

100 Jahre Margaretenbrücke

Eine der Budapester Donaubrücken trägt an ihrem Budaer Pfeiler die Inschrift:

„Durch faschistische Zerstörung vernichtet, durch die schaffende Kraft der Volksdemokratie am 1. August 1944, dem Jahrestag des Dreijahrplanes dank dem Fachkönnen, dem Fleiß und der Vaterlandsliebe der ungarischen Ingenieure und Arbeiter wiedererbaut.“

Diese kurzgefaßte Gedenktafel berichtet nicht nur von der tödlichen Katastrophe der Margaretenbrücke und ihrem Wiederaufbau, sondern von einer der schwersten Erschütterungen in der Geschichte der ungarischen Hauptstadt.

Der Bau der Margaretenbrücke war eine der wichtigsten Stationen in Budapests Bestrebungen zu einer modernen Weltstadt aufzusteigen. Er fiel in jene Zeit des vergangenen Jahrhunderts, da nur eine einzige Brücke die Donau überspannte. Mit der Margaretenbrücken sind so viele historische Erinnerungen verbunden, sie beleuchtet klar die nahe Vergangenheit, spiegelt getreu die Gegenwart wider, daß es jetzt — anlässlich des 100. Jahrestages ihrer Erbauung — loh-

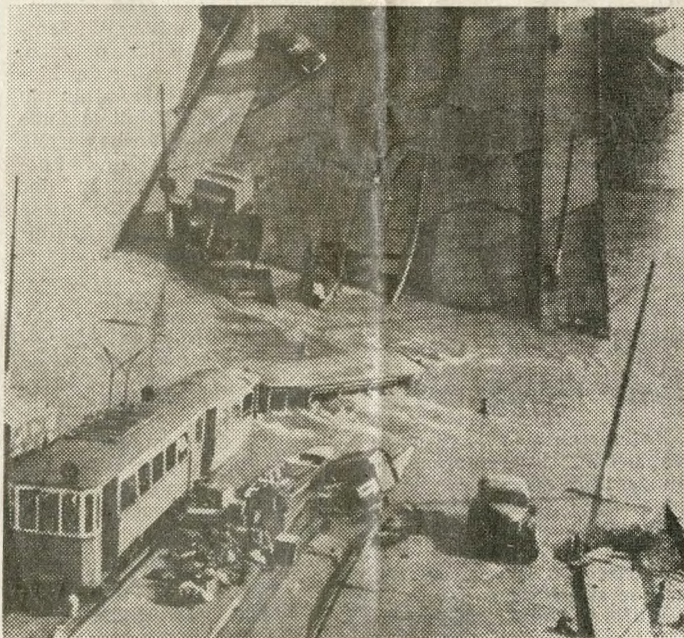
nenswert und interessant ist, ihren Werdegang zu beschreiben.

Geschichtliches

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts standen in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie die alte Kaiserstadt Wien und das schnell emporstrebende junge Budapest im Wettstreit miteinander. Dieser kam auf

allen Gebieten zum Ausdruck. Als Wien die Donau regulierte, machte sich auch der Rat von Budapest an die Einfassung beider Seiten des Flusses. Die Ufer wurden befestigt, und im Laufe der Arbeiten wurde die Notwendigkeit des Baus einer zweiten Brücke immer offensichtlicher.

Man gedachte, die Brücke am Eingang der Margareteninsel zu errichten, und so



Unmittelbar nach der Explosion im November 1944

trug sie bereits ihren Namen, noch ehe ein Wettbewerb für den Entwurf ausgeschrieben war.

Dies geschah dann im Mai 1871, und beim Ministerium für Verkehr und Öffentliche Arbeit trafen 43 Pläne ein. Damals erlebte der Brückenbau einen Aufschwung, und am Wettbewerb zum Bau der Margaretenbrücke beteiligten sich die besten deutschen, französischen, österreichischen und englischen Konstrukteure und Brückenfabriken. Interessanterweise befand sich unter den Bewerbern nur ein einziger Ungar, und auch er reichte seinen Entwurf über die Österreichische Allgemeine Baugesellschaft ein.

Eisengerüst aus Paris

Die Entscheidung über die eingesandten Wettbewerbsarbeiten traf am 9. März 1872 eine Kommission unter dem Vorsitz des Verkehrsministers. Der Franzose Ernest Gouin, Besitzer von „Société de Construction des Battignoles“ gewann nicht nur den Wettbewerb, sondern erhielt auch den Bauauftrag. Hierbei möchten wir erwähnen, daß an den Arbeiten auch A. G. Eiffel, der Erbauer des Pariser Eiffelturms, teilnahm. Das Stahlgerüst der Brücke fertigte man in Paris an.

Die feierliche Eröffnung der Brücke sollte am 1. Juli 1875 stattfinden, mußte aber auf den 30. April 1876 verschoben werden, da Hochwasser die Bauarbeiten behinderte. Am ersten Tag konnten die Einwohner der Hauptstadt die Brücke bis

Mitternacht überqueren, ohne Brückengeld zu zahlen.

Zu gleicher Zeit arbeitete man in Budapest an der Pferdebahn, die 1879 fertiggestellt wurde. Die erste Probefahrt ging am 19. Juni über die Margaretenbrücke, von da an konnten die Einwohner die Budaer Berge schnell und bequemer erreichen. (1894 stellte man die Linien der Pferdebahn auf Straßenbahnbetrieb um.)

Weg zur Oase

Die Margaretenbrücke ruht auf sieben Pfeilern und ist wie ein Y geformt. Anfänglich waren die Bürgersteige fast 3 Meter und die Fahrbahn 11 Meter breit. Sie war mit Eichenstämmen belegt. 1920 tauschte man die Holzplatten gegen Kopfsteinpflaster aus. Die Wandung der Brücke wurde mit Steinen aus Sütő, Sósút und Granit aus Neuhausen verkleidet.

Früher konnte man die Margareteninsel nur vom Wasser her erreichen. 1900 baute man von der Brücke zur Insel eine Flügelbrücke, und seither ist die Margareteninsel die „Oase“ der Hauptstadt.

Im Laufe der Zeit entwickelte sich die Margaretenbrücke zur verkehrsreichsten Brücke der Stadt, deshalb wurde sie in den Jahren 1935—37 verbreitert.

Sprengung der Brücke

Man schrieb den 4. November 1944.

Die vernichtende Wirkung des Krieges bedrohte Budapest immer mehr, Luftangriffe waren keine Selten-