

SÁVOLY PÁL EMLÉKEZETE



Egy nappal az ünnepélyes átadás után, 1964 november 24-én írta: „Az Erzsébet híddal 1951 óta foglalkozom. Általános tervét számos változatban elkészítettem. Elképzelésem az volt, hogy ez az alkotás a tudomány és a művészet diadala legyen. Felemelő elégtétel számomra, hogy a szívemhez legközelebb álló életművem itt: on nyert felavatást.”

Rövid, néhány sora vallomás és életszemlélet. Tükrözi Sávoly Pál határtalan szakmaszeretetét, az emberi alkotás diadalába vetett hitét. Azt a szívós, kevesek által ismert küzdelmet, amit az új Erzsébet híd megépítéséért és ebben a korszerű változat megalkotásáért folytatott.

A tudományt és a művészetet akarta diadalra vinni fővárosunk új hídjában. Célját maradéktalanul elérte. A modern tudomány és a legkorszerűbb műszaki haladás ötvöződik a finom művészi vonalakban és az esztétikus megjelenésben.

Sávoly Pál élete nagy és maradandó művének átadásakor hetven éves volt. Csofálatos, alkotásokban gazdag élet állt mögötte.

Értelmiségi családból származott. Apja, egy magtermelő vállalat alkalmazottja, tudományos kutatásokat végzett és szakmája elismert szakírójaként tartották számon. Két fiú — mindketten a mérnök pályát választották — és két leánygyermek Sávoly Sámuel családja. Pál a gimnáziumi érettségi után, 1912-ben beiratkozott a

budapesti Műszaki Egyetemre. A világháború három évre szakította meg tanulmányait és csak a háborút követően, 1918-ban szerezte meg mérnöki oklevelét. De az ambíciózus, tehetséges, fiatal diplomásnak nem akad munka azokban az években Magyarországon. Néhány hónapot tölt egy kerületi mérnöki hivatalban, majd állástalan. Alkotóvágya tette sarkallja. Ha hazájában nincs szükség munkájára, külföldön próbálkozik.

1920-ban Hollandiába utazik. Néhány hónap múlva már munkatársa az amsterdami új pályaudvart tervező mérnök-csoportnak, statikus tervező. Az érdeklődő, munkájában lázasan elmerülő, tehetséges mérnökre gyorsan felfigyeltek munkaadói. Résztvesz a Haarlemmer Trakvaart híd tervezésében. Majd mexikói megrendelésre völgyhidat tervez a vállalat és Sávoly Pál egyre nagyobb megbecsülést szerez magának munkájával, tudásával, szenvedélyes szakmaszeretetével. A Naft folyón átívelő kábelhíd tervezésében már vezető szerepe van. Ezt követően az India részére tervezett híd, 52 sziami híd megalkotásában van Sávoly Pálnak vezető szerepe. Résztvesz a casablancai híd tervezésére kiírt nemzetközi pályázaton. A Mechra ben Abbei híd terveiért elnyeri a II. díjat. Kínai megrendelésre, Tientsinben Sávoly Pál nyitható hídja hidalja át a Hai-Ho folyamot. Közben feladatai Luxemburgba, majd Belgiumba szóllítják. Utána ismét visszatér Hollandiába.

Kitűnően elsajátítja az angol, francia, német és holland nyelvet.

Öt évi rendkívül eredményes és nemzetközileg elismert külföldi távollét után Sávoly Pál hazatért. Magánmérnökként folytatta munkáját, melyet három alkalommal — egy-egy nagy feladat végrehajtására — szakított meg és vállalt állást. 1929-ben a budapesti autóbusz garázs építésénél volt tanácsadó, 1930-ban a Talbot Centrale építkezéséhez hívta meg a M.D. Will építkezési vállalat, majd 1932-ben a Kossalka cég tervező csoportjának vezetője volt, mely az óbudai Duna hidat tervezte.

Sávoly Pál alkotásai fővárosszerte megtalálhatók. Ő tervezte 1936-ban a Boráros téri híd alul- és felüljáróit, valamint hídfőit, az angyalföldi szennyvízáttemelőt, 1937—39. években a Kútvolgyi kórházat. Nevéhez fűződik a Duna parti gyorsforgalmi út és földalatti vasút terve. 1938-ban feladatául kapta a Mérnök Kamara székházának tervezését. Még ebben az évben megtervezte a Lánchíd és Margit híd aluljáróit és a Margit híd budai hídfőjét, 1939-ben a Várfokegyházi alagút, 1940-ben a Ferdinánd hidat, az Árpád híd felüljáróit és hajógyári áthidalását, 1941—1943 között a Margit-szigetre vezető lejárót és áthidalását. Nevéhez fűződik az első hazai acélvázás épület tervezése is.

A felszabadulás után Sávoly Pál késedelem nélkül bekapcsolódott az újjáépítés munkájába. Irányította a Szabadság híd, a szobi

Ipoly híd, majd a Lánchíd helyreállítási munkáinak tervezését.

Az állami tervező vállalatok 1948-ban törént felállításakor Sávoly Pál először az ÁMTI, majd a MÉLYÉPÍTÉSI és további át-szervezés után az UVATERV Hídirodájának vezetője, hazai hidépítésünk tervezésének irányítója. Szakmaszeretete, fáradságot nem ismerő szívóssága szinte hihetetlen teljesítmények végrehajtására ösztönözte. A beomlott Duna és Tisza hidak újjáépítési tervein kívül új hidak egész szériáját tervezte meg, illetve irányította ezek tervezését ezekben az években. Kiemelkedő alkotásai a komáromi Barátság híd, az újpesti, bajai, dunaföldvári hidak a Duna fölött és a tokaji, valamint a szolnoki híd a Tisza két partja között.

Ezidőben határainkon túl kivitelezett nemzetközi elismerést kiérdemlő alkotása volt az 1958-ban átadott egyiptomi helwani Nilus híd tervezése.

Az Erzsébet híd megalkotása után nem választotta Sávoly Pál a nagyon is megérdemelt pihenést. Nyugdíjba meneteléről hallani sem akart. Friss lendülettel fogott hozzá a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium megbízásából a Csepel-Budafok között építendő új közúti Duna híd tanulmányának készítéséhez. Utolsó munkája iskolapéldája a gazdaságilag-műszakilag elemző fejlesztési koncepciónak.

Sávoly Pál nagyszerű eredményeket ért el a hazai tervpályázatokon is. 1931-ben elnyerte a Boráros téri Dunahíd pályázat III. díját, 1946-ban az óbuda Dunahíd pályázat IV., a Duna alatti gyalogos alagút tervezésére meghirdetett pályázat I. díját és 1948-ban a magdolnávárosi szennyvíztisztító telep tervpályázatának I. díját.

Szerteágazó tudományos munkásságának csak egyik megnyilvánulása volt a hazai és külföldi szaklapokban megjelent számos publikáció. 1950-ben a Magyar Közlekedés Mély- és Vízépítés c. folyóirat 3. számában jelent meg értekezése „Az újjáépített Széchenyi Lánchíd erőtani számításai” címmel. A Mélyépítéstudományi Szemle 1953. 6., 7. és 8. számában jelent meg a „Folytatólagos (többszörös) merevítőtartós függőhidak erőtani számítása” című tanulmánya.

„Csavarozott kapcsolatos acélszerkezetű szükséghidak” címmel olvashatjuk másik nagyjelentőségű tanulmányát a Mélyépítéstudományi Szemle 1956. 4. és 9. számában. Ugyanennek a folyóiratnak 1958. 10. és 11. száma már a helwani Nilus hidat ismerteti Sávoly Pál tollából.

A Hungarian Heavy Industries 1960. év 29. száma „Long-Span Steel Bridges in Hungary” címmel írt cikket, melyben a

magyarországi nagy folyami hídakkal foglalkozik és mintegy 100 évre visszatekintve ismerteti hídjainkat. Ugyanennek a kiadványnak 1963. évi 4. számában már az Erzsébet hidat ismerteti Sávoly Pál, „The New Elisabeth Bridge over the Danube in Budapest” címmel.

Az Erzsébet híd további tudományos értekezéseinek is kedvelt témája. 1961-ben a Mélyépítéstudományi Szemle-ben indokolja meg a korszerű, hatnyomú kábelhíd építésének szükségességét „Az új Erzsébet híd” című cikkében. 1964-ben ugyanitt „Az új Erzsébet híd erőtani vizsgálatairól” címmel olvashatunk cikket és 1966-ban a Közlekedéstudományi Szemle-ben (2. szám) „Az új Erzsébet híd, mint műszaki alkotás” címmel jelent meg erről a témáról, egyben utolsó tudományos értekezése.

Sávoly Pál kiemelkedő munkásságát kormányzatunk az alkotó tevékenységet elismerő legmagasabb kitüntetésekkel jutalmazta. A Lánchíd újjáépítésének terveiért 1954-ben a Kossuth díj III. fokozatával, az Erzsébet híd megalkotásáért 1965-ben az Állami díj I. fokozatával tüntették ki. Birtokosa volt a Magyar Köztársasági Érdemrend III. fokozatának és a Munka Érdemrend arany fokozatának. A közlekedési tárca több esetben jutalmazta a kiváló munkás és közlekedési dolgozó kitüntetéssel.

Az alkotó munkában élő Sávoly Pál nem volt közömbös az emberiség sorsa, a politikai események iránt sem. A felszabadulást követően belépett a Szociáldemokrata Pártba, majd a két párt egyesülése után tagja lett a Magyar Dolgozók Pártjának. Egyértelmű és rendkívül világos véleményt alakított ki az ellenforradalmi eseményekről. Meglepetéssel látással ismerte fel az események ellenforradalmi jellegét, levonta a következtetéseit, ítélt el s bizonygatta, hogy azok továbbfejlődése a fasizmusba vezetett volna.

Tagja volt az Építő-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezetének, a Közlekedési és Közlekedéscsillagtudományi Egyesületnek is.

A tettek embere volt: egész életével és életének műveivel azt bizonyította. Magatartását, életítéletét, munkatársai megítélését szinte kizárólagosan a végzett munka eredményei szabták meg. Tömondatokban beszélt, azzal is fukarkodott. Szavak helyett cselekedett és munkatársaitól is ezt kívánta. A műszaki ember precizitásával alakította ki véleményét, amihez kemény határozottsággal ragaszkodott. Voltak, akik konoknak látták, mások mogorvának és szűkszavúnak. Szakmai kérdésben szakértők, közvetlen munkatársai körében Sávoly Pál fáradhatatlan tanító, vitatkozó, közvetlen és barátságos

volt. Sokat követelt munkatársaitól, de elősorban önmagától. Hatalmas tudásával, tapasztalatainak eléggé fel nem mérhető kincstárával óriási tekintélyt vívott ki magának. Határozottsága, keménysége talán legjobban akkor nyilvánult meg, amikor munkatársaiért, beosztottai érdekeiért lépett fel.

Következetes, de tudományosan megalapozott, műszakilag minden vonatkozásban alátámasztottak voltak szakmai állásfoglalásai és ezekből semmi áron nem engedett.

A tudós, az alkotó, a látszólag csak képletekben gondolkodó, szűkszavú Sávoly Pál érzemes volt, amikor hidakról és ezek közül is az élete főművének tartott új Erzsébet hídról volt szó. „Felemelő ... számomra, hogy a szívemhez legközelebb álló életművem ... itthon nyert felavatást” — olvashatjuk a bevezetőben idézett Sávoly sorokat.

Ezeket olvasva értjük meg és ismerjük meg az igazi Sávoly Pált. A nemzetközi elismerésnek örvendő, világot járt alkotó, akit bárhol a Földön a legnagyobb vállalatok szívesen fogadtak volna, a felszabadulás után osztozik népe sorsában. Tudását, hatalmas munkaaktivitását az újjáépítés szolgálatába állítja. Az államosított tervező vállalatoknál elsőként vállal felelős irányító feladatot és éjt nappallá téve, minden tudását és tapasztalatát a dolgozó nép szolgálatába állítja. Pillanatig nem rendítik meg az ellenforradalmi események. A legzavarosabb napok Sávoly Pált hatalmas rajzasztala fölé hajolva találták. Népét szolgáló, fáradhatatlan alkotót, igaz hazafit vesztett el a magyar társadalom Sávoly Pálban. 1968. december 29-én mély megrendüléssel értesültünk elhunytáról. Gyászolt az Út-, Vasútervező Vállalat, melynek utolsó percig főtechnológusa volt és gyászunkban osztozott a munkásságát ismerők és műveit csodálók tábora.

Az élet kikerülhetetlen csapása elragadta körünkől Sávoly Pált, de a tervei alapján felépített hidak a Dunán, Tiszán, szerte hazánkban és a világon, örökre emlékeztetni fognak a nagy alkotóra, a fáradhatatlan hazafira.

Az alkotásokon kívül Sávoly Pál öröksége tanítványainak, munkatársainak, a magyar hídtervezőknek és mélyépítőknél széles tábora, kiket nem győzött tanítani, kiknek átadta tapasztalatait, akik mellette nőttek fel és tőle sajátították el a hídtervezés tudományát, tőle tanulták meg a szakma szerepét, a munka becsületét és tették magukévá fáradhatatlan munkabírását. És magukévá tették Sávoly Pál életének legfőbb célkitűzését: „az alkotás a tudomány és a munka diadala legyen.”