

Fenilleton.

Abschied von der Kettenbrücke.

Von Ernst Gsch.

Ein paar Tage noch, und die Kettenbrücke wird gesperrt. Sie ist des langen Dienstes müde, fühlt sich erholungsbedürftig und zieht sich für geraume Weile vom geräuschvollen, enervierenden Leben Budapests zurück. Selbst eiserne Konstitutionen, wie die ihre, werden schließlich erschüttert und schenken sich nach Urlaub und Ruhe. Es ist ihr wirklich nicht übel zu nehmen. Ueber sieben Jahrzehnte hat sie durchgehalten, ohne zu murren, was doppelt viel bejagen will, wenn man die anmutige Schlantheit, den zarten, fast gebrechlich scheinenden Bau ihrer Glieder bedenkt. Die Ferien sind ihr zu gönnen. So geizt es sich wohl, von ihr Abschied zu nehmen. Denn — schon fühlen wir's — sie wird uns fehlen, und wir werden den Tag herbeischnellen, der sie uns wiederschonkt. Und erst jetzt, da die Trennungstunde naht, tritt es uns so recht ins Bewußtsein, was sie uns war und daß wir sie lieb hatten.

Manchen mag es freilich scheinen, daß wir sie nur deshalb liebten, weil sie schön war. Weil sie trotz ihrem respektablen Alter an Bornehmheit und Eleganz der Erscheinung alle ihre jüngeren Schwestern weit hinter sich ließ, so sehr diese auch mit technischer Fortgeschrittenheit prahlen mochten. Weil sie sich in so freiem, leichtem Bogen von Ufer zu Ufer schwang, weil sie sich so gefällig und harmonisch in das Bild des Donaupanoramas fügte, so schnurgerade aus dem Herzen der Stadt bis an den Fuß des burggekrönten Festungshügels hinkief. Doch das war es nicht. Schönheit allein reicht offenbar nicht einmal bei Brücken hin, uns dauernd zu fesseln. Wir liebten die Kettenbrücke, weil sie an vielen schönen Stunden unseres Lebens Teil hatte. Weil sie mehr war als bloß ein Weg nach Ofen — weil sie oft und oft ein Wea zur Freude, zu geselliger Fröhlichkeit, zu beschaulicher Erholung, zu verschwiegener Zärtlichkeit war. Man eilte über die Kettenbrücke, wenn man, zur Sommerzeit, dem durchglühten Steinmeer der Stadt entfliehend, den grünen Ebenen der Christinenstadt auftrieb. Oder wenn man sich zuweilen an

die freundlichen Provinzgäßchen der Feslung erinnerte, an die hübsch verschörkelten Giebel und Erker, an die verschlafenen Akazienhöfe dort oben und plötzlich Lust bekam, dieses trauliche Großmutterstübchen der Stadt zu besuchen, deren moderne Stadtpaläste solchen Wunsch immer wieder wachrufen. Und endlich nahm man stets den Weg über diese Brücke, wenn man etwa auf einer Bank des Sorwäthgartens oder auf der obersten Galerie der Fischerbastei eine junge Dame zu erwarten hatte, oder wenn man wußte, daß an einer bestimmten Ecke ein Fiaker mit verhängten Fenstern stand. In der Erinnerung blieb dann stets etwas von der Jubelnden oder auch nur still vergnügten Erwartung solcher Gänge mit der Kettenbrücke verknüpft, die so zur Schwelle manches Erlebnisses wurde, das noch lange mit seinem Glanz durch unser Denken zog. Zur Schwelle und auch zur Ausgangspforte. Denn über die Kettenbrücke mußte man ja auch zurück; zurück zur Stadt, zur Arbeit, zum Ernst. Wer denkt nicht solch nächtlicher Heimwege hoch über dem schwarzen Wasser, das dumpf rauschte und weithin im Widerschein der funkelnden Lichterleite erschimerte, die sich an beiden Ufern bis in dunkle Fernen dahinschwang. Langsam schritt man den schmalen Gehsteig entlang, trunken von dem zauberhaften Bilde, vom Nachklang melancholischer Jugendgeigen, von der Erhabenheit der Nacht, vom Echo eines lieben Wortes, das leise in der Seele weitermusizierte und schöne Träume versprach. . . Wer denkt nicht solch nächtlicher Heimwege über die Kettenbrücke?

So ist diese Brücke wohl für die meisten Budapester mit Erinnerungen und Ideenassoziationen freundlicherer Art verbunden als irgendeine andere. Fast darf man sagen, daß ihrem Charakterbilde ein zarter, amouröser Zug innewohnt. Wie hübsch ist es zum Beispiel, daß die Breite ihrer knapp bemessenen Fußwege von einem einzigen Paar ganz ausgefüllt wird. Und noch hübscher, daß dann dieses Paar nicht nur keinen zufällig nebenher schlendernden Laufher, sondern auch keinerlei unangenehme Begegnung besürchten mußte. Niemand konnte einem da entgegenkommen — allenfalls konnte man von rückwärts eingeholt werden. Doch wer, der an einem hübschen Arm den Ofner Hügel aufstrebte, hat je nach rückwärts geblickt? Und lag nicht auch ein besonderer Reiz darin,

daß die Fußgänger hüben und drüben sich nur sehen, sich nur wie aus der Ferne begrüßen, doch niemals stehen bleiben, nie miteinander sprechen konnten? Allmorgendlich zogen da junge Mädchen aus kleinen Diner Bürgerwohnungen nach der Stadt, wo eine Schreibmaschine, ein Nähstisch ihrer harzte, und drüben, jenseits des Fahrweges, promenierten junge Hilfskonzipisten ohne Gile nach ihrem Ministerium. Und allmorgendlich zogen die gleichen Blicke, die gleichen Wünsche hinüber und herüber, allein — sie konnten zusammen nicht kommen. Bis sie dann einmal doch zusammenkamen und eines Nachmittags auf dem rechten Fußsteig gemeinsam nach Ofen eilten, um im Dämmer des Tunnels rasch zu verschwinden. . . Manch Budapester Roman begann so auf der Kettenbrücke und sicherlich fand mancher hier auch ein schwarzig trauriges Ende, des Nachts, wenn ein schwarzer Schatten sich über das Geländer beugt, tiefer und tiefer — ein Schrei ertönt und unten in gurgelndem Plätschern ertönt. . . Es ist eine amouröse Brücke, sie hat in viele Menschenschicksale hineingespielt — seit mehr als siebzig Jahren. . .

Wenige der heute Lebenden wissen von der Zeit zu erzählen, da die Brücke noch nicht stand. Zu diesen wenigen gehört freilich einer, der sich ganz besonders gut aufs Erzählen versteht: unser lieber, alter Freund Porzö-Ngat, dem unsere Leser ja an dieser Stelle wieder häufiger begegnen. Die meisten werden wohl sein schönes Erinnerungsbuch „Utazás Pestről Budapestre“ kennen, dessen dokumentarischer Wert im selben Maße und im gleichen Tempo steigt, in dem auch die letzten Reste von „Pest“ verschwinden. Dort kann man in amüsanten und stimmungsvollen Schilderungen manches aus den Kindheitsjahren dieser so rapid gewachsenen Großstadt lesen, in der das rechte und das linke Donauufer nur zur Sommerzeit miteinander verkehrten, wenn man auf der Schiffsbrücke hinüber konnte, oder auch in den seltenen, ganz strengen Wintern, wenn der Strom so fest zufror, daß er Pferde und Wagen, zuweilen sogar den Trubel lärmender Volksbelustigungen trug. Sonst aber war zwischen November und April die Reise nach Ofen ein Unternehmen, bei dem man vorher all seine Angelegenheiten in Ordnung brachte und von Freunden und Verwandten bewachten Abschied

nahm. Bis dann Széchenyi den damals kaum ernst genommene Plan faßte, eine stabile Brücke über die Donau zu legen. Er wußte sogar die sehr erklecklichen Kosten aufzutreiben — die Namen seiner Geldgeber sind seither an den Brückenköpfen verewigt. Und nachdem er das Geld hatte, fand er auch den rechten Mann für das Werk: den Engländer Clark, der dann rasch zum Ungarn Clark wurde und bis zu seinem Tode im Lande verblieb — seine Kinder und Enkel leben heute noch in der Provinz und können wahrhaftig kein Wort Englisch. Auf einmal stiegen da merkwürdige, riesige Gerüste im Wasser, Taucherglocken, Kräne und anderes nie gesehenes „Teufelswerkzeug“ wurden herbeigeschafft — die Pester Spießer blieben lange genug höchst skeptisch — „wer hatte je von solch wahnwitzigem Unterfangen gehört?“ — nur der Graf sah vertrauensvoll in die Zukunft und blühte täglich viele Stunden lang aus seinem Fenster nach der Baustätte hin — er wohnte damals im Hause des Dianabades —, wo sich langsam die Pfeilerblöcke aus den Wellen hoben.

Schließlich, nach langer, von mancherlei Fährlichkeiten unterbrochener Arbeitszeit stand die Brücke fertig da. Nun mußte man an das Wunder glauben. Welche Wirkung freilich der Bau, der heute noch an eindrucksvoller Schönheit seine Umgebung überragt, damals übte, das können wir bloß ahnen, wenn wir die alten farbigen Stiche aus dem „Pest“ der Vierzigerjahre betrachten. Das Donauufer sah damals nicht anders aus, als heute etwa in Baja oder Ujvidék. Einen Kai gab es nicht: die Fischer schoben ihre Boote auf den flachen Strand, von dem man über die sauffe Kafenböschung zu den niederen Häuschen emporstieg, die verstreut dastanden. Nur das alte Lloydgebäude mit dem charakteristischen Säulenvorbau sah bereits stolz über den Strom und zur Burg empor, deren strohgelbe Mauern mit den grünen Salousien damals schon jenen eigentümlichen Farbenakkord gaben, der seither zu einem spezifischen Merkmal habsburgischer Architektur wurde, fast wie das zweigeteilte Barockdach Fishers von Erlach. Und inmitten dieses fast noch dörflichen Milieus lag nun mit einem Male die größte und schönste Brücke da, die man bisher kannte. Es ist sehr verständlich, daß sie die Phantasie der Pester lebhaft beschäftigte. Die mochten schon damals

kritisch und nicht leicht zu verblüffen gewesen sein, und da man nun doch nicht mehr behaupten konnte, eine Brücke, wie Széchenyi sie plane, sei überhaupt unmöglich, so fanden die Rörgler bald etwas anderes. Die neue Brücke sei nichts wert, erklärten sie, denn sobald nur eine einzige Kompagnie Soldaten nach Ofen marschiere, wacke und schaukle sie jetzt schon so bedenklich, daß sie nächstens ganz gewiß einstürzen müsse. Mit dem Schaufeln hatte es seine Richtigkeit: das Plakkommando gab bald den heute noch bestehenden Befehl heraus, daß auf der Brücke nicht im Takt marschiert werden dürfe. Doch der prophezeite Einsturz ließ auf sich warten. Andere Kritiker wieder hatten rasch entdeckt, daß den vier Löwen an den Brückenköpfen — man denke! — die Zungen fehlten. Und sie hatten recht: die Löwen haben bis heute keine Zunge. Wer aber dann zuerst die Legende erfand, daß der Bildhauer, als er sein Versehen zu spät wahrnahm, sich aus Verzweiflung von der neuen Brücke in die Donau stürzte, ist niemals festgestellt worden. Doch die Kettenbrücke bot noch anderen, noch ergiebigeren Gesprächsstoff. Sie griff nämlich unvermutet tief in das soziale Leben der Stadt ein. Auch auf der alten Schiffsbrücke hatte man Maut bezahlen müssen. Doch nur vom „gemeinen Volk“ wurde diese Steuer erhoben — wie die meisten anderen auch. Der Soldat, der Student, namentlich aber der Edelmann blieb von dieser Abgabe frei. Nun aber kam es plötzlich anders. Der Soldat und der Student genoß das Privilegium weiter — der Soldat hat es bis heute behalten —, doch vom Edelmann wagte man Brückenmaut zu fordern. Die adeligen Herren waren tief empört. Das war ja fast, als ob man ihnen verboten hätte, ihre Mauern zu prügeln! Was für zuchtlose Zeiten brächen da an! Kein Wunder, daß ihnen diese Brücke, die detart dem Feudalismus die erste Breche schlug, verhaßt war. Viele von ihnen beschloßen kurzerhand, sie zu boykottieren. Und bis in die letzten Jahre nannte man die Namen von alten Herren, die stolz darauf waren, ihren Fuß niemals auf diese demokratische Brücke gesetzt zu haben. Aber die Kettenbrücke hat sie alle überlebt, hat die ganze vormärzliche Ständezeit versinken gesehen und wacker alle Stürme ausgehalten, unter denen die Aera des neuen, des heutigen Unnaarn

heranbrach. Einmal wurde sie fast das Opfer dieser Stürme, damals, als im Kriegsjahre 1848 Dynamit an ihre Pfeiler gelegt wurde. Und ein anderes Mal röteten sich ihre Wege von Menschenblut und an den Randalabern der Brückenköpfe hingen schauerliche Trophäen der Volkswut, die den Grafen Lambert hier in Stücke gerissen hatte. Oh, sie hat Greuel und Schrecken, Mord und Kämpfe aller Art erlebt, bis dann jener sonnige Sonntag kam, da man an ihrer Schwelle einen grünen Hügel errichtet hatte, dessen Erdreich aus allen Komitaten des Landes herbeigebracht worden war und da der junge König, die Stefanskrone auf dem Haupte, auf weißem Zelter diesen Hügel hinausprenkte. Und bald darauf fuhr er in goldstrotzendem Galawagen über die Kettenbrücke nach der Burg. Das ist auch eine jener Erinnerungen, auf die diese Brücke stolz sein darf. Ueberhaupt — wollte sie sich mit der Gunst der Großen brüsten, sie fände reichlichen Anlaß dazu. Aus dem jungen König von damals ist ein betagter Greis geworden, aber in den siebenundvierzig Jahren, die seit jenem Krönungstage verfloßen, hat er keine andere Brücke seines Reiches so oft befahren wie die Kettenbrücke. Und all seine kaiserlichen, königlichen, fürstlichen Gäste, die er je in der Ofner Burg bewirtete, all seine Minister, Räte, Generale, sie alle nahmen ihren Weg stets über diese Brücke, die so mehr erlauchte, berühmte, mächtige Persönlichkeiten, mehr höfischen Prunk und stolze Feierlichkeit sah als irgend eine Straße der Stadt oder des Landes. Wäre sie eitel, sie dürfte den Titel eines „pons triumphalis“ heischen.

Sie wird die große und wichtige Rolle, die sie so lange innehatte, während des Erholungsurlaubes, den sie nun antritt, nicht verlieren, sondern gleich wieder übernehmen, sobald sie neu gekräftigt und verjüngt ihre Kur beendet hat. Und auch die Budapester werden ihr die alte Anhänglichkeit und Liebe bewahren. Eine Liebe, die noch herzlicher würde, wenn die Brücke, ihrer demokratischen Jugend eingedenk, künftighin auf die lästigen und arg unzeitgemäßen Mautgroßen verzichten wollte. Dieser mittelalterliche Brauch paßt allzu schlecht zu dem Symbol und Wahrzeichen des jungen, modernen Ungarns, das die Kettenbrücke darstellt.