

Die Donau beginnt schon hier aller Zügel zu spotten, indem sie auf der kiesigen, mit Geröll vollgeschwemmten Ebene hin und her schweift und ein allzeit unbeständiges Bett voll Sandbänke und Inseln bildet, welche früher sozusagen bei jeder Überschwemmung eine andere Gestalt annahmen und den Stromlauf änderten.

Raum haben wir seit Theben zehn Kilometer zurückgelegt, so taucht am linken Ufer, etwa 130 Meter über den niederen Wasserstand der Donau aufragend, daher schon auf weite Entfernung sichtbar, die Ruine des Schlosses von Preßburg auf, und ihr zu Füßen lagert die einstige Krönungsstadt, die schon in den ältesten Zeiten ein bedeutender Platz für Wissenschaft, Kunst und Handel war. Mit dem Lande jenseits der Donau stand sie durch eine 270 Meter lange Schiffbrücke in Verbindung, die zu Anfang unseres Jahrhunderts für den Handelsverkehr große Wichtigkeit besaß, da sie Wien mit dem Districte jenseits der Donau verband. Seither haben sich die Verhältnisse stark geändert. Während nämlich die Dampfschiffahrt für Preßburg neue Handelsverbindungen schuf, lenkten im Gegentheil die jenseits der Donau gebauten Eisenbahnen den Verkehr in eine ganz neue Richtung, und Preßburg verlor nach und nach den größten Theil der jenseitigen Märkte, deren Interessen durch die Eisenbahn immer mehr nach Wien abgezogen wurden. Diese zurückzuerobern, war ein altes Bestreben Preßburgs, welches daher Alles aufbot, um die nothwendige Eisenbahnverbindung mit dem Dunántul zu erlangen; dies hatte natürlich auch zur Folge, daß an Stelle der alten primitiven Schiffbrücke eine neue stehende Fahrstraßen- und Eisenbahnbrücke gebaut wurde. So kam die Preßburg-Steinamanger Eisenbahn zu Stande, ferner die durch ihre Größe und interessante Construction hervorragende Franz Josephs-Brücke, welche nicht nur die Straßen-, sondern auch die Eisenbahnverbindung zwischen Preßburg und dem Dunántul sichert und sich als bedeutender Factor für die erfreuliche Hebung des Preßburger Handelsverkehrs erwiesen hat.

Von der Erbauung einer festen Brücke in Preßburg war schon 1838, gelegentlich der Concession für die Wien-Raaber Eisenbahn, die Rede gewesen. Da aber die Linie bis Pest am linken Ufer der Donau fortgeführt wurde, so blieb die Brücke ungebaut. Später wollte die Waagthalbahn-Gesellschaft ihre Linie von Preßburg bis Ödenburg verlängern, aber auch dies unterblieb wegen der Finanzkrise im Jahre 1873. Ende der Siebziger und Anfang der Achtziger-Jahre tauchte der Plan des Brückenbaues wieder auf, aber erst in den Jahren 1889 bis 1891 sahen die Preßburger ihren alten Wunsch sich thatsächlich erfüllen, und die große Brücke, die den Namen Seiner kaiserlichen und apostolisch königlichen Majestät Franz Josephs I. führt, wurde hergestellt. Die Brücke ist eine auf sechs steinernen Pfeilern ruhende Eisenconstruction von insgesammt 458·4 Meter Länge. Ihre größte, mittlere Öffnung ist 92, die beiden dem Ufer zunächst liegenden Öffnungen sind je 31·6, die übrigen 4 aber je 75·8 Meter weit. Die Brücke besteht aus einer doppelten Eisenconstruction.