



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Ankur*  
 Cím: *Von der Brücke des Apollodorus bis zur Horthy-Brücke*  
 Forrás: *Neue Wiener Tagblatt*

*Wien* 1937 IX. 16  
 (Hely) (Idő) (Köt. v. füz.) (O)

Osztályozás

Tárgy  
 Hely  
 Idő: *"1937"*  
 Személy  
 Hel:

## Von der Brücke des Apollodorus bis zur Horthy-Brücke.

### 164 Brücken führen über die Donau.

Diesen Sonntag wurde die jüngste Donaubrücke feierlich eröffnet: die Horthy-Brücke in Budapest. Sie ist Budapests siebente Brücke über den Donaustrom, die vorläufig auf Stadtgebiet in der Stromrichtung und verbindet die südlichen Bezirke miteinander. Sie ist auch insofern ein Novum, als sie marineblau angestrichen ist und als besonderen Schmuck einen Leuchtturm erhalten hat, der dem römischen Leuchtturm nachgebildet wurde und für das Monument der im Weltkrieg gefallenen Marinesoldaten gilt. Nach dem Verlust ihres Meeres haben die Ungarn einen Ersatz im Plattensee gesucht, den sie „eine vom Himmel herabgefallene Träne“ nennen. Uebrigens ist Budapests bekannteste Brücke die imposante Kettenbrücke, ein Wunderwerk der vor-märzlichen Technik, die auf Initiative des Grafen Stephan Szechenyi, des „größten Ungarn“, erbaut wurde und die Entwicklung des neuen Stadtteiles Leopoldstadt entscheidend beeinflusst hat. Die Leopoldstadt ist zu einem der größten Bezirke Budapests geworden und wurde kürzlich aus Anlaß des neunhundertjährigen Todestages des ersten heiligen Ungarkönigs Stephan in St. Stephans-Stadt umgetauft. Sicher wird auch die neueste Donaubrücke, die Horthy-Brücke, auf das Emporblühen der umliegenden Stadtteile ausschlaggebend einwirken.

Diese jüngste Donaubrücke wirft die Frage nach den ältesten und nach den Donaubrücken überhaupt auf. Ungarn besitzt nun zwölf Donauströmbriücken, wovon, außer den erwähnten sieben in Budapest, genau genommen nur noch zwei — die neue Straßenbrücke bei Dunasöldvár und die alte Eisenbahnbrücke bei Baja — ganz zu Ungarn gehören, weil die restlichen drei — zwei in Komárom und eine in Szétegyháza — in die Tschechoslowakei hinüberführen. Die Tschechoslowakei hinwiederum hat außer diesen drei „halben“ Donaubrücken nur noch eine „ganze“, die von Bratislava, und auch die führt bloß in das Gebiet des verhältnismäßig eng begrenzten Brückenkopfes südlich der Donau.

### 185 reichsdeutsche Donaubrücken.

Die weitaus meisten Donaubrücken hat Deutschland: 138. Ihre große Zahl erklärt sich durch die dichte Besiedlung und die geringe Breite der oberen Donau. Von diesen vielen Brücken hat die Dampfschiffahrt allerdings nur zwölf — von Regensburg über Passau bis zur österreichischen Grenze — zu berücksichtigen. Oesterreich selbst hat zwölf Donauströmbriücken, davon fünf in Wien. (Die achtzehn Brücken über den Donaukanal sind nicht mitgerechnet; überhaupt käme wir im ganzen auf ungleich mehr Brücken, wenn wir auch die zahllosen Donauarme berücksichtigten!) Nach den bereits aufgezählten tschechoslowakischen und ungarischen Brücken folgen Jugoslawien mit vier Strombrücken, davon sind zwei neu (Novisad-Peterwardein und Belgrad-Pancevo). Bulgarien hat keine, Rumänien eine einzige Donauströmbriücke. Diese ist allerdings die größte. Es ist die Eisenbahnbrücke von Cernavoda. Sie ist fast zwei Kilometer lang; über die eigentliche Strombreite, die ja stets wechselt, führen rund 550 Meter. Da die Unterlante der Brücke bei Normalwasserstand 44 Meter über der Wasseroberfläche liegt, brauchen die passierenden Schiffe weder Rauchfang noch Mastbaum anzulegen; im allgemeinen erreicht die höchste Mastspitze eines Donaudampfers erst das erste Drittel der Brückenpfeilerhöhe von Cernavoda.

### Die Römerbrücken.

Wir können also von Donaueschingen im Schwarzwald bis zum Schwarzen Meere 164 Donaubrücken zählen, davon kommen zur Berücksichtigung für die Großschiffahrt ab Regensburg 42 Brücken. Von allen diesen Brücken bestand allerdings vor hundert Jahren noch keine einzige...! Die älteste stabile Donaubrücke haben unsres Wissens die Römer gebaut. Als sie Mazedonien erobert hatten, spielten die Statthalter dieser Provinz die Rolle der früheren Könige und drangen in lang-

wirigen Kämpfen allmählich bis zur unteren Donau, die damals Ister hieß, vor (74 vor Christus zum erstenmal); die mittlere und zuletzt die obere Donau erreichten die Römer erst knapp vor Christus. Apollodorus von Damaskus baute im Jahre 105 nach Christus unter Kaiser Trajan die erste steinerne Bogenbrücke über die Donau unterhalb des eisernen Tores bei Turn-Severin; heute noch sehen wir beträchtliche Pfeilerreste auf dem linken Ufer. Bei Carnuntum bestand unter Marc Aurel eine Schiffsbrücke. Beide Brücken, die steinerne und hölzerne, sehen wir auf zwei Bildsäulen in Rom nachgebildet.

Seither weiß man bis ins ausgehende Mittelalter hinein nichts von festen Donaubrücken. Schiffsbrücken hat es wohl immer gegeben, und man weiß auch, daß man sich mehrere Jahrhunderte hindurch mit der Errichtung fester Brücken beschäftigte, allerdings, ohne zu einem Ergebnis zu kommen. Seit der überhaupt ersten, im Jahre 1440 in Wien aus Holz erbauten festen Donaubrücke mußte man immer wieder reparieren oder gar abbrechen und neu bauen. Hochwässer und Eisstöße im Verein mit den an sich schon recht launenhaften Richtungsänderungen des Donaustromes hatten die verschiedenen Brücken beschädigt oder zerstört. Im alten Wien gab es zwei — hölzerne — Brücken über den Strom. Die Eisgänge von 1586 und 1589 zerstörten die „Lange Brücke“ (und ihre Fortsetzung über die Schwarze Lacke). Auch die zweite, die Ruffdorfer Brücke, die ohnehin nicht genügte — sie war eng und stets mit Ochsenherden und Getreidefuhren verstopft — mußte außer Betrieb genommen und dafür eine Fähre instand gesetzt werden, die den lebhaften Verkehr natürlich erst recht nicht bewältigen konnte.

Wir wissen, daß bis heute — und nicht nur in Wien — die Brückenfrage noch immer nicht restlos gelöst ist. Es ist ja erst mit der großen Donauregulierung vor fünfundsiebzehn Jahren ein großer Schritt nach vorwärts getan worden. Obwohl die Idee dazu schon vor 127 Jahren geboren wurde, im Jahre 1810, mußte erst die verheerende Ueberschwemmung von 1862 kommen, um die Pläne Wirklichkeit werden zu lassen. Dann ging es schnell, und im Zusammenhang damit begann die Brückenbauära, der wir die meisten heutigen Donaubrücken zu verdanken haben.