

So, nun können wir fahren. Da links sehen Sie den Gellértberg, von dessen Plateau aus Sie vorhin gefilmt haben. Rechts vor uns das Wrack der Elisabethbrücke. Hitler-Soldaten sprengten sie. Wir hatten noch keine Zeit, sie wiederaufzubauen, aber bald werden wir damit beginnen.

Leider war Budapest, beide Stadtteile Buda und Pest, mit diesem herrlichen Strom zu einem strategischen Punkt geworden. Militärisch ausgedrückt: zu einem Brückenkopf. Die Hitler-Wehrmacht wollte diese Position halten, bis sich ihre geschlagenen Armeen vom Balkan und aus

József Lengyel

# DIE KETTENBRÜCKE

muß auch der alte Horváthgarten gewesen sein. Einer, der hier vielleicht vor vierzig Jahren ein Stelldichein hatte, kann sich glücklich preisen, wenn er den ehemaligen Park wiedererkennt. Damals trafen sich hier die jungen Männer mit den Tabáner Hutmacherinnen und Näherinnen, wenn diese von ihrer Arbeit in Pest heim-

zu verständigen. Also halten Sie Ihre Kamera bereit!

Da mögen Sie recht haben, die ersten Aufnahmen mißlingen oft. Jetzt befinden wir uns in der Mitte des Tunnels. Von hier, so glaube ich, sind die Chancen ausgezeichnet. Jetzt gehts immer geradeaus. Im Halboval des Tunnels, im goldenen Dunst

und Adam Clark der Vollen-der war.

Steigen wir jetzt aus, um den Film zum Entwickeln abzugeben; lassen Sie nur, das besorgt, bittschön, unser Büro.

Sind Sie auch der Meinung, daß es sich gelohnt hat? Das freut mich! Wenn die Aufnahmen nichts geworden sind? Dann werden wir sie wiederholen. Wir werden die besten Lichtverhältnisse abpassen, Zeit haben wir genug...

Ja, ich spreche sehr gern von der Brücke. Und ich freue mich über jede Gelegenheit, die ich dazu nutzen kann.

Ich möchte gleich mit dem Wichtigsten beginnen, nicht wie die Autoren von Kriminalgeschichten, die die Lösung möglichst lange hinauszögern. Ich beginne mit der Enträtselung des Geheimnisses, und erst dann lasse ich die Details folgen — falls Sie damit einverstanden sind.

Die Brücke wurde aus wirtschaftlichen und politischen Gründen erbaut. Die unerschütterlichen Pfeiler dieser Brücke waren dazu berufen, die zerbröckelnde Bastei der ungarischen Ständeverfassung, die den Adel von der Steuerzahlung befreite, zu bezwingen. Dieser Satz ist ein wenig verschnör-

wie gesagt, William Tierney Clark, ein großer Ingenieur. Es war nicht die erste Brücke, die nach seinem Plan entstand. Aber hier hatte er die Möglichkeit, ein Werk zu schaffen, das größer war als die von ihm entworfenen Themsebrücken und das dem Erbauer auch größeres Können abverlangte. Der Strom fließt breit dahin. Man mußte mit Überschwemmungen und Eisgang rechnen. All das stachelte die schöpferische Kraft eines Technikers an. Die schöpferische Kraft, die Sehnsucht, etwas zu schaffen, ist meiner Ansicht nach das allerwichtigste. Freilich interessierte ihn auch das Geld. Es wäre seltsam, wenn er das Geld nicht gemocht hätte. Doch falls ihn nur das Geld gereizt haben sollte, dann hätte er sich verrechnet. Diese Arbeit kostete ihn viele Unannehmlichkeiten, raubte ihm eine Unmenge Zeit, nicht zuletzt durch die vielen Reisen. 1832 verhandelt er zum erstenmal über dieses Projekt, und dann folgte Besprechung auf Besprechung. 1839 lag die Baugenehmigung des Königs vor. 1840 wurde in das Flußbett der erste Holzpflöck eines Damms gerammt, der für die sichere Durchführung der Bauarbeiten erforderlich war; doch erst 1849 wurde die Brücke im „Rahmen einer offiziellen Feierstunde“ ihrer Bestimmung übergeben. Was alles jedoch geschah in dieser Zwischenzeit! Der dritte Brückenbauer, Adam Clark — Sie wären nicht der erste, der von der Namensverwandtschaft auf familiäre Bande schließt, aber der Bauleiter Clark ist mit dem Ingenieur Clark keineswegs verwandt —, Adam Clark also war der Sohn eines Mühlenarbeiters und einer Köchin. Er führte aus und vollendete, was die beiden anderen geplant hatten, und auch, was man im Vorhinein nicht planen und entwerfen konnte, was er erst an Ort und Stelle im Flußbett herausfinden mußte. Er und seine Mitarbeiter.

Und siehe, aus dieser politischen, wirtschaftlichen und technischen Prosa ist geworden, was wir heute als lebendiges Kunstwerk erleben. Das öffentliche Bewußtsein aber empfindet die Brücke gar nicht so sehr als Kunstwerk, denn Autobusse befahren sie, man passiert sie zu Fuß oder flitzt, wie wir jetzt, mit einem Mercedes darüber hinweg. Sie steckt nicht unter einer Glasglocke, und soviel ich weiß, verkündet keine Marmortafel, sie sei ein „Kunstdenkmal“. Das ist auch gut so. Weil ihre Dimension, ihre Wölbung und ihr Rhythmus, ihre Proportionen und ihre feinen Schwingungen voller Lebensinspiration, voller Gegenwart sind. Sie ist das Symbol dieser Stadt. Eine Brücke am Limes, am Grenzwall? Vielmehr ein Symbol dafür, daß es keine Grenzwälle gibt, wo immer eine Brücke steht...

Wenn Sie über die Kettenbrücke gehen, werden Sie diese Stadt lieb gewinnen. Soweit ich weiß, sind Sie wegen Franz Liszt nach Budapest gekommen — diese Brücke wurde zu seinen Lebzeiten erbaut —, der, wo auch

immer er weilte, stets ein „getreuer Verwandter“ blieb. Zugehörig kann hier jeder werden, woher er auch kommt. Adam Clark war ein Sproß Britanniens, er wurde ein Sohn Ungarns.

Sie verfolgen die Spuren von Franz Liszt, dies erleichtert mir die Aufgabe, die ich übernehmen möchte. Wollen wir uns gemeinsam Gedanken machen über — ich finde so schnell kein anderes Wort —, über die Metamorphose. Darüber, daß wir uns glücklich schätzen können, die unter den angedeuteten Prämissen entstandene Brücke als Kunstschöpfung zu empfinden. Den Rhythmus in seiner abstrakten Reinheit. Darüber wissen Sie als Musiker wohl viel mehr als ich. Die Baukunst ist nichts als Rhythmus. Besonders bei solchen, formal gesehen, abstrakten Kunstwerken, wie diese Brücke eines ist, die sich jedoch zugleich als vollendetes Konkretum darbietet. Eine gute Brücke ist eine schöne Brücke, wenn tausend Fahrzeuge darüber hinwegrattern.

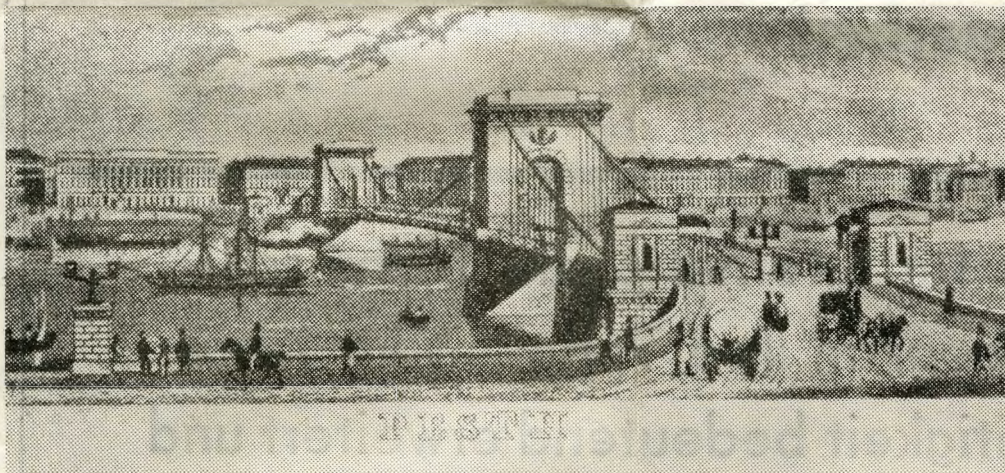
Im übrigen war die Brücke noch nicht einmal fertiggestellt, als man sie schon zweimal in die Luft sprengen wollte. Zuerst war es Hentzi, ein General der habsburgischen Konterrevolution, der diese Absicht verfolgte. Aber er bemühte sich vergebens. Danach ließ er die Brücke vom Gellértberg aus beschießen. Es gelang ihm lediglich, ein Kettenteil zu zerstören. Der Schaden betrug zehn Pfund und vier Schilling — soviel kostete die Reparatur. Das war der erste Versuch.

Die Führer des ungarischen Freiheitskampfes dachten, als sie zum Rückzug gezwungen wurden, einen Augenblick ebenfalls daran, die Brücke zu zerstören. Doch dann kamen sie zu einer besseren Einsicht, und General Dembinsky gab sich mit der Entfernung der Brückenbohlen zufrieden. Dies hatte ja für die Sicherung des Rückzuges den gleichen Effekt wie die Sprengung der Brücke, denn der Feind hätte mühe-los in sechs bis acht Tagen eine Schiffsbrücke errichten können.

Die Sprengung durch die Nazis und die Pfeilkreuzler war leider erfolgreich. Die Kettenbrücke wurde zerstört. Doch siehe, sie erwachte zu neuem Leben. Und wenn dereinst ihre Eisenkonstruktion verrostet und ihre Steinquader ausgehöhlt sein werden, auch dann wird sie wiedererstehen. Das ist eben Budapest!

Das klingt, so fürchte ich, ein wenig überschwänglich. Aber Sie können es mir glauben: Wir Ungarn reden nur anfangs auf diese Art, solange wir einen Gast für einen Fremden halten. Wenn wir jedoch das Gefühl haben, daß der Gast nicht nur aus Höflichkeit „this pretty town“ lobt, dann packen wir freimütig all unsere Fehler aus. Denn dann würde uns kränken, wenn er lobte, was unserer Meinung nach gar kein Lob verdient. Ein so kleines Land wie das unsrige ist sehr empfindsam: Bei uns zählt die Meinung eines Fremden.

Deutsch von Almos Csongár



Die Kettenbrücke auf einer Lithographie des vorigen Jahrhunderts...

Italien zurückgezogen hätten. So lange eben, bis die Zurückflutenden die österreichischen Alpen erreichten. Diese Rückzugsoperationen verliefen nicht gerade erfolgreich, doch reichte die Zeit aus, um die Stadt weitgehend zu zerstören. Nachdem die Nazis Pest geräumt und alle Brücken in die Luft gesprengt hatten, verteidigten sie noch diesen Teil, wo wir uns jetzt befinden. Um etwa sechs Wochen verlängerten sie so das Leben Hitlers; ich glaube, es erübrigt sich, darüber zu reden, wie viele Todesopfer das gekostet hat. Aber letzten Endes wird stets derjenige gerichtet, der die Brücken in Brand steckt und hinter sich willentlich Verwüstung und Sintflut zurückläßt... Jedoch ein solch wahnwitziger Selbstmord ist beispieslos in der Geschichte der Menschheit, obwohl doch an diesem Schnittpunkt der Welten Verheerung und Untergang keine Seltenheit waren.

So ist nun mal diese Stadt. Die Türken hatten sie durch Verrat eingenommen. Zurückerobern mußte man sie — im Sturmangriff. Auch die Österreicher, die sich hier nach der Vertreibung der Türken eingenistet hatten, mußte man im Sturmangriff verjagen. Schauen Sie, diese Mauern mußten bezwungen werden! Das ist jetzt hundertfünfzig Jahre her, dreimal die Eins hintereinander. Horthy und seine Clique lieferten die Stadt, ebenfalls durch Verrat, Hitler auf Gnade und Ungnade aus. Ihre Zurückerobung kostete wieder viel Blut... Das war vor knapp fünfzehn Jahren. Man könnte meinen, der Bedarf an Helden sei deshalb so groß gewesen, weil es so viele Verräter gab. Vielleicht würden Sie von Ihrer Heimat nicht so sprechen. Ich glaube jedoch, daß man so sprechen muß, so offen.

Jetzt befinden wir uns auf dem Krisztinaplatz. Hier wirkte der Budaer Theaterkreis in einem aus Holz erbauten Gebäude. Leider kenne ich mich an dieser Stelle selbst nicht aus und kann gar nicht genau sagen, wo das Haus gestanden hat.

Nun sehen Sie bitte, wie schwer es da die Forscher haben, und wie schwer es auch für denjenigen ist, der in seinen Erinnerungen kramt. Vielerorts, wo es nur noch Ruinen gab, entstanden baumbestandene Grünanlagen... Irgendwo in der Nähe

kehrten. In der Nähe befand sich eine trauliche Konditorei. Aber der Jüngling zählte, bevor er es wagte, den Fuß über die Schwelle zu setzen, das Geld in seiner Tasche. Er tat es unauffällig, aber genau, damit er die Nickelmünzen nicht mit den Kupferstücken verwechselte.

Tja, sicherlich sind die Jugendlichen auch in unserer Zeit knapp bei Kasse. Und ich will keineswegs behaupten, dies wäre heute weniger wichtig als damals. Wichtig ist es schon, dennoch ist es, so möchte ich sagen, nicht „lebenswichtig“. Damals wäre es geradezu eine Schande gewesen zu sagen: Ich habe nicht einmal einen Pfifferling, heute regt das niemand mehr auf. Aber ich will, bitte, die Dinge keineswegs verniedlichen.

Da haben Sie recht! Soweit ich es beurteilen kann, sind die jungen Mädchen auch heutzutage verteuelt hübsch.

Nein, bitte, eine Bar, das ist nichts für mich, ich danke für die Einladung. Wenn Sie wollen, kann Sie ein Kollege dorthin begleiten. Ich empfehle die Margaretinsel. Aber einfacher wäre es wohl, wenn Sie ohne Fremdenführer hingehen...

Kurz, wir biegen jetzt vom Krisztinaplatz rechts ab. Das hier ist die Alagútstraße. Freilich lohnte es sich, noch ein wenig weiterzufahren, denn dort ist eine Barockkirche und daneben die Alagút-Parzelle, wo sich ein gewisser Adam Clark, von dem ich Ihnen noch viel erzählen möchte, ein schönes Haus erbaute. Doch dieses Haus könnte ich Ihnen bestenfalls auf einem Foto zeigen, da man es vor einigen Jahren abgerissen hat. Denkmalschutz hin, Denkmalschutz her, mich interessiert sogar die Stelle, wo das Haus gestanden hat. Zugegeben, dieser Clark ist mein Hobby.

Das ist der Tunnel. Clark hat ihn gebaut, 1875 wurde er vollendet. Jetzt aber machen Sie Ihre Kamera schußbereit. Wenn irgendwo, dann lohnt es sich hier, einen ganzen Film zu verbrauchen. Also munter drauflos!

Jawohl, dieser Benzgangstank ist äußerst unangenehm. Ich bin ganz Ihrer Meinung, das heißt, meine Nase ist es. Am unangenehmsten aber ist der Lärm, man muß brüllen, um sich

erstrahlt sogleich sonnenüberflutet die Brücke, und wir rasen ihr aus der Finsternis entgegen. Dichter, goldener Nebel und prächtiger Sonnenschein. Welch ein Glück, wenn es Ihnen gelingt, diese immer näher aufleuchtende Brücke einzufangen! Der Tunnel und die Brücke... Der sie gewollt, der sie geplant hat und der sie erbauen ließ, vermochte sie niemals so herrlich zu sehen wie wir. Filmen Sie, filmen Sie!

Für uns ist es Ästhetik. Sie jedoch, die Erbauer, wollten in erster Linie nicht Schönheit schaffen, sondern eine Brücke. Und zu der Brücke einen Tunnel. Das war Ökonomie, das war Weiterentwicklung des Landes. Das war Politik und eine Errungenschaft der Rechtsidee. Und Technik. Reicht der Film? Das ist die Kettenbrücke, Lánchíd. So steht es in allen Lexika des vorigen Jahrhunderts: eine grandiose technische Schöpfung aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts... Sie trägt den Namen Széchenyi, aber wir nennen sie Kettenbrücke. Der Platz, den wir gerade passierten, bevor wir auf die Brücke fuhren, ist der Adam-Clark-Platz. Filmen Sie: die Brücke von der Brücke aus! Die Fähnchen flattern im Wind, der Wind ist neu, der Strom ist neu, und auch die Brücke ist neu — sie ist neu wie der Wind und wie der Strom. Sie war, sie ist, und sie wird sein.

Natürlich gibt es heute größere Brücken. Sie wölben sich über Meeresbuchten. Aber auch das zählt schon nicht mehr: Heute verbinden Brücken, man kann wohl so sagen, Himmelskörper miteinander. Dennoch, diese Brücke hat ihren Wert bewahrt.

Schauen Sie sich die beiden steinernen Löwen an; das ist bereits die Pester Brückenauffahrt. Auf der Budaer Seite ruhen ebenfalls zwei späthende Löwen; ich fand keine Zeit, sie darauf hinzuweisen. Aber Adam Clark erwähnte ich wohl schon. Er erbaute die Brücke. William Tierney Clark entwarf den Plan. Auf der in den Brückenkopf eingefügten Marmortafel sind sein Name und der Name Széchenyi verzeichnet. Und man findet darauf auch solche Namen, deren zu gedenken nicht lohnt. Széchenyi war der Initiator, der Inspirator und, wie soll ich mich bloß ausdrücken, der Spiritus rector, während Tierney Clark der projektierende Ingenieur

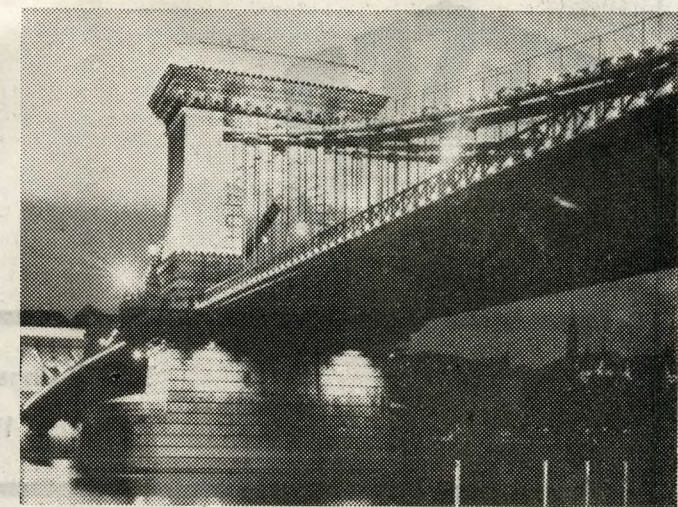


JOZSEF LENGYEL  
(1896—1975)

Bereits der junge Philologiestudent war politisch engagiert, linksorientiert. Als Mitbegründer der KP Ungarns spielte er in der Räterepublik 1919 eine aktive Rolle. Nach deren Sturz lebte er zunächst in Wien, später in Berlin in Emigration. Als Journalist („Rote Fahne“, „Welt am Abend“), Dramaturg des Filmbetriebs Prometheus und Redakteur von „Film und Welt“ übte er eine vielseitige publizistische Tätigkeit aus, die bereits die für Lengyel später so charakteristische Symbiose von Reportage und Essay vorwegnimmt. 1930 übersiedelte er in die Sowjetunion, wo er 1933 unschuldig verhaftet und in ein Arbeitslager überführt wurde. 1935 kehrte Lengyel endgültig nach Ungarn zurück und publizisierte zahlreiche Bücher. Seine wortkarge, aber gefühlvolle Kurzprosa wurde in bisher elf Sprachen übersetzt. Im unlängst auch auf deutsch (Gemeinschaftsausgabe von Corvina Kiadó, Budapest, und Verlag der Nation, Berlin) erschienenen Roman „Die Kettenbrücke“ (Lengyel: „Mein Lieblingswerk“) erzählt ein Fremdenführer einem ausländischen Musiker die Geschichte dieses Wahrzeichens der ungarischen Hauptstadt.

kelt. Sie müssen wissen, daß ich ihn schon oft in Gedanken hergesagt habe, doch jetzt, wo ich ihn zum erstenmal laut ausspreche, fühle ich, daß er deklamatorisch klingt, daß er nach Drucker-schwärze riecht und ein wenig übertrieben ist. Er ist wie ein Nelkenstrauß, bei dem man erst, wenn man ihn in die Hand nimmt, bemerkt, daß die Blumen an Drähten befestigt sind. Aber was soll ich tun! Ich habe den Satz ja schon ausgesprochen...

Kurz, es ist gewiß, daß für Széchenyi die „staatsrechtliche“ Seite, das heißt die Abschaffung der adligen Vorrechte, wichtiger war als die Verbesserung des Verkehrs-wesens. Der Projektant war,



... und heute