

Hungária-uti hid majd csak ezután remélhető jelentősége össze sem hasonlítható. Mert hiszen az előbbi hid a balparti városrészben máris beépült területet köt össze nagyforgalmu fő-ut irányában, a jobbparton egy rohamosan fejlődő és a fejlődés előfeltételeiből gazdagon megáldott városterülettel, amelynél külön kell kiemelnünk a *kelenföldi jövődöbéli nagyjelentőségű pályaudvart, az egész Dunántúlról, különösen a Balatonról és a Fiume felől várható óriási forgalom gócpontját.* Ezekkel szemben az óbudai Hungária-hid az egészen jelentéktelen, szárnalmas lassúsággal fejlődő Óbudát köti össze annak a balparti külső körutnak az irányában ugyanazzal a városrészszel, amely körut mint ilyen, igazi jelentőséget csak még az idők távolában nyerhet.

A Boráros-téri hid pályázatra beérkezett hidak szerkezetükre nézve egyrészen *függő*, másrészen pedig *ív*hidak. Előbbiek külsejükre nézve az Erzsébet hídra nagyon emlékeztetnek. Az első díjjal kitüntetett hid ilyen függőhid, ellenben a második díjat elnyert hid ívhid, amely a zsűri döntése szerint a kivittel alapjául van elfogadva. Mivel pedig a díjazott tervek mindegyike háromnyílású, vagyis a Duna medrében elhelyezett két pillérre támaszkodó hid, a városkép szempontjából tekintett egyhangúság elkerülése és a változatosság elérése céljából mindenesetre az ívhid van előnyben, amely még hozzá egy millió pengővel olcsóbb is, — szemben az első díjjal jutalmazott pályaterffel, melynek feltűnő hasonlatossága van az Erzsébet-hiddal és csak az teszi elütőbbé, hogy — mint mondtuk, — az utóbbemlített egynyílású hiddal szemben a Boráros-téri hid háromnyílású.

A hidépítési tervpályázaton résztvevő mérnökök némelyikének, akik t. i. egynyílásos hídtervet nyújtottak be, kissé megmagyarázhatlan tájékozatlanságára vall ez a körülmény, t. i. az egynyílás. Amennyiben szükséges volt az Erzsébet-hidnál az egynyílású megoldás ott, annyira nincs szükség a Boráros-téri hid esetében, eltekintve attól, hogy miként megtudtuk, egy ilyen egynyílású hid költsége 25 millió pengőre van számítva, szemben a 8.5—12 millió háromnyílású hidak terveivel.

Művészi körökben egy dunai-hid megoldása körül a művészi megjelenés szempontjából a kelleténél nagyobb jelentőséget tulajdonítanak. Tagadhatatlan, hogy az olyan nagyszabású technikai tervezet, minő egy a Dunán építendő közuti-hid, az építésre tartozó feladatot is foglal magában, hacsak a hidtervező nem tartja fenn magának a megoldás szerves egészét. (Legszébb hidunknak, a Lánchidnak terve egyetlen mérnöknek, az angol Clark Ádámnak a nevéhez fűződik.) De eltekintve ettől, a kérdésnek idetartozó részét könnyen tisztázhatjuk. Valamely teljesen készen álló dunai-hid két, egymástól elkülönítendő részeket tartalmaz. Ezek egyikére tartoznak a *hid alkatrészei*, melyek szerkezeti szempontból egymással a legzservesebb összhangban álló megoldást követelnek, melyek azután együttesen adják a tulaj-

**„FIGYELŐ”
UJSÁGSZELVÉNY VÁLLALAT**

BUDAPEST
Telefon: József 362—66.

Vállalkozók lapja

jelent: 1930 AUG 6

A Boráros-téri Horthy Miklós hid tervezése

Írta: Pirovits Aladár.

Már hetek óta ki vannak állítva a Boráros-térre tervezett „Horthy Miklós-hid” pályaterveiből összesen 17 hid- hosszszelvény és néhány kereszt-szelvény. A tervek egyéb részei a kereskedelmi minisztériumban tekinthetők meg. A pályázat eredményéről már beszámoltunk és ez alkalommal a hidnak városrendezési, nevezetesen pedig a forgalom és a városkép kialakítására nézve várható eredményről kívánunk szólni.

A beérkezett pályatervekben kifejezésre jut az az irányzat, mely az építkezés egyéb ágai-ban is uralkodik. A modern építőtechnika rohamos fejlődésének eredménye az a szemünk előtt végbemenő evolúciószerű folyamat, mely megváltoztatta a felfogások rendjét, mert ami még a múltban a művészeti érdekeket szolgálta, azt a munkakört ma a matematika tudománya organizálja és alakítja ki oly iránybn, hogy ezután immár többé nem csupán az esztétikai követelmények érvényrejuttatása az elérni kívánt cél; mert a célszerűnek, a hasznosnak és az emberi egészséghöz szükségesnek megteremtésére irányuló idők kultuszát éljük. Utalunk az új építéset irányelveire a lakóházak terén.

Ha az új kialakulási irányt a hidépítés terén vizsgáljuk, ugyanazt mondhatjuk, hogy szembe-
vetően vonult el fölöttünk a romantikus

mult, szemben az új idők alkotásaival, a modern technikában az anyag jelentőségének előtérbejuttatásával. Nézzük csak a legelső dunai hidunkat a múltból, Széchenyi Lánchidját, szemben az Erzsébet-hiddal, mint az újabb idők alkotását. Előbbi a régi Pest egyik legszébb, legjellegzetesebb technikai alkotása, ahol az akkori idők építési anyagai, de meg az akkori egyéb viszonyok is megengedhetővé tették a művészi szempontból megkövetelt dimenziókat és a stilszerűségnek, általában pedig a művészi- szilleg szépnek érvényesülését, szemben a második, az Erzsébet-hiddal, ahol már az építési anyag uralma jut előtérbe és az egyébként sokkal nehezebb feladat már magában is sokkal kevésbé engedhetett teret az esztétikai érdekekből előálló követelményeknek. Ugyanis a Lánchid három nyílással iveli át a Dunát, szemben az Erzsébet-hiddal, melyet csupán egynyílásúként kellett a folyambiztonsági követelményeknél fogva megépíteni.

Ami már most a tervezett új hidakat illeti, megemlítjük, hogy némelyek egyformán nagy jelentőséget tulajdonítanak mind a két megépítendő új hidnak. Erről azonban szó sem lehet. Mert a Boráros-téri hid forgalmi, főként pedig városfejlesztési szempontból való jelentősége aránytalanul nagyobb, sőt ezzel az Óbuda-



Ajtóvédő fürdőszobabutor
és klozetülés
celluloidból

REDŐ I. Budapest, VIII., Sárkány-ucca 5. Tel.: J. 344—90.

Központi fűtések

vizvezetési berendezések ornametikai bádogos munkák

FRIED ZSIGMOND

műszaki iroda és gyár

Budapest, VIII., Baross-u. 76.

Telefon: 324—84.

donképeni hidat. A többi részek a *hid tartozékai*: a hidfők házikói, továbbá a hidpillérek, hidoszlopok stb. díszítékei, a hidlámpások és egyéb szerelvények. Ezek mind megannyi tartozékai a hidnak, (de nem alkatrészei), melyek a hid sorsára irányító befolyást nem gyakorolhatnak.

Bármely, még oly nagyszabású építészeti feladatot vegyünk is alapul, mindennek elsősorban a konstrukció szempontjából való megoldás tervezete jön figyelembe. Ez alól kivétel nincs. És csak amit a konstrukció

— csupán ezen a határon kívül juthat a művész számára az alkotás szempontjából tér. De ez a művészi rész is csupán keretszámbe jöhet, ellenben sem a tájszépség sem pedig a stílus szempontjából — mint egyébként csak művészi oldalról hoztak bele a vitába — számításba nem jöhet.

A dunai hidak technikai kivitelét a stílus egyáltalán nem befolyásolhatja *annyira uralkodnak a problema megoldásában az anyag megválasztását befolyásoló tényezők*. Könnyű volt a Lánchidnál a faragott kövek, burkolt pillérek és ezekkel szerves összhangba hozott hidkapuzatok kőanyagának tervbevétele, a dimenziók szempontjából is egy klasszikus szép megoldást produkálni, amihez még azt is hozzátehetjük, hogy a hid teherbíró képessége is alá lett rendelve az esztetikai érdekeknek, mert hiszen a terhes kocsik elől a Lánchid el van vonva.

A modern technika építési anyagaiban elért korszakos haladás a méretek minimumának szereplésében van kifejezésre juttatva, mái pedig a minimális méretek előírása és a művészi szempont egymással inkább hadban állók, mintsem hogy összeegyeztethetők lennének.

Napjainkban az új építési anyagok uralma idejében, mikor a beton és a vas, valamint ezek egyesítése kiszorítja létjogosultságából a kőépítményt — főként pedig a hidaknál — ezek az uralkodó anyagok egyidejűen a dimenziók forradalmát hívják életre, még pedig azokét a dimenziókét, melyeknek alkalmazásba vételével a klasszikusan szépet megkonstruálni sem lehet, annál kevésbé pedig életre kelteni. *Ez az igazi magyarázat arra nézve, hogy eszményi szép hidunk csupán egy lesz a jövőben is ellenben a majd megépítendő Horthy Miklós hid is olyan modern konstrukcióként áll majd előttünk, mint az utóbbi újabb hidaink.*