

FIGYELŐ

ujtsággazdasági figyelo irodaja
Budapest, XIV., Nürnberg-utca 42.
Telefon: 296—534

Lap: -----

Megjelent: 1951 FEB 8

16 Egy mérnök visszaemlékezik: Kossuth-híd! Szabadság-híd! Margit-híd! Lánchíd! És most következik: a földalatti gyorsvasút

— *Hogyan jutott el idáig egy pártonkívüli?*

A mérnök, Sávós Károly, a Földalatti Beruházási NV műszaki főosztályvezetője elidőz a feltett kérdésemre, visszapillant az elmúlt esztendőkre, az emlékeit rendezgeti. Visszaemlékszik azokra a nehéz napokra, mikor a pusztulás réme lebegett Budapest felett.

— S mikor kiléptünk a pincékből, tanácstalanul állottunk — mondja. — De csak néhány percig. Magam is rögtön kerestem a kapcsolatot a régi kollégákkal, elsősorban dr. Széchy Károlyt igyekeztem megtalálni. A Budán lakók, elszakítva Pesttől, a Fő-utcában a posta épületében szerveztük meg a munkát. Hozzáálltunk a hidak akkori állapotának felrajzolásához, hogy ha megindul majd az élet, munkához, újjáépítéshez láthasunk. Még csak papírunk sem nagyon akadt, ceruzát és egyéb mérnöki felszerelést a szó legszorosabb értelmében a romokból szedtük össze. Március 15-én, úgy emlékszem, elkészült a Szabadság-híd provizoriuma és Pest és Buda között, igaz, hogy csak ideiglenesen, de megvolt már a kapcsolat. A pesti kollégákkal már beszélgethettünk arról, hogy milyen lesz a holnapunk, s a nehézségek, a tanácstalanságok közepette

hír érkezett Debrecenből.

— A még ottszékélő kormánytól utasítást kaptunk, hogy az új hídnak keressünk megfelelő helyet:

— Munkához láthattunk. Az építés élén ott állt Gerő Ernő. Irányított, segített bennünket. Keserves, nehéz körülmények közepette is épült a híd, a Kossuth-híd. Sohasem felejttem el, hogy mit jelentett nekünk az a biztatás, amit Gerő Ernő adott. Az ország tekintetét éreztük magunkon. Micsoda lendület volt az! S a hihetetlen erőfeszítésnek meg is volt az eredménye:

1946 januárjában megnyílt a híd, összeölelkezhetett Buda és Pest, a kettészakított város.

Sávós Károly mérnök tovább folytatja:

— Megtanultunk valamit: az építkezéssel egyidőben tervezni. Egymásután következtek az új feladatok. A Kossuth-híd megépítése után

a Szabadság-hídhöz kerültem.

Nehéz napok voltak azok is. A pénzünk egyre jobban értéktelenedett, élelmiszerhiánnyal küszködtünk valamennyien. Voltak munkások, akiknek szinte kopogott az éhségtől a szemük.

— Nincs élelmiszerük a hidépítőeknek? Romlik a pénz s a kapott munkabérral a dolgozók nem tudnak mit kezdeni? Jöttek az intézkedések, jött a segítség. Az építés lendülete nagyot szökken. Elhangzott a nagy elhatározás: 1946 novemberében helyett 1946 augusztus 20-ára elkészül a híd. Jól emlékszem: akadtak mérnöktársaim közt hitetlenek. Nem azok között, kik a hídon dolgoztak, nem. Mások tamáskodtak. Nagy összegekben fogadtak, hogy az előrehozott határidőre nem készül el a Szabadság-híd. Később megtanultak hinni, mikor augusztus 20-án átadhattuk a hidat

rendeltesítésének.

— A Margit-híd

építéséhez láttunk hozzá. Ugy éreztük, hogy most különösen meg kell mutatnunk, hogy mire képes a magyar építőakarat. Arról volt szó, hogy a réginél *modernebb hídszerkezetet* hozunk létre. A Ganz Hidműhely és más gyárak dolgozóival együttműködve, ez is sikerült.

— Az elsők között voltam, aki megkapta a

„Kiváló munkás”-

jelvény viselésére való jogosultságot, továbbá megkaptam a Népköztársaság Érdemérem aranyfokozatát, majd a további munkám eredményeként a Kossuth-érdemérem III. fokozatát.

Majd így folytatja:

— A Lánchíd

újjáépítése következett. Felmerült a kérdés, hogyan építsük fel. A már megépült két óriás-híd le tudta bonyolítani a forgalom zömét, tehát ennél a hídnál megőrizhettük a történelmi szépségeket. Megőrizhettük a történelmi patinát. S hozzáálltunk a munkához. Minden segítséget megkaptunk, hogy a *100 éves évfordulóra elkészüljön a híd*. Formában tehát teljesen azonos lett a régivel, de mégis erősebb, *modernebb*. Higgye meg, boldogság volt építeni. A szükséges anyagiakat rendelkezésünkre bocsátották, érvényesült a munkavereseny hatása, létrejött a teljesítményhez kötött bérezés, mely új és új lendületet adott a munkának. Most már kevesebben akadtak hitetlenkedők, tudták, hogy amit elhatározzunk, azt végre is hajtjuk.

Sávós Károly mérnök most megáll egy pillanatra, majd egyszerű, de nagyon őszinte szavakkal mondja ki:

— Az én életemben különösen nagy segítséget jelentett, mikor a jelenlegi munkahelyemre kerültem. Oda, ahol nagyot alkothatok munkatársaimmal. Mint pártonkívüli mérnök, 5 éves tervünk legnagyobb alkotásán,

a földalatti gyorsvasút

építkezésén dolgozhatom.

Örömmel tájékoztat:

— A budapesti földalatti gyorsvasút első vonalának megépítéséhez az elmúlt évben láttunk hozzá. Meg kellett előbb teremteni a munkaszervezetet. 1950 májusában megindulhatott a tényleges építés. Az ötéves tervbe iktatott munka csak az egyik része a feladatnak. A Keleti pályaudvar—Déli pályaudvar közötti vonalszakasz megépítése után tovább épül a földalatti hálózat.

— Még valamiről kell szólnom. A mérnök ma már egyik

legmegbecsültebb dolgozó.

— A múltban, gondoljunk csak a 30-as évekre, állandóan a munkanélküliségtől kellett a mérnökmunkásoknak rettegni. Ma: előttünk a holnap szép ígérete. Biztosítva a becsületes, ember megélhetését.

Cseng a mérnök asztalán a telefon, a földalatti gyorsvasút építésének egyik munkahelyén intézkedést várnak.

Beszélgetésünk végetér. A mérnök folytatja a munkát.