



SÁVOLY PÁL

hídépítő mérnök

Négy világrészben több száz híd épült a tervei alapján, Magyarországon több mint háromezer hidat épített, a Duna magyar szakaszát kilenc hídja íveli át. Neve egyetlen hídon sem szerepel, csak a tervek irattári kötegein.

Sávoly Pál Kossuth-díjas, munkaéremrendes mérnök, az Út- és Vasútervező Vállalat hídirodájának főmérnöke, a vállalat Vigadó téri székházának negyedik emeletén fogad, a dolgozószobájában, amelynek egyetlen bútordarabja két bakra fektetett óriási rajztábla. A falakon hidak metszetrajzai, az ablakból a Vigadó újjászülető épületének két mór ablaka látszik. Amikor legutóbb itt jártam, a Vigadót még állványok sűrű erdeje borította, s az Erzsébet híd avatására készültünk. Sávoly Pál és harminc mérnöke tervezte az új Erzsébet hidat, amely könnyed kábelkötegekre függesztve csüng a Duna fölött. Budapest aggódva és tiltakozva fogadta pár éve a tervet, hogy a lánc-szerkezetű régi Erzsébet híd helyére kábelhíd épüljön, azután mégis megszerette. Az új híd gyorsan „beépült” a pesti köztudatba, most a kétmilliós város büszkesége, világvárosi látképének egyik vizuális központja.

A férfi, akinek oroszlánrésze van abban, hogy újjáépültek a második világháborúban maradéktalanul elpusztított magyar hidak, csöndesen őszülő, csöndesen beszélő, csöndesen szivarozgató ember.

Az első világháború után, fiatal fejjel — mivel nem kapott munkát —, elhagyta Magyarországot és nyugat-európai cégek szolgálatában dolgozott, a második világháború előtt hazatért s a felszabadulás után munkához látott. Magyarországon minden híd romokban hevert a büszke Duna-hidaktól kezdve apró vasúti átkelőig. Sávoly Pál munkatársaival újjáépítette a Lánchidat, az összekötő vasúti hidat, a Petőfi, a Szabadság, az óbudai Árpád hidat, de már akkor a nagy tervét dédelgette, az Erzsébet hidat...

Ebben az időben levélben és telefonon százan és százan ostromolták: kérelték, vádolták és fenyegették — tartsa meg a régi Erzsébet híd szerkezetét és Budapest látképétől elválaszthatatlan, hagyományos vonalát. A főmérnök csöndesen ellenállt.

A hídavatás napján a pesti hídfőben találkoztunk. A parton néma és illetődött csöndben ezrek és ezrek álltak, nyilván azok is, akik félték az új hídtól. De többé nem az ellenvetés hangja hallatszott: Budapest egyetlen boldog sóhaj-tással birtokba vette a hidat.

— Mit érzett akkor mérnök úr, amikor az új Erzsébet hídon áthaladt az avató küldöttség?

— Azt hiszem, az jutott eszembe, hogy Budapest képe ismét teljes. Valamit befejezni általában mindig jó érzés. Egy sérült városképen az utolsó vonásokat meghúzni különösen jó érzés. Egyébként akkor is arra gondoltam, hogy mi következik ezután?... Milyen munka?...

— S mi következik, mérnök úr?

— Újabb hidak... Aluljárók... Budapest rohamosan fejlődő közlekedését meg kell oldani. A Kálvin tér, a Moszkva tér, a Marx tér közlekedése most már sürgős rendezésre szorul. A Lánchíd budai hídfőjében a keresztező forgalmat két szinten kell megoldani... A hazai problémákon kívül megtisztelő külföldi megbízásaink is vannak.

(Sávoly Pál kollektívája tervezte az egyiptomi heluani hidat.)

— Például?

— Szó van egy pozsonyi Duna-híd tervezéséről a pesti Erzsébet-híd szerkezeti megoldásai szerint s egy kiállítási óriáscsarnok tervezéséről, amely Lipcsében épül, a vásárvárosban... Talán furcsának tűnik, de egy ilyen óriáscsarnok hídépítő munka...

Asztalán levélnehezékként egy kimetszett kábeldarab hever és egy arasznyi, rozsdás, sebhelyesen bemart láncdarab. Az egyik az új Erzsébet-híd korszerű tartókábelének darabja, a másikat életveszélyes munkával a bűvárok hozták fel a Duna medréből, amikor a felrobbant hidat a víz alatt szétszabdalták és kiemelték. A régi Erzsébet-híd statikusa Kherndl Antal, a budapesti műszaki egyetemen Sávoly Pál tanára volt. A professzor művéből ez a láncdarabka maradt a tanítvány asztalán, a két mérnöknemzedéket ez a rozsdás acéldarab köti össze.

— S a többi acél, mérnök úr?

— Beépítettük a dunai hidakba... A régi Erzsébetből épült az új Lánchíd nagy része.

A hidak sokáig élnek...

B. G.