



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

624.2

Hely

Idő

"1930"

Személy

Szerző:

Wittenbarth Győző

Cím:

A Boráros-téri hid tervpályázata

Forrás:

Keurveti Újság

Bp.

1930. VIII. 8.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.) (O)

A Boráros-téri hid tervpályázata

irta: Wittenbarth Győző okl. gépészmérnök

Most a telt le a Boráros-téri Horthy Miklós-híd tervpályázata, melyre 17 pályamű érkezett be. E pályázatból, melyen az összes számbajóhadó hidrendszer képviselve van, általánosságban azt a benyomást meríthetjük, hogy a technika fejlődésével, a hidépítésnél számbajóhadó anyagok tökéletesebb előállítási módjával, a hidak képe nem mindig előnyösen fejlődik. All ez főkép a függő hidakra. Mig a legrégibb ilyen hidaknál, a láncok — kisebb teherbírásu anyaguk következtében — még keskeny hidaknál is, két egymás alatt elhelyezett széles láncsorból állnak és pályaszintben még terhelést arányosan elosztó merevítést tulajdonképen nem alkalmaztak, addig a főszerkezeti részek, a láncok vonala a hidpálya vonalával közel egy szélességet adott és így teljesen harmonikus, egységes szép képet nyújtott. Megfigyelhetjük ezt a Széchenyi-Lánchidnál is. Atépitése után terhelést elosztó merevítést építettek be, oly módon, hogy a hid régi képét el ne rontsák. Ez igen jól sikerült is, de mivel e merevítést épp ezért magasabbra nem lehetett építeni, a hid rezgéseket még most is elég jól lehet érezni.

Az újabbkori Erzsébet-hidnál, melynek pályatestje a Lánchidnál kétszeres szélebb és nagyobb teherbírásu is van méretezve, még két egymás alatt elhelyezett láncsor van alkalmazva. A rácos tartónak kiképzett merevítés, melynek a külső kép emelésére kétszeres keresztirányú rácosozást adtak a nagyobb terhelés következtében magasságban megnövekszik ugyan, de még mindig olyan méretekkel bír, hogy szélessége kellő arányban van a láncok szélességével. Így az Erzsébet-hid, annak dacára, hogy csak egy hatal-

mas nyílással hidalja át a Dunát, igen harmonikus képet nyújt.

Ujabb hidaknál még teherbíróbb anyagok alkalmazásával, csak egy — aránylag vékony — láncsort, vagy kábelt használnak és a merevítést sokszor tömör lemezekből vagy 5—10 méter magas rácsszerkezetből képezik ki. Ennek következtében a hid felső vonala elvékonyodik és a hozzá képest hatalmas méretű 4—6 méter magas tömör lemez, vagy rácos tartó merevítés távlati hatása igen kiemelkedik és domináló lesz. Jellemző példa erre a newyorki Brooklyn, Williamsburg és egyéb kábeles függő hidak képe, melyeknél a távlati képen, a terhelést hordó vékony kábel iver teljesen az ég sugárzásába vész el és így a rácos szerkezetű hidpálya erőteljes vonala lesz uralkodóvá, valamint a kölni függő lánchid, melynél még azt a hibát is elkövették, hogy a gyalogjárókat nem a merevítő tömör lemezen kívül helyezték el, hogy legalább abból sokat eltakarjan, vagy árnyékba helyezzen, hanem a hatalmas méretű teljesen sík tömör lemezen belül. E hidnál az ivelés önmagában való szépségén és a kapuzaton kívül, a további szépités kedvéért még egy szögecset sem alkalmaztak. Ezért még a tulzdon modern stílusú németek is elismerik evvel szemben, hogy a budapesti függő hidak szépségben messze felülmulják. E hid képe valószínűleg több tervezőt befolyásolt és ezért egy-egy ilyen, azt mondhatni, hibáját pár terven viszontláhattuk.

Legújabbán, a függőhid formát olesóbitani akarván, a merevítés szélső (ív) lemezeit annyira szétolták, hogy a felső övlemez 3—9 méterrel esik a hidpálya fölé. A lánca alulsi iv vonalának folytatását a merevítés felső öve szolgáltatja.

E hid már tulajdonképen csak függőhid alaku és három öves konzolos rácosos gerendás hidnak nevezhető. Az ily módon kialakított hid körülbelül 3 millió pengővel kisebbítette meg a hasonló tiszta függőhid építését. de külső képét nagy mértékben elrontotta, annyira, hogy e kivített képviselő 2 terv e pályázaton sem tudott érvényesülni. Az egyik ilyen terv „Salve II.” jeligéjű. Beke József, Frigyes Sándor okl. mérnökök és Rerrich Béla okl. építész terve, főleg az igen szép vonalú oszlop (pillon), a kapuzat és egyéb építészeti részek kiképzése következtében került megvételre, mint e kivíteli formának legjobb és legszebb képviselője. Kapuzata talán egyeseket emlékeztet a kölni függőhid kapuzatának kiképzési elemeire, de azt szépségében és művészi hatásában messze felülmulja és amellet teljesen magyaros jelleggel bír.

A függőhidak közül a legszebb és a pályázaton az első díjat is nyert terv „Magyar Kultura I.” jeligéjű, Kossalka János dr. okl. mérnök és Wálder Gyula okl. építész, műegyetemi tanárok háromnyilású, önmagában merevített lánchidterve. A merevítés, nagyon helyesen, rácos tartóval van megoldva és így a járdák szükségképpen a tartókon belül vannak elhelyezve. Rácosozása rombuszszzerű és a merevítő rácos tartók szélső ugynevezett övlemezeinek szélessége a lánca szé-

lességénél kisebb lévén, a felső és alsó öv, valamint a lánca erőteljesebb sima vonala, harmonikus nyugodt képet ad a hidnak. Oszlopzata egyszerű, sima kiképzésű és a lánca felfekvésén is túlhalad, ami igen előnyösen emeli a hid vonalzása által kellett benyomást. A kisebb behajlás elérésére, magasabb ivelése van a hidnak. E szép tervből meggyőződésünk, hogy a modern jelző eléréséért nem okvetlenül kell minden bevált régi egyszerű díszítést adó szerkezeti elrendezést, vagy egyéb elemet elhagyni.

Ugyanilyen hid az „Erő I.” és „Erő II.” jeligéjű, Mihailich Győző dr. okl. mér-

nök és Kotsis Iván dr. okl. építész, műegyetemi tanárok terve. Az előbbi rácosos merevítéssel, kívül helyezett járdákkal, az utóbbi belső járdákkal, tömör lemezmerevítéssel bír. Az egyébként teljesen egyforma kiképzésű két hidterv jellemzően érzékelteti, hogy a nem mutatósan tervezett rácosozás annyira rontja az egész hid egyébként jó hatását, hogy a minden díszítés nélküli, teljesen sima, tömör lemezes merevítő szerkezetű megoldás jobban hat, különösen ha a járdák a jelen esetben a merevítő tartón kívül volának elhelyezve és így a széles lemezt némileg takarná, illetve árnyékba burkolná. A II. számú terv második helyi megvételre lett ajánlva.

A függő hidak közül még az „1930” jeligéjű, Ritter Mór dr. okl. mérnök és Hájós Alfréd dr. okl. építész által készített terv lett ötödik helyű megvételre ajánlva. A rácos merevítő tartó rácosozása kétszeres keresztirácsozással, az Erzsébet-hidhoz hasonlóan van kiképezve és a modern sima oszlop (pilon) a lánca felfekvésén túl emelkedik. Jó hatású terv. A lánca szélessége a merevítő szerkezet övlemezeihez képest, aránylag vékony.

Az ivhidak közül legnagyobb tetszést és a pályázaton II. díjat nyert az „Erő IV.” terv, melyet az előző egyenylású függőhiddal együtt Mihailich Győző dr. és Kotsis Iván műegyetemi tanárok terveztek. A háromnyilású ivhid középső iver magasan a hidpálya fölé emelkedik, míg az oldalnyilásokban azon alul maradnak. Ezáltal a hid kétharmad részéről teljesen szabad a kilátás. Az iver mindhárom nyilásban tömör lemezből állnak. Ivelésük szépsége, koncepciózus volta mindenkit megragad, ezért javasolta a bíráló bizottság is, hogy Budapesten az egymás mellett lévő három függő, illetve függővonal alaku hid mellé kerülő negyedik ne az I. díjas függőhid, hanem ez a II. díjjal kiüntetett pályamű kerüljön kivételre. Azt hiszem, ezt a döntést mindenki megértőleg fogadja el, mert hidjainknak lehető-

leg szépeknek és amellettt változatosaknak kell lenni.

Első helyen javasolt megvétel a „Magyar Kultúra II“ terv, mely három föl-felé emelkedő vonóvasas ívet helyez el egymás mellé. A középső ív csak igen kevésbé emelkedik ki a többi közül és mivel a vonóvas is majdnem párhuzamos a felső ívvel, nem adja a legszebb képet.

A pályázat általában szép eredménnyel járt és a kivitelre ajánlott II. díjas terv. a fentebb ajánlott módosításokkal ismét egy szép, nemes vonalú hiddal fogja Budapest főutvonalát — a Duna két partját — diszíteni.

Fel kell még említenem, hogy akkor, amikor a Hungária-uti hidnál már a tervkiírásnál előre gondoltak a gyorsvasutnak Budára való átvezetésére, itt miért hanyagolják el e fontos kérdést, amikor pedig könnyen érthetőleg a nagyköruti gyorsvasuti vonal megépítése és így a Dunán való átvezetésének szüksége, sokkal előbb fog bekövetkezni, mint a Hungária-uti vonalnál. Amit pedig a bírálati jegyzőkönyv említ, hogy e vonal esetleg a Haller-utcánál építendő hidon kerülne át Budára, e tény azt jelenti, hogy evvel Budának a gyorsvasuti hálózatba való szerves bekapcsolását messzi időkre eltolnák és így megbénítanák e hid létesítésével óriási fejlődés előtt álló városrész jövő gyors közlekedését. Mert a Haller-utcánál feltétlenül szükség lesz közuti hidra is, ennek megépítése pedig a folyton fokozódó állami szükségletek mellett Isten tudja hány évtizedig — szokás szerint a végszükségig — fog magára várni és addig a gyorsvasut nem lesz a Dunán itt átvezethető. Azonkívül itt az átvezetés csak úgy történhetik meg, ha a gyorsvasut a Dunaparton egy lejtőn magas pályára megy fel és a Haller-utcai hidon emeleti nívón halad át. Ennek következtében e dunaparti részt, mely kialakultakor épp itt, a két parton elhelyezett középületekkel lenne a legmonumentálisabban kiképezhető, az év felében — októbertől májusig — a levéltelen fák közül kilátszó 13 méter magasra emelkedő hatalmas szerkezetek által jelzett lejtő igen elrontaná. Azonkívül Budapestnek a Lenke-ut és a Horthy Miklós-ut keresztezésénél kialakulóban lévő hatalmas méretű körtére igazán szépen fog kinézni, ha rajta a gyorsvasuti magas pálya vaszerkezete fog átvonulni. És micsoda kerülőt, milyen idővesztéséget jelent e hidon való átvezetés, mikor a Boráros-téri hid 6 méterrel való megszélesítésével, mint azt már máshol kimutattam, a legrövidebb uton, a városszépítés és vasuttechnika szempontjából legmegfelelőbbben lehetne a hid szintjében elkerítve átvezetni.

Azt hiszem, sokak gondolatát tolmácsolom, amikor ez alkalmat felhasználva a kereskedelemügyi minisztériumnak köszönetet fejezik ki azért a gyors cselekvésért, amivel e két pályázatot elrendelték és lebonyolították.