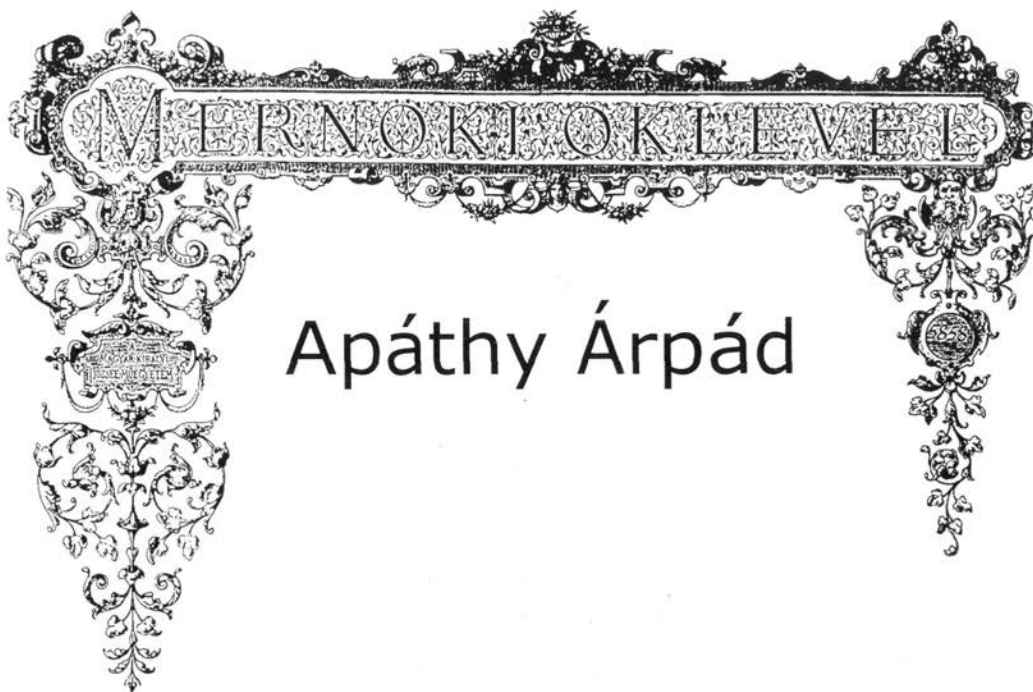


7. füzet



Apáthy Árpád

MŰSZAKI ALKOTÓK
◆
MAGYAR MÉRNÖKÖK

Megjelent 2005-ben, a 46. Hidmérnöki Konferencia alkalmából és
Apáthy Árpád halálának 10. évfordulóján Siófokon.



Apáthy Árpád
(1912-1995)
az ország közúti főhidásza

Írta:
Dr. Tóth Ernő

Lektorálta:
Dr. Träger Herbert

Szerkesztette:
Hajós Bence

ISSN 1785-6485

Kiadta:
Első Lánchíd Bt.

Megjelent 2005-ben, a 46. Hídmémöki Konferencia alkalmából és
Apáthy Árpád halálának 10. évfordulóján Siófokon.

Ifjúkor, mérnöki oklevél

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 1921 után ügyvédi gyakorlatát nem folytathatta, mivel nem vállalta az akkor előírt „hűségeskü”-t. 1922-ben elhagyni kényszerült Erdélyt és Pécelen, majd Budapesten (Római fürdőn) telepedett le. Fia itt fejezte be a középiskolát; a III. ker. állami Árpád reálgimnáziumban érettségizett 1930-ban. Kiváló matematika tanárai voltak Fáj Árpád és Frank Ferenc, a magyar nyelv és irodalom ismeretét Olgyai Bertalantól sajátította el, még hozzá kiválóan. Édesapja katonai pályára szánta, ő a műszakit választotta. A Műegyetemen olyan neves tanárok oktatták, mint Kossalka János, Mihailich Győző, Zelovich Kornél és sokan mások. Mérnöki oklevelet 1935 áprilisában szerzett. Egyetemi hallgató korában 1933 és 1934-ben, nyaranta a Soroksári Dunaág hajózási térképének készítésében vett részt, telente pedig a felmérések feldolgozásában.

Az egri ÁÉH mérnöke, majd vezetője – 17 egri év

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 szerette meg Heves megyét. Út- és hídügyekkel egyaránt foglalkozott Heves megye egész területén, miközben autón, vonaton, kerékpáron, vagy gyalog járta be a munkák helyszínét. Tevékenysége kiterjedt az utak tervezésére, utak és hidak építésének műszaki ellenőrzésére, majd az útfenntartásban tevékenykedett szakaszmérnökként. Ez már köztisztviselői rang volt.

Amint állása biztos és végleges lett, megnősült, s nehéz körülmények közt is gondos férj és családapa volt, aki szeretett feleségével négy gyermeket nevelt fel. Szorgalmas munkája elismeréseként 1941. decemberben királyi mérnök, majd királyi főmérnök címet kapott.

1942 októberétől néhány hónapig Erdélyben, Kolozs megyében dolgozott építésvezetőként a Hargita-Zilah-Válaszút közötti útszakaszon. A II. világháborúban egészségi okokból katonai szolgálatot nem kellett ellátnia.

A korábbi szép tervezési, építési munkák mint például 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. sz. főút Eger-patak hídját és sok fontos szép műtárgyat és útszakaszt.

A hivatali ranglétrán fokozatosan haladt, 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, ez az időszak meghatározó volt egész életútjában.

A KPM Közúti hídosztályának mérnöke, vezetője (1952-1973)

1952. augusztusában – felismerve a hídépítések és tervezések területén végzett eredményes munkáját – áthelyezték a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium Közúti Hídosztályára. Felfigyeltek rá korábban is, 1949-ben két hónapig már a hídosztályon dolgozott. Kezdetben kerületi felügyelőhöz beosztott mérnökként, majd hídkerületi felügyelőként, 1955-től osztályvezető-helyettesként, végül 1962-től 1973-ig osztályvezetőként 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. sz. főúton 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.

MÉRNÖKI TOVÁBBKÉPZŐ INTÉZET

előadássorozatából 3808

Apáthy Árpád

**Kishidak korszerűsítésének
időszerű kérdései**

KÉZIRAT



BUDAPEST, 1960

Ára: 18,- Ft

Elévülhetetlen érdeme, hogy 1955 táján az ő javaslatára megkezdődött a kishidak 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. Nagyköltségű munkákat végezve szinte kilátás sem volt arra, hogy az országos úthálózaton üzemelő 800 fahíd és provizórium, s idős boltozat erősítése, szélesítése vagy átépítése belátható időn belül megtörténjen. Világosan látta, hogy a forgalom szempontjából egy kisteherbírású 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 hídkorszerűsítési 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 hídépítésnek rendkívül sikeres korszakát alapozta meg. A vert cölöpalapozás és a FT tartós hídfelszerkezet különösen sikeres megoldás volt.

Magáról szerényen azt állította, hogy az ő feladata a munkákat megszervezni.

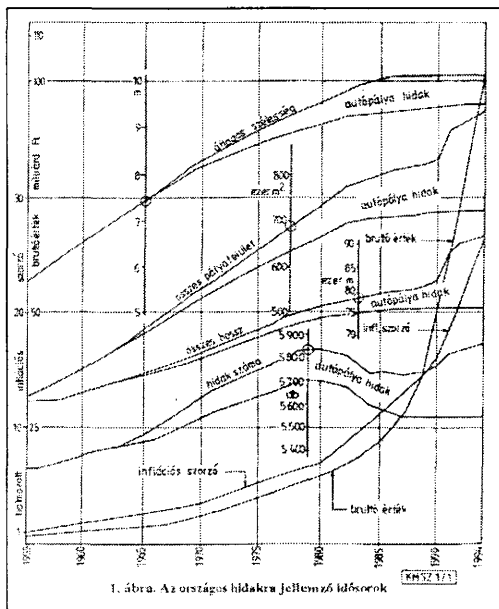
Igen, végiggondolta minden részletre kiterjedően a feladatot, megkereste a legjobb, legegyszerűbb, leg gazdaságosabb megoldást, megteremtette a feltételeket, és szívósan megvalósította, maga mellé állítva tervezőket, kivitelezőket, építetöket, amit jónak tartott. Elérte, hogy 10 év alatt gyakorlatilag eltűntek az úthálózatról a fahidak, 800 helyett csak 15 maradt!

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

A hídnyilvántartást, az elvégzett munkák műszaki és költségadatainak elemzését kezdetben "kézi módszerekkel", majd a fejlettebb számítógépes segítséggel nemcsak nyugdíjba menetelig, hanem haláláig nagy igyekezettel, számunkra példamutató pontossággal és célszerűen végezte. A nyilvántartás rendkívül fontos eszköz volt számára, ebből készített értékelő táblázatokat, melynek alapján a híd korszerűsítési feladatokat reálisan lehetett felmérni. A hidak szélességi, teherbírási kritériumait több alkalommal módosította annak alapján, hogy a hídállomány hogy fejlődött; túl magas igényt nem szabott sohasem, így feletteseivel is el tudta fogadtatni korszerűsítési programjait, melyekből – szép kézírásával, precízen rendszerezve – igen sok maradt meg.

A híd korszerűsítések költségadatait folyamatosan vezette, jól szerkesztett adatszolgáltató lapot készített ehhez. Rendkívül értékes az 1955-80 között épített hidak költségstatisztikája, mely kiválóan alkalmas volt a híd korszerűsítések költségbecslésére.

Az ő érdeme, hogy 1965 óta van számítógépes hídnyilvántartásunk, hogy 1955 óta rendelkezésünkre áll a hídépítés, híd korszerűsítés, híd fenntartás műszaki és gazdasági teljesítésének idősora.



1. ábra. Az országos hidakra jellemző idősorok

Hivatali munkája mellett 1953-tól mellékfoglalkozásban az Uvatervnél tenderterveket készített, ehhez szüksége volt nyelvtudása 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. Szinte hihetetlen, de előadásaihoz nemcsak vázlatot készített, hanem több esetben 15-20 oldalon leírta az

elmondandókat. Néhány előadásának felsorolása jelzi, hogy milyen sokoldalú és fáradhatatlan volt az ismeretek terjesztésében.

A technikusok számára Doskár Ferencsel és Träger Herberttel írt több mint 300 oldalas tankönyve három kiadást ért meg, ma is haszonnal forgatható, a műtárgyak építése és fenntartása jegyzete kevésbé ismert, értékes, érdekes munka. Nemcsak itthon, hanem külföldön is több alkalommal tartott – német nyelven is – előadást.

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, majdnem biztos, hogy minden alkalommal (35) résztvett ezeken az egyre népszerűbb találkozókön, előadott (14 alkalommal), hozzászólt, sokakkal tárgyalt, szórakozott és szórakoztatott. Jelképnek tekinthető, hogy 1995-ben Gyulán már nem tudott résztvenni a konferencián, s a zárónapon néma felállással kellett emlékezni az akkor körünkől eltávozóra.

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 kevésbé ismert része újtói tevékenysége. Az általa gondosan megőrzött iratokból tudjuk, hogy a méretezési módszer korszerűsítésétől a nevét őrző takarékos hídkorláton át értékes alkotások voltak ezek. 1951-ben már 8 elfogadott, bevezetett újtása volt, mind olyan, amire valóban szükség volt az útfenntartásban (körív kitűzéstől, a makadámpályák hengerléséig, jelzőablák készítéséig minden foglalkoztatta, s tudott jó megoldást találni).

A fahidak pályájának átlós pallózása, aszfaltozása (1956) aktuális, fontos és sikeres volt, e sorok írója is alkalmazta. Saját feljegyzése szerint 19 újtása volt, mind figyelemreméltó.

Tevékeny nyugdíjas évek (1973-1995)

1973-ban önként kérte nyugdíjazását, ám utána egy percre sem szakadt meg kapcsolata a szakmával. Szakértőként elsősorban a hídnilyvántartás

ellenőrzésével, korszerűsítésével, az adatok elemzésével foglalkozott, ezenkívül azonban minden aktuális kérdésben szívesen mondott véleményt.

Érdeklődése kiterjedt a hazai és külföldi szakirodalomra és gyakorlatra is, időnként nehéz szakszövegeket is szívesen fordított, mindenről tudott, elsősorban az ún. „változás jelentéseken” és vándorpéldányokon keresztül, melyet ő vezetett be. (Előbbi a hídállomány változásokat, utóbbi a hídépítési, hídfenntartási munkák adatait tartalmazta.)

Rendszeresen bejárt a minisztériumba, majd az OKF-re, az UKIG-ba.

Elmaradhatatlan résztvevője volt nemcsak az évente megrendezett hídmérnöki konferenciáknak, hanem minden hídmérnöki összefüggésnek (ankét, értekezlet). Mindenkit ismert, mindenki ismerte őt. Ritkaság, hogy „aktív” pályafutása után valaki annyira magától értetődően továbbra is haláláig része, tekintélye legyen a szakmának. Igényelte a közösséget, éltette a munka, meg beteg is.

Szakirodalmi tevékenysége 1955-ben a Mélyépítéstudományi Szemlében kezdődött: utófesztített vasbeton lemezhid építési tapasztalatai (1955/9.) és napjainkig, sőt tovább is folytatódik, meg nem jelent kéziratait a kórházi ágyon nézte át. Negyven év alatt nem túl sokat, de átfogó, maradandó, példamutató fontosságú cikkeket írt. Néhány a változatos témákból: Fahídpályák átlós pallózása és védelme aszfalt védőréteggel (1957/7-8. Simon Miklóssal), Kisnyílású hidak Armco rendszerű acélső idomokból (1965/8. Baksay Zoltánnal és Pál Tiborral), Alapelvek az új Közúti Hídszabályzat előírásainak kialakítása során (1968/11.), Közúti hidak (1970/4. Träger Herberttel), Hidfenntartási ankét Győrött (1985/9.), Százéves az első magyarországi közúti vasbeton híd (1989/8.), A közúti hidak nyilvántartásának fejlődése (1990/8.), A közúti hidak megfelelőségének értékelése (1990/9. Tóth Ernővel), Fesztítettbeton hidak az országos közutakon (1993/5.) Az országos közúti hidak négy évtizede (1995/2.) Előadásai közül több megjelent nyomtatásban is ezeket – valószínűleg nem teljeskörűen – kiegészítő irodalomjegyzékben megadjuk.

Külön is szólni kell a Mélyépítéstudományi Szemle Szerkesztőbizottságában 1968-tól haláláig végzett munkájáról. Nem csak a bizottsági üléseken fejtette ki véleményét, hanem 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 hiányzik.

Különböző egyesületekben tevékenykedett, a KTE-ben végzett munkáját előadásai, elismerései jelzik, a *fib* Magyar Tagozatában 1970-ben elnökségi tag, résztvett 1962-ben Rómában és 1970-ben Prágában a Kongresszuson, ahol előadást is tartott. Tevékenykedett a Nemzetközi Híd- és Magasépítési Egyesületben (IVBH) is, az Amszterdamban tartott kongresszusról beszámolót is írt.

A konferenciákon, külföldi tanulmányutakon való részvételt fontos tapasztalatcserének tartotta, mindig igyekezett hasznosítani a látottakat, hallottakat.

Fontos tervpályázatok értékelésében is résztvett: Hungária körút Duna-hídja (1971), Csongrád-szentesi Tisza-híd (1972), szekszárdi Duna-híd (1987).

Érdekes, hogy kifejezetten hídtörténettel 1989-ig nem foglalkozott írásaiban, bár minden jelentősebb híd 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 hidas 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 adatgazdag írása a közúti feszített vasbeton hidakról, majd összegezte négy évtized hidépítési, 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: 1955. Munka Érdemérem, 1964. A közlekedés kiváló dolgozója, Erzsébet híd Emléklap, 1972. Jáky díj, 1973. Munka Érdemrend ezüst fokozat, 1975. Csehszlovák Közlekedés kiváló Dolgozója, 1985. Arany díszoklevél, 1986. KTE Egyesületi Aranyjelvény, 1992. Széchenyi emléklap, KTE Örökös tagja 1993.



Időszakos hidászvizsgálat

amely megtartatott

az Úrnak 1992. éve, április havának 29. napján Egerben

APÁTHY ÁRPÁD

nyugalmazott minisztériumi osztályvezető

80 éves

fennállásának jeles alkalmából.

A jelenlévők a hajdanában hatályos jogszabály 10§ „A” fejezetének, 117. pontja azon értelmezésében, mely szerint: „... az összes közúti hidászok a fenntartásra illetékes hivatal, hatóság vagy egyéb szerv részéről állandóan szakszerű, gondos felügyelet alatt tartandók és a jókarban tartásuk, különösen pedig az egyén érdekében szükséges intézkedések megállapítása végett a szükségeshez képest, időnkint mérnöki megvizsgálásnak vetendők alá...”

Fent nevezett kollégájukat a mai napon a szükséges előkészületek, kellő időben és módon történt elvégzése után részletes szemlének vetették alá.

Ezt követően – közös akarattal – a következő kijelentéseket teszik:

- nevezett személy a vizsgálatok alkalmából azon résztvevő mérnökök rendelkezésére állt, személyében a főbb szervezeti egységek vonatkozásában káros elváltozások, lazulások, elhajlások, dőlések, süllyedések nem észlelhetők,*
- nevezett személy az elmúlt 80 év terheit jól viselte, így a procedúrán résztvevők szerint alkalmasnak találhatók a további közszolgálati teherviselésre.*

Az eljáró mérnökök fenti nyilatkozatukat aláírásukkal hitelesítik.



A munkatárs, a főnök, az ember

Röviden szóltunk 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 családotul a hídosztályi munkatársakat, mindenkivel személyre szólóan foglalkozott. Sohasem panaszkodott, nem okolta a körülményeket, bölcs humorral fogadta az élet megpróbáltatásait. Egy vele készített interjúban mint legfontosabbat az emberekkel való bánásmódot említette. Ad hominem – személyre szólóan foglalkozott mindenkivel: „Akkor lehet a legjobbat várni viszonyban, munkában a másiktól, ha hozzá hangolódok, ha személyre szólóan bánok vele.”

Nem volt szakbarbár, minden érdekelte, verseket írt, 80 évesen is rendszeresen úszott, kirándult, társaságba járt, a hídmérnöki konferenciákon hajnalig táncolt, teljes életet élt, sohasem unatkozott, mindenre jutott ideje. Bölcs, őszinte kritikájával senkit nem sértett meg,



"Az idő múlik, száll könnytelen,
egy percem meg nem áll, meg, roham szüntelen.
Ki tudja, meddig lesznek köztetek?
Hát arra kérlek, ne feledjétek
Lássan búcsuzunk kell
Közietek lenni mindig nagy öröm!
Köszönöm, köszönöm, köszönöm." *
/Apáthy Árpád/

Tudatjuk mindazokkal, akik ismerték és szerették,
hogy szerető, gondos édesapánk, nagyapánk

Apáthy Árpád

életének 84. évében, 1995 június 8-án elhunyt

Határozat utáni búcsúztatása
1995 június 23-án 10.30 órakor
lesz a Rákospalotai Új köztemetőben

Gyászolják:

Apáthy Sonja
és családja

Apáthy Katalin
Ángyán Gyuláné
/Apáthy Zsuzsanna/
Apáthy Endre
Németh Kálmánné
/Apáthy Andrea/

Apáthy Endréné
Rózsa Judit/
Herhoff Erzsébet
Kovács János
Ángyán Gyula
Németh Kálmán

Kovács Annamária
Ángyán Dóra
Ángyán Vera
Apáthy Zoltán
Apáthy Judit
Balogh Attila
Németh András
Németh Ágnes

Cím: Apáthy, 1071. Budapest, Damjanich u. 58.

figyelmes volt személyválogatás nélkül.

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

Hídépítő volt jelképes értelemben is, ahogy ezt Dromgoole megfogalmazta „A hídépítő” c. versében:

Egy öreg, zord úton menve
kellemetlen, hideg este
széles szakadékhöz jutott,
melyben hideg, mély víz zúgott.

Átkelt az öreg a vizen,
nem rettegve a sötétben,
s mikor épen áterkezett,
híd építésébe kezdett.

Egy arrajáró szólt: Öreg,
miért pazarlod erődet?
utad végéhez közeleg,
erre többé már nem vezet.
A vizen túl vagy épségben,
miért fáradsz hídveréssel?

Az öreg felnézett és szólt:
Az úton melyen jöttem, volt
egy ifjú is, ki ugyancsak
e szakadék felé halad.

Az átkelés semmi nekem,
de neki veszélyes verem.
Hogy átjusson a nagy vizen,
A hidat neki építem.

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

Irodalmi munkássága, előadások listája

Irodalmi munkássága

- [1] Hajlított vasbeton szerkezetek méretezése költségnormák alapján, MSz. 1954. 7-8. sz.
- [2] Hozzászólás Lengyel Péter és Bakondi János: Derékszögű négyszög keresztmetszetű hajlított tartók gyors méretezése c. cikkéhez MSz. 1958. 7.
- [3] Műtárgy építés és fenntartás (Jegyzetek) KÖZDOK 1960.
- [4] Kishidak korszerűsítésének időszerű kérdései, MTI, Bp. 1960.
- [5] Hídépítéstan (Apáthy – Doskar F. – Träger H.) Technikusok számára, Műszaki Könyvkiadó, 1963. 3. kiadás 1971.
- [6] Feszített beton pályák, FIP IV. Kongresszusa, MSZ. 1963. 5. sz.
- [7] Feszített betonhidak építése Magyarországon, Feszített beton Konferenciára, KTE, 1995.
- [8] Újabb feszítettbeton hidak, Magyar Építőipar, 1970. 4. sz.
- [9] Feszített betonból készült hidak, OMFB tanulmány, Mistéth Endrével szerkesztette Műszaki Élet 1970. febr. 6.
- [10] Napirenden a tömeges hídépítés, Útépítés 1971. 10. sz.
- [11] Korszerű acél-hidak, OMFB tanulmány, Mistéth Endrével szerkesztette, Műszaki Élet 1972. dec. 22.
- [12] A Nemzetközi Híd- és Magasépítési Egyesület IX. Kongresszusa Amszterdamban, MSz. 1973. 6. sz.
- [13] Közúti hidak a felszabadulás után, MSz. 1973. 9.
- [14] A bécsi Reichsbrücke összeomlása, MSz. 1976. 2.

Előadások

- 1956. 03. 28. Budapest Főmérnöki értekezlet, kishidak korszerűsítésének módszerei
- 1957. 06. 25. Zalaegerszeg, Főmérnöki értekezlet, Magyarországi híd korszerűsítések helyzete.
- 1961. 01. 10, Budapest, KTE, Mérnöki létesítmények Svédországban (Tassi Géza)

1961 Országos Mélyépítőipari konferencia, korszerű vasbeton hídszerkezetek, Közdok, 1963.

1964. .Drezda, Feszítettbeton hídszerkezetek építése Magyarországon

1964. 02. 09. MTA Vasbeton szerkezeti albizottság, Feszített beton közúti hidak

1965. 10. 6-8. KTE, Feszítettbeton konferencia (Träger Herberttel)

1965. 03. 12. Műszaki ellenőri tanfolyam, Hidakkal kapcsolatos speciális teendők

1966. 03. 15. Műszaki ellenőri továbbképzés, A hidépítési munkák minőségi átvételének előkészítése.

1968. 02. 06. KTE, Az 1967. évi új közúti Hídszabályzat.

1968. 05. 27. 06. 01. Magyar-lengyel konferenciák, Az új magyar Hídszabályzat (Träger Herberttel)

1970. 01. 23. KTE Autópályák és hidak Bristol környékén

1970. 02. 16-21. MTI A hidépítéssel szemben támasztott követelmények (1965-ben is volt ilyen előadás)

1970. 04. 10. Előadás IV. éves építőmérnökök részére aktuális hidépítési kérdésekről

1970. 06. 11. Prága, Új feszített hídszerkezetek (németül)

1970. 11.26. KTE, Beszámoló a FIP prágai kongresszusáról

1971. 01. 29. KTE Hídburkolatok mint szerkezeti elemek

1971. 10.14. Beszámoló hollandiai tanulmányútról

1973. 03. 27. Beszámoló a Csongrád-Szentes között építendő Tisza-híd

1973. 09. 11-14. Előregyártás a mélyépítésben, Közutak és vasúti hídszerkezetek

1977. 10. 14. Kielce (Loykó Miklóssal), Előregyártott hídszerkezetek Magyarországon (németül)

Források

Önéletrajzai 1951, 1985

Hagyatéka (újítások, előadások, cikkei kézirata, hidakkal kapcsolatos kimutatások, elemzések, átadási meghívók stb.) Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

1992-ben 80. születésnapjára készülve készített interjú.

Apáthy Árpád: Ad hominem, ...) A szakma nagy öregjei, Közút, 1992. 1-2.

Nekrológ Apáthy Árpád (1912-1995), dr. Tóth Ernő – dr. Träger Herbert, Közlekedés és Mélyépítéstudományi Szemle 1995. 8.

Hidak Heves megyében, 1998. Hat évtizede a pályán (91-94.o.)

Közlekedéstudományi Egyesület 50, 1949-1999 (szerk. dr. Balázs György), Bp. 1999.

Tassi Géza: A FIB Magyar Tagozatának története a kezdetektől 1989. 5. Vasbetonépítés különszáma, 2003.

Hídmérnöki Konferenciák 1952-1999. (szerk. dr. Tóth Ernő), 1999.

Apáthy Árpád utolsó mosolya, KÖZÚT 1995. 9-10.

100 év – 100 kép az Árpád Gimnázium történetéből (sz. Lévy Zsolt) Bp. 2002.

Will Allen Dromgoole: A hídépítő c. versét Apáthy Árpád emlékére fordította dr. Träger Herbert.

E sorozat célja műszaki alkotók és műveiknek megismertetése minél szélesebb körben. A mérnöki tevékenység elismertetésének záloga, hogy ismerjük múltunk (és jelenünk) jeles alkotóit. Reméljük e sorozat szolgálhatja e nemes célkitűzést és a rövid összefoglaló anyagon túl további kutatásokhoz is kedvet adhat.

Bízom benne, hogy e vázlatos életrajzi megemlékezés gazdagítja ismereteinket, erősíti önbecsülésünket.

A sorozatot Tóth László, a szakgyűjtemény korábbi vezetője indította útjára 1995-ben. Az első kötet összefűzve, igen rövid terjedelemben ismertetett tizenöt jeles mérnököt. Jelen megújult formában, füzetenként egy-egy mérnököt kívánunk ismertetni (eddig megjelent Szikszay Gerő, Mentés Zoltán, Sávoly Pál, Zielinski Szilárd, és Mihailich Győző).

A sorozattal kapcsolatos észrevételeket, illetve megjelentetendő mérnökökre vonatkozó javaslatokat, felhasználható anyagokat nagy szeretettel várjuk és fogadjuk.

ÁKMI Közúti Szakgyűjtemény

cím: 6200 Kiskőrös, Dózsa György út 38.

telefon: 78/511-935

email: kozutigy@externet.hu

Szászi András

szakgyűjtemény vezető

A Kiskőrösi Közüti Szakgyűjtemény gondozásában
a mérnök életrajzi sorozat eddig megjelent füzetek:

PÉLDAKÉPEK-MAGYAR MÉRNÖKÖK

1. füzet (egy-egy oldalon rövid életrajzokkal) *Kovács Ferenc* (1746-1819), *Mihalik János* (1818-1892), *Krúspér István* (1818-1905), *Kherndl Antal* (1842-1919), *Feketeházy János* (1842-1927), *Hieronymi Károly* (1836-1911), *Hartig Sándor* (1854-1925), *Czekélius Aurél* (1944-1927), *Gállik István* (1866-1945), *Beke József* (1867-1940), *Buday Béla* (1865-1941), *Zielinski Szilárd* (1860-1924), *Kossalka János* (1872-1944), *Benke István* (1881-1954), *Vásárhelyi Boldizsár* (1899-1963)

Megjelent a Kiskőrösi Közüti Szakgyűjtemény 20. éves évfordulóján megnyílt új állandó kiállítás alkalmából 1995-ben.

2. füzet *Szikszi Gerő* – a kevésbé ismert hídtervező

Megjelent a 44. Szegedi Hidmérnöki Konferencia alkalmából 2003-ban.

3. füzet *Mentes Zoltán* – az úttervező mérnök

Megjelent az Győri Útügyi Napok alkalmából 2003-ban.

MŰSZAKI ALKOTÓK – MAGYAR MÉRNÖKÖK

4. füzet *Sávoły Pál* – a hídtervező mérnök

Megjelent az Erzsébet-híd emlékülés alkalmából Budapesten 2003-ban.

5. füzet *Zielinski Szilárd* – a hazai vasbetonépítés atyja

Megjelent a 45. Zalaegerszegi Hidmérnöki konferencia és Zielinski Szilárd halálának 80. évfordulója alkalmából 2004-ben.

6. füzet *Dr. Michailich Győző* – az oktató, a tervező, a kutató és a közéleti ember

Megjelent a Cigánd-i Tisza-híd felavatásának 10. évfordulója alkalmából Sárospatakon rendezett konferencia alkalmából 2004-ben.

7. füzet *Apáthy Árpád* – az ország közúti főhidász

Megjelent a Vágsellyei Magyar Polgári Községi Ház Feketeházy János és Lévárdy Imre emlékszoja megnyitása alkalmából 2005-ben.

Előkészítés alatt: *Feketeházy János*, *Lévárdy Imre*, *Berg Artúr*, *Dr. Koller Sándor*, és *Dr. Vásárhelyi Boldizsár* füzete.