrendezési hatóság és nem ment el a 47 m-es szélességig, amidőn már mindent meg lehetett volna egy nyomvonalon oldani. A felelet igen egyszerű: e nagyobb szélességgel már mintegy 1.5 km-es beépített területen a telkek nem lettek volna beépíthetők és ki kellett volna sajájtítani — amire még gondolni sem lehet!

2. KEREPESI-ÚT. E nyomvonalon bonyolódik le a Hatvan—Miskolc felől jövő közúti forgalom, vagyis az észak és északkeleti Felvidék bekapcsolása. Ez útvonal budapestkörnyéki szakaszáról eleve ki kell jelentenünk, hogy már jelenlegi szélességében is az igényeknek — a sashalmi szakasz

kivételével — megfelel. Mátyásföld, Cinkota és Kistarcsa községek szakaszain olyan szabályozási szélességek állnak rendelkezésre, hogy teljes értékű útkeresztmetszetet lehet kialakítani. A 3. ábrán feltüntetett útkeresztmetszet szerint a szabályozási szélesség 43.5 m, amelyben biztosítva van a helyi érdekű vasútnak külön pályatestje (az egyes állomások helyén az út kiszélesedik), 4 kocsinyomos távolsági úttest, a 6 m ill. 5.5 m-es helyi útvonalak, a 2.5 m mindkét irányú egyesített biciklipályatest, 1.5–1.5 m széles felszíni víz-elvezető árok, 2–4 m széles gyalogjáró.

Bár ez útkeresztmetszet teljes értékű, mindazonáltal gondoskodás történt tehermentesítő új nyomvonalról is, mint azt az 1. ábra II. jelölt vonalvezetés tünteti. E szerint kb. a gödöllői ú. n. halálkanyar előtt ágazik ki az új vonalvezetés, amely szintén a budapesti Andrassy-útba, ill. annak meghosszabbításába nyer bekapcsolást. Ez új vonalvezetésben azonban csakis a távolsági személy (gyors) forgalom nyerhet levezetést, ill. ennek az a része, amely a budapesti Andrassy-út által kíván elosztást nyerni a főváros forgalmi hálózatába. Az útvonal a távolsági (gyors) személyforgalom céljára 4 kocsinyomot fog biztosítani.

3. ÜLLŐI-ÚT. Ha összehasonlítjuk azt a szerepet, amelyet az Üllői-út mint kivezető országos útvonal játszik a jelenlegi szélességével és állapotával, tűnik ki igazában az, hogy mennyi, de mennyi a tennivaló ezen a téren. Ez útvonal szolgál Cegléden keresztül a keleti és délkeleti országrészek távolsági közúti forgalmának levezetésére. Kispest és Pestszentlőrinci szakasza mintegy 5 km hosszú és a székesfőváros határán való betorkolásánál teljes szélessége csupán 22 m, hogy aztán kifelémenet tölcserszerűen 27 m-re szélesedjen ki. És e szélességek mellett külön pályatestű villamosvasútja van úgy, hogy a közúti forgalom részére 2–3 kocsinyom

5.

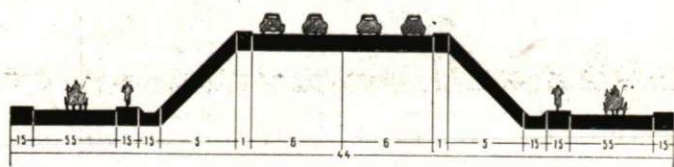
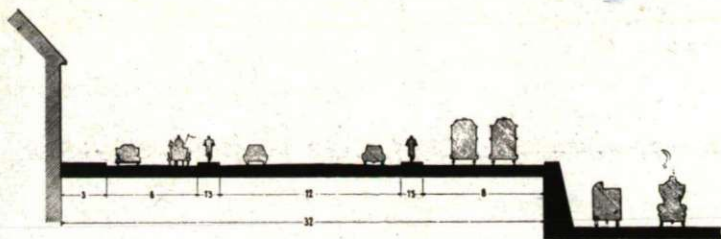
áll csupán rendelkezésre. A szíves olvasóra bízom az elképzelést, hogy miként lehetséges a forgalom lebonyolítása ez útvonalon, különösképpen annak kispesti szakaszán!... Amint említettem az Üllői-út kispesti és pezsztentlőrinci szakasza mintegy 5 km hosszú és jóformán teljesen beépített. Teljesen illuzorikus lenne olyan kiszélesítésről beszélni, hogy az összes forgalmat a meglévő nyomvonalon vezessük le, miután az kb. 1000 telek kisajátításával járna.

A megoldás az 1. ábra III.a és III.b. vonalvezetései tünteti fel. Az első esetben (1. ábra III.a.) Vecsés és Pestszentlőrinc között ágazik ki az az útvonal, amely a Ferihegyi repülőtér mellett elhaladva a pezsztentlőrinci Gyömrői-út jelenlegi vonalvezetésében folytatódva Budapest és Kispest határában újra visszatorkollik az Üllői-útba. Amint látjuk ez új vonalvezetés mintegy megkerüli Pestszentlőrinc és Kispest beépített területét, hogy aztán újból a széles budapesti külső Üllői-útba torkoljon.

Ez útvonal van elsősorban hivatva arra, hogy a Ferihegyi polgári repülőtér forgalmát gyorsan a fővárosba hozza és éppen ez indokból folyóan ez útvonal csakis és kizáróan a távolsági személy (gyors) forgalom részére vehető igénybe.

A gyors útteste ez útvonalnak 7.50 m (két kocsinyom), azonban teljesen keresztvezésmentesen lett kiképezve és a kor igényeit e tekintetben teljesen kielégíti, sőt e vonatkozásában nyugodtan állíthatjuk, hogy külföldi viszonylatban is első helyen áll.

Ezzel megoldást nyert e nagyjelentőségű forgalmi iránynak távolsági személyforgalma. Hátra van a távolági teherforgalom. Ennek megoldását az 1. ábra III/b. jelzésű vonalvezetése tünteti fel. Vecsés község keleti szegélyén ágazunk le az Üllői-útból és mezőgazdasági területen haladva torkolunk be az ú. n. Nagykőrösi-útba, amely Pestszentimrén keresztül Kispest és Pestszenterzsébet között vonul el, hogy betorkoljon a budapesti



6.

Gyáli-útba. Ez az útvonal szolgálja a jövőben a Cegléd-felé irányuló teherforgalom lebonyolítását és különösen van predestinálva e szerepre azért is, mert jó megközelítési lehetőséget ad a budapesti nagyvasártelepre.

Ezek után visszatérünk az Üllői-út kispesti és pestszentlőrinci szakaszának szabályozására. Amint természetes volt az, hogy ez útvonalszakasz nem szélesíthető 47 m-re, éppúgy természetes az is, hogy a jelenlegi szélességében nem hagyható, miután ez állapotában még a helyi forgalomra sem megfelelő. A 4. ábrán tüntetjük fel a megállapított szabályozást és az útkeresztmetszet tagozódását. A szabályozási szélesség 34 m egységesen az egész 5 km-es szakaszon. Középhegyen, de nem külön pályatesten, hanem útszintbe helyezett sínekkel (útburkolattal ellátva) foglal helyet a villamos vasút. Ennek szélessége a megállóhely járdaszigetekkel együtt 10.30 m. Az elhelyezés tehát olyan, hogy a pályatestet közúti forgalom részére is (ha nem megy rajta éppen villamos) igénybe lehet venni. Emellett jobbra és balra 2—2 kocsinyom a közúti forgalom részére, majd 1.50—1.50 m biciklipályatest és végül 4.35—4.35 m széles gyalogjáró.

4. NAGYKÖRÖSI-ÚT. Egyelőre ez az útvonal még nem szerepel, mint önálló és egy irányba vezető útvonal, azonban tehermentesítő szerepe már a közeljövőben is nagyjelentőségű lesz. Mint már az Üllői-úti fejezetben említettem a Cegléd felé irányuló országos forgalomból a távolsági teherforgalom errefelé tendál, de ugyancsak tehermentesítést szolgál a Soroksári-útnál is (lásd 1. ábra IV. jelzésű nyomvonalat) és így mint a két nagyjelentőségű forgalmi irány (Cegléd és Szeged) eredőjeként emelhetjük ki.

Szabályozási lehetőségét tekintve igen szerencsés helyzetben vagyunk. Eltekintve Kispest határában egy jelen-

téltelen szakasztól az egész útvonal 5.5 km hosszában (Kispest, Pestszenterzsébet és Pestszentimre beépítésre szánt területén) 42 m-es szélesség rendelkezésre áll. Így tehát a szabályozási szélesség ekként állapíttatván meg a keresztmetszeti tagozódást az 5. ábra tünteti fel.

5. SOROKSÁRI-ÚT. A jelenlegi helyzet lényegében azonos a Váci-, vagy Üllői-úttal. Pestszenterzsébeten a Nagy Sándor-utcától délre van egy szakasz, ahol az egész forgalom részére csupán két kocsinyom áll rendelkezésre és ebbe torkollik egész Dél-Magyarország (Szeged—Baja) közúti forgalma.

Sikerült azonban ez útvonal egész pestszenterzsébeti szakaszán olyan keresztmetszeti tagozódást megállapítani, hogy ugyanazon nyomvonalon a távolsági kocsinúttest a helyi úttól elválasztható. A szőbanforgó útvonal csupán keleti oldalán van beépítve, míg nyugati oldalán a süllyesztett pályatestű MÁV Budapest—Kelebia—Újvidék vasútvonal húzódik. Eszerint tehát helyi útra csakis a keleti oldalon van szükség. Helyi érdekű vasút is terheli ez útvonalat s így annak helyét is fenn kell tartani. A 6. ábra tünteti fel a szabályozási szélességet (32 m) és a keresztmetszeti tagozódást.

6. A pesti oldal kivezető országos útvonala után térjünk át a budai oldal ugyanezen típusú útvonalainak ismeretetésére.

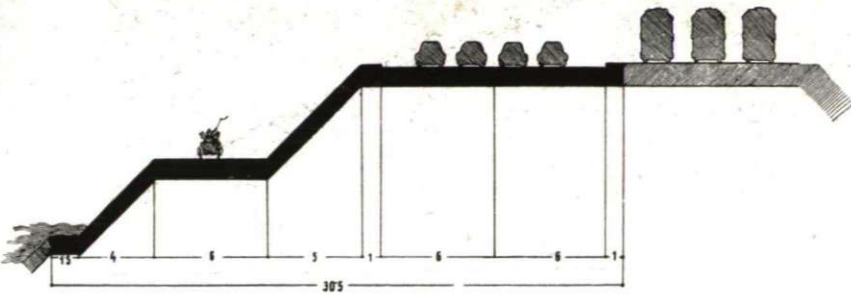
Eddig a budapesti FEHÉRVÁRI-ÚT és annak meghosszabbítása volt Budapest környékén az az útvonal, amely a Balaton és Mohács felé irányuló hatalmas kivezető forgalmat volt hivatva lebonyolítani. Hogy a jelenlegi útvonalvezetés nem felel meg a kívánalmaknak azt már közvetlenül az első világháború után a közlekedési hatóságok nyíltan látták és éppen ezért az 1936. évben elhatározták, hogy a balatoni forgalom megkönnyítésére egy új kivezető útvonalat vesznek fel a budai hegyvidéken keresztül, az ú. n. B a l a t o n i - u t a t.

7.

Az útvonal kiépítése megtörtént és pedig a következő vonalvezetéssel: kiindul a Balaton és Mohács felé irányuló országos kivezető útvonalak találkozására után Érd község területén, innen észak felé halad, lásd 1. ábra V-vel jelölt vonalat, majd Diósd és Nagytétény község területén áthaladva a budai hegyvidéken át a budapesti Budaörsi-útba torkollik és innen nyer elosztást a székesfőváros forgalmi rendszerébe.

Ez az útvonal kizárólag és csakis a gyors személyforgalom lebonyolítására készült és erre a célra van fenntartva.

Tekintettel arra, hogy a Fehérvári-út jelenlegi útvonalvezetésének nyomvonala annyira nem szélesíthető szabályozásilag, hogy a beépített területeken teljesértékű útkeresztmetszeteket nyerjünk, ezért és azon indokból folyóan is, hogy ez irányban az országos közúti forgalom a jövőben még lényegesebben emelkedni fog, szükséges volt még egy új vonalvezetésben, újabb országos kivezető útvonalat felvenni, (lásd: 1. ábrát, VI-tal jelölt), amely a dunaparti országos kivezető útvonalnevet nyerte. Ez útvonal ugyancsak Érd község területén ágazik ki a Balaton és Mohács felé irányuló országos kivezető útvonalakból a Délivásút egypáros pályatest mellett, azzal egyenlő magasságban, mint azt a 9. ábra feltünteti. Érd község határától a budafoki hajóállomásig terjedő szakaszon az útkeresztmetszet csak távolsági forgalom lebonyolítására szükséges 4 kocsinyomot tüntet fel. E szakaszon még helyi útvonalra szükség nincsen, mert beépítetlen területen halad keresztül. A budafoki hajóállomástól Budafok határáig terjedő szakaszon a nyomvonal vezetés a Délivásút és a MÁV közös pályatest mentén halad, azzal ugyancsak azonos magasságban és az útkeresztmetszetet azt a változást tünteti fel, hogy a Dunapart felé egy 6 m széles vontató út van felvéve. (Lásd 8. ábra.)



8.

Budafok határától a székesfőváros határáig már a vonalvezetés eltér az előbb említett vasútak pályájától, de itt is magas szinten marad és a távolsági kocsitest mellett mindkét oldalon helyi utak is fel vannak véve bicikli pályatestekkel együtt úgy, hogy a teljes értékű útkeresztmetszet szélessége 44 m. mint azt a 7. ábra feltünteti.

Ez az útvonal a székesfőváros határától befelé is mint új útvonal szerepel és ugyancsak a Dunapart mellett fog haladni és folytatását képezi a Duna jobbparti fő közlekedési útvonalnak.

Amint látjuk ez útvonalon, annak jóformán egész hosszában, a távolsági útvonal nemcsak keresztmetszetileg van elválasztva a helyi útvonalaktól, hanem magasabb szinten lesz a környezetnél, így tehát magas út szerepét játsza, lehetetlenné téve, hogy bármilyen keresztvezéssel a gyors forgalom zavartassék.

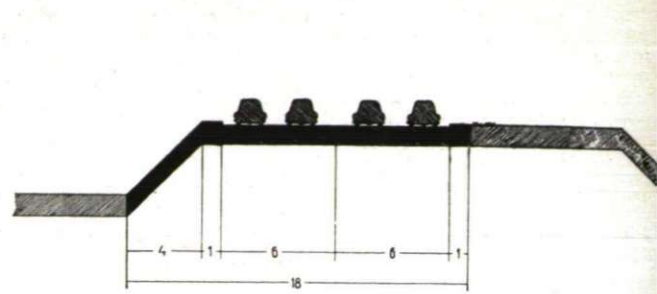
Ezek alapján nyilvánvaló, hogy a Balaton és Mohács felé vezető irányban a tehermentesítés két új nyomvonalon történik, 1. a hegyvidéki jellegű Balatoni-úton, 2. a magas út jellegét viselő Dunapart-i országos kivezető útvonalon.

7. BÉCSI-ÚT. Úgy a nyugati ország-részek bekapcsolása, valamint Nyugat-Európa felé a legfontosabb útvonalunk az ú. n. Bécsi-út. Ez útvonalnak ősrégi vonalvezetése közsismert, mely tulajdonképpen már a régi római hadiút vonalában van. Ez útvonalból Dorog mellett ágazik ki Esztergomon keresztül haladva kb. a Dunapart vonalát követve a Szentendrei-út, amely bár lényegesen hosszabb útvonal, azonban úgy tekintendő mint a Bécsi-útnak tehermentesítő útvonala.

Annak a hatalmas forgalomnak a lebonyolítására, amelyre mind országos, mind nemzetközi viszonylatban a Bécsi út hivatva van, e tehermentesítés elegendőnek nem látszik és éppen ezért szükséges volt, hogy még egy újabb tehermentesítő útvonalat ve-

gyünk fel, amely azonban már nem sík területű út jellegét fogja viselni, hanem hegyvidéki útvonal lesz. Ez a hegyvidéki útvonal a Bécsi-útból Solymár községnél ágazik ki, majd Pesthidegkúton áthaladva a budapesti Hidegkúti-úton át jut be a székesfőváros forgalmi rendszerébe. Taglaljuk az útvonalakat külön-külön. A Bécsi-út, amely budapestkörnyéki viszonylatban Pilisvörösváron halad keresztül, e község beépített területén, de különösképpen Budapest területén, már nem szélesíthető annyira, hogy teljes értékű útkeresztmetszetet nyerhessünk és a budapesti szakaszon a környező gyárak, főleg a téglagyárak teherforgalma következtében annyira túlvan terhelve, hogy a forgalomelosztás teljes mértékben indokolt. Bár a Pilisvörösváron áthaladó szakaszon a beépített rész elkerülésével a helyzeten javítani lehet, azonban mint előbb említettem, sokat ezzel sem érünk a székesfővárosi szakasz túlterheltsége miatt. A Szentendrei-út amint már előbb említettem Dorognál válik ki a Bécsi-útból. Igen nagy hibája, hogy lényegesen hosszabb a Bécsi-út régi vonalvezetésénél és így bár tekintetbe jöhet mint tehermentesítő útvonal, azonban e hátrányát figyelmen kívül nem hagyhatjuk. Meg kell azonban említenünk azt az előnyt, hogy kilátás és természeti szépség tekintetében első helyet foglal el. Ez útvonalnak, amely az 1. ábrán VII-tel van jelölve, vonalvezetésben bizonyos változásokat eszközöltünk. Eddig az útvonal Békásmegyer, Budakalász és Pomáz beépített részein ment keresztül, hol olyan szélesítést már elérni nem tudunk, amely ez útvonalforgalmi követelményeinek megfelelné. Így tehát Békásmegyer községtől kiindulva észak felé haladva Budakalász és Pomáz teljes kikerülésével az ú. n. Királyok-útján vettünk fel egy új útvonalat, amely a Szentendrei-út régi vonalvezetésében Szentendre megyei város területén köt be.

Előbb ez útvonalat úgy említettem



9.

mint új útvonalat, holott már a rómaiak idejében, sőt a középkorban is Visegrád felé vezetően a magyar királyok által kiépített kitűnő útvonal volt. Ez útvonal tulajdonképpen a budapesti Nánási-útnak egyenes folytatása és ezen keresztül is beköthető a székesfőváros forgalmába. Ennek az útvonalnak jelentőségét nemcsak az adja, hogy a Szentendrei-út egy szakaszának újabb nyomvonala, hanem a Dunapart e részén tervezett hétvégi településeknek forgalmi megközelítését is szolgálja fogja. Ez útvonal szabályozását a Közmunkák Tanácsa már megállapította 30 m szélességben és a kocsitűtestet tekintve osztatlan keresztmetszeti tagozódással aképpen, hogy legalább 6 kocsinyom van biztosítva a szükséges árok és járdák levonása után.

A Bécsi irányban a harmadik útvonal az úgynevezett hegyvidéki út. Ennek az útvonalnak a szabályozásánál azt kell figyelembe vennünk, hogy csakis távolsági személyforgalom részére alakítandó ki. A hegyvidéki útvonalakat ugyanis a bel- és külföldi tapasztalatok szerint a távolsági teherforgalom elkerüli. Ez természetes is, mert a nagy tehergépkocsik az éleesebb kanyarokat és nagyobb emelkedéseket nem bírják. Így tehát szabályozásánál elegendő négy kocsinyom biztosítása a szükséges árok és gyalogjárókon kívül. Ez útvonalnak szabályozási szélessége 20 ill. 22 m. lesz.

8. Grác felé vezető országos útvonal szintén hegyvidéki útvonalnak tekintendő és így szabályozására nézve az előbbieket az irányadók. Nyomvonalvezetésére nézve pedig annyit kívánunk megjegyezni, hogy jelenlegi nyomvonalát, amely Budaörsön vezet keresztül ki akarjuk kerülni olyképpen, hogy ez új nyomvonal Budaörs beépített részét ne érintse. Ez útvonal a budapesti Budaörsi-úttal nyer forgalmi bekapcsolást a székesfőváros területére.

farczádi LAZÁR JENŐ



A MÁV ceglédi vasútvonalának áthidalása.

A ferihegyi gyorsforgalmi út

Ha Budapestről elindulunk, az Üllői-úton keresztül Budapest határáig érve kelet felől egy új útvonal tűnik szemünkbe. Ez az út a ferihegyi repülőtérre vezető út.

Az elágazáshoz a jobbménetre való áttéréssel kapcsolatban egy artiztikus új vámház épült, ami hatásos kapuja ennek az új főkivezető útnak. Az út a vámháztól keleti irányban indul és enyhe kanyarokkal követi a Kispest–Budapest határában lévő

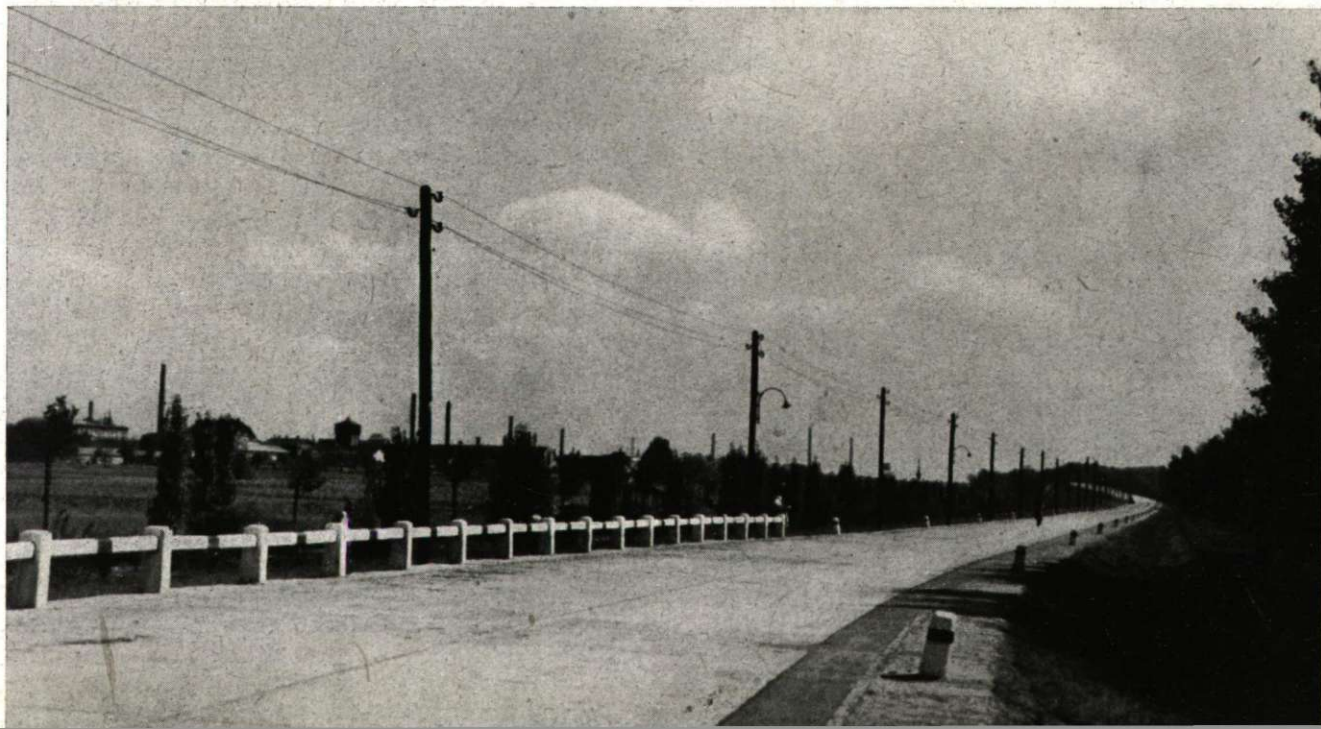
erdő vonalát. A baloldalon egy újonnan telepített parksáv kíséri az utat és ez megfelelő természetes kereteket nyújt.

Az út a balra lévő majort és a Vasgyárutcai felüljárót elhagyva elegáns lendülettel a Ceglédi vasút vonala fölé emelkedik és egy 241 m-es, lábakon álló vasbeton felüljárón keresztül érkezik Budapest határához.

Innen egy 400 m-es sugarú ívvel beköt abba az útszakaszba, amelyet

az állam építtetett. Ezen a szakaszon az út három kocsiúttal épült, a középső a gyorsforgalom, a két szélső a helyi forgalom részére. A gyorsforgalmi útvonal keresztezésmentesen halad keresztül a Gyömrői-út mentén létesült kisebb lakótelepen. Továbbmenve balról feltűnnek a repülőtér hatalmas hangárai, személyzeti épületei, majd az út egy merész kanyarral újra visszatér a 4. számú útvonalba.

Útrészlet a határerdő mentén.





A vasgyárutcai felüljáró.

Az utat néhány héttel ezelőtt ünnepélyes külsőséggel adták át a forgalomnak. A repülőtér a főváros forgalmi középpontjától, a Deák Ferenc-tértől 15 km-re fekszik, amely autóval is csak 20 perc alatt érhető el. Ez az időtartam különösen hosszú akkor, ha elgondoljuk, hogy Bécsből Budapestig a repülőgéppel útja alig 1 óráig tart.

A tervezés során három alternatíva került szóba: az egyik út a Maglódi-úton, Fehér-úton és Kerepesi-úton át kötne be a Rákóczi-út vonalába, a másik a Gyömrői-úton, a Vaspályautcán, a Kőbányai-úton és Baross utcán át érkezik a fővárosba, a harmadik, az amelyik megépült, a Gyömrői-útról a Határerdő mellett haladva az Üllői-úton keresztül érkezik a város belsejébe. Ez utóbbi útvonal nyújtotta a leggyorsabb közlekedési lehetőséget.

Az új út mellett, hogy a repülőtér egy tökéletesen korszerű útvonallal köti be a főváros útvonalába egyúttal tehermentesíti a 4. számú elsőrendű főközlekedési út legjobban terhelt

szakaszát, azt, amelyik Kispesten és Pestszentlőrincen halad keresztül. Ezen az úton a helyi közlekedési forgalomból származó vegyes terhelés a gyors közlekedést teljesen megbénította és ezért annak a tehermentesítése, illetve egy kizárólag gyors, (autó) forgalmi célokat szolgáló új út építése már évtizedek óta foglalkoztatta a technikus világot.

A körülmények találkozására, Bornemisza Géza, akkori kereskedelemügyi miniszter erélyes és határozott állásfoglalása tette lehetővé ennek az európai viszonylatban is számottevő új autópálynak a megépítését.

Az útnak a határon belül lévő szakaszát a főváros, a határon kívül eső szakaszát pedig az állam építtette meg.

Az Üllői-útnak korszerűsítése az új gyorsforgalmi út létesítésével időszzerűvé vált. Az elfogadott és jóváhagyott tervek szerint a Ceglédi-úton belül lévő szakaszon egy 18 m széles kocsipályát, a kívül lévő szakaszon pedig tagozott keresztmetszetet tervezünk: egy 9 m széles gyorsfor-

galmi úttal, két oldalt pedig egy-egy 6 m széles teherforgalmi útvonallal. A közepén lévő gyorsforgalmi út az elágazáshoz tervezett köröndben egy aluljárón keresztül kötne be a Ferihegyi repülőtérhez vezető út már megépített vonalába.

A BSzKRT-vágányokat végig az út déli oldalára helyeznők és ezzel a rendezéssel kapcsolatban a MÁV aluljáró megfelelő átalakítását is tervbe vettük.

Az Üllői-út ismerttetett átépítéséből eddig csak a Ceglédi-út és az elágazás között lévő szakaszának jobb oldali (Mária Valéria telep felőli) teherforgalmi kocsipályája készült el, a további átépítés a háború befejezése utáni időre marad.

A tulajdonképpeni autópályát a vámépület előtt ágazik el és innen a repülőtérig 8,3 km hosszon leágazás és keresztezés mentesen halad.

A főváros által megépített gyorsforgalmi útvonal kanyarulati sugarai 100–1000 m-esek. Ez az útszakasz 6 m széles beton kocsipályával épült, kétoldalán 0,75–0,75 m széles aszfalt-

sávokkal. Az aszfaltsávok fekete vonala jól rajzolja az utat és így az autóvezetők részére egész különleges irányítással szolgál. Minthogy ez az útszakasz kizárólag gyorsforgalom részére épült, a szintbeni keresztezéseket elkerüli. Ezért készült a Vasgyár-utcai és az Újhegyi-útnál a MÁV felett létesített felüljáró.

A Vasgyár-utcai híd három nyílású gerendatartós vasbeton szerkezet. A nyílásai 9.75—17.23—9.75 m-esek. A szélső alátámasztásokat a tömör hídfők helyett a töltésbe rejtett pillérekkel építettük a töltéseket pedig kővel burkoltuk.

Az Újhegyi-útnál készült az út legnagyobb műtárgya a vasúti felüljáró, ez 17 nyílással épült és végig, egy nyílás kivételével, mind vasbeton gerendatartós szerkezet. A felüljáró áthidalja a tervezett Újhegyi-utat, a MÁV Budapest—Lajosmizsei és Budapest—Ceglédi vasúti vonalait a Waggon Lits pestszentlőrinci telepére vezető iparvágányát és a Vaspálya-utca meghosszabbítását.

Az alátámasztások távolsága 7.70-től

17.40 m között változnak, legimpozánsabb a MÁV Ceglédi vonala fölött lévő áthidalás. Ennek nyílása 47.40 m.

Ennek a hídnak minden része eltér a szabványtól, a vonala íves, irányja ferde, a támfala lecsapott. Az út és a vasút igen hegyes, 32° szög alatt metszik egymást és ezért a híd úttengelyre merőleges alátámasztással készült. Minden alkatrésze unikum és különleges megoldást képez, egyébként szerkezete vonóvasas ívhíd, amelynél a vonóvasak és a híd felfüggesztő rúdjai szabadon vannak elhelyezve. Az ívtartó maga vasbeton szerkezet s ívmagassága 8.5 m.

Az út a MÁV felüljárótól a Gyömrői-útig magas töltésen halad, a Gyömrői-út felett pedig egy 43.45 m nyílású ugyancsak vonóvasas hídon halad keresztül. E hídnál kezdődik az állam által készített útszakasz.

A gyorsforgalmi út mentén 60 cm magas folytonos szalagkerékvető készültek. Ezek egymástól 1 m távolságra felállított, vasbeton oszlopokra folytatódóan elhelyezett domború

vasbeton lemezekből állanak s ezek egyúttal a nagy sebességgel haladó autók biztonságára is szolgálnak. Ilyen folytonos szalagkerékvetőket lettek elhelyezve a fővárosi szakaszon, a magas töltéseken és a hidakhoz vezető feljárókon is.

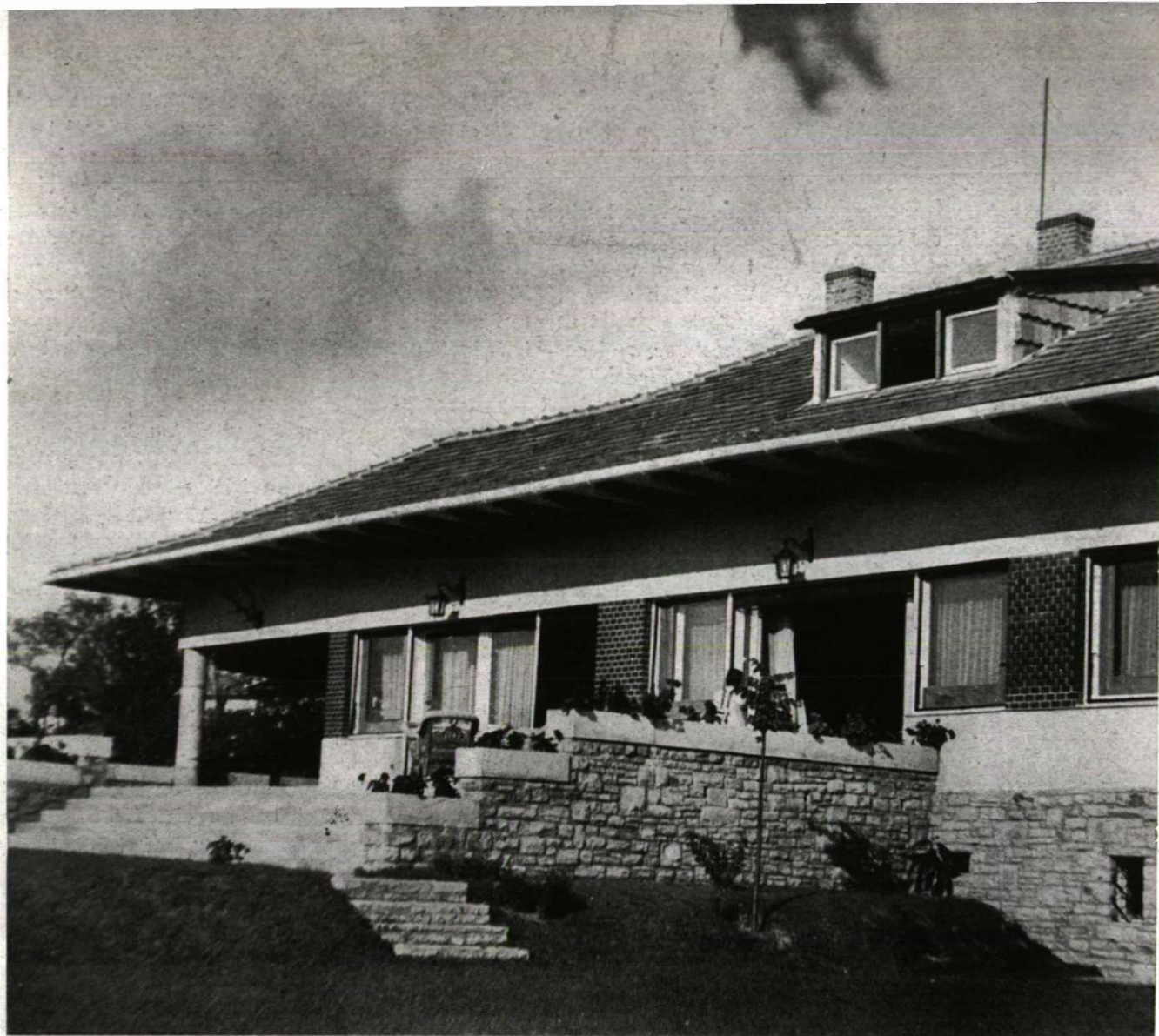
Az állam által megépített útszakasz hossza a főváros határától a repülőtérig 5.2 km, az Üllői-útba való betorkollásig 7.8 km.

A Ferihegyi repülőtérre vezető új út megszületése egybeesik az új világháború kitörésével és megépítése a mai rendkívüli anyagbeszerzési és munkaviszonyok mellett olyan műszaki teljesítmény, amely minden figyelmet megérdemel. Elegáns vonalvezetése, korszerű berendezései, merész híd-szerkezetei, gyönyörű kilátása, mind-mind, külön-külön olyan tényezők, amelyekre a magyar műszaki világ mindig büszke lehet és amelyek a Balatoni-úttal együtt hosszú időn keresztül európai viszonylatban is iránymutatók az utak tehermentesítési elvének megoldására.

v. BECSKE KÁLMÁN

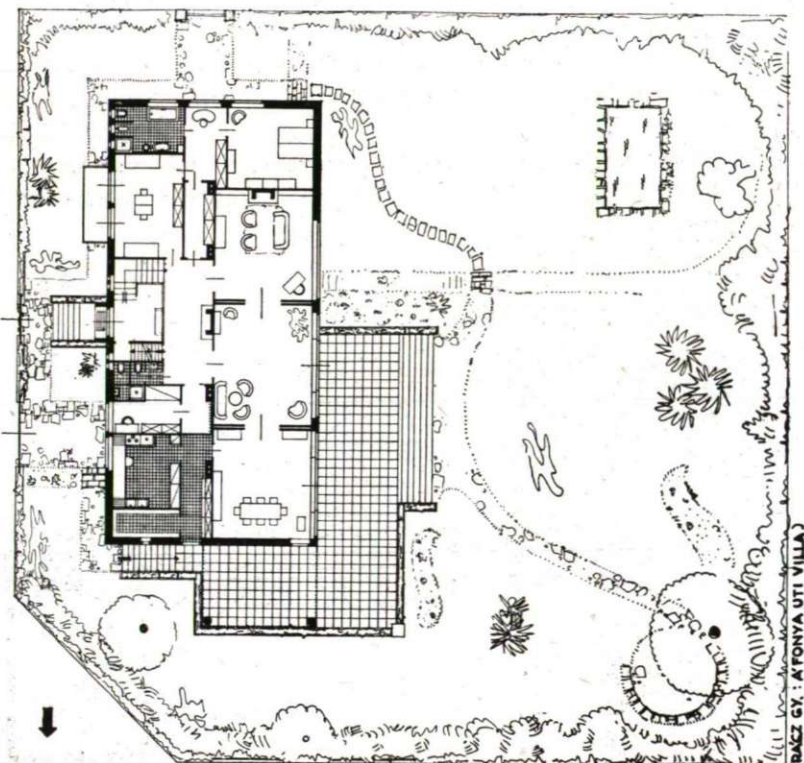
Útrészlet a vasgyárutcai felüljáróval.





Kerti homlokzat.

Földszinti alaprajz.



Villa az Áfonya-utcában

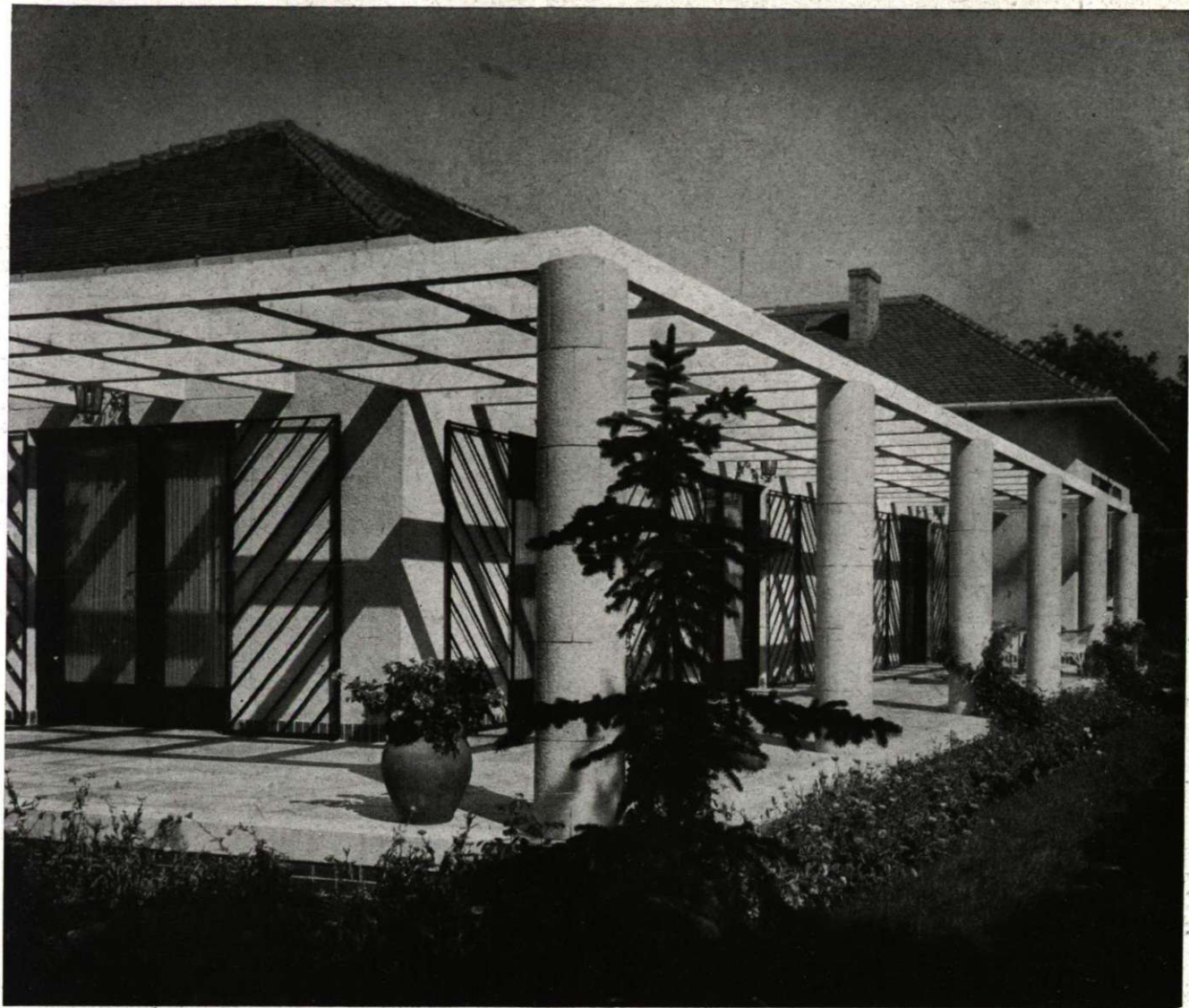
Tervező: RÁCZ GYÖRGY.

A Rózsadomb tetején lévő épület lakoszobái és terraszaai a budai hegyek felsőleges panorámája felé helyezkednek el. — Főbejárata és mellék helyiségei nyílnak az utca felé. — Így kertje zavartalan. A gépkocsiszín, fűtő- és raktárhelyiségek, ház-mester lakás az alagsorba kerültek. — A padláson pedig, — hőszigetelő falakkal, — vendégszoba készült. Az alagsor falai, helyszínen bányászott rózsadombi lapos kövekből vannak, — mennyezete vékony betonboltozat, vas nélkül. A lakoszobák mennyezete fa, — gerendái kinyúlnak, s másfélméteres ereszt alkotnak.

Az épület építómesteri munkáit HEGEDŰS GYÖRGY építómester végezte, Budapest, VII. Király-utca 93. Telefon: 228-280

Az épület szobafestő-mázoló munkáit CZEIZEL és ELISCHER tapétázó, mázó és szobafestő, tapéta gyári lerakat, Budapest, II. Keleti Károly-utca 8, telefon 152-270 végezte.

Az épület központi fűtés és vízvezeték szerelési munkáit BOGDÁNY ÉS TSA, Budapest, VI. Izabella-utca 79, telefon 120-988 végezte.



Villa a Cimbalom-utcában

Tervező: RÁCZ GYÖRGY.

Gyermektelen házaspár részére épült villa, terrasszal körülölelt részében három lakószoba van.

Ettől elkülönítve, félemelettel magasabban van az intím hálószoba-csoport.

Az utóbbi alatt — a földből így kiemelkedve — foglal helyet a házmesterlakás stb.

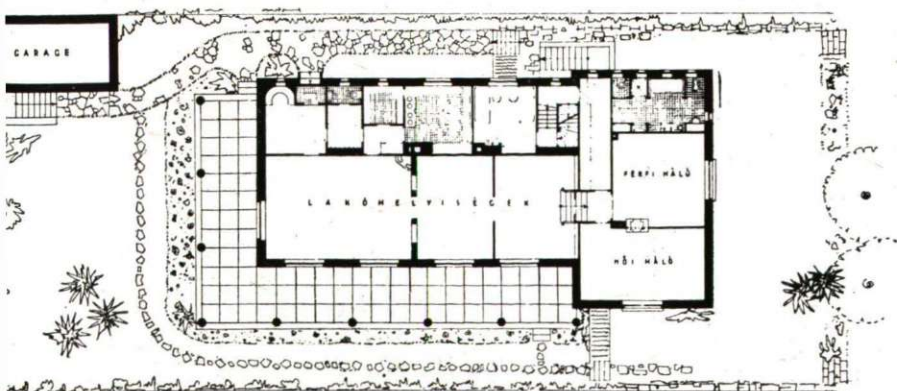
A terrasza a nap felé fordul. Gerendahálós lezárása csak térhatárolásul szolgál (árnyékhátása igen dekoratív) — de a szobák közvetlen inszolációját nem gátolja. Csak az utolsó védett sarokban levő mező van nyersüveggel is lefedve s esőben való tartózkodásra szolgál.

A terrasza oszlopai Zsolnai kerámiából készültek. Az alagsor mennyezete fagerendák közötti csömöszölt betonlemez vas nélkül — a földszinté borított gerendafödém, melyre alulról — merész, de bevált ötletképpen — rabitzba ágyazott crittál-fűtésrendszer van felakasztva — és kovaliszttel szigetelve.

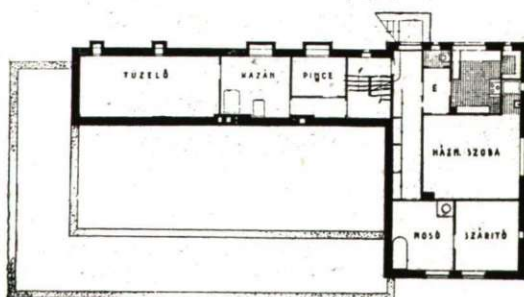
Az enyhe fűtés a faszervezet szárazságát s gombamentességét is biztosítja.

Az épület építőmesteri munkáit HEGEDŰS GYÖRGY építőmester végezte, Budapest. VII. Király-utca 93. Telefon: 228-280

Földszinti alaprajz.



Alagsori alaprajz.



Bercsényi-utca 36 sz. bérház

Tervező: KOVÁCS GYULA LAJOS

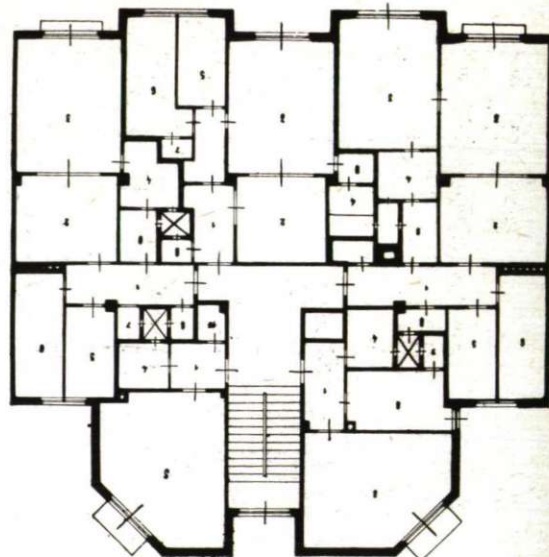
A bérház a XI. kerületben van. Az utcakép egyelőre nem teljes, mert egy üres telek után egy ötemeletes bérház áll az utca hosszában. Az épület elrendezése a szokott igényeknek megfelelően készült, a pesti építettség szeret járt úton haladni — nyilván abban a tévhitben leledzve, hogy ha nem hallos lakásokat terveztet, már ki sem adhatja bérházát. Némi nehézséget jelentett a tervezésnél az, hogy a telek 14 m beépíthető mélységén kívül még udvari »középszárny« is keletkezett, ezért a lépcsőház távol került a kapubejárattól. Problematikus volt még az is, hogy az udvari szobák trapéz- vagy L-alakúak legyenek-e, mert ha L-alakúak, akkor jobban bútorozhatóak, sőt kénytelenek lesznek a lakók úgy bútorozni, ahogy azt a tervező elképzelte. Azonban egyéb elgondolások miatt a szobák mégis trapézalakúak, és a bérlő most kénye-kedve szerint bútorozhatja őket. Jó terasz keletkezett az V. emeleten, amit 45 fokos visszaugrással kellett tervezni, ezek a teraszok 3 m mélyek. A tetővizet függő ereszcatornával vezettük a terasz felett elhelyezett nyitott műköcsatornába és innen a szokott módon tovább. Az alaprajz tervezésnél az egyenes vonalvezetést vettem alapul, ami rendesen nyugodt és jó szerkezeti megoldást rejt magában. A homlokzatról csak annyit, hogy jobbnak tartom, ha a zárt erkély nem áll ki nagyon az utca fölé, mert ez nyugtalanná teszi az utcaképet.

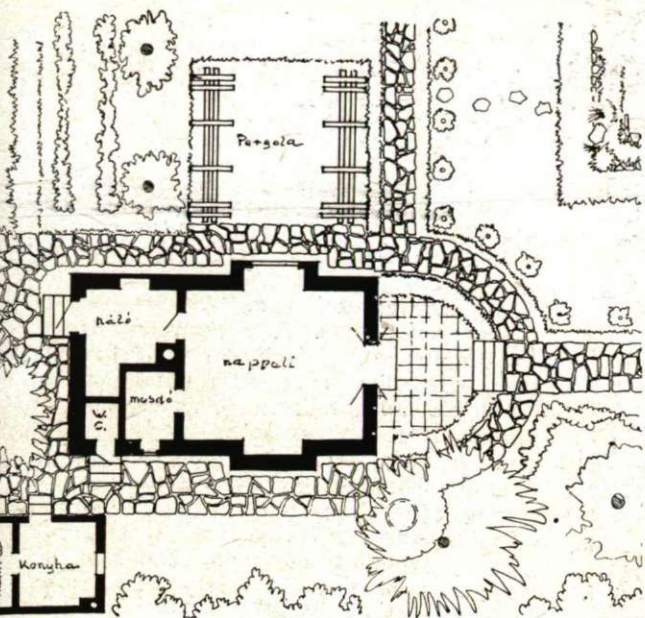
Udvari homlokzat.

Utcai homlokzat.

Általános alaprajz.

- | | |
|----------------|----------------|
| 1. előszoba | 6. konyha |
| 2. hall | 7. kamra |
| 3. szoba | 8. W. C. |
| 4. fürdőszoba | 9. garderober |
| 5. cselédszoba | 10. főzőfülke. |





Nyaraló Balatonarácson

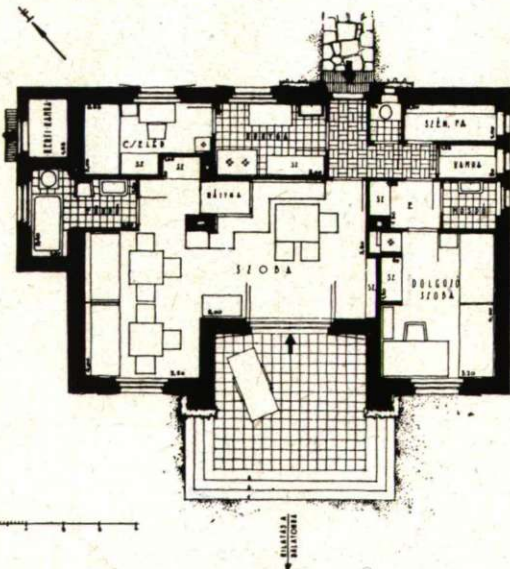
Tervező: ZOMBORY MOLDOVÁN BÉLA és KÁLDY FERENC

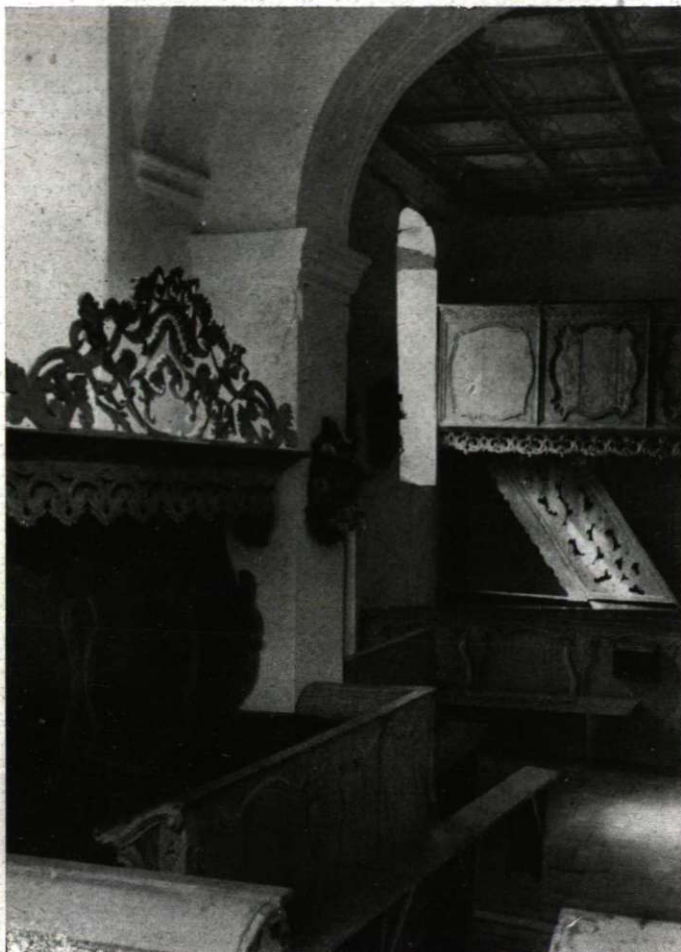


Építész nyaralója Tihanyapátiban

Tervező: MEGYER MEYER ATTILA

A tihanyi félsziget délnyugati öblében kialakult csendes kis helyen épült a tervező-építész nyaralója. A terraszos főhomlokzat szép rálátást nyújt a Balaton tükrére. A nagyobb szoba, mely a lakók fő tartózkodási helye, szerves kapcsolatban áll a terrasszal. A kisebbik szoba dolgozószoba, de szükség esetén vendégszobának is alkalmas.





Három templom Székelyföldön

Három erdélyi templomról szeretnénk egyet-mást elmondani olvasóinknak. A székely művészet kincsestárában nem foglalnak el előkelő helyet, vázlatos felmérésükre is csak a közelmúltban kaptunk megbízást a Műemlékek Országos Bizottságától.

Célunk nem csupán e templomok pusztá ismertetése; e műveken keresztül is bepillantást nyerhetünk azonban Erdély művészeti múltjának mélyebb rétegeibe. Bár a kimagasló csúcsok szembetűnőbbek, egy nép művészi kultúrájának fokmérőjét mégis igen gyakran a kisebb alkotások sokaságában találjuk meg.

Nagyercse község Maros-Torda vármegye kis falucskája. Templomának nyugati homlokzatán fejlett ízlésről tanuskodó, körteprofilos, gótikus kapukeretet találunk, jelölül annak, hogy e falucska már a gót korban művészi értékű templommal dicsekedhetett. Bár a templom csúcsíveskori díszét ma már nélkülöznünk kell, megvigasztal bennünket a barokk kor művészi ajándéka, mellyel az a templom belsejét elborította. Az interieur pompás faragásait a helyi hangulat, az erdélyi művészet népi ízsége tölti be. A templom egész belső kialakítása a barokk stílus valódi népi megnyilatkozása. És mégis alig értjük: hol a provinciális jelleg a szószerk baldachinjának szinte arisztokratikusan kifinomodott vonalaiban, formáiban? Ez a művészet nem a magasabb körök stílusának tenyeres-talpas utánczata, vagy a meg nem értett formanyelv vidéki átértékelése. A lágy vonalak és formák a barokk stílus finom rezdüléseit is érzékeltetik, ugyanakkor hamisítatlanul helyiek, erdélyiek. Az alakítóképeseknek erre a fckára csak művész emelkedhetett, de mindenekelőtt helyi művész.

A nagyercsei templom, az idegenajkú község magyar szórványának gyülekezőhelye. Kerek száz magyar lélek összetartó kapcsa. A vallás egybefűző erejével állít gátat az idegenfajú környezetben a beolvadás veszélyének e kis templom, mely azonban roskadozik, bedőléssel fenyeget.

Székelyvaja néhány kilométerre fekszik Marosvásárhelytől. Templomának félkörös záródású szentélye még románkori eredetre utal, de az építmény művészi pompája a gótikában bontakozott ki.

Egyik csúcsíves ablakát a közelmúltban találták meg a vakolat alatt. Az összegyűjtött töredékekből két ablak mérműdísze majdnem teljesen helyreállítható. A gótikus kapukeretben mindmáig fennmaradtak az eredeti veretű, vaslemez

1.

2.

1. A nagyercsi templom belseje.
2. A templom karzatának részlete.
3. A nagyercsei templom belső részlete.





borított kapuszárnyak, a templom falainak belső felületén pedig gótikus freskórészletek láthatók. A kapukeret, valamint a mérművek faragása avatott mester kezére vall és nem csodálkoznánk, ha e töredékek valamely gótikus katedrális kőtárában foglalnának helyet.

Az épület belső falfelületeit eredetileg borító freskókból sajnos csak jobbára összefüggéstelen részletek kerültek elő. Ha azonban e töredékeket összehasonlítjuk például a marosvásárhelyi vártemplom kapujának oromzati freskójával, láthatjuk, hogy a rajz biztonsága, a formák megkomponáltsága a freskók művészi értékét a marosvásárhelyi falfestmény fölé helyezi.

A gótikus faragványokkal és freskókkal gazdagon díszített templom eredeti képe ma már csak a szakember fantáziájában jelenik meg. Roskadozó tornyát betonpillérek támogatják, és a kutatások során végrehajtott falbontások a község lakóinak szemében templomuk elégtelenítését jelentik. A szakszerű restaurálás elmaradása esetén számolni kell azzal, hogy a falu vallásos érzülete — mely természetes törekvéssel kíván újra rendet teremteni templomában — a maga módján előbb-utóbb megtalálja a »helyreállítás« lehetőségét.

Sepsiszentgyörgytől délre 10 km-re fekszik Ilyefalva. A mintegy ezer lelket számláló tiszta székely falu erődített templomát a földrengés súlyosan megrongálta. Az összedőlés veszélye és a hívek elől lezárt templom kijavításának sürgőssége terelte rá a figyelmet és nyújtott alkalmat a műemlék felmérésére is.

4. A templom középkori eredetére ma már úgyszólván csak a köríto várfalak, esetleg egy-két támpillér utalnak. Eddigi példáinktól eltérően a templom nem annyira a részletek finomságával, mesteri kialakításával, mint inkább nagy méreteivel és az interieur levegős, szabad térképzésével hívja fel figyelmünket. Bár a belső kiképzés kissé sivár és nem-vall hivatott művész munkájára, mégis érezzük, hogy az egész mű folyamatos építő kultúra terméke.

Itt is megtaláljuk mint úgyszólván minden székely templomnál a jellegzetes, jó architektúrájú porticus-kiképzést.

A dombon álló templom tömegével, tornyával és várfalaival hangulatosan illeszkedik a bájos vidék hangulatába.

Három templomot mutattunk csak be, de százával találunk székely földön hasonlókat. Jellegzetes karcsú tornyaik lépten-nyomon felbukkannak a vidék lankáin. Teljes épségben már úgyszólván sehol sem látjuk őket, de részleteikből — melyek magukon viselik az anyaföldből sarjadt mester tájszeretetének és fejlett formakésztségének bélyegét — a szakember könnyen rekonstruálhatja az elmúlt kor művészi alkotását.

A magyar mult építőkulturájára sokszor utaltak már, mégis meglepetés erejével hat, mikor a művészi fejlettséget nemcsak ködös mondák, írásbeli dokumentumok, vagy esetleg múzeumi töredékek igazolják, hanem ez a művészi mult eredeti helyén kitapintható, élő valóság.

KISLÉGI NAGY ISTVÁN
és POGÁNY FRIGYES

4. A székelyvajai templom mérműtöredékel.

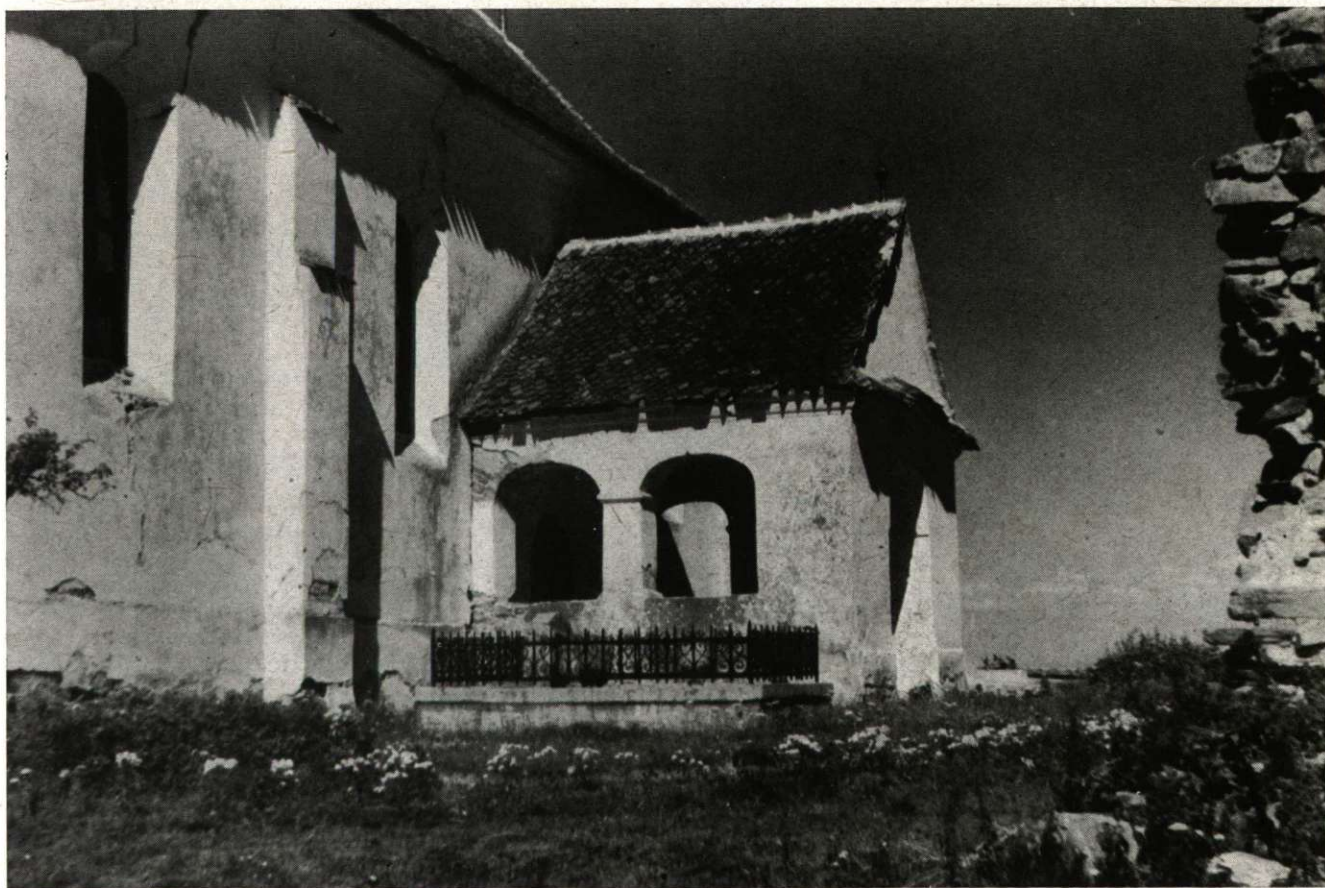
5. A székelyvajai templom csúcsíves kapuja.

6. Az Ilyefalvai templom.

7. Az Ilyefalvai templom részlete.



6.



7.

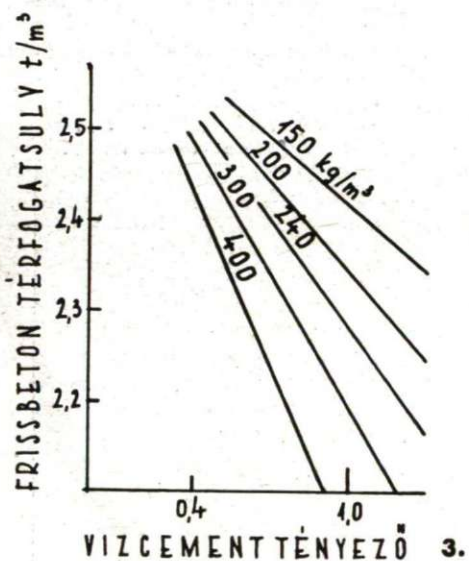
A betonkészítés és ellenőrzés újabb eredményei



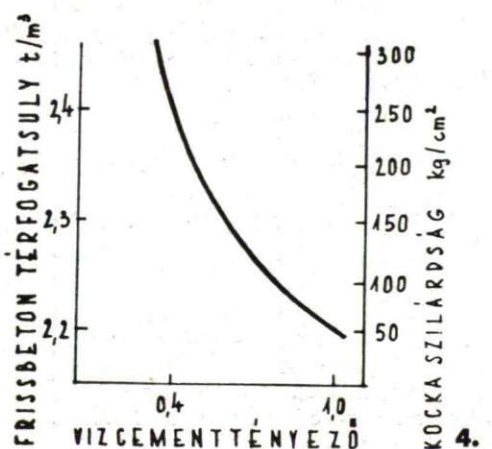
1.



2.



3.



4.

1. TÖMÖR BETON. A betonkészítés eddig majdnem kizárólag két szempontot vett figyelembe: a szilárdságot és kézzel való bedolgozhatóságot. Ott azonban, ahol a beton zord időjárásnak, állandó nedvességnek, de különösen káros vegyi hatásoknak van kitéve, továbbá ahol víz-, vagy mérgező gázoknak átszivárgása ellen kell védekezni, a beton és a vasbetét tartósságát csak a beton tömörsége biztosíthatja.

A tömör beton általában szilárd, de a szilárd beton nem mindig tömör, úgy-hogy párás légkörben (mosókonyha, fürdőszoba) a Vasbetonszabályzat szerint megfelelő szilárdságú betonban is rozsdásodhatnak a vasbetétek, ami különösen vékony acélhúroknál idővel nagy veszélyt jelenthet.

Amíg csak kézi tömörítés állt rendelkezésre, a tömör beton előállítására két mód volt:

a) Kis fajlagos felületű és hézagterfogatú homokoskavics alkalmazása, mely kevés cementtel és vízzel is könnyen bedolgozható tömör betont ad. (1. ábra.)

b) A cementadag növelése, hogy a cementpép minden szemcsét bekegessen és a szemcsék közti üreget kitöltse.

Az előbbi mód költséges ott, ahol jó szemcseösszetételű homokoskavics nem áll rendelkezésre; az utóbbi pedig általában költséges, mert a cement drága. De tömeges betonnál egyébként is kerülni kell a nagy cementadagot, a cement lekötési melegéből származó hőtágulási repedések miatt. Ma azonban egy harmadik mód is rendelkezésünkre áll, mellyel rossz szemszerkezetű homokoskavicsból is lehet, normális cementadagolás mellett, tömör betont készíteni: ez a gépi tömörítés, melynek legelterjedtebb formája a vibrálás. Lenhard szerint éppen az jellemzi a szemcseösszetétel minőségét, hogy jó szemszerkezetnél aránylag kis munkával, rossz szemszerkezetnél pedig csak nagy munkával érhetünk el — egyébként azonos körülmények mellett — kellő tömörséget. Pl. egy kísérletsorozatnál m^3 -ként 300 kg p. cementet és 180 liter vizet használtak, tehát a vízcementtényező 0,6 volt.

A túl homokos keveréket
52 másodpercig
a kevésbé homokos keveréket
11 másodpercig

kellett vibrálni, a különösen jó szemszerkezetűt elegendő volt vasruddal megpiszkálni, hogy a kellő tömörséget elérje.

A friss beton térfogatsúlya 2.390, 2.385 és 2.385 volt, tehát gyakorlatilag azonos; a 39 nap múlva meghatározott kockaszilárdság is egyenlő volt: 212, 216 és 212 kg/cm^2 . Vagyis kellő tömörítő munkánál — bizonyos határok között — a beton készítéséhez szükséges vízmennyiség és vele a szilárdság függetleníthető a finomsági modulustól; annyira, hogy vegyesszemű folyamhomokból is készíthető kellő szilárdságú és tömörségű beton. Ennek nagy jelentősége van ott, ahol folyamhomok található, de kavicsot vagy zúzott követ messziről kell hozni.

2. A FRISS BETON VIZSGÁLATA.

A legtöbb országban a betonra vonatkozó előírások a homokoskavics szemszerkezetét tág határok közt engedélyezik, viszont elég nagy cementadagokat írnak elő. Helyesebb volna a beton műszaki tulajdonságait, pl. szilárdságát, vízátbocsájtását, hőszigetelőképességét előírni és a kivitelezőre bízni, hogy ezeket miként valósítja meg. Ennek legnagyobb akadályá az volt, hogy a műszaki tulajdonságot csak kész, megszilárdult, többnyire 28 napos próbatesteken állapították meg, amikor a beton már régen be volt építve és az esetleges hibákat nem lehetett jóvátenni. Ezért korszakalkotó újítás a betonellenőrzés terén a friss beton vizsgálata és abból a kész beton tulajdonságaira való következtetés. Brzesky mérnök a Német Betonegylet ausztriai tanácsadója szíves volt velünk az erre vonatkozó kísérleteket és építési tapasztalatokat közölni.

A beton cementből, ásványi adalékból, vízből és a hézagokban maradó levegőből áll; a víznek csak kis részét — gyakorlatilag a cement-súlyra számított 15%-át — számíthatjuk vegyileg lekötöttnek, a többit mint kenőanyag a beton bedolgozhatóságához szükséges. Ez a vízfőlönség a szemcsék közti hézagokat részben vagy egészben kitölti és ha elpárolog, helyén lyukacsok maradnak. Ezért a nagy vízcementtényezővel, vagyis sok vízzel készült beton gyenge vízátbocsájtó, nem időálló.

A portlandcement fajsúlya átlag 3'05,

1. Az ideális (Fuller-görbe szerinti) homokoskavicsból és a német D szítágorbe szerinti igen jó homokoskavicsból kevés rázással tömör frissbeton készíthető. A homokban dús E görbe szerinti és a túl homokos F görbe szerinti adalékból készült beton kevésbé tömöríthető.

2. Azonos cementadagnál a tömör frissbeton térfogatsúlya annál nagyobb, minél kevesebb benne a szabad víz.

3. A tömör frissbeton térfogatsúlyának és a vízcement tényezőnek összefüggése változó cementadagnál.

4. Minél nagyobb a tömör frissbeton térfogat súlya, annál nagyobb a várható kockaszilárdság.

Téli tárlat a Múcsarnokban

A Múcsarnok évszakonként ismétlődő kiállítása az élő magyar képzőművészet reprezentatív seregszemléje. Tudjuk, hogy kultúréletünk e megnyilatkozásában nincs helye a kialakulatlan forradalmiságnak, a le nem szűrt és a keresés stádiumát élő irányoknak. Lemondunk tehát arról az élményről, mely az új felé törés nemes lendületének szülötte, mert tudjuk, hogy lelkesedésünk igen sokszor nem az örök szépségnek, hanem csak az újszerűségnek szól. Hisszük azonban, hogy e lemondásunkért cserébe a kiérelt, időben is fémjelzett tiszta művészetet kapjuk és a kiállítás minden darabja valóban műalkotás.

Ebben a biztos tudatban közeledik a Múcsarnok felé a látogató, magyar és külföldi egyaránt.

Sajnos, a kiállítás termeiben a közönséget kiábrándulás várja. A festmények és szobrok legtöbb esetben csak a helytelen irányba nevelt kispolgári ízlést elégíthetik ki, megkapó témájuk, természetűségük, vagy kellemes tarkaságuk révén. Ezek a tulajdonságok azonban még távolról sem elegendők arra, hogy a képet vagy szobrot műalkotás rangjára emeljék. A közel 600 műből csak néhány darab ütötte meg az e helyen jogos művészi igény mértékét.

Ismervén a magyar képzőművészet magas színvóját, értetlenül állunk ez ismételtelen mutatkozó szomorú jelenség előtt.

Az elvéve található művészi becsű képek közül kiemeljük az alábbiakat.

Udvary Pál »Ponnylovak a ponyva alatt« (18. sz.) c. olajfestménye rendkívül finom színekkel megoldott művészi értékű kompozíció. A kiállítás legszebb képe. Nagyon tetszett Szilády Margit két festménye: »Nincstelenség« (80. sz.) és »Tájkép.« (89. sz.). Régi stílusban nyújt finom művészi értéket Polzer Lajos



Udvary Pál: Ponnylovak a ponyva alatt.

»Akt a műteremben« (321. sz.) című képe. Hasonló megállapítást tehetünk Páldy Aladár: »Faluvégek« (285. sz.) kisméretű festményéről is.

A kiállítás grafikai részében viszonylag sűrűbben találunk művészi értékű alkotásokat. Makoldy József sorozatából legjobban tetszett a »Gargaló a Radnai havasokban« valamint Erdős Géza: »Virág az ablakban« c. festményét kell még külön kiemelnünk az értékesebb képek közül.

K. N. I. és P. F.

Művészet az iparban — Üveg- és fémkiállítás

Az Országos Magyar Iparművészeti társulat kiállítása

Építészeti szempontból különös érdeklődésre tarthat számot az üveg- és fémanyagoknak az iparban való alkalmazása, mivel az üveget és a fémeket az új modern építészet főanyagainak tekinthetjük, de eddig, sajnos, néhány jól vagy kevésbé jól sikerült fémkapun és üzleti portálon, az üvegbeton világító felületek megszokott és művésziellen alkalmazásán kívül nem igen tapasztaltuk az építőüveg és építőfém gyakorlati és főleg művészi szempontból kielégítő alkalmazását. Érthető várakozással néztük tehát végig a kiállítás termeit — de sajnálattal kellett megállapítanunk, hogy ebből a szempontból úgyszólván semmit sem nyújt a kiállítás.

Legutóbb a Kassán rendezett II. Országos Iparművészeti Tárlattal kapcsolatban állapítottuk meg azt, hogy a »magyar iparművészet alkotásainak nagyobb része fényűzési, illetve dísz tárgy — az iparművészetével, a szó igazi és nemes értelmében, aránylag igen kevés iparművészünk foglalkozik«. Ma csak megismételhetjük ezt a megállapítást — sőt meg kell toldanunk azzal a megállapítással, hogy a magyar iparművészet úgyszólván alig mutat haladást, a mai élet követelményeivel, ízlésével nem tart lépést — a kiállított tárgyak és a kiállítók nagyjából mindig ugyanazok.

»Művészet az iparban« — szerintünk azt jelentené, hogy a mindennapi élet használati tárgyainak, az ipar tömegcikkeinek igyekezzünk tetszetős, szép formát, művészi kivitel adni — azoknak a tárgyaknak, amelyekre mindenkinek szüksége van, amely mindenki részére elérhető. Egy különleges formájú, finom csiszolásokkal ékesített drága ólomkristályváza lehet gyönyörű szép és mutatós kiállítási tárgy, de ez nem elegendő, mert szükség volna — és ez két-

ségtelenül nehezebb feladat lenne — a közönséges fúvott üvegből pl. művészi formájú és kivitelű vizespoharat, kancsót, tálat stb. készíteni.

Hiányzanak a kiállításon a modern fém- vagy üveglámpatestek is — pedig az üzletekben található silány és ízléstelen világítótestek láttára, csodálkozva gondolkozunk el azon, miért nem foglalkoznak iparművészeink ilyenek tervezésével? A modern fémbútorokat csak néhány darab képviseli. A kiállító üvegyárak technikai fejlődése kétségtelenül megállapítható — a formai fejlődés pedig főként egyik régi gyárunk készítményeinél feltűnő. Újszerű és finom csiszolt, vésett, maratott üvegek készítményeket is láttunk a kiállításon, amelyek már sok ígéretet jelentenek a művészetnek az az iparban való tényleges, gyakorlati alkalmazására. Iparművészeink, a kiállítások rendezősége és bírálóbizottsága, s a mindennapi cikkeket előállító gyárak és üzemek is megszívlelhetnék azokat a ma is időszzerű sorokat, melyeket Kossuth Lajos választmányi aligazgatónak, az 1842 évi első magyar iparmű kiállításáról szóló jelentésében — amelyet a Katalinután 100 évvel ezelőtt készült üvegbilikkal együtt szintén bemutat a kiállítás — olvastunk: »...mivel azonban ilyenmű készítmény a forgalomban árucikket semmi esetre sem képezhet, s inkább művészi példánynak, mint iparműnek tekinthető, bíráló tárgyává nem vétetett, hanem vétettek azon közhasználatú, közönséges fejr és színes üvegek, melyeket Kuhinka urak pesti raktárunknak mindennapi cikkeiből az iparmű kiállításra tetszés szerint választani engedtek...«

RÉCZEY MIKLÓS

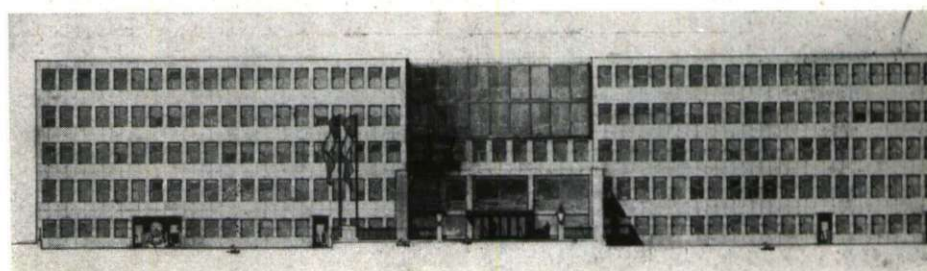
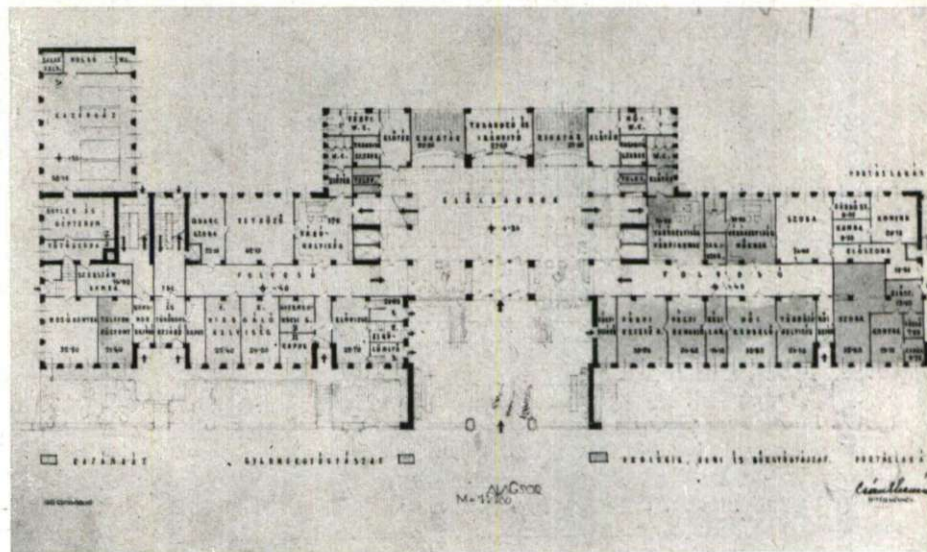
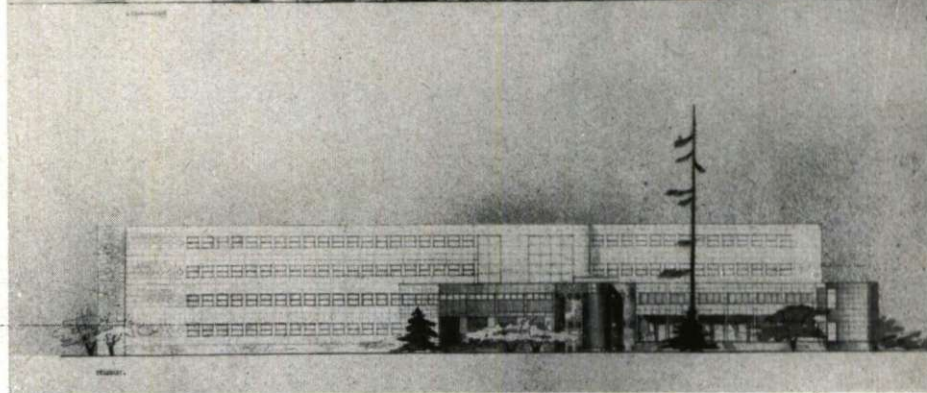
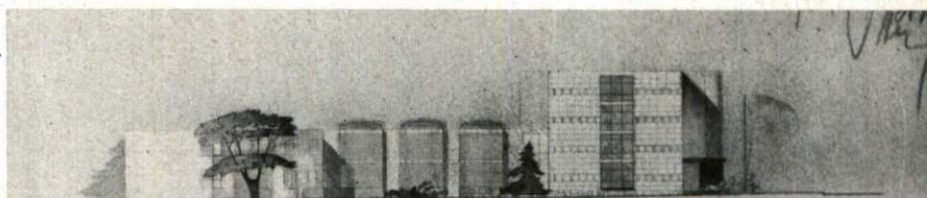
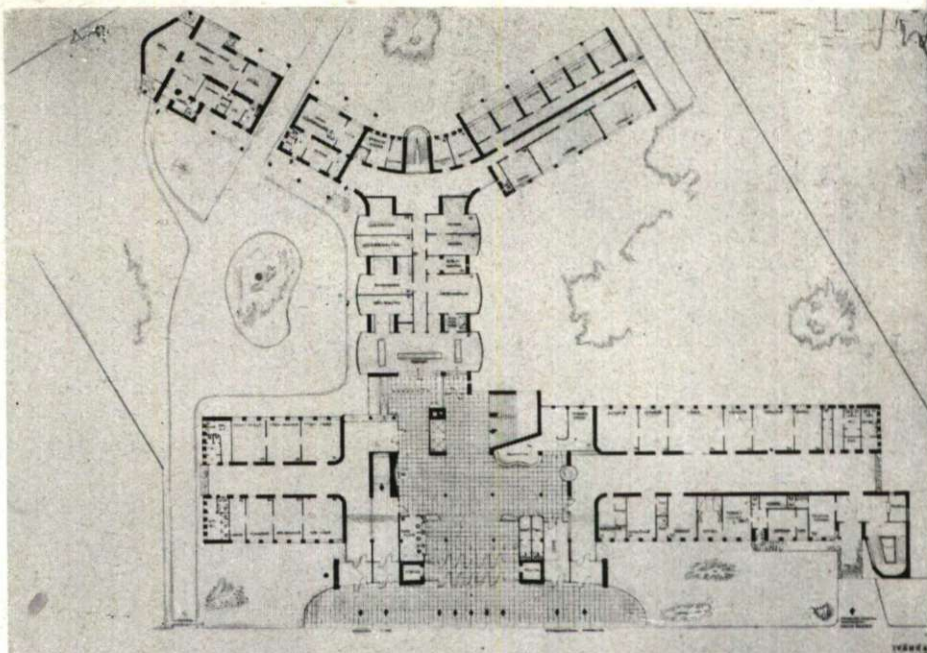
tereket tervezett. A folyosók világosak és szellőztek. Az orvosi és ápolónői szobák elhelyezése jó. A melléképiségek csoportosítása és szellőztetése jól megoldott. Az épület tömeghatása jó. Általában nagyvonalú, igen átgondolt terv. Homlokzati kiképzése nyugodt és őszinte.

Csánk (Rottman) Elemér terve: A beépítés a homlokzati front betörésével rövid és jól megvilágított folyosókat ad, kár, hogy emiatt a közlekedés az épületben bonyolulttá válik. A második és harmadik emeleten a folyosók kapcsolatait a főforgalmat lebonyolító főlépcsőházak előterén keresztül biztosítja. A magasföldszintre helyezett gyógyszerterhez a földszinti előcsarnokból egy lépcsőkaron vezet az út, a bejárat eldugott helyen és forgalmi keresztezésben van. A tüdőgyógyászatot és tüdőgondozót az I. emeleten helyezi el külön lépcsőházzal. A rendelőszakok minden esetben három traktusos megoldásban terveztettek közlekedőfolyosóval néhol szétszakítva, több esetben azonban programszerűen és kedvezően megoldva. A szűrőállomás belső elrendezése jó megoldás. A gyermekosztályon az elkülönítés jól megoldott. A kórház toldalék csatlakozását megoldja. Beépítési módja igen jó, bár nem gazdaságos megoldás. Főhomlokzata nyugodt, kellemes arányú, kár, hogy főbejárata fölött a II. és III. emelet közé iktatott nagy üvegfal nem őszinte. Az előcsarnok már túlméretezett, de nagyon szép térhatású.

Ivánka András terve: A beépítési rendszer üzemileg jó, a beépítési mód azonban az udvari szárnyaknál túltengő, a kertnek nagy részét igénybeveszi és azt három részre tagolja. A rendelőszakok csoportosítása általában jó. A tüdőszűrő alaprajzi elrendezése jó, de megközelítése a röntgenvárón át helytelen. A megkívánt különbejáratok megvannak. Az épületbe való bejutást egyesítve és mégis a kívánalomhoz képest szakok szerint sikerült megoldani. Az adminisztráció bejárata szűkös és különösen az emeleti közlekedőterekkel való kapcsolata megoldatlan. Az előcsarnok térképezése sikerült, a főlépcsőház elhelyezése jó. A röntgenosztály helyiségeinek megvilágítása előnyös és megoldott, szellőzése azonban csak mechanikai úton lehetséges. A tüdő- és gyermekgyógyászat helyiségei jól tájoltak. Az épület tömeghatása jó. Homlokzati megoldásai igen szépek és szellemesek, eltekintve a laboratóriumszárny indokolatlan kiképzésétől.

A kiviteli tervek hamarosan elkészülnek és az év tavaszán a nagyszabású építkezés is kezdetét veszi. Az alaprajzában és homlokzataiban, valamint üzemében is korszerű épület Budapest modern épületeinek sorában jelentős helyre tarthat igényt. A Nagyvárad-tér városképét mai szegényes megjelenéséből és elhanyagoltságából kiemeli s értékes épületeinek számát gazdagítja.

VERTSE DEZSŐ



HELYREIGAZÍTÁS

A Magyar Építőművészet 1943. decemberi számának 282. oldalán közöltük Győr városrendezési tervpályázatának I. díjas tervét. Helyesbítve az ott közölteteket, a terv Dörre Endre és Weichinger Károly okl. építészmérnökök közös munkája.

Parkettát

a legjobb kivitelben
szállít, lerak, javít

LÁNG JÓZSEF

parkettázó és padlózási vállalata
VI., MUNKÁCSY MIHÁLY-U. 23
Telefon: 129-211, 315-060

THERMOPHOR

házikémények és szellőző-
berendezések, NEDVES
FALAK KISZÁRÍTÁSA
áramlólevegő-rendszerrel

Custodis Alfonz rt.

V., Nádor-utca 19. Tel.: 112-007

SEENGER BÉLA

m. kir. udvari kőfaragómester
Budapest, XI., Horthy Miklós-út 106

Készít mindennemű kő-
és márványmunkákat

STAEDTLER — írónok 1662 óta



A MARS-LUMOGRAPH

egyenletesen és teljes megbízhatósággal lépcsőzött

19 keménységi foka minden célra alkalmas.

A technikus, a művész, a tisztviselő maga választja írónját. Ezt az írót — az összes keménységi fokozatokban — könnyed siklása miatt szereti és előnyben részesíti, mert minden árnyalatot egy pontosan megegyező írónnal tud kifejezni. Színmélység, vonalsűrűség, eltörölhetetlenség fótulajdonságai a

MARS-LUMOGRAPH 2886 DRP

19 keménységi fokban készülő

Univerzális Rajz- és Fánymásoló írónak.

J.S. STAEDTLER

Mars-Iróngyár Nürnberg

Jó eszed

a porszívógép I Serényen dolgozik — szerényen fogyaszt. Megbízható szolgálo: csak a port távolítja el a lakásból! De azt alaposan. Gyerekjátékká varázsolja a takarítást, megrövidíti a munkaidőt!

Kattint egyet — s a porszívó rendet teremt!
Árusítás a rádió-osztályunkon. Kérje árajánlatunkat.

ΔIVATCSARNOK

BUDAPEST, VII., RÁKÓCZI-ÚT 70-76



Főzzük így:



I

Egy liter hideg vízbe tegyünk 3 evőkanál Franck cikóriakávét.



II

Forradjuk körülbelül 5 percig míg a habja teljesen el nem fő.



III

Főzés után álljon a főzet 3 percig, hogy tökéletesen leülepedhessék. De ne öntsünk hozzá hideg vizet!



IV

A főzetet szűrjük le kávéskannába.



Egymagában
vagy tejjel keverve
kitűnő!

SÓSKUTI KÖBURKOLAT
WEISINGER GYÖRGY

OKL. MÉRNÖK. KÖFARAGÓMESTER
BUDAPEST, XIV. EGRESSY-ÚT 23

TELEFON: 297-428

Spits
LUXFER
üveggel!



HAAS és SOMOGYI R.T.

ÜVEG-
BETON

márványüveg-
burkolás.

Épületüvegezés

BIELEK
KÁROLY

Budapest
VIII., Tavaszmező-u. 18,
telefon: 132-594

KOLLARIT-
BŐRLEMEZ



KOLLARIT

MŰSZAKI R.T.

BUDAPEST, TEL. 136-228

Fémszálas Picklin falsarokvédő és hermetikus elzárás
Budapest, VI., Podmaniczky-u. 63. T. 110-643

NAGY ANTAL ÉS FIA BÚTORGYÁRA BUDAPEST, VIII., VIG-UTCA 32
TELEFON: 143-864, 130-471

Nedvesség elleni szigetelés **SÁNDOR ARNOLD**
GOUDRON vállalat, VI., Podmaniczky-u. 29. Telefon: 116-353

KÖZPONTI FŰTÉSEK, VÍZVEZETÉKÉK **ROHONCI HUGÓ** okl. gépészmérnök. — Budapest,
XIII, Fóthi-út 41. Telefon: 291-946, 293-511

BOHN TESTVÉREK TÉGLAGYÁR R.T.

BUDAPEST, III., BÉCSI-ÚT 166

Falazó-, válaszfal- és födém téglák

KNUTH K. egészségügyi berendezések gyára **Budapest, VII., Garay-utca 10**
Telefonszám: 224-801
Központi fűtés, vízvezeték-szerelés, víztisztító berendezések, szellőző berendezések



KÖRTING FŰTÉS

KÖZPONTI FŰTÉSEK, KLIMABERENDEZÉSEK, OLAJTŰZELÉSEK,
INJEKTOROK, SUGÁRKÉSZŰLÉKEK, VACUUMBERENDEZÉSEK

Körting B. és E. Részvénytársaság,
Budapest, VIII., Kisfaludy-u. 11
TELEFON: 14-63-68, 14-63-69

REDÖNYÖK JUSTUS SÁNDOR ÉS FIA
Budapest, VI., Bajza-utca 50. Telefon: 122-306. Alapított 1886-ban

VERÉB ERDŐIPAR, FŰRÉSZÜZEM ÉS TŰZELŐANYAG KFT. Tüzifa, szén, faszén és építési anyagok, kemény- és puhafa asztalosárak,
VERÉB TŰZELŐ- ÉS ÉPÍTÉSI ANYAGKERESKEDÉS furnirok és lemezek, faragott és fűrészelt fák. Közp. iroda: XI., Fehérvári-út 19.
Telefon: 468-744. Telep: Dunaparti teher p.-u., Szigetvágy. Telefon: 137-436

Freissler Antal felvonó- és gépgyár rt.

Budapest, VI., Horn Ede-utca 4 — Telefon: 122-972, 117-847

*Modern
gyorsjáratú
felvonók*

Elevator felvonó- és gépgyár kft. **LIFTEK**
XIII., Jász-utca 76. Tel: 493-070

KRISCH-FEKETE NÁNDOR tetőfedő, javító és karbantartó vállalata
Budapest, XI., Szent Imre herceg útja 40/A. T.: 258-228

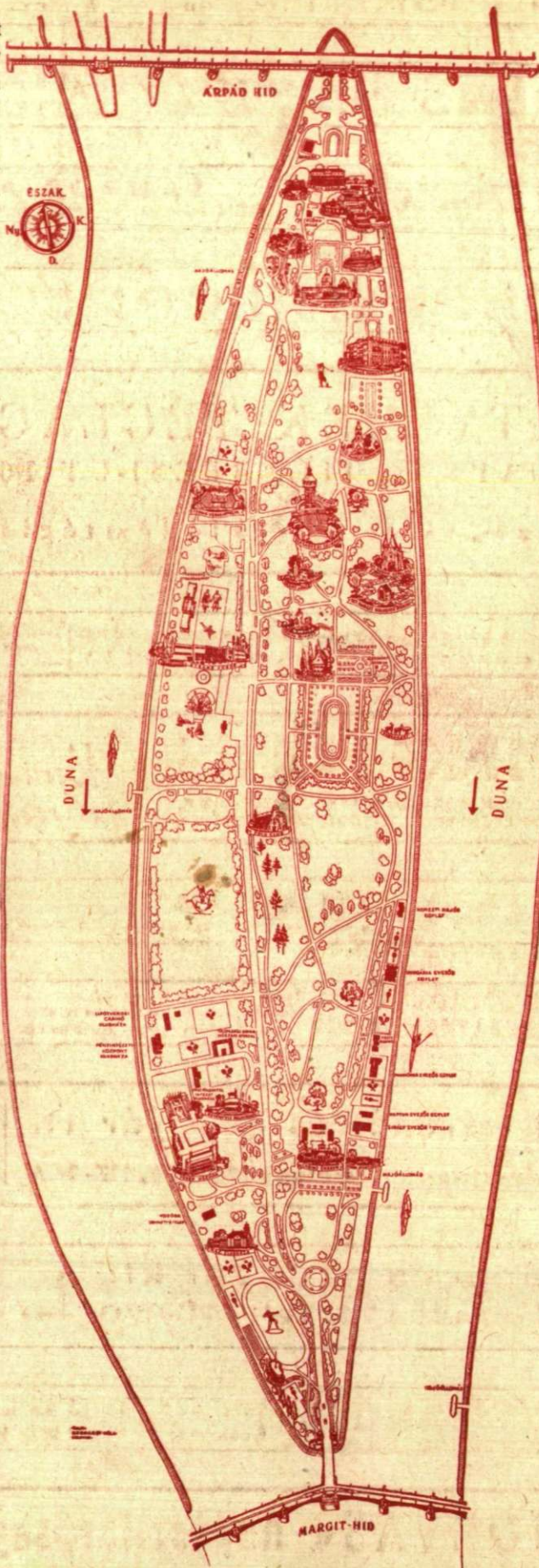
»MAJOR BETONVAS« nagyszilárdságú betonvas

Előállítója: MAJOR LÁSZLÓ cég • Budapest, V., Dráva-utca 22. • Telefon: 298-494, 298-495

A SZENT MARGITSZIGET LEÍRÁSA

Visszatérünk a templomhajó zárt részébe, ahonnan ajtó vezet egy kis átjáróba. Az átjáróban jobbra kijárati kapu nyílik a nyugati kolostorkertbe, szemben pedig lépcsőfokok láthatók, amelyek a hajdani, emeletre vezető fokok láthatók, amelyek a hajdani, emeletre vezető lépcsőnek maradványai. Ugyanez a lépcső kis ajtóval a kolostor kerengő-folyosójára is vezetett.

A kerengőt északon a templomfal, másik három oldalán a kolostor szárnyépületei fogták körül, fölötté az apácák cellái voltak, közepén pedig még ma is a kertes kolostorudvar van. Sétánkat a kerengő keleti karján (folyosóján) kezdjük. A templom és a kolostori épület találkozásánál belátunk a sekrestye helyiségébe (lásd fentebb). Tovább délre a folyosóról ajtó vezet a káptalanterembe. Ráskai Lea szerint festett feszület díszítette s előtte volt IV. Béla leányának, Sabinának és két apácaleányának sírja. E teremnek is volt Dunára néző ablaka. Itt jelenleg az 1921—23-i ásatások alkalmával talált faragott köveket tárolják. Még tovább délre a folyosóról nyíló ajtó átjáróba vezet, amelyhez a XV. század vége óta szabálytalan alaprajzú helyiség csatlakozott. Az átjáró ajtajával szemben volt a kolostor főbejárata, a Duna felől. Az átjáró melletti helyiségben ismét lépcső maradványaira bukkanunk, majd ismét szűkebb átjáróba léphetünk, ahonnan ajtó nyílt az első építés-korabeli kolostor délkeleti sarkában levő konyhába. A konyha sarkában még ma is megvan a tűzhely alapépítménye s mellette az ablak, ahonnan kilátunk a gazdasági és kórházi szárny udvarára, amelyet a XV. század végén épített és ma még pontosan ki nem derített épületrészek maradványai vesznek körül. A konyhából ajtón keresztül juthatunk a fűtőházba, amely-



nek másik ajtaja a kerengő déli szárnyára nyílik. Innen fűtötték a szomszédos ebédlőt. Ma már áttörték a szomszédos helyiség falát, úgyhogy itt léphetünk a kolostor hatalmas refektóriumába (ebédlőjébe). A refektórium hajdani egyetlen kijárata a kerengő déli folyosójára nyílt s mellette a falban állandó folyóvízzel ellátott XV. századvégi mosdó maradványai láthatók. A Boldog Margit életében földszintes ebédlő mennyezetét az átépítés korában felemelték, de már előbb is két, a kolostoron túli térségre néző ablak világította meg. A refektórium bejáratával szemben a kerengő másik oldalán a kertes udvar felé nyílik a kútház, amelynek nyolcszögű alapfala láthatóan kiemelkedik a földből. A kúthoz szabálytalan elhelyezése indította a legutóbbi ásatások vezetőit annak a feltételezésére, hogy a kolostort eredetileg valószínűleg francia származású cisztercita szerzetesek terve szerint vagy közreműködésével építették.

A kerengő nyugati folyosójáról belátunk a falmaradványok felett két nagyobb helyiségbe: a kisebbik, a refektórium fölől, helyiség valószínűleg a laikus nővérek refektóriuma volt, amelynek kijárata délre, a kolostoron kívüli területre vezetett; kapcsolatos vele a nagyobbik helyiség, amely a kolostor dolgozóterme lehetett.

A szabadtéri színpad keleti oldalán vezető sétányon haladunk tovább és hamarosan elérkezünk Arany János tölgyeihez. A tölgyek alatt felkőrvés sétányrészen Arany János márványból készült mellszobra (lipótújvári Stróbl Alajos műve), a szoboremlék két oldalán pedig a nagyszentmiklósi ú. n. Attilakincs között talált vázának rézből készült megnagyobbított másai állanak.

(Folytatása a következő számban)