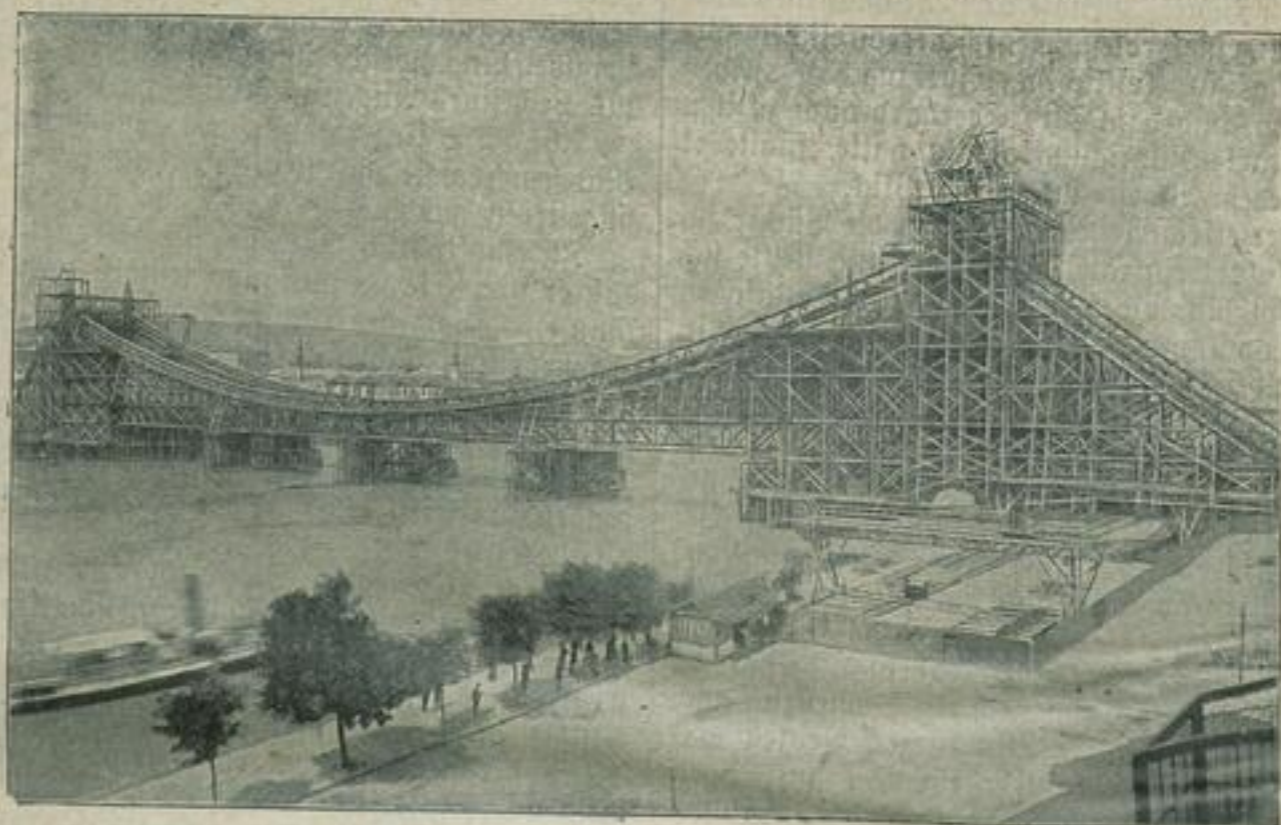


Die neue Elisabethbrücke in Budapest.

In der schönen Hauptstadt des Ungarlandes ist vor kurzem ein hervorragendes Werk moderner Ingenieurkunst fertiggestellt und eingeweiht worden, das weit über die Grenzen der rotweißgrünen Grenzpfähle Anerkennung und aufrichtige Bewunderung erweckt. Mit der neuen Elisabethbrücke haben die beweglichen und allzeit lustigen Ungarn der Welt gezeigt, daß sie nicht nur Szardas zu tanzen und flotte Weisen zu spielen verstehen, sondern auch auf technischem Gebiete zum nacheifernden Streben anspornen können. Ofen und Pest, die beiden Schwesterstädte, die bekanntlich durch das breite Band der Donau von einander getrennt werden, sind zu ihrem geschäftlichen und geselligen Verkehr in der Hauptsache auf Brücken angewiesen, die durchweg in anbetrachter Größe der zu überspannenden Fläche ganz kolossale Bauwerke repräsentieren. Es sind im ganzen drei, die den nicht unbeträchtlichen Verkehr bewältigen müssen. Von diesen ist die sog. Kettenbrücke von Engländern und die Kaiser Franz Josephsbrücke von Franzosen gebaut, während die jetzige ausschließlich ungarisches Fabrikat ist. An ihrer Ausführung beteiligten sich drei große Staatswerke, und zwar die Maschinenfabrik der königlich ungarischen Staatsbahnen, die Eisen- und Stahlfabrik in Diósgyőr sowie das Eisenwerk in Zólyom-Erzésk. Der Entwurf stammt aus der Brückenbauabteilung des ungarischen Handelsministeriums. Man kann das gewaltige Werk in allen seinen Teilen tatsächlich als ein wohl gelungenes bezeichnen. So ungezwungen frei, elegant und leicht, wie sich die Brücke in ihrem Gesamteindruck ausnimmt, so imponierend wuchtig und schwer wirkt sie in ihren einzelnen Teilen, die auch dem größten Laien die unbedingte Sicherheit für Haltbarkeit und Gefährlosigkeit zu garantieren scheinen. Man betrachte z. B. das oberste Kettenglied, das wir auf nebenstehendem Bilde wiedergeben, wo

ständig versteifte Kettenbrücke, deren Ketten nicht — wie bei der vorerwähnten alten Budapestener Kettenbrücke — innerhalb des dem Verkehr bestimmten Raumes angebracht sind,

Lehtere befinden sich unter den Brückentöpfen, deren massive Mauern somit das ganze Gewicht der Brücke tragen. Zur Erbauung eines jeden Brückentopfes wurden 14 000



Die Elisabethbrücke während des Baues.

sondern außerhalb liegen, so daß die Trottoirs nicht durch Schranken von der Fahrbahn getrennt sind. In einem Bogen von 290 Metern schwingt sie sich von Quai zu Quai, ohne weitere Stütze im Flussbett, ist also gegenwärtig die größte Einbogenbrücke der Welt. Die beiden Quais am rechten und linken Donauufer sind ebenfalls überbrückt, um dem darunter hinbrausenden Verkehr Raum zu geben. Die Kettenlieder hat man durch derartig starke Gitter versteift, daß sowohl horizontale als vertikale Schwingungen des Brückenkörpers vermieden werden. Auf einem fünf Meter hohen Granitunterbau erheben sich am Quairande die mächtigen

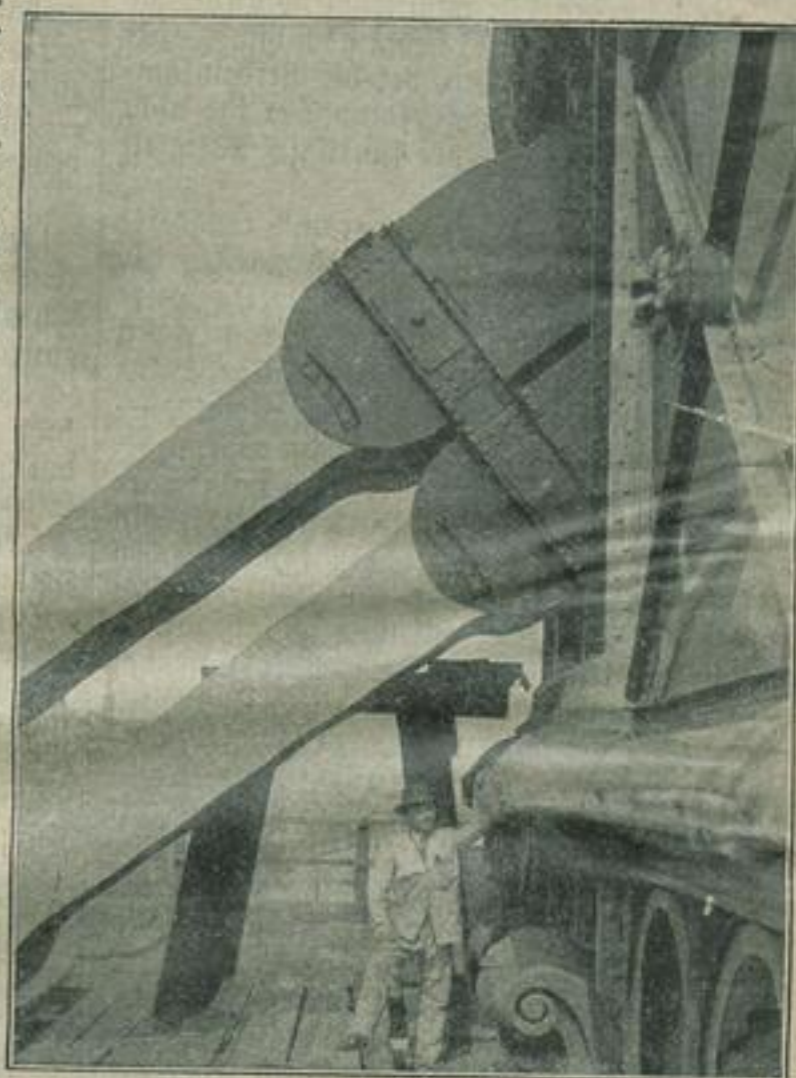
Kubikmeter Steine verwendet. Die große Breite der Brücke (11 Meter Fahrstraße und 3,5 Meter Gehwege) bietet auch für eine elektrische Bahn Raum. Außer den Neben-



Die neue Elisabethbrücke in Budapest (zur demnächst stattfindenden Eröffnung).

durch die Gestalt des dicht darunter befindlichen Mannes ein treffender Maßstab für die Riesenproportionen der Eisenkonstruktion geboten ist. Die Elisabethbrücke ist eine voll-

eisernen Brückenpfeiler, in welchen die Ketten befestigt sind, und zwar die untere 50 Meter, die obere 51,5 Meter. Die Enden der Ketten sind in die Unterkammern eingelassen.



Von der Montierung der Elisabethbrücke: Das oberste Kettenglied.

kosten für Terrainertwerbungen und dergleichen hat die neue Brücke etwa 10 Millionen Kronen gekostet. Interessant ist der Umstand, daß man bei Fundamentierung des östlichen Brückentopfes Ende 1901 auf eine überaus reiche Heißwasserquelle stieß, welche sich in den sie umgebenden Felschichten eine Öffnung ausgehöhlt hatte, in der zwei Menschen Platz finden konnten. Die Beseitigung dieser Quelle hat die Arbeiten natürlich erheblich verzögert. In der neuen Brücke aber hat Budapest ein weiteres Schmuckstück erhalten, welches der schönen Stadt an der Donau zur vornehmsten Zierde gereicht.

geh
Sta
ih
de
ne
N
hal
zu
ein
lich
wa
ma
län
Tag
Fra
—
läßt
Sto
eine
als
leid
Ma
Unt
sieh
brü
des
an
den
dort
Wä
über
abtr
zerb
eing
Mar
ein
P
Plan
dem
neue
mag
von