

Mosty tropikalnego

■ Krzysztof Dąbrowiecki

Singapur jest bardzo dobrym przykładem miasta, które uczyniło integralną częścią przepływającą meandrami przez jego dzielnice niewielką rzekę Singapur. Podobnie jak rzeka Sumida w Tokio, była ona w przeszłości główną drogą handlową miasta.



Most Alkaffa widziany z wody



Most Cavenagha

Singapur, stolica państwa Singapur w Azji Południowo-Wschodniej, na pierwszy rzut oka wydaje się być bardzo podobny do miast zachodnioeuropejskich. Jednak pod aurą europejskości można znaleźć fascynującą mieszankę kultur azjatyckich: chińskiej, malajskiej, hinduskiej i arabskiej. Jest miastem-wyspą o powierzchni tylko dwa razy większej niż Kraków, położnym w klimacie tropikalnym, w odległości 140 km od równika.

Urok i strategiczne położenie tej największej wyspy w państwie Singapur, leżącej u południowych brzegów Półwyspu Malajskiego, dostrzegł na początku XIX w. Stamford Raffles (1781–1826), kiedy kolonizował ją dla Korony Brytyjskiej. W krótkim czasie zmienił on senną i nieznaną na świecie osadę rybacką w szybko rozwijającą się bazę wymiany towarowej między Wschodem i Zachodem, między Chinami, Japonią a Indiami, Bliskim Wschodem i Europą. Lawina emigrantów z Chin i innych krajów regionu, zainteresowanych handlem, jeszcze bardziej przeobraziła wyspę. Po drugiej wojnie światowej, w czasie której Singapur znalazł się pod okupacją japońską, Anglicy oddali władzę nad terytorium w ręce lokalnego samorządu. Po nieudanej próbie połączenia się z Malezją, Singapur w 1965 r. uzyskał niepodległość. Za długoletnich rządów Partii Akcji Ludowej stał się państwem bezpiecznym, nowoczesnym i co ważne – odnoszącym sukcesy ekonomiczne.

W latach 1960–1970, po wybudowaniu nowego portu, wody i bezpośrednie otoczenie rzeki Singapur zostały oczyszczone, przebudowano i odnowiono nabrzeża wraz z 12 mostami. Na bulwarach ciągnących się po obu jej stronach skupiło się życie pięciomilionowej aglomeracji, z biurami, hotelami, budynkami mieszkalnymi, restauracjami, barami i centrami handlowymi. Brzeg rzeki stał się pięknym szlakiem turystycznym i miejscem wypoczynku dla mieszkańców. W singapurskie, tropikalno-

Singapuru



Most Esplanade



Most Esplanade na tle powstającego kompleksu Marina Bay Sands

równikowe wieczory nie ma nic bardziej przyjemnego, jak spacerować i biesiady nad wodą.

W 2008 r. ujście rzeki zostało przegrodzone 350-metrową tamą (Marina Barrage), dzięki której miasto zyskało sztucznie utworzoną zatokę i dodatkowo rezerwar wody pitnej. Na ukończeniu jest budowa znajdującego się na utworzonej mierzei morskiej, przy ujściu rzeki do morza, kompleksu

Marina Bay Sands. Są to trzy 55-piętrowe hotele z podniebnym ogrodem i szeroką promenadą od strony zatoki.

Ze względu na szerokość rzeki mosty nie są nadzwyczajnych rozmiarów, ale dobrze komponują się z otoczeniem i na tle nowoczesnych wieżowców są ciekawym elementem uzupełniającym przestrzeń miejską. Łuki i krzywizny, urozmaicone detale żelaznych i betonowych konstrukcji, biały lub szary kolor wpływają na harmonię i spokój zabudowy.

Jedną z największych atrakcji turystycznych jest most Cavenagha, o długości 79 m i szerokości 9,5 m. Jest to najstarsza przeprawa w mieście, a jednocześnie doskonale zachowana XIX-wieczna konstrukcja inżynierska na rzece Singapur. Nazwa mostu pochodzi od nazwiska ostatniego gubernatora Straits Settlements, jak brzmiała nazwa tej kolonii brytyjskiej, Williama Orfeura Cavenagha, mianowanego przez gubernatora Indii zanim Singapur stał się kolonią Korony Brytyjskiej. Żelazny most, sprefabrykowany w Glasgow, a następnie przetransportowany i złożony przez szkocką firmę P&W MacLellan (1868), zachował oryginalny kształt i unikatową, niespotykaną nigdzie na świecie, konstrukcję. W pierwotnym, niezrealizowanym zamiśle miał być podnoszonym mostem wiszącym. Zamiast kabli nośnych ma grube blachy łączone przegubowo sworzniami, podtrzymujące w trzech miejscach pomost, podobnie jak w mostach podwieszonych. Betonowe, stopniowane ku górze pylony wspierają przechodzące przez nie blachowe ciągną



Element nośny mostu Cavenagha



Pylon mostu Cavenagha na tle okolicznych wieżowców



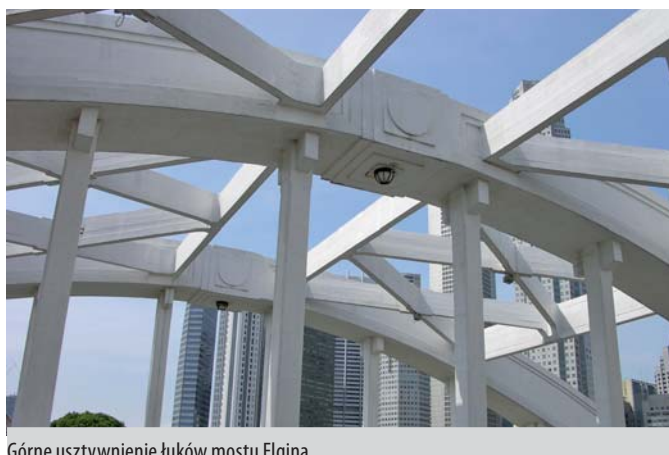
Most Andersona



Most Colemana



Most Elgina widziany z wody



Górne usztywnienie łuków mostu Elgina

sztywne zakotwione na nabrzeżach. Konstrukcja ta była jednym z ostatnich projektów publicznych wykonanych przez skazańców sprowadzonych z Indii w latach kolonizacji. Od 1910 r., po otwarciu mostu Andersona, most Cavanagha stał się dostępny tylko dla pieszych, o czym informuje zachowana przy wejściu oryginalna tablica informacyjna policji.

W niewielkiej odległości od niego znajduje się most Andersona. Jest to nitowana kratownicowa konstrukcja o trzech, równoległych łukach, o długości 70 m każdy. W części środkowej łuki spięte są ażurowymi, półkolistymi trawersami, pod którymi wiszą ozdobne lampy oświetleniowe. Uzupełnieniem mostu są kute barierki, portalowe łuki i obelisk po każdej ze stron. Elegancja i wielka dbałość o detale wyróżniają tę konstrukcję od pozostałych. Ze względu na lokalizację i mocną konstrukcję most Andersona przejął na siebie cały ciężar ruchu samochodowego w centrum miasta.

Most Elgina, którego nazwa pochodzi od nazwiska gubernatora Indii Lorda Elgina, jest betonową konstrukcją wybudowaną w 1929 r., składającą się z trzech łuków. Zastąpił on pierwszy żelazny most Elgina z 1862 r. Projektantem tego pierwszego mostu był George Lyons, który zaskoczył ówczesną opinię publiczną stwierdzeniem, że w tym miejscu i przy tak niewielkich rozmiarach most może być wzniesiony w jeden dzień. Zrealizował budowę w osiem godzin. Uwagę zwracają unikatowe lampy oświetleniowe, które zaprojektował włoski rzeźbiarz Cavalari Rudolfo Nalli.

Historia miejsca mostu Colemana, choć niedługa, to obfituje w różnorodność konstrukcji mostowych. W 1840 r. most Colemana był drugim mostem wybudowanym przez rzekę Singapur. Jego nazwa pochodzi od nazwiska prominentnego, lokalnego



Most Alkaffa



Most Jiak Kima



Most Robertsona



Linowy most wiszący na wyspie Sentosa

architekta i projektanta Georga Drumgolda Colemana. Był to dziewięćciolukowy most murowany. Zastąpił go w 1865 r. most drewniany, który przetrwał 20 lat. W 1886 r. na jego miejscu postawiono żelazny most łukowy, który po stu latach został zastąpiony przez obecną, betonową konstrukcję. Do dzisiaj zachowały się z poprzedniej wersji mostu gazowe lampy i balustrady. Interesującym elementem uzupełniającym są niewielkie balkoniki i kwietniki po obu stronach mostu.

Trzy mosty dla pieszych, Alkaffa, Robertsona i Jiak Kima, wybudowane pod koniec XX w., łączą ze sobą szybko rozwijające się dzielnice miasta w górnym biegu rzeki. Są przejawem współczesnych wizji i tendencji w rozwiązaniach kładek rzecznych. Uderzająca i niezwykła kolorystyka mostu Alkaff (ArtBridge) jest dziełem filipińskiego artysty Pacita Abada (1946–2004).

Bardzo interesujący pod względem architektonicznym jest łukowy most Esplanade (1997), przecinający Marina Bay, wybudowany przez japońską firmę Obayashi Corporation. Jego całkowita długość wynosi 260 m, szerokość 70 m. Pomost czteropasmowej jezdni wsparty jest na siedmiu przęsłach. Wyprofilowanie łuków przęsła i ich otwarcie ponad filarami wprowadziło do konstrukcji dużo lekkości i doskonale harmonizuje z centrum kulturalnym (Esplanade – Theaters on the Bay) z jednej strony i ze zróżnicowaną wysokością wieżowców po przeciwnej stronie rzeki. Uwagę zwracają ciekawie zaprojektowane lampy oświetleniowe nad chodnikiem dla pieszych i jezdnią. Natomiast interesującym pomysłem zagospodarowania wolnej przestrzeni pod mostem było uruchomienie tam kawiarni.

ZDJĘCIA: KRZYSZTOF DĄBROWIECKI



Most podwieszony w porcie Singapur



Kawiarnia pod mostem Esplanade