



Die Kettenbrücke Erstes Bindeglied zwischen Pest und Buda

Es kam schon in den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts der Gedanke an eine ständige Brücke zwischen Buda und Pest auf. Dabei spielte natürlich der Wunsch, dem zu Wasser wie zu Lande „festgefahrenen“ ungarischen Verkehr zu helfen, eine entscheidende Rolle.

Der hervorragende Ökonom und Reformpolitiker der Zeit, István Széchenyi, stellte sich an die Spitze der Bemühungen um die Verwirklichung des Gedankens.

Am 24. Juni 1830 fuhr er in Begleitung von Ingenieuren mit dem Ruderboot „Desdemona“ von Pest nach Galac. An den vielen nicht schiffbaren Stellen der Donau mußte das Schiff von Menschen oder Tieren gezogen werden. Als er 1834 in England eine „Schiffsmaschine“ kaufen will, wird er auf einen Flußbagger aufmerksam. Er verhandelt mit der Firma Boulton und Watt und schreibt an den Palatin József: „Was mir aber mehr zu thun und mehr Sorge gibt als alles Übrige, ist das Suchen und Finden solcher Leute, die die Dredging Engin dirigieren können...“

Nicht viel später aber kann er berichten: „...ich habe den Mechaniker gefunden, sein Name ist Adam Clark.“ Das Baggerschiff wird auf den Namen „Otter“ getauft. Bald darauf reist der junge Engländer Adam Clark nach Ungarn. Ihn treibt nicht Abenteuerlust, sondern der Wunsch, das ferne Land, das Volk kennenzulernen und vor allem die interessante Aufgabe. Der künftige Selbmademan ist wochenlang unterwegs. Er fühlt sich wohl an Deck der „Otter“. Schiff und Besatzung erfüllen die Befehle des jungen Mechanikers zur Zufriedenheit. Adam Clark aber fährt zu Széchenyis größtem Kummer wieder nach England zurück.

In Ungarn wird bereits 1832 der „Brückenverein“ gegründet. Széchenyi hält sich mehr in London als in Pest auf, seine Vorliebe für alles Englische beginnt Mißfallen zu erregen.

Viele Ungarn sind gegen den Brückenbau. Széchenyi läßt Thirney Clark — der kein Bruder, lediglich ein Namensvetter Adam Clarks war — nach Ungarn ein. Jetzt werden auch die kapitalkräftigen Kreise aufmerksam. Széchenyis Freund, der Wiener Bankier György Sina, der den ungarischen Eisenbahnbau gefördert hatte, und die Rothschilds zeigen sich interessiert. Thirney Clarks Büro stellt die Pläne auf und Adam Clark, der

Mechaniker, der nicht studiert hat, wird mit der Leitung des Brückenbaus beauftragt.

Eines der schwierigsten Unternehmen nimmt seinen Anfang. Der Platz für den Bau der Brücke wird be-



Adam Clark

stimmt, und Clark beginnt mit der Arbeit. Große Materialtransporte kommen, er selbst kontrolliert ihre Qualität. An die 1000—1200 Menschen sind beim Bau beschäftigt. Das Vertrauen, das man ihm entgegenbringt, wächst zusehends, in London wie in Pest.

Viel Sorge bereitet ihm die zugefrorene Donau. Nach der Fertigstellung des Eisbrechers „Dolphin“ schreibt er an seine Eltern: „Am 8. März setzte der Eisgang ein... Jederman war völlig überrascht und der Erfolg war von großer moralischer Wirkung. Buda und Pest ruhten an beiden Ufern des Flusses. Nur eine Lampe brannte am Damm, wo ein einsamer Mann stand. Und dieser Mann war Euer Sohn...“

Ein andermal schreibt er: „Ich genieße Széchenyis und Sinas vollstes Vertrauen. Ich habe nur Angst, daß Mr. Clark eifersüchtig auf mich wird. Dabei bilde ich mir nicht ein, ein großer Mann zu sein. Manchmal erfaßt mich die Neugier, wie weit ich es wohl bringen werde. Mit meiner ganzen Energie bemühe ich mich, meine Pflicht zu erfüllen.“

Wie groß die Arbeit war, veranschaulicht, daß für die einzelnen Dämme 2000, für die Pfeiler 1500 Pfosten eingeschlagen werden mußten, insgesamt 7000, und jeder mit 4000 Schlägen.

Schließlich kam der 24. August 1842 heran, der große Augenblick der Grundsteinlegung. Die Zeitung „Pesti Hirlop“ schrieb u. a.: „Dieses Dokument, das noch von mehreren hochgestellten Persönlichkeiten unter-

schrieben worden war, wurde in einem zu diesem Zweck hergestellten Etui verwahrt und zusammen mit den Gold- und Silbermünzen von Herrn Clark in den im Grundstein belassenen Hohlraum gelegt, der sofort mit einem 130 Doppelzentner schweren Stein abgedeckt wurde. Dann warf Seine Majestät mit einer silbernen Maurerkelle mit Elfenbeingriff, die in London angefertigt wurde und einen Wert von 200 Pfund Sterling hat, Mörtel auf den Stein und schlug mit einem für diesen Anlaß hergestellten Nußbaumhammer dreimal auf den Stein, dasselbe taten der Primas, der Landesrichter, der Schatzmeister, Baron György Sina, Graf István Széchenyi und Herr Clark, begleitet von den Hochrufen der Anwesenden und den Hurrarufen der beim Bau beschäftigten Engländer. Kanonenschüsse verkündeten den beiden Hauptstädten die Feier. Dann entfernten sich Ihre Majestäten die Erzherzöge und Erzherzoginnen und die anwesenden hohen Persönlichkeiten bei der Volksmusik, die eine Militärkapelle spielte, und um 1/2 7 Uhr war das Fest zu Ende.“

Später werden, wer weiß warum, beide Clarks verdächtigt. Man erzählt sich, Adam Clark habe sich mit 600 000 Forint aus dem Staube gemacht. Széchenyi verteidigt ihn, so gut er kann. Aber die Zweifel finden Nahrung, als die Termine verschoben werden und ein Teil des Materials in österreichischen Gießereien verarbeitet wird.

1845 wird die Kommission für den Budaer Tunnel gegründet, auch hier zieht Széchenyi Clark heran.

Die Schwierigkeiten um den Brückenbau werden immer größer, aber der anscheinend kränkliche, dünne, kleine Clark ist unermüdlich. Die Arbeiten werden beschleunigt, obwohl die Arbeiter in Messina, Palermo, Neapel, Paris und Lissabon in Bewegung gekommen sind und das auch in Budapest spürbar wird. Széchenyi vermerkt mehrfach in seinem Tagebuch: „Clark schont sich selbst nicht“.

Der Anschluß des letzten Kettengliedes mißlingt, es stürzt ins Wasser. Der Schrecken ist groß. „Ich, Majláth, meine beiden Söhne und Clark konnten nur mit Not entkommen. Ich sah schon das Jenseits. Babylon. Einsturz. Jetzt ist mir klar, daß wir verloren sind. Clark hält sich heldenhaft...“, schreibt er an anderer Stelle.

Die Revolution von 1848 bricht aus. Der Freiheitskampf beginnt... Soldaten marschieren über die noch nicht fertige Brücke, schwere Kanonen werden auf ihr bewegt. Der österreichische Befehlshaber, General Hentzi, ordnet ihre Sprengung an.

Clark läßt Wasser in die Kettenklammern. Die Brücke wird gerettet.

Am 20. November 1849 wird Clark großartiges Werk eingeweiht. Der in England geborene Adam Clark gilt als ungarischer Ingenieur. Das ganze Land feiert ihn, in seinem Wesen und seinen Briefen aber ist Nostalgie zu spüren. Nicht mehr jung, heiratet er Irma Áldásy, die Tochter des Budaer Stadtkapitäns. Die Ehe ist gut, aber glücklos. „My dear little wife“, schreibt er in seinen Briefen.

Nach der Kettenbrücke und dem Budaer Tunnel übernimmt er keine größeren Arbeiten mehr. Er arbeitet als Statistiker. 1861 wird er zum Budaer Ehrenabgeordneten gewählt. Seine Familie wird größer, er baut ein Haus, obwohl er immer häufiger unter Fieber- und Hustenanfällen zu leiden hat. 1866 erhält er die Einzugsgenehmigung für das neue Haus, aber der Tod ist schneller... Er ruht bereits in ungarischer Erde; in der Gruft der Familie Áldásy, auf dem Kerepeser Friedhof.

József Gergely