



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

624'2

Hely

Idő

"1849 / 1939"

Személy

Szerző:

Cím:

Die 90jährige Kettenbrücke

Forrás:

Pester Lloyd

Bn

(Hely)

1939 X. 20

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Közp. nyomt. XX. cs. 23. sz.

Székesfővárosi házinymoda 1926 — 8891

## Die 90jährige Kettenbrücke

Am 20. November 1849 wurde die weltberühmte Budapester Kettenbrücke dem Verkehr übergeben. In einer interessantesten Studie schildert Michael Pásztor in dem Mitteilungsblatt „Statiztikai Értesítő“ die Geschichte der Entstehung dieses großartigen Brückenbaues. Am 21. September 1839 wurden die ersten Holzpflöcke eingeschlagen, doch erst nach 10 Jahren wurde das „neue Weltwunder“ — wie seinerzeit die Schöpfung der beiden Clarks genannt wurde — vollendet.

Der erste Entwurf des Kettenbrückenbaus stammt noch aus dem Jahre 1829 und stammte von dem Konstrukteur des Themse-Tunnels Bruner. Im Jahre 1832 wurde der Brückenverein gebildet. Graf Stefan Széchenyi, dem der geniale Gedanke zu verdanken ist, reiste in Gesellschaft Georg Andrássys nach England und wurde dort mit dem berühmten Brückenkonstrukteur Tierney W. Clark bekannt. Die Verwirklichung des großen Planes begegnete zahlreichen Schwierigkeiten. Nach langwierigen Kämpfen wurde endlich eine Aktiengesellschaft gegründet, die das Recht zur Einhebung des Brückenzolles erhielt. Graf Széchenyi selber zeichnete Aktien im Werte von 150.000 Gulden.

Am 24. August 1842 wurde der Grundstein der Brücke niedergelegt. Der Bau ging nicht glatt vonstatten; technische Schwierigkeiten traten auf und es gab auch Unfälle. Während des Freiheitskampfes war die Brücke ernstlich bedroht, denn als am 20. Mai 1849 die ungarische Armee die Festung Buda eroberte, wollten sie die

Osterreicher in die Luft sprengen. Damals wurde der österreichische Oberst Alnoch, der selber den brennenden Zunder in ein Pulverfaß warf, durch die Explosion getötet, die Brücke selbst erlitt nur geringfügige Beschädigungen.

Als am 20. November desselben Jahres die Brücke

dem Verkehr übergeben wurde, überschritten Hagnau und Baron Geringen mit glänzendem Gefolge den Brückenkörper, an dessen Eingang sie vom Magistrat der Stadt Pest und von Baron Sina erwartet wurden. Am rechten Ufer der Donau schloß sich der Magistrat von Buda dem Festzuge an.

Der Bau der Brücke erforderte einen Kostenaufwand von 6,575.842 Gulden. Das Gewicht der Ketten und der sonstigen Eisenstrukturen betrug 23.500 Meterzentner, die Brückenslänge hingegen 345,46 Meter. Kaum war die Brücke dem Verkehr übergeben worden, als man eine Aktion einleitete, um die Fehler und Mängel des Brückenbaues zu korrigieren. Vor allem mußte man durch den Festungsberg einen Tunnel bohren; dieser wurde 1856 eröffnet und belebte den Verkehr der Kettenbrücke in außerordentlicher Weise. Im Jahre 1870 erstand der Staat die Brücke von der Aktiengesellschaft; die Ablösumsumme betrug 6,770.0000 Gulden. Vorher hatte das jährliche Brückenzolleinkommen 720.000 Pengő erreicht, doch machte der Staat kein gutes Geschäft, denn die Einnahmen schrumpften immer mehr zusammen. Im letzten Kriegsjahre wurde die Brückenmaut gänzlich abgeschafft.