

ORSZÁG VILÁG

Budapest

gko  
Clark Adam  
1973 FEB 14



## PEST-BUDA „ÁTHIDALÓJA”

Budapest legrégebbi hídját, a Lánchidat február 15-én lezárják a forgalom elől. Pest-Buda első összekötő kapcsát alapos vizsgálatok és felújítási munkák után a főváros lakói néhány hét múlva vehetik ismét birtokukba.

Barabás:  
Clark  
Ádám

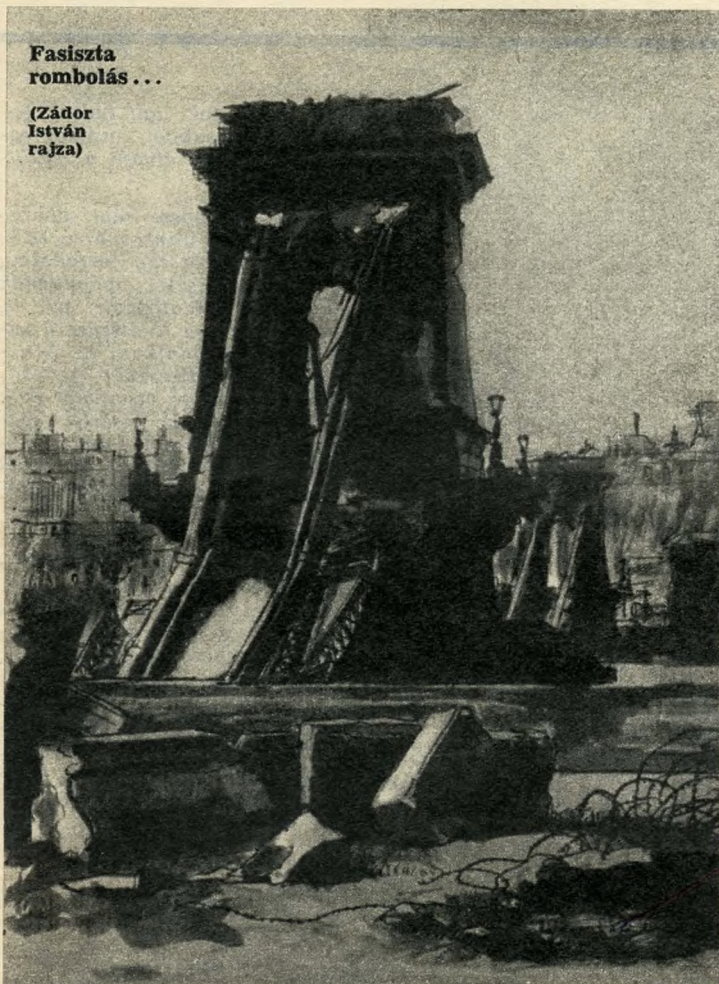
**A** Pest-Budát elválasztó Duna áthidalása már Zsigmondot és Mátyás királyt is foglalkoztatta. De végül is csak a török hódoltság idején létesítettek rajta hajóhidat, majd Budának 1686-ban történő visszafoglalása után úgynevezett repülő-hidat. Az állandó híd felépítésének gondolata a múlt század elején merült fel. De ennek megvalósításában is a szerencsés véletlen játszott közre.

Széchenyi István, a magyar közlekedésügy akkori főpatronusa, 1830-ban hajógépvásárlás céljából Angliába utazott. Ott egy érdekes mederkotró gépre lett figyelmes, melyet azon nyomban meg is vásárolt. A József nádorhoz írt jelentésében azonban arról panaszkodik, hogy milyen nagy gondot okoz olyan embert találni, aki a kotró kezelni tudja. Am röviddel ezután már arról küld értesítést, hogy megtalálta a gépészt is: Adam Clarknak hívják.

Clark Ádám (ittthon már így vált ismertté neve) a „Vidra” nevű dunai kotróhajó fedélzetén jól érezte magát. Ennek el-

Fasiszta  
rombolás...

(Zádor  
István  
rajza)



lenére házakiváncozott, hiába marasztalta Széchenyi.

Itthon ekkor már mindennapos téma volt a hídépítés. 1832-ben megalakult a „Hídegyesület”. Az évek azonban eredménytelenül múltak. Az 1836. évi XVI. t. c. ellenére — mely a közlekedésfejlesztést tárgyalja — sokan ellenezték a hídépítést.

Széchenyi viszont rendületlenül bízott. Egyik angliai útján kapcsolatot teremtett Thirney Clark mérnökkel és azt Pestre hívta. (Thirney Clark és Clark Ádám csak névrokonok voltak). Erre felfigyelt a tőkés világ. Báró Sina György bécsi bankár, a magyar vasútépítés egyik támogatója, Széchenyi barátja, valamint Rotschildék is érdeklődést tanúsítottak az ügy iránt. Thirney Clark irodája készítette el a terveket, az építés irányítását pedig a Duna-ismerő mesteremberre, Clark Ádámmra bízta. Ezzel megkezdődött a nehéz idők legnehezebb vállalkozása.

A híd már ugyan elkészült, de még mindig sok ellenzője akadt. Clark Ádámot meg azal gyanúsították, hogy 600 000 forinttal megszökött. A gyanút a határidő eltolódása és az élesztette fel, hogy az anyag egy részét ausztriai öntőkben dolgozták fel. Széchenyi minden erejével védelmezte a mestert.

A munka folyt tovább. Már csak az utolsó láncszem beemelése volt hátra. És pont ez nem sikerült... Vízbe zuhant... Óriási volt a riadalom! „*En, Majláth, két fiam és Clark Ádám csak nehezen menekültünk meg. Nyitva láttam a túlvilágot. Babilon. Összeomlás. Most már tisztán áll előttem, hogy el vagyunk veszve. Clark bősiesen viselkedett...*” — írja naplójában Széchenyi.

A hazánkban is kialakult forradalmi események késleltették a munkát. Az eszmei irányító, Széchenyi Döblingbe került. Clark mester egyedül maradt. A még nem kész hídon hadse-



Alagútterv az 1853. évi Vasárnapi Újságban

Naponta ezrek báméskodtak a Duna partján. Clark Ádám mindenhol található volt. Személyesen ellenőrizte mindent. A szüleihez írt egyik levelében — a többi között — ez olvasható: „*Széchenyi és Sina teljes bizalmát élvezem. Félek, hogy Mr. Clark féltékeny lesz rám. Pedig én nem képzelem, hogy nagy ember vagyok.*”

Végre elérkezett 1842. augusztus 24-e, az alapköv letételének pillanata. Kossuth „*Pesti Hírlap*”-ja — a többi között — ezt írta róla: „*Az oklevél, mely még több főrangú személy által is aláíratott, egy e végre készült tokba rejtették és a hozzáadott arany és ezüst pénzdarabokkal együtt Clark úr által az alapkövön hagyott üregbe tették, mely azonnal egy 130 mázsás kövel takartatott be. Ekkor öfenségek egy Londonban ezüstből készült, 200 font sterlinget érő elefántcsont nyelvű ragasztványokanállal a köre ragaszt vetének és egy e célra készült diófakalapáccsal hármat, hármat ütének a köre; ugyanezt tevék a primás, országbíró, tárnok, báró Sina György, gróf Széchenyi István, s Clark urak, mindannyiszor a jelenlévők éljenjeivel és az építés körül foglalkozó angolok „hurrah”-ival kísértetvén. Ez ünnepélyt hasonlólag ágyudörgések hirdetének a két fővárosnak.*”

regék meneteltek át. Hentzi, az osztrák seregek parancsnoka elrendelte a híd felrobbantását. Később Dembinszky akarta felrobbantani, de Clarknak sikerült lebeszélni tervéről a tábornokot.

Ennyi viszontagság után végül is 1849. november 20-án avatták fel a két Clark akkor Európa-hírű alkotását. Az angol születésű Clark Ádámot ezután is magyar mérnökként emlegette a világ. Egész Magyarország ünnepelte, de lényéből nosztalgia sugárzott. Már nem volt fiatal, amikor nőül vette a budai várkapitány leányát, Áldásy Irmát. Jó házasság volt, bár nem indult szerencsésen. Az első gyermekük a születés után meghalt, a második halva született.

A Lánchíd után még egy nagy munkát vállalt: az alagút építését. De ezután már csak statisztikusként dolgozott. 1861-ben Buda tiszteletbeli képviselőjének választották. Ez növelte lankadó életkedvét. Budán világot építtetett. Itt is mindent maga intézett, bár egyre gyakrabban volt beteg. 1866-ban kapta meg a beköltözési engedélyt az új házba, de a halál gyorsabb volt... Holtteste magyar földben, a Kerepesi temetőben, az Áldásy-család sírboltjában nyugszik.

Gergely József