

Die Budapester Brücken.

(Original-Beitrag des „Neues Pester Journal“.)

Gefestigt und verschönert wird unsere älteste Donaubrücke, welche fortan den Namen ihres geistigen Schöpfers, des „größten Ungars“, führt und „Széchenyi-Kettenbrücke“ heißt, morgen für den Verkehr eröffnet. Dies der Anlaß theils zur Auffrischung vergessener historischer und statistischer Daten, theils zur Veröffentlichung hier zuerst erscheinender Mittheilungen über die sechs Budapester Donaubrücken.

Die Széchenyi-Kettenbrücke

mit 202 Meter Spannweite zwischen den zwei Strompfeilern, allwo die Donau 40 Meter tief ist, hat eine Länge von 379 Meter, eine 7 Meter breite Fahrbahn und zwei je 2.20 Meter (bisher 1.80 M.) breite Fußwege. Die ursprünglichen Baukosten betragen rund 12½ Millionen Kronen. Sie wurde nach William Tierney Clark's Plänen von dessen damals 31 Jahre alten Bruder Adam erbaut. Gelegentlich der am 24. August 1842 erfolgten Legung des Grundsteines war in Gegenwart des Palatins Erzherzog Joseph der Sieger von Aspern Erzherzog Karl der Vertreter des Königs Ferdinand V. Das diese Begebenheit verewigende Bild Nikolaus Barabás' befindet sich in der seit Kriegsbeginn geschlossenen „Historischen Bildergalerie“ im Akademiepalaste. Eröffnet wurde die Brücke am 20. November 1849

von J.M. Haynau und seinem Civiladlatus Seringer, wobei die nicht sehr erfreuliche Hausherrnrolle dem Bankier Baron Georg Sina zufiel. Während des Baues riß am 18. Juli 1848 die Kette und Graf Stephan Széchenyi stürzte mit ihr in den Strom. Schon damals verdächtigte man ihn selbstmörderischer Absicht. Daß der Bildhauer Johann Marschalko sich selbst getödtet hätte, weil die von ihm gemeißelten Brückenlöwen keine Zungen hätten, ist doppelt unwahr, denn er starb erst im Jahre 1883, und keinem der vier Löwen fehlt die Zunge. Széchenyi hat die Brückenkette wiederholt beschritten in Clark's Begleitung und auch allein. Einmal nahm er seinen Sohn Bela, ein andermal den späteren Minister des Aeußern, Grafen Julius Andrássy, mit. Erbaut wurde die Brücke kraft der Gesezartikel XXVI: 1836 und XXXIX: 1840; Eigenthum des ungarischen Staates ist sie kraft der Gesezartikel X und XXX: 1870 um den Preis von vierzehn Millionen Kronen. Daß der in Bistritz bei Klagenfurt bis zur Krönung unseres Königs internirt gewesene General Arthur Görgei während der letzten zwei Jahre der Kettenbrücken-Aktiengesellschaft deren Sekretär gewesen, dürfte Wenigen bekannt sein.

Vielen dürfte auch das nicht bekannt sein, daß die Pfeiler der Brücke „pathologisch belastet“ sind. Selbstverständlich ist hierunter keine solche Belastung zu verstehen, wie sie kürzlich mit gut bestandener

Probe vorgenommen wurde, indem man den Fahrweg der Mittelöffnung mit 60,000 Quadersteinen belegte, was einer Gesamtbelastung von 1000 Tonnen, das heißt 400 Kilogramm per Quadratmeter, entspricht, sondern — eine virtuelle, eine moralische. In des Dorpater Professors Dettingen vor 50 Jahren erschienener „Moralstatistik“ wird als eklatantes Beispiel belasteter Vertlichkeiten und Sachen Folgendes angeführt: Während eines kurzen Zeitraums ereigneten sich in dem damals noch vom Könige bewohnten Louvre in Paris häufigere Fälle von Selbstmord. Jeder der Lebensmüden erhängte sich stets auf dem Arm derselben Wandlaterne in derselben Arkadennische. Auf Befehl des Königs wurde die Laterne entfernt. Man könnte nun meinen, daß sich die Selbstmordkandidaten auf einem anderen Laternenarm erhängt hätten? Keinesfalls! Jeder brachte einen Krummhaken mit und schlug diesen, mit dem ebenfalls mitgebrachten Hammer, an die Stelle der entfernten Laterne und, als behufs radikalerer Abhilfe auch die Nische vermauert wurde, auf die mit dem ominösen Punkte derselben korrespondirende Stelle der Wand. So übte auch in Budapest das seither demolirte Haus Cötvösplatz 3 eine derartige Anziehung auf Selbstmörder, deren Folge im Jahre 1870 mit Paul Máty, dem Vizegespan des Pester Komitats, begann. Ein im ersten Stockwerk angebrachtes Drahtnetz war ebenso wirkungslos, wie die Vorkehrungen im Louvre. Die Plattformen der

23. Nov. 1915.

Die heutige Nummer umfaßt 20 Seiten.

330.

Kettenbrückenpfeiler wurden nicht selten von Sportleuten, von Betrunknen und Wondfüchtigen, mitunter auch von Missethättern erklimmt. Nach kürzerem, längerem Parlamentiren mußte die Polizei diese Exzedenten von Feuerwehrlenten herabholen lassen.

Aus dem ersten Halbjahrhundert dieser Brücke mögen folgende Durchschnittszahlen angeführt werden. Es passirten dieselbe jährlich 8.820,000, täglich 24,500, in der Minute 17 Fußgänger, und zwar je fünf Minuten lang. Nach 441 Millionen Fußpassanten in 50 Jahren wurden 14.300,000 Kronen eingenommen. Von dem während dieser Zeit erzielten Gesamteinkommen im Betrage von 34.560,000 Kronen entfällt auf das Jahr 1871 die größte, und zwar 1.446,924 betragende Quote. Die Zunahme des Verkehrs betrug nach je zehn Jahren 33 Prozent. Man zahlte von 1858 an bis Ende Juni 1885 tour und retour je vier Heller, seit jener Zeit nur am linksufrigen Brückenkopf vier Heller. Um die Revision des bereits unerträglich gewordenen Tarifs, laut welchem z. B. ein Frachtwagen 106 Heller, wenn aber dessen Fracht aus Getränken bestand, 520 Heller Brückenzoll entrichten mußte, machten sich die Reichstagsabgeordneten und Mitglieder des hauptstädtischen Municipalausschusses Baron Béla Sipthay, Dr. Jgnaz Darányi und Dr. Alexander Ország verdient. Am 8. Juni 1892 anlässlich des 25jährigen Krönungsjubiläums haben die Brücke 110,000, am Stephanstage 1895 104,300 zahlende Fußgänger passirt. Von Oberst Alnoch's mißlungenem Versuche und General Graf Heinrich Dembinski's unbesolgttem Befehle, die Brücke zu sprengen, abgesehen,

wurde sie von höchster Gefahr bedroht am 11. Mai 1892 anlässlich der Beerdigung des Handelsministers Gabriel v. Baross. Die ungeheure Last der am Leichenzuge Theilnehmenden brachte auch die Brücke ganz bedenklich ins Schwanken, so daß die Polizei bemüht war, die Menge zum Ofner Brückenkopf zurückzudrängen.

Die Restauration der Kettenbrücke begann am 3. Februar 1914 um 6 Uhr Morgens mit der Absperrung vor dem Wagenverkehr; Fußpassanten hatten noch einige Tage Zutritt. Die für 21—22 Monate kontemplirten Arbeiten wurden mit lobenswerther Promptheit durchgeführt. Am 23. Juli Nachmittags halb 4 Uhr wüthete in Budapest und im größten Theile Ungarns ein Cyclon, der allein in der Hauptstadt sieben Tode und neununddreißig Verwundete verschuldete. Baumriesen wurden entwurzelt, Dächer abgetragen, Häuser stützten ein, unsere Brücke jedoch und die um dieselbe errichteten Gerüste blieben wunderbarerweise verschont; nur der Schwanz des auf der rechten Seite des Ofner Brückenkopfes befindlichen Löwen wurde herabgerissen, seitdem aber bereits ersetzt. Umso größeren Sachschaden und Zeitverlust erlitt die Rekonstruction acht Tage darauf, am 31. Juli, in Folge Einsturzes des Gerüsts in der Ausdehnung vom rechtsufrigen Brückenkopfe bis zum nächsten Brückenpfeiler, verursacht durch das Bootshaus „Clöre“, welches von seinen Ankerketten um halb 2 Uhr Morgens frei geworden, stromabwärts schwamm, an die Piloten der Brücke anstieß und das Gefüge der Balken lockerte, gleichzeitig auch das bei der Brücke verankerte Pilotenschiff, zwei Propellerstege, einen Pro-

peller, vier Pontons mit aufgebauten Gerüsten und den Remorqueur „Sahald Lajos“ mit sich riß. Ein Theil der Gerüstpontons blieb bei der Elisabethbrücke stecken und wurde von Pionniersoldaten und dem Dampfer „Eserhát“ geborgen; der andere Theil und das Pilotenschiff wurden led und gingen unterhalb der Eisenbahnbrücke unter. Menschenleben waren nicht zu beklagen. Den Namen „Széchenyi-Lánoszid“, den die Brücke fortan führen wird, erhielt sie spät, aber doch auf Karl v. Hieronymi's vor nun sechzehn Jahren erfolgte Anregung.

Die untere Eisenbahnbrücke

(vulgo Verbindungsbrücke) ist die zweitälteste im Stromgebiet Budapests; sie wurde nach den Plänen des Ingenieurs Johann Szelteházy 1873—1875 gebaut von der Pariser Unternehmung Cail & Komp. Die Baukosten betrugen 3.342,412 Kronen. Zwischen ihren zwei Uferpfeilern und drei Bettpfeilern hat sie vier gleich weite Oeffnungen von 98.5 Metern. Ihre zwei Fußwege sind je anderthalb Meter breit und stehen 16.4 Meter über dem Nullpunkt des Stromes. Sie kann zollfrei überschritten werden.

Die Margarethenbrücke

wurde auf Grund des G.-A. X : 1870 erbaut von der Firma Ernest Couin & Komp. und ihrer Nachfolgerin, der Société de construction de Batignolles. Sie ist 567 Meter lang, bildet bei ihrem stärksten Pfeiler einen Winkel von 150 Grad und hat die Höhe von 16.7 Meter über Null. Jede ihrer zwei größten Oeffnungen mißt 100.7 Meter. Die Bau-

Kosten betragen 10.102.200 Kronen. Beim Bau dieser Brücke soll auch Alexander Gustav Eiffel, der Entwerfer und Konstrukteur des nach ihm benannten 300 Meter hohen Eiffel-Thurmes, mitgewirkt haben, worüber Eiffel's Biographen sich ausschweigen, während sie ihn als den Erbauer unseres Westbahnhofs erwähnen. Diese Brücke wurde anlässlich der im vorigen Jahrhundert zweitstärksten, am 24. Februar 1876 kulminierenden Ueberschwemmung Budapests dem Verkehr wohl übergeben, ihre feierliche Eröffnung erfolgte aber erst am 30. April. Vertreter des Königs war der damalige Kommunikationsminister Thomas v. Péchy, der sich hierbei sehr linksich gab und Stillefehle beging. Auf Grund des G.-N. VII vom Jahre 1899 erhielt die Margarethenbrücke einen von weil. Erzherzog Joseph am 19. August 1900 eröffneten Brückenflügel mit 70 Meter weite Deffnung. Das Zustandekommen dieses Appendix war lange Zeit heiß umstritten. Die Gegner befürchteten, daß die Insel mit dem Aufhören ihres insularen Charakters ihrer Exklusivität verlustig gehen könnte. Es geschah das Gegenteil: Seitdem das Eiland Equipagen und Automobilen zugänglich ist, wird es von der Aristokratie und haute finance stärker als vorher favorisiert.

Die obere Eisenbahnbrücke

zwischen Ujpest-Obuda hat sieben je 93 Meter weite Durchlässe und eine Höhe von 7 Meter über Null. Weiter oben, wohl nicht mehr im hauptstädtischen Stromgebiet, wurde am 12. Juli 1914 eine Tahi und Lóthjalu verbindende, 200 Meter lange, 45 Meter breite Donaubrücke eröffnet.

Vom Gesichtspunkt der Stadterweiterung kann sich keine unserer Brücken messen mit der auf Grund des G.-N. XIV:1893 errichteten und vom König am 4. Oktober eröffneten Franz Josephsbrücke. Wie fast jede an einen Strom gebaute Stadt, dehnte und erweiterte sich auch Budapest stromaufwärts. Bis noch vor zwei Dezennien schien es, als würde der hart an das westliche Donauufer heranreichende Bloksberg einer dem Stromlauf entsprechend gen Süden sich richtenden Stadterweiterung einen Riegel vorschieben. Wo früher auf dem Vághungyos ein tochter Donauarm und mehrere Lämpel die Luft verfeuchten, dort entstand seit Eröffnung dieser Brücke ein eleganter Stadttheil. Diese 303 Meter lange Brücke hat eine 175 Meter weite Mittelöffnung und kostete in eigener Regie 4.447,050 Kronen.

Die Elisabethbrücke.

Zum Schluß die ebenfalls auf Grund des G.-N. XIV:1893 erbaute, von weiland Erzherzog Joseph am 10. Oktober 1903 eröffnete Elisabethbrücke. Die Spannweite ihres einzigen Bogens beträgt 290 Meter, die Breite ihrer Fahrbahn 11 Meter, die ihrer beiden Fußwege je 3.5 Meter. Sie kostete 11.5 Millionen Kronen. Ihre Errichtung war Jahre lang Gegenstand heftiger Agitationen. Wer in den zunächst interessirten Bezirken I und IV etwas erreichen wollte, der mußte sich für dieselbe exponiren, so auch zur Zeit der von Szapáry geleiteten berüchtigten Winterwahlen die Abgeordnetenandidaten, die Barone Fejérváry (I.) und Podmaniczky (IV.). Fejérváry's von Kristid

Mátus hart bedrängte Wahl bot wenig Hoffnung. Als hierüber gelegentlich eines am 23. Januar 1892 fünf Tage vor dem Wahlakte zu Ehren Podmaniczky's im „Grand Hotel“ veranstalteten Banketts diskutiert wurde, ließ sich Podmaniczky zu folgender, den Mátusianern geltender Drohung hinreißen: „Und denen sollen wir eine Brücke bauen? Majd ha fagy!“ Die dieser Entgleisung des edlen Barons folgende peinliche Stille wurde aber bald von stürmischer Heiterkeit abgelöst, hervorgerufen von eines Wählers an Baron Podmaniczky gerichtete Apostrophe: „Exzellenz scheinen uns demgemäß bloß die diesseitige Hälfte der Brücke bauen zu wollen?!“ Schallendes Gelächter, in welches auch Podmaniczky einstimmte, lohnte das gelungene Aperçu. Baron Fejérváry wurde gewählt und hiemit auch „die jenseitige Brückenhälfte“ gesichert.

Kurz vor Eröffnung der Elisabethbrücke erlöste ein Alarmruf: die Brücke wäre in Gefahr, abgetragen und umgebaut werden zu müssen; ihr rechtsufriger Brückenkopf sei von den Abflusswässern der in der Nähe befindlichen Thermen unterwaschen, die Verankerung gelockert usw. Natürlicherweise wurden Enqueteen einberufen, Expertisen gepflogen und hiemit auch Franz Kossuth Gelegenheit geboten, sich als Hydrotechniker zu bethätigen. Der Alarm war zwar nicht „falsch“ gewesen, wohl aber übertrieben.

Viel größer war die Gefahr, von welcher diese Brücke am 23. Juni l. J. bedroht war. Anlässlich der Wiedereroberung Sembergs wurde Budapest illuminirt und dem in der Hofburg anwesenden

Erzherzog Franz Salvator eine Fackelzerenade dar-
gebracht, an welcher sich viel Militär betheiligte.
Ob nun die Marschtakete der Musik oder Gewohnheit
es bewirkten, daß Viele aus dem Zuge die Brücke in
rhythmischen Marschschritten passiren wollten —
genug, die Brücke gerieth ins Schwanken. Die
Schwingungen betrugten einen halben Meter, genau
die äußerste Grenze, deren geringste Ueberschreitung
den Einsturz der Brücke verursacht hätte. Die ge-
fährlichen Schwingungen wiederholten sich, die Leute
auf der Brücke glaubten den Boden unter sich zu
verlieren, als gäbe es ein Erdbeben. Viele hatten
das Gefühl, als wären sie seekrank. Viele fielen um.
Des Publikums bemächtigte sich eine Panik, und die
Verhütung einer Brückencatastrophe war dem ener-
gischen Einschreiten des Polizeirathes Gerhard
v. Jelenky und seines Ablatus, des Stadthaupt-
mannes Páskán, wohl auch dem Beispiele der intel-
ligenteren Elemente im Zuge zu verdanken. Vor
Allem hatten die geschlossenen Reihen der Menge
sich zu lockern. Diejenigen, die dem Ofner Ufer
bereits näher waren, hatten es schnelligst zu er-
reichen; die dem Pesther Ufer näher Befindlichen
wurden dorthin zurückgedrängt. Erst nachdem Volk
und Brücke sich beruhigt hatten, wurde der Ueber-
gang in kleinen Abtheilungen, welche sich drüben
wieder rallirten, fortgesetzt. Die Sache wurde mit
Rücksicht auf den hohen Gast und auf die festliche
Stimmung verschwiegen, bildet aber seitdem den
Gegenstand von Untersuchungen und Studien.

Eduard Radák.