

Apáthy Árpád

A hidász társadalom kiemelkedő tagját veszítette el, amikor Apáthy Árpád sokáig megszenvedett betegség után elhunyt.

1912. április 29-én született Segesváron. Édesapja (Apáthy Árpád) ügyvéd, majd közjegyzőhelyettes volt. Édesanyja Sebesi Laura tanárnő fiatalon 1915-ben meghalt. Az elemi iskolába Marosvásárhelyen járt. Édesapja 1918 után ügyvédi gyakorlatát nem folytathatta, megélhetési nehézségek miatt 1922-ben elhagyni kényszerült Erdélyt és Pécelen, majd Budapesten telepedett le.

Itt fejezte be a középiskolát; a III. ker. állami Árpád reál gimnáziumban érettségizett 1930-ban. Édesapja katonai pályára szánta, ő a műszakit választotta. A Műegyetemen neves tanárok oktatták: Kossalka János, Mihailich Győző, Zelovich Kornél. Mérnöki oklevelet 1935. áprilisban szerzett. Egyetemi hallgató korában 1933-ban és 1934-ben, nyaranta a Soroksári Dunaág hajózási térképének készítésében vett részt, telente pedig a felmérések feldolgozásában. Az akkori gazdasági viszonyok mellett nehezen tudott elhelyezkedni, az egri Államépítészeti Hivatalnál (ÁÉH) kapott ideiglenes, "ínséges mérnöki", majd 1939-ben végleges állást. Első munkája a főközlekedési utak szelvényezése volt. Ezt a nem éppen mérnöki munkát nagyon hasznosnak tartotta akkor ismerte és szeretete meg Heves megyét. Út- és hídügyekkel egyaránt foglalkozott Heves megye

egész területén, miközben autón, vonaton, kerékpáron, vagy gyalog közelítette meg a munkák helyszínét. Tevékenysége kiterjedt az utak tervezésére, utak és hidak építésének műszaki ellenőrzésére, majd az útfenntartásban tevékenykedett szakaszmérnökként. Ez már köztitviselői rang volt.

Amint betöltötte 24. életévét, megnősült, s nehéz körülmények közt is gondos férj és családapa volt, aki szeretett feleségével négy gyermeket nevelt fel. Szorgalmas munkája elismeréseként 1941 decemberében királyi mérnök, majd királyi főmérnök címet kapott.

1942 októberétől néhány hónapig Erdélyben, Kolozs megyében dolgozott építészvezetőként a Hargita-Zilah-Válaszút közötti útszakaszon. A II. világháborúban egészségi okokból katonai szolgálatot nem kellett ellátnia. A korábbi szép tervezési, építési munkák mint pl. mátraalmási bekötőút, Galyatető-Mátrakeresztes közötti út, Besenyőtelek-Poroszló közötti híd tervezése és műszaki ellenőrzése stb. után a háborús években a közlekedés minimális feltételeinek a biztosítása, majd 1945-től a felrobbantott hidak újjáépítése volt elsősorban a feladata. Ő tervezte többek között a nagyfügedi Bene-patak és a siroki Tarna-patak hídját, ez utóbbinak a községet elkerülő útszakaszával együtt, a 25. főút Eger-patak hídját és sok fontos szép műtárgyat és útszakaszt.

A hivatali ranglétrán fokozatosan haladva, 1949-ben

az egri ÁÉH. vezetője lett, majd 1950-ben, a hivatalnak a Megyei Tanács VB. Közlekedési Osztályává történt átalakulása után ennek osztályvezetőhelyettese. Életének, hivatásának erről a 17 évről mindig nagy szeretettel emlékezett meg.

1952. augusztusában – felismerve a hídépítések és tervezések területén végzett eredményes munkáját – áthelyezték a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium Közúti Hídosztályára. Kezdetben kerületi felügyelőhöz beosztott mérnöként, majd hídkerületi felügyelőként dolgozott. Új feladat, új kihívás volt számára a minisztériumi munka, melyet kiválóan elvégzett.

Hídosztályi tevékenységének első részében főleg a dunántúli hidak tartoztak működési körébe, de résztvett már 1952-ben a Petőfi híd újjáépítésében is. Precízen vezetett munkanaplóját nézve bámulatra méltó, hogy az akkori közlekedési lehetőségek mellett – főleg míg Egerben volt a lakása – hogyan tudott a 6., 63. úton levő és annyi más híd műszaki ellenőrzése mellett sok egyéb feladatot ellátni. Igen jó volt belépésekor a hídosztály személyi állománya: dr. Haviár Győző mellett többek között Körmendy Lajos, Magyar Ádám, Ullrich Zoltán, Tarpai Gyula, Dobó István, Hidvéghi Rudolf, Ámon Tibor, Lébényi László, Pál Tibor, Träger Herbert, Zsámboki Gábor volt tagja a 22 fős osztálynak.

Elévülhetetlen érdeme, hogy 1955 táján az ő javaslatára megkezdődött a kishi-

dak tömeges korszerűsítése, főleg mintatervek alapján, eleinte monolit vasbeton lemezes, majd előregyártott FT-tartós felszerkezettel. Utóbbiakból ezernél több hídnyílás épült.

Volt mersze a vidékről felkerült, korábban nemcsak hidakkal foglalkozó mérnöknek nagynevű elődei gyakorlatával szakítani, akik energiájukat szinte kizárólag a háborúban elpusztított közepes és nagy hidak újjáépítésére fordították. Ő felismerte, hogy 1950 után már nem politikai kérdés volt a hídügy, így egyre kevesebb pénzt fordítottak hidak építésére, s nagyköltségű munkákat végezve szinte kilátás sem volt arra, hogy az országos úthálózaton üzemelő 600 fahíd és provizórium, s 800 idős boltózat erősítése, szélesítése vagy átépítése belátható időn belül megtörténjen. Világosan látta, hogy a forgalom szempontjából egy kisterhebrású kishíd ugyanolyan közlekedési akadályt jelent, mint egy folyami híd, ezért meghirdette, hogy az utak fontossági sorrendjében a forgalmi szempontból meg nem felelő kishidakat minél előbb és maradéktalanul át kell építeni.

Számba vette, hogy a híd korszerűsítési programhoz először is megbízható hídnyilvántartás, célszerű típustervek, gyorsan és gazdaságosan alkalmazható alapozási mód és felszerkezet szükséges.

1960-ban megjelent a Mérnöki Továbbképző Intézetnél tartott előadásainak rendkívül logikus, egyszerű,

világosan fogalmazott, minden kérdésre kiterjedő írásos változata, amely a magyar hídfőépítésnek rendkívül sikeres korszakát alapozta meg. A vert cölöpalapozás és a FT tartós hídfelszerkezet különösen sikeres megoldás volt.

Magáról szerényen azt állította, hogy szerette a munkákat megszervezni. Igen, végig gondolta minden részletre kiterjedően a feladatot, megkereste a legjobb, legegyszerűbb, leggazdaságosabb megoldást, megteremtette a feltételeket és szívósan megvalósította, amit jónak tartott maga mellé állítva tervezőket, kivitelezőket, építetőköt. Elérte, hogy 10 év alatt gyakorlatilag eltűntek az úthálózatról a fahidak.

Ha csak ezt tette volna a hidakért, akkor is megérdemelné az utókor elismerését, de ő nem állt meg a sikeres program után.

A hídnilyántartást, az elvégzett munkák műszaki és költségadatainak elemzését kezdetben "kézi módszerekkel", majd a fejlettebb számítógépes segítséggel nemcsak nyugdíjba meneteléig, hanem haláláig nagy igyekezettel, számunkra példamutató pontossággal és célszerűen végzete.

Az ő érdeme, hogy 1965 óta van számítógépes hídnilyántartásunk, hogy 1955 óta rendelkezésünkre áll a hídfőépítés, hídkorszerűsítés, hídfenntartás műszaki és gazdasági teljesítésének idő-sora.

Hivatali munkája mellett 1953-tól mellékfoglalkozásban az UVATERV-nél tenderterveket készített, ehhez szüksége volt nyelvtudásra fejlesztésére, ezért 1963-64-ben német és angol nyelvvizsgát tett. (Az akkor készített saját szótárakat gondosan megőrizte.)

Fontosnak tartotta az oktatást, szívesen vett részt konferenciákon, egyesületi

munkában, művezetői, útmesteri és más tanfolyamokon, előadásokat tartott, jegyzetet írt.

Fontos kezdeményezése volt 1962 áprilisában – néhány nappal 50. születésnapja előtt – az első hídelőadói értekezlet megrendezése, melynek első előadója volt. Az ebből kifejlődött hídmérnöki konferenciáknak mindig aktív résztvevője volt. A kishidak korszerűsítése mellett, többek között 12 Zala-híd, a budapesti Erzsébet-híd, a szolnoki, tiszafüredi a kisari és az algyői Tisza-híd, a Mura és Dráva határhídjainak újjáépítése, az előregyártás továbbfejlesztése esett osztályvezetői működésének idejére, fűződött nevéhez.

Osztályvezetői működésének végén új technológiák bevezetését, pl. szabadon szerelt hidak építését alapozta meg.

Mérnöki munkájának kevéssé ismert része újtői tevékenysége. Az általa gondosan megőrzött iratokból tudjuk, hogy a méretezési módszer korszerűsítésétől a nevét őrző takarékos hídkorláton át értékes alkotások voltak ezek.

1973-ban önként kérte nyugdíjazását, ám utána egy percre sem szakadt meg kapcsolata a szakmával. Szakértőként elsősorban a hídnilyántartás ellenőrzésével, korszerűsítésével, az adatok elemzésével foglalkozott, ezenkívül azonban minden aktuális kérdésben szívesen mondott véleményt. Érdeklődése kiterjedt a hazai és külföldi szakirodalomra és gyakorlatra is, mindenről tudott, elsősorban az ún. "változás jelcölcsöken" és vándorpéldányokon keresztül, melyet ő vezetett be. (Előbbi a hidállomány változásokat, utóbbi a hídfőépítési, hídfenntartási munkák adatait tartalmazta.)

Rendszeresen bejárt a minisztériumba, majd az OKF-re, UKIG-ba. Elmaradhatatlan résztvevője volt nemcsak az évente megrendezett hídmérnöki konferenciáknak, hanem minden hídmérnöki összejövetelnek (anként, értekezlet). Mindenkit ismert, mindenki ismerte őt. Ritkaság, hogy "aktív" pályafutása után valaki annyira magától értetődően továbbra is haláláig része, tekintélye legyen a szakmának.

Szakirodalmi tevékenysége 1955-ben a Mélyépítéstudományi Szemlében kezdődött: utófeszített vasbeton lemezhiód építési tapasztalatai (1955/9.) és napjainkig, sőt tovább is folytatódik, meg nem jelent kéziratait a kórházi ágyon nézte át. A negyven év alatt nem túl sokat, de átfogót, maradandót, példamutató fontosságú cikkeket írt. Néhány a változatos témából: Fahídpályák át-lós pallózása és védelme aszfalt védőréteggel (1957/7-8. Simon Miklóssal), Kisnyílású hidak Armoco rendszerű acélcső idomokból (1965/8. Baksay Zoltánnal és Pál Tiborral), Alapelvek az új Közúti Hídszabályzat előírásainak kialakítása során (1968/11.), Közúti hidak (1970/4. Träger Herberttel), Hídfenntartási ankét Győrött (1985/9.), Százéves az első magyarországi közúti vasbeton híód (1989/8.), A közúti hidak nyilvántartásának fejlődése (1990/8.), A közúti hidak megfelelőségének értékelése (1990/9. Tóth Ernővel), Feszített beton hidak az országos közúton (1993/5.), Az országos közúti hidak négy évtizede (1995/2.)

Külön is szólni kell a Szemle Szerkesztőbizottságában 1968-tól napjainkig végzett munkájáról. Nemcsak a bizottsági üléseken fejtette ki véleményét, ha-

nem ő nézte át az összes cikket szakmai, nyelvhelyességi szempontból, s bizony sokat javított, sokszor dohogott a pongyola fogalmazás, a nyelvhelyességi hibák miatt. Sasszeme, gondossága nagyon fog hiányozni.

Érdekes, hogy kifejezetten hídtörténettel 1969-ig nem foglalkozott írásaiban, bár minden jelentősebb híód történetét jól ismerte, s hála kiváló memóriájának, kapásból felidézte ismereteit. A solti hídról már említett megemlékezés után, felkérésre közel 100 oldalon megírta a Magyarország közútjainak története (1960-1990) tanulmánykötet híód fejezetét. (KHVM, 1992.) Kár, hogy kis példányszámban áll csak rendelkezésre, ezért nagy nyereség, hogy némi unszolásra 1993-ban, illetve 1995-ben megjelent egy remek, rendkívül adatgazdaság írása a közúti feszített vasbeton hidakról, majd összegezte négy évtized híódépítési, hídfenntartási eseményeit. Csak remélni tudjuk, hogy a mai fiatal mérnökök közül lesz, aki 30-40 év múlva ilyen összefoglalókat ír.

Alkotó, eredményes munkáját néhány kitüntetéssel is elismerték: 1995 Munka Érdemérem, 1964 A közlekedés kiváló dolgozója, Erzsébet Híód Emléklap, 1973, Munka Érdemrend ezüst fokozat, 1985, Aranydíszoklevél, 1986 KTE Egyesületi Aranyjelvény, 1992 Széchenyi díj.

Röviden szólunk csak az ÁÉH mindent vállaló fiatal mérnökéről, a minisztérium új hídkorszerűsítési programot kidolgozó és megvalósító munkatársáról, illetve vezetőjéről és a nyugdíjasként is rendkívül aktív, mindenki által becsült szaktekintélyről, aki 60 éven át, szó szerint az utolsó pillanatig élt-halt a szakmáért.

Szólni kell magáról az emberről is. Céltudatos, igényes, precíz mérnök volt, aki sokat törődött munkatársaival. Rendszeresen meghívta lakására családostul a hídosztályi munkatársakat, mindenki-vel személyre szólóan fog-

lalkozott. Sohasem panaszkodott, nem okolta a körülményeket, bölcs humorral fogadta az élet megpróbáltatásait. – Nem volt szakbárbar, minden érdekelte, verseket írt, 80 évesen is rendszeresen úszott, kirándult, társaság-

ba járt, a hídmérnöki konferenciákon hajnalig táncolt, teljes életet élt, sohasem unatkozott, mindenre jutott ideje.

Bölcs, őszinte kritikájával senkit nem sértett meg, figyelmes volt személyválogatás nélkül. Feleségét

egyre súlyosbodó betegségében sok éven át odaadóan, nagy szeretettel ápolta.

Egyáltalán nem túlzás a vázolt szakmai, emberi értékelés. Nagy egyéniség volt, hiányát még fel sem tudjuk mérni. Példaképünk volt és marad is.

dr. Tóth Ernő

Apáthy Árpád utolsó mosolya

Az itt következő megmosolyogni való, sőt nevetésre ingerlő poénok ugyancsak nem illők a nekrológok közé. Kivételesen mégis megilleti őket ez a hely.

Apáthy Árpád, utolsó napjaiban, azon a kórházi ágyon, amelyről akkor még nem tudtuk, hogy halálos ágya lesz, írta és küldte szerkesztőségünknek az adomákat azzal, hogy "ha lesz egyszer újból "Humor a makadámon", használjátok fel!" Felhasználjuk: közre adjuk. Ezzel is őrizve egyéniségének derűjét, -utolsó mosolyát.

Az útbiztos hosszasan oktatja az útoróket, jön a kerületi felügyelő, úgy kell jelentkezni, hogy: "Méltóságos kerületi felügyelő úr..." Az egyikük a többszöri gyakorlás ellenére zavarában így jelentkezik:

– Méltóságos főfelügyelői kerülő úr...

Az aszfaltlaboratórium leltárában szerepelt "1 db extraháló készülék", amivel az aszfaltban levő bitumen mennyiségét lehet meghatározni annak kivonása útján.

A leltár leírását végző gépirónó úgy találta, hogy ennek nem sok értelme van így, nyilván hiba, és szemrebbenés nélkül leírta: "1 db extra hálókészülék."

A forgalomszámolás feldolgozásakor a számláló lapok mindegyikét a munka végrehajtásával megbízott főmérnöknek alá kell írnia. Ez igen unalmas volt, mert hisz lapok voltak zsákszámra. Ezen úgy lehetett segíteni, hogy három kolléga begyakorolta a főmérnök aláírását és versenyben frogattak alá. Mindjárt nem volt unalmas

a végrehajtás, mert csak negyedannyi ideig tartott, és közben felváltva lehetett vicceket mesélni.

A vásárosnaményi Tisza híd építésénél valamilyen bonyolult műszaki probléma merült fel: a vállalkozó nem akarta a műszaki ellenőr által kívánt megoldást végrehajtani. A műszaki ellenőr a Hídosztályhoz fordult, részletesen leírta a helyzetet és a sürgősségre való tekintettel távirati utasítást kért.

Postafordultával meg is jött a távirat:

"Tartsa magát a szerződéshez."

A minisztérium közötti főosztályának új kerületi felügyelője Percz Antal, a szolnoki közlekedési osztály új vezetője, Kalácska János kíséretében kereste fel a megyei tanács elnökét, Zsemlye Bélát bemutatkozás céljából. Ennek megtörténte után egyikük megjegyezte:

– Na, úgy látom, most már megnyithatjuk a pékséget!

Egy igen bonyolult ügyben kellett jelentést írni a miniszternek. Az előadó meg is írta, de az osztályve-

zető nem találta elég részletesnek. Az előadó nekigyűrközött, de a főnök ezt sem találta elég hosszúnak. Az előadó hiába tiltakozott, hogy ilyen terjedelmes iratot úgysem olvas el senki, de hiába. Végül írt egy még hosszabbat, de a 12. oldalon a szöveg közé beírta: "Aki eddig elolvasta, annak fizetek egy korsó sört."

Néhány nap múlva az előadó asztalán csöngött a telefon:

– Bebrits vagyok, jelentkezem a sörért.

Egy általánosan tisztelt és nagyon szeretett osztálytitkárunk aranykopései:

Valaki kérte, hogy maszek alapon valamit gépeljen le neki. A válasz: "Nem vállalom maszek munkát, de azért évente egyszer-kétszer bedobom magam a főnöknek vagy Herbertnek."

Bemenet a főnök szobájába a küszöbnél megbotlott: "Hát én egyszer a főnök szobájában fogok elbukni!"

A főnök jelezte, hogy diktálni szeretne: "Elmegyek

ebédelni, azután a magáé vagyok egészen ötig."

A gépelésben volt néhány hiába. Akkor nem volt még olyan fejlett technika, ki kellett vakarni a hibás betűket és beírni a helyeseket. Megtette, azután felsőhajtott: "Hála Istennek, túl vagyok a kaparáson!"

Egy forró nyári napon mondja a főnöknek: "Volt amikor egyszerre volt melegtünk, hát nem emlékszik?"

Egy délután nagyon tires lett az osztály, mindenki elment valahová, erre mondja a főnöknek: "Akár be is zárkozhatunk, mert ketten vagyunk."

A főnök és a titkár szobája között fakeretes üvegfallal volt. Ugyanekkor az emeleten több helyen ajtókat helyeztek át, a régi helyeket befalazták. A főnök osztályvezetői értekezleten volt, be- küldött neki egy cédulát:

"Főnök! (Talán ez is terti- kére kerülhet.) Jó lenne, ha az üvegfallat kidobnák és helyette egy normális téglafalat tennének, hisz most úgyis mindenhol megy a falazás."