

A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM FÜZETEI 4.

HORVAI KÁROLYNÉ

CLARK ÁDÁM



Budapest, 1968.

A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM FÜZETEI 4.

HORVAI KÁROLYNÉ

CLARK ÁDÁM

Budapest, 1968.

I.

A „Vidra”

Clark Ádám a skóciai egyházi anyakönyvek tanúsága szerint 1811. augusztus 14-én született Edinburghban, mint Clark József „millwright” — gépész, malomépítő — és Morton Erzsébet első fia. A sorban még öt testvér, három leány és két fiú követte.

A család egymás iránti szeretete, összetartása példamutató. Az idegenbe szakadt fiú haláláig nem szűnt meg emlékezni a kedves, meleg otthonra és a levelek, amelyek kora ifjúságától kezdve évtizedeken keresztül jöttek-mentek, nemcsak a kultúrtörténet felbecsülhetetlen forrásai, de bizonyítékai az otthon erejének is. Csodálatosképpen ezeket a leveleket — az elsőtől az utolsóig — Jane nővére összegyűjtötte, s gondos szeretettel megőrizte sok évtizeden keresztül. Halála után — még 1892-ben — a magyarországi vonatkozásúakat eljuttatták utódainak hazánkba. S ismét csodálatosképpen a magyarországi hozzátartozók sem dobták ócska lim-lomként tűzbe, hanem tovább őrizték. Így maradtak meg az utókor számára.

Clark Ádám születése idején a kapitalista társadalmi rend már megteremtette a maga alapjait nyugat-európában. Kialakult az angol gyár-
ipar. Ez maga után vonta az áruk többletermelését s a piac bővítésének igénye csakhamar ráterelte a figyelmet a közlekedési utakra és a szállítóeszközökre.

A század első harmadában az egyre szaporodó technikai újítások és találmányok nagy része közlekedési jellegű. De addig is, míg Stephenson győzelmes „Rocket”-ja megnyeri a rainhilli mozdonyversenyt, a nyugat-európai államok — élükön Hollandia és Anglia — figyelme az olcsó vizi közlekedés felé fordul. 1801-ben a Clyde kanálison útjára indul az első kezdetleges lapátkerékes gőzhajó — a Charlotte Dundas —, 1803 augusztus 9-én Párizs láthatja Fulton kísérleteit a Szaj-nán, 1814-ben átszeli a Csatornát az első gőz postahajó, és 1819-ben New York kikötőjéből méltóságteljesen kiúszik az első gőzgéppel is felszerelt óceánjáró, a „Savannah”. A tengerparti államok egyre-másra csatornákat építenek, folyókat szabályoznak, partjaikon a kikötők és raktárak tömege létesül. S az egyre szaporodó szárazföldi és vizi utakon mind több és több munkaerő vándorol a városok felé, jobb kereseti lehetőségek reményében.

Clark József feltehetően ugyanebből az okból költözött népes családjával Londonba. Legidősebb fia, Ádám, alig 14 esztendő, amikor először munkába áll. Édesapja szerződést köt a kor szokása szerint — William Darling és Thomas Hume gépépítőkkal, hogy fia 1825. január 17-ével hét esztendőre — üzemükben vállal munkát. Fizetése az első két esztendőben heti 3 shilling amely két év után emelkedik. Kikötötte a szerződés azt is, hogy felbontás esetén a családnak 20 font büntetést kell fizetnie.

Hogy a kikötött büntetést a család kifizette-e, ma már nem állapítható meg. Tény azonban, hogy Clark József 1830. május 7-én újabb szerződést kötött, ezúttal George Manwaringgal. Eszerint Ádám dolgozni fog nevezett gépépítő üzemében mint „millwright” és „engineer” — „gépész” és „mérnök” —, s Manwaring kötelezettséget vállal, hogy a szakma minden területén mind gyakorlati, mind elméleti vonatkozásban Clark Ádámnak megfelelő kiképzést ad. Munkaideje nyáron reggel 6 órától este 6 óráig tart, télen reggel 7 órától este 7 óráig — vasárnap és a szokásos étkezési idő kivételével.

Ebben a korban a mérnökképzés az egyetemeken már igen jelentős — hazánkban is működött az 1782-ben II. József által alapított Institutum Geometricum —, azonban a tanulás kevesek kiváltsága. A megfelelő alapfokú kiképzést a megnövekedett igények kielégítésére elsősorban maguk az üzemek, a gyakorlati élet biztosították.

Így nevelődött Clark Ádám is a londoni gyárban, az élet iskoláján „mérnökké”.

Élete későbbi során is mindig szeretettel emlékezik meg első mestereiről s tanulóéveiről. Egyik levelében — 1834 október 21-én — ezeket írja:

„Emlékeztek az első reggelre, amikor dolgozni mentem? Apánk cipelte utánam a szerszámimat...”

A XIX. század elején Magyarország mind gazdasági, mind kulturális téren elmaradt Európa többi országától. Politikai és gazdasági függősége az osztrák birodalom kebelén belül, meghatározta az ország általános helyzetét. A gazdasági és szellemi élet ütőerei, az utak, helyesebben az utaknak mondott földtöltések az év legnagyobb felében járhatatlanok. Bár már II. József kitzette az ország fő útjainak irányát, de a bécs-budai országúton kívül csak az 1771-ben épült, Fiume felé vezető Károly-út épült köböl. A helytartótanács állandóan sürgeti az utak rendbehozatalát — a postatovábbítás is szinte lehetetlenné vált — üzeneteinek, rendeleteinek azonban nincs foganatjuk. Minden kísérlet megbukik a birtokos nemesség vagy a vármegyék rövidlátó, szívós ellenállásán.

A folyók medre szabályozatlan, áradáskor hatalmas területeket önt el a víz. A nagykiterjedésű belvizek, mocsarak megannyi akadályai a hajózásnak. Pedig a hajóforgalom elég jelentős.

A folyókon való átkelés lehetősége sem mutat vigasztalóbb képet. A legforgalmasabb átkelési ponton, a pesti révnél, ha enyhébb a tél és nem áll be a Duna, a két part között a közlekedés szinte lehetetlen. Nyáron a 42 pontonra szerelt hajóhid valahogy megoldja a kérdést, de a forgalom növekedésével naponta kétszer is ki kell nyitni, hogy a hajók áthaladhassanak. A folyón máshol sem jobb a helyzet. Délen a Vaskapú sziklá, a Csallóközben — Győr és Pozsony között — hatalmas zátonyok akadályozzák a hajózást.

Az utak állapota szinte jelképe az ország helyzetének. A birodalom gazdaságpolitikája már a XVII. századtól kezdve Ausztriában és Csehországban állami támogatással ipari üzemeket hoz létre és nagy behozatali vámokkal védi őket. Ugyanakkor vámrendszerével megnehezíti, hogy a magyar termékek — vágómarha, gabona, fémek, gyapjú stb., amelyek korábban jelentős jövedelmet jelentettek az országnak. Ausztria határain túl is eljussanak.

A napoleoni háborúk hoztak ugyan némi gazdasági fellendülést, felvásárolták a silányabb árut is. Napoleon leverése után azonban a helyzet ismét rosszabbodott. Az 1814—1815-ben Bécsben összehívott kongresszuson megalakult „Szentszövetség” tagjai — Ferenc osztrák

császár, II. Frigyes Vilmos porosz király és Sándor orosz cár — mindent elkövetnek, hogy a feudális rendszert megerősítsék, s a haladó mozgalmakat elnyomják országaikban.

Ennek ellenére Európaszerte nyugtalan erők feszegetik a letűnőben levő feudális világot. Szabadságharcok, parasztfelkelések, munkásmozgalmak. Csak a főnemesség és a vele azonos érdekű nemesség nem akarta észrevenni a Monarchiában, hogy körülötte megváltozik az élet. Pedig az új idők szele Magyarországon is fújni kezdett.

Az 1825. évi pozsonyi országgyűlésen feláll Széchenyi István, s tört magyarsággal felajánlja egy évi jövedelmét a Magyar Tudományos Akadémia megalapítására. Az 1830-as esztendőben megjelenik „Hitel” című munkája, amelyben felhívja a figyelmet, hogy hitel nélkül nem lehet korszerű mezőgazdaságot teremteni, a közlekedés javítása nélkül pedig nem alakulhatnak ki az értékesítés lehetőségei.

A Hitel hatása leírhatatlan volt. Viták, felháborodott ellenvélemények, lelkesedés. S ezzel Széchenyi István a gazdasági haladásért, a feudális korlátok lebontásáért küzdő reformerek vezéralakjává válik.

Széchenyi István 1830. június 24-én a „Desdemona” nevű evezős gályán Waldstein János és Beszédes József mérnök kíséretében Pestől Galacig beutazta a Dunát, hogy tapasztalatokat szerezzen a dunai hajózást gátló körülményekről. Késérű szívvel emlékezik meg naplójában, hogy míg Nyugat-európa kikötőiben gőzhajók szállítják a hatalmas raktárházakba az árut, itt a parton a hajóvontatók kiáltásai hallatszanak. Egy ember 200 mázsát vontat, napi 15 garas fizetségért.

Emberhám és lóvontatás. Ez a hajózás módja a század első évtizedeiben folyóinkon.

A nyugat-európai államok gazdasági fellendülése azonban új erőviszonyokat teremt. Az osztrák kormány is intézkedéseket hoz a gazdasági élet, így a közlekedés fejlesztésére. 1828-ban megalakul az Első cs. és kir. szab. Dunagőzhajózási Társaság, amely privilégiumot kap a dunai hajózásra. 1830-ban útjára indul első gőzhajója, a „Franz I”, s Béctől négy mérföldnyire, Floridsdorfban angol hajóépítők Mr. Andrew vezetésével új hajókat építenek.

A gőzhajók, gőzgépek hazája Anglia, és Széchenyi István 1834 végén az osztrák kormány megbízásából Londonba utazik, hogy hajógépeket és ezek között elsősorban a Duna medrének rendbehozatalára kotróhajót vásároljon. Titkárához, Tasner Antalhoz 1834 január 23-án kelt levelében a következőket írja:

„...mostani utamnak teljes sikerét egykor bizonyosan látandja hazánk... Itt nagy sensatit kelt a kormány vállalkozása a Duna iránt s több segédkezekre fog találni, mint magam is gondoltam volna...”

A hajógépek vásárlása közben figyelmét elsősorban a medertisztító gépre fordítja. Február 3-án József nádorhoz írott jelentésében részletes tájékoztatást ad az árakról. A Boulton and Watt és a Hunter and English cégekkel tárgyal a gépek ügyében, de egyúttal „jó angol mechanikusok és hajóépítők” keresésén fáradozik, akik hazánkba eljőnének. Március 18-i levelében még ezt írja:

„Was mir aber mehr zu thun und mehr Sorge gibt als allen Übrige, ist das Suchen und Finden solcher Leute, die die Dredging Engin dirigieren können” ... „ami azonban minden másnál több gondot és tennivalót ad, olyan embereket találni, akik a kotrót kezelni tudják...”

A legtöbb angol gépész nős, csak családjával utazna, s 250—300 fontot kérne évenként, legalább hét esztendő szerződés mellett.

1834 augusztus 1-én ugyancsak a nádorhoz frott levelében azonban már jelenti, hogy a gépész, aki a kotrórt összeszereli és vezetni fogja, két hete Bécsbe érkezett. Magatartása, egyénisége alapján kiváló embernek mutatkozik. A neve Clark Ádám.

Ugyanebben a levelében megjegyzi: minden hajónak kell, hogy neve legyen. A medertisztítót Vidrának neveztük el.

Ebben az időben a Monarchiában angol hajóskapitányok és gépészek, angol hajóácsok dolgoznak. Clark Ádám egy a sok közül.

Clark Ádám hazánk gazdasági, politikai fejlődésében néhány évvel később fontos szerepet tölt be. Neve fogalomná vált. Ki volt hát a Vidra gépésze?

Alig 23 esztendő, amikor útrakel Magyarország felé. Otthagyja a nyugodt, békés, szerető otthont. Pedig az English és Hunter gyárban, ahol dolgozik, megbecsült, szeretett munkás. Jól képzett, szerény és mérhetetlenül szorgalmas. Olvas és tanul, minden érdekli. Tudása, határozottsága fiatal kora ellenére vezetőszeretet biztosít számára társai között.

Kalandvágy fűtötte volna? Korántsem. Romantikus kor romantikus gyermeke, akit fegyelmezett külseje alatt lángoló idealizmus fűt. Nőtlen, teljesen független, érdekli az idegen világ, az új lehetőség. S egy kisé a magasabb fizetés. Egy kotrórt összeszerelni és üzemeltetni — teljesen egyedül — Angliában sem adódik mindig. Annál is inkább, mert az élet ott sem rózsás. A kapitalizmus belső ellentmondásai állandó nyugtalanság, munkászavargások, letartóztatások képében jelentkeznek. A Hazai és Külföldi Tudósítások írja 1834. évi 41. számában: „Kensingtonban még a mosónékat is megszállta a zendülés.”

Clark útja több mint két hétig tart, míg Londonból Bécsbe ér. A kor szokása szerint az emberek vagy naplót, vagy leveleket írnak. Ő a levélfírást választja. Első lépésétől az utolsóig mennek a beszámoló levelek Angliába, a szeretett otthonba. A legelső levél 1834 július 28-án kelt. Hétfőn délután száll hajóra, este Rotterdamba érkezik. Több ango! utas van a hajón, s természetes, hogy a fiatalok összeismerkednek. Van közöttük katonatiszt, mágnás, pap.

„Látjátok — írja szüleinek — milyen szerencsés voltam, hogy olyan kellemes társaságra akadtam. Mr. Downie tréfás formában felszólított bennünket, hogy mutakozzunk be egymásnak. Én nem mutattam magam többnek, mint ami valóban vagyok. Amikor én jöttem sorra, általánosságban csak annyit mondtam, gépész vagyok és mérnök, aki az osztrák kormány szolgálatába készül állni”...

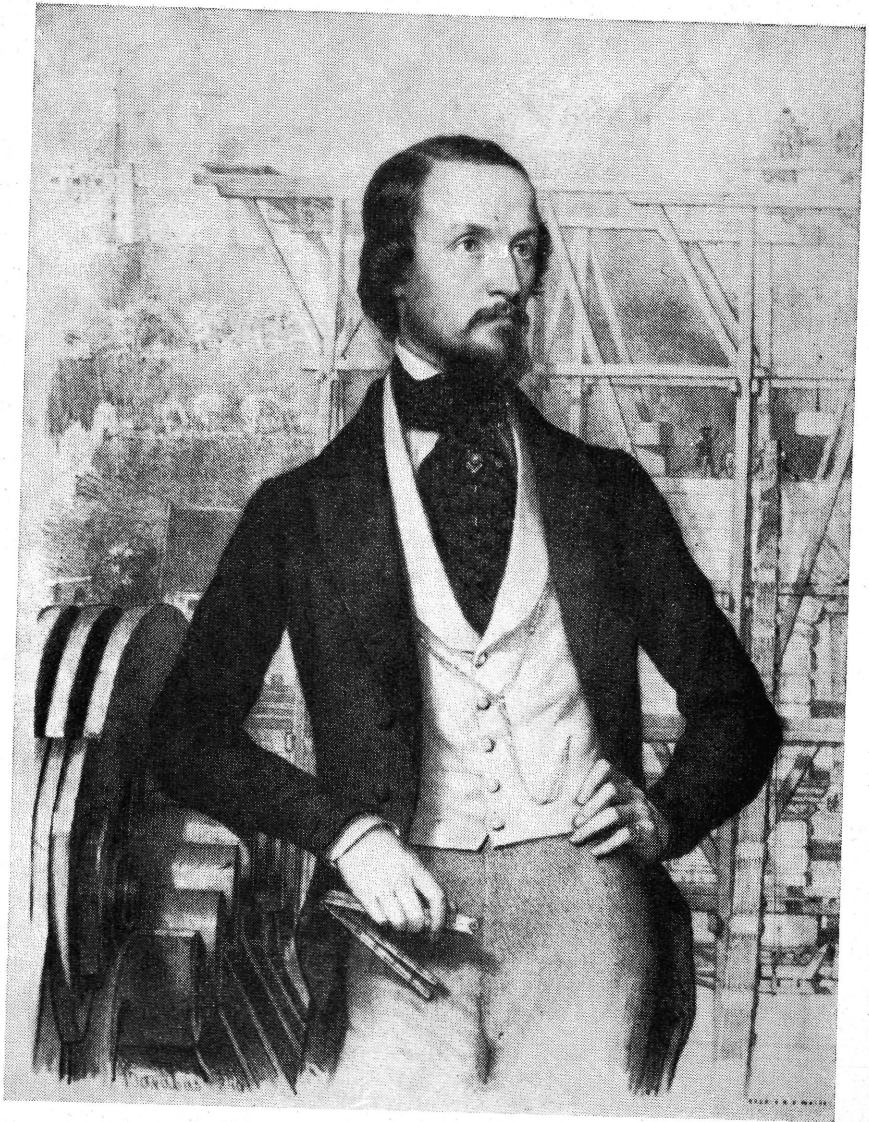
Ez a magabiztos, csöndes büszkeség életének később is egyik jellemző tulajdonsága.

A hajóút után két napi és két éjszakai fárasztó postakocsizás következik.

„Elindultam először, amióta elhagytam Angliát — írja — teljesen egyedül. Három társam a kocsiban osztrák volt, egész álló nap dohányoztak s nem beszéltek csak németül.”

Bécsbe érve, néhány nap után német szótárt vásárol és tanulni kezd. Alig egy évvel később, 1835 július 18-án kelt levelében már ezeket írja: „... itt vagyok a Vidra fedélzetén, ahol nem beszélek angolul egy szót sem hétről-hétre, de beszélek és olvasok németül, éppen olyan folyékonyan, ahogy anyanyelvemen.”

Bécsbe érve azonnal megkeresi Mr. Rustont, a hajóépítőt, a Bécstől négy mérföldre levő Floridsdorf am Spitzben. Megnézi az épülő hajót, s ezeket írja:



Barabás: Clark Ádám

Edinburgh 15th August 1791.
 Registered to Joseph Clark, Nicolson's Court
 Elizabeth Norton His Spouse in the year 1788
 Patrick A. Son Born the 19th instant named
 Adam Adam Clark S. P. Clerk
 Adam Spence

Clark Ádám születési anyakönyvi kivonata

172/16
 Perth Suspension Bridge built
 13th April 1801
 Dear Father and Mother
 I received yours of the 31st on
 the 3^d inst. I had begun to imagine
 manner of things at not hearing from
 you -
 The Sea banks or Dolphin which
 you tell me interests you a good deal
 being I am happy to say the design
 noble, and has not suffered any damage
 whatever - Every body here was perfectly astonished and
 I myself much pleased it will have an excellent
 moral effect on the whole people and if I might be
 not will tend to advance ~~the~~ in the Church of
 a having met some heavy and unforeseen difficulties in
 such a manner as to be crowned with the most complete
 success - I feel satisfied to word have told me

Beszámoló a szülőknek a „Dolphin”, a jégtörő építéséről

„Nagyszerű alkotmány és nagyobb lesz, mint akárhány kotróhajó a Themzén. Kabinnal lesz felszerelve, ahol lakni fogok... egy étkező és két hálókabin épül rajta s egy építmény, ahol a hajósok dolgozni fognak. Két hónap múlva bocsátjuk vízre...”

„Gróf Széchenyi, Mr. Schuller — bécsi bankár — társaságában eljött a hajóra az elmúlt hétfőn. Utasítást adtak, hogy szerezzek be mindent, ami szükséges, s ami nem kapható, írjak Mr. Hunternek érte Londonba. Alkalmazhatok annyi embert, amennyit gondolok, s nem kívánják tőlem, hogy magam dolgozzam, kivéve azokat a munkákat, amiket alkalmazottaim nem tudhatnak. Ha a dolgok úgy végződnek, ahogy kezdődtek, ez lesz a legjobb munka, amit valaha is csináltam...”

„A kotróhajó nem tartozik a dunai gőzhajózási társasághoz, csak az osztrák kormányhoz. Gróf Széchenyi egyik megbízottjuk (agent) és egyike a leggazdagabb főnemeseink Ausztriában.”

„He has turned out much better than I thought he would.”
— Sokkal kellemesebbnek tűnt nekem, mint ahogy elképzeltem...”
Ismerkedik egymással a két jövőendő munkatárs, a dúsgazdag főúr és az egyszerű hajógépész.

„A nagy út Oroszországba, Csehországba, Magyarországra itt halad Floridsdorfon keresztül — mondja a levél. — Az idő kissé hidegebb lett, s sok különös népséget látok itt elhaladóban, állatbőrökbe burkolva. Itt nincs kandalló, minden szobában kályha van, mert a telek oly kegyetlenek, mint amilyen melegek a nyarak. Faszén és fát égetnek...”

Mintegy 200 mérföldes utat tettem Mr. Andrew gőzhajóján lefelé a Dunán, Magyarországra... Jehovára, csodaszép ország, bár nyomorúságosan művelt. A hegyoldalakon s minden lejtőn amelyet nap ér, semmi más nem volt látható, csak szőlő. Csodálatosan szép fehér és piros fürtjeik nagy csomókban függtek... A síkságokon hullámszik a búza. A magyarok nagyszerű emberek — (the Hungarians are a fine race of man) — s jobb szerettem volna, ha a kotró Ausztria helyett Magyarországon épül...

A Dunán százával vannak az úszó malmok, némelyik nem kerülhet többre, mint 20 font s furcsa tragacsoknak látszanak. De valahogy jobb lisztet őrölnek bennük, mint amit én valaha is láttam...”

„Mellesleg — írja — amióta egyedül vagyok a fedélzeten, olyan rendbe tettem a gépet, hogy nem használok el fele tüzelőt sem — nagy öröme a kormányzatnak, mint ahogy nem lévén semmi dolog, a legkisebb sem, ami elkerülné figyelmüket...”

Az 1834-es esztendőben Széchenyi az óbudai téli kikötő létesítésén munkálkodik.

Mert bár Ulmtól kezdve járja is idővel gőzös a Dunát, azért ez mégis csak Hunniában ölt fejedelmi képet” — írja a Nemzeti Társalkodóban. — „Az óbudai sziget felső torkolatja 1834-ben bekerített, mi által telelő hajóink a torló jégtől biztosítvák. Ami pedig a kikötőből való kijöhetést illeti, azon Vidra — e nevet viselő medertisztító mozgony segíthet — ... Ó-Budán, ahol e nyáron remelem szakadatlanul dolgozni fog, némi szebb ábrázatot fog nyerni kikötőnk... melyben sok szegény ember fogja keresetni kenyerét...”
A tényekkel valóban nem lehet vitázni. A Bécs környéki telepek nem voltak alkalmasak a hajópark befogására, s a téli kikötő Óbudán létesült. Innen nő ki a hajógyár is.

Széchenyi tisztán látja a Vidra jelentős szerepét. Éles szeme azonban még tisztábban látja, hogy a Vidra fiatal gépésze nem mindennapi ember. Nagy terveit véli veszendőbe menni, mikor Clark kijelenti, hogy hazatér. Széchenyi személyesen is kéri, hogy legalább egy esztendővel hosszabbítsa meg itt-tartózkodását. Clark azonban kitérő választ ad. Huszonnégy esztendő, s ha elolvassuk a levelét sok minden érthetővé válik.

„Jelenleg egy kanálist mélyítünk a Dunán, kb. 16 mérföldnyire Pozsony alatt, egészen a vadonban, 4 vagy öt mérföldre minden falutól. Semmi sem látható, csak a fák és a víz. A gőzhajó hetenként egyszer halad el mellettünk.

De ne gondolják kedves Szüleim, hogy nyomorultul vagyunk. Az igazgatónk építtetett a parton faágakból egy házat, nem messze a munkahelyünktől. Három női szolgálónk van s egy fiú. Négy tál ételt eszünk minden nap s nem kerül annyiba, mint Bécsben vagy Pozsonyban.

A kabinban alszom a hajón. Reggel fél 6-kor kelek, akorra már a fűtőm gőzt fejleszt. Olajozok és kb. 6 órakor indulunk. 7 óra körül reggelizem a fedélzeten, hogy a gép közben ne álljon meg. 12 órakor csónakba szállunk s kivezünk árnyas házukhoz ebédelni. Asztalunk csodálatosan szép fehér abrosszal van leterítve. Ebéd után elszívunk egy pipát, megisszuk borunkat, majd 2 órakor visszatérünk a hajóra és dolgozunk 7 óráig.

Igy ismerkedett meg Clark Ádám Magyarországgal...

November 28-án kelt levelét már Fischamendből írja. Floridsdorfból ide került telelőbe a hajó.

Sokkal fegyelmesebb, semhogy honvágyát elárulná. De a levél hangja mégis egy magányos gyerekmber hangja. A hajón él, egyedül van. Lábánál kis kutyája,

„nem túlságosan szép, de játékos és odaadó... nagyszerű házőrző, s ha lehetséges, hazaviszem...”

De a tél múltával megváltozik az élet. A kotró munkába kezd s a hajó megindulása valóságos társadalmi esemény. A legmagasabb körök számára program a Vidra megtekintése.

1835 május 24-én már azt írja, hogy néhány napja Pozsonyban „Felső-magyarország fővárosában” tisztítják a medret.

„Hungary is a much fine place than Austria...” „Magyarország sokkal kellemesebb hely, mint Ausztria... A nádor, Magyarország királya, gyakran jön a fedélzetre, hogy nézze a gépezetet...”

Egy későbbi levelében mulatva írja: „Azt kérdezik kedves Szüleim, mi történe, ha a király vagy a királykisasszony beszélne hozzám. Már többször beszélgettünk, fél órákig is. Mellesleg különös megbecsülésem teljesen világos előttem. Tudom, hogy egy perccel tovább ne mtartának, ha meg tudnának lenni nélkülem. Azt hiszik, csodálatosan nagy fizetésem van...”

A huszonnégy éves fiatalember jobban átlátja helyzetet mint bárki is gondolná.

A Vidra valóban felbecsülhetetlen munkát végez. Clark Ádám nemcsak a vizen való élet gyötrő egyhangúságát úzi el állandóan munkával, igazi „hard worker”, aki fiatal kora ellenére keményen, megerőltetve dolgozik.

Itt azt gondolják, hogy mesés fizetésem van. Csak én tudom... hogy fiatal vagyok s ilyen állás — may be a feather in my Cap — lehet még toll a kalapomon — idézi az angol közmondást.

1835. november 22-én kelt levelében ezeket írja:

„... Jelenleg Pesten vagyok, Magyarország fővárosában. Szép város, majdnem olyan nagy, mint London...”

„Felmondtam helyemet Széchenyi gróf beleegyezésével. Írtam Mr. Hunter és Englishnek, kérve őket, hogy küldjenek helyettem másik embert. Megígértem azonban a grófnak, hogy addig itt maradjok, míg valaki megérkezik. Így lesz tavasz is, mire hazaérkezem.

Fizetésem annyi, mint eddig volt. Meglehetősen fáradt vagyok. Jól fizetett vagyok, ez igaz, s alkalmazóim úgy bánnak velem, mint gentlemannel, nem mint munkással... Mégis az örökös egyhangúság, bezárva egy hajóba, hétről-hétre... Nem mondhatom, hogy nem szeretem ezt az országot vagy népét. Nem is volna észrevételem, hogy maradjak kis idővel tovább, de a kotrón, nem, semmi pénzért...”

De még mielőtt hazautazik, Széchenyi szeretne valamit megtudni. 1835. december 16-án levelet ír titkárának, Tasner Antalnak s kéri, keressen alkalmat arra, hogy Clarkkal beszéljen s mint saját gondolatát hozza elő:

„A híd építése ellen az a nagy akadály, hogy sokan azt gondolják, a jég elviszi s így az építést lehetetlennek tartják... Ön sokat látott... ismeri a Dunát... Figyeljen hát télen át s tegye észrevételeit, annakidején mondja meg vélekedését...”

Több mint 100 esztendő távlatából érdekes megfigyelni, hogyan szövögeti a sors a szálat.

A Landes-Oberbaurat 1836 április 7-én kiállítja a nagypecsétes működési bizonyítványt, külön kiemelve a Vidra gépészenek a legnagyobb megelégedést kéri a munkáját, s azt, hogy a gép a hosszú üzemeltetés után is úgy működik, mintha új volna.

Az új gépész megérkezik, s Clark Ádám visszautazik Angliába családjához.

„Bensőmíg megrázott — írja egy korábbi levelében — hogy nem tudtam kedves Szüleim anyagi gondjairól. Nem tudtam időben segíteni, oly nehézkes innen a pénz átutalása. Életem a maguk szolgálatára adom teljes vidámsággal...”

A Vidra úszik tovább a folyón, még hosszú évtizedekig. De a meder már ki van vájva a jövődönnek...

II.

A Lánchíd

1832 február 10-én alakult meg Széchenyi Istvánnal az élen, a Híd-egyesület, s az aláírók „Buda és Pest közt hídnak építését hazafiúi érzéssel megpendítették.”

A Híd-egyesület a kérdés tanulmányozására gróf Andrássy Györgyöt és Széchenyi Istvánt Angliában küldte. Útjukról visszatérve, 1833-ban Pozsonyban kinyomtatták jelentésüket s március 8-án benyújtották az Egyesületnek.

A Jelenkor 1833 április 10-i számában ezeket írja: „... minden kép viselő, követnek s országgyűlési tagnak egy-egy példánnyal kedveskednek, minden törvényhatóságnak pedig két-két példánnyal szolgálnak.”

Mit tartalmaz a Hídjelentés?

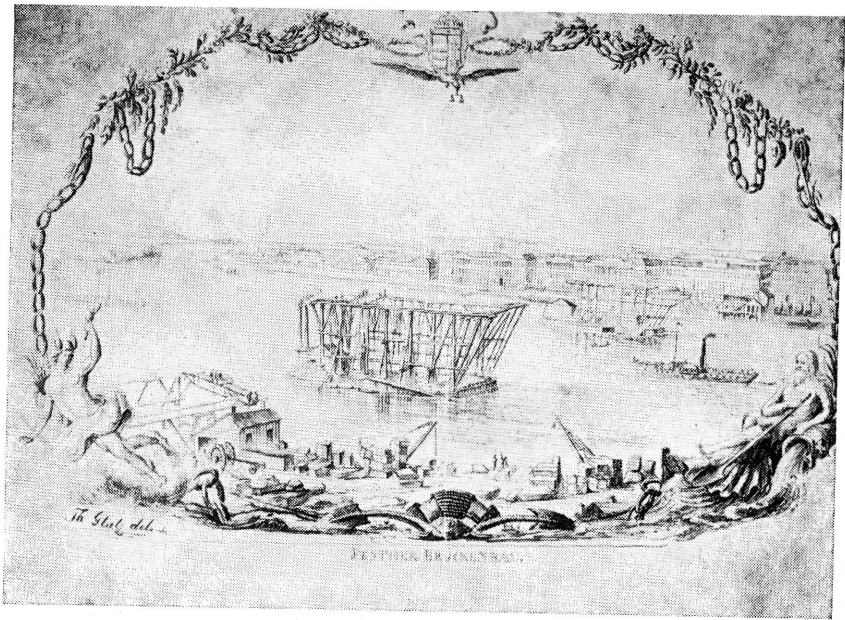
A két kiküldött, ismerős az angol viszonyokkal. Összekötetésbe lépnek W. Yatessel, az egyik legnagyobb angol bányatársaság és vasgyár fejével, aki viszont összeismerteti őket Thierney Clarkkal, Anglia legismertebb hidászainak egyikével, a hammersmithi, shorehami és marlowi hidak tervezőjével. 1832 szeptember 15-én találkoznak először. Nagy körültekintéssel, minden részletre kiterjedő, komoly és komolytalan kérdéseket intéznek hozzá. Milyen hidat ajánlana Pest és Buda közé? Melyik a legnagyobb függőhíd a világon? Mennyi lehet a legnagyobb hosszúság, amely biztonságos és nem okoz kellemetlen kilengéseket? S a legfontosabb: a jég mennyire veszélyes a hídra? Mennyibe kerülhet?

Néhány nappal később Mr. Telfordhoz intézik ugyanezeket a kérdéseket. Telford, a Menai-híd híres alkotója már idősebb ember. Nem foglalkoztatja különösebben a dunai híd építésének gondolata, inkább mulat a feltett kérdéseken. Más a helyzet T. Clarkkal. Őt nemcsak a megbízás érdekli, de tervezői fantáziáját is megfogja a kérdés. Rajzot készít elképzeléséről, amelyet a küldöttségnek is bemutat. A terv oly szerencsés pillanatban született, hogy később alig kellett módosítani rajta, csak a részletszámításokat kellett kidolgoznia.

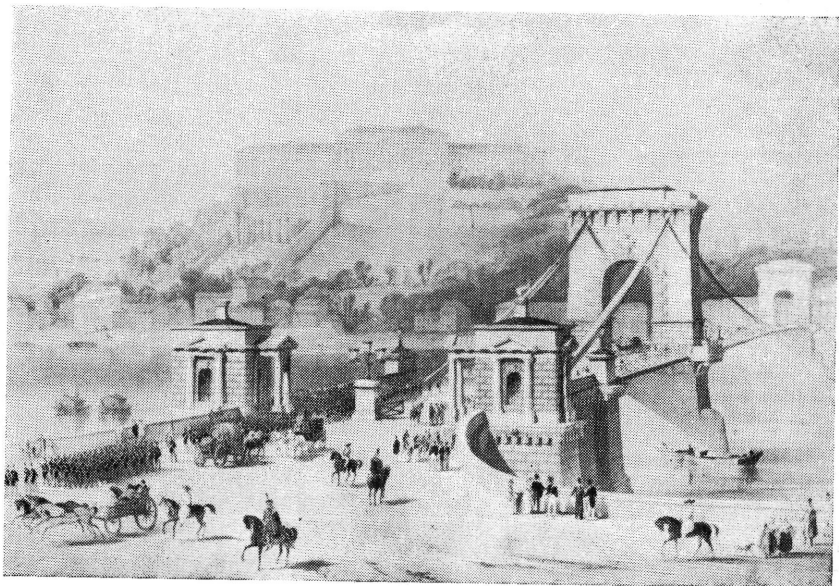
A küldöttség azonban tovább érdeklődik. Felkeresik Liverpoolban Mr. Ogdent, az amerikai konzult, aki szintén mérnök. Az ottani viszonyok azonban annyira távol állanak Magyarországtól, hogy tanácsait csak megköszönik.

A legesélyesebb jelölt, Thierney Clark előre figyelmezteti az érdeklődőket, hogy hidat építeni csak úgy hajlandó, ha az a legjobb anyagból készülhet. Márpedig ezeket csak Angliában gyártják.

A szétküldött jelentésekkel megkezdődött Széchenyi István közel hét-estendőös harca a híd érdekében. Magyarországnak nincs pénze hogy hidat építsen. A kérdés csak részvénytársasági alapon oldható meg. A befektetett tőke azonban mielőbb meg akar térülni. Ez mind rendben is volna, de nem a feudális, kiváltságokkal körülbástyázott Magyarországon.



Th. Glatz rajza a hidépítésről



A híd

Oct 20. 1849



Notice

Post Suspension Bridge
October 18. 1849

Dear Sir

In consequence of the Bridge
being about to be opened to the Public
your services will not be required
after the 18th of Sept next.

Yours faithfully
W. Pinney Clark

To. Mr Adam Clarke

A közös teherviselés gondolata megdöbenti a nemesség egy részét, s élükön Cziráky országbíróval a híd létesítése és várható következményei ellen gyilkos harcba kezdenek. A cél érdekében semmilyen eszköztől sem riadnak vissza.

Széchenyi 1833 november 24-én azt írja Tasner Antalhoz, titkárához intézett levelében:

„Tegnap a híd küldöttség elfogadta a vám elvét...’

— 1835 január elsején pedig ezt: — „A híd dolgában Pozsonyban konferenciát tartottunk. 26 vármegye mellette, 10 ellene, a többi ingadozó Cziráky és a püspökök ellent szegzik magukat” — Január 14-én: — „Soha több munkám nem volt, estve csak összerogyok... a kivétel nélküli vámfizetés... a tegnapi kerületi ülésen keresztül ment...”

Széchenyi életének ezekben az éveiben húzódik végig a nagy szerelem: Crescence.

1834 december 15-én Zichy Károly, Crescence ura meghal. Az egész ország lesi, mi fog történni. A hullámok a nádornéhoz is felcsapnak. A hídellezők nem állják meg a legbensőbb magánéletbe való beleszólást sem, hogy a híd létrejöttét megakadályozzák. Széchenyi feleségül veszi a tizenégy-gyermekes özvegyet. De titkárához, Tasnerhez 1836 január 29-én ezeket írja:

„A híd ing, ing ismét. Cziráky et Comp nem hagy föl... Itt azt gondolták, most elmén házasodni, ott majd elalszik s akkor mi itt munkálkodhatunk. Én azonban sem nem megyek, sem nem alszom, míg ez és más renben nincs...”

De minden akció hiába. Az 1836-os esztendőben megszületik a XVI. t. c., egy állandó hídnak Buda és Pest közötti építéséről s a törvény 1. §-a kimondja: „A Buda és Pest közti állandó híd felépítésének eszközése egy részvénytársaság feladata lesz...”

a 2. § pedig: „A részvényes társaság költségeire Buda és Pest között építendő állandó hídon hídvámot kivétel nélkül mindenki fizetni tartozik.”

A hídtörvénynek óriási az elvi-eszmei jelentősége. A reformokért, a gazdasági, politikai haladásért folytatott küzdelemnek volt jelentős eredménye, mely tovább tágitotta a rést az ósiság alkotmányjogilag védett feudális bástyáin.

Thirney Clark, az angol mérnök még 1834-ben eljön Magyarországra, hogy személyesen is megismerje a terepet. Széchenyi Orsován van. az al-dunai munkálatoknál. 1834 szeptember hó 10 és 20. között kelt, Clarkhoz intézett levelében őszintén sajnálkozik, hogy nem találkozhattak. Megkérdi...

„Did you see our Dredging boat at Vienna?...” „Látta a kotróhajónkat Bécsben?”

A két Clark — a hídtervező és a Vidra gépésze — feltehetőleg ismerték egymást a londoni gyárból, amellyel T. Clark hírdírója összeköttetésben állt. De más egy olyan találkozás, ahol meg lehet kérdezni, milyen is a Duna medre Pest alatt.

1837-ben báró Sina György, a görög bankár, a Rotschildok mellett a Monarchia leggazdagabb embere, hajlandó a hídepítéshez szükséges összeget rendelkezésre bocsátani. Szeptember 26-án T. Clark levelet intéz Sinához, s részletes tájékoztatást ad az építés lehetőségeiről. Alapjában nem érti, miért késik megbízatása. Hangoztatja, hogy Oroszországban készül elfogadni egy hídepítést.

A várható nagy munka reményében Rennie, korának ismert hidásza ugyancsak érdeklődik Bécsben. Szakértő mérnökeivel a terepet is megnézeti. Rennie a Rotschild bankház s így Metternich embere.

1838-ban T. Clark két mérnöke is tanulmányozza a terepet. Hat nappal a nagy árvíz után, amely Pest városának közel kétharmadát elpusztította, a Vadászkiút kávéház teraszán ülve írják részletes jelentésüket:

„Alkalmunk volt látni a legrosszabb állapotában a Dunát... mégis kijelentjük, lehet hidat építeni... ha megfelelő kezekbe kerül.”

Még ez évben Sina a nádorhoz intézett nyilatkozatában kijelenti, hogy a hidépítéshez szükséges anyagi eszközöket rendelkezésre bocsátja, s reméli, hogy a híd 4—5 év múlva a közönség számára megnyílik.

A viharok, amelyek a híd körül keletkeztek, Sinát sem kímélik. Ellenfelei bizonygatják, hogy a munkálatokon hatalmas összegeket akar keresni. Sina, hogy a vádakat elkerülje kijelenti, hogy hat hónapig a kibocsátandó részvények felét Magyarországon hagyja, vásárolja meg az, aki jónak látja. Különös, hogy még az idős bankárt is elfogja a kor romantikája. A nádorhoz intézett nyilatkozatában ezt írja:

„... meg fogom mutatni a világnak — és ez legyen válaszom mindazon gyűlöletesre, amivel a közönségnek egy része illetett —, hogy nem alávaló pénzvágtyból indíttatva óhajtottam Pest és Buda városának egybekapcsolását létesíteni, hanem egyedül azon tiszta szándékomnál fogva, hogy a közjót és Magyarországnak virágzását tehetségemhez képest ezáltal is előmozdítsam.”

1839-ben végre minden kérdés megoldódik s a tervező Thierney Clark — a megállapodás értelmében — elküldi munkatársait Adam Clark, James Teasdale és Bland W. Broker személyében.

Clark Ádám a „Resident Engineer” — építésvezető mérnök.

„Uram! — így szól a szerződése — Személyes tárgyalásainkra való hivatkozással alkalmazom Önt, mint ügyintézőt (clerk) a vezetésem alatt létesítendő hídmunkáknál Pesten, Magyarországon. Ha munkáját megelégedésre végzi, fizetek Önnek az első évben 350 fontot s minden következő évben 400 fontot mindaddig, amíg alkalmazottja az említett munkának. T. Clark.”

Clark Ádám tehát ismét elindul Magyarország felé.

Még mindig nagyon fiatal, 28 esztendő, amikor sorsa a magyar hidépítés élére állítja. T. Clark eddigi, az építésvezetésben legközvetlenebb munkatársa, Young nagy gyakorlattal rendelkezik, de idős és beteges, nem vállalkozik a nagy útra. Szinte érthetetlen, mi vezette T. Clarkot akkor, amikor hidépítésnél soha nem dolgozott, egyetemi végzettség nélküli névrokonát — csak névrokonát — Magyarországra szerződötteti. Egyedül azért, mert már járt Magyarországon s imeri a Dunát? A nehézségeket aligha fogták fel. Talán még Széchenyi sem látott egészen tisztán. Magyarországon nincs pénz, nincs ipar és nincs megfelelő munkaerő. A legegységesebb munkákra is külföldi szakmunkásokat kell szerződtetni, akiknek életszínvonala, fizetésbeli igénye is sokkal nagyobb és utiköltsége is tetemes összeget jelent. —

A levelek 1839-től ismét elindulnak Anglia felé, a másodszor is elhagyott otthonba...

„Az hiszem örömet fog okozni, ha megírom, Mr. Clark viselkedése az első perctől a legkedvesebb velem szemben...”

1839 szeptemberében T. Clark két próbacölöpöt veret a folyó ágyába, s ezzel megkezdődik a hidépítés.

Amikor T. Clark hazautazik, Ádám Clark fog munkába. A pesti oldalon bekerített a „hídudvar”, felépített a raktárházakat és felvonulási épületeket. A földmunkák végzésére 60—70 munkást szerződött. December elején már Bécsben van a cölöpverő gépek ügyében. Innen küldi tájékoztatását a szülőknek.

„Mr. Clarknak, de nekem sem tetszett, hogy a híd alapítói mindebe beleszólnak és mindent összekevernek...”

„Ami magánügyeimet illeti, nagyon jól vagyok. Jó a fizetésem és kevés a tennivalóm. Mosolyognának, ha tudnák, hogy Ádám fiúk az igazgatója a magyarországi lánchíd építkezésének.

Sina báró meghívott vacsorára, ahol rajtam kívül még 14 férfivendég volt. A báró nagyon kedves és kellemesebb, mint gondoltam. A vacsora nagyon előkelő volt. Gyönyörű ezüst tányérok, gazdag borok, mindenki széke mögött ezüst csipkés libériás inas. Az bizonyos, hogy jó adag angol hidegvérre volt szükségem, hogy viselkedni tudjak ilyen társaságban. De azt hiszem, minden nagyon jól sikerült.

A báró a leggazdagabb ember Ausztriában. Nagy birtokai vannak itt és Magyarországon. Az elmúlt hónapban voltam egyik birtokán, hogy megvizsgáljam erdeit, alkalmasak-e fái az építkezéshez cölöpnek.

Öt napig laktam a kastélyban, saját szobáiban. Visszatérve jelenttem neki, hogy a legjobb minőségű fákat találtam — aminek szemmel láthatólag örült.”

A gazdag bankár, kereskedő is, Amit lehet, el kell adni. Clarkról viszont több alkalommal feljegyezték, hogy az építési anyagokkal szemben nagyon igényes volt. Mindent maga vizsgált át, s a nem megfelelőket azonnal visszautasította.

Felső-Ausztriában, s a szlavóniai erdőkben kiváló cölöpfákat talált. Magasra nőttek, szálegyenesek és csomómentesek. A sóskúti gránit kivételével, talán a cölöpöket szállították a legrövidebb távolságról az építkezéshez. A vasanyagot Trieszten keresztül Angliából hozták.

1840 tavaszán T. Clark ismét Pesten van, s megkezdődnek a további munkálatok, a védőgát építése. Előkészítik a cölöpöket, s május 24-én az első hajórakomány megérkezik a munkahelyre. Az első cölöpöt 1840 július 28-án verték a folyó medrébe.

Az építkezéshez a követ a mauthauseni gránitbányákból szállítják. A felszerelés és munkamódszer itt oly alacsony nivójú, hogy Angliából és Olaszországból kellett munkásokat hozatni. Clark Ádám maga készít szabályzatot a bányák részére, amelyet Sina 1841 december 30-án hagy jóvá.

A munkát személyesen is figyelemmel kíséri.

„Jelenleg a gránitbányákat látogattam meg Felső-Ausztriában, — írja szüleinek —. 200 vagy 300 munkást alkalmaztunk, s tekintve a Pesttől való nagy távolságot, sok bajt okoznak. Sina báró és a Társaság általában úgy képzei, hogy semmi sem megy jól, csak ha magam intézem. Ez nagyon hízelgő, de rengeteg munkát ad, s ha rossz kedvem van, bosszant is egy kissé. De általában szórakozta a sok intézkedés, a sok különféle ember...”

„A hídépítésnél Pesten 500—600 ember dolgozik, Magyarországon két helyen még 200—300, a kőbányában ugyanennyi, összesen hozzávetőleg 1000—1200 ember.”

T. Clark nyilvánvalóan látja, hogy alkalmazottja kiváló szervező s a munkában nem lesz fennakadás. Az igazság az, hogy a tervező a munkák folyamán évente néha többször is heteket töltött az építkezésen, el-

lenőrizve a munkát s kiadva a további utasításokat. De ebben a korban még nincs telefon és nincs repülőgép. A legkisebb fennakadást, valami váratlan esemény azonnali intézkedést követel. Clark Ádám mégsem hi-dász. 1840-ben egyik levelében még ezeket írja főnökének:

„... bátorodom megjegyezni, hogy nem kaptam Öntől semminemű levelet mióta eltávozott. Számos alkalommal érdeklődtem... Valójában Uram tartottam attól, elfelejtett engem, mert utasításait nélkülözöm...”

A legtöbb gondot a jég várható viselkedése okozza. Talán ez indította T. Clarkot, hogy a második védgát védelmére jégtörőt konstruáljon.

A jégtörő, vagy ahogy nevezték, a „Dolphin” december végére készült el. A folyam sodrával szembenező hegyes szögben előrenyúló építmény. Oldalán a különböző magasságú függőleges és ferde cölöpöket vas-pántokkal, keresztfákkal erősítették meg.

A jégtörő létesítése a hídépítés első sikere. T. Clark részletesen leírja építését a Lánchíd építéséről Londonban 1852-ben kiadott könyvében. Clark Ádám pedig szokása szerint levélben számol be róla.

„Március 8-án indult meg a jégzajlás... Mindenki tökéletesen meg volt lepve, s csodálatos morális hatása volt az eredménynek.

Buda és Pest városa a folyó két partján pihent. Néhány fény pislákkolt a partokon. Csak egy lámpa fénye világított a zárgáton, bele az éjszakába...

A gáton egy magányos férfi állt, prémbundájába burkolózva...

Ez a magányos férfi, a maguk Ádám fia volt...

Néhány perccel 11 óra után megmozdult a jég... fékezhetetlen erővel megindult előre... a fokozódó hangorkánban hatalmas dör-dülések között szinte hozzám magasodott föl... azt hittem itt a vég... segítséget keresve feltekinttem s a zárgát lámpájának fénye meg sem rezzett... Mozdulatlanságából felém áradó fénye engem is a bizton-ság csodás érzésével töltött el. Mintha túlvilági üzenet azt sugallta volna elkembe, hogy alkotásom úgy fog állani, mint a szikla...”

Még egy vallomás. Clark Ádám megtalálja helyét, megtalálja önma-gát. A szellem alkotó ereje nagy dolog, de a megvalósítás sem kisebb.

„Bizonyos, hogy munkám jobban beválik, mint Clark úr felté-telezte. Minden okom megvan rá, hogy azt higgyem, amikor alkal-mazott, azt hitte, úgy fogok utána nézni a dolgoknak, mint művezető, vagy előmunkás. S most az kell tapasztalnia, hogy főnök vagyok, an-nak minden tekintélyvel. Én javasolok mindent, nemcsak az építés-nél, de a gépek alkalmazásában is. Szerződéseket kötök magam...”

A szülőknél írott levelek nincsenek a nyilvánosságának szánva. De ez a tény mind világosabb lesz Széchenyi előtt, Sina előtt, a munkások, sőt T. Clark előtt is. Pedig Ádám gondosan vigyáz, hogy főnökével szemben soha ne lépje túl a megengedett határt. Nem kíván versenytársnak lát-szani. 1842 szeptember 30-án ezeket írja Londonba:

„... néha félek, hogy Mr. Clark féltékeny szemmel fog nézni rám, azért kérem, ha találkoznak, ne említsenek semmi olyat, ami azt a hitet kelthetné, hogy akár Maguk, akár én azt képzelem, hogy nagy ember vagyok... Néha elfog a kíváncsiság, hová fogok elérkezni. Néha azt hiszem, csodálatos és eredményes jövő vár rám, máskor nyomott hangulat vesz rajtam erőt... bízom abban, hogy a Gondvi-selés továbbra is hú marad hozzám s én teljes energiámmal fogom továbbra is teljesíteni a kötelességem...”

1842 augusztus 24. ünnepi pillanat a híd életében. Az alapköv letételének napja. A császár nevében Károly főherceg tette le az alapkövet

„Erre az alkalomra — írja Clark — a zargát belsejét az ünnepség céljaira valóságos szalonná varázsoltuk át. A padozatot maga a pillér adta, erre széksorokat helyeztünk el, vörös és zöld posztókkal letakartuk, a terem végébe pedig egy emelvényt alkottunk, amelyet drága török szőnyegek borítottak. Egy pavillon állt rajta, selyem drapériákkal és dús aranyozással a császári és királyi család számára. Magyarországnak talán egész nemessége, mintegy 2000 ember volt jelen díszes nemzeti viseletben.

Engem is bemutatnak a főhercegnek és csodaszép arany tubákos szelencét kaptam ajándékba, amely gyémántokkal volt kirakva. Természetesen Mr. Clark is kapott egyet, de sokkal drágábbat...

Engem itt egyenlőnek tartanak gazdammal, ami éppen eléggé bánt...

Aldom a napot, amelyben Széchenyi gróffal először találkoztam. Ő mindig őszinte barátomnak mutatta magát s ezzel kitüntetve, mondhatnám országának legmagasabbjai közé emelt...

A gyönyörű ajándékot a gróf kezéből vettem át, s a hízegő mód, amellyel a főherceg üzenetét közvetítette, majdnem könnyeket csalt a szemembe...

Báró Sina és családja is kényeztet engem. De bizonyos, hogy sok ezer forintot takarítottam meg nekik...

Mr. Clark elviszi Londonba fényképemet. Azt hiszem javamra változtam s szép magyar szokás szerint bajuszt viselek...

Igaz, hogy a Times cikket közölt az ünnepegről s névszerint megemlített?"

1842 szeptember 7-én jelent meg a londoni Timesnek az a száma, amelyben névszerint megemlíti a pesti hidépitkezés „resident superintendentjét”, Clark Ádámot.

És T. Clark? Valóban féltékeny. Könyvében, ahol ugyancsak leírja az alapkövetelési ünnepeget, megemlíti, hogy a nádor meghívására összegyűlt Magyarország főnemessége s Mr. T. Clark abban a megtiszteltetésben részesült, hogy az ünnepség vendége lehetett. Az utána következő vacsorán Károly főherceg megajándékozta a császár nevében a csodálatosan szép arany, briliánsokkal kirakott dobozzal. Egyetlen szóval sem említi, hogy helyettese is kapott.

Ettől az időtől kezdve fiatal munkatársa „Mr. Clark”, vagy „Clarke”, hogy nevét a magáétól megkülönböztesse. Az utasítások, levelek hangja is megváltozik. Kemény, merev. Ez a hanghordozás csak jóval a híd elkészülte után változik át „Kedves Barátommá”.

Féltékeny, de mit tehet? A híd építésénél nem lehet állandóan jelen, ez nem fizetődne ki számára. Társa becsületes, keze tiszta, egyetlen vád nem érheti. Az hogy szeretik, munkájáért megbecsülik?

Széchenyi élete főművének érzi a hidat. Minden erejével harcol továbbra is, hogy felelődjön. Ha Clark kissé meghül vagy egyet-kettőt köhög — ami gyakran előfordul —, ijedten írja naplójába: meg fog halni, mielőtt elkészül a híd! Széchenyi látja legjobban azt az emberfeletti erőfeszítést, amellyel Clark pazarolja erejét. Barabás arcképe, szép magas férfialakot ábrázol. De mennyivel árulkodóbb az alapkövetelési ünnepegről festett képe. A díszmagyarba öltözött ünneplő sereg között áll a

középtermetű, vékony, astheniás alkatú férfi, akinek valóban csak lángoló idealizmusa, romantikus lelke, munkájában való törhetetlen hite adhatta erőt, egy évtizedig nem csökkenő munkaenergiát, hogy feladatát végrehajtsa.

Pedig útja nem sima. Jönnek a vádaskodások, hírlapi cikkek: az építkezés elhúzódik, a legköltségesebb építési módokat alkalmazza teljesen feleslegesen, idegen munkásokat vesz fel. 1843-ban „Einige Worte über den Bau der Ofner-Pester Kettenbrücke” c. munkájában határozottan utasítja vissza a vádakát: Szalonbeszélgetési témának ez talán nagyon elegáns és tetszetős — írja —, de az alapozási munkáknál választott módszert azért alkalmazták, mert ez nyújthatja a legteljesebb biztonságot. A vádaskodó osztrák mérnök tapasztalatait a bécsi Duna-kanális hídjainál szerezte, nem a pesti Dunánál...

1843-ban maga Széchenyi kénytelen védelmére kelni. Széchenyit magát is megvádolta a közvélemény egy része, hogy „keres” a hídrészvényeken. Ez a vád méginkább illette a két Clarkot. Egyszercsak elterjedt Pestszerte, hogy az építész vezető a híd pénzével megszökött.

Széchenyi még nála is szokatlan eréllyel és gyilkos szatírával kel védelmére a Jelenkor 17. számában.

„Azon mindenre, ami kissé szokatlanabb, nemesbb és magasbb agyarkodó »faj« amely mindent megrontani vagy megfertőzteni vágyik... ismét bizonyosságát adta, hogy korántsem fáradt ki... A »faj« Clark Ádám becületessége ellen puskázza piszok és sár golyóit, miszerint a híd sikerülhetésén kétségbeesve, — mert a zárgáták télen vízzel megtelvék, 600.000 forinttal odébb állott...”

„A külföldieknek teljes joga volna mondani: Magyarországon mely utakat ugyan, de annál felszínesebb embereket találtam...”

Tény az, hogy az 1845—46 esztendőben már látszik, hogy a híd nem készül el a tervezett időben, s költségei is magasabbak lesznek a vártnál. Sina, sőt a bécsi Rotschild-ház feje sem veszi túlságosan jó néven, hogy a hidépítkezés minden pénze az angol gyárakba vándorol. Clark kénytelen a vasanyag egy részét ausztriai öntőkben rendelni, amelyek Rotschild és Andrassy érdekkörébe tartoznak. Pesten pedig a Hengermalom kis öntödéjében dolgoztat. A Hengermalom is Széchenyi kezdeményezésére létesült — természetesen külföldi gépekkel és szakemberekkel. De a malom igen eredményesen dolgozott, még Braziliába is szállítottak. Pesten nem volt megfelelő gépműhely a malom kénytelen volt a javítások biztosítására egy kis üzemet vasöntővel együtt berendezni. Hogy ne álljon munka nélkül, tűzifecskendők, mérlegek, szivattyúk, kisebb gőzgépek készítésére is vállalkoztak. Az üzem vezetője a Svájcból jött Ganz Ábrahám. Clark Ádám a híd néhány öntöttvas alkatrészét rendelte meg itt. A munkadarabokkal szemben felállított közismerten magas mércéje nagymértékben segítette a kis üzem fejlődését s a magyar munkások képességét. Clark Ádám ezen szerepe kevéssé ismert.

A magyar munkásokról nem túlságosan jó véleménnyel vannak a kortársak. Clark orvosa, Frombold Károly írja egy alkalommal, hogy az angol munkás nemcsak abban különbözik a mieinktől, hogy munkáját kötelességtudóan végzi, a munkaidőt pontosan megtartja, azalatt sem nem dohányzik, sem nem lazál. A mi munkásaink hangosak és egymáshoz szóló kiáltozásaikkal tűnnek ki. Az angol munkás tiszta lábbelivel és jól kikévelt kalapban jelenik meg a munkahelyén. Jóformán csak húst eszik és ebédjüknel ritkán hiányzik a tokaji bor.

Kovács Lajos, a közlekedési minisztériumban Széchenyi egyik legközvetlenebb munkatársa írja „Gróf Széchenyi István közéletének három utolsó éve 1846—1848” című 1889-ben megjelent munkájának II kötetében:

„... Azon napokban, a közélet idegromboló viharzásai között... felfedeze a gróf éppen a főváros közepén egy oázist, ahová szórakozásul menekülhetett...

Ez a lakásával majdnem szemben, a közönségtől szigorúan elzárt tágas tér volt, — a lánchíd építő társulat udvara...

Clark értette a grófort minden hazafi törekvésiben s hozzá nagyon ragaszkodott. Clark munkásait maga tanította be s közvetlen felügyelete alatt dolgoztatott mindent. Tudta, mennyi örömet szerez a grófnak, ha minél több magyart alkalmaz s tanít be a munkáknál, mindent elkövetett tehát, hogy kedvét töltse. Ha a hídudvarba ment mindig tudott neki örömet szerezni a magyar munkások haladásában és ügyességének kifejtésében. Így volt ez a hajógyárnál is... A munkások rendkívül ragaszkodtak Clarkhoz és természetesen a grófhoz is, aki őket gyakran felkereste, búzdította, ajándékozta és pártfogolta...”

Széchenyi mind több szállal kapcsolja Clark Ádámot a magyarországi munkákhoz. Nyilvánvalóan észreveszi T. Clark féltékenységét — naplójában egyszer meg is jegyzi:

„... az öregebb semmit sem akar a fiatalabbnak juttatni...”

Bevonja Ádámot a Hengermalom gépi berendezéseinek elkészítésébe. 1845. december 1-én megalakult a Budai Alagút Bizottság. Még aznap este együtt dolgozik Széchenyi, Clark és Tasner.

1846-ban a Dunagőzhajózási Társaság óbudai gyárában épül a Kisfaludy gőzös. Építés közben, különösen az angol gyárban készülő gépeket illetően, gyakran kéri ki Clark véleményét.

A Balaton déli végén, Fenékpusztánál mocsárvilág van. A Zala széles folyammá dagad, rajta fahíd vezet keresztül, amely akadályozza a gőzhajózást. 1847 nyarán Clark Ádám vizsgálja meg a hidat. Széchenyi reméli, hogy „Clark fel is emelendi, tágabbra nyitja”. Tizenkét mérfölddel lehetne így meghosszabítani a hajóutat.

A Jelenkor tájékoztatása szerint 1843-ban a nádor kétszer is felkeresi a pesti Kammermayer uszodát, ahol Clark szellemes mentőkészüléket alkalmazott. Széchenyi oldala mellett ott van szinte minden új magyarországi létesítménynél. A Duna-Tisza csatorna tervezésénél, a pesti rakpart építkezését ellenőrző bizottságnál, a budapesti első gázhálózat megtervezésénél, az első köztéri szökőkút, az Újépület előtti első pesti sétatér tervezésénél. A tér rácsozatát ő tervezte. Mikor Széchenyi közlekedési miniszter lett, Clark Ádámot maga mellé vette műszaki tanácsosként. Széchenyi neve alatt megjelent, a közlekedésről szóló tanulmány írójá két munkatársa, Kovács Lajos és Clark Ádám —ahogy ezt naplójában maga is mondja —

A teljesség kedvéért meg kell jegyezni, hogy a minisztériumban viselt állásáról Széchenyi távozása után Clark azonnal lemondott.

A híd építésében komoly zökkenők támadtak. A láncokat Sináék az olcsóbb osztrák gyárakban szeretnék megrendelni; T. Clark azonban hajthatatlan.

1845 decemberében Clark Ádám hazautazik Londonba. Úgy tudják, nem is jön többé vissza. Az áldatlan széthúzás, kicsinyeskedés megöli a munkát. Amikor még január végén sem érkezik meg, február 6-án Széchenyi levelet ír hozzá:

„Hisz tudja kedves Ádám, mennyire ragaszkodom magához, azonkívül hogy elvek, becsület és jól megalapozott szerencse is összeköt bennünket.”

Széchenyinek ismét sorompóba kell lépnie. Figyelmezteti Sinát, hogy az idővesztetés az ő pénzét is veszélyezteti. Végre sikerül közös nevezőre jutni s Clark Ádám május közepén újra Bécsbe érkezik. Ekkor nézi meg — Széchenyi ajánlatára — szakértőként a bécsi Metternich villa fűtőberendezését.

Az építkezés meggyorsítása érdekében Széchenyi a bankárokkal prémiumfelajánlást irat alá. Ha 1849 szeptemberére elkészül a híd, akkor Thierny 3000, Ádám 2000, ha márciusra, akkor 5000 illetve 3000 forint jutalmat kapnak.

A szép összeg kilátásba helyezése újra meggyorsítja a munkamenetet. Ez annál is inkább indokolt, mert az 1847 év izgalmas eseményeket hoz. Európaszerte villódnak a forradalom, a szabadságharcok fényei. Január 6-án Messinában, 12-én Palermóban, 27-én Nápolyban tör ki a fölkelés s mint a meggyújtott kanócon, szalad végig a tűz Párizs, majd Lizsabon felé. Ha a forradalom örök ellensége, T. Clark nem is érzékelné, Ádámnak tudnia kell, mi a helyzet. Már csak Széchenyi izgatott lelkiállapotán keresztül is éreznie kell az egész országot átható forradalmi izgalmat.

1847 év végén befejeződnek a pillérek munkálatai, és megtörténnek az előkészületek az Angliából érkező láncok fogadására.

Az első láncot 1848 március 28-án emelik be. A körülmények azonban nem nagyon kedveznek a nyugodt munkának. Június 8-án mintegy ezer főnyi tömeg, amely egyre szaporodik, járja a város tüzemeit s követeli az idegen munkások elbocsátását. A Vasút, a Hengermalom eleget is tesz a felszólításnak, de nem így Clark Ádám. Amikor a tömeg a hidudvarhoz ér, jelszavait hangoztatva, megtagadja a kívánság teljesítését. A tömeggel szembeszálló Clark személyiségének új vonását mutatja. A bátor, férfias kiállást. Ki tudja, milyen helyzetbe kerül, ha Széchenyi nem jelenik meg a színen. Szuggesztív, magyar nyelvű beszéde lecsendesíti a tömeget, amelyet aztán a helyszínre érkező rendőrség feloszlat.

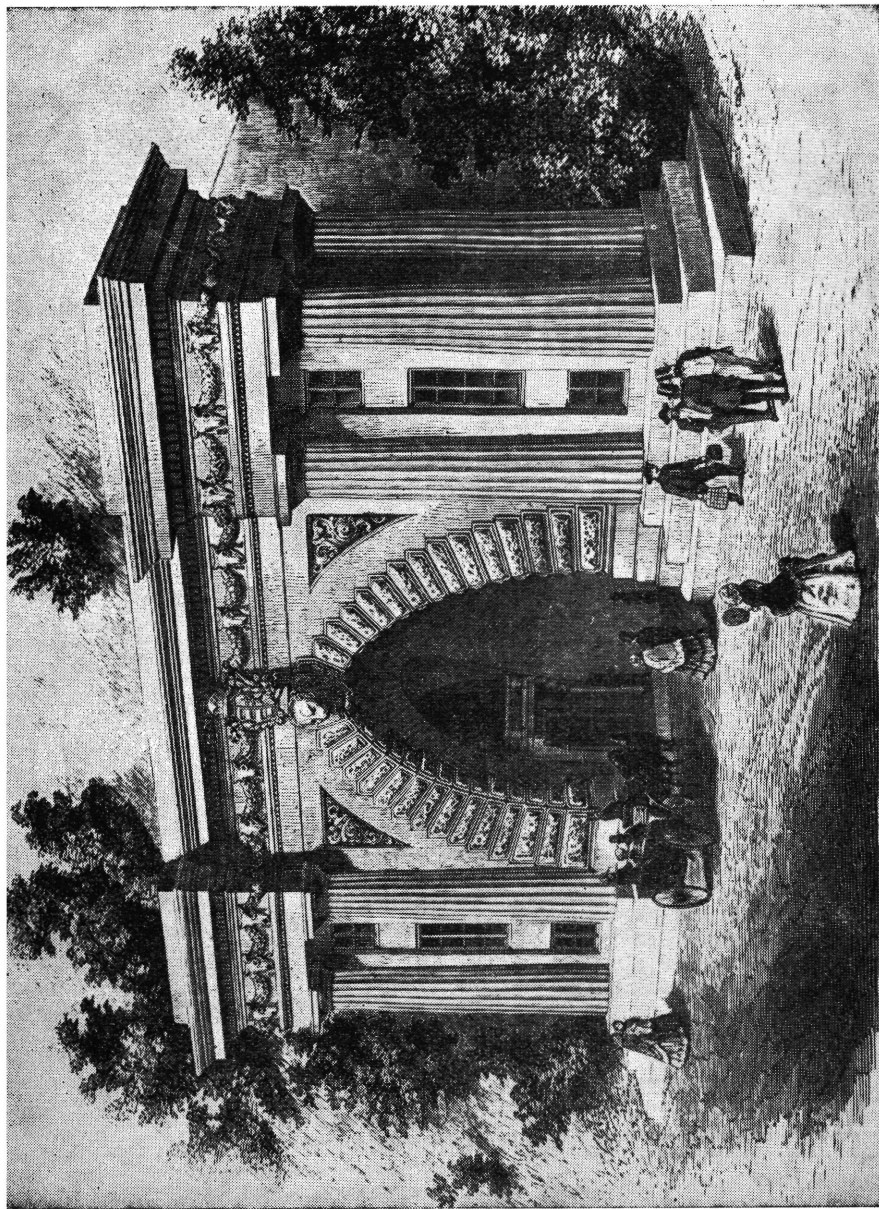
Május 14-én Széchenyi beírja naplójába: „Szememre hányják, hogy Clark Ádámmal kilovagolok. Oly kevés nemes van fajtánkban...”

Július 8-án: „Virulens cikk ellenem a Március 15-ében Clark Ádám miatt...” Julius 3: ... „Clark Ádám nem kíméli magát ...” és 9-én: „Clarkkal Budára hajtatok az Alagút miatt”.

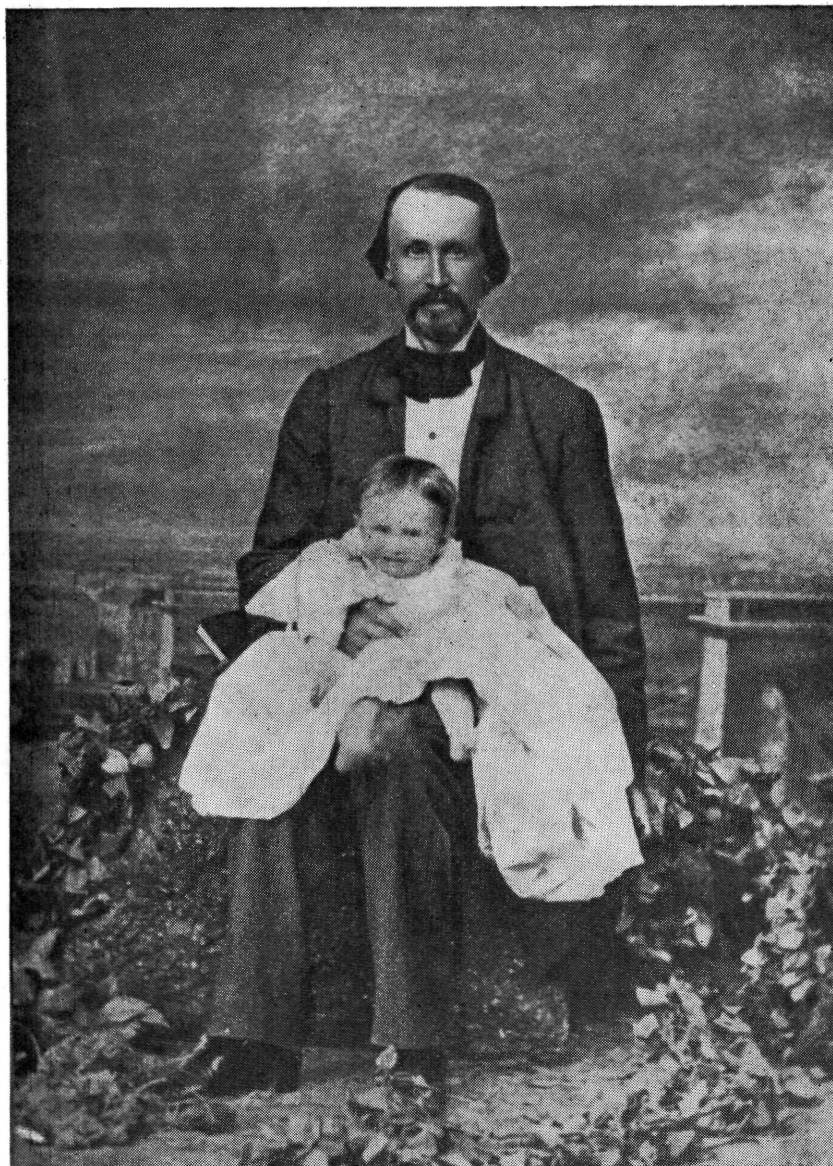
Július végén megérkeznek az utolsó, vasanyagot tartalmazó ládák Angliából. Éppen időben, mert az események mindjobban torlódnak. Még annak lehetősége is felmerül, hogy a hídépítő munkásokat teljes számban besorozják katonának.

Július 18-án este 6 órára tűzik ki az utolsó lánc beemelését. A nagy eseményre külön meghívót küldenek szét. A vendégek egy része a munkahidakon, más része a partokon foglal helyet. Minden szem izgatottan várja, mikor emelkedik a lánc a levegőbe. Az emelést Clark Ádámnak e célra szerkesztett daruja és csigaműve végzi, amely a parton egy 25 lóerős gőzgéppel áll összeköttetésben.

A munkát a legnagyobb óvatossággal végezték s mikor már-már elért a lánc a kívánt helyre, a dobon feltekeredő vonólánccal egy szeme elpattant, s a vastömeg teljes súlyával a munkahídra, majd a vízbe, zuhant. Óriási pánik tört ki. Késő éjszakáig keresték a vízben és a parton az esetleges sérülteket.



Alagúterv az 1853. évi „Vasárnapi Újság”-ban



Clark Ádám gyermekével, háttérben a Lánchíd

Ismét Széchenyi naplója: Július 18:

... „Én, Majláth, 2 fiam és Clark Ádám csak nehezen menekültünk meg... Nyitva látom a túlvilágot... Babilon! ... Összeomlás! Nem Kossuth és társai teszik tönkre mindazt, amit elkezdtem, hanem magasabb hatalmak. A Nemezis! Most már tisztán áll előttem, hogy el vagyunk veszve... Clark hősiesen viselkedik...”

Július 21.: „T. Clark megérkezett. Az egész lánc szerencsétlenséget nem találja különösnek...”

Augusztus 4: „Tegnap fogadtam Clark Ádámval, hogy 10 nap múlva nem lesznek kint a láncok. 6 üveg pezsgő 6 üveg ellen. És 12 üveg 6 ellen, ha hat nap alatt...”

Augusztus 7: Clark Ádám megnyerte a fogadást.”

Az eset külföldön is nagy vihart keltett, s nem volt kellemes a hídrodának sem. A meginduló vizsgálat Ádámot teljesen tisztázta. A felhúzó szerkezet nem látható anyaghibája okozta a kudarcot.

Ismét a napló: „Augusztus 16-án. Egy láncon átmegek Budára...” Széchenyi közel 60 esztendő, amikor erre a nyaktörő útra vállalkozik. Mintha érezte volna, hogy csak ezen a módon juthat át a hídon.

Különbö az utolsó láncot augusztus végén minden zökkenő nélkül beemelték.

Szeptember 3-án már ilyen mondatokat rejt a napló:

„Mindenki észreveszi nyomorúságos állapotomat... Rettenetes lelki ismeretfurdalások... Isten irgalmazzon nekem...”

Széchenyi elindul Döbling felé. Clark Ádám egyedül marad a híddal. A szabadságharc küzdelmei folynak a csatatereken. A híd befejező munkái természetesen lassan haladnak. Elhelyezik a pályatartókat, a pilérek felső részén az olasz kőfaragók díszítő munkáit.

December 22-én a hajóhidat elbontják, s a forradalmi kormány saját kezelésbe veszi a hidépítést. December 30-án Kossuth parancsára ágyukat és lovakat szállítanak át a még nem teljesen kész hídon. Nemsokára a császári seregek hatvanezer embere és hétszáz ágyúja vonul át rajta.

1849 tavaszán Hentzi, a Budát megszálló osztrák seregek parancsnoka, elrendeli a híd felrobbantását, hogy a győztes magyar seregek áthaladását megakadályozza. Négy nagy löporos ládát helyeztet el a 13. és 14. keresztartók közé, a híd mindkét oldalán. Clark félti a hida. A lánckamrákba vizet bocsát, hogy a teljes pusztulást elkerülje, s a szivattyúkat messze leúsztatja a Dunán.

Május 13-án Hentzi reggel héttől este 12-ig löveti Pest városát. Összeomlott házak, égő falak jelzik a harc nyomát. A nádor budai háza négy nap és négy éjjel ég. Minden lövés halálos csapás lehet a hídra.

Clark a budai oldalon tehetetlenül nézi a pusztítást. A hídudvar fölötti lakását 24 lövedék éri. Még 1840-ben írta szüleinek: „Szobáimat szépen bebutoroztam... Tudjátok mindig szerettem a szépen butorozott otthont...”

Május 20-án Hentzi halálos sebet kapott, Buda elesett. Teljesen érthetetlen okból, május 21-én, amikor a magyar csapatok megkezdtek a várba való bevonulást, Allnoch császári mérnökkari ezredes égő szivarját a hídra helyezett löporos ládába dobta. Felismerhetetlenségig szétzaggatta a robbanás. A hídnak nagyobb baja nem esett. Néhány keresztartó megsérült, amelyet Clark Ádám hamarosan pótoltatott.

De még ez sem volt elég. Görgey csapatai, gyalogosok, ágyúk, lovak kelnek át a hídon. Most senki sem vádolja Clarkot, miért építette be a legdrágább anyagokat, a legpontosabb munkával.

Június 7-én Dembinszky ad rendeletet Clarknak:

„A Lánchidat azonnal bontassa le, ellenkező esetben kénytelen leszek rombolására parancsot adni. Dembinszky.”

Ez már egy kicsit sok Clarknak is. Maga siet el a parancsnokhoz, hogy álljon el esztelen tervétől. Dembinszky belátja intézkedése céltalan voltát, s csak az útpálya járhatatlanná tételét kívánja.

A történelem kereke forog tovább. 1849 augusztus 12-én Görgey a világosi mezőn összegyűjti seregét, s 13-án a cári csapatok előtt a honvédsereg leteszi a fegyvert.

Rövidesen T. Clark megérkezik, s a kormányzat utasítására megvizsgálja a híd minden részét. Utasításokat ad a befejező munkálatokra.

1849 november 20-án avatják fel a hidat. Széchenyi, a híd megálmodója, nem mehet át a kész hídon. Döblingben van, s onnan élve ki sem jön többé. Haynau és társai állnak az ünnepi emelvényen.

T. Clark pedig október 18-án rövid levélben felmond munkatársának, Ádámnak. Többé nem is tette be lábát Magyarországra. A levél így hangzik:

„Kedves Uram!

Miután a pesti Lánchíd a publicum számára megnyílt, szolgálatára április 18-a után nincs tovább szükség.

Tisztelettel: T. Clark.”

Még nagy pecsétet sem tesz a háromsoros felmondó levélre, mint annak idején a Landes-Oberbaurat.

Clark Ádám pedig rövid időre hazamegy meglátogatni szüleit, s megkísérli megerősíteni alaposan leromlott szervezetét.

A híd áll s évtizedekig Európa legszebb hídjaként említett alkotás. De a sors útjai kiszámíthatatlanok. A két Clark neve a nemzet tudatában csakhamar összemosódik. Alig néhány év múlva már csak egy Clark van: Ádám.

Talán azért, mert ő itt maradt Magyarországon.

Néhány év múlva az újságírók, a század végén már a történetírók is összezavarják adataikat. Hosszú időnek kell elmúlnia, amíg jelentőségük és szerepük a reformkori magyarság életében valamennyire is tisztázódik.

III.

Az Alagút

A szabadságharc leveretése szomorú korszakot hozott a nemzetre. „Sokra sír, sokra vak börtön borul” írja a költő. Megtelnek a temetők, megtelnek a börtönök. Az országban szerte hontalan bújosók. Még a külföldre menekültek sem hajthatják nyugodtan álmra fejüket. Kémekek és besúgók tömege figyeli minden lépésüket.

Széchenyi Döblingben, Kossuth és társai emigrációban. Idehaza Magyarországon pedig Haynaunak, a „bresciai hiénának” és embereinek kegyetlenkedése még a külföldet is megbotránkoztatja. A nemzet halotti csendbe dermed.

Széchenyi az önvád perceiben nagyon is jól látta, hogy az ő szavai nyomán indul meg az a folyamat, amely a szabadságharcban szinte az egész világ bámulatára csapott égígérő lánggá. De sem ő, sem társai nem munkálkodhattak volna, ha a talaj nem áll készen az elvetett mag befogadására.

Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy a szorongattatás első félelmetes napjai elmúltával újra megindul az építő munka. A szabadságharcot leverték, de a nemzet tovább munkálja a forradalom igazi célját, az elmaradottságból való kiemelkedést.

A Magyar Hírlap 1850 évi 265., szeptemberi számában ezeket olvashatjuk:

„Clark Adám úr, a pesti kikötőtársulat általi felhívás következtében, miután az előleges költségek teljesen fődözve vannak, napokban több mérnökök és víziépítésszek társaságában Újpestre kiment, a kikötőül használandó Dunaág megvizsgálására. A rendkívüli csekély vízállás a működést igen megkönnyítvén, remélhető, hogy nem sok idő alatt sikerülend megszereznie a kívántató adatokat...”

Clark Adám tehát dolgozik tovább. A híd felépült, munkaviszonyát kurta levélkével felmondták. De neve és társadalmi rangja van itt Magyarországon. És teméntelen munkaalkalom...

— Ha igaz az, hogy a Lánchíd szimbolum, amely átvezet a régi feudális világból az újba, nem szimbolum-e az Alagút, a munka folytatása? Érdekes, hogy az 1834-es esztendőben a Der Spiegel 13. számában megjelenik a következő hír:

„A Leipziger Wochenheim jelenti: ... Széchenyi István Angliába készül, hogy Brunellel, a Themze alagút építőjével tárgyaljon a Duna alatt egy alagút építéséről.”

Az Ismertető 1837. évi 10. számában ismét érdekes cikk jelenik meg. Novák Dániel, korának jónevű mérnök szakírója az építendő híd érdekében frott tanulmányában a következőket írja:

„Ahelyett hogy akadékoskodnának, inkább hoznának javaslatba egy t u n n e l t ... a Horváth kertház mellett folytonos lejtőséggel ...

vezettetnék a Duna fenekének. Ez lehetséges, mert a Duna fenekére jobbra agyag lévén, a munkáknál nem kellene a vízbezuhanástól félni a munkásokat..."

Az 1838. majd 1839. esztendőben Novák már a Várhegy alagutat propagálja. 1845-ben a Der Spiegel december 3-i számában kidolgozott tervét is bemutatja, egy- és kéttáros változatban.

1845-ben Széchenyi István is komolyan foglalkozik az Alagút építésének gondolatával; részvénytársaság alakul a vállalkozás sikere érdekében.

Hasonlóan a Lánchídehoz, a kortársak tudatában az Alagút tervezője és építőjeként Clark Ádám neve élt. Alátámasztja ezt a hiedelmet a korabeli sajtó pontatlansága. A Vasárnapi Újság 1856. évi áprilisi számában — tehát alig hét esztendővel a híd elkészülte után — ezeket írja:

„Az Alagút... építését a legközelebb lefolyt események megátolták, a terv talán el is alszik, ha Ürményi József úr az eszmét 1852-ben újra fel nem eleveníti s oda nem tereli, hogy egy részvénytársulat alakult, mely legfelsőbb helybenhagyás után 1850 augusztus 24-én (?) legelső közgyűlését meg is tartotta.

A közgyűlés tagjaiból 24 személyből álló választmány bízott meg a nemes alapító elnöklete alatt a munkálatok vezetésével, építése pedig azon férfiúra, aki tervét készítette, a világhíres Clark Ádámmra bízott. ki a Lánchíd hasonló nevű teremője halála után ezen dicső bámulatos művet tőkéllyre vitte...”

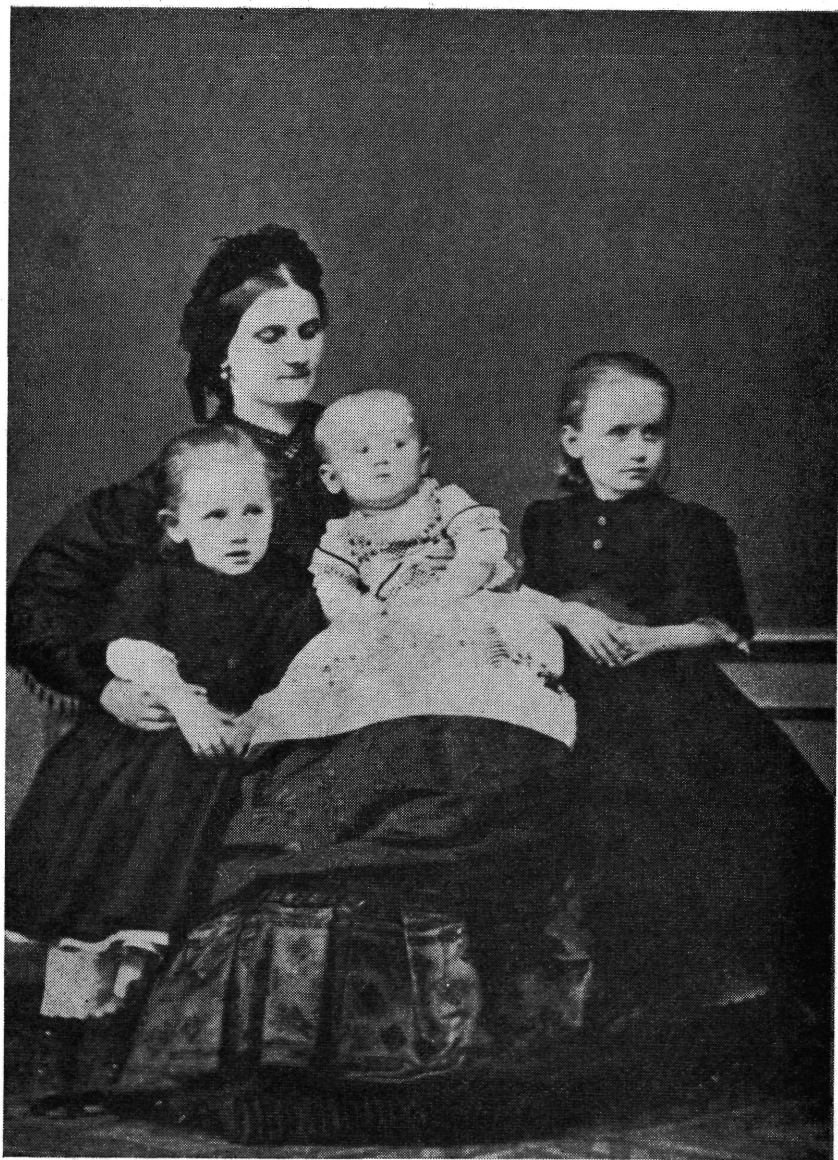
Az 1845-ös, évben, amikor Széchenyi István határozottabb formában foglalkozik az Alagút létesítésének gondolatával, a híd építése javában folyik. Clark Ádámnak éppen elég munkát és felelősséget jelenthetett az ott folvó munka, semhogy alagúttervek készítésével foglalkozzék, annál is inkább, mert ő Budapesten W. T. Clark hírodájának alkalmazottja, saját tervező irodája nincs. Nem is tételezhető fel, hogy Thierney Clark belenyugodott volna, hogy erejét és munkaidejét ilyen nagy munkával lekösse. Arról természetesen tudott, hogy Clark Ádám Széchenyi István kérésére apróbb „mérnöki” munkákat végzett.

Ezzel szemben feltehető, hogy Széchenyi István a híd befejezése után T. Clark további közreműködésére számított. Helyesebben a tervező iroda előtt megcsillantotta egy nemcsak anyagi, de újabb szakmai sikereket is jelentő nagy munka lehetőségét. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy T. Clark könyvében, az „An Account”-ban közli Paget angol utazó 1839-ben kiadott Hungary and Transylvania tanulmányának „Memoir of Count Széchenyi” c. részét Ennek a tanulmánynak a végére — vonal alatt — néhány mondatot illeszt.

„... Hazája iránti szeretete a legnagyobb szenvedélve...

„... Magyarország állapotának tökéletesítése céljából — többek között megbízta Mr. Clarkot egy alagút tervezésével a budai erődítmény — vár — alatt... Az alagút két kocsis szélességre, valamint mindkét oldalon gyalogjárda elhelyezésére volt tervezve... Ez is, mint sok más munka és értékes elgondolás, késedelmet szenved az ország politikai helyzete következtében...”

Széchenyi naplójában vagy leveleiben alig érinti az alagút kérdését.



Aldásy Irma az árvákkal



Clark Ádám sírja a Kerepesi temetőben

1846. július 14-én kelt levelében írja T. Clarknak.

„Az Alagút bejárati tervrajzát és a kerkház ábráját igen szívesen látom. Noha még az Alagútra nézve nem határoztunk...”

Széchenyi ismerte hazáját és 1845-ben, a hidépítés dandárján aligha tehetett kötelező ígéretet. T. Clark azonban vállalkozó, sőt angol tőkés vállalkozó, természetesen, hogy a várható újabb megbízás reményében foglalkozik a kérdéssel.

Haynau 1850 nyarán való eltávozásával, ha a politikai feszültség nem is szűnik meg, de szorító ereje gyengül. A vállalkozói kedv újra felkél, és Úrményi József 1851-ben megpendíti az Alagút építésének eszméjét. Az építés vezetője Clark Ádám, aki feltehetően az angol hídiroda tervei alapján — esetleg saját kiegészítéseivel — kezdi meg az építkezést. Most már valóban egyedül van. T. Clark 1852-ben meghalt; a szabadságharc óta egyébként sem tette be lábát Magyarországra, s nem kívánta látni többé élete büszkeségét, a Lánchidat sem. De hogy élete főművének érezte, mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy építésének történetét 1852-ben Londonban kiadta.

Az Alagút fúrási munkálatai 1853 évben kezdődtek el, egyszerre három munkahelyről. A Lánchíd felől, a Krisztinában a Horváth kert felől vízszintes irányban, a várhegy Szent György tér felől pedig függőlegesen. A kortársak teljegyzései a munkakezdés dátumáról ellentmondók. Feltehetően február 10. A munkálatoknál felhasználták azt a 800 mázsa lőport is, amelyet „Öfelsége” előállítási áron engedett át a Társulatnak, hogy ennek ellenében a katonaság részére díjtalan átmenetelt biztosítson.

1853 november 3-án Bécsből beszámoló ment Londonba.

„Kedves Szüleim! Eppen most érkeztem Pestről az Alagút megnyitási ünnepségek után, helyesebben a 10—12 láb keresztmetszetű próbavágot megnyitásáról. Úgy emlékszem, korábban említettem, hogy az ásatást a hegy mindkét oldalán kezdtem el, ugyanakkor egy 200 láb mély akná is nyitottunk felülről. Örülni fognak, ha megtudják, hogy a különféle fúrások pontosan találkoztak. Így hát a nyilvános megnyitási ünnepségen, amikor egy vékony falrész a középső munkahelyen a Társaság elnökének közreműködésével lebontatott — magas katonai és polgári személyiségek jelenlétében —, láthattuk egymást az alagút egyik végétől a másikig, keresztül a hegyen, nagy meglepetésére a jó nének, akik a munka folyamán rázogatták bölcs fejüket és jósolgatták, hogy találkozás helyett keresgélni fogjuk egymást a hegy belsejében...”

Az én próbafúrásom olyan egyenes, mint egy lénia...”

Az Alagúton a gyalogosforgalom 1856 március 6-án, a kocsiforgalom 1857 április 30-án indult meg. A Vasárnapi Újság 1856 áprilisi száma már statisztikát is közöl. A gyalogos átmenet díja 1 krajcár, lőé 3 krajcár. A megnyitás utáni első 65 napon 5698 Ft jövedelmet hozott az Alagút. Tehát naponként 87 forint volt a bevétel.

Az építkezés diadalmas siker. Divat volt végigsétálni rajta, a gázvilágítás „ontotta” fejedelmi fényben.

Az Alagút létesítése eszmei hatásában is felbecsülhetetlen. Lendületet, új hitet adott, s felépülése után új hársorok, új városrészek létesültek.

A szülőknek az Alagút próbafúratának ünnepélyes megnyitásáról küldött beszámoló nemcsak azért érdekes, mert bizonyítja, milyen gyakorlatot szerzett fiúk a szintezésben s milyen kiváló műszerei vannak. A levélnek van még egy-két érdekes mondata:

„Most egyébként el vagyok foglalva a Wien folyón át vezető híd felső vasszerkezetének felszerelésével...”

A levél Bécsben kelt, tehát Clark Ádám, immár magyar mérnök nemcsak odahaza Magyarországon, de külfországon is épít.

A levél elején megemlíti, hogy balesetéből a Mindenható segítségével szerencsésen kigyógyult, csak térde merev küssé, egy-egy nagyobb séta után. A levél végén személyes és családi dolgokra tér át. Szinte felsóhajtt, micsoda öröm és segítség lenne számára, ha ágya mellett kedves öreg édesanyját tudhatná. S mégis, ahogy a dolgok jelenleg állanak, — Magyarországon sem túl rózsás az élet — „I am not sorry that I am perfectly alone” — „nem vagyok szomorú, hogy tökéletesen egyedül vagyok.” A tökéletesen egyedül vagyok szavakat alá is húzza.

De mit is tehetne? Elmúlt 40 éves, egy férfielet minden erejét beleölté a magyarországi munkákba. Angliában ugyan hová mehetne? Hol kezdhetné újra? Egy üzemben? Hiszen mérnöki diplomája nincs, csak mérhetetlen szorgalma, célratörése és gyakorlati tudása. Itt Magyarországon szeretik, megbecsülik, és kitüntetés, ha egy munka élére áll. Mégha személyileg tökéletesen egyedül van is. Perfectly alone...

Mint egykor a Vidrán.

Most már azonban nem találná túlságosan bölcs dolognak visszatérni az öreg Angliába.

A családi szájhagyomány szerint a Budai Várszínház kivilágított pályolyában pillantotta meg először a 19 éves bidermeier szépséget, Áldásy Máriát. Beleszeretett, s a budai városkapitány családja szívesen látta a kérésként jelentkező ismert mérnököt. 1855 november 6-án kötött házasságot a budai evangélikus templomban, az akkor 43 éves, élete delén álló férfi a fiatal leánnyal.

Gyakran alig észrevehető apró jelek bárminél is élesebben világítanak rá életünk rejtett sebeire. Alapjában véve Clark Ádám is — mint mindenki, aki elhagyja hazáját —, küssé magányos. Szívesen látott tagja a társaságnak, a kaszinónak, lóversenyeknek, zenecéltélyeknek, mégis csak egy egészen szűk kis kör asszisztál élete fordulópontjain — akik csupán jelentős személyek, de nem barátok. Talán az orvosa, Frombold.

Házassági tanúja Karvay Ágoston egyetemi tanár, nyilván az Áldásy család részéről — és Tasner Antal, a Lánchíd-bizottság elnöke. Amikor 1857 január 10-én megszületik első gyermeke, a keresztszülők Tasner Antal és Sina báróné...

Családi életében társként szegődik melléje a szomorúság. A kis Iphigenie néhány nap múlva meghal. „Isten akaratában megnyugodva” írja be angol nyelven, a londoni kiadású, szépművű angol Bibliába a kor szokása szerint a családi adatok közé. Egy esztendő múlva reszket a kéz, reszkető az írás: 1858. okt. 19. „A still born child. A boy (5 mounts).” Halva született gyermek. Egy fiú.

Pedig házassága boldog. Áldásy Irma művelt, odaadó, gondos feleség. Ő pedig egy érett férfi minden gazdag érzésével szereti. My dear little wife — Édes kis feleségem; írja számtalan levelében.

Édesanyja sorai Londonból:

„Mindannyian nagyon boldogok vagyunk, hogy jól vagytok kedves lányom és fiam. Hogy megtaláltad végre boldog otthonod...”

Feleségét természetesen Londonban családjának is bemutatta: Mrs. Mary Clark.

Clark Ádám még mindig tetterős, fiatal férfi — aki annyiszor okozott gyenge testalkatával, gyakori betegeskedésével aggodalmat Széchenyinek a hidépítés idején —, de új vonás jelenik meg arcán. A fárad szomorúság. Csak 55 éves, amikor meghal, s mégis néhány évvel előbb készült fényképét, ölében hosszúsoknyás kislányával, nem lehet meghatottság nélkül nézni. Az egyetlen mosolygós arc, amelyet ismerünk. Hirtelen olyan érzé-

sünk támad, mintha édesapánk képét nézegetnénk. Egyszerre előtűnik személyiségének új vonása. Clark Ádám jó ember. Csöndes, befelé mosolygó nagyon jó ember. Erőszak, hiúság nélküli, szomorú, csöndes, beteg ember.

A Lánchíd és Alagút után nem vállal hosszabb, több évre terjedő munkát. De dolgoznia kell, mert most már el kell tartania családját.

Clark Ádám nem volt soha gazdag. Nem volt földbirtoka, bankbetétje, mint irigyei állították. Kocsit, lovat tartott, csónakja jól ismert volt a Dunán. Szerette a szép otthont, a nemes bútorokat. Nem volt pletykák, párbajok, botrányok hőse. Társadalmi rangjának megfelelően élt, de igazán gazdag nem volt soha. Emberi értékei, munkájának színvonala, elért eredményei elég biztosítékot nyújtottak azonban minden tőkés vállalkozónak arra, hogy érdekkörébe bevonja. Mint ahogyan ezekben az években nemcsak a Sina bankházzal, de Rotschildokkal is összeköttetésbe kerül.

Az általa elvállalt munkák sokszor sajátosak és igen különfélék. Nemcsak hidépítő és statikusként működik, de mint géptervező is. 1855-ben elvállalja a budai vízvezeték tervezési munkálatait. A szerződést a gőzszivattyú létesítésére 1855 augusztus 18-án kötik meg. A szivattyú lett volna hivatva felemelni a Duna vizét a Várhegyre, a Szent György térig.

A gőzszivattyút 1857 március 6-án vették át. A budai városi tanács által megbízott átvéví bizottság az átvételkor megállapította, hogy Adam Clark nemcsak a szerződésbeli kötelezettséget tartotta be, de a gőzszivattyú a vállalnál nagyobb teljesítményű. A kötelezettségek pontos teljesítéséért és a kiváló gépgyártásért a városi tanács teljes elismerését fejezi ki.

Pedig ez a munkája nem sikerült teljesen. Néhány év múlva le kellett bontani. A vízvezeték elsősorban az egészségügyi követelményeknek nem tudott megfelelni.

1855 decemberében levél érkezik Bécsből Rotschild aláírásával.

„A tegnapi postával levelet kaptam Mr. Neville-től, amelynek tartalmát tudomására kívánom hozni. Mr. Neville részletes kalkulációt küldött a nagy tiszai híd építésével összefüggésben. A tárgy nem elég ismerős előttem, hogy véleményt formáljak... Ezért eljuttatom Önhöz, kedves Clarkom, hogy vizsgálja meg a kérdést és véleményét tudassa velem...”

Az európai pénzürekelettségek egyik leghatalmasabbika „kedves Clarkját” szakértőnek kéri fel.

Rotschild udvarias, jellegtelen szavai mögött azonban még valami meghúzódik. Anglia már túlságosan sokáig uralta gyáraival és hídjaival az európai piacot...

A bécsi híd építése után — amelyről 1855-ben kelt, az Alagút megnyitásáról szóló levelében emlékezik meg —, ott látjuk Clark beadványát 1858-ban amelyben előterjeszti a prágai lánchíd állapotára vonatkozó vizsgálatainak eredményeit. Ugyanebben az évben jelentik a helyi újságok, hogy Neville mérnök foglalkozik a Drezda melletti pirnai híd újjáépítésével. Adam Clark 1858 augusztus 19-én megszállt a St. Rom hotelben Drezdában. Innen 21-én kelt levelét Rotschild már 25-én nyugtázza is. A bécsi, a leitmeritzi s a Tisza-híd szakmai és pénzügyi vonatkozásait tárgyalja szakértőjével Clarkkal.

Es Széchenyi? Tud-e arról, hogy egykori munkatársa hogyan dolgozik? 1858 április 28-án Kovács Lajoshoz intézett levelében ezeket írja:

„... Hozza szegény fejemet jóakaróim emlékezetébe, különösen tisztelem Deák barátomat, Masjont, Clarkot és szeressen engem, mint eddigelé...”

Clark Ádám meglátogatta Széchenyit Döblingben is. Utoljára január 3-án, néhány hónappal halála előtt.

Az 1860-ik esztendő újabb szomorúságot hozott a Clark családra. Ismét egy halott csecsemő. Egy kisfiú.

1861-ben nagy társadalmi kitüntetés éri. Hivatalos iratot kap.

„Tekintetes Úr!

Folyó évi böjtelő hó 18-án tartott közgyűlésen egyhangúlag elhatároztuk, hogy azon férfiak közül, akiket az alkotmányos szabadságtól megfosztott s annyit gyötört nemzet a vész napjaiban mentőként tekinteni megszokott, kik az igenis szűk határok közé szorított sajtószabadság mellett a társadalmi téren ébreszték, istápolták a csüggedni nem tudó nemzet reményeit... tiszteletbeli képviselőnek választjuk. Buda főváros közönsége.”

A Lipótmezei Elmegyógyintézet és a Dohány utcai pesti zsidótemplom kupolája őrzi Clark Ádám utolsó éveinek kezennyomatát.

Még 1858 március 22-én, a witkowitzi vasműből írott levelében, ahol a leitmeritzi Elba-híd munkálataiban vett részt, ír komolyabban betegségről. A szavak egyszerűek.

„I have had a sorry Winter of it... — Szomorú tél van mögöttem.

Röviddel azután, hogy utoljára írtam, kegyetlenül megfáztam, amely megtámadta a tüdőket... Az egész ügy meglehetősen komoly volt, azonban hála remek felépítemnek és jóságos kicsi feleségem gondos ápolásának, Isten segítségével biztonsággal keresztül mentem rajta, s most már képes vagyok arra, hogy a kenyérgeset után nézzek.”

Mind gyakoribbak a lázas, köhögős időszakok, s mindég kevésbé segít a gyengéd ápolás...

1865 június 11-én házépítési kérelmet nyújt be. A budai Koronaőr utcában kívánja felépíteni kertes, angol módra tervezett családi házáat. Ahol a nappos verandán a téli hónapokban is pihenni lehet. Ekkor már súlyos beteg, de maga irányítja az építkezést. 1866 június 11-én kapják meg a beköltözési engedélyt, de az átköltözéshez már nincs elegendő ereje. Erősebb volt a tüdővész. Özvegye három piciny gyermekkel marad egyedül.

Nemcsak a munkája, ő maga is szimbólum volt a nemzet szemében. Nagy embernek kijáró gázpompával temették el a buda-vizivárosi temetőben. A Lánchídon gázszobogókat lengetett a szél. Utolsó útján nagy tömeg kísérte, s ahol az angol zászlóval letakart koporsó elhaladt, levett kalappal, könnyes szemmel álltak az emberek. Amikor a temetési menet az Alagúthoz ért, a budai evangélikus egyház szuperintendense magyar nyelvű beszéddel búcsúztatta el.

Holttestét néhány évvel később kiemelték, s a Kerepesi temetőben, az Áldásy család sírboltjába helyezték, ahol felesége is nyugszik. A sír ma a Közlekedési Múzeum védett emléke. —

Egy romantikus kor romantikus lelkű, idegen földről ideszármazott szülőtte magyar földben nyugszik.

Nemcsak hídepítő volt, híd volt saiat személyében is egy akkor még alig megszületett s egy, a távoli jövőben születendő kor között. Példa, az erejét soha nem kímélő, munkájáért kitartással, hősként harcoló ember példaképe.

TÁJÉKOZTATÓ IRODALOM

- Bagyó János:** Széchenyi István közlekedésügyi reformja és tevékenysége
Budapest, 1913. Athenaeum
- Barta István:** Széchenyi István és a magyar polgári reformmozgalom kibontakozása
Budapest, 1960. Akadémiai K.
- Bártfai Szabó László:** Adatok gróf Széchenyi István és kora történetéhez I—II.
Budapest, 1943. Szerző kiadása
- Clark Ádám:** Einige Worte über den Bau der Ofner-Pesther Kettenbrücke
Pest, 1843. Heckenast
- Clark Thierney W.:** An account with illustrations of the Suspension Bridge across the River Danube...
London, 1852/53. John Weale
- Darvas István:** A budai Alagút ismeretlen első tervezői
Városi Szemle 1946., 3/4. szám
- Darvas István:** A Lánchíd építője Clark Ádám
Új Idők, 1946. 7. szám
- Darvas István:** A Lánchíd építő Clark Ádám szerepe a budapesti Dohány utcai templom építésének történetében
Új Élet, 1948. augusztus 5-i szám
- Falk Miksa:** Széchenyi István gróf és kora
Pest, 1868. Emich
- Fombold Károly:** Clark Ádám
Pester Tagblatt, 1866. június
- Grünwald Béla:** Az új Magyarország. Gróf Széchenyi István
Budapest, 1890. Franklin
- Jung Péter:** Gróf Széchenyi István műszaki alkotása
Szeged, 1942. Árpád ny.
- Kovács Lajos:** Gróf Széchenyi István közéletének utolsó három éve 1846—1848
Budapest, 1889. Franklin
- Léderer Emma:** Az ipari kapitalizmus kezdetei Magyarországon
Budapest, 1952. Közokt. Kiadó
- Lengyel József:** Három hídépítő
Budapest, 1960. Szépirodalmi Könyvkiadó
- Majláth Béla:** A Lánchíd története
Budapesti Szemle, 1882.
- Mérei Gyula:** Magyarország a reformkorban és a forradalom idején
Budapest, 1950. Egy. soksz. jegyzet
- Mérei Gyula:** Magyar iparfejlődés 1790—1848
Budapest, 1951. Magy. Tört. Társulat
- Maier György:** Gróf Széchenyi István és a 100 éves pesti hengermalom
Budapest, 1942. Malomipari Szakismeretek Gyűjt.
- Majláth Béla:** Gróf Széchenyi István levelei
Budapest, 1889. Athenaeum
- Németh László:** Széchenyi István gróf
Budapest, 1942. Bolyai Akadémia

- Spira György:** 1848 Széchenyiye és Széchenyi 1848-a
Budepest, 1964. Akadémiai K.
- Viszota Gyula:** Gróf Széchenyi István naplója I—IV.
Budapest, 1925—1939. Magy. Tört. Társulat
- Viszota Gyula:** A Széchenyi-híd története az 1836. XXVI. t. c. megalkotásáig
Budapest, 1935. Magy. Tud. Akadémia
- Zelovich Kornél:** Széchenyi mérnöki alkotásai
Budapest, 1889. Franklin
- Zelovich Kornél:** Széchenyi és a magyar közlekedésügy
Budapest, 1925. Magy. Tud. Akadémia
- Zichy Antal:** Gróf Széchenyi István külföldi útirajzai és följegyzései
Budapest, 1890. Magy. Tud. Akadémia
- Gróf Andráshy György és gróf Széchenyi Istvánnak a budapesti Hídegyesü-
lethez irányzott jelentése**
Pozsony, 1833. Landerer
- Levelek és iratok a Magyar Tudományos Akadémia, Budapesti Történeti
Múzeum, Közlekedési Múzeum, Országos Levéltár és a Hajós család
anyagából**

A címlapon bemutatott plakettet Clark Ádám halálának századik
évfordulója alkalmából készítette Borics Pál

TARTALOM:

I. A „Vidra”	3
II. A Lánchíd	10
III. Az Alagút	21

Copr. Horvai Károlyné, Budapest, 1968.

Kiadja a Közlekedési Múzeum

Felelős kiadó: Petrik Ottó

Szaklektor: dr. Szekeres József, a történettudományok kandidátusa

2000 példány, 3 (A5) ív + 8 oldal melléklet

MSZ 5601—59. Budapest, 1968.

Szedés: Fővárosi Nyomdaipari Vállalat 9. telep

Előállítás: AFÉSZ Sokszorosító üzeme, Dunaföldvár

