

# Die Kettenbrücke abgerissen

Von Stefan Darvas

Unsere ewig schöne Kettenbrücke hat vom Beginn ihrer Bauzeit im September 1839 bis zu ihrer offiziellen Eröffnung am 20. November 1849, aber auch während der Nacharbeiten, die bis tief in das Jahr 1850 hineinreichten, gar viele Prüfungen durchzumachen gehabt. Nur wer an die so zahlreichen widrigen Umstände denkt, die den ganzen Bau der Kettenbrücke vom ersten bis zum letzten Tage begleitet haben, wird ermessen können, welche wunderbare Atmosphäre es gewesen sein muß, die die dem Geiste eines einzigen Menschen, des Grafen Stefan Széchenyi, entspringende Entschlußkraft in diesem Lande um sich verbreitet hat. Es war eine Atmosphäre, deren Wirkung man sich schlechterdings nicht entziehen konnte und die so manchen wackern, tatkräftigen Mann, der den Gedanken des Genies erfaßt hatte, dazu anspornte, an der Verwirklichung dieses Gedankens werktätigen Anteil zu nehmen. Ohne den Palatin Josef, Baron Georg Sina, Tierney W. Clark, Anton Tasner und last not least Adam Clark würde sich die Kettenbrücke heute kaum vom einen Ufer der Donau zum andern Spannen!

Die auf einem höhern geistigen Niveau stehende technische Arbeit ist jedenfalls dem Entwerfer Tierney Clark zu verdanken, doch hätte sie in dem mächtigen Donaustrom, dessen Becken, Ufer und Lauf damals noch völlig unreguliert und daher gefürchtet waren, niemals zur Ausführung gebracht werden können, wenn es nicht an Ort und Stelle einen Mann gegeben hätte, der über einen wunderbaren Willen, eine reiche Praxis und vielleicht auch Genialität verfügte, einen Mann, der es auf sich genommen hatte, die Sache zu schaffen. Und dieser Mann war Adam Clark.

Adam Clark zählte damals kaum 28 Jahre. Ein trotz seiner Jugend kränklicher, gebrechlicher, stiller Mann, der fast vom andern Ende der Welt hieher verweht worden war, und auch die Sprache, die Bevölkerung, die Sitten und Gebräuche, die sozialen und Arbeiterverhältnisse dieses Landes nicht kannte. Dieser maßlos bescheidene junge Mann leitete zehn lange Jahre die Bauarbeiten der Kettenbrücke und erwarb dadurch — es war sein erstes (!) selbständiges Unternehmen — seinem Namen in der Geschichte des ungarischen Brückenbaues unvergänglichen Ruhm. Mit um so größerer Pietät muß heute dieses Mannes gedacht werden, da er den Erfolg seiner Arbeit mit dem Leben bezahlen mußte! Die Nation pilgert nicht zu seinem Grabe, in dem irgendwo im Kerepeser Friedhof an bescheidener Stätte seine Gebeine ruhen, und auf dem als einziger Grabschmuck ein alter Obelisk in die Höhe ragt, den er sich selbst geschaffen...

Eine überaus heikle Arbeit war dem letzten Jahr des Brückenbaues vorbehalten geblieben: die unter der sorgsamsten Oberaufsicht Clarks hergestellten, in zahllosen Proben auf ihre Haltbarkeit geprüften, über Triest endlich hiehergeschafften und hier in längerer Arbeit zusammengestellten Riesenketten sollten auf die himmelhoch ragenden Pfeiler aufgezogen, aneinander montiert und in ihre endgültige Lage gespannt werden. Der Entwerfer Tierney Clark, einer der hervorragendsten Techniker seiner Zeit, konnte während der ganzen zehn Jahre nur verhältnismäßig kurze Zeit an Ort und Stelle weilen, es waren bloß einige Wochen, die er jedes Jahr in Budapest verbrachte. Dagegen hätte es Adam Clark, der es vom einfachen Schlossergesellen und Fabrikmonteur zum Brückenbauleiter gebracht hatte, bei aller seiner Genialität natürlich gern gesehen, wenn in diesem letzten, schweren und verantwortungsvollen Stadium der Arbeit auch sein Chef ständig hier geweiht hätte. Nun, die Umstände wollten es nicht erlauben, und so mußte Adam Clark allein den ganzen Kettenaufzug dirigieren.

Adam wußte nicht nur viel, sondern war auch vorsichtig und so sagte er dem Grafen Széchenyi zu wiederholten Malen,

er habe noch nie von einem Brückenbau gehört, bei dem es beim Aufhängen der Ketten nicht irgendein Malheur gegeben hätte. Deswegen beobachtete Graf Széchenyi in ständiger Aufregung das Aufziehen der einzelnen Kettenteile, das das ganze Frühjahr in Anspruch nahm. So war man endlich beim letzten und zugleich längsten Teil, dem Teil zwischen den beiden Strompfeilern, angelangt.

Das Gesamtgewicht der Ketten bewegte sich wahrscheinlich um 42.000 Meterzentner. So behauptet wenigstens Adam Clarks bester Freund, Dr. Fromhold, in seiner Biographie des großen Engländers, der ältesten, die über ihn vorhanden ist. Und von diesem Gewicht spricht später auch der Professor an der Technik Kornel Zelovich in seiner Facharbeit über die Kettenbrücke. (Interessant ist, daß demgegenüber Dr. Stefan Gállik, der bekanntlich mit Beke die Brücke gegen 1914 umgebaut hat, in einer Abhandlung hierüber das Gesamtgewicht mit 2140 Tonnen angibt.) Man weiß, daß die Ketten an den beiden Strompfeilern und an den beiden Stützpfählern an den Ufern aufgehängt sind. Die volle Länge der Brücke beträgt etwa 400 Meter, so daß auf die beiden Seitenpartien je 100 und auf den mittleren Bogen 200 Meter der Kettenmasse kamen. Die Ketten waren aus einer Serie von sogenannten Kettengliedern geschaffen, und diese Kettenglieder bestanden durchschnittlich aus 11, nach dem System von Captain Brown nebeneinandergereihten, und dann zu einer einheitlichen Masse montierten Platten von etwa 3 1/2 Meter Länge und ungefähr 30 Zentimeter Dicke. Schon diese Angaben werden genügen, einen Begriff davon zu geben, um welche Gewichte es sich hier gehandelt hat. Diese Kettenreihen mußten nun in die schwindelnde Höhe der Pfeiler hinaufbefördert, dort festgemacht nebeneinandermontiert werden!

Auch dieser Montierungsprozeß war sehr interessant, schon durch seine Reihenfolge. Zunächst wurde in den Ankerkammern an beiden Ufern die beiden Enden der Ketten festgemacht. Dann wurde die bereits zusammengefügte Kette des einen Abschnitts auf die im Wasser kreuzweise unter den Pfeilern verlaufende Arbeitsbrücke gelegt, und nun begann man, an dem beim Pfeiler im Strom steckenden Ende die Kette in die Höhe zu ziehen; so wurde sie in die in der Pfeilerspitze schon vorher untergebrachten sogenannten Rollenlager eingehängt. Die Zugkraft lieferte eine Dampfmaschine von 25 Pferdekräften. Diese stand im Maschinenhaus am Pester Ufer, und so arbeitete von hier eine in einer Länge von nahezu 400 Metern sich spannende Kette, wenn beispielsweise die Kette des Budaer Uferabschnitts auf ihrem Platz in eine Höhe von nicht weniger als ungefähr 35 bis 40 Meter emporgezogen werden mußte. Sobald die Ketten der beiden Seitenabschnitte auf ihren Plätzen waren, kam der mittlere Doppelabschnitt an die Reihe. Da die Brücke eine zweifache Kette hatte (wobei die eine Kette unter der anderen zu liegen kam), mußten insgesamt zwölf Kettenreihen hochgezogen werden. Elfmal funktionierte die Dampfmaschine, die Zugkette und ihre zwei- bis dreifachen Winden, sowie die mit einer doppelten Aufzugtrommel verstärkte Aufzugsmaschinerie tadellos. Wie gewaltig und imposant die gleichfalls himmelhoch ragenden Baugerüste gewesen sein müssen, wird man sich vielleicht vorstellen können, wenn man erfährt, daß, als sie der damals bedeutendste italienische Brückenbauingenieur Paleocapa erblickte, er vor Überraschung buchstäblich kein Wort hervorbringen konnte. Bei meinen Forschungen um die Kettenbrücke habe ich festgestellt, daß als praktische Grundlage für die Ausführung dieser Baugerüste die Pläne gedient haben, die Tierney Clark angefertigt hatte, als er mit der Aufstellung der mehrere Zentner schweren, aus mächtigen Quadersteinen zusammengesetzten Kolossalsäule des Nelson-Monuments auf dem Londoner Trafalgar Square betraut wurde.

Adam Clark hatte also alles in allem guten Grund, mit Ruhe zwar, aber auch mit gespannter Aufmerksamkeit die Vorbereitungen für die Hochbringung der letzten Kettenreihe zu treffen, bei denen man Mitte Juli 1849 angelangt war.

Die Vorzeichen waren nicht eben ermutigend. Die Donau begann am 16. zu steigen, und am 17. wurde ein größeres Arbeitshoht, in dem das eine Ende der aufziehenden Kette unter dem Pfeiler lag, von einem zweiten, ungeschickt manövrierenden Arbeiterschiff gestreift, so daß es kenterte und die Kette ins Wasser fiel. Aber Clark war auf alles vorbereitet, und

es klingt unglaublich, ist aber Tatsache, daß die Kette in einem Tage wieder ans Tageslicht kam. Das Brückenunternehmen hatte die Aufmerksamkeit des großen Publikums auf den letzten Kettenaufzug gelenkt und besondere Eintrittskarten zur Besichtigung dieses Schauspiels ausgegeben; nun, der Zwischenfall verursachte keine weitere Störung, nur daß der feierliche Akt, der für den 18. Juli angesetzt war, von 3.30 auf 7.30 Uhr verlegt wurde.

Mit unerschütterlicher Ruhe traf Adam Clark die letzten Anordnungen. Die Zugkette setzte sich in Bewegung, die Trommeln drehten sich, krachten und knirschten, und langsam und majestätisch hob sich bereits die auf der Budaer Seite und am südlichen Brückenrand befindliche untere Kettenreihe in die Höhe. Als sie schon so hoch war, daß sie an die Rolle in der Pfeilerspitze hätte montiert werden können, begann jemand, der neben Clark stand und sich in diesen von Spannung geladenen Augenblicken vor Aufregung schon nicht mehr zu halten vermochte, in die Hände zu klatschen und Clark ein lautes „Gratuliere!“ zuzurufen. Clark winkte aber sofort ab und sagte unwillig: „Noch nicht!“

Und da geschah die Katastrophe! Auf einer Trommel der Aufzugmaschine, in der Zugkette begann ein Kettenring bei der Schweißstelle nachzugeben, um sich sukzessive ganz zu öffnen. Kein Mensch nahm es wahr, am allerwenigsten der danebenstehende Maschinist, der bald auf die Dampfmaschine, bald auf die Zugkette selbst, bald auf die Menge blickte, und so drehte sich die Trommel ungestört weiter. Natürlich begann der offene Ring immer mehr zu spannen, geriet in die Enge, blieb stecken und sprang schließlich unter dem ungeheuren Druck und der furchtbaren Spannung entzwei. Die Winden wurden so von der Umklammerung frei, die Zugkette machte sich in Sekunden von den Winden los, vielleicht noch schneller das Ende der hochgezogenen Kettenreihe, und die ganze Masse stürzte aus der Höhe geradewegs auf die Arbeitsbrücke. Wie mit einer Rasierklinge wurden diese und das sie tragende Boot durch das Riesengewicht entzweigeschnitten; nach allen Richtungen flogen Werkzeuge, Holzmaterial, Geländer und alles andere, während die Kette selbst auf die schmutzigen Wellen der angeschwollenen Donau aufschlug, daß das Wasser in weitem Umkreis himmelhoch spritzte, und dann unter ohrenbetäubendem Getöse in die Tiefe versank.

Erzherzog Stefan, der junge Palatin, hatte dem schaurig-schönen Schauspiel aus dem Burggarten zugehört. Am nächsten Tag beschrieb er in einem an den Erzherzog Johann in Wien gerichteten Brief ausführlich den Hergang der Katastrophe, von der man aus den nachstehenden Zeilen ein überaus plastisches Bild erhält.

„Ich weilte gerade im Burggarten, heißt es in dem Brief“, und hörte, wie die Dampfmaschine ihre letzten Puster tat und wie die beiden braven nun zum drittenmal erprobten Zugketten knirschten, als ich plötzlich ein furchtbares Kettengerassel vernahm. Es klang, wie wenn sich eine Kette von einem Rad plötzlich löst. Im nächsten Augenblick machte ein donnerndes Getöse die Luft erzittern, was in mir leider zur Gewißheit werden ließ, daß die ganze Kette abgerissen war. Ich rannte natürlich sofort zur Gartenmauer, von wo ich das ganze Terrain besser überblicken konnte: ein entsetzlicher Anblick bot sich meinen Augen! Die Menschen flogen oder stoben nach allen Richtungen auseinander, die meisten suchten sich unter die Pfeiler zu ducken. Die Schiffsbrücke, deren einzelne Pontons unter dem immensen Gewicht der aus der Höhe auf sie herabstürzenden Kette zu schwanken, ja auf dem Wasser einen förmlichen Tanz aufzuführen begannen, ging in wenigen Augenblicken nach allen möglichen Richtungen auseinander und bald schwammen die Trümmer überall der tiefer gelegenen alten Schiffsbrücke zu. Kaum hatten sie diese erreicht, als sie auch schon in Stücke gerissen war. Das Wasser ging sehr hoch, und so riß die angeschwollene Flut das Ganze nach dem eine halbe Stunde von hier entfernten Feldlazarett mit sich fort und nahm auch gleich von den in der Nähe befindlichen 26 Wassermühlen 23 mit, um sie weiß Gott wohin zu führen. Bis zum heutigen Tage konnten nicht mehr als drei Mühlen und drei Pontons wieder zustande gebracht werden.

Hätte das Schicksal es gewollt, daß das Unglück auch Menschenopfer fordere, die Möglichkeit dazu wäre vorhanden gewesen. Gottlob scheint die Zahl der Verunfallten aber nicht mehr als zwei bis drei zu sein.

Ich eilte sofort nach der Katastrophe aus der Burg nach dem Schauplatz auf der Ofter Seite und da sah ich, daß sich auf einzelnen von der Arbeitsbrücke unter der Kette übriggebliebenen oder losgerissenen Teilen Leute befanden, und daß ein aus etwa drei Schiffsteilen bestehendes Wrack mit ungefähr 25 bis 30 Menschen, zumeist Frauen, die herzzerreißende Schreie ausstießen, rasch stromabwärts



**82**  
**JAHRE**  
**DRUCKEREI DES**  
**PESTER LLOYD**

trieb. Man sagte mir später, daß es gelungen wäre, die Unglücklichen zu retten, ebenso wie die vielen im Wasser schwimmenden oder zappelnden, jedenfalls aber aus Leibeskraften brüllenden Menschen, und zwar mittels zahlreicher in weiser Voraussicht vorher bereitgestellter Rettungsboote. Ich sah, wie zwei Männer gerade das Ufer erreichten und Graf Széchenyi schwimmend ihrem Beispiele folgte. Seine arme Frau, die wußte, daß ihr Mann und ihre drei Söhne auf der Arbeitsbrücke geweiht hatten, und die das Ganze aus einem Fenster ihrer Wohnung mit ansah, fiel aus einer Ohnmacht in die andere, doch befindet sie sich Gottlob schon wohl und auch den Ihren ist nichts Besonderes zugestoßen.

Wenn ich jetzt nachträglich auf die dicken Ketten sehe und die Augen über das ganze herrliche Werk schweifen lasse, kann ich wirklich nur das eine sagen: Ja, wohl, der Mensch ist und bleibt bei aller Vernunft und Vorsicht doch nur ein schwaches, sterbliches Wesen!

Ich ließ mich überallhin fahren und war auch drüben in Pest, um wenigstens für vier Tage den unterbrochenen Verkehr über die Donau durch Dampfschiffe zu ersetzen. Von einem größeren Unglück aber habe ich auch hier nicht gehört.

Das Publikum empfing mich, wie in der letzten Zeit immer, mit lebhaften Eljenerufen. Ich hätte aber gern das viele „Eljen!“ und Fetiertwerden gegen die Katastrophe eingetauscht!

Tierney Clark kam erst einige Tage später nach Pest und brachte zum Glück seinen Gehilfen Bland Croker mit sich. Natürlich machte man sich unverzüglich an die Hebung der Ketten. Um Ersatz für die verbogenen oder beschädigten Kettenglieder zu holen, reiste Croker gleich nach England zurück. Széchenyi war fast untröstlich und erst als er die übermenschlichen Anstrengungen der beiden Clark und die Ergebnisse davon sah, faßte er wieder Vertrauen und begann zu hoffen, daß aus der Brücke doch noch etwas werden könne. Besonders für die Seelenstärke und die Methoden Adams ist es bezeichnend, daß er mit dem Grafen um zwölf Flaschen Champagner wettete, daß in sechs Tagen die Ketten aus der Donau gehoben sein werden. Schon am 7. August ist in den Tagebuchaufzeichnungen Széchenyis zu lesen, daß Adam Clark die Wette gewonnen hat.

Beim zweiten Male gingen die beiden Clark jedenfalls etwas vorsichtiger zu Werke. Tierney Clark ließ sofort eigens für diesen Zweck ein Gerüst herstellen, und der Aufzug wurde von einer besonderen fliegenden Brücke aus vorgenommen, nicht mit einer Aufzugtrommel, und schließlich wurde die untere und letzte Kette in Teilen vorher an die bereits ausgespannten oberen Ketten angehängt. Hierbei stellte es sich auch zum größten Erstaunen sämtlicher Sachverständigen heraus, daß die obere Kette allein das Gewicht der mittleren Halbkette, etwa 3000 Meterzentner, tragen konnte.

Der durch die Katastrophe angerichtete materielle Schaden wurde damals auf 120.000 Gulden geschätzt, während der infolge der Verspätung den Aktionären entgangene Nutzen für diese einen Verlust von 250 Gulden täglich bedeutete...

## LÄCHELN IN ERNSTER ZEIT

ZEITEN, ZEITEN!

Der kleine Kurt: Papa, wenn du mir bei meiner Rechenaufgabe hilfst, dann kriegst du eine Zigarette!

\*

POLDI

Am Affenkäfig steht die Aufschrift: „Füttern verboten.“ — Jetzt möchte ich nur wissen — meint Poldi wovon die armen Tiere leben, wenn sie nicht gefüttert werden dürfen?

Das Illustrierte Blatt

**PESTER LLOYD**

führend  
im Donauraum