

Die eine, die den Zwecken des Straßenverkehrs dient, ist 6·5 Meter breit und hat überdies einen 3 Meter breiten Gehweg; die andere, für die Bahngleise bestimmte, ist 4·4 Meter breit. Die mittlere große Öffnung der Brücke hat eine solche Höhe erhalten, daß die größten Schiffe selbst bei dem höchsten Wasserstande ungehindert hindurchfahren können. Die untere Kante dieser mittleren Öffnung liegt nämlich 6·5 Meter hoch über dem Niveau des stärksten bisherigen Hochwassers (6·95 Meter über Null) vom Jahre 1883. Der Bau kostete dem Staate 1,460.000 Gulden, zu deren Amortisirung die Stadt Preßburg insoferne beitrug, daß sie am 5. November 1888 das Recht der Brückenmauth dem Staate überließ. Salesius Cathry war der Erbauer der Brücke, doch wurde die Eisenconstruction durch die Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen hergestellt. Der Bau begann im Mai 1889 und die eine Hälfte, nämlich die Brücke für die Fahrstraße, wurde am 30. December 1890 in Gegenwart Seiner Majestät des Königs feierlich eröffnet, die Eisenbahnbrücke aber im Frühjahr 1892 dem Verkehre übergeben.

Die Donau ist bei Preßburg vom Schloßberg bis zur ehemaligen Schiffsbrücke auf 270 Meter zusammengedrängt und verbreitert sich etwa 570 Meter weiter unten auf 410 Meter. An dieser breiteren Stelle wurde die Franz Josephs-Brücke erbaut, die mit Recht den Stolz der Stadt bildet. Die Ufer der Donau haben durch die ganze Stadt hin eine Bekleidung. Das linke Ufer ist vom Schloßberg angefangen bis zu jener Verbreiterung des Strombettes mit einer abschüssigen Pflasterung versehen, die durch eine Pilotenmauer gestützt wird; am rechten Ufer dagegen, dem der „Au“, ruht die Pflasterung auf einem einfachen Steinwurf. Am linken Ufer, zwischen der einstigen Schiffsbrücke und der stehenden Brücke, befinden sich der Hafen und die Kohlenmagazine der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, dann die Lagerplätze der Holzhändler, kurz auf diesem Ufer concentrirt sich der Schiffsverkehr und überhaupt aller Wasserverkehr Preßburgs.

Von Preßburg abwärts erweitert sich die Gegend plötzlich nach beiden Seiten. Vor uns dehnt sich das sogenannte Preßburger Becken oder kleine Alföld hin, mit seinem lockeren Schwemmboden, den in früherer Zeit das Wasser der Donau gleichfalls mit unbändiger Laune durchraute, in zahllose größere und kleinere Arme zerfasert, auf einer Strecke von 99 Kilometer und, von zwei größeren Armbildungen des Stromes abgesehen, stellenweise in einer Breite von über 5 Kilometer als ein vollständiges Wasserneß über lockeren Kiesboden geworfen, in dem fast bei jeder Änderung des Wasserstandes neue Betten für neue Strömungen, neue Sandbänke und Inseln entstanden. Unser Schiff fuhr dahin wie durch eine Wildniß Amerikas, es wich hier behend aus und schwenkte dort vorsichtig ab, um sich durch ein förmliches Flußlabyrinth hindurchzutasten, und das Steuer lag in den Händen eines höchst gewandten, mit den Stromverhältnissen durchaus vertrauten Lootsen, ohne den das Fahrzeug gar leicht auf irgend eine neugebildete, verstopften