



Tanulmányaimat Budapesten végeztem. Igen jó tanuló voltam, az országos matematikai versenyen Eötvös-díjat nyertem. Műegyetemi mérnöki oklevelem, melyet 1919. évben szereztem meg, szintén kitűnő képzettségről tanuskodik.

Tanulmányaim teljes befejezése előtt 1915. májusában katonának hívtak be. Jártam galíciai, bukovinai, szerb, erdélyi és olasz harctereken. Mindenhol különösen a műszaki dolgokat kísértém figyelemmel, ut és hidépítés és főleg a tűzérzségi terepméréseket. A háború során több kitüntetést kaptam, a háború végén hadnagy voltam.

A háború végén műegyetemi tanulmányaimat fejeztem be. Azután 1919. nyarán a Duna-Tisza Csatorna Építési Igazgatóságánál nyertem beosztást. A csatorna traszizrozását végeztem Soroksár és Kunszentmiklós között. Később a Magyar Agrár és Járadékbank R.T. szolgálatában voltam. A Mechanikai Szállítóberendezések gyára számára készítettem drótkötélpálya terveket és földméréseket. Kataszteri földméréseket is végeztem.

A Műegyetem tanácsa a vasutépítési tanszéken 1920. február 16.-1921. augusztus 31. időre tanárságéddé választott. Rendes tanárságédi feladataimon kívül az idő alatt a Műegyetem építészeti szakosztályának előadásait is hallgattam és elvégeztem a Keleti Kereskedelmi Akadémiát. Nyelvismereteimet is bővítettem. A már régebben jól beszélt francia és német nyelven kívül megtanultam angolul is. Székesfővárosi Ipartanonc iskolában is tanítottam.

1921. év szeptemberében a Földművelésügyi Minisztérium Vízügyi műszaki személyzetében nyertem alkalmazást. Szolgálatot teljesítettem a budapesti folyam és kulturmérnöki hivatalnál, a Kikötő Kormánybiztosságnál, és az Öntözésügyi Hivatalnál. E beosztásaim keretében dolgoztam a Dunán, Dráván, felső Tiszán, Zagyván. Munkáim során az egész Dunát gyalogosan is bejártam. Csatornák traszizrozását végeztem Dombrád Tokaj és a Kőrösök között, és a Duna-Tisza közén is. A hódmezővásárhelyi és a tiszafüredi öntöző rendszerek traszizrozását és kisajátítási munkáit végeztem. Szabályozási műveket építettem a Dunán Vecsénél és Péntelénél. Ez utóbbi helyen egészen újfajta és olcsó módszerrel. Budapest északi része és az Újpest előtti Duna-szakasz rendezési és szabályozási tervét készítettem.

1924. és 1926. években külföldi tanulmányutakon jártam. Voltam Hollandiában, Angliában, Ausztriában, Lengyelországban, Litvániában, Lettországon, Észtországban, Finnországban, Svédországban, Dániában, Jugoszláviában és Olaszországban is. Mindenhol általában vízi építkezéseket tanulmányoztam.

1928. és 1929. években katonai fegyvergyakorlatra hívtak be. Ebben az időben léptettek elő a tartalékos állományban főhadnaggyá.

1928. évben megnősültem. 1929. évben leányom született.

Tanulmányutaimról és más műszaki kérdésekről több előadást tartottam a Magyar Mérnök és Építész Egyletben, a Műegyetemen, a Mérnöki továbbképző tanfolyamon is. Tanulmányaim nagy része nyomtatásban is megjelent. Munkáim a következők: "Szondirtachyograph igazítása és használata. 1925." - "Feltöltés iszapolással és az iszap folyása nyílt csatornáknál. 1930." - "Egyenlő gömbökből álló halmazok. 1937." - "A Tisza folyó víz-állásai és vízmenyiségei. 1937." Önálló munkáimon kívül egyes fejezeteket irtam a Möller-féle Építési Zsebkönyvbe és a Földművelésügyi Minisztérium 12 "Duna-Tisza csatorna" 1947 meg a "Tiszántul öntözése 1937." című kiadványába. Legújabb tanulmányom a "Kotrógépek szerkezete és üzemé" és a Szakaszvezet Magyar Technika c. lapjában 1947-ben megjelent "A Tisza szabályozásának története" cikkem. A "Feltöltés iszapolással" c. tanulmányom több folyóiratban és külföldön is megjelent, egy szovjet egyetemi tanszék is ér-

(3)

deklározt Moszkvából a munka iránt.

A két világháború közötti időben minden árvíz alkalmával részt vettem a védekezésben. 1924. évben a Tisza és Tiszán. 1926. évben a Kőrösökön, a Dunán az 1926. és 1929. években vezettam árvédekezést. 1932. évben a Tiszai árvíztömeget mértem Szolnokon. Árvízvédekezéseim sikeresek voltak s azokért a helyi érdekeltektől, társulatok vezetőitől több elismerést és miniszteri dicséretet is nyertem.

1939. év nyarán a budapesti Folyammérnöki Hivatal főnöki teendőivel bíztak meg. Ez év nagyon hideg telén és a következő évben is kivételesen sok jég keletkezett a Dunán, ebből kifolyólag soha azelőtt elő nem fordult magas vízállások állottak elő. A rendkívül nehéz helyzetben is sikerült a károkat a minimumra szorítani és az 1940-41. évi árvizek tanulságai alapján a közép Duna menti ármentesítést ~~átváz~~ teljesen átszerveztem. A védművek megerősítésére irányuló építkezéseket a háború miatt sajnos már nem lehetett befejezni. Ebben az időben a budapesti Duna-szakasz számára, beosztott munkatársaimmal, általános átfogó szabályozási tervet készítettem.

Az 1943-44 években hivatalfőnöki tevékenységemet oda irányítottam, hogy a háború, a németek és a nyilasok kártételei lehetőleg korlátozódjanak, Budapest hajón való élelmezése a dunai aknák ellenére lehető maradjon, üldözötteknek menedéket nyújtottam és az óvóhely építést tanulmányoztam. A gödi gázló miatt kellemetlen konfliktusom volt a német hadiszállítás vezetőségével. A dunai hidak és a Kvassay zsillip felrobbantása ellen erélyes tevékenységet fejtettem ki. A Kvassay zsillipet sikerült megmenteni.

Az 1945. év elején a budapesti folyammérnöki hivatal működését a harcok után azonnal helyreállítottam. A szovjet flottaparencsnoksággal igen sikeresen együttműködve a dunai hajózást helyreállítását, hajó és hidroncsok felmérését végeztem. Ezt a tevékenységemet szovjet szervek is sokra becsülik. Közben oroszul is tanultam. A budapesti folyammérnöki hivatal szakaszán levő, szörnyen megrongált árvíztöltéseket igen hamar helyre állítottam.

1946 óta a Földművelésügyi Minisztériumban vízépítési kerületi felügyelőként működtem. 1948. évben az Országos Vizgazdálkodási Hivatal megalakulásakor oda helyeztek át kerületi előadóvá. Ott leginkább kikötők, kikötőmedencék jókarba helyezésevel, kotrásával, a dunai hajózást kitűzésével, fenntartásával és aknántalanításával, mederszabályozásokkal, az újpesti kikötő, a budapesti és a Bajai folyammérnöki hivatalok ügyeivel foglalkoztam. Az 1950. évben az egész ügykört a Közlekedésügyi és Postaügyi Minisztérium vette át. Azóta a Közlekedésügyi és Postaügyi Minisztériumhoz tartozom és ugyanazt a munkát végzem. Legutóbbi munkám, amely most fejeződött be, egy hajójavító sályapálya, a Magyar Szovjet hajóstársaság számára készült. Ez a sály a hajójavítások ügyét nagy mértékben fel fogja lendíteni.

Budapest, 1951. július 12.

Lilje Lajos