

244 1970 MAJ = = = Budaörsi
92
Pro Urbe, 1970

Széchy Károly

A Duna-hidaknál elhelyezett hatalmas szabadtéri tablók este, vakító neonfényükkel megállítják a járókelőket. A főváros lakói újra láthatják a felrobbantott hidakat, a vízbesüllyedt, vagy égnek meredő roncsokat, a sebesült országlánt, a sérült sasokat. Az idősebbek emlékeznek, a fiatalok csak pillantásra méltatják.

1945-ben a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium Hídosztályát a kormány megbízta az ország elpusztított hidainak újjáépítésével. A sok száz közül a budapestiek építése bizonyult a legnehezebbnek, még mostoha körülmények között azonnal el kellett kezdeni a munkát. megszervezését Széchy Károly mérnökre, a Hídosztály vezetőjére bízta.

Kapcsolata a Duna-hidakkal régebbi keletű. 1932-től a Közlekedés és Postaügyi Minisztériumban a Dunahídépítési szakosztály tagja volt. Részt vett a Margit-híd kiszélesítésében, a Petőfi-híd tervezésében és építésében. A század elejétől húzódo-vajdó Árpád-híd, úgy látszott, végre épülhet. 1937-ben ő kapott megbízást a tervezésére. 1940-ben indult az építkezés, elkészültek a pillérek és mintegy 300 méternyi szakasz, — de a háború miatt abba kellett hagyni.

— Jobb is, hogy nem tudtuk tovább építeni — emlékezik dr. Széchy Károly. — Eggyel több hidat robbantottak volna fel a németek! Így is nehéz helyzetben voltunk. 1945 áprilisában már elkezdtük a munkát. Ideiglenes megoldásként jök lettek volna a pontonhidak, de ezeket összesel, a jégzajlás előtt föl kellett szedni. A cél az volt, hogy mielőbb állandó hidat építsünk. De hol, és miből? A roncsok helyén nem lehetett elkezdni; a romok eltakarításához, a roncsok kiemeléséhez és új alapok építéséhez nem volt sem eszköz, sem anyag. Könnyebbnek látszott új helyen újat építeni. Mondhatom, mindenki a segítségünkre sietett. A kormány még nem volt Pesten, de a polgármesteri hivatal, a főváros intézkedett, és a Ganz Vagongyár Híd-részlege épített egy 50 tonnás és egy 100 tonnás úszódarut. . . Az új híd helyét a város tengelyében választottuk meg, a Parlamentnél, ahol aránylag keskeny, 400 méter a Duna. Hogy miből építettük? A hozzáférhető, használható roncsokból, továbbá Csepelen nagy mennyiségű, fűrésra alkalmas acélsövet találtunk, azt vertük le cölöpként, bebetonoztuk. Mivel csupa rövid acél- és vasanyagunk volt, sűrűn kellett pillért rakni. Összesen nyolc pillérré épült a híd. Váratlan feladatok merültek fel, új megoldásokat kellett alkalmazni, mert például hagyományos módon, szegecselni nem lehetett a csöveket. Ezért hegesztettünk. Ezt a munkát a Győri Vagongyár munkásai végezték.

Ez lett a Kossuth-híd. Ma a híd helyén, a parton kőtábla hirdeti: áldozatos, hősi munkával nyolc hónapig épült. A forgalomnak 1946. január 18-án adták át — a németek utolsó hidrobbantásának első évfordulójára.

Ez csak a nyitány volt. A Hídosztály tagjaira a nagy feladat még ezután hárult: a romokból újat teremteni.

— A munkánk nem merült ki az irányításban. Tájékozódunk, döntöttünk és intézkedtünk egyszerre. Hol, milyen építőanyag van, abból mit tudunk fölhasználni, milyen üzemeknek, kiknek a munkájára számíthatunk? Az első híd, amelyen már villamos is jár, a Szabadság-híd volt. Eredeti állapotában, 1946. augusztus 20-án adtuk át a forgalomnak. De ekkor már valamelyik fázisban minden hídon folyt a munka. Dolgozott rajtuk a Ganz Vagon, a MÁVAG. . . Különös nehézséget a Széchenyi-híd okozott. A náciak a lánckamrát robbantották föl, a híd kifordult tengelyéből. A láncot kiemeltük a Dunából, amit csak tudtunk belőle, felhasználunk. A különleges keménységű acél minden darabjára szükség volt. S mivel nagyon kevés építőanyagunk volt, az állványokat is beépítettük.

A hidak újjászületése ma már legenda és történelem. Sok-sok építő szenvedélyt, erejét zárták magukba a pillérek, az acélszerkezetek.

Széchy Károly életének is egy része — a hidak. De maradt ereje másra: a gyakorlat mellett az elméletre.

Húsz éve vesz részt a magyar mérnökképzésben. 1949-től tart előadásokat a Műszaki Egyetemen, 1953-tól pedig egyetemi tanárként a Geotechnikai Tanszéken alapozástant és a föld alatti műtárgyak építését adja elő.

— Két évtizedes egyetemi működésem alatt közel ötezer mérnökjelöltet tanítottam az alapozásra, az építésnek erre a rendkívül fontos mozzanatára. A hidak, a vízművek, a duzzasztógátak alapozása nagy körültekintést kíván; a jó talajt is el lehet rontani például rossz víztelenítéssel. Ezzel a témával előadásaimon kívül is foglalkozom. Könyvem jelent meg az alapozásról 1952-ben, ennek a harmadik kiadása most készül. Könyvet írtam az alagútépítésről és az alapozási hibákról — utazásaim, külföldi előadókörútjaim során alkalmam volt látni-tapasztalni eleget. Nem voltam érzékeny, a saját hibáimat is belevettem. Elég sok kiadást értek meg ezek a könyvek, az utóbb említett hét nyelven jelent meg, most írtam alá a japán fordításról szóló szerződést.

— Egyetemi munkám mellett nagyobb építkezések bizottságaiban vettem és veszek részt. A megbecsülésre és az életre nem panaszkodhatom. A hidak újjáépítéséért 1948-ban Kossuth-díjat kaptam. Igen jólesett a Főváros nagy elismerése: a Pro Urbe-aranyérem.