

KÖZLEKEDÉSI SZAKEMBER-KÉPZÉS A JÖVŐ MÉRNÖKEI

A BME Közlekedésmérnök Karának tanszékei 1. rész

A GÉPJÁRMŰVEK TANSZÉK

Egy ország életét, jövőjét jelentősen meghatározza az ott folyó oktatás és szakemberképzés színvonala, hiszen évtizedek múlva is szükség lesz jól felkészült orvosokra, jogászokra, közgazdászokra, mérnökökre. Hogyan folyik nálunk a Budapesti Műszaki Egyetemen a közlekedésmérnök-képzés? Hogyan működik egy tanszék?

Mit tanulnak a hallgatók? Ezekre a kérdésekre keressük a válaszokat a Közlekedésmérnöki Kar tanszékeit bemutató cikksorozatunkban. A Gépjárművek tanszékét dr. Meleg Gábor tanszékvezető mutatja be.



Dr. Meleg Gábor
tanszékvezető

Visszatekintés

Mielőtt rátérnék a jelenlegi életünkre, érdemes egy kicsit megismerni a múltunkat is.

A hazai technikai szakoktatás története a XVIII. században indult. A Műszaki Egyetem megalapításának szándékáról már 1753-ban intézkedett egy rendeletében Mária Terézia, amelyben a nagyszombati Univerzitas oktatási rendjét és az oktatott tárgyak tematikáját a bécsi egyetem gyakorlatához igazította. Ezt követte a rendkívül tevékeny uralkodó által 1777-ben kiadott Ratio Education, amelyet az önálló mérnök-képzés irányába tett újabb lépésnek tekinthetünk. A szándékot anyja halála után fia, II. József valósította meg, amikor 1782. augusztus 2-án aláírta az Institutum Geometrico-Hydrotechnikum alapító

rendeletét, ezzel a mérnök-képzést Magyarországon egyetemi szintre emelte. Ez volt az első polgári mérnök-képző intézet Európában, amelyben egyetemi szervezetben oktatták a műszaki tudományokat. Sok híres, nagynevű mérnök végzett ebben az intézményben, és most csak Vásárhelyi Pált, a folyamatszabályozó mérnököt és Reitter Ferencet említem, akinek a főváros arculatát köszönhetjük. A mérnök-képzés hazánkban, azóta is, immár 225 éve töretlenül folytatódik. Az autómérnök-képzés érthető módon később kezdődött.

Ami a kezdeti időszakot illeti, sajnos, a II. világháború előtti időkről nem sokat tudunk. Érdekes, hogy a téma, ha nem is mint automobil, de már az 1898-as tantervben is előfordul „lehetővé tette a hallgatóknak a gázgépekkel való kísérletezést”.

A Közlekedésmérnöki Kar története 1951-ben indult Szegeden, ahol széles körű közlekedési szakterületen indult az oktatás, de egy év múlva már ugyanez

Szolnokon folytatódott. Az 1956-os évben azonban Budapesten működött tovább a már Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemnek nevezett intézmény.

A BME 1967-ben vette át a Közlekedésmérnöki Kart, ahol már ekkor közlekedési járműgépész és gépesítő szakon bocsátott ki mérnököket. Ami a Gépjárművek tanszék történetét illeti, egy 1949-es dátumot kell említenem, ekkor alakult meg a tanszék, amelyet az egyre sürgetőbb szükség hozott létre, hiszen akkoriban a romokból újjáépített országnak nagy szüksége volt közúti közlekedésre és jól felkészült mérnökökre. A tanszék „őse” a IV. Gépszerkezettani tanszék volt, amelyet Kund Ede vezetett. Azután a mai Autó-Motor elődjében, az Autó című folyóirat 1948. októberi számában jelent meg Balogh Artúr cikke, melyben követeli az „autómérnök”-képzés beindítását, illetve az autós tanszék felállítását. Ez meg is történt: a IV. Gépszerkezettani tanszék felvette a Gázgépek és automobilon nevet.

A tanszék vezetését Jurek Aurél vette át, mint megbízott tanszékvezető. Az oktatói gárda kiegészült olyan, ma is ismert személyekkel, mint például Dezsényi Györggyel, Gampe Károllyal vagy a néhai Terplán Sándorral. Egyébként ez az év azért is nevezetes, mert ekkor adtak ki Magyarországon először autógépész-mérnöki okleveleket, összesen 16 kollégának. A legelső – aminek a másolata a J épület földszintjén lévő minimuzeumban látható – Szirtes Tamás kolléga vette át.

Egy év múlva az akkor alapított hadmérnöki karon egy újabb „autós” tanszékot állítanak fel, Bartalomeidesz Sándor mérnök ezredes, tanszékvezető egyetemi tanár vezetésével: a Páncélos és Gépjármű Tanszékét.

Magától értetődő volt, hogy egy karon nem lehetett két autós tanszék, ezért egy év múlva, 1969-ben összevonták őket Lévai Zoltán professzor vezetése alatt.

A hatvanas években, amikor már csak két helyen, a gépész

és a közlekedésmérnöki karon folyt – párhuzamosan – autómérnök-képzés, a tantervek meglehetősen gyakran változtak. Igaz, a gépész karon, ahol a súlypont a konstruktórképzés volt, a tantervek struktúrája maradt, a szakosodásra mindig az utolsó félvekben került sor, de a szaktárgyak óraszámja fokozatosan, ha nem is nagyon, de csökkent. Legközelebbi szervezeti változtatás tíz évet váratott magára: 1979-ben a három járműgépészeti tanszékből (az Aero- és termotechnika – később Repülőgépek és hajók –, a Gépjárművek és a Vasúti járművek tanszékből) megalakított Járműgépészeti Intézet egy tanszéke lett.

Ez a korszak 1995-ben ért véget: a kar megszüntette a JGI-t, a tanszékek „visszanyerték” korábbi függetlenségüket. Az intézeti múlt természetesen nem múlt el nyomtalanul. A három tanszék közötti kapcsolatok bizonyos vonatkozásokban nem szűntek meg, közösen üzemeltetjük, illetve tartjuk fenn a gazdasági irodát, a műhelyt és kisebb méretben a könyvtárat. A Gépjárművek tanszék élén neves professzorok váltották egymást, így Ilosvai Lajos, Lévai Zoltán, majd ez évben az Akadémia levelező tagjává választott Palkovics László, akitől 2002-ben vettem át a tanszék vezetését. Az elmúlt ötven évben több mint 30 oktató dolgozott a tanszéken.

A jelen

A Gépjárművek Tanszéken jelenleg (ideértve aktív nyugdíjasainkat is) 3 egyetemi tanár, 4 egyetemi docens, 6 egyetemi adjunktus, 7 tudományos tanácsadó, 6 doktorandusz hallgató és 14 fős tanszéki személyzet dolgozik. Ezzel a létszámunkkal az egyik legnagyobb létszámú tanszék vagyunk.

Oktatás

Jelenleg még gépészmérnök-képzésben a tanszék az autógépész szakirány gazdájaként oktatja a gépjárműtechnikával, a járműrendszerekkel és -motorokkal, azok üzemeltetésével,



Próbaúton
egy honvédségi
járművel

