

WILIAM LINDLEY (1808 -1900)

L. Vilmos, angol mérnök, szül. Londonban 1808 szept. 7. L. Józsefnek, a Reathból, Yorkshire grófságból származó greenwichi csillagásznak legkisebb fia. Kiképeztetését a London melletti croydoni intézetben nyerte, ahonnan Giles Francis, akkor hirneves mérnök mellé kerülve gyakorlatra, előbb mint ennek segédje, később mint társa, nagy technikai művek tervezésében és kivitelében volt részese. Ilyenek a Newcastle-Carlisle, London-Birmingham és a London-Southampton közötti vasutak, a Mersey folyó szabályozása, részben a Themse alatti első alagút építése s ezenkívül több csatornázás, zsilip, csatorna és vízvezeték létesítése, továbbá a London-Southampton közötti vasút összes hídjainak szerkesztése és építése. Előbb 1834., azután 1838. meghivatott Hamburgba, ahol a Hamburg-Lübeck és Hamburg-Bergedorf közötti vasút tervezésével és építési vezetésével bízott meg. E vasutakon és általában az európai szárazföldön L. alkotta meg a hosszú vasúti kocsik őstípusát amennyiben, szakítva az angolországi négykerekű kocsik rendszerével, hatkerekű kocsikat építtetett s ily módon tulajdonképeni megalkotója volt a soktengelyű hosszú kocsik rendszerének.

A Hamburg-Bergedorf közötti vasutat 1842 máj. 5. kellett volna megnyitni, de éppen ekkor tört ki az a világraszóló tűzvész, amely a régi Hamburgnak legnagyobb részét elhamvasztotta. L.-re ekkor az a feladat várt, hogy először is az ellenállhatatlannak látszó tűzvészt fékezze meg, ami neki fényesen sikerült az által, hogy a tűzvész irányában eső és annak újabb tápot nyújtó több háztömböt felrobbantván, ez által a vész tovább terjedését megakasztotta s a városnak nevezetes részét megmentette. A tűzvész után a szenátus és a polgárság egyeteme közösen egy építési végrehajtó bizottságot alkotott, amelynek műszaki tanácsadójává, tervező főmérnökévé és végrehajtójává L.-t nevezték ki. Ekkor fejtette ki a még akkor fiatal L. Hamburg újjáalakítása körül azon bámulatos tevékenységet és tervező erőt, amely őt néhány év alatt európai hírévé és Hamburg évkönyveiben halhatatlanná tette. 1844-1848-ig megalakította a híres hamburgi vízvezeték, mely a szárazföldön az első u. n. folytons ellátású vízvezeték volt és amely nagyszabású emelőgépéről és vitzornyáról a technikusok előtt különösen ismeretes.



1863. meghívás folytán Majna melletti Frankfurtva ment, hol mint ezen szabad város legfőbb műszaki tanácsadója a város felmérését, vízvezetéki dolgainak rendezését eszközölte és elkészítette és végrehajtotta a város általános csatornázási tervét. A magyar alkotmány visszaállítása után Szentkirályi, Móric, mint Pest városának főpolgármestere Szumrák Pál akkori főmérnöke útján felhívta L.-t arra, hogy a Pest város számára Pollák Gyula, Samorzil János és mások által készített vízvezetéki terveket bírálja meg és esetleg új tervet készítsen. L. a meghívásra azonnal eljövén, még 1868. év kora tavaszán bemutatta előzetes tervezetét, amely elfogadtatván, annak alapján 600 000 forint költséggel elkészítette az u. n. hajóhivatali téren (a mostani új parlament helyén) az ideiglenes vízművet, ahonnan a Duna melletti kavicsrétegbe sülyesztett 3 kútból 2 gőz-szivattyu gép segítségével még ugyanazon évben a városnak egy tetemes részét tiszta szűrt vízzel volt képes ellátni. A vízvezeték csakhamar népszerűvé lévén, a városi hatóság szívesen fogadta L.-nek ama további javaslatát, hogy a vízvezeték, részint a csőhálózatnak tetemes kiegészítésével, részint pedig a kőbányai magaslaton két nagy víztartó építésével, 1 800 000 fnt újabb beruházás mellett kibővítsék, ami megtörténvén, megkezdődtek L.-vel a végleges nagy vízműre vonatkozó tárgyalások. L. Pest városa számára a mesterséges szűrők alkalmazása mellett az újpesti szigetén kívánt egy nagy és a város jövő fejlődésére is számított vízművet alkotni, azonban ekkor már (1872-73)

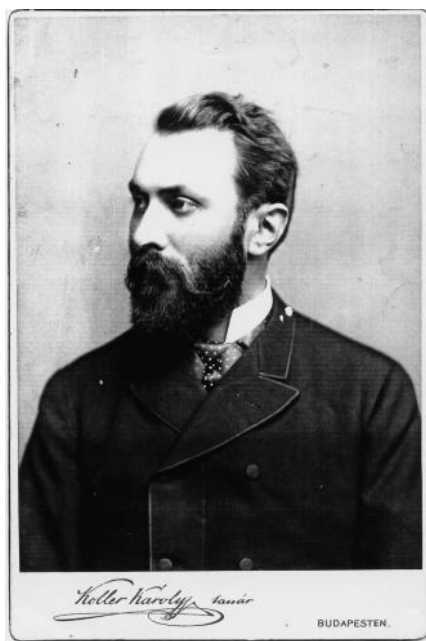
új nézetek kerülvén felszínre s a természetes kavicsrétegek felhasználásának elve fogadtatván el, a tárgyalások eredményre nem vezethettek.

Ezután L. még Düsseldorf és Crefeld városok csatornázását készítette el, szerkesztette Jassy, Bukarest és Braila csatornázási és vízvezetéki terveit, azután 1878. az orosz kormánytól nyert megbízás folytán fiával, L. Vilmos H.-val együtt Varsónak vízvezetéki s úgy ezen városnak mint Szt. Pétervárnak csatornázási terveit. 1879. a magánéletbe vonult vissza s jelenleg London mellett Blackheathban él.

L. budapesti működésének értékét nemcsak az általa létesített s nagyobb részében már szétszedett vízműve után kell megítélni, hanem szellemének hatása után. Ő mindjárt, mihelyt Pestre jött s itt a viszonyokat tanulmányozta, tisztában volt azzal, hogy Budapestből néhány évtized múlva óriási város lesz s ennél fogva ellene volt minden kisszerű intézkedésnek, utalván minduntalan arra, hogy a város kedvező fekvésénél és lakosságának igyekezeténél fogva okvetetlenül még eddig nem ismert arányokban fog növekedni, minél fogva kis arányú művekre kár a pénzt pazarolni. Ellenségei ezt arra akarták magyarázni, hogy haszonlesésből hirdeti a város közel jövőbeni gyors fejlődését azért, hogy minél több munka bizassék reá, azonban a körülmények L.-nek adtak igazat. L. az Institution of civil Engineers, a Royal-geological Society és a Smeathson Engineers testületek tagja; három fia és egy leánya van; a fiuk, Vilmos, Róbert és József, mind a mérnöki pályán működnek.

WILLIAM HEERLEIN LINDLEY (1853 – 1917)

L. Vilmos H., angol mérnök, a Majna melletti Frankfurt építési igazgatója, az előbbinek fia, szül. Hamburgban 1853. Tanulmányait Angliában korán befejezván, már 1869 okt. apja mellett működött a pesti vízvezeték építésénél, majd 1870 közepétől kezdve mint apja helyettese önállóan vezette a munkák egy részét. Ily minőségben működött 1873 közepéig, amikor is apjával Majna melletti Frankfurtba költözött, hol eleinte a városi csatornázási munkáknál mint segédmérnök, később mint apja helyettese működött. 1879. az összes csatornázási munkákat ő vette át, amihez 1883 óta, amikor is a város építési igazgatójává választatott, a többi technikai ügyek is járultak.



Az ő vezetése alatt és az ő terve szerint készültek el a csatornázás fontos kiegészítő részét képező ülepedő medencék, amelyek a csatornák szilárdabb tartalmát felfogván, a Majnába már csak a kevésbé káros híg csatorna részek jutnak; elkészítette a forrásviz- és talajviz-vezetékeket, valamint a Majna-vezetékét, továbbá 1884-től 1887-ig a Majna szabályozással kapcsolatos patfalak, kikötők, raktárok, valamint a város szabályozási és szépítési és a városi villamossági központi telep terveit, vezette ezen tervek végrehajtását. Apjával átvevén a varsói nagy vízvezeték építését, ezt most a befejezés felé viszi; ezen a mestgerséges szűrés elvén alapuló vízmű naponként 140 000 m³ vizet fog szolgáltatni. Az ő tervei szerint csatornázták, az elkülönítési rendszer alapján, Elberfeldet és Hamburgot 1884-1889.; 1892 és 1893. a bécsi kormánytól nyert megbízás folytán a bécsi Duna-csatorna hajózhatóvá tételére és az árvízvédelemre vonatkozó tervek felülbírálatával és kijavításával foglalkozott, egyúttal 1890 óta Mannheim, Hanau, Prága,



Tiflisz városok csatornázási terveinek részint kidolgozásával, részint a már elfogadott tervek keresztülvitelével van elfoglalva, nem is említve azon sok várost, amelyek őt csatornázási és vízvezetéki terveik felülbizálásával megbízták. L. tagja az Institution of civil Engineers és a Royal Geological Society testületeknek. Irodalmi működése több németországi szakfolyóiratban és alkalmi kiadványban van elszórva. Reánk magyarokra nézve érdekes L.-nek az a terve, melyet megbízás folytán a főváros új vízvezetéke számára készített, amely azonban nem került kivitel alá, mert nem a hatóság által elfogadott természetes, hanem a mesterséges szűrés elvére volt alapítva. E terv szerint az összes szükséges vízmennyiség a Dunának ó-budai oldaláról vétetnék s az ó-budai nagyszigeten telepítendő szűrőcellákban megtisztítván, a Duna feneké alatt a kék agyagban építendő alagúton szállítatnék, a főváros pesti oldalára.