

Hundert Tage
auf
Reisen
in den
österreichischen Staaten,

von

J. G. Kohl.

„Gefegnet werde, wer da lobt,
„Gefegnet werde, wer da zischt.“

Dritter Theil.
Reise in Ungarn.
Erste Abtheilung.

Mit einem Titelkupfer und einer Karte von Ungarn.

Dresden und Leipzig,
in der Arnoldischen Buchhandlung.
1842.

Reise
in
Ungarn,
von



in der Arnoldischen Buchhandlung
1842

Jc. 170

Reise
in
Ungarn,

von
J. G. Kohl.

„Bereitet mir, was euer Haus vermag!“

Erste Abtheilung.
Pesth und die mittlere Donau.

Mit einem Titelfupfer und einer Karte von Ungarn.

Dresden und Leipzig,
in der Arnoldischen Buchhandlung.
1842.



E. W. Kohl del.

G. Zumppe sc.

U N G A R N

U N G A R N

U N G A R N

U N G A R N

U N G A R N

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Dedenburg, Binkendorf, Esterhaz und der Neusiedler See	1
„Ich sollte eigentlich nie frühstücken.“ — Italien, Un- garn. — Auswanderer nach Ungarn. — Wallfahrer nach Mariäzell. — Heilige Quelle. — Kroatischer Kirchhof. — „Vendez fogado.“ — Hübsche Einsiebelel. — Entstehung, Ab- und Zunahme des Neusiedler Sees. — Ruster Weine. — Fahrt auf dem See. — Voll- blutpferde. — Racing calender. — Magyarische Dör- fer. — Eine Bagatelle. — „Caragoli's.“ — Hunde, Pferde und Runkelrübenzucker. — Esterhazy'sche Be- sitzungen. — Esterhazy'sche Beamten. — Eisenstadt. — Haiden.	34
Der Sumpf Hansag und die Gulhas	34
Der „Wasen.“ — Veränderungen im Sumpfe. — Austrocknung. — „Kabige Luft.“ — Die Götßen und Minkerln. — Die Hirten und Heerden. — Wildes Vieh. — Gulyáshus. — Sumpfsgetränke. — Der Moz- rast-Stephan. — Ungarische Cretins. — „ein prächtiger Kerk.“ — Die „Daken.“ — Das „Bick.“ — „Es fällt mir im Traum nit ein.“	

- Die Raabau und Raab Seite
58
- Die westliche Ebene Ungarns. — Mittagshöhe und Schatzen. — Heerden. — Büffel im Sumpfe. — Luftspiegelungen. — Kroatischer und magyarischer Sonntagsschmuck. — Politik der Schweinehirten. — Adelige Bauern. — Gewitter. — Magyarischer Volksball. — „Magyar! Magyar!“ — Ungarischer Morpheus. — Ein Comitatshaus. — Verschiedene Sprachen in den Acten. — „Curia nobilitaris.“ — „Hirlap! Hirlap!“ — Revenuen der ungarischen Geistlichen. — Lutherische Kirche.
- Das Erzstift Martinsberg und die Ganassen 82
- Die Schlacht bei Raab. — Die Fäbinder des Klosters. — Stephan's I. Stuhl. — Locus credibilis. — Münzen von Attila. — Aussicht auf 14 Comitate. — Die Benedictiner Herren. — Des Bakony Eingeweide. — Die Räubereien der Ganassen. — Ihre Erziehung. — Das Packerl. — Die Gebattersteute im Bakonyer Walde. — Sobri. — Gyulafi's Heimkehr.
- Donaufahrt von Raab nach Pesth 112
- Die kleine Donau. — Raab's Schiffahrt. — Getreidehandel, Viehhandel. — Freiheit! Gesetz! — Neue Worte. — Gott mit uns! — Zwieselstrick. — Die Bakonyer Schweine. — Der serbische Viehhändler. — Goldwäschereien. — Legio Prima adjutrix. — Komorn. — Der gerechte Bettelknabe. — Donauebenen und Donaugebirge. — Gran. — Mathias Corvinus und die Bleicherin. — Die Graubündener Zuckerbäcker.
- Buda = Pesth 158
- Neues Emporkommen dieser Stadt. — Vergleich mit Prag. — Das Metropolengebiet Ungarns.

- Die Pesther Messe 169
- Die Telysohajo's. — Harte und weiche Schiffe. — Topfmarkt. — Die Tschuttora's. — Der Tschömör. — Deutsche Colonisten. — Debresiner Seife. — Die Melonenmesse. — Die Gehöfte im Judenviertel. — Der Bettfedernmarkt. — Paprikahändler. — Leinwand verkaufende Tschikosen. — Zigeunermusik. — „Nun spielt 'mal ein Ungarisches auf!“ — Der „Rakosi.“ — Das Lied vom Rakosch. — Nachtszenen an der Donau.
- Eine Adelscongregation in Pesth 212
- Comitate. — Comitatsbeamten. — Restaurationen. — „Eljen! Eljen!“ — „Hajunk!“ — Ungarische Adelsdiplome. — Tägliches Fleisch. — Kossut. — Die Action.
- Der Pesther Brückenbau 233
- Donaubrücken. — Bedeutsamkeit der Pesther Brücke. — Adelsprivilegien. — Brückenwächter. — Englische, italienische, deutsche und ungarische Arbeiter. — Auszahlung des Soldes.
- Die Raizenstadt, die türkischen Bäder und die orientalischen Pilger 252
- „Mein lieber Ding.“ — „Sondern.“ — Verbreitung der Serbier in Ungarn. — Die Gräflerin. — Das Brückbad. — Die Weiber im Bade. — Das Kaiserbad. — Das Grab des türkischen Pascha. — Die Müllerin und der Derwisch.
- Die Wirthshäuser und das Casino von Pesth 279
- Nationalfarben. — Ungarischer Speisezettel. — Der „architektonische Baustyl“ von Pesth. — Schöne Häuser. — Redoutensäle. — Casinolectüre. — Die Decrete der ungarischen Könige. — Joseph II. — Sacra corona cum clenodiis suis. — Die Schriften des Grafen Szechenyi.

- Die gelehrte Gesellschaft und die ungarische Sprache 306
- Anforderungen der Magyaren. — Mischung des Ungarischen und Deutschen. — Die deutsche Sprache in der österreichischen Armee. — Die Bildsamkeit der ungarischen Sprache. — Postpositionen, Suffiren. — Ungarische Mistöne. — Benennungen der Verwandtschaftsgrade. — Titulaturen. — Vornamen. — Familiennamen.
- Ofen 343
- Verbreitung der kalten Bäder in Oesterreich. — Das Austausch der Rinder. — Verschiedenheit zwischen Ofen und Pesth. — Alt-Ofen. — Werke der Dampfschiffe. — Eisernes Schiff. — Margaretheninsel. — Gemüsegärten. — Kapusta. — Der Schloßberg. — Salpeter. — Das Schloß des Palatins. — Das Zimmer der ungarischen Krone.
- Oeffentliche Sammlungen 370
- Bau des neuen Museums. — Brauneisenstein-Bildungen. — Ferrificate. — Ungarische Fische. — Universitätsbibliothek. — Mathias Corvinus und Joseph II. — Hereticus Lutheranorum ministellus. — Gemälde in Pesth.
- Besuch bei den Pesther Israeliten 381
- Anzahl der Juden in Ungarn. — Judenschulen. — Rabbiner.
- Das Hospital St. Rochus 388
- Mangel an Hospitälern in Ungarn. — Gesundheitszustand. — Die große Wasserfluth in Pesth.
- Die Donau in den Centralebenen Ungarns 401
- Rückblick auf Buda-Pesth. — Die Schwalben an dem Donauufer. — Bevölkerung der ungarischen Donaufstädte und des Dampfschiffs. — Die Serbierin. — Spanische

- Juden. — Franziskaner aus Bosnien. — Walachische Bojaren. — Verbreitung des Deutschen durch Dampfschiffahrten. — Baja, Theresiopel, Fünfkirchen. — Der Soldat in der Wolfsnoth. — Die Kanonen in Mohacs. — Historische Ereignisse auf der Donau. — Menschliche Phytognomien.
- Die Batschka und ihre deutschen Colonisten 439
- Der jüngste Tag. — Reichthum der deutschen Bauern. — Ungarische Archive.
- Das Land Syrmien, Peterwardein und die Tschakisten 447
- Die vier Mesopotamien. — Das Provinciale und das Militare. — Parallelismus der Drau und Sau. — Die Fruscka-Gora. — Die griechischen Klöster in der Fruscka-Gora. — Schweinehandel. — Syrien. — Die Sichen. — Die serbischen Heiden. — Neufasß. — Das ungarische Petersburg. — Die Weine von Karlowitz. — Stellung des Oberhauptes der griechischen Kirche in Oesterreich. — Die Mündung der Theiß. — Die Kanonierboote und Patrouillenschiffe der Tschakisten.
- Die Mündung der Sau 475
- Die geographische Gestalt Ungarns. — Die Völkerpässe dieses Landes. — Das ruthenische, serbische und deutsche Völkerthor. — Situation von Belgrad. — Prinz Eugenius der edle Ritter. — Herzog Oedön. — Ansicht von Belgrad. — Posten in der Militärgränze.
- Dampfschiff-Leben 489
- Semendria. — Drenkowa. — Das Kanoniren der Donaudampfschiffe. — Der Bettler aus Konstantinopel.
- Die ersten Donau-Katarakten 499
- Anfang und Ende der Clissura. — Das Taubenschloß. Das böse Weib. — Unser Tünder. — Der Islaz. —

Die Wirbel. — Die Bulbuku's. — Aesthetische Analyse der Donaugewässer. — Verunglückte Dampfschiffpassagiere. — Die Skella's. — Die Granitschari. — Die serbischen Nachtfeuer. — Thee=Soiree auf der Donau.	
Nachtlager in der Militärgränze	519
Corporals-Posten. — Plawischewiza. — Walachische Priester. — Mamoliga und Mamai, o du schöne Walachei! — Gränzsoldaten. — „Räubertrieb.“ — „Extinse fuoco.“	
Betrachtungen über die politische Bedeutung der Militärgränze	535
Die Militärgränze ist 1) ein deutsches Institut, 2) eine Bildungsschule der innerhalb ihrer Gränzen wohnenden Völker und 3) eine Schutzmauer der europäischen Cultur gegen die türkische Barbarei. — Die römischen, deutschen, polnischen und chinesischen Militärgränzen.	
Die untere Clissura	556
Der Kasan. — Die neue Chaussee. — Römische Treppelwege. — Trajan's Tafel. — Italienische und walachische Aussprache.	
Erklärung des Titelfupfers	566

Oedenburg, Zinkendorf, Esterhaz und der Neusiedler See.

„Ich sollte eigentlich gar nicht frühstücken, es bekommt mir nie,“ sagte der Herr P., — der mit mir einen Fiacker genommen hatte, um zum Wien=Raaber Bahnhof zu fahren —, indem er ziemlich eifrig den Kaiserbirnen, Kaisertrauben, aus Kaisermehl verfertigten Kaiserfischmarren und dem Kaiserbier, was Alles der Kellner vor ihm servirt hatte, zusprach.

Ich hinderte ihn nicht daran, denn ich bemerkte, daß er bei dem Grundsatz, nicht frühstücken zu wollen, aber doch zu frühstücken, ziemlich alt geworden und auch recht gesund geblieben war, und wir kamen recht munter und reiselustig in dem besagten Bahnhofs an; er, um dann von Neustadt aus in das schöne Italien genußlustig zu pilgern, ich, um auf den Gefilden Ungarns mich umzuschauen und zu sehen, welcherlei Menschen dort wohnten, welches Geschlechts und welcher Gesinnung.

Sein Plan war, über Triest nach Venedig, über Florenz nach Rom, über Neapel nach Palermo und

auf einen Wink des Vicegepans, den Weg, so muß er doch bleiben und zahlen; kann er nicht auf der Stelle die Action erlegen, so muß er nachher zu Hause dem an ihn gesandten Gerichtsboten das Doppelte zahlen. Als ich einen städtischen Deputirten fragte, was denn wohl solche strafbare Ungehörigkeiten wären, sagte er: „Oho, z. B. wenn irgend ein städtischer Deputirter es sich herausnehmen wollte, über irgend eine wichtige Prærogative des Adels sich freimüthig auszulassen, gewiß würde er dann sehr bald die Action zu zahlen bekommen, denn die städtischen Deputirten haben wohl Sitz, aber keine Stimme in diesen Versammlungen.“ Hierüber entspann sich unter uns ein weitläufigeres Gespräch, und wir entfernten uns bei dieser Gelegenheit aus dem Saale.

Der Pesther Brückenbau.

Es ist mir keine Brücke bekannt, über die in neuerer Zeit so viel geschrieben und gesprochen worden wäre, als die neue Donaubrücke, welche jetzt zwischen Pesth und Ofen im Baue begriffen ist. Aber es giebt auch wohl nur wenige Brücken, deren Ausführung so außerordentlich große politische und physische Uebelstände hinderlich in den Weg traten. Sie ist eine wahre Riesenarbeit, und die Ungarn betrachten sie als ein großes Nationalwerk. Es lohnte sich daher wohl der Mühe, ihr unsere besondere Aufmerksamkeit zu widmen, und zwar um so mehr, da sie nun nach der berühmten Trajanischen Brücke bei Orsova das erste und einzige stehende Joch sein wird, welches die untere und mittlere Donau überbrückt*).

Die Donau ist überhaupt einer der brückenärmsten Ströme in Europa (die russischen Flüsse ausgenommen).

*) Eine stehende Rheinbrücke giebt es im mittleren und unteren Laufe des Stromes noch gar nicht. Napoleon's Pläne kamen in dieser Hinsicht nicht zur Ausführung.

Während die kleine Rheinse beinahe 50 Mal in ihrer Hauptader überbrückt ist, lassen sich bei der Donau von Ulm an nicht einmal ein Duzend Brücken zusammenbringen. Die außerordentliche Breite des Stromes, sein reißendes Wasser, sein noch wenig geregelter Lauf und in Folge dessen die großen Ueberschwemmungen, so wie der heftige Eisgang sind die vornehmsten physikalischen Hindernisse, außerdem aber auch zum Theil die geringe Verkehrsthätigkeit der an ihr hin wohnenden Völker.

Zwischen Pesth und Ofen ist die Donau im Durchschnitt 250 bis 300 Klaftern breit, und da die Städte früher wenig mit einander zu theilen hatten, so mochte lange Jahrhunderte hindurch das Bedürfniß einer Brücke nicht fühlbar sein. Man half sich mit fliegenden, an Seilen befestigten Schiffen, und dieß zwar noch bis vor 75 Jahren. Erst im Jahre 1767 wurde eine hölzerne Brücke auf ungefähr 50 Pontons zwischen beiden Städten errichtet, die nachher der Kaiser Joseph 1788 auf 42 Pontons an ihre jetzige Stelle verlegte.

Diese Brücke ist ein ziemlich ungenügendes Machwerk. Im Winter nutzt sie gar nichts. Denn vom December bis in den März wird sie bei Seite gelegt und die Verbindung zwischen Pesth und Ofen dann durch Schiffe bewerkstelligt. Dieß ist zu Zeiten nicht gefahrlos, und es kommen sogar Tage vor, wo die beiden Schwesterstädte ganz und gar auseinander gerissen sind, weil gar kein Uebergang zu wagen ist. Außerdem aber ist die Brücke auch für die außerordentliche Passage von Viehheerden, von großen Lastwagen, von

Soldaten u. viel zu schmal, weshalb sie auch bei verschiedenen Gelegenheiten, z. B. wenn Soldaten hinübermarschiren, für einige Augenblicke gesperrt werden muß. Im Sommer, wenn das Wasser niedrig ist, sinkt das Mittelstück der Brücke so zusammen, daß die Pferde sich einen mit Holz belegten Berg an's Ufer hinauf zu quälen haben, und mehre Male hat es sich schon ereignet, daß ganze Lastwagen durchbrachen und in die Pontons oder den Fluß hinabfielen.

Diese Uebelstände sind nun schon seit langer Zeit erwogen worden, besonders aber seit etwa 14 bis 15 Jahren. Unzählige Aufsätze wurden in den Journalen über die Wichtigkeit des Pesther Brückenbaues geschrieben, und auf mehren Landtagen ward darüber debattirt. Erst als der eifrige, patriotische und einflußreiche Graf Szechenyi (sprich Seetscheeni) sich an die Spitze des Unternehmens stellte, deswegen eine Reise nach England machte, mit dortigen Architekten sich besprach und darüber einen Bericht veröffentlichte, kam die Sache etwas in Fluß, und auf dem letzten Landtage wurde sie endlich nach sehr vielen und heftigen Debatten in Wichtigkeit gebracht, worauf der Bau begonnen wurde.

Man wird es bei uns kaum begreifen, wie der bloße Bau einer einzigen Brücke zwischen zwei Städten so sehr das Interesse eines ganzen großen Königreichs in Anspruch nehmen könne, daß er sogar Gegenstand langwieriger Reichstags-Verhandlungen werden mußte. Es erklärt sich dieß aber theils aus der Wichtigkeit des Baues für das ganze Land, theils aus seiner

Kostspieligkeit, theils endlich aus gewissen politischen Uebelständen.

Zunächst wird mit einer soliden, stehenden steinernen Donaubrücke nur Ofen und Pesth gedient sein. Diese beiden Städte werden dadurch in ihrem Verkehre sich viel inniger an einander anschließen. Ja es ist wohl wahrscheinlich, daß durch diese feste Brücke eine völlige Verschmelzung beider Städte zu einer einzigen großen Commun vorbereitet und gefördert werden wird. Allein selbst abgesehen davon, daß auch das ganze Königreich bei dem Wohle keiner seiner Städte so interessirt ist, als bei dem von Pesth und Ofen, seiner Hauptstädte, so ist es auch zu bemerken, daß, so weit die Donau Ungarn durchströmt, d. h. auf einer Strecke von ungefähr 100 Meilen, auch nicht eine einzige feste Brücke existirt (bei Komorn und Peterwardein sind nur Schiffbrücken, bei Preßburg und Graßfliegende), daß also, wenn die Donau mit Eis geht, oder weit und breit die Gegenden überschwemmt und den Uebergang beschwerlich oder unmöglich macht, dadurch gewissermaßen das ganze Königreich in zwei von einander geschiedene Hälften getheilt wird, die eine Zeit lang nicht mit einander verkehren können. Das ganze Land ist daher dabei interessirt, daß irgendwo eine bleibende Möglichkeit des gegenseitigen Verkehrs gegeben werde, und muß diese vor allen Dingen in dem Herzpuncte der Monarchie, in Buda-Pesth, wünschen, durch welche Centralpulsader das meiste Handelsleben strömt.

Die Kostspieligkeit des Baues ist ein anderer Umstand, der viele Schwierigkeiten machte. Man vermuthet, daß die neue Brücke nicht weniger, als 500,000 Pfd. Sterling kosten werde, und in einem Lande, wie Ungarn, das an Producten so reich und an Geld so arm ist, war es nicht leicht, diese Summe zu schaffen, oder sich darüber zu einigen, von wem man sie nehmen sollte. Es ist daher auch dahin gekommen, daß man sich an einen Wiener Capitalisten, an den in Ungarn so mächtigen Banquier Sina, hat wenden müssen, der die Regulirung der pecuniären Seite des Unternehmens über sich nahm. Freilich sind viele Ungarn darüber entrüstet, daß man diese Sache einem Fremden übertrug, und ich habe viele so sprechen hören: „O Himmel, warum hat man nicht lieber eine Subscription im ganzen Lande herumgehen lassen? Hätte ich nicht gern 100 Gulden gezeichnet, und giebt es nicht Viele, die mit Freuden noch mehr hergegeben hätten, um wenigstens zu verhüten, daß man das ganze Land einem Ausländer zinsbar machte!“ Man hat nämlich dem Baron Sina dafür, daß er die Brücke auf seine Kosten herstellt, die Einnahme eines Brückenzolls auf beinahe 100 (ich meine genau 85) Jahre zusichern müssen. Ich vermag natürlich nicht darüber zu entscheiden. Aber wer da weiß, wie selten in Ungarn die disponiblen Capitalien sind, und wie schwer sich solche anscheinend leichte Sachen ausführen lassen, der wird vielleicht jenen zu Vorschüssen so bereitwilligen und den Brückenbau-Beförderern Vorwurf

wurf machenden Patrioten nicht in allen Stücken beistimmen.

Der dritte Grund endlich, warum der Brückenbau Reichstags-Angelegenheit wurde, waren gewisse Vorrechte, auf welche bei dieser Gelegenheit der Adel verzichten sollte. Der ganze ungarische Adel hat nämlich bisher das Privilegium genossen, über die ungehobelten Lannenbalken der Ofen-Besitzer Brücke schreiten, fahren oder reiten zu können, ohne auch nur einen Kreuzer zu bezahlen, während man von Denen, die nicht zum Adel gerechnet wurden, einen solchen Brücken-Kreuzer zur Erhaltung der Brücke und zur Vermehrung der Einkünfte der Städte allerdings erhob. Bei dem neuen Brückenbau wollte sich der Banquier Sina und überhaupt kein Capitalist zu Vorschüssen verstehen, wenn nicht auch der Adel und Alles, was ihm gleich, auf dieses Privilegium verzichte, weil sonst zu fürchten sei, daß überhaupt das angelegte Capital sich nicht gehörig rentiren möchte. Es hängt nun aber das beregte Privilegium überhaupt mit dem allgemeinen Privilegium des Adels, über alle Brücken des Landes, auf allen Straßen und Wegen des Königreichs, bei allen Zollhäusern Ungarns, sie mögen Namen haben, welche sie wollen, blos mit der Medensart den Zoll zu bezahlen: „ich bin ein Edelmann,“ d. h. vollkommen wege-, straßen-, geleits- und brückenzollfrei, durchzupassiren, zusammen. Sie fürchteten, daß der Angriff auf eines ihrer Privilegien, wenn auch nur auf das kleinste und wenn auch nur in einem einzigen Falle, ebenso schlimm sei, wie der Versuch, eine, wenn auch

noch so kleine Bresche in eine große Ringmauer zu schießen, und daß dadurch dann alle in Frage gestellt werden könnten. Daher weigerten sich einige lange und hartnäckig, das Zugeständniß zu machen. Nichtsdestoweniger aber ging dann doch auf den Betrieb vieler aufgeklärten Männer der Vorschlag, daß auch der Adel sich bei der neuen Brücke unterwerfen müsse, durch, und dieselbe konnte darnach in Verding gegeben und der Bau in Angriff genommen werden.

Der Besther Brückenzollfreiheit des ungarischen Adels ist dadurch allerdings gewissermaßen derogirt. Aber einstweilen besteht sie leider noch immer bei der alten Brücke, und es wird überhaupt wohl noch lange dauern, bis jene in die feste Burg der ungarischen Adelsprivilegien geschossene Bresche — es ist wohl nur der erste Schuß zu einer Bresche — so weit gehörig erweitert sein wird, daß auch die übrigen Brücken und Wege für jeden ehrlichen Mann gleich offen und gangbar werden. Und es müßte daher jeder richtig fühlende Mann sich ein Verdienst daraus machen, gegen das Empörende, was jenen Privilegien zum Grunde liegt, zu predigen. Was mich betrifft, so konnte ich nie ohne eine aufrichtige Betrübniß und ein ebenso aufrichtiges Vergerniß über die alte Pesth-Ofener Schiffbrücke gehen.

Man stelle sich vor: Auf jeder Seite der Brücke ist eine ganze Bande von schnurrbärtigen Kerlen (sie reden leider meistens deutsch) aufgestellt, die sogleich vor allen Edelleuten — dem Befehle nach werden als

solche betrachtet erstlich die wirklichen Edelleute, dann aber auch die einheimischen Bürger der königlichen Freistädte, so wie endlich einer eingeschlichenen Gewohnheit gemäß jeder Wohlgekleidete, d. h. also jeder Wohlhabende — ihre Schranken öffnen, während sie jeden armen Handwerksgefallen, jeden unprivilegirten Bettler, jeden Judenjungen und überhaupt jeden Juden, er mag reich oder arm sein, jeden Bauer und endlich jeden nicht wohlhabend aussehenden Fremden, wenn er ihnen nicht schon von Weitem mit dem Kupferkreuzer entgegenkommt, ohne Weiteres beim Arme nehmen und zum Zahlen zwingen. Jene Brückenwächter nun haben durch die Länge der Zeit, in welcher sie ihr Handwerk betrieben, eine außerordentliche Geschicklichkeit darin erlangt, jeden Menschen sogleich nach Stand und Würden zu taxiren. Weil sie immer mit Luchsaugen Alles, was zur Brücke herankommt, belauern, so kennen sie fast alle Ofener und Pesther Bürger, ihre Domestiken, Kinder, Hausgenossen ic. persönlich und wissen schon, ob sie zu den privilegirten gehören oder nicht. Die Fremden aber, die sie nicht kennen, durchblicken sie sofort, selbst ohne sie, wie man dieß sonst mit den Hexen machte, in's Wasser zu werfen oder auf die Wage zu legen, bis in ihr Innerstes und wissen ohne Weiteres, weß Geistes Kind sie sind. Daher vergeifen sie sich auch selten oder nie und setzen sich nie der Gefahr aus, von einem Edelmann eine Zurechtweisung zu erhalten. An Sonn- und Feiertagen muß man sie besonders bewundern, denn da sind die Handwerks-

gefallen fast ebenso elegant gekleidet wie andere ehrliche Leute, und da heißt es, Augen haben. Aber sie kennen den Handwerker und den Juden auf der Stelle heraus, und hätte er sich bei Bouton in Paris kleiden lassen. Heran hier! hier her! halt an! schrien diese Kerls jedem Armen zu, und ich war mehr als ein Mal Zeuge, daß ganz zerrissene, armselige Judenjungen von der Brücke verwiesen wurden, weil sie nicht bezahlen konnten. Die reichen Juden zu Pesth, um sich solchen Scandalen nicht auszusetzen, zahlen ein für alle Mal jährlich ein Gewisses und gehen dann frei durch. Die Zigeuner — so habe ich wenigstens aus freilich nicht ganz zuverlässiger Quelle erfahren — sind die einzigen Armen, die wiederum, wie die Edelleute, keinen Zoll geben. Ich weiß nicht, woher sie dieß Privilegium haben, und ob sich darin das Sprüchwort: les extrêmes se touchent, bewährt. Vielleicht sind sie zu große Nullen in bürgerlicher Hinsicht und fliegen so frei, wie die Vögel, aus und ein.

Mich empörten diese Dinge anfangs so, daß ich in den ersten Tagen auch wider den Willen der Zöllner meinen Kreuzer bezahlte, denn wer schloße sich nicht lieber freiwillig den Unterdrückten an als den Unterdrückern. Ich begriff anfangs gar nicht, daß nicht in allen vornehmen Classen, oder doch in der edlen Hälfte von ihnen so viel Großmuth steckte, daß sie ebenfalls freiwillig sich der Abgabe unterzögen, um dann auf diese Weise die scandalsche Unterdrückung, Gerabwürdigung und Belastung zu untergraben. Allein so ist der Mensch, er lernt

sich an die Duldung und sogar an die Ausübung des Unedelsten mit Leichtigkeit gewöhnen.

Ebenso unbegreiflich wie die Bevorrechteten kam mir aber auch das Volk vor, welches sich eine solche arge Belastung gefallen ließ, und lange, lange Jahre gefallen ließ, ohne je einen Versuch zu machen, diese Kette zu sprengen und seine Herren eines Besseren zu belehren über die allgemeinen Rechte der Menschen und Staatsbürger. Auch anderswo haben allerdings die Vornehmen noch Manches vor den Geringeren voraus. Allein die Sache ist dann versteckter und legt sich nicht so straßenkundig und so stündlich handgreiflich zu Tage, wie in Ungarn und namentlich bei dieser Brücke, wo der Reiche mit einem Beutel voll Ducaten unbesteuert durchschreitet, während neben ihm der Arme angehalten wird und aus seinen Lumpen und Lappen den letzten Kreuzer hervorsuchen und hergeben muß.

Wie wir gesagt, gesegnet sei der neue Brückenbau, bei dem mehr Gleichheit der Rechte und Pflichten in Ausübung gebracht werden wird, und gesegnet sei der Grundstein dieser Brücke, der zu gleicher Zeit der Grundstein ungarischer Gleichheit sein wird, und somit auch der wahren Freiheit, von welcher die Gleichheit unzertrennlich ist. Ich besuchte diese gesegnete Brücke zu wiederholten Malen mit einer Erlaubnißkarte, die ich auf dem Brückenbau-Comptoir empfing. Denn die Correspondenz in Angelegenheiten der Brücke, die Verwaltung der Gelder und die dabei vorkommenden Geschäfte

sind so bedeutend, daß man dafür ein eigenes Comptoir mit ziemlich zahlreichen Beamten angelegt hat.

Die alte fliegende Brücke, so wie die erste Schiffbrücke waren weiter unten an der Donau, und die Ofener hatten aus dem Mittelpuncte ihrer Stadt bis dahin weit zu laufen. Die jetzige Schiffbrücke wurde weiter aufwärts gelegt, und die neue steinerne wird noch etwas weiter aufwärts gebaut und trifft nun nahe auf das Ofener Stadtcentrum. Auffallend ist es, daß weder ihr Ofener Brückenkopf, noch ihr Westher Ende mit einer großen in's Innere der Stadt führenden Straße correspondirt. Das Ofener Ende trifft sogar auf eine ziemlich enge und schroffe Seite des Festungsberges; doch sagt man, daß sich dieß nicht habe vermeiden lassen, weil der Grund der Donau weder oberhalb, noch unterhalb der gewählten Stelle so günstig gewesen wäre. — Engländer sind die Architekten, die den Bau leiten. Da ich mit ihnen bekannt wurde, so hatte ich in ihnen die besten Führer zur Besichtigung der Werke. Es ist ein Modell der Brücke entworfen worden, aus dem man sich genau unterrichten kann.

Die Brücke wird ungefähr 250 Wiener Klaftern oder gegen 1500 Fuß lang. Um das Brückenjoch, das aus einem System von eisernen Ketten bestehen wird, zu tragen, sind 4 Brückenpfeiler nöthig, zwei in der Nähe der beiden Flußufer und zwei in der Mitte des Stromes. Die 4 Hauptketten, welche die größte Last tragen sollen, werden 42,000 Centner wiegen. Sie werden in England gemacht, weil man in Ungarn

weder die Defen und Instrumente herrichten kann, sie zu schmieden, noch auch die großen Probirmaschinen hat, um die einzelnen Theile der Ketten einem strengen Examen zu unterwerfen und zu untersuchen, ob sie die gehörige Stärke und Tragfähigkeit besitzen. Eine solche Probirmaschine herzurichten, würde allein eine enorme Summe kosten, und nur in England, wo sie oft in Thätigkeit gesetzt werden kann, lohnt es sich der Mühe, diese Summe aufzuwenden. In Ungarn wäre sie nach der Beendigung des Brückenbaues überflüssig.

Man hat den 1. Mai 1840 den Bau der Brücke begonnen, und was man bisher davon fertig brachte, besteht bloß in zwei Sangdämmen für 2 der 4 Pfeiler. Um nämlich diese Pfeiler, die unten und in der Mitte aus Kalksteinen bestehen und oben und an den Ecken mit Granit eingefast werden sollen, im Flusse bauen zu können, muß man zunächst große Kasten und Sangdämme in den Strom hineinsetzen, aus denen dann das Wasser ausgepumpt werden kann. Diese Sangdämme allein sind eine Riesearbeit, wie aus folgenden Daten hervorgehen wird. Es werden rund um den Platz herum, auf dem die Pfeiler gebaut werden sollen, Pilotis eingerammt, einer dicht neben dem anderen, und zwar in einer doppelten Reihe oder Wand. Diese beiden Pfeilerwände stehen etwa 8 Fuß von einander. Der Flußsand, welcher sich während der Arbeit zwischen den Wänden sammelt, wird mittels riesengroßer Schöpffellen, deren jede von 4 Menschen dirigirt wird und mit einem Male 4 bis 5 Centner Fluß-

sand ausschöpft, herausgeschafft, und dann statt dessen eine wasserdichte Thonerde dazwischen geschlagen. Auf diese umständliche und schwierige Weise erhält man erst einen wasserdichten Kasten. Um diesen wasserdichten Kasten nun aber gleich von vorn herein die gehörige Festigkeit zu geben, gegen den Strom und namentlich gegen den furchtbaren Eisgang der Donau Stand zu halten, sind einem jeden künstliche und sehr solide Eisbrecher vorgebaut, und außerdem ist auch noch das ganze Innere der Kasten mit einem System in verschiedenen Richtungen laufender Querbalken ausgefüllt. Zu einem Sangdamme für jeden der Brückenköpfe braucht man nicht weniger als 2000 Pilotis, von denen ein jeder ein mächtiger Fichtenbaum ist; zu jedem der mittleren Pfeiler sind 1400 Pilotis nöthig, für die ganze Brücke also in summa ungefähr 7000 Pilotis, zu deren Erlangung man mehre Wälder hat plündern müssen. Jeder Pilotis ist unten mit einer eisernen Spitze versehen, die beinahe einen Centner wiegt, und es werden daher auf diese Weise allein an solchen Spitzen etwa 700,000 Pfund Eisen in die Tiefe des Flußbettes gesenkt. Jeder Pilotis wird 3 Klaftern tief in das Flußbett eingerammt, was für alle Pilotis 21,000 Klaftern oder etwa 5 Meilen Weges Tiefe abgiebt. Diese ungeheuere Strecke muß durch langsame und mühselige Stöße der eisernen Blöcke, die anfangs den Pilotis 2 Zoll, dann nur einen Zoll, nachher $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{3}$ Zoll und zuletzt ganz unmerkbar in die Tiefe weiter hinabfördern, zurückgelegt werden. Nimmt man im Durchschnitt bei jedem Stoße

etwa $\frac{1}{2}$ Zoll an, was wohl das Maximum der Annahme ist, so kommt man demnach zu dem Resultate, daß jeder Pilotis etwa 400 Stöße mittels der eisernen Ramme empfangen muß, und für die Fangkästen der ganzen Brücke etwa 3 Millionen Stöße erforderlich sind. Und dabei ist diese ganze Arbeit der Fangedämme gewissermaßen verlorene Mühe; denn es bleibt von der ganzen Sache nachher, wenn die steinernen Pfeiler selbst gebaut sind, nichts weiter stehen, als was tief im Flußbette steckt. Die Pilotis werden nämlich, nachdem sie ihre Dienste gethan, unter dem Wasser abgefägt. Ich muß sagen, ich möchte hier bei diesem Brückenbau um keinen Preis Zimmermann sein, um, nachdem ich mich müde und lahm gearbeitet, doch nichts fertig zu sehen und den Maurern den ganzen Ruhm zu lassen.

An jedem Brückenkopfe wird später, um das Wasser auszupumpen, eine Dampfmaschine von 24 Pferdekraft errichtet werden. Die Lannen, aus denen die Pilotis gehauen worden, sind aus Baiern gekommen, alles Eichenholz, welches dabei nöthig war, aus Slavonien, wie denn eben Slavonien an Ungarn Alles liefert, was aus Eichenwäldern, und Baiern Alles, was aus Lannenwäldern kommen kann. Wenn die Arbeit so fortgeht, wie bisher, so kann man auf jeden Sommer etwa einen Fangedamm rechnen, und die bei der Brücke angestellten Leute können dann noch auf eine ziemliche Reihe von Jahren ohne Sorgen in Bezug auf Arbeit und Unterhalt sein, ehe das Ganze fertig ist. — Man

konnte sich bisher mit der Regierung wegen einiger Gouvernementsgebäude, die dem Brückenbau auf der Ofener Seite im Wege stehen und die weggeschafft werden sollten, nicht einigen; da dies nun aber wahrscheinlich geschehen ist, so wird jetzt auch wohl von dieser Seite her der Bau in Angriff genommen werden.

Ich fuhr mit einem der leitenden Baumeister zu dem Brückenpfeiler in der Mitte der Donau, und mich interessirte dieß Gewirre von italienischen, englischen, deutschen, magyrischen und slavischen Arbeitern, welche hier in der Mitte des großen Stromes auf den Gerüsten wie die Ameisen durcheinander liefen, außerordentlich. Ich zählte über 20 Rammen, die blos bei diesem einen Pfeiler thätig waren, wie die Hammer in einem Hochwerke. Es sind durch diese Rammen schon viele Menschen jämmerlich beschädigt und an Armen und Händen zerquetscht worden; denn so einfach das Ding auch ist, daß man nicht die Hand unter eine Ramme stecken soll, die 10 Centner wiegt und 30 Fuß hoch aus der Luft fährt, so sind die Leute doch immer von Neuem unachtsam und unvorsichtig; auch sollen mehre Male von den eisernen Blöcken bei'm Heruntersinken kleine Stücke abgesprungen und den Leuten an die Köpfe geflogen sein. In dem Hospital St. Rochus gab man mir die Anzahl der verschiedenartigen Beschädigungen und Verstümmelungen des ersten Sommers auf 15 an. Sollte es für jeden Sommer bei dieser Anzahl bleiben, so müssen sich noch 70—80 Menschen

darauf gefaßt machen, bei diesem Brückenbau zu verunglücken, selbst wenn nichts Außerordentliches passiert. Die englischen Arbeiter, welche die Architekten aus England mitgebracht haben, stehen als Anführer bei jedem Geschäft an der Spitze der übrigen Arbeiter. Nach ihnen haben die Italiener, welche man aus Triest und Venedig hat kommen lassen, die meiste Erfahrung in Wasserbauten. Endlich kommen die Pesther, deutschen, ungarischen und slavischen Arbeiter. Der Engländer, mit dem ich darüber sprach, war nicht eben von der größten Hochachtung für diese Arbeiterklasse besetzt und nannte sie zu wiederholten Malen „a stupid people.“ Nur einen der Einheimischen, den er in seinem Dienste hatte, ließ er gelten und spendete ihm das höchste Lob, indem er sagte: „Yes, yes, he is somewhat like an Englishman. There is some spirit about him!“ Wie im Ganzen aber diese Pesther Arbeiter = Klasse in Verhältniß zu anderen, z. B. zu den Italienern, geschätzt würde, könnte ich gleich aus den Ansätzen des Arbeitslohnes für beide sehen. Die Italiener empfangen 25 Gulden W. W. wöchentlich, die Deutschen und Ungarn aber nur 10. Ich fragte ihn, ob er nicht den Deutschen wenigstens etwas mehr geben könnte als den Ungarn; aber nein, er ließ sich nicht erbitten. Ich kletterte auf die vorderste Spitze des Eisbrechers und genoss von hier aus, von diesem kleinen festen Punkte in Mitten des großen Stromes das herr-

liche Panorama, das sich in den Bergen von Ofen und in dem Häusermeere von Pesth rund um mich her ausbreitete. Mehrere Donauflussschiffe, die das ungarische Wappen als Zeichen führten, fuhren während dieser Zeit in der Nähe des Pfeilers vorüber. Man war wegen dieses Eisbrechers und wegen des Pfeilerkastens in Pesth während des Eisganges im vorigen Winter sehr besorgt, und Viele waren der festen Meinung, beide würden nicht Stand halten und weggehen, weil die Engländer sich wohl schwerlich eine richtige Vorstellung von der Gewalt der hiesigen Eisgänge gemacht hätten. Zum Triumph der Engländer aber blieb Alles ruhig stehen; jedoch sagten die Zweifler, es sei dieß ein pures Glück gewesen; denn die Hauptmassen des Eises hätten sich dieß Mal mehr an der Ofener Seite vorüber geschoben, und sie blieben dabei, daß die Brückenbauer noch viel Lehrgeld würden bezahlen müssen. Ja Manche unter ihnen zweifeln sogar noch daran, daß der Brückenbau überhaupt gelingen werde. Der Himmel wird es so fügen, daß ihre Befürchtungen sich als eitler Wahn erweisen mögen. Ich blieb so lange auf meinem Eisbrecher, bis die Feierabendglocke läutete, und schiffte mit vielem Volke zum Festlande hinüber, um der Lustheilung des Solbes beizuwohnen; denn es war gerade ein Sonnabend. Es gab in dem Gehöfte des Brückenbaues, wo die Materialien aufgeschichtet lagen, mehrere Werkstätten, Schmieden, Modellkammern und dergleichen aufgerichtet

waren, zwei Comptoire. In dem einen, sagte man mir, zählt „der Sina“ aus, in dem anderen die Engländer. Wahrscheinlich werden die Engländer von der übrigen Arbeiterklasse geschieden und empfangen ihren Sold zunächst durch die Hände ihrer Landsleute. Zum Sina drängten sich die meisten. Unter einem hölzernen Schuppen stand ein langer Tisch, mit großen Haufen Geldes in verschiedenen kleinen und großen Münzen belastet. Ach, welche süße, wohlthunende Last! dachten wohl die hundert Leutchen, welche vor dem Schuppen in einem Kreise standen und begierige Blicke auf diesen Tisch warfen. Bei dem Tische war ein gewandter Cassirer, der ihnen das Geld auszahlte, beschäftigt und daneben ein anderer, der das Ausgezählte in einem Buche notirte. Sie wurden der Reihe nach aufgerufen und traten dann zum Tische, das Wochenlohn zu empfangen. Der Cassirer griff behände in die großen Haufen hinein und zählte ihnen rasch die blanken Stücke hin, indem er ihnen ebenso rasch befahl, einzustreichen und sich zu entfernen. Gott, welche rücksichtslose Behandigung in Behandlung dieser kostbaren Dingelchen, dieser Münzen, die dem Armen an den Fingern hängen und kleben, und die er wohl 40 Mal erst umdreht, ehe er sie ausgiebt! Und dieser Mensch wirft sie von sich, als wenn sie Korn und Spreu auf der Tenne vorstellten!

Wieder ein neuer Name! Es war ein bescheidener, schüchtern Mann. Sechs Mal strich er sich mit der Hand über den Kopf und ordnete seine

Haare, ehe er wagte hervorzutreten. Noch ein Mal sein Name! „Rasch, Altes, heran! Wir haben Gile mit der Auszahlung.“ Gott, was muß der Sina für ein reicher Mann sein, der solche Gile hat, sein Geld los zu werden. Endlich trat der Alte hervor — es mußte wohl ein Neuling im Soldeempfangen sein; er empfing sein Geld, ohne es nachzuzählen, und hielt mit beiden Händen die papierenen österreichischen Bancozettel so fest, daß er sie in seinen zitternden Fingern ganz zerknitterte.

Man erkannte den Charakter eines Jeden an der Weise, wie er sein Geld nahm. Einer trat bei seinem Namen ganz trotzig hervor, zog seine Mütze nur zögernd und sah aus, als wollte er sagen: „Nun nur her mit dem, was mir von Rechtswegen zukommt, und was ihr mir geben müßt.“ Auf dem mageren, mürrischen Gesichte eines Dritten mit etwas verächtlichem Blicke las ich die Worte geschrieben: „Ach, ihr reichen Schelme, ihr habt das Geld wie Heu und gebt uns armen Schluckern so wenig. Aber könnte ich nur einmal gelegentlich —!“

Der Sine steckte sein Geld in die Tasche, der Andere verbarg es in seiner Mütze, der Dritte umkrallte es mit seinen Händen, als wenn ein hungriger Geier eine Maus gefangen hat. Draußen aber brachten sie Alles wieder hervor und zählten es zwei, drei Mal nach, was sie drinnen nicht gethan hatten, da dort der Respect vor dem Zahlische das Mißtrauen unterdrückt hatte. — Ich sah dann, wie das mühsam erarbeitete Wochenlohn sofort in Cours gesetzt wurde;

es wurden einige kleine Schulden an Kameraden bezahlt; andere fanden draußen ihre Frauen, die schon mit ihren Kindern auf das Lohn warteten; viele aber stritten sich darüber, welches für den heutigen Abend das beste Wirthshaus sei, und gingen lärmend und jubelnd zum Thore hinaus.

Die Ratzenstadt, die türkischen Bäder und die orientalischen Pilger.

Wenn ich von dem großen Balkon meines Wirthshauses, der Königin von England, aus das schöne Plateau von Ofen, das mir vis à vis stand, überschaute, den Schloßberg mit seinen Kirchen und Palästen, die Häusermasse an seinem Fuße und an der Donau hin, den Blocksberg mit seiner Sternwarte und den Theil der Stadt, der zwischen ihm und dem Schloßberge lag, so fiel mir eben dieser Stadttheil zwischen den beiden Bergen und das, was sich davon am Fuße des Blocksberges hinaufzog, immer ganz besonders auf. Es war der sogenannte Taban oder die Ratzenstadt, dasjenige Quartier von Ofen, welches die Ratzen oder Serbier vorzugsweise bewohnen.

Es liegen hier beinahe 1000 kleine Häuser (genau genommen, 956), fast alle von gleicher Größe oder Kleinheit, am ziemlich steilen Blocksberge in fünf bis sechs verschiedenen Abstufungen oder Abfäzen des Berges hinaufgeschichtet. Alle Häuserchen wenden ihre Vorder-