

„FIGYELŐ“
UJSÁGSZELVÉNY VÁLLALAT

BUDAPEST
Telefon: József 362-66.

PESTER LLOYD

Lap: _____
1931 márc 29.

Megjelenés: _____

Die Altofner Donaubrückenpläne.

Die preisgekrönten Entwürfe.

Im Brückenbau sollen, besonders wenn er seinen Bau in einer schönen Landschaft oder im Weichbild einer Stadt aufzuführen hat, Techniker und Künstler vereint sein. Er hat nicht bloß das Gefüge der Brücke, sondern auch ihre Form zu meistern. Mit den Kurven und Parabeln, Stäben und Stangen und ihrem Netzwerk läßt sich Schönes schaffen: die Linien, die die Schwere, die Spannungen und Strebungen, Zug- und Druckfestigkeiten dem Brückenkonstrukteur darbieten, lassen sich gut in Schönheit einfangen: in Rhythmen und harmonische Gliederung. Sie zeigen die Wege der Kräfte, Herzbewegungen der Energien, die Regungen der Mechanik. Die Mechanik kann aber ebenso Schönheitselement sein, wie Organismus. Der Brückenbauer soll also stets Baukünstler sein. Nicht im architektonischen Beiwerk seiner Konstruktion, vielmehr in ihr selbst. Die Kettenlinie Adam Clarks, das Stabgerippe der Bahnbrücke über den Fifth of Forth sind ästhetische Erscheinungen, berechnet und eingeführt. Auch für den Techniker, der am Wettbewerb für die Entwürfe zur Altofner Donaubrücke teilnehmen wollte, mußte die ästhetische Erscheinung als Richtlinie gelten. Die geplante Brücke soll sich ja dem Stadtbild anfügen, es verschönern, soll landschaftlich gut wirken und dabei auch als selbständige Schönheit wirksam sein. Und wünschenswert ist es, daß sie mit unseren zumeist schönen Budapest Donaubrücken zusammengestimmt sei.

Nun sind die Brückenpläne in einem Saal des Ingenieur- und Architektenvereins zur Schau gestellt.

Bei der Zusammenstellung der Jury beging man wieder denselben Schönheitsfehler, wie bei der des Preisrichterkollegiums der Pläne für die Brücke auf dem Boráros-tér. Die Jurymitglieder sind verdiente, würdige Männer, größtenteils auch Brückenkonstrukteure, in ihrer Mitte hätte jedoch ein hervorragender auswärtiger Brückenbauer Platz haben sollen. Die Technische Hochschule konnte nämlich als ihren Delegierten keinen ihrer Professoren für Brückenbau in die Jury entsenden, weil die Professoren selbst an dem Wettbewerbe teilnehmen wollten. Wenn aber Hochschullehrer, also die als beste Brückenbauer geachteten Fachmänner, mitkonkurrieren, so wäre es ratsam gewesen, eine auswärtige Fachnotabilität der Beurteilung ihrer Pläne beizuziehen. Ich selbst hatte schon Gelegenheit, als Mitglied einer Jury mitzuwirken, weiß es also aus Erfahrung, welche Bedeutung ein auswärtiger Experte als — Rückgrat für Überzeugungen und Unbefangenheit haben kann. Und auch als Beruhigung für die Teilnehmer an den Wettbewerben. Die Berufung eines ausländischen Fachmannes deutet man nicht als Geringschätzung der einheimischen Fachkenntnis, sie ist ja auch anderswo üblich. Vor kurzem erst erhoben die Wiener Architekten anlässlich einer Preisausschreibung die Forderung, es möge mit der Beurteilung der Preisarbeiten ein berühmter Dresdener Professor betraut werden. Und auch als Blitzableiter macht sich ein ausländischer Experte nützlich.

Die Jury hatte neunundzwanzig Preisarbeiten zu beurteilen. Manche darunter sind bloß Variationen. Insgesamt bewarben sich neunzehn Konkurrenten um die Preise. Mit Bogen-, Balken-, Kabel- und Betonbrücken.

Die neue Brücke soll die obere Spitze der Margareteninsel berühren, rechts und links von der Insel gradlinig über die zwei Donauarme führen, nicht im Winkel, wie die Margaretenbrücke. Die Pfeiler im Altofner Donauarm müssen daher schief angeordnet werden, damit sie sich der Flußströmung anpassen.

Die Jury beschloß, die zwei ersten Preise zwischen den Plänen der Professoren an der Technischen Hochschule Dr. Viktor Mihailich und Dr. Iwan Kotsis, beziehungsweise Dr. Johann Kossalka und Julius Wälder, als gleichwertigen zu teilen. In beiden Entwürfen erheben sich in den mittleren Brückenöffnungen hohe Bögen über die Fahrbahn. Die hochragenden, weitausholenden Bögen sollen wohl Eingangstore symbolisieren, durch die unsere große Weltstraße, die Donau, in die Stadt dringt. In den Seitenöffnungen der Brücken bleiben die vollwandigen Zweigelenkbögen unter der Fahrbahn. Die Brücke, die in den zwei Donauarmen auf je zwei Strompfeilern aufgelagert ist, soll in der Zukunft die Anlage einer Schnellbahn über sie möglich machen. Im preisgekrönten Plan Prof. Mihailich' wird sie auf Querträgern und pilzförmigen Säulen geführt, die in der Mitte des Fahrdammes aufgestellt sind. Eine unpraktische und den Konkurrenzbedingungen nach unstatthafte Lösung. Die Jury fand jedoch eine Entschuldigung für diese Unzulässigkeit: sie stört nicht die — Aussicht von der Brücke.

Wie anlässlich der Borárosbrücken-Konkurrenz, möchten wir auch jetzt auf das Moment einer Zusammenstimmung der neuen mit unseren älteren Brücken und auch auf die Forderungen des harmonischen Stadtbildes hinweisen. Den Rhythmus unserer Brücken bestimmt die Kettenlinie, sogar in der Franz Josef-Brücke, die bekanntlich keine Hängebrücke ist. Die Margaretenbrücke mit ihrer Fahrbahnordnung über den Bögen widersetzt sich nicht aggressiv diesem Rhythmus, ihre Fahrbahn beherrscht die Brückenform. Die zwei ersten Preisträger der jetzigen Brückenkonkurrenz betonen jedoch die Bogenlinie, sind in geradem Gegensatz zum Rhythmus unserer anderen Brücken. Ganz vorzüglich hat die Forderung des Stadtbildes der Entwurf der Ingenieure Josef Beke und Alexander Frigyes und des Architekten Johann Beutum gelöst. Ihre Brücke mit den Hauptträgern unter der Fahrbahn und den auf Gelenken ruhenden vollwandigen Bögen, darf als Seitenstück unserer schönen Margaretenbrücke gelten, was um so mehr anerkennenswert ist, weil die Übereinstimmung des Gepräges der Brücken am oberen und unteren Ende der Insel etwas wie Ebenmaß, ästhetisch schön wirkendes Gleichgewicht zur Geltung bringt. Auch die Kunst hat ihre biologischen Merkmale, das Ebenmaß soll zu ihnen gehören.

Dr. Moritz Ritters und Alfred Hajós' Brückenbögen liegen unter der Fahrbahn. In den zwei mittleren Bögen sind sie jedoch bis zur Fahrbahn der Schnelleisenbahn erhöht. Die Bögen und die Trägerlinien laufen ineinander und verlaufen in ein ausdrucksloses Liniengefüge. Imposant aber ist die Treppenkomposition Alfred Hajós'.

Den sechsten Preis erhielten die Ingenieure Josef Beke und Alexander Frigyes und der Architekt Johann Beutum. Ihre Brücke ist aus dem Gesichtspunkte des Stadtbildes die schönste. Eine Hängebrücke über den zwei Donauarmen, und in der Mitte die Insel, hätte keinen Sinn, die Kettenlinie kann also da ihre Schönheit nicht wirken lassen. Der Entwurf „A hid“ verflücht glänzend die einzige Berechtigung einer Brücke mit Fahrbahn über den Bögen, wie es die Margaretenbrücke ist, am oberen Ende der Insel. Morgen vielleicht ist das Landschaftsbild, die Insel mit ihren Hainen, das Fabriksviertel mit der Ausmündung der äußeren großen Ringstraße, die Kleinstadt Altofen, zum großen Stadtbild geworden. Morgen passen hohe Bogenbrücken erst recht nicht in das Stadtbild. Aber auch heute reimen sie sich nicht.

Der Jurybericht hält auch im Beke-Frigyes-Beutum'schen Plan das Gute und Mangelhafte auseinander. Er ist der einzige, der die Brücke mit oberer Fahrbahn ohne Niveauerhöhung baut. Was da als Fehler betont wird, daß nämlich der mittlere Bogen, weil er aus drei gebrochenen Linien besteht, nicht in eine Rundung, etwa in einem Korbbogen, verläuft, sondern den Charakter eines Sprengwerkes aus Eisen demonstriert, gereicht der Konstruktion zur Ehre. Es bedeutet Beweisführung der Wirklichkeit. Wahrheit ist künstlerisches Element, auch die Technik kann die Verkleidung und Verheimlichung entbehren. Jawohl, es sind da Kräfte wie in einem Sprengwerk tätig. Auf Grund des Lobes und der Bemängelung dieses Brückenplanes im Jurybericht müßte er in der Reihenfolge der prämierten Pläne anders placiert sein.

Edmund Gerö.

Lösung. Die Jury fand jedoch eine Entschädigung für diese Unzulässigkeit: sie stört nicht die — Aussicht von der Brücke.

Wie anlässlich der Borárosbrücken-Konkurrenz, möchten wir auch jetzt auf das Moment einer Zustimmung der neuen mit unseren älteren Brücken und auch auf die Forderungen des harmonischen Stadtbildes hinweisen. Den Rhythmus unserer Brücken bestimmt die Kettenlinie, sogar in der Franz Josef-Brücke, die bekanntlich keine Hängebrücke ist. Die Margaretenbrücke mit ihrer Fahrbahnordnung über den Bögen widersetzt sich nicht aggressiv diesem Rhythmus, ihre Fahrbahn beherrscht die Brückenform. Die zwei ersten Preisträger der jetzigen Brückenkonkurrenz betonen jedoch die Bogenlinie, sind in geradem Gegensatz zum Rhythmus unserer anderen Brücken. Ganz vorzüglich hat die Forderung des Stadtbildes der Entwurf der Ingenieure Josef *Beke* und Alexander *Friggys* und des Architekten Johann *Beutum* gelöst. Ihre Brücke mit den Hauptträgern unter der Fahrbahn und den auf Gelenken ruhenden vollwandigen Bögen darf als Seitenstück unserer schönen Margaretenbrücke gelten, was um so mehr anerkennenswert ist, weil die Übereinstimmung des Gepräges der Brücken am oberen und unteren Ende der Insel etwas wie Ebenmaß, ästhetisch schön wirkendes Gleichgewicht zur Geltung bringt. Auch die Kunst hat ihre biologischen Merkmale, das Ebenmaß soll zu ihnen gehören.

Fast gewaltsam drängen sich die hohen Bogenlinien der zwei Brückenteile der zwei prämierten Entwürfe in das idyllische Bild der Margareteninsel. Als Vorteil des Projektes der Professoren *Kossalka* und *Wälder* lobt der Bericht der Jury, daß auf ihr vor der Errichtung der Schnellbahn — wahrscheinlich erst in ferner Zukunft — die Bestandteile dieser Bahn nicht montiert werden müssen. Aber auch andere Konkurrenzwerke können sich dieses Vorteils rühmen. Trotz gründlichen Studiums des Juryberichtes und der Pläne fand ich bei den meisten Plänen keinen Hinweis auf die Unbedingtheit solcher Montierung. Außerdem aber enthält das Lob, das die Jury dem Plan der zwei Professoren spendete, die Drohung, daß die Anbringung der Schnellbahnbestandteile „das Bild ihrer Brücke verderben wird“.

Der große Bogen in Prof. *Mihalich*' Brücke, sein Zufahrtstr Budapests, ist vollwandig, während der Prof. *Kossalka*'s ein fein genetzter Gitterbogen ist. Daß beide Entwürfe technisch tadellos sind, daß ihre Konstruktion wohldurchdacht und gut berechnet ist, darf uns bei Professoren der Hochschule nicht wundernehmen. Aber auch die anderen Preisträger verdienen diesbezüglich Lob. Die kleinen Mängel, die der Jurybericht ihnen vorhält, sind nicht organisch und können leicht beseitigt werden.

Die Konstruktionsarbeiten in den Brückenplänen können wir selbstverständlich nur auf Grund des Juryberichtes würdigen. Bei Brückenplänen genügt auch die eindringlichste Besichtigung nicht. Zuweilen auch ein eingehendes Studium nicht. Es ist eben nicht jedes Beurteilungsmoment zugleich auch Faktor des Studiums. Im Jurybericht kann man mancher Folgewidrigkeit begegnen und auch verschiedener Wertung derselben Gewichte. Auch in der Kritik ist die Empfindung Bestimmungsgrund. Die Empfindung von Gut und Nichtgut, Gegen sie kommen selbst Berechnungen nicht auf.

Als Mitarbeiter Prof. *Mihalich*' verstand Prof. *Kotsis* die architektonische und die brückentechnische Lösung in Einheit zu bringen. Die architektonische gipfelt in einer monumentalen Siegestsäule auf der Inself Spitze vor dem Aufgang zur Brücke. In einem Alternativplan ersetzt er die Säule durch einen Leuchtturm. Feine Empirestimmung durchzieht seine Architektur. Prof. *Wälder*, der baukünstlerische Mitarbeiter Prof. *Kossalka*'s, kommt mit einer geistreichen Lösung der Verbindung der Brücke mit der Insel. Ein Meister des Barock, kommt er diesmal mit allereinfachsten Linien, die mit ihrem großen Schwung wirken. Er projektierte einen wuchtigen Serpentinbau mit Treppen und Untergrundgängen.

Der mit dem dritten Preis prämierte Plan „Fortuna“ führt eine Hindenburg-Gitterbrücke über die Donau: eine ganz rechte Brücke irgendwo im freien Gelände. Wie sich die Gitterträger an die Bögen über der Fahrbahn knüpfen, die hohen Gitterbalken und die flachen Kurven, das gibt ein Schlängeln, wie der Weg eines Raupenfahrzeuges. Die Brücke, von der Jury stark bemängelt, aber zugleich als schön erklärt, wäre als Eisenbahnbrücke ganz rationell. Ihre fünf Projektanten, die Ingenieure Dr. *Emerich Korányi*, *Eugen Zsivny*, *Alexander Faludy*, *Karl Massányi* und *Béla Zsizsman*, müßten aber dann auf die Türme und die Arkaden mit ihrer romantischen Zinnenarchitektur, auf die Löwen und Genien, auf die male- rische Konzeption des Architekten *Julius Kollár* verzichten.

Der Entwurf der Ingenieure *Eugen Kiss* und *Paul Sávoly* und des Architekten Dr. *Koloman Lux* ist eine versteifte Bogenbrücke mit hohen Querträgern und breiten steifen Säulen. Die Schnellbahn soll, so sie zustande kommt, seitwärts auf Konsolen geführt werden. Auch in dieser Konstruktion bemängelt die Jury manches, z. B. die Inanspruchnahme der Versteifungsträger für die Zugspannung. Die Architektur stellt Basteien mit Terrassen und Türmen dar.

ohne Niveauerhöhung baut. Was da als Fehler betont wird, daß nämlich der mittlere Bogen, weil er aus drei gebrochenen Linien besteht, nicht in eine Rundung, etwa in einem Korbbogen, verläuft, sondern den Charakter eines Sprengwerkes aus Eisen demonstriert, gereicht der Konstruktion zur Ehre. Es bedeutet Beweisführung der Wirklichkeit. Wahrheit ist künstlerisches Element, auch die Technik kann die Verkleidung und Verheimlichung entbehren. Jawohl, es sind da Kräfte wie in einem Sprengwerk tätig. Auf Grund des Lobes und der Bemängelung dieses Brückenplanes im Jurybericht müßte er in der Reihenfolge der prämierten Pläne anders placiert sein.

Edmund Gerö.