

# Die alte und die neue Kettenbrücke.

— Das Wahrzeichen Budapests. —

Am 3. Februar legen sie die grausame Hand an die schöne Kettenbrücke, zerren sie auseinander, machen altes Eisen, machen Brennholz aus ihr. Und Alle, die mit unglücklicher Liebe an den alten Dingen unserer jungen Hauptstadt hängen, stehen betroffen da und streicheln mit thränenfeuchten Blicken zum letzten Male dieses kostbarste Geschmeide der Gottheit Danubius. Denn die Kettenbrücke bedeutet im Leben unserer Hauptstadt viel mehr, als daß wir uns den Abschied von ihr so leicht machen könnten. Sie war lange Zeit hindurch die alleinige Brücke, die Ofen an Pest kettete, war das einzige monumentale Bau-  
denkmal der ungarischen Metropole, bildete ihr artistisches Wahrzeichen, war unsere Münchner Frauenkirche, unsere Pariser „Notre-Dame“, unser Dogenpalast, sie war unser Alles, unser Einziges. Ihre Silhouette prangte auf den Titelblättern der Volkseditionen, auf den naiven Plakaten und Kalendern, jeder Lokalkroman mußte sein Kettenbrückenskapitel haben, und wenn sich ein unglückliches kleines Mädchen in den Tod sehnte — konnte es etwa ein elastischeres Sprungbrett geben? Sie war der Weg zur königlichen Hofburg, war der Weg zu den Ministerien. Und so wurden viele Hoffnungen, viele Glückseligkeiten und Enttäuschungen über sie hinweggetragen.

Das Schönste an ihr war, daß sie sich schaukelte und wiegte, diskret und rhythmisch, wie ein schönes schlankes Weib sich in den Hüften wiegt. Man konnte nur tänzelnd über sie schreiten. Sie federte unter jedem Schritt und machte Einem das Gehen so leicht. Hunderkilomenschen kamen sich unter ihren Ketten wie schmiegsame Jünglinge vor, und vermuthlich schlugen auch die Strohwitwer nur deshalb diesen Weg ein, wenn sie im trauten Ofen ihr Abendbrod weder in Thränen noch allein essen wollten. Doch eben dieses Schaukeln und Wiegen, das so unternehmungslustig machte und die poetischen Seelen so mächtig anregte, ließ die Herren Ingenieure stutzig werden. Sie legten die gewölbten Stirnen in Falten, rückten die stark konkaven, ungeränderten Brillen zurecht und stellten fest, daß die Kettenbrücke altersschwach sei. Was wir Schaukeln und Wiegen nennen, heißt bei den unbarmherzig strengen Herren Wackeln und Zittern. Wohl hegen sie für das Kunstwerk Meister Clark's den allergrößten Respekt, doch — und da beginnen sie, wie es schon ihre Art ist, gleich mit Zahlen und Fachausdrücken zu jongliren — Meister Clark hätte bloß die damaligen Verkehrsverhältnisse in Kalkül gezogen und als gleichmäßige Belastung für Fußgänger per Quadratmeter 244 Kilogramm angenommen, während laut den modernen technischen Erkenntnissen auf derselben Fläche 400 Kilogramm als Basis zu dienen haben. Clark berechnete ein Lastfuhrwerk mit 65 Meterzentner. Die heutigen Ingenieure nehmen fast das Doppelte als Maßstab.

Außerdem müsse eine Brücke, wenn man ihre Tragfähigkeit bis aufs äußerste steigern will, starr und abgesteift sein. Die Schwingungen und Bendungen müssen, so weit es der elastische Charakter des Materials zuläßt, gebunden werden. Und dies ist bei der Kettenbrücke nur so zu erreichen, wenn ihre bisherigen gußeisernen und Holzbestandtheile durch gewalztes Martin-Flußeisen ersetzt werden.

welches Material auch das Schmiedeisen an Festigkeit in hohem Maße übertrifft. Es überrascht ein wenig, wenn man hört, daß bei einem Werk, wie es die Kettenbrücke ist, sehr wesentliche Konstruktionstheile aus Holz angefertigt wurden. Dies bezieht sich hauptsächlich auf die Windstreben, die sich bei der Kettenbrücke für den Lagen bloß als inneres Geländer des Fußweges präsentiren. In Wirklichkeit aber fällt diesem vermeintlichen Gitter, das durch das Brückenplateau dringt, die Rolle der Absteifungsträger zu, die dazu dienen sollten, um das Pendeln der Brücke unmöglich zu machen. Dieser konstruktive Bestandtheil wird nun bei der neuen Brücke, um seiner technischen Bestimmung entsprechen zu können, aus Martin-Eisen angefertigt. Die gußeisernen Querträger, die sich unter der Brücke befinden und dazu dienen, die vertikalen Schwingungen aufzufangen, werden ebenfalls durch jenes Material ersetzt.

Ursprünglich sollten dies die alleinigen Veränderungen an der Kettenbrücke werden. Nun traten aber Bedenken auf, ob die alten Ketten dieser neuen Belastung standhalten werden, zumal auch der Plan gefaßt wurde, die beiden Fußwege um je 40 Centimeter zu erweitern. So ergab sich nun die Nothwendigkeit, die alten Ketten durch neue und stärkere zu ersetzen. Und so bleibt denn von der einstmaligen Kettenbrücke nichts, wie der an den Ufern befindliche Unterbau und die beiden Pfeilerthürme, die jedoch in ihrem Innern ebenfalls wesentliche Umgestaltungen erfahren, indem ihre Verankerungssockel aus Eisenbeton erbaut werden.

Die repräsentativsten Bestandtheile der Brücke, die edelgeschwungenen Ketten, werden in den Diösgyörner staatlichen Eisen- und Stahlwerken auf eigens hiezu montirten Maschinen erzeugt. An ihrer Fertigstellung wird seit dem Januar vorigen Jahres ununterbrochen mit separaten Tag- und Nachtschichten gearbeitet und das letzte der 3274 Kettenglieder dürfte erst Ende Februar des laufenden Jahres die Fabrik verlassen. Je 12 und 13 dieser Kettenglieder geben eine Kettengruppe, von denen die Brücke 284 aufzuweisen haben wird. Diese wiegen sammt den mächtigen Zapfen, durch die sie zusammengehalten werden, 23,184 Meterzentner. Die einzelnen Kettenglieder sind um etliche Millimeter dicker, als die der alten Brücke und durchschnittlich genommen fast noch einmal so lang. Demzufolge werden die Hängestäbe, die von den Zapfen ausgehen und bisher bei je einer Kette in einem Abstand von etwa vier Metern placirt waren, ungefähr acht Meter von einander entfernt sein. Die vergrößerten Kettenglieder und die auf die Hälfte ihrer bisherigen Anzahl reduzierten Hängestäbe werden nebst der insgesamt 80 Centimeter betragenden Erweiterung der Fußwege die einzigen äußerlich wahrnehmbaren Abweichungen vom Schema der alten Kettenbrücke sein. Ob die gewohnte Harmonie dieses weltberühmten architektonischen Bauwerkes hiedurch nicht ungünstig beeinträchtigt wird, kann erst die Zukunft zeigen.

Die Kettenglieder werden in der Diösgyörner Fabrik aus Martin-Flußstahl erzeugt. Dieses Material, das eine Festigkeit von 49—56 Kilogramm per Meterzentner besitzt, wird zunächst gewalzt und gebogen, worauf die Platten auf den Reißtisch gelangen, wo die Konturen der Kettenglieder in sie eingravirt werden. Nach dieser Zeichnung besorgen sodann die Ausschneide-, Fräs- und Hobelmaschinen das übrige. In diesem Stadium der Glieder werden fünf bis sechs Kettengruppen aneinandergesügt und fihre Löcher mit Hilfe der Langbohrmaschine mit minutiöser Genauigkeit ausgeweitet, damit sie den Zapfen zu fassen im Stande seien. Jede Woche erscheinen in der Diösgyörner Fabrik aus der Brückenbauabtheilung des Handelsministeriums einige technische Organe, von denen die Kettenglieder überprüft werden. Ihr Hauptaugenmerk ist auf die Toleranz zwischen Loch und Zapfen gerichtet, die in keinem Falle mehr als 0.5 Millimeter betragen darf. Sodann werden die Kettenglieder und alle übrigen Bestandtheile numerirt und dürfen nur in dieser festgesetzten Reihenfolge montirt werden.

Eine sehr beträchtliche Anzahl der Kettenglieder wird jedoch bei der fertiggestellten Brücke über der Erdoberfläche gar nicht sichtbar sein, da sie im Unterbau auf beiden Seiten der Donau verankert werden. Dieses Verfahren muß man sich etwa so vorstellen, wie die Verankerung der Uhrenkette im Knopfloch der Weste. Nur mit dem Unterschiede, daß die Ankerhügel bei der Brücke insgesamt 650 Meterzentner wiegen. Unter den Löwen, die sich auf den Brückenköpfen erheben, erhält die Kette eine pendelartige Unterstüzung, damit sie bei häufigen Veränderungen, die durch den Temperaturwechsel hervorgerufen wird, keine schädliche Spannung verursache. Aus demselben Grunde ruht die Verankerung in den Kettenthürmen auf beweglichen Walzen.

Die Streben und auch andere Bestandtheile der Brücke werden in der Budapester Maschinenfabrik der ung. Staatsbahnen erzeugt. Dorthin werden auch die Kettenglieder aus Diösgyör abgeliefert. Es ist ein Schauspiel von bizarem Reiz, zu sehen, wie hier die mit Magneten ausgestatteten Krane die 8 Zentner schweren bisquitförmigen Kettenglieder von den Lastwaggonen heben und, einem mächtigen technischen Willen gehorchend, mit ihnen in der Luft herummanövriren, wie einstmals wir mit den blauen „Schwalbenfedern“ und miserablen „K“-Federn an den Polen unseres Dreikreuzermagnets. Von hier wird Alles zu den Pester und Ofner Brückenköpfen dirigirt, wo sich jetzt auf den zerstärksten Bosquets frostbedeckte Stahlringe reihen und der ehernen Hebearme harren, die sie zusammenfügen . . .

Vielleicht haben die Ingenieure recht. Vielleicht ist es wirklich höchste Zeit, daß die schöne alte Kettenbrücke abgetragen werde. Aber das eine ist gewiß: Wir, die wir die alten schönen Dinge unserer Hauptstadt mit den Augen und der Seele lieben, werden jedes abgebrockelte Kettenglied wie einen lieben Todten betrauern. Und noch ein Kummer bedrückt uns. Mit dem ersten Hammerschlag, der gegen die Ketten geführt wird, werden all die seit Jahrzehnten in den finstern Jagen schlummernden Brückensätze wieder wachgerüttelt. Sie werden aufflattern und einer geistigen Heuschreckenplage gleich durch die Stadt ziehen . . .

Hzf.