

294 Verbindung über Strom und Zeit

Die Budapester Donaubrücken

Wir sind nicht nur an die Familie, an Gefährten und Freunde gebunden — unser Leben ist bestimmend mit dem Vaterland, mit den Gegenden der Kindheit, mit Dörfern, Städten, Straßen und Brücken verknüpft. Ja, auch mit Brücken! Fragt man einen Budapester, ob er die Donaubrücken mag, so wird er sich vielleicht beleidigt fühlen: Wie kann man so etwas fragen? Sicherlich bevorzugt nicht jeder die gleiche Brücke. Ich z. B. mag die Elisabethbrücke am liebsten. Denn sie ist wie ein kühner Gedanke, der mit einem graziösen Schwung Jahrhunderte überspannt. Die Anhänger der Kettenbrücke betrachten die Lampengirlande, als stünden Tausende von ungarischen Freiheitskämpfern aus dem Jahre 1848 mit Fackeln zwischen Pest und Buda. Die Margaretenbrücke strahlt französischen Geschmack, d. h. Leichtigkeit und mit ihren dichten Pfeilern und dem breiten Rücken zugleich Sicherheit und Ruhe aus. Die Freiheitsbrücke erinnert an die Atmosphäre der Jahrhundertwende.

Die Brücken von Budapest haben keine technische, sondern eine nationale Geschichte. Sie verbinden nicht nur die an den beiden Donaufern liegenden Städte Pest und Buda, sondern bildeten durch ihre Geburt und dann durch ihren Wiederaufbau eine Trennlinie zwischen Epochen.

Jemand sagte einmal, die Kettenbrücke sei eine mathematische Gleichung aus Eisen. Das Gleichnis ist zutreffend, doch nicht genau: die Brücke ist viel mehr als das, sie ist das Symbol des ungarischen Reformzeitalters, sein erstes bis zum heutigen Tag erhaltenes Denkmal.

Die Brücke stellt mit ihren riesengroßen Pfeilern und schlanken Ketten einen Protest gegen die feudale Rückständigkeit der ersten Jahre des vergangenen Jahrhunderts dar, denn jeder, der über sie ging, mußte ungeachtet der Klassenzugehörigkeit Brückenzoll zahlen. Das mag heute anachronistisch klingen, doch war es vor mehr als hundert Jahren eine revolutionäre Tat, die eine Bresche in die Basten des Feudalismus schlug, die später erweitert werden konnte. Als der Brückenzoll votiert wurde, nannte Graf Antal Cziráky diesen Tag „den endgültigen Verfall Ungarns“.

J. G. Kohl schreibt in seinem im Jahre 1842 in Dresden erschienenen Reisetagebuch, die neue Brücke, bei der das Prinzip der gleichen Rechte und Pflichten endlich zur Geltung komme, sei gesegnet. Der Grundstein der Brücke sei schon deshalb gesegnet, weil mit ihm auch der Grundstein zur Verwirklichung der ungarischen Rechtsgleichheit und damit auch der der Freiheit gelegt wurde, von der der Ge-

danke der Gleichheit nicht zu trennen sei.

Die Geschichte der Kettenbrücke ist untrennbar mit dem Namen des „größten Ungarn“ István Széchenyi verbunden. Er war es, der erkannte, daß die Zeit gekommen sei und für Buda-Pest, eine der schönsten Städte Europas eine Brücke träumte.

Der Traum wurde von dem englischen Ingenieur Clark innerhalb von acht Jahren verwirklicht. Es ist wohl die gnadenlose Ironie des Schicksals, daß Széchenyi selbst nie über diese Brücke gehen konnte. Zur Zeit der Eröffnung der Kettenbrücke lebte er bereits in der Döbliner Nervenheilanstalt. Als Erster — ein Symbol der Grausamkeit des Schicksals — überquerte Haynau, der den ungarischen Freiheitskampf von 1848—49 in Blut erstickt hatte, die Brücke.

Kaum ein Jahrhundert später, am 18. Januar 1945, sprengten die in Budapest kämpfenden faschistischen Truppen die Brücke in die Luft. Die Explosion dauerte zwei Minuten.

Blasse, unrasierte Menschen kamen an diesem Morgen aus den Kellern und fühlten neben ihrem eigenen auch das grausame Schicksal der Brücke. Die Brücke blickte sie mit den toten Augen ihrer zwei Pfeiler an, wie ein flügelahmer Adler, und die „Donau wusch zart ihre frischen, blutenden Wunden“.

Als im Frühjahr 1945 Gyula Illyés, der größte lebende ungarische Schriftsteller, vom Rosenhügel herunterkam und die in die Donau gestürzten Brücken erblickte, schrie er auf: „...sie lagen in einer Reihe wie geschlachtete Tiere in Sünde und Schmutz — sie die Unschuldigen!“

Die Margaretenbrücke, unsere zweite Donaubrücke, fiel als erste zum Opfer. Sie wurde dem Volk der Hauptstadt am 30. April 1876 übergeben. János Arany, der große Dichter dieser Zeit, wurde gebeten, zur feierlichen Eröffnung, an der auch Kaiser Franz Joseph teilnahm, ein Gedicht zu schreiben. Das Gedicht „Brückenweihe“ konnte jedoch nicht vor dem Kaiser erklingen, denn es war kein Jubel darin, sondern nur tiefe Trauer um jene Selbstmörder, die ihren Tod in der Donau fanden.

Als ob János Arany auch jene beweint hätte, die am 4. November 1944 bei der ersten Explosion der Brücke starben.

Die Nazi-Kriegsführung stellte die Explosion als einen Zufall hin, am 18. Januar 1945 jedoch wurde der Budaer Flügel der Margaretenbrücke bereits planmäßig in die Luft gesprengt.

Für den Verfasser dieser Zeilen bedeutete im Jahre 1945 die stumme Elisabethbrücke mit ihrem gebrochenen Rücken den traurigsten Anblick. Die schlanke Brücke, die einst vom Gellértberg zur Pester Innenstadt führte. Sie wurde zusammen mit den anderen Brücken in der Nacht vom 18. Januar sinnlos und schmachvoll zerstört.

Seitdem sind 25 Jahre verflossen. Welch ein Vierteljahrhundert! Und nicht nur das ungarische Volk steht wieder aufrecht auf dem blutgetränkten Boden seiner Heimat, sondern auch die Donaubrücken sind wieder aufgebaut und verjüngt. Auf ihnen pulsiert der Rhythmus des heutigen Budapest. An diesem Nationalfest stehen am 20. August die Budapester Brücken „über fließendem Strom und fließender Zeit!“

