

VÉRTES MÁRIA MAGDOLNA PÁLYAFUTÁSA

A *fib* Magyar Tagozata Palotás László-díjasának írása



Vértés Mária Magdolna

<https://doi.org/10.32969/VB.2024.1.3>

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Ezúton is szeretném megköszönni Dr. Balázs L. Györgynek és ifj. Palotás Lászlónak, a kuratóriumnak a Palotás László-díjat. Számomra váratlan és hatalmas megtiszteltetés, hogy a szakmai munkásságom alapján érdemesnek tartott erre a kitüntetésre.

A VASBETONÉPÍTÉS folyóirat hagyományait követve, itt a *fib* Magyar Tagozatának szaklapjában is köszönöm a megtiszteltetést, hogy a 2000-ben alapított szakmai díjban részesültem.

Az alábbiakban kérem fogadják szeretettel a Lánchíd füzetek 25. kötetében megjelent mérnökportrém szerkesztett másodközlését.

ÖNÉLETRAJZ

1941. szeptember 5-én születtem Sopronban. 1964-ben az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Mérnöki Karán majd 1970-ben vasbetonépítési szakmérnökként diplomáztam. 1984-ben a BME Építésmérnöki Karán építőipari gazdasági mérnöki diplomát kaptam és diplomamunkám az „Útépítések minőségének műszaki- gazdasági elemzése” volt.

Munkahelyeim: Győri Közúti Igazgatóság (1964-1970 építési csoportvezető, hídmérnök), Közúti Beruházó Vállalat (1971-1982 győri kirendeltség-vezető, létesítményi főmérnök), Győri Közúti Igazgatóság (1982-1992 Közúti Minőségfelügyeleti Állomás vezetője), Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (1993-1996 Győri Minőségvizsgálati Osztály vezetője), Állami Közúti Műszaki és Információs Igazgatóság (1996-2001 Győri Minőségvizsgálati Osztály vezetője), 2002-től az ÁKMI, illetve a Magyar Közút nyugdíjas szaktanácsadója.

1990 óta végeztem közlekedésépítési szakértői tevékenységet az alábbi témákban: útépítési-talajmechanikai és víztelenítési, útpályaszerkezet építési és minősítési, üzemeltetési és fenntartási, közúti hidépítési és fenntartási.

1994-2003 között a közlekedési minisztérium intézkedése alapján az ÁKMI, illetve jogutódja végezte az alkalmazási hozzájárulások kiadását az újfajta építési termékekre. 2001-2003 között a hidépítési termékekre vonatkozóan 182 db alkalmazási hozzájárulás kérelmet véleményeztem.

Az EU-hoz való csatlakozásunkat követően 2004-től csak Építőipari Műszaki Engedélyek birtokában építhetők be ezen termékek, tehát a korábbi alkalmazási engedélyek érvényüket veszítették. Az ÉME engedély kérelem, illetve meghosszabbításuk véleményezése, az európai színvonal biztosítása komoly műszaki feladatot jelentett számunkra. (2004 és 2013 között 415 db ÉME véleményezés).

1996 óta a műszaki ellenőrök (ME) képzését és továbbképzését szerveztem, illetve oktattam munkahelyemen és a BME Mérnöktoábbképző Intézetében. Együttal részt vettem a vizsgáztatásban is. 2007.06.30-ig 508 fő ME vizsgáztatására került sor.

Az új kormányrendelet alapján a ME vizsgáztatást a Magyar Mérnöki Kamara (MMK) vette át. A közlekedésépítési ME-k részére a vizsgakérdések összeállításánál és több mint 600 fő vizsgáztatásában vettem részt az MMK-nál.

1998-tól a „Betontechnológia” szakmérnöki képzésben közreműködtem a hidépítési betonok oktatásában a BME Építőanyagok Tanszékén.

Tevékenyen részt vettem a KTE, a MAÚT, a MMK munkájában, a szabványosításban, a laboratóriumok akkreditálásában, szakmai tapasztalataimat előadásokon és szakecikkekben ismerttettem.

A NAT felkérésére minősítőként részt vettem 28 db út- és hidépítési vizsgálólaboratórium akkreditálásában és éves felülvizsgálatában 2000-2008 között.

2008-ban három aszfaltkeverő üzem és üzemi gyártásellenőrzés alapvizsgálatánál tevékenykedtem szakértőként.

Hídmérnöki konferenciákon 1986-2009 között 12 alkalommal adtam elő az aktuális problémákról, a ráckevei „Építmények Korrózióvédelme” éves konferenciákon pedig 1997-2013 között 14 alkalommal.

1996-ben az „Év hídása”, 1999-ben az „Év útkaparója”, 2001-ben pedig a dr. Vásárhelyi Boldizsár-díjban részesültem.

Hogyan kerültem a hidépítés területére?

Tulajdonképpen az Isteni Gondviselés irányított. Két ajtót becsukott előttem, egyet kinyitott. Érettségi előtt az ELTE matek-fizika szakára jelentkeztem. Három nappal az érettségi előtt hívatott a gimnázium igazgatónöje. Közölte, hogy mit képzelek én, ilyen klerikális családból származó tanár a fiatalokat csak elrontaná. (Anyám egyik bátyja világi pap volt, a másik Esztergomban ferencrendi szerzetes tanár, földrajz-történelem szakos.) Jelentkezésemet persze nem küldte tovább.

Na jó, akkor jelentkezünk a Soproni Egyetem faipari szakára. A klerikális család ivadékára ott sem tartottak igényt, hiába értem el az írásbelin jó pontszámot.

Augusztusban az ÉKME (Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem) Mérnök Karán pótfelvételiztem és fel is vettem. (Az már csak hab a tortán, hogy Budapestre, a pótfelvételire a világi pap nagybátyám vitt el.)

Egyébként a jelmondatom egész életemben az volt: „Ha a Jó Isten valakinek talentumot ad, bünt követ el, ha nem műveli.”

Melyek voltak hidász szakmai tanulmányaim jelentős állomásai?

1970-ben vasbeton építési szakmérnöki diplomát kaptam négy féléves képzés után. Az elhangzott tananyagok tovább bővítették szakmai tudásomat, érdeklődésemet.

1984-ben a BME Építészmérnöki Karán építőipari gazdasági mérnöki diplomát kaptam. A gazdasági folyamatok és mozgató rugói megismerése, a munkák során kapott adatok gyűjtése, feldolgozása, értékelése, továbbá az eredmények és összefüggések láttatása különböző technikák megismerésével izgalmas feladat volt.

Egyébként a szabványosításban, az Útügyi Műszaki Előírások készítésében mindig aktívan részt vettem.

De a továbbtanulás mellett fontosnak és lényegesnek tartom az oktatási tevékenységemet is:

- a Mayer Lajos Szakközépiskola induló út- és vasútfenntartás osztályában két évig talajmechanikát, hídépítést, vasbetonépítést oktattam,
- az ÁKMI-nál megszerveztük és beindítottuk az út- és hídépítési műszaki ellenőrök képzését és vizsgáztatását 1996-tól,
- 2001-ben a Mérnöktovábbképző Intézetben is megkezdtek a műszaki ellenőrök képzését,
- majd a képzést és vizsgáztatást átvette a Magyar Mérnöki Kamara 2009. januártól,
- a BME Építőanyag Tanszékén 1998-tól kétévenként a Betontechnológus szakképzésben egy féléven át hídépítési betonok szakismereteket adtam elő.

Ugyancsak fontosnak és lényegesnek tartom a nem szabványos, újfajta termékek és technológiák engedélyezési eljárásához készített szakvéleményeimet is.

1994 előtt a KHVM Közúti Közlekedési Főosztálya adta ki az alkalmazási engedélyeket pl. hídgerendákra, bitumenes szigetelő lemezekre, acél korrózió elleni festékbevonat rendszerekre stb.

Az alkalmazási engedélyek kiadási jogát 1994.01.01-től az UKIG kapta meg. Itt a Glatzier német hídsaruk és acél hídszerkezet korrózió elleni védőbevonata egyik német rendszerének megfelelőségére és elfogadhatóságára vonatkozó véleményünket kérte a főnökség először. Később már mindegyik híddal kapcsolatos kérelem a Győri Minőségvizsgáló Osztályon landolt véleményezésre.

2004. május 1-től az alkalmazási engedélyek helyébe az ÉME, az Építőipari Műszaki Engedélyek léptek. A hidakkal kapcsolatos ÉME kérelmeket mindig áttanulmányoztuk és véleményünket leírtuk. Figyelembe vettük a becsatolt vizsgálati eredményeket, biztonsági adatlapokat, a hozzátartozó európai, német, osztrák, magyar szabványokat, műszaki előírásokat.

2013. július 1-től az ÉME helyébe a Nemzeti Műszaki Értékelés és az Európai Műszaki Értékelés lépett, de az egyes ÉME-k emellett a lejárat határidőig, de legkésőbb 2018. 06. 30-ig érvényesek voltak.

2015-től kijelölés alapján a Közlekedéstudományi Intézet készíti az NMÉ-ket és igény esetén a ETÁ-kat. Ebben a munkában én is részt veszek korábbi tapasztalataim felhasználásával.

Kik voltak munkásságom során fő kollégáim, segítőttem? **Kik voltak életre szóló mestereim?**

A Győri Közúti Igazgatóságnál Szörényi László hídmérnököt sokszor elkísértem az egyes hidakhoz és megtanultam tőle mit kell ellenőrizni a munkáknál, mire kell odafigyelni, hogyan kell intézkedni, építési naplót vezetni.

Vásárhelyi Boldizsár (az utépítési professzor úr unokaöccse) az utépítési, felújítási, fenntartási munkáknál megismertett a

tervhasználat, az ellenőrzés, a naplózás, a kifogásolás technikai menetével. Elmondta – és később saját bőrömön is tapasztaltam – hogy az építési munkák alapidokumentuma az építési napló, mindent abban kell rögzíteni (anyagot, esőt, hőmérsékletet, fagyot, ha a patak kiöntött és elmosott anyagokat, a napi munkavégzést, az elvégzett vizsgálatokat stb.) és a munkák befejezésekor kimutatást kellett készíteni az egyes tételek több-kevesebb eltéréseiről a minisztérium részére (ügyintéző Tésy János úr volt).

Csaba Istvánnal a cég jogászával is „jóban kellett lenni”, hiszen vállvetve küzdöttünk a bíróságon Győrben a helyi utépítő vállalattal, vagy Budapesten a Magyar Aszfalt embereivel (az 1. sz. főút koncentrált korszerűsítésénél). Mindig nyert ügyünk volt, ha az építési napló bejegyzések alátámasztották állításainkat.

Az útfenntartási, karbantartási munkákat, a téli hóügyeletet, hóeltakarítást, árvízi védekezési tevékenységet... Sanyi bácsitól, a Csornai Üzemmérnökség vezetőjétől tanulhattam meg, aki a II. világháborúban pilóta volt és a pápai reptérnél lelőtték a gépét, de szerencsére túlélte.

A minisztérium Hídosztályáról Zsámboki Gábor hídmérnök volt Győr és Komárom megye hídjainak „gazdája”. Mindig „ünnepnap” volt számomra, ha vele és Szörényi Lászlóval közösen megtekintettük a két megyében elkészült munkákat és a felújításra váró hidakat. Együtt készültünk a keretszerkezetek vizsgára, Gábor a rendes műszaki egyetemi vizsgára én pedig a vasbetonépítési szakmérnöki vizsgára. A későbbiekben vele együtt vettem részt a szabványtárgyalásokon.

UTIBER-es koromban az MI Beruházási Főmérnökségen sokat tanulhattam Sümeghy Pál beruházási főmérnöktől és Sárdi Ferenc létesítményi főmérnöktől.

A KMFÁ-s korszakomban Csicselyné dr. Tarpai Mariann főmérnökkel jól tudtam együtt dolgozni.

Az UKIG-os és ÁKMI-s időszakban pedig dr. Tóth Ernővel tudtam megbeszélni a hidakkal kapcsolatos tapasztalataimat és problémáimat.

Milyen jelentős munkákban vettem részt, mely alkotásokat tekintem fő művének?

1971 előtt az 1. sz. főút koncentrált korszerűsítési munkái folytak. Győrben új nyomvonal épült az Iparcsatorna-híddal, a teherpályaudvari felüljáróval és egy új Rába-híddal együtt. Az első két híd műszaki ellenőre voltam, a harmadik pedig Szörényi László hídmérnök kollégám.

Az Iparcsatorna-hídnál a háromnyílású folytatólagos szekrényes keresztmetszetű gerenda híd betonozási ütemei jelentettek újdonságot. Az első betonozási ütemek a három nyílásban a nyomatéki nullpont környékéig terjedtek, és a záró zömök a két közbenső támasz felett voltak. Természetesen a hídszegélyek csak az állványzat leeresztése után épülhettek meg. A betonkeverés helye a híd keleti partján volt és egy kábelدارu szolgálta ki az építést. A betonkeverék egyfrakciós folytonos szemeloszlású szigetközi homokos kavicsból és tatabányai C500 vagy C600 cementből készült. A beton próbakeverése során a Közúti Főosztály által kiadott segédletet vettük alapul.

A teherpályaudvari felüljáró nyolcnyílású kerethíd, takaréköreges pályalemezzel és betonkeverékei – tekintettel az azonos kivitelező cégre, a Hídépítő Vállalat Győri Főépítésvezetőségére – hasonló összetételűek voltak. A betonacélok hegesztéses toldása a hidra merőleges utcán, a 81. sz. főút egy szakaszán készült. A Hídépítő Vállalatnak volt egy jól megtermett, nyugodt, világoskék szemű hegesztője, aki nagyon kicsi hiba aránnyal dolgozott.

Az árpási Rába-hídat a megye többi nagy és kicsi hídjához

hasonlóan a II. világháborúban felrobbantották. A helyreállítás félállandó híddal, Herbert tartók beépítésével, fa pályával készült el. Az új háromnyílású híd vasbeton pályalemezének betonozása 1970. december 6-án, Mikulás este kezdődött. Mint a híd műszaki ellenőre én is a helyszínen tartózkodtam és részesültem a Hídépítő Vállalat helyi művezető felesége által készített forró teából. A betonkeverés helye a híd Árpás település felőli végénél volt. Az egyfrakciós folytonos szemeloszlású homokos kavics depóniát gőzvillával melegítették és a keverő vizet is melegítették. Megfelelően gondoskodtak a beton takarásáról is (nádpallókkal) és a próbakockák tanúsága szerint nem volt probléma az előírt nyomószilárdság biztosításával.

1971-től 11 évig az UTIBER Győri Kirendeltség vezetője, majd létesítményi főmérnöke voltam Csorna, Kapuvár, Rajka, Győr és több átkelési szakasz korszerűsítésével, kishíd építésekkel és az 1. sz. főút Bányatavi hegyeshalmi felüljáró építésével foglalkoztam. Sajnos építés közben az egyik nyílásban elhelyezett hídgerendák eldőlték és lesodorták egymást. Szerencsére sérülés nem történt. A bírósági tárgyaláson a szakértő dr. Palotás László professzor úr volt, aki nagyon bölcsen a balesetért és az okozott károkért mind a három szereplő, a tervező, a gyártó és a kivitelező Hídépítő Vállalatot felelősnek tartotta.

1982.07.01-től visszahívtak a Győri Közúti Igazgatóságához a Győri KMFÁ (Közúti Minőségfelügyeleti Állomás) élére osztályvezetőnek. Működési területünk Győr, Komárom és Vas megye volt. Ellenőrzési feladataink zöme az aszfaltozásra, kisebb része a földmunkákra, útalapokra terjedt ki, de azért a területünkön lévő hídépítési és hídfelújítási munkákkal is foglalkoztunk.

1988. októberében Győr megyében a hídmérnök 49 db híd szegélyeinek betonjából a 0-3 és 3-5 (6) cm-es mélységből pormintákat vett ki, oldalanként többet is. A KMFÁ a beton porminták pH értékét és klórion tartalmát szelektív elektródás Radelkis készülékkel, több párhuzamos méréssel mérte meg. Az Iparcsatorna-híd és a győri teherbályaúdvár feletti híd Győr környéki legfiatalabb, legnagyobb forgalmú hidak közé tartozott, az árpási Rába-híd pedig az összekötő utak hidjai közé. A vizsgálataink eredményeit a Beton szaklapban publikáltam 1995 júniusában. Ma már ilyen méréseket nem tudunk végezni, hiszen a hídjaink szegélybetonja nagyobb szilárdságú, és védőbevonattal látjuk el őket.

A két Győr környéki híd szegélybetonja B140 volt, 250 kg/m³ C500 tatabányai cement felhasználásával. A karbonátosodással probléma nem volt. A megengedhető klórion tartalom 0,4 m/m% a cement mennyiségére vonatkoztatva. Az Iparcsatorna-hídnál 156-270 mg / 1000 g beton értéket mértünk, a teherpályaúdvári felüljárónál 263-405 mg / 1000 g beton értéket. 1988-ban a szegélyek még épek voltak.

A két híd szegélyeinek felújítása 1995-96-ban volt, a korrodált részek elbontásával és újraépítésével. Az ekkor vett beton porminták már rosszabb képet mutattak. Az Iparcsatorna-hídnál a 12 db mért érték közül 3 db meghaladta a 450 mg / 1000 g beton értéket a jobboldalon (728-1136 mg / 1000 g beton). A Teherpályaúdvári felüljárónál 612 mg / 1000 g beton volt a maximális érték 7-8 év után.

Például az abdai Rábca-híd jobboldali szegélyén (B200 beton volt 270 kg/m³ C600 cementtel) 1988-ban 6 mérésből 1 db 600 mg / 1000 g beton volt. 1997-ben a felújításkor a 15 mért értékből 12 meghaladta a 450 mg / 1000 g beton értéket (491-887 mg / 1000 g beton érték).

1992. év végével megszűntek a Közúti Minőségfelügyeleti Állomások és ezután az UKIG keretében Minőségvizsgálati

Osztályok látták el az építetők minőség ellenőrzési feladatokat.

A Veszprémi, Szegedi, Miskolci MVO az útépítési munkákat ellenőrizte, a Győri MVO pedig a hídépítési, hídfelújítási munkákat az ország egész területén.

A 84. sz. főút Sárvár belterületén haladt, de 2002-2003-ban megkezdődött a várost elkerülő útszakasz építése, amely a Rábát is keresztezte. A sárvári Rába-híd háromnyílású híd, a Rába felett acél ívhíddal és két vasbeton gerendahíd parti nyílással. A közbenső támaszok az acél ív vonalát követve ferdére épültek. Ezt a szerkezetet normál vasbetonnal nem lehetett volna megépíteni. A kivitelező cég kérte az öntömörödő betonra az alkalmazási engedély kiadását, amelyet a becsatolt típusvizsgálati jegyzőkönyvek alapján én is javasoltam kiadni. Az első ferdetámasz építésénél én is ott voltam, meggyőződve az öntömörödő beton beépítésének nem szokványos módjáról.

A 192 db acélszerkezeti hidunk a legnagyobb nyílásúak és legforgalmasabbak. Nagyon fontos az acélszerkezetek megvédése korrózió elleni festékbevonati rendszerekkel, amelyek élettartama legalább 30-35 év. Az újfajta termékek és technológiák engedélyezése során több ilyen festékbevonat rendszert engedélyeztünk, korszerű anyagokkal és három különböző funkciójú réteggel. Az Sa 2½ tisztaságú „G” érdességű acél felületre korróziógátló pigmentet (cinkpor, cinkfoszfát) tartalmazó alapozóréteg épül, általában 50-80µm vastagságban, rá egy vastagabb EP (epoxi) kötőanyagú közbenső réteg, amely védi az alapozót és sok esetben vascsillámot is tartalmaz, majd rákerül az UV álló PU (poliuretán) fedőréteg cca. 80 µm vastagságban. A három réteg együttes vastagsága cca. 320 µm. Célszerű a festékbevonat rendszerek állapotvizsgálatát elvégezni 20-30 éves korban, és a kapott eredmények figyelembevételével lehet eldönteni a felújítás szükségességéről, időpontjáról. Több acélhídnál (pl. komáromi Duna-híd, 1. sz. főút győri Rába-híd, barcsi Dráva-híd solti Duna-ág-híd stb.) elvégeztük az állapotvizsgálatot és az eredmények alapján javasoltuk a festékbevonat felújítását.

Mit kívánok a most felnövekvő hidász nemzedéknek?

Szeressék a hidakat, hiszen a mi életünket teszik könnyebbé. Nem élőlények, de olyanok, mint egy tehetetlen kiskgyerek, gondoskodni kell róluk.

Olyan hidakat kell tervezni, amelyek könnyen építhetők és könnyen fenntarthatók, ne legyenek rajta olyan zugok, zárt terek, amelyek állapotát nem tudjuk megnézni és kijavítani szükség esetén.

Fontos nyárvégén, ősszel a hidak vízelvezető rendszerének kitisztítása, rendbetétele.

Télen a hídszegélyek mellől el kell tolni, lapátolni a sóval telített havat, latyakot.

Tavasszal ne maradjon el a hídmosás, a sós lé maradványainak eltávolítása.

Az esedékes hídvizsgálatnál mindent alaposan meg kell nézni, ellenőrizni kosaraskocsi, videoendoszkóp stb. segítségével.

A kezdődő károkat, hibákat azonnal ki kell javítani, mielőtt nagyobb károk keletkeznek.

Folyami hidaknál fontos a víz alatt lévő alapozás, felmenőrésszel, kőszórás állapotának ellenőrzése, ha kell bűvár segítségével, mielőtt a bécsi Reichsbrücke híd sorsára jutunk. Az új folyami hidak helyének kijelölésekor célszerű a vízügyi szakemberek segítségét igénybe venni a káros örvénylések, sodorvonal, kimosások elkerülésére.

Az Északdunántúli Vízügyi Igazgatóságnál a Nicki gátnál volt egy terepasztaluk, ahol modellezni tudták a Duna vízjárását. Például a bajai Duna-híd egyik pillérének kimosások keletkeztek. A terepasztalon kikísérletezték milyen

keresztirányú terelőelemekkel, (pl. sarkantyú telepítésével) lehet a káros örvénylést a hídpillér mellől elvinni. De hasonló probléma a vasúti Összekötő Duna-híd budai oldalán is felmerült. A dunaújvárosi Pentele Duna-híd pilléreinek optimális elhelyezését a BME Vízépítési Tanszékének laboratóriumában vizsgálták mozgó medrű modellkísérlettel.

A felújítási karbantartási munkáknál csak szabványos vagy engedélyezett anyagokat szabad felhasználni és hozzáértő szakképzett munkásokat alkalmazni az előírt védőeszközök igénybevételével.

A felhasznált anyagoknál, termékeknél mindig nézzék meg a biztonsági adatlapokat mennyire mérgezőek, hogyan kell alkalmazni őket és milyen előírások vannak a hulladékkezelésre.

FORRÁS

Hajós B. szerk. (2021): Mérnökportrék Magyar hidászok I. Lánchíd füzetek 25. Első Lánchíd Bt. Biri, pp. 221-230. ISSN 1787-257X
https://hidak.hu/konyvek/Lanchid_25_Mernokportrek.pdf

SZEMÉLYI HÍREK

DR. JANCÓS ÁRPÁD 70. SZÜLETÉSNAPIJÁRA



Dr. Jancsó Árpád építőmérnök, hely- és technikatörténész, az MTA Bánsági Munkabizottságának és a Magyar Mérnöki Kamarának tagja. 1954 március 14-én született a bánsági Németbencseken (Felsőbencseken), a mai Romániában. Iskoláit Temesváron végezte magyar nyelven, ahol kitűnő eredménnyel érettségizett. 1979-ben a Temesvári Műszaki Egyetem Építőmérnöki Kar „Vasutak-Utak-Hidak” szakán végzett. Még ebben az évben a Temesvári Tartományi Út- és Hídigazgatóságnál kezdte meg a munkát, ahol nemcsak adminisztratív, hanem építési, valamint karbantartási feladatokat is ellátott. A kisebb megszakításokat nem számítva innen vonult nyugdíjba.

A '90-es évekig nagy érdeklődésnek és sikernek örvendő ismeretterjesztő előadásokat tart, amit a temesvári magyar értelmiség „Kisenciklopédia” néven működtetett. Első írásai diákkorában tudósítások voltak, majd már mérnökként 1996-ban jelenik meg az akkor nagysikerű román-magyar, illetve magyar-román utüggyi műszaki szótára.

Sok évi levéltári kutatás és számos archív dokumentáció áttanulmányozása után 1999-ben jelenik meg *A temesvári Béga hidak krónikája* című könyve, ami a hidak meséjén keresztül egy Temesvár-monográfia szerepét is hivatott betölteni. A kiadvány sok téves és pontatlan adatot cáfolt meg, tett helyre és emelt ki a valós tényeket, úgy történelmi, mint személyi téren. A román nyelvű értelmiség és újságok is nagyra értékelték, így a nagy érdeklődésre való tekintettel előbb románul, majd angol és német nyelven is megjelenik.

Hídtörténeti könyveinek írásaikor akad bele régi Temesvár-ábrázolásokba, metszetekbe, amiket összegyűjt, majd rendszerezve több kötetben ad ki (lásd: *Temesvár régi ábrázolásai, Iconographia Temesvariensis 1716, Temesvár nyomtatott térképei, Bánáti várak, helységek, helyek ikonográfiája 1595–1800 – I. Metszetek*). Ezek a kiadványok egyben művelődés- és építéstörténeti kiskalauzoknak is felfoghatók.

Ipartörténeti és hídepítéstörténeti vonatkozású könyvei közül meg kell említenünk a vonórudas vashíd feltalálójáról, a magyar ügy lelkes hívéréről, a Bem tábornokot fegyverrel is támogató Maderspach Károlyról írt kötetét (2004) is. De írt a Béga-csatorna megregulázásáról (*A Béga, a Bánság elkényeztetett folyója, 2007*), ami a magyar vízügyi mérnökök példaképe volt akkortájt, de foglalkozott Buzásfürdővel (*Buzás régen és most, 2007*) és a *Temesvári zsinagógák*-kal is (2020).

2010-ben egy új korszak kezdődik alkotói életében, amikor is az Erdélyi Múzeum Egyesület (EME) *Tudomány és technikatörténeti füzetek* sorozatában kezd rendszeresen publikálni. Az első együttműködésből jelenik meg a száz éve működő *Temesvár*

vízerműve története, amit Bánság vasútvonalaiával foglalkozó kötetek megírása követ, éspedig *Az Arad-Temesvár vasútvonal története* (2012), *Az Oravica-Anina hegyi vasút története* (2013), *Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina vasútvonalon* (2016), *Az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa: a Valkány–Perjámos–Varjas-vasútvonal története* (2017), *Temesvár kilencedik vasútvonala: a Temesvár–Szentandrás–Varjas helyi érdekű vasút története* (2018). Majd egy kis kitérő következik *A temesvári lóvasút története 1869–1899* (2019) című kötetrel, de folytatódik a sorozat *A Temesvár–Lippa–Radna helyi érdekű vasút története* (2020), *Bánát első vasútja – Az Oravica-Báziás vasútvonal története* (2021) és végül a *Berobogott Temesvárra a nyugat – A Szeged-Temesvár vasútvonal története* (2023) című könyvekkel.

Akik ismerik Jancsó Árpádot jól tudják, hogy milyen alaposan, mekkora igényességgel, odaadással és alázattal nyúl minden témához. Milyen szépen és milyen részletesen, micsoda hozzáértéssel és beleéléssel tud írni és mesélni történelmi örökségeinkről. És messze nem csak technikai dolgokról!

Könyvei olvasása közben sokat megtudhatunk művészetéről, levéltári kutatásokon alapuló történelmi tényekről és összefüggésekről, műszaki különlegességekről, hihetetlen teljesítményekről. Sok szép és ritka térképpel, metszettel, korabeli és saját készítésű képekkel illusztrált, érdekes történetekkel fűszerezett, mindenki számára fontos adatokkal szolgáló kiadványok ezek a művek. És még legalább 30 könyvre való anyaga van összegyűjtve! A Bánságban húzódó 45 vasútvonal között vannak még rövid, néhány kilométeres, de igen hosszú vonalak is (a Temesvár-Orsova vasútvonalat 200 km hosszúságú), több völgyhíddal, alagutakkal, műtárgyakkal, sok településen áthaladó szakaszokkal.

Majd 30 éves publikációs munkásság áll Jancsó Árpád mögött, amit több kitüntetéssel is elismertek. Ezek közül a legfontosabbak az Erdélyi Magyar Műszaki Tudományos Társaság díszoklevele (2002), Fényes Elek-díj (2008), Hungaria Nostra Podmaniczky-díja (2012), Kolozsvári Akadémia Bizottság Tudományközvetítés és a Tudományos Bíráló díja (2016), valamint Erdélyi Múzeum-Egyesület Év könyve díja (2022).

Hitvallása és meggyőződése, hogy kulturális, egyházi, történelmi műemlékeink mellett ismernünk kell műszaki értékeinket is, hisz ezek kézzelfogható bizonyítékai annak, hogy őseink e földön értékeket teremtettek, nemcsak csoportérdekeket tartottak szemük előtt, hanem a közjót szolgálták s hoztak érte annyi áldozatot. Könyvei technikatörténeti kordokumentumok, ami egyben fegyver az értelmiség kezében. Ezek megismertetésére számít a fél életét!

Kívánunk az ünnepeltnek tartós jó egészséget és további alkotó erőt!

Dr. Nagy-György Tamás
Temesvár, 2024 március