

„FIGYELŐ”

UJSÁGSZELVÉNY VÁLLALAT
Budapest, XIV., Nürnberg-u. 42.
Telefon: 296—534

Városi Szemle

Lap: ...1948. 3-4 sz.

Megjelent:

A százéves Lánchíd

— Ismeretlen írások a híd történetéből. —

Írta: Lestyán Sándor

Fakult írásokra, munkatervekre, levelekre bukkantam a Lánchíd multjából, abból az időből, amikor még nem volt és gyakran kétségesnek tűnt, hogy egyáltalán lesz-e? A közöny legyűrése és a harc befejezése a győzelemig, a legszebb regény: több, mint a Lánchíd regénye, a megnyomorított magyar élet regénye, azokban az egyszer farsangos, máskor gyászos esztendőkből, amikor a jobbágyok szolgasorsa és a népszabadság utáni sóvárgás kavardóságában itt-ott már vereslett a parázs, mely lángragyúlván a forradalom tűz-tengerévé nőtt, hogy azután fájdalmasan elhamvadjon.

A közöny és az ellenségeskedés, amit említettünk, a maradiak táborából acsarkodott a híd felé. A két testvérváros, melyet egy sóhajtásnyi Duna-szalag választ részekre, még mindig beláthatatlan messzeségben él egymástól, mert nincs híd, hogy (Széchenyi szavait idézve) Corvin agg várából testvéri, hú kezet nyújtson az ifjú, szép Pestnek. A hajóhidat, éppen úgy, mint elődjét, a repülőhidat — ami még a félhold emlékét idézte — a tél beállta előtt évről-évre lebontották és csak a jégzajlás elvonulása után állították fel ismét. December elejétől április végéig révészek szállították át a pestieket Budára, a budaiakat Pestre. — A csónak közepén kis vaskályha izzott, az utasok tehát nem fagytak meg átkelés közben, de ha a révész történetesen felöntött a garatra (jó veresbort mértek a tabáni csapszékekben és zenés lebuajokban, mielőtt a híres budai szőlőket elpusztította a filoxera!), vagy a jégtáblák magasra tornyosultak: a csónakforgalom szünetelt s az utas napokig vesztegelhetett a fogadóban, ha ugyan nem akadt atyafisága, aki magához ölelte.

Igy járt 1821 december második felében Széchenyi István huszárkapitány is, akit a biharmegyei Diószegen ért a hír, hogy atyja, Széchenyi Ferenc a sopronmegyei Cenken meghalt. A délceg huszár elindult hazafelé a dermedt télen. December 29-én érkezett Pestre, a hajóhid fel volt szedve, olyan zord időjárás tombolt, hogy a csónakok sem közlekedtek.

Széchenyinek hét napig kellett várakoznia, míg egy bátor révész átszállította Budára. Az átkelés előtti este ezt írta naplójába: »Egy évi jövedelmemet adnám, ha Buda és Pest között állandó híd létesülne és bár valószínűleg sohasem fogok Pesten lakni, soha egy krajcár kamatot, vagy pénzem visszafizetését nem fogom kívánni. A gondolat, hogy hazámnak jelentékeny szolgálót tettem, teljesen kártalanítani fog.«

Ezidőtájt már ismeretes volt Campmiller József állandó Pest-budai Dunahíd terve. A linzi mérnök a mintát 1819 decemberében ki is állította a Hétválasztó Fejedelemhez címzett fogadó szálájában, sőt a sorsjáték szabályait is ismertette, mellyel az építéshez szükséges összeget elő akarta teremteni. A gondolat tehát már megszületett, a mag el volt vetve, de Campmiller hídja a feledés homályába merült, hogy átengedje helyét Széchenyi törekvéseinek. Ezekben az években másoknak is eszébe jutott az állandó híd szükségessége. József nádor Mitis Ignác bécsi gyáros elgondolása szerint szeretne volna a hidat megvalósítani — Mitis a bécsi Zsófia-hidat építette fel, részvénytársasági alapon — Trattner Károly mérnökkari százados »Egy függő-hídnak felállításáról Buda és Pest között« akarta meggyőzni honfitársait, értekezvén a kérdéstről a Tudományos Gyűjtemény 1828 februári számában s ugyanebben az évben Sándor Móric, az »Ördöglovas« is olyasfajta kijelentést tett ismerősei körében, hogy egy állóhídra kész volna feláldozni fél esztendei jövedelmét. Malvieux József Keresztély, pesti kereskedő (később bankár és a Leszámitolóbank alapítója) 1831 februárjában a Kereskedői Csarnokban tett előterjesztést az állandó híd megépítéséről; mindezekből azonban nem lett semmi, mert akik a javaslatokkal előállottak, nem voltak elég erősek a kivitelezéshez. Egyedül Sándor Móric foglalkozott állhatatosan a gondolattal s mint később majd látjuk, minden erejével és befolyásával csatlakozott Széchenyi hídtervéhez. (Szükség volt erre a támogatásra, hiszen az »Ördöglovas« egyrészt roppant népszerű volt a hazában, másrészt Metternich kancellár veje lett s mint ilyen, gyakran jutott szóhoz Bécs uralkodó köreiben.)

Mi fojtotta el már csirájában az első hídterveket és hídjavaslatokat? A Duna áradásától való félelem és az építéshez szükséges pénz hiánya. Pest-Buda polgárai attól tartottak, hogy az állandó híd nem engedi le a Dunán a jégzajlást, torlódás áll elő és elkerülhetetlen a pusztító árvíz. Ugyanakkor az Ausztriának való teljes alárendeltség, a megnyomorított, üldözött, ipari-, kereskedelmi- és hitelélet koldussá, a bécsi önkény szolgájává süllyesztette az országot. Amikor tehát Széchenyi négy esztendővel az első bejegyzés után ismét három szót ír fel Naplójába: »*Brücke bey Pesth*«, majd egy évvel később megörökíti, hogy fogadott Kemnitzerral, »*Tíz esztendő mulva Pest és Buda között állandó híd létesül*«, számolt a két nehézséggel: az árvíz balhiedelmével és a pénztelenséggel. Hídtervét e két akadály elhárítására építi fel s számot vetett azzal, hogy újabb akadályok tengerén kell átgázolnia.

*

Kétmillió forint két krajcár ellen: legegyszerűbben így vonhatnám meg a bővös kört, ami a Lánchíd születését körülöleli. A tervező Clark szerint kétmillió forint a hidépítés költsége, a két krajcár pedig a hidpénz, amit mindenki egyformán fizet, ha a hídon áthalad. A hangsúly nem is a két krajcáron, hanem az »egyformán« szón van. A két krajcár ugyanis az egyenlő

teherviselés jelképe, másszóval lerombolja a válaszfalat nemes és nem nemes ember között.

Nemes ember nem fizetett a hajóhídon. J. G. Kohl, németországi utazó, Magyarországon jártában, Pestre is ellátogatott. Tapasztalatairól, úti élményeiről könyvet írt s ebben olvassuk: *»A híd — t. i. a hajóhíd — két oldalára nagybajuszú férfiakat állítottak, akik nemül beszélnek és a nemes embereket, továbbá a szabad királyi város polgárait és a meghonosodott szokásjog szerint minden jólöltözött, gazdag embert ingyen engednek a hidra, hogy átkelhessen. Ugyanakkor a szegény iparoslegényeket, a koldusokat és a zsidóságot, akár gazdag, akár szegény, továbbá a parasztembert és az egyszerűen öltözött idegeneket szó nélkül megragadják és arra kényszerítik, hogy hídpénzt fizessen, hacsak a maga jószántából le nem szúrta a csillogó rézkrajcárokat.«* A kép, ami a hajóhíd átkelőit mutatja be, ennyiből is teljes és szemléltető. De Kohl még hozzáfűzi, hogy saját fülével hallotta a hídőrök üvöltését, mikor egy-egy szegény embert, aki nem tudott hídpénzt fizetni, marconán visszakergettek a bármennyire hihetetlenül hangzik is, a cigányok kivételezettek, — akárcsak a nemes emberek, ők sem fizetnek hídpénzt! A német utazó előtt érthetetlen a cigányok kiváltsága. Azzal magyarázza, hogy senkiszámba veszik őket, ezért repülhetnek szabadon, mint a madár!

Kohl nem talál magyarázatot, hogy az alacsonyabb néposztály miért tűri ezt a megaláztatást. Nem érti, miért nem láznak fel ellene, miért nem próbálják széttörni a lárcot, ami az egyik polgárt a másiktól megkülönbözteti. *»Máshol is élvez a nemes ember bizonyos előjogokat — írja —, de ezek nem jutnak oly feltűnően kifejezésre, mint Magyarországon, különösen a hajóhídnál, melyen a gazdagok arannyal tele erszénnyel a zsebükben ingyen közlekednek, a szegényektől pedig utolsó krajcárjukat is elszedik.«*

Könnyebb volt a hídepítés kétmillió forint költségét előteremteni, mint a nemességet és a városi polgárságot megfosztani a kétkrajcáros előjogtól! Fáy András írja erről: *»Az eszme legtöbbecknél háborzongató, némelyeknél hajmeresztő vala. Egy előkelő tisztviselője a megyének lángborult arccal nyilatkozta, hogy ő inkább Paksra kerül le átkelni a Dunán, ha Budára menni lenn kénytelen, mintsem nemes léteére hídvámot fizessen.«* Cziráky Antal országbíró — a nemesi előjogokat féltők táborának vezére és a hídepítés legádázabb ellensége, — azt a napot, amikor a Lánchíd-törvény hosszú vajúdás után mégis megszületett, *»az ősi magyar alkotmány temetése napjának«* nevezte. Kossuth Lajos pedig, a híd alapkövetételének napján, 1842 augusztus 24-én, ezt írta: *»A híd nem hipotézis többé, alapja letéve s vele egyszermind egy nagy elv lőn szentesítve, mert institutionknak ezen első találkozója az örök joggal, legelső követévé le a polgári egyenlőségnek, legelső lépést tőn a polgári terhek közös viselésére.«*

A Cziráky országbíró mögött felsorakozott főnemeseken és hétszivafás kutyabőrösökön kívül Pest és Buda választott polgárainak ellenállását is le kellett győzni. A hajóhíd bérlője ugyanis bizonyos összeget fizetett évente

a két városnak s a városvezetőség nem akart ettől a jövedelemtől elesni. A városi polgárság hídellenzékének hadát Kolb János pesti árvagyám és szószóló vezette. Négy esztendőn keresztül csapkodta az asztalt hiveivel együtt a pipafüstös szózában, hogy nem engedi megnyírni Pest jogait, de Buda beadta a derekát, mire Kolb János uram sem tehetett mást, mint azt, hogy kiegyezett.

*

1836 május másodikán szentesítette a király a törvényt »Egy állandó hídnak Pest és Buda közötti építéséről«. 1836 június 10-én jelent meg Széchenyi felhívása a hídpályázatra. A felhívásnak nem volt eredménye. 1837 szeptember elején azután Széchenyi és Sina György bankár meghívására Pestre érkezett W. Tierney Clark, hogy a helyszínen tanulmányozza az építkezés lehetőségeit.

1838 első napjaiból kapcsolódik a Lánchíd történetébe az első ismeretlen írás, azok közül, amiket most hozunk nyilvánosságra.

W. T. Clark Széchenyi Istvánhoz

Hammersmith, 1838, január 18.

Kedves Grófom!

Elküldtem Önnek a Duna folyó ama részének hozzávetőleges vázlatát ahol a hajóhid áll és annak a részének is, ahová a függőhidat gondoljuk. A részletekből látható az ellenállás, amit a víz és jég sodrával szembehelyezünk a kő- vagy öntöttvashíd építése alatt. Összehasonlítva egy függőhid konstrukciójával, nyilvánvalóvá válik ebből az utóbbi nagy előnye, amit a vázlatokból könnyebb lesz megérteni. Bizonyára emlékezni fog, hogy amikor Ön és Andrássy gróf e kérdésben tanácsot kértek tőlem, alapfeltétel volt, hogy az úttest alsó része legalább 13 lábnyira legyen az 1775. évi vízállás felett, hogy a jég és egyéb úszó anyag felhalmozódásának minden lehetőségével szembenézhesünk. Ezért mielőtt a különböző konstrukciók előnyeit összehasonlíthatnók, azaz a kőhidét, az öntöttvashidét vagy a függőhidét, azonos feltételeket kell tekintetbe vennünk. Tehát ha feltételezzük, hogy a kőívek és az öntöttvas az 1775-ös vízállás felett 13 lábbal venné kezdetét, akkor a rajzrészleten a kő- és az öntöttvashíd feletti vörös vonal mutatja az úttestet, a vörösre színezett pontozott vonal pedig a függőhid úttestét és én azt hiszem, hogy az a részlet, amelyen a magyarázatok vannak, elegendő arra, hogy minden előítéletmentes józan embert meggyőzzön. Ezt a levelet nyitva hagytam, hogy a báró elolvashassa és aztán továbbküldhesse Önnek.

*Hűségesen az Öné, kedves Grófom,
W. Tierney Clark*

Külfeten: Gróf Széchenyi I.-nak és Báró Sinának

A levélből kiderül, hogy keletkezése idején sem Széchenyi, sem a Hidépítő Bizottság, de maga a tervező W. Tierney Clark sem határozott még végérvényesen, hogy kőhíd, öntöttvashíd vagy függőhíd, azaz Lánchíd épüljön. W. T. Clark e levelében a függőhíd mellett foglal állást, amit Széchenyiék maguk is a legcélravezetőbbnek láttak.

1838 március közepén szörnyű árvíz pusztított Pesten és Budán. Egyike volt a legnagyobb elemi csapásoknak, ami — történetük folyamán — a testvérvárosokra zúdult. Az árvízszujtotta város felépítése egyrészt elterelte a figyelmet az állandó híd kérdéséről, másrészt serkentő hatással volt a hídépítkezés szükségességére. Erre utal W. T. Clark most következő levele, ami tisztáz egy másik kérdést is: milyen legyen tulajdonképen a Lánchíd? Eleinte — mint e levélből kiderül — arra gondoltak, hogy csupán a gyalogosközlekedés lebonyolítását szolgálja. Sina György bankár azonban jó üzletember volt: tudta, hogy a gyalogközlekedéses híd nem biztosít annyi jövedelmet, mint egy általános forgalmú hídé. Széchenyi is ez utóbbi mellett kardoskodott. Megkérdézték W. T. Clark tervezőmérnököt és a következőket válaszolta:

W. T. Clark Sina György bankárhoz

Hammersmith, 1838, április 20.

Uram! A válasz mult hó 27-én kelt levelében foglalt kérdésekre, hogy t. i. »vajjon a javasolt gyaloghíd nem szolgálhatna-e áru, szarvasmarha, lovak, kocsik, ágyúk stb. szállítására is, szigorú ellenőrzés alatt, azaz, hogy egyszerre csupán egy bizonyos mennyiség menne át a lehető leglassabban s a kocsikat, ágyúkat, nagyobb, nehéz súlyokat pedig emberek vontatnék, a lovakat pedig vezetnék...« a válasz a következő:

Bátor vagyok közölni, hogy az egynyílású gyaloghíd eredeti tervében nem volt meghatározva, hogy a főtartóoszlopban nyílás vagy ív legyen a gyalogjárók részére, hanem én úgy terveztem, hogy az oszlopot megkerülük — a mellékelt rajz szerint — amely elrendezés célja takarékoszággal kombinált erő volt. Azonban ha kívánatos, hogy a javasolt híd más célokra is alkalmas legyen, nemcsak gyalogjárók részére, más elrendezés válik szükségessé és ennek következtében a munka elvégzése drágább lesz.

A híd eredetileg csak gyalogosok részére volt tervehve, nem pedig minden célra válogatás és ellenőrzés nélkül, de az a véleményem, meg lehet úgy építeni, hogy árut, szarvasmarhát, lovakat, kocsikat és ágyúkat is elbírjon olyan ellenőrzés alatt, amelyet én szükségesnek fogok tartani. Semmiképen sem kell tehát a híd olyan teherbírásában kételkednie, hogy a két város között lebonyolítsa az egész forgalmat. Természetesen a szükséges előírások mellett, melyeket én, ha megkívánják, ezután javasolnék.

Ha a híd a nemrég lefolyt katasztrófa idején már létezett volna, Pest egész lakosságát egy napnál rövidebb idő alatt át lehetett volna szállítani

a budai hegyekbe és így sok vagyontárgyat és értékes életet meg lehetett volna menteni.

Vagyok, Uram,

az Ön engedelmes és alázatos szolgája

W. Tierney Clark

Külső címzés: Sina bárónak, Bécs, kis piros pecséttel, londoni és wieni postabélyegzőkkel

1838 tavaszától őszig azzal telt el az idő, hogy Sina György a pénzügyi műveletek tervét dolgozta ki. Széchenyi ezen a nyáron betegeskedett, de betegen is minden követ megmozgatott annak érdekében, hogy a hídtervet W. T. Clark készítse. Felmerült ugyanis az ötlet, hogy az akkori London-híd építője, John Rennie terve alapján készüljön el az állandó pest-budai híd. Rennie Bécsben is eljárta az ügyben, próbált híveket szerezni magának, de Széchenyi kitartott W. T. Clark terve mellett. Ebbe a kérdésbe világít be a következő levél:

W. T. Clark Széchenyi Istvánhoz

Hammersmith, 1838. augusztus 6.

Kedves Grófom!

Most kaptam múlt hó 19-i levelét és valóban örülök a hírnek, hogy egészsége javul, de kérem vigyázzon Magára.

Ugyanezzel a postával irtam a bárónak is és a másolatot mellékelem. Azt hiszem és remélem, hogy felölel mindent, amit Ön óhajt.

Kaptam ezenkívül egy hosszú levelet a bárótól a költségvetésre vonatkozólag, amit Bécsben adtam át neki, és amely úgy látszik sokkal magasabb, mint amit Mr. Rennie küldött. Azonban amíg nem tudom, milyen méreteket szánt Rennie a Lánchídnak és mi a maximális súly, amelyet hordania kell, lehetetlen megmondanom, mennyiben helyes az ő költségvetése, de semmiképen sem kellene, hogy a báró alacsony árajánlással elcsábítsa magát, mert azt túlgyakran használják fel mint cselet arra, hogy valamely munka megkezdését elérjék, amit azután, ha egyszer elkezdtek, be is kell végezni; — a báró arról is értesít, hogy a szembenálló felek megegyeztek és úgy véli, hogy az én költségvetésemet túlmagasnak tekinthetik Rennieével szemben és hogy ezen az alapon némi nehézségek mutatkozhatnak. Tudatában vagyok annak, hogy költségvetésemben bőségesen gondoskodtam előre nem látható kiadásokról, de azt hiszem az utóbbi idők eseményei igazolták, hogy helyesen jártam el. — Rennie költségelőirányzatának a végösszege túl alacsonynak látszik nekem, de hiszen ő már azóta hozzáadott 25.000 fontot

az első előirányzathoz és 15.000 fontot a Lánchíd számára, mivel magasabbra akarja a vízből kiemelni. Minthogy azonban nem ismerem a tervét, nem helyes izgulni felette. Most alaposabban hozzálátok a költségelőirányzathoz, mert a báró pontosabb adatokat szeretne kapni, hogy a másik féllal tárgyalhasson és megteszem, ami tőlem telik, hogy a munkámat elküldhessem a legközelebbi pénteki postával, azonban ez mindenképen csak hozzávetőleges becslés lehet mindaddig, amíg minden munkavázlat el nem készül és árajánlatokat nem tesznek a munkára, de még akkor is a legővebben kell gondoskodni előre nem látható eshetőségekről. — Amióta a báró levelét megkaptam, jeladtam szentpétervári utamat, hogy készen állhassak akár arra, hogy Pestre utazzam, ha szükséges, akár arra, hogy itt maradjak és elkészítem a munkavázlatokat és mindazt az előkészületet megtegyem, ami szükségesnek látszhatik.

Kívánva, hogy egészsége továbbra is naponként javuljon, legjobb üdvözleteimet — jelentve az Ön kedves grófnéjának és családjának, kedves Grófom

vagyok legőszintebben

W. Tierney Clark

1838 szeptemberében jött létre a szerződés Sina György és a Hídegyesület között. A pénzügyi akadályok elhárultak s mégis 1840 nyár derekáig húzódott az építkezés megkezdése.

Ezalatt készül el W. T. Clark végleges terve s ezalatt kapcsolódik be a Lánchíd építésébe Clark Ádám, aki névrokona (mert a két Clarket nem fűzte vérrokon kötelék egymáshoz) terve alapján a hidat felépítette. Clark Ádám 28 éves volt, amikor a tervező Clark és Széchenyi rábízták a nagy munkát. Az egykorú feljegyzések szerint törekeny, hallgató ifjú, aki egy angliai vas- és gépgyár előmunkása volt mielőtt megbízói Pestre hívták, több mint ezer embert irányított az építkezés során s ha kellett, maga is a kétkezi munkások közé állott. W. T. Clark alábbi levele, amit 1839 augusztusában írt Széchenyinek Bécsből, arról emlékezik meg, hogy Adam Clark is a császárvárosban van, egyébként nyilván együtt járták a tervezővel a városokat és az erdőket, hogy az építkezéshez szükséges faanyagot megtalálják.

W. Tierney Clark Széchenyi Istvánhoz

Frankfurt szálló

Bécs, 1839. augusztus 3.

Kedves Grófom,

tegnap este érkeztem ide és találkoztam Sina báróval, akitől hallottam, hogy itt kell maradnom, amíg nincs hírem Öntől, amit hamarosan remélek, mert nagyon szeretnék már Budán lenni és megfenni a kezdéshez szükséges

előkészületeket. Ideutaztam Ratibor és Straubing között meglátogattam egy várost és egynehány nagyon szép támaszfának alkalmas bükkfőrsre találtam, a tulajdonos közölni fogja velem az árat, amelyért ezeket a támasztóoszlopokat Pestre szállíthatják és a számukat is. Clark Ádám is itt van és nagyon szeretném, ha sürgősen belekezdene valamibe, kérem hallasson Magáról sürgősen, mert dologtalanul maradni nagyon fárasztó.

Bizva benne, hogy Ön egészen jól van és legjobb üdvözteimet küldve a bárónak, vagyok kedves Grófom,

őszintén

W. Tierney Clark

Külzeten cím: Gróf Széchenyi I. Pozsony

1839 októberében Clark Ádám már Pesten van. Innen küldi el Széchenyi Istvánnak a Lánchíd munkatervét, a következő levél kíséretében:

Adam Clark Széchenyi Istvánhoz

Pest, 1839. október 22.

Uram!

Kívánságához képest a pesti jüggőhid építésére vonatkozólag összeírtam néhány megjegyzést.

Kissé a részletekbe mentem, ami 1839 és 1840-et illeti, de mivel nagyon valószínű, hogy az 1840. év tapasztalatai a következő évekre más eljárási módot írhatnak elő, csupán annak megállapítására szorítkoztam, ami nekem a dolgok egymásutánjában látszott, amelyben a munka folynék, feltéve, hogy az ügyek elég simán bonyolódnának le.

Kívánságához képest továbbra is mindent fel fogok jegyezni, ami a tél folyamán a munka előbbrevitele szempontjából hasznosnak vagy szükségesnek látszanék.

Amennyiben a gőzmalommal illetően bármiféle felvilágosítást adhatnék, boldogan szolgálnék vele, aminthogy szerencsés vagyok, hogy

az Ön legengedelmesebb szolgálója lehetek

Adam Clark

A híd munkaterve 1839—1845 évekre szólt. A Lánchidat 1849 november 20-án nyitották meg, négy esztendővel később, mint Clark Ádám a tervben az építkezés menetét és befejezését lefektette. Természetesen az 1848—49-es események késleltették a munkát, de a munka 1848-ig is már három esztendőt késett. Clark Ádám — mint munkatervében mindjárt látjuk — már 1839-ben meg akarta kezdeni az első hídláb alapozását. Ez aztán csak 1840 július végén történt meg.

A munkaterv nemcsak egyik legszebb és legjellemzőbb dokumentuma a Lánchíd-történetnek és a Lánchíd-regénynek, de a hidépítő szakemberek, mérnökök és technikusok számára is rendkívül jelentős, mert pontos képet nyerünk belőle arról, hogy milyen körülmények között, milyen építkezési rend és milyen építkezési szabályok mellett épült egy európai viszonylatban is jelentős híd száz esztendővel ezelőtt.

Clark Ádám munkaterve

1839-BEN KÖVETENDŐ ELJÁRÁSMÓD

A pesti Lánchíd munkálatainak rendszeres és pontos előrehaladása céljából szükségesnek látszik egy bizottság alakítása, amelynek minden, a hiddal kapcsolatban álló ügyet fontolóra kell vennie. Érvelés: Szükséges valaki, aki teljesen tisztában van az ország vámtörvényeivel, szokásaival és segédforrásaival s aki megfelelő elméleti, valamint gyakorlati tudással bír ahhoz, hogy tanácsal szolgáljon és véleményt mondjon mindarra nézve, ami a hiddal összefüggésben áll: továbbá egy titkár a levelezés elintézésére. — Jómagam, mint gyakorlati ember, tanácsal szolgálhatok és véleményt mondhatok arranzéve, hogyan kell a dolgokat irányítani, hogy W. Tierney Clark terveit a tőle kapott és esetleg a jövőben is időnként hozzám intézett utasításaihoz híven hajtsák végre — és báró Sina képviselője, aki felkérésünkre majd jóváhagyja a Bizottság által ajánlott rendszabályokat.


A pesti oldalon hatalmas tér, amint ezt a W. T. Clark által nálam hagyott terv feltünteti, a terven látható kapukkal. Kis házak a munkások, raktárak az építőanyag és a szerszámok stb. számára.

Az I. hidláb alapjául szolgáló ásásokat meg kell kezdeni és mindaddig folytatni kell, amíg azt az időjárás megengedi éspedig a W. T. Clark által e célból hátrahagyott tervek és keresztmetszetek szerint.

A tölgy- és fenyőszálfát az 1. számú védgát számára mielőbb meg kell rendelni és ennek, legalább részben, legkésőbb áprilisig meg kell érkeznie. Két mintát még az erdőben meg kell munkálni, hogy megtekinthessem. Az egyik mintát küldjék Pestre, a másikat pedig a készítőnél. Olyan szálfát, amely nem egyezik a mintával, nem veszünk át.

Az építész számára 15 darab legjobb szerkezetű cölöpverőgépet kell készíteni. Haladéktalanul megállapodásra kell jutni homokkő- és gránitbányák tulajdonosaival, hogy az I. számú hidláb számára szükséges követ még 1840 nyarán leszállítsák. A kőnek 1841 folyamán megfaragva, építésre készen kell állnia.

El kell készíteni W. T. Clark által nálam hagyott rajzok és utasításoknak megfelelően szerkesztett 1. számú gát tökéletes mintáját.

Meg kell tudni, hol található agyag az 1. számú gát cölöpei közé alkalmazandó agyagpép elkészítésére és más agyagföldtulajdonosokkal is meg kell állapodni a jövő nyár folyamán szállítandó $\times \times \times \times$  Klafterre vonatkozóan. Meg-

jegyzem, hogy rövidesen, amikor a cölöpöket beverik, nagy mennyiség agyagra lesz szükség és erről is nyomban gondoskodni kell, mert attól tartok, hogy jó agyag beszerzése némi nehézségbe fog ütközni.

Megállapodások kovácsmesterekkel a cölöppatkók szállítása tárgyában, abban az esetben, ha azokat a küldött mintához híven tudják elkészíteni.

1840-BEN KÖVETENDŐ ELJÁRÁSMÓD

Az 1. számú védőgát beverésének és biztosításának ebben az évben el kell készülnie. Különböző műhelyek felállítása a kovácsok és ácsok számára, félszerek a kőmunkásoknak, hivatali helyiségek a felügyelő hivatalnokoknak: szertárak és raktárak felállítása.

A védőgát alsó részén rakodópart, rajta két darab 2—8 tonna erejű daruval.

Jelenleg az Óbuda melletti szigeten álló hatalmas darú nagyon alkalmas volna arra, hogy a tervezett rakpartra erősítsék. Faágazattal és szorítóvasakkal kell felszerelni. Az egyidejűleg Angliából küldött vasúti kocsi igen alkalmas lesz a súlyos kövek szállítására a rakpartról a műhelybe.

Az 1. számú gát számára szállítandó száljak készítőit meg kell sürgetni, hogy a fát a lehető leggyorsabban leszállítsák. Tulajdonképpen egy megbízható embernek a helyszínen kell tartózkodnia, hogy beszámolhasson a munka haladásáról, miután a fa szállításában beálló késedelem egy évszak elvesztését jelentené.

Az 1. számú hídlábhoz szükséges kő (részben) lehetőleg az évad elején szállítandó. A kőmunkások hozzáláthatnak a kő megmunkálásához, hogy ezzel 1841 tavaszán elkészüljenek. A $\times \times \times \times \square$ Klajster anyagot igen rövid időközökben kell a nyár folyamán leszállítani (lásd 1839).

Megrendelendő a teljes famennyiség a 2. és 4. gát számára, a minőségre vonatkozólag az 1. számú gát építése tapasztalataiból adódó javításokkal.

Megrendelendő a II. és IV. hídlábhoz szükséges kő vagy legalábbis megállapodást kell kötni annak részleges leszállítására, miután óriási mennyiségre lesz szükség.

Gondoskodni kell közönséges és »hydraulikus« mészről, valamint tiszta, éles homokról: erre 1841 tavaszán lesz szükség.

1841-BEN KÖVETENDŐ ELJÁRÁSMÓD

Az 1. számú hídlábon a kőmunkát a lehető legnagyobb magasságig kell felvezetni és a védgátat a tél beállta előtt el kell vágni.

A 2. és 4. számú gátak még ebben az évben megkezdendők, befejezendők és biztosítandók.

A követ a II. és IV. hídláb számára elő kell készíteni.

A 3. számú gáthoz az egész famennyiség megrendelendő.

1842-BEN KÖVETENDŐ ELJÁRÁSMÓD

A II. és IV. hídlábat a lehető legnagyobb magasságig kell felvezetni, hogy a védőgátat a tél beállta előtt el lehessen vágni.

A 3. gát beverése és biztosítása. Miután ez az egésznek a legkomolyabb feladata, minden elképzelhető elő kell készíteni. Addigra az 1., 2. és 4. gát építésénél nyert tapasztalatok rámutatnak majd a szükséges óvintézkedésekre.

Az I. számú hídláb befejezése. Ebben az időszakban három hídlábat kell megépíteni és 1 védőgátat beverni. Szükség lesz 2 gőzgépre, az egyikre a IV., a másikra a II. hídlábnál, hogy a vizet tartsa.

1843-BAN KÖVETENDŐ ELJÁRÁSMÓD

A III. számú hídlábnak a lehető legnagyobb magasságig való felvezetése.

A II. és IV. hídláb teljes, vagy legalábbis csaknem teljes befejezése.

A hídlánc és a vasalkatrészek egy részének megérkezése a nyár folyamán.

A hídhoz vezető feljáratnak a lehetőség szerint való kiépítése.

1844-BEN KÖVETENDŐ ELJÁRÁSMÓD

A III. hídláb befejezése. A II. és IV. befejezése. A hídfeljáratok kiépítésének folytatása mindkét oldalon.

Előkészítése az úttesthez szükséges fának.

A 3. gát elvágása a tél beállta előtt.

Az eddig le nem szállított láncok és vasalkatrészek megérkezése, legkésőbb a tavasz folyamán.

A láncok áthúzása stb., stb.

1845-BEN KÖVETENDŐ ELJÁRÁSMÓD

Az úttest és a hídfeljáratok befejezése stb.

A híd ez év őszén megnyílik a közönség számára.

Pest, 1839. október 24-én.

Adam Clark

Attól kezdve, hogy Clark Ádám leverette az első hídpillér cölöpjeit, a Duna két partján állandó népvándorlás zsongott az építkezésnél. Már feledve volt az ellenségeskedés, ami a Hídtörvényt megelőzte, az öreg, kiérdemesült hajóhídról tréfákat adtak szájról-szájra és gúnydalokat énekeltek. Az ifjú szép Pest és Corvin agg vára egyformán örült a hídnak, ami a testvérvárosok szeme előtt nőtt ki a Duna hullámai felett. Magyar, angol, német, szláv és

olasz munkások dolgoztak az építkezésnél. Közülük a magyarokat fizették a legrosszabbul, csak tíz forint heti fizetést kaptak az olaszok 25 forint heti fizetésével szemben. (1848 júniusában, amikor a forradalom levegője már felgyújtotta az évszázadok elnyomatása alatt élők lelkét, a magyar munkások követelték is az idegenek elbocsátását, addig azonban tűrtek és dolgoztak a megszegyénítő bérért!)

Clark Ádám egy pillanatra sem mozdult el munkahelyéről és szorgalmasan küldözgette a tervező W. T. Clark címére, Londonba a jelentéseket. W. T. Clark pedig minden nevezetesebb jelentés után közölte észrevételeit Széchenyivel. Hármójuk itt-ott már nyilvánosságra került és még felkutatásra váró levelezése plasztikus háttérrel fest a Lánchíd építkezéséhez.