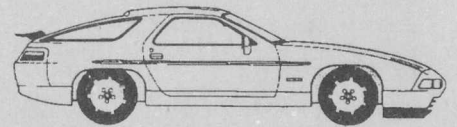
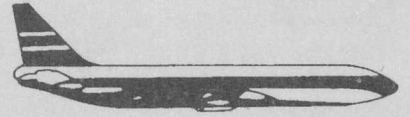
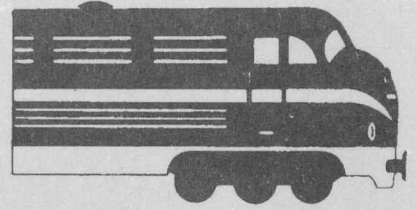
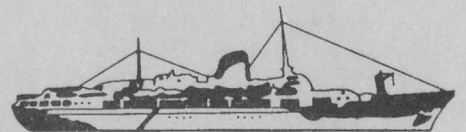
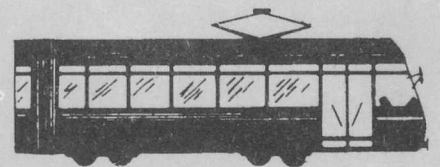
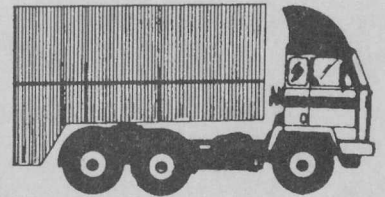


1994. 44.k. 9-10. sz.

KÖZLEKEDÉS TUDOMÁNYI SZEMLE



1994 -11- 08
Igaia



20 éves a BME Közlekedéstechnikai és
Szervezési Intézete

9-10

1994.

szeptember-október
XLIV. ÉVFOLYAM

A lap megjelenését támogatják:

HUNGAROCAMION, KÖZLEKEDÉSI
MÚZEUM, KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI
INTÉZET, MAHART, MALÉV, MÁV, PRO
RENOVANDA CULTURA HUNGARIE
ALAPÍTVÁNY, ROYAL BÜTORKERES-
KEDELMI RT., SZÖVAUT, UVATERV,
VOLÁN vállalatok közül: AGRIA, ALBA,
BORSOD, DUNATRANS KFT., HAJDU,
KAPOS, KISALFÖLD, KÖRÖS, NÓGRÁD,
TISZA, VOLÁNBUSZ, VOLÁNCAMION,
VOLÁN-TEFU Rt. VOLÁNTURIST.
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
RUNDSCHAU

Zeitschrift des Vereins für Verkehrswissenschaft

REVUE DE LA SCIENCE DES
COMMUNICATIONS

Orange de la Société Scientifique des
Communications

SCIENTIFIC REVIEW OF
COMMUNICATIONS

Monthly of the Scientific Association
for Communication

Megjelenik havonta

Szerkesztőség:

BENCZÉDI MIHÁLYNÉ, DR. BAJUSZ REZSŐ,
BRETZ GYULA, CSÁRÁDI JÁNOS,
DR. CZÉRE BÉLA, DR. CSEH LAJOS,
FÁY ANDRÁS, DR. FEKETE GYÖRGY,
FOLK GYÖRGY, HEGYI KÁLMÁN,
KATONA ANDRÁS, DR. KERKÁPOLY ENDRE,
DR. KÖREN CSABA, DR. PÁKAY ANDRÁS,
PÁL JÓZSEF, REGÓS SZILVESZTER,
DR. SIMONYIALFRÉD, DR. DE SORGÓ TIBOR,
TARI LÁSZLÓ, TÁNCZOS LÁSZLÓNÉ DR.,
DR. TÍMÁR ANDRÁS, TORMA IMRE,
DR. TURÁNYI ISTVÁN, URBÁN LAJOS (elnök),
DR. VÁSÁRHELYI BOLDIZSÁR,

főszerkesztő:

DR. IVÁNY ÁRPÁD

szerkesztő:

HÜTTL PÁL

A szerkesztőség címe: 1146 Budapest,
Városligeti krt. 11. Telefon: 1420-565

Kiadja a Közlekedési Dokumentációs Rt.
1074 Bp., Csengery u. 15.

Igazgató: Nagy Zoltán

Terjeszti a Magyar Posta Rt. Előfizethető
bármely hírlapkézbesítő postahivatalnál,
a Hírlapelőfizetési és Lapellátási Irodánál.
Cím: 1900 Budapest XIII., Lehel u. 10/a.
közvetlenül, vagy postautalványon, valamint
átutalással a HELIR 215-96 162 pénz-
forgalmú jelzőszámra.

Egy szám ára 50,-Ft, egy évre 600,-Ft.
Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi
Vállalat, 1389 Budapest, Pf.: 149.

Szedés és nyomás: KÖZDOK Rt.

Műszaki szerkesztő: Dudás Ágnes

Tördelőszerkesztő: ifj. Nagy Zoltán

Rotaüzemvezető: Pesti Jenőné

Publishing House of International
Organisation of Journalist INTERPRESS,

Budapest, Károly krt. 11 H-1075

Phone: 122-1271 TX. IPKH. 22-5080

HUNGEXPO Advertising Agency,

Budapest, P.O.B. 44. H-1441

Phone: 122-5008, Telex: 22-4525 bexpo

MH-Advertising, Budapest, H-1818

Phone: 118-3640, Telex: mahir 22-5341

ISSN 0023 4362

**Dr. Borotvás Elemér: 20 éves a Budapesti Műszaki Egyetem
Közlekedés-mérnöki Karának Közlekedéstechnikai és
Szervezési Intézete 321**

A szerző ismerteti a Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet létrehozásának körülményeit, rövid történetét, oktatási és tudományos tevékenységét.

**Dr. Kurutz Károly: 42 éves a KSZI Közlekedésautomatikai
Tanszéke 333**

A szerző ismerteti a BME Közlekedésautomatikai Tanszék történetét, oktatási feladatait, kutatási-fejlesztési helyzetképét, nemzetközi kapcsolatait, ismerteti a tanszék tagjai által írt oktatási segédleteket, bemutatja a tanszék munkatársait.

**Kövesné dr. Gilicze Éva - Dr. Orosz József: 41 éves a Közlekedés-
technikai és Szervezési Intézet Közlekedésüzemi Tanszéke 353**

A szerzők a BME Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet Közlekedésüzemi Tanszékének történetét, oktatási programját, tudományos kutatási munkáját és kapcsolatait ismertetik.

**Dr. Borotvás Elemér: 40 éves a KSZI Közlekedésgazdasági
Tanszéke 369**

A szerző ismerteti a BME KSZI Közlekedésgazdasági Tanszékének történetét, oktató munkáját, tudományos tevékenységét, szerződéses megbízásait, nemzetközi kapcsolatait, a jövőben várható feladatait és bemutatja munkatársait.

Szerzőink:

Dr. Borotvás Elemér egyetemi tanár, a közlekedéstudomány doktora, a BME tanszékvezetője, a Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet igazgatója; *Dr. Kurutz Károly* egyetemi docens, a KSZI Közlekedés-automatikai Tanszék tanszékvezetője; *Kövesné dr. Gilicze Éva* tanszék-vezető, egyetemi tanár, BME; *Dr. Orosz József* egyetemi tanár BME.

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE

XLIV. évfolyam

9-10. szám

1994. szeptember-október

20 éves a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karának Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézete

DR. BOROTVÁS ELEMÉR

"Tudományos az iskola, tudományos a tanítás ott, de csak is ott, ahol tudósok tanítanak. Tudósnak nem a sokat tudót, hanem a tudomány kutatóját nevezem.

A tudósok tanítása annyiféle, ahány a tudomány és ahány maga a tudás; az egyik a részletekbe mélyed, a másik inkább általános tételekkel foglalkozik; az egyik szaval, a másik diktál; az egyik kísérletez, a másik dedukál: egy mintára szabni valamennyit lehetetlen, és nem is szabad, mert értéket e tanításnak éppen egyéni jellemvonása ad."

(Eötvös Lóránd)

A magyar felsőoktatásban a hetvenes években lezajlott intézetesítési hullám nem kerülte el a Budapesti Műszaki Egyetemet, s ezen belül a Közlekedésmérnöki Kart sem, mely utóbbi keretében 1974-ben került sor az első kari, a Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet (KSZI) létrehozására az akkor már több mint húsz éve létező három tanszék (a Közlekedésautomatikai, a Közlekedésüzemi és a Közlekedésgazdasági) bázisán. Az intézet létrehozását igen sok szakmai vita előzte meg, mérlegelve az intézmény létrehozásánál jelentkező számos előnyt és hátrányt.

A húszéves évforduló alkalmasnak tűnik arra, hogy egyenleget készítsünk, higgadtan értékelve a megtett utat, reálisan nézve a márt, megpróbáljuk meghatározni a jövőt, a várható feladatokat, tudva

azt, hogy utunk és jövő feladataink a mán keresztül vezetnek. Ennek megfelelően szeretnénk egy rövid visszapillantást vetni az 1974-et megelőző eseményekre, az 1974-ben történt intézetesítést kiváltó okokra, bemutatni napjaink tevékenységét és különösen megvizsgálni jövőbeni feladatainkat.

1. A KSZI létrehozását megelőző 1951-1974 időszak főbb eseményei

Korunk embere a társadalmi, politikai, gazdasági és nem utolsó sorban a műszaki haladás olyan időszakát éli, amikor a fejlődés és a változás üteme jóval meghaladja az előző időszakokban megszokottakat. E feladatokhoz és változásokhoz képest túl kis szegmensnek tűnik az olyan eseményről való megemlékezés, mint a közlekedési mérnökképzés anyaintézeti feladatait ellátó intézmény, a Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet húsz évvel ezelőtt történt létrehozása, illetve az intézetet képező három tanszék negyvenéves és azt meghaladó oktatási-kutatási tevékenysége. Az előző mondatok mégis arra bátorítanak, hogy a húszéves évforduló alkalmából elemezzük és mérlegeljük az önálló közlekedési mérnökképzés fontos intézménye

beindulásának és fejlődésének főbb mozzanatait, egyes hatásait. Így tehát feladatunknak tekintjük, hogy értékeljük a húszéves, a közlekedés fejlődése szempontjából talán nem elhanyagolható, oktatási intézmény létrehozását és méltassuk a 20 év előtti döntés eredményeit. Ahhoz, hogy ezt megtehessek történeti visszapillantást kell vetnünk az 1974-es időszak témánk szempontjából meghatározó eseményeire, vagyis érdemes feleleveníteni a KSZI létrehozását megelőző időszak néhány főbb előzményét. Különösen vonatkozik ez az ötvenes évek elején történetekre, amikor is egy sor olyan intézmény létrehozására került sor, amelyek külső körülményként közvetett módon ugyancsak hozzájárultak a KSZI későbbi megalakulásához.

Mik voltak ezek? 1951-ben megalakult a Magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Bizottsága. Ezzel Magyarországon először emelték akadémiai rangra a közlekedéstudományt. Még ebben az évben létrehozták a Vasúti Tudományos Kutatóintézetet, majd ezt egy évvel követően az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézetet. Ezzel saját kutatási apparátushoz jutott a százéves magyar vasút és a nagy lendülettel dinamikus fejlődésnek indult autóközlekedés.

Mindezeket megelőzően 1949 végén alakult meg a Közlekedéstudományi Egyesület, amely 1951-től megindította tudományos folyóiratát a napjainkban is rendszeresen megjelenő "Közlekedéstudományi Szemlé"-t.

A háborúban tönkretett közlekedés újjáépítése, fejlesztése objektív igényt támasztott a speciálisan közlekedésre orientált szakemberek felsőfokú képzésére.

Ezek az események fordulópontot jelentettek a közlekedés fejlődésében, ugyanis igényként felvetették a speciális közlekedési mérnökképzés szükségességét, illetve a közlekedés tudományos megalapozásának gyors kiterjesztését.

Ezt a háttérrel is figyelembe véve kézenfekvő volt az új közlekedési mérnöktípus iránti igény tekintve, hogy a közlekedés eszközeinek és technológiai folyamatainak fokozatos korszerűsítése, különösen pedig egyes folyamatainak fokozódó automatizálása elengedhetetlenné vált. Mindezek hatására 1951-ben kezdetét veszi a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium felügyelete alatt Szegeden létrehozott Közlekedési Műszaki Egyetem (KME) és megindul a közlekedésmérnök-képzés. Az új egyetem az eredeti elképzelések szerint széles profilú képzési intézmény lett volna, felölelve a közlekedéssel és a közlekedési eszközökkel, berendezésekkel kapcsolatos összes közlekedési ágazatot, vagyis a vasúti-, a közúti-, a vízi-, és légi közlekedést, az út- és a vasútépítést; a gyártást és az üzemeltetést is stb. Az egyetem egy karral indult, ezen belül vasútépítési és vasútüzemi szakok működtek. A KME fenállásának első éveiben a felsőfokú műszaki oktatás fő irányító szerveinek

nem voltak határozott elképzeléseik az elhelyezésről és a fejlesztésről. Egy év után, 1952-ben, az egyetem Szegedről Szolnokra költözött, amelynek közlekedésföldrajzi szempontból a fekvése kedvezőbb volt. 1953-ban az egyetemet az Oktatási Minisztérium felügyelete alá helyezték, majd a vasútépítési szakot a budapesti Építőipari Műszaki Egyetemre tették át, Szolnokon pedig az oktatást kibővítették Gépjárműüzemi szakkal, s ezzel párhuzamosan a Vasútüzemi szakon beindult a távközlési és biztosító berendezési ágazat. Ezzel az egyetem szakterületi illetősége kiterjedt a dinamikus fejlődő autóközlekedési ágazatra is. Az oktatás a két legnagyobb közlekedési alágazatot fogta át, amely mint ahogy ezt a későbbi események igazolták könnyen kiterjeszhetővé vált a városi, a vízi és légi közlekedésre is.

Az 1955-1956-os tanévben az 1955. évi 31. sz. törvényerejű rendelettel megszüntették az önálló egyetemet és az Építőipari Műszaki Egyetemhez csatolták, annak harmadik karaként. Ezzel a komplex önálló közlekedési egyetem gondolata végképp lekerült a napirendről. Az új egyetem pedig Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem elnevezést kapott.

Ebben a tanévben az elsőéves hallgatók már Budapesten kezdték meg tanulmányaikat. 1956-ban az országban elsőként beindult a gazdasági mérnökképzés közlekedési és építési szakokkal. (Erről többet a 40 éves Közlekedésgazdasági Tanszék ismertetője ad.) 1957-ben a kar Budapestre költözött.

Ez jobb személyi ellátási, szakmai és fejlesztési lehetőségeket biztosított, mivel valamennyi közlekedéstudományi intézmény Budapesten volt elhelyezve. Így pl. az MTA Közlekedéstudományi Bizottsága, a közlekedéstudományi kutató intézetek, a Közlekedési Múzeum, a Közlekedéstudományi Egyesület stb. A hazai közlekedés Budapest centrálussága is javította a képzés háttérét.

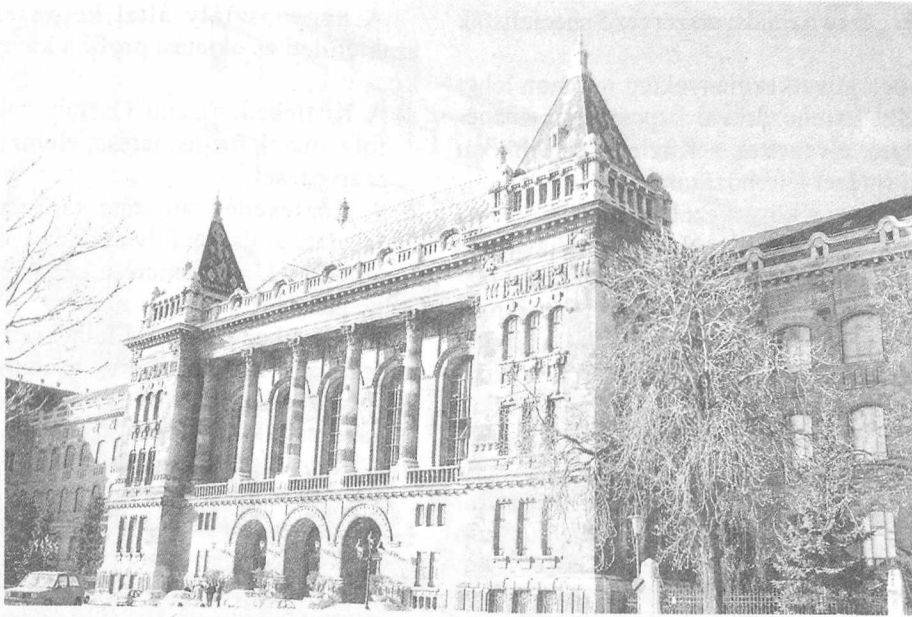
1965-ben az Építőgépezés szakkal, majd ezt követően 1966-ban anyagmozgató gépész ágazattal bővült a kar oktatási profilja.

1967-ben egyesült a Budapesti Műszaki Egyetem és az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem, s ezzel egyidejűleg karunk a Közlekedésmérnöki Kar nevet vette fel. (1. ábra)

1968-ban a Járműgépezés szak a Gépészmérnöki Karról átkerült a Közlekedésmérnöki Karra, s ezzel karunk oktatási-tudományos szakmai profilja, a közlekedési építőmérnök képzés kivételével magába foglalta a közlekedéstudomány jelentős részét.

Így vált a Közlekedésmérnöki Kar a felsőfokú közlekedési oktatás egyik alapjává, sőt az intézményesített közlekedéstudomány egyik magyarországi központjává. Ezen a bázison fejlődött ki aztán egy sor új közlekedéstudományi diszciplína.

Az 1974-ben létrehozott Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet előzményeként elmondhatjuk, hogy az ötvenes években a közlekedés jelenségeinek



1. ábra A Műszaki Egyetem épülete

és kérdéseinek módszeres elemzése és vizsgálata, mint önálló tudomány, méltó akadémiai helyet kapott. Ezt hamarosan követte a közlekedéstudományi felsőoktatás megszervezése, a két legnagyobb közlekedési alágazattal a vasúti és a közúti közlekedés számára. Később fokozatosan lehetővé vált ez a városi, a vízi, a légi közlekedés és az ipari belső szállítás számára is.

2. A Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet 1974-ben történt létrehozását közvetlenül kiváltó okok és körülmények

Dr. Garamvölgyi Károly miniszterhelyettes 1974. november 12-én a BME rektorához írt levelében a 25/1969/VI.20.) Kormányszámú rendelet 9.§-a (1) bekezdés c/ pontjában biztosított jogkör alapján, a MTA elnökével és a pénzügyminiszterrel egyetértésben a BME Közlekedésmérnöki Karán

"Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet"

elnevezéssel, új kari oktatási szervezeti egység létesítését rendelte el.

Az új oktatási szervezet a mintegy húsz éve már létező Közlekedésüzemi, Közlekedésvillamosági és Automatika, valamint Közlekedés- és Építőipari Gazdaságtan Tanszékek intézetté szervezésével alakult meg.

A szóban forgó tanszékek egységes intézeti szervezetbe való sorolása összhangban volt a BME akkori időknél megfelelő intézményesítési programjával, amely arra épített, hogy a vertikális együttműködés kialakítása (többek között) elősegítheti az oktatás egységesebbé tételét, az oktatási eszközök, a könyvtár stb. koncentrálását, és ezen keresztül jobb kihasználását.

A vertikális együttműködésre építő intézetesítés mellett szólt az is, hogy az intézetbe bevont tanszékek tudományos tevékenysége a közlekedéstechnika és szervezés terén egységesebbé válhat és ez elősegítheti a MTA keretében működő Közlekedéstudományi Munkaközösség tudományos profiljának e területek tekintetében való közelítését is. Úgy vélték, hogy az intézetesítés elősegítheti a vonatkozó irányelvek érvényesítésével a Közlekedéstudományi Munkaközösség továbbfejlődésének megoldásra váró problémáját is. Erre csak az intézet megalakulása után kerülhetett sor.

A Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet létrehozásában nem kis szerepet játszott az a tény is, hogy a hetvenes évek elején, minisztériumi kezdeményezésre, a műszaki felsőfokú oktatási intézményekben meg kellett vizsgálni a gazdasági-szervezési és vezetési ismeretek oktatásának helyzetét és javaslatot kellett kidolgozni ezek oktatási fejlesztése érdekében. Az idő sürgette az egyetemet és ennek megfelelően a BME vezetése áttekintette a gazdasági-szervezési és vezetési ismeretek oktatásának fejlesztésével kapcsolatos eddigi elképzeléseit és meghatározta a szóban forgó oktatás intenzívebb fejlesztése érdekében szükséges további intézkedéseket. A tantárgyi és oktatástartalmi kérdések vizsgálatán túlmenően az Egyetemi Tanács foglalkozott a fejlesztés megvalósításához szükséges szervezeti kérdésekkel is, és olyan előterjesztést tett, hogy szűnjön meg az eddigi Ágazati Gazdasági Tanszékcsoport, tanszékei kerüljenek a Gépészmérnöki, illetve a Közlekedésmérnöki Karra. Javasolta a Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet létrehozását azzal, hogy a KSZI lássa el a Közlekedésmérnöki Karon a gazdasági-szervezési, a vezetési ismeretek és a számítástechnikai tantárgyak

oktatását és végezze a rendszerszervező specialisták képzését.

Az említettek következményeként nyomon lehet követni a KSZI létrehozásával kapcsolatos eseményeket, amelyek elvezettek a Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet létrehozásához.

Ezek időrendben a következők voltak:

- 1974. IV. 8-ai ülésén az Egyetemi Tanács javasolta a művelődésügyi miniszternek az Ágazati Gazdaságtan Tanszékcsoporthoz megszüntetését június 30-ával, az ezt képező Ipargazdaságtani Tanszékét visszahelyezi a Gépészmérnöki Karra, a Közlekedés- és Építőipari Gazdaságtan Tanszékét visszahelyezi a Közlekedésmérnöki Karra, amelyből 1967-ben kivált,
- az Egyetemi Tanács, a Közlekedésmérnöki Kar tanácsának előterjesztése alapján, javasolta a Művelődésügyi Minisztériumnak a Közlekedésüzemi Tanszék, a Közlekedésvillamossági és Automatikai Tanszék, valamint a Közlekedés- és Építőipari Gazdaságtan Tanszékéből Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet létesítését 1974. július 1-jei határidővel,
- 1974. augusztus 27-i dátummal kelt levélben a rektor értesíti a kart, hogy az Egyetemi Tanács vonatkozó határozatában megjelölt szervezettel 1974. szeptember 1-jével az intézet kezdje el működését és az intézeti igazgatói teendők ellátásával ideiglenesen megbízza *dr. Turányi István* egyetemi tanárt; erről a rektor értesíti a kar akkori dékánját is,
- 1974. november 12-i dátummal a minisztérium elrendeli a KSZI létesítését és jóváhagyja annak szervezeti és működési szabályzatát.

A történeti hűség kedvéért megjegyezzük, hogy a gazdasági-szervezési és vezetési ismeretek oktatásának intézményi háttéréül szolgált egy ún. horizontális felépítésű intézet létrehozása is Gazdasági- és Szervezéstudományi Intézet címen, amely az ágazati Gazdaságtani Tanszékcsoporthoz alkotó két tanszékéből (Ipargazdaságtani, továbbá a Közlekedés- és Építőipari Gazdaságtan Tanszék) alakult volna. Végül is e szervezeti átalakítási javaslat nem került megvalósításra.

3. A Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet rövid története

Az 1974-ben létrehozott intézet négy osztállyal kezdte el működését, és pedíg:

- Közlekedésüzemi Osztály
vezetője: *dr. Orosz József* egyetemi tanár
- Közlekedésirányítási és Szervezési Osztály
vezetője: *dr. Turányi István* egyetemi tanár
- Közlekedési és Vállalati Gazdasági Osztály
vezetője: *dr. Kádas Kálmán* egyetemi tanár
- Közlekedésautomatikai Osztály
vezetője: *dr. Kelemen Tibor* egyetemi tanár.

A négy osztály által képviselt tudományos szakterületi és oktatási profil a következőkre terjedt ki:

- a) A Közlekedésüzemi Osztály feladata az üzemi folyamatok megismerése, elemzése, tervezése és szervezése;
- b) A Közlekedésirányítási és Szervezési Osztály feladata az üzemi folyamatokra ráépülő irányítási rendszerek megismerése, elemzése, tervezése és szervezése;
- c) A Közlekedési és Vállalati Gazdasági Osztály feladata a közlekedési rendszerek, valamint folyamatai és berendezései ágazati és üzemgazdasági kérdéseinek vizsgálata;
- d) A Közlekedésautomatikai Osztály feladata a közlekedési irányító rendszerek gépi elemeinek megismerése és tervezése, valamint a bennük zajló fizikai folyamatoknak a megismerése; e gépi rendszerek tervezése, fejlesztése és működtetése.

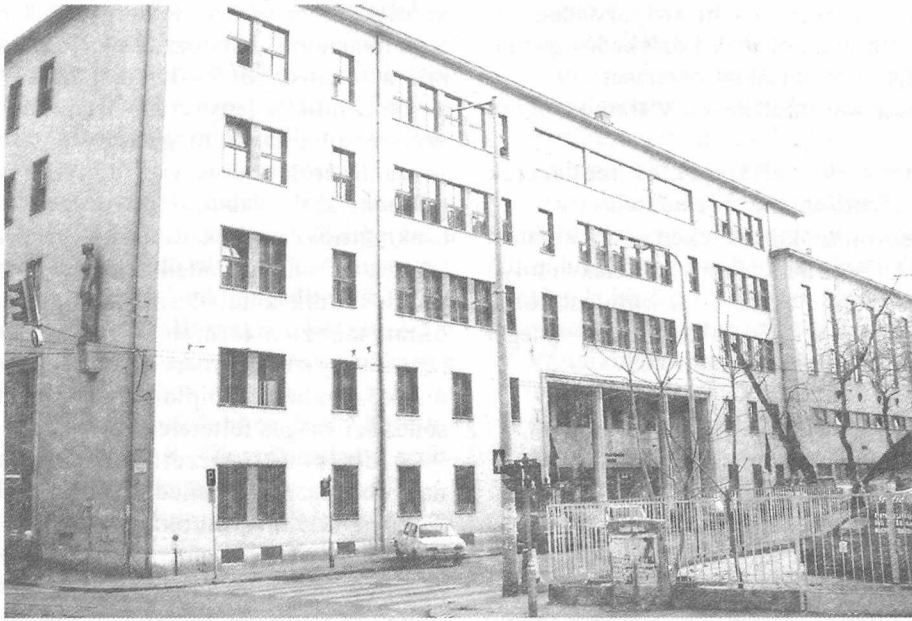
Ez azt jelentette, hogy 1974-ben a Közlekedésüzemi Tanszékéből kivált egy új intézeti egység a Közlekedésirányítási és Szervezési Osztály, amely néhány év után újból beolvadt a Közlekedésüzemi Tanszékbe. 1975-ben a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola Győrbe telepítésekor a hajózási szakot önálló csoportként a KSZI-hez osztották be.

Az intézet tanszékei elhelyezési gondokkal, főleg laboratóriumi problémákkal küzdöttek különösen azt követően, hogy a Művelődésügyi Minisztérium, egy tollvonással, máról-holnapra megszüntette a Kinizsi utcai épület udvarán üzemeltetett laborokat. Ezt még csak fokozta az a tény, hogy 1976-ban a Kar fennállásának 25. évfordulóján a Karnak, így intézetünknek is, még a Kinizsi utcai épületet (2. ábra) is el kellett hagynia. Végül többszöri költöztetés és ideiglenes elhelyezés után nekünk is kedvezett a szerencse és 1983-ban az intézet és osztályai az új "Z" épületbe (3. ábra) költözhetek. Ezt követően elkezdődhetett az oly régen hiányzó oktatási laboratóriumok létrehozása. Ennek keretében először a közlekedésautomatikai, majd a közlekedésüzemi laboratóriumok fejlesztésére került sor, amit a pár évvel később létrehozott gazdasági számítástechnikai laboratórium hálózatának a kiépítése követett. E fejlesztési ütemek megvalósulásában mutatkozott meg igazában az intézetesítés előnye, nevezetesen az, hogy a rendelkezésre álló erőforrások birtokában viszonylag koncentrált fejlesztést hajthattunk végre.

Az intézet keretében működő három szervezeti egység osztály elnevezése, főleg a külső intézmények számára sok félreértésre adott okot, így került sor 1988-ban az "osztály" elnevezés megszüntetésére és azóta a KSZI-ben a következő tanszékek működnek:

- Közlekedésautomatikai Tanszék
- Közlekedésgazdasági Tanszék
- Közlekedésüzemi Tanszék.

Az Intézet szakmai és tudományos területe magában foglalja:



2. ábra A Kinizsi utcai épület



3. ábra A "Z" épület

1. A közlekedési, szállítási, logisztikai, valamint építőipari rendszerek és folyamatok elemzését, értékelő vizsgálatát, rendszerszemléletű tervezését, és fejlesztését.
2. A közlekedési alágazatok és vállalati szervezetek integrált információ ellátási szerkezetének, adatstruktúrájának elemzését, tervezését.

3. A közlekedési makro- és mikrogazdaságtani elemzéseket, vizsgálatokat; a közlekedés gazdasági tervezését, irányítását és vezetését.
4. A közlekedési automatika és villamosságtan kérdéseit.
5. A számítástechnikai eljárások és rendszerek kialakítását, adaptálását, implementálását.

A KSZI a felsorolt szakterületeken végez kutatást és fejlesztést, részt vesz a tudományterületeken folyó országos, esetenként nemzetközi kutatásokban, továbbá meghatározott mérnöki alkotó tevékenységet folytat.

4. Az intézet tevékenysége

4.1. Oktatási tevékenység

A Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet (KSZI) a BME Közlekedésmérnöki Karának önálló oktatási egysége, amely a rendelkezésére bocsátott eszközökkel önállóan gazdálkodik, képzési és tudományos feladatait az egyetem által megszabott keretekben önállóan látja el, de nem önálló jogi személy.

4.1.1. Az intézet képzési feladatai

A KSZI bázisa és irányítója a közlekedésmérnöki, a közlekedési manager gazdasági mérnöki, a szakmai területéhez tartozó szakmérnöki szakoknak, továbbá számottevő oktatási feladatokat lát el a kar gépészmérnöki szakán, mind a graduális, mind pedig a posztgraduális képzésben.

Az intézet részt vesz az idegen nyelvű, elsősorban az angol nyelvű képzésben, az igényeknek megfelelően bekapcsolódik egyéb képzési feladatok ellátásába is.

Az intézet képzési-, szakmai területe széleskörű és magában foglalja:

- az elektrotechnikai-, az elektronikai, az irányítás-technikai- és a számítástechnikai eszközök, berendezések és módszerek, továbbá a vasúti- és a közúti forgalomirányítás automatizálását, a járművek-, a gépek és géprendszerek irányítástechnikáját;
 - a közlekedési-, a szállítási-, a logisztikai reál, irányítási és informatikai folyamatok, technológiák és rendszerek elemzését, értékelését, tervezését és fejlesztését;
 - a közlekedési makro- és mikrogazdaságtani, a műszaki-üzemgazdasági összefüggések megfigyelési, hatékonysági elemző vizsgálatát, továbbá a közlekedés és üzemi gazdasági tervezését, irányítását, vezetését és gazdaságtanát.
- A felsorolt területeken és feladatkörökben javaslatot állít össze a tanterv korszerűsítésére,

kidolgozza az intézet tantárgyainak programját és tematikáját, meghatározza és folyamatosan korszerűsíti a tananyagot és a vizsgakövetelményeket, gondoskodik a jegyzetek, a tankönyvek és módszertani útmutatók megírásáról, valamint továbbfejlesztéséről; szervezi és irányítja a közlekedésmérnöki szak, valamint az intézet által szervezett szakmérnöki szakok diplomatervezését és állami vizsgáztatását. A rendelkezésre álló keretek között gondoskodik a feladatkörébe tartozó tantárgyak oktatásához, a termelési gyakorlatok és üzemi tanulmányi utak szervezéséhez, a tudományos diákköri munka, a diplomatervezés stb. előkészítéséhez szükséges feltételekről.

A diplomát szerzett közlekedési mérnökök nagyobb része a közlekedés területén helyezkedik el. Többen találnak munkát a járműjavító iparban. Számos közlekedési mérnök dolgozik a közlekedés közép- és felsőfokú irányító szervezeteinél, a kutatás-fejlesztés területén, illetve más tárcák területén is.

A KSZI oktatási, szakmai tudományos profilja széleskörű, a hazai közlekedéstudomány jelentős oktatási és tudományos intézménye.

Az intézet jogelődjének számító és napjainkban is az intézet keretében működő három tanszéknek a hetvenes évek elején felvett induló profiljához képest, a közben eltelt idő alatt jelentős változás, bővülés következett be.

4.1.2. Az intézet részvétele az 1991-ben bevezetett tanterv előkészítésében és megvalósításában

A Közlekedésmérnöki Kar közlekedésmérnök-képzési célkitűzése olyan okleveles mérnökök képzése, akik képesek a közlekedési és a szállítási folyamatok rendszerszemléletű, gazdaságos, a közlekedésbiztonság-, a környezetvédelem- és az energiagazdálkodás követelményeit figyelembe vevő tervezésére, szervezésére, irányítására, fejlesztésére és kutatására, valamint a folyamatban résztvevő és az ezt kiszolgáló járművek, gépek, berendezések megválasztására, üzemeltetésére és fenntartására.

A Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet képzési feladatait napjainkban és a jövőben a Közlekedésmérnöki Karon 1991-ben az első évfolyamon bevezetett új tanterv, az ún. moduláris tanterv, határozza meg. Az intézetünk közreműködésével kidolgozott tanterv a kar két szakán biztosít képzést: a közlekedésmérnöki- és a gépészmérnöki szakon. E tantervi struktúrában, amely alapmodulból, szak főmodulokból, mellékmodulokból és szubmodulokból tevődik össze, intézetünk tanszékei eltérő szerepet vállalnak. Így pl. a Közlekedésautomatikai Tanszék által oktatott tantárgyak főleg az alapmodulban találhatók, de a vasút, a közút, a légi közlekedés és a hajózás irányító és biztosító berendezéseit a mellék- és szubmo-

dulokban is oktatják. A Közlekedésüzemi Tanszék számos tantárgyat oktat a szak főmodulban, a mellékmodulokban a szubmodulokban, és részben az alapmodulban. A Közlekedésgazdasági Tanszék oktat az alapmodulban, szak főmodulban, a mellékmodulokban és a szubmodulokban egyaránt.

A moduláris szerkezetű tantervben a kar mindkét szakának hallgatói kötelezően együtt hallgatják a mérnöki alapképzést nyújtó alapmodul tantárgyait. Erre építve több, választható lépcsőben folyik a szakmai-, majd a differenciált szakmai képzés. Az 5. félévtől két szak főmodul a közlekedésmérnöki és a gépészmérnöki közül lehet választani, majd a 6. félévtől 12 mellékmodul (ebből 6 a közlekedésmérnöki szakon) és a 8. félévtől számos szubmodul közül van választási lehetőség.

A Közlekedésmérnöki Karon 1991-ben bevezetett modulrendszerű tanterv keretében az intézet a következő tantárgyakat oktatja:

I. Alapmodulban:

Számítástechnika; Elektrotechnika; Irányítástechnika; Számítástechnikai berendezések; Közlekedéstan I.; Vállalati gazdaságtan; Közlekedési jog; Üzemszervezés; Munkavédelem.

II. Közlekedésmérnöki szak főmodulban:

Közlekedési automatika; Közlekedési statisztika; Közlekedésgazdaságtan; Közlekedési technológia; Közlekedési hálózattervezés; Szállítástechnika; Közlekedési informatika; Közlekedési rendszertervezés.

A Közlekedésmérnöki szak főmodul tárgyait valamennyi e szakot választó hallgató tanulja. A szakválasztás az 5. félév kezdetére esik. A szak főmodul tantárgyait, a járműfenntartás kivételével az intézet oktatja.

III. Közlekedésmérnöki mellékmodulokban:

a) Közúti közlekedési:

Közúti járművek; Közúti pályák; Forgalmotechnika; Közúti közlekedési automatika; Gépjárműközlekedési üzemtan; Közúti management; Közúti információs rendszerek és tervezésük.

b) Vasúti közlekedési:

Vasúti járművek; Vasúti pályák; Vasúti üzemtan; Vasúti automatika; Vasúti informatika; Vasúti távközlés és adatátvitel; Vasúti management; Vasúti informatikai rendszer tervezése.

c) Ipari és kereskedelmi szállítási:

Logisztikai rendszerek tervezése; Logisztika gépei és eszközei; Logisztikai management; Irányítás és automatizálástechnika; Logisztikai informatika.

d) Víziközlekedési:

Víziutak és műtárgyak; Kikötők; Hajók és üzemük; Hajózási üzemtan; Közigazgatás és hajózási jog; Hajózási informatika; Hajózás nemzetközi szervezetei; Hajózási kereskedelem; Hajózási gazdaságtan.

e) Légiközlekedési:

Légiközlekedés rendszere; Repülési ismeretek; Légiközlekedés repülőgépei; Légterek, repterek; Repülésirányítás; Légiközlekedési informatika; Repülésüzemeltetés; Légiközlekedési informatikai rendszerek tervezése; Légiközlekedési management.

A KSZI tanszékei ezen kívül a gépészmérnöki szak különböző moduljaiban is oktatnak. A szubmodul ajánlatok között az intézet által koordinált, illetve oktatásra javasolt modulok a következők:

Vállalkozás, management; Közlekedés-technológia fejlesztése; Városi közlekedés; Szállítási, vállalati logisztika; Építési- és beruházási folyamatok; Szállításiirányítási informatika; Szállítmányozás; Hajóforgalom; Vasúti automatika.

4.2. Tudományos tevékenység

4.2.1. Az intézet műszaki alkotó és tudományos feladatai

A KSZI a képzési feladatok között felsorolt szakterületeken mérnöki alkotó tevékenységet is folytat. A társadalmi és a műszaki haladást, a színvonalas képzést, valamint a mérnöki alkotó tevékenységet előmozdító kutatásokat és fejlesztéseket végez. Az igényeknek megfelelően vesz részt országos, sőt esetenként nemzetközi kutatásokban is.

Az alkotó és kutatómunkában szervezeten együttműködik más felsőoktatási intézményekkel, kutatóintézetekkel, akadémiai, valamint közlekedési, ipari és kereskedelmi szervekkel.

Növekvő mértékben vesz részt a tudományos munkaerő utánpótlás (hazai és külföldi tudományos továbbképzési ösztöndíjasok, doktoranduszok stb.) képzésében. A hallgatókat tudományos diákkörök szervezésével, tudományos munkába való bevonással felkészíti a tudományos munkára. Támogatja az országos tudományos- és szakember továbbképzést a tudományos egyesületekben és más erre hivatott szervezetekben való tevékeny részvétel útján.

4.2.2. A KSZI tudományos tevékenysége

A Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet kutató munkáját az elmúlt 20 évben kettős cél vezérelte. Egyrészt az oktatás színvonalának emelése, melynek érdekében folyamatosan biztosítani kellett oktatóink számára a jó és színvonalas képzéshez elengedhetetlen kutató- és fejlesztőmérnöki gyakorlatot, beleértve a hallgatók felkészülését a tudományos munkára. Másrészt nemzetgazdasági igények kielégítését elsősorban az intézet oktatási, szakmai területeinek megfelelő tudományterületeken,

mely magában foglalja a tudományos munkaerő utánpótlás kiképzését és továbbképzését is.

Az intézet és tanszékei arra törekedtek, hogy a tantervek megalapozása érdekében ki kell alakítani azokat a tevékenységi centrumokat, amelyek köré az intézet tudományos tevékenysége szervezhető. Ezek a következők: Elektrotechnika és elektronika; Számítás-, közlekedés-, távközlés- és adatátvitel-technika; Irányítás- és mérés-technika; Közlekedési automatika és biztosító berendezések; Járművek automatizálása; Közlekedésüzemi létesítmények; Közlekedési hálózatok és áramlatok; Szállítási technológia és folyamatok; Szállításiirányítás és informatikája; Anyagmozgatás és logisztika; Közlekedési statisztika; Vállalati gazdaságtan; Közlekedési gazdaságtan. A felsorolt tevékenységi centrumok bizonyítják, hogy a KSZI ma már a közlekedési szervezetekbe tartozó valamennyi fontos összetevővel foglalkozik, leszámítva pályá és járműkomponenseket. Ezek alapján az intézet azon kevés hazai oktató, illetve kutatóhely közé sorolható, amely a közlekedés részeinek és egészének problémáival egyaránt tudományos eszközökkel foglalkozik és ennek alapján oktatására is a rendszer-szemléletű probléma kezelés a legjellemzőbb.

Az elmúlt 20 évben részben az ágazati célprogram kutatásoknak megfelelően és részben annak következtében, hogy egyetemünkön a tanszék-finanszírozási rendszerről a téma-finanszírozási rendszerre tértünk át, jelentős mértékű témakonzentráció következett be a tanszéki kutatásokban. Ennek megfelelően intézetünkben négy átfogó témában folyt kutatás. Ezek a következők:

- a közúti és gyorsvasúti forgalom biztonságát szolgáló eszközök fejlesztése;
- forgalmi áramlatok térbeli-időbeli elemzése;
- logisztikai folyamatok belső összefüggéseinek elemzése;
- a nemzetgazdaság piacorientált fejlődési szakaszának megfelelő közlekedési rendszer hatékony működtetésének feltételei.

A megbízásos ipari-tudományos kutatómunkák döntő többsége (kb. 80-90 %-a) a tanszéki kutatási témákhoz kapcsolódott.

Az intézet létrehozásától a mai napig nagy figyelmet szentel, a közlekedésmérnöki szakon tanuló diákok tudományos diákköri tevékenységének. Ennek keretében benyújtott dolgozatok átlagban a karon benyújtott TDK dolgozatok mintegy felét teszik ki. Számos dolgozat ért el helyezést az egyetemi, illetve országos TDK konferenciákon. Örövendetesen nőtt azon TDK dolgozatok száma, amelyek szakdolgozatként indultak, majd pedig diplomatervi munkaként végződtek. Több sikeresen megvédett diplomatervet láttunk viszont a TDK konferenciákon.

Ipari kapcsolataink, illetve megbízásos kutatófejlesztő tevékenységünk jó lehetőségeket biztosított a szakmai problémák megismerésére. A KK munkák

bevételei mellett, hogy hozzájárultak a képzés tárgyi feltételeinek a javításához, egyúttal jó jövedelem kiegészítésként is szolgáltak. Különösen aktívak voltak ezek a megbízásos kapcsolatok az 1981-ben bevezetett, illetve 1986-tól továbbfejlesztett KM ágazati célprogram kutatásokban. Egyes tanszékeink ilyen jellegű kutatási megbízásai elérték a kutatások 2/3-át. Sajnos az utóbbi években az ilyen jellegű ipari megbízások erősen visszaestek.

A Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézetben tudományos-kutató munkát, jellegük és céljuk szerint a következő területeken végeztünk:

- a) az oktatás és az oktatott anyag követelményeiből, korszerűsítéséből adódó kutatások;
- b) az OTTK (országos és tárcaszintű kutatások) feladatainak teljesítése keretében történő és ennek megfelelően beütemezett kutatások;
- c) az OTTK keretein kívül folyó, a tanszékek és az egyéni tervekben rögzített diszciplináris kutatások;
- d) külső megrendelésre folytatott tudományos és tervezési munkák (KK),
- e) egyéb kutatási pályázatokkal kapcsolatban.

Az elmúlt évek során az intézet létrehozása eredményeként, annak kerete által biztosított integráltságban rejlő előnyök kialakítására történtek lépések, de munkánkra inkább az volt a jellemző, hogy tanszékeink még a korábbi tervek, illetve szerződések szerint dolgoztak. A kutatási eredményeket számos könyv, jegyzet, szakfolyóirat, cikk, előadás stb. fémjelzi. (Részletesebben lásd a három tanszék eredményeit ismertető anyagokat.)

Az intézeti tudományos kutatómunka szervezésénél és irányításánál abból indultunk ki, hogy az oktatómunka kellő színvonalú ellátásához elengedhetetlenül szükséges, hogy az oktatók tudományos kutatómunkát végezzenek, kutatási tapasztalatokkal rendelkezzenek. E munkát gyakran úgy kellett megítélnünk, hogy egyrészt annak követő, reprodukáló, szinttartó jellegűnek kell lennie és a fő célja a szakemberképzés, de ezen kívül a közvetlen nemzetgazdasági igények kielégítésében való részvételt is fontosnak tartottuk és erre ösztönöztünk. Arra törekedtünk, hogy az oktatási folyamat kiszolgálásának prioritása mellett a tudományos kutatómunkánk minél hatékonyabban szolgálja a közlekedés és az ipar igényeinek a kielégítését is. A szaktárcákkal és az országos főhatóságokkal való jó együttműködésünk eredményeképpen a tanszékeinken művelt tudományos témák (beleértve az elsődlegesen szakemberképzési célokat szolgáló témákat is) döntő többsége valamilyen tárca vagy országos jelentőségű célprogramhoz kapcsolódott.

Kutatómunkánk jól illeszkedett az MM, KM, ÉVM és Ipari Minisztérium célprogramjaihoz, továbbá OMFB szintű feladatokhoz. Az intézet oktatói számos országos, tárcaszintű fejlesztési koncepció kidolgozásának voltak vezetői, szerkesztői, munkatársai, szakértői.

A szó szerint értelmezett kutatómunka mellett nagyon lényegesnek tartottuk és a kutatási tevékenységnek megfelelően igyekeztük kezelni a mérnöki alkotó-tevékenységet is.

Az intézetben kialakult szervezeti forma lényegében azt jelenti, hogy oktatási egységeink már önmagukban is egy viszonylag összetett, több tudományágat magukban foglaló szakmai-tudományos területet alkotnak, gyakran az interdiszciplináris kutatásokat is magukban foglaló profilt reprezentálnak és viszonylag nehéz ezeknek a feladatoknak a kutatási szempontokból történő további koncentrációja. Ehhez hozzájárult még az is, hogy a szakterületek kutatási igénye intézetünk, illetve oktatási egységei felé ugyancsak differenciált kutatási feladatok formájában jelentkezett.

Az intézet tudományos kutatómunkát folytató szellemi bázisa 47 fő diplomásból áll, ebből 8 fő kutatói státuszban dolgozik. Oktatóink közül 17 fő rendelkezik akadémiai tudományos fokozattal, ebből a tudomány doktora 4 fő, kandidátus 13 fő, egyetemi doktor pedig 21 fő.

Intézetünk szakmai-tudományos kapcsolata hasonló profilú hazai kutatóhelyekkel megfelelő volt, azok gazdasági önállóságának létrejötte után azonban a kapcsolatok intenzitása csökkent. Különösen érezhető ez a kutatóintézeti hálózat átszervezése (vállalati gazdálkodásra való áttérés, és a gazdasági munkaközösségek elterjedése) óta. Ez azzal járt, hogy csökkent a szerződéses (KK) kapcsolatok száma és erősödtek a társadalmi tudományos-szakmai kapcsolatok.

A KSZl széleskörű nemzetközi tudományos együttműködést alakított ki több külföldi társegyetemmel. (Erről bőven szólnak a tanszéki beszámolók.) Különösen aktív volt ez az együttműködés a Moszkvai Közúti Közlekedési Műszaki Egyetemmel, a Moszkvai Vasútmérnöki Egyetemmel, a Drezdai Műszaki Egyetemmel, a Varsói Műszaki Egyetemmel, a Zsolnai Közlekedési Egyetemmel, a Karlsruhei Egyetemmel stb.

Intézetünk eredményesen kivette részét a szakterületek kutatási utánpótlásának biztosításában a műszaki és az egyetemi doktori cím megszerzésén keresztül is. Az elmúlt időszakban, évi átlagban mintegy 10-12 fő nyújtott be intézetünkön keresztül doktori kérelmet, s ennek mintegy 60 %-a eredményes szigorlatot is tett, a doktori címet is elnyerte. A doktori szigorlatok színvonalát megfelelő intézkedések bevezetésével emeltük.

4.2.3. Az intézet részvétele az egyetemi doktori képzés és a doktori (PhD) fokozat megszerzésében

A felsőoktatásról szóló 1993. évi LXXX törvény szerint "... Az egyetem szervezett doktori képzés keretében, vagy egyéni felkészülés alapján leg-

magasabb egyetemi végzettségként doktori (PhD) fokozatot ítél oda. E fokozat meghatározott tudományterület magas színvonalú ismeretét, önálló kutatómunkára való alkalmasságot és annak új eredményekkel gazdagító művelését tanúsítja."

A doktori képzésben a tanulmányi idő tartama három év. A doktori fokozat megszerzésének feltételeit az egyetem a doktori szabályzatban állapítja meg.

Az egyetem doktori képzésre és doktori (PhD) fokozat odaitélésére azon a tudományterületen, illetőleg tudományágban jogosult, amelyben arra való alkalmasságát az Országos Akkreditációs Bizottság állásfoglalásában elismeri.

A doktori fokozat megszerzésének feltételei:

- a) az egyetemi doktori szabályzat alapján előírt kötelezettségek teljesítése, továbbá a doktori vizsgák (szigorlatok) eredményes letétele;
- b) az önálló tudományos munkásság - cikkel, tanulmányokkal vagy más módon történő bemutatása;
- c) két idegen nyelvről a tudományterület műveléséhez szükséges ismeretének igazolása;
- d) a fokozat követelményeihez mért tudományos feladat önálló megoldása; értekezés, alkotás bemutatása; az eredmények megvédése vitában.

Az egyetemi doktori (PhD) program akkreditálására a Közlekedésmérnöki Kar 1993-ban pályázatot nyújtott be az Ideiglenes Országos Akkreditációs Bizottsághoz "Közlekedési tudomány" címen, melyet a nevezett Bizottság 1993. június 29-én tartott plenáris ülésén hozott határozatával elfogadott. Így a Bizottság javaslata alapján a Budapesti Műszaki Egyetem megkapta a jogot arra, hogy Közlekedéstudomány szakból tudományos doktori fokozatot adjon.

A Közlekedéstudomány címen akkreditált egyetemi doktori (PhD) program interdiszciplináris tudományterületet fog át. Mint ahogy azt már korábban bemutattuk a BME Közlekedésmérnöki Kar Közlekedésmérnöki szak képzési és tudományos profiljának megfelelően a program felöleli a közlekedési és szállítási rendszerekkel és folyamatokkal (azok irányításának, biztonságának, energiaellátásának stb. műszaki eszközeivel és szervezési eljárásaival) kapcsolatos problémák tudományos igényű tárgyalását a fejlesztéstől a tervezésig és a vizsgálatól az üzemeltetésig, beleértve a gazdaságos, az energiatakarékos és a biztonságos működés, a megbízhatóság, a hibafeltárás és diagnosztizálás, az irányítás, a szabványosítás, a minősítés, a környezetvédelem stb. kérdéseit. Ennek megfelelően a program felöleli:

- a közlekedési folyamatok irányításának eszközrendszerét, beleértve a járművek-, a gépek-, és géprendszerek irányítástechnikáját is;
- a közlekedési-, a személy- és áruszállítási- (logisztikai), az irányítási-, és informatikai

folyamatok, technológiák és rendszerek elemzését, értékelését, tervezését és fejlesztését;

- a közlekedési makro-, és mikrogazdaságtani, a műszaki-üzemgazdasági összefüggések megfelelő hatékonysági elemző vizsgálatát, továbbá a közlekedés és üzemi gazdasági tervezését, irányítását, vezetését és gazdaságtanát.

E problémakörök egyúttal a tudományos program alprogramjait is jelentik.

A Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet, illetve a közlekedésmérnöki szak sajátos helyzetéből adódóan a közlekedés és a szállítás tudományágainak teljeskörű lefedésére törekszik, ezért az intézet szervezeti felépítéséhez igazodva a Közlekedésautomatikai Tanszék, a Közlekedésgazdasági Tanszék és a Közlekedésüzemi Tanszék mindenkor vezetőit tekintjük alprogramvezetőknek.

Már az eddigi elemzésekből is kitűnik, hogy a KSZI és tanszékei rendelkeznek azzal a személyi és intézményi háttérrel, illetve feltételekkel, amelyeket egy Közlekedéstudomány néven akkreditált program végrehajtása megkövetel. Röviden tekintsük át ezeket a feltételeket.

4.2.3.1. Személyi feltételek

Az intézet tanszékei által oktatott tudományos diszciplínák, továbbá az általuk művelt szakmai-tudományos területek lefedik, illetve magukban foglalják a közlekedéstudományi program teljes területét. Itt található a közlekedéstudomány minősítettjeinek jelentős része, akik személyükben is képviselik a komplex közlekedési tudományt, annak alágazatait, vagyis a közúti-, a vasúti-, a légi-, a vízi- és a városi közlekedést. Az elmúlt években a KSZI a közlekedéstudományi minősítések fontos bázisává vált. Ezt támasztja alá az is, hogy a Tudományos Minősítő Bizottság a tudományos továbbképzés egyik fontos bázisaként kezelte a Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézetet a közlekedéstudomány vonatkozásában. Az előzőekből következik, hogy a Közlekedésmérnöki Kar Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézetében jelenleg is folyó doktorandusz képzés kibővítéséhez és színvonalának emeléséhez szükséges személyi feltételek a pályázati programban megjelölt közlekedéstudomány területén, a doktori (PhD) program eredményes lebonyolításához adottak. E tudományterületek minősített képviselői részben az intézet és a kar, illetve a BME más közlekedési profilú tanszékeinek oktatóiból, részben pedig a közlekedés különböző területein dolgozó minősített szakemberekből kerülnek ki, akiket eddig is aktívan bevontunk a doktori programok végrehajtásába, illetve a tudományos képzésbe. E szakemberek jelentős része egy, illetve több idegen nyelven előadóképes, jól ismerik szakmai-tudományos területük nemzetközi vonatkozását, színvonalát, felkészültségük alapján alkalmasak az európai követelmények szerint megkívánt oktatásra és kutatómunka végzésére.

4.2.3.2. A közlekedéstudomány doktori (PhD) programban résztvevő tanszékek eszközháttere

A doktori programban közvetlenül a Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet három tanszéke vesz részt: a Közlekedésautomatikai Tanszék, a Közlekedésgazdasági Tanszék, a Közlekedésüzemi Tanszék. A tanszékek kilenc helyiségből álló, összesen mintegy 400 m² laboratóriummal rendelkeznek. Fontosabb laboratóriumok:

video-oktatástechnikai, közúti automatikai, vasúti automatikai, elektrotechnikai, irányítástechnikai, közlekedési folyamatirányítási, üzemi számítástechnikai, gazdasági számítástechnikai, villamos gépek.

A doktori programban résztvevők értékes, egyedi vagy országosan csak kis mennyiségben előforduló speciális mérő és vizsgáló próbapadokkal, berendezésekkel, továbbá szoftverekkel rendelkeznek.

Az intézet számítástechnikai eszközökkel való ellátása az utóbbi 5 évben ugrásszerűen megnőtt. A korábban beszerettek IBM AT 286 kompatibilis, az újabbak AT 386, 486 típusúak. A gépek egy része a hallgatók számára létrehozott laboratóriumokban működik, más része az oktatók oktató-kutató-fejlesztő munkáját támogatja.

Megvalósult a gépek helyi hálózatba kötése, illetve a tanszékeken belül a helyi hálózaton keresztül az egyetemi hálózatba való integrálás. Korszerű, szintén az egyetemi hálózatba kötött számítógépes munkahely működik az intézeti irodán és a tanszéki adminisztrációkon is. A Közlekedésüzemi Tanszéken ezen kívül még egy sokcélú szállításiirányítási szimulációs lokális hálózat is működik.

Az utóbbi 2-3 évben már előtérbe került az összetettebb alap és alkalmazási szoftverek beszerzése is, többek között:

Windows, Winword, Excel, Microsoft C/C++, SDK for Windows fejlesztőrendszer, Turbo Pascal (oktatási alap), Recognita alakfelismerő program, Clipper adatbáziskezelő, ORACLE 7, VIDOMASCHINE rendszer, DIGITAL - MACHINE rendszer, ACCESS fejlesztő rendszer, DBFast fejlesztő szoftver.

A hardver konfigurációk nyomtatókat is tartalmaznak, melyek között már nemcsak fekete-fehér, hanem színes is van. Ugyancsak rendelkezünk már néhány CD ROM lejátszóval is, egy képletapogatóval, van a képernyőtartalom kivetítésére alkalmas eszközünk is.

A vázlatosan bemutatott eszközhátteret az tette lehetővé, hogy a közismerten szegényes költségvetési források mellett az utóbbi időben egyre több pályázati úton elnyert támogatást fordíthattunk az intézet, illetve a tanszékek felszereltségének növelésére.

Az elmúlt 5 évben e célra fordított összegnek kevesebb, mint a 10 %-a származott a költségvetésből (beleértve a Tudományos Kutatások és Fejlesztések Alapját és a Külföldi Hallgatók Mérnökképzési

Központján keresztül visszajuttatott eszközöket). További, intézeti szinten átlagosan mintegy 10 %-a a különböző megbízásos (KK) munkák révén adódott. Mintegy 80 %-a a következő pályázati forrásokból származott:

- ONFB Meccenatura pályázat;
- Ipar a Korszerű Mérnökképzésért Alapítvány;
- Alapítvány a Magyar Felsőoktatásért;
- Felsőoktatási Fejlesztési Alap;
- MATÁV pályázat;
- FMA, Felsőoktatási Műszaki Fejlesztési Alap.

4.3.3.3. A közlekedéstudomány doktoranduszai által választható tantárgyak jegyzéke

Alaptárgyak: matematika, irányítástechnika, közgazdaságtan, elektrotechnika.

Szakmai szigorlati tárgyak: közlekedéstan, közlekedési technológia, közlekedési hálózattervezés, közlekedési automatika, közlekedési informatika, közlekedési gazdaságtan, szállítástechnika, közlekedési rendszertervezés, járműfenntartás, forgalomtechnika, üzemszervezés, vállalati gazdaságtan, szállítmányozás, közlekedési management, közlekedési pszichológia.

Kiegészítő tárgyak: kutatási alapismeretek, modellezés alapjai, rendszertechnika, statisztika, optimalizálás, közlekedési vállalatok gazdaságtana, közlekedési vállalatok üzemtana, raktározástechnika, mellékmodulok tárgyai.

Választott tárgyak: környezetvédelem, marketing, management, forgalombiztonság, szubmodulok tárgyai.

4.3.3.4. A tudományos képzés tanterve a BME Közlekedésmérnöki Kar "Közlekedéstudomány" című doktori program keretében

Tantárgyak	Félév					
	1	2	3	4	5	6
Alaptárgyak (matematika irányítástechnika, közgazdaságtan, elektrotechnika)	2g	2g+s				
Kiegészítő tárgy	2v					
Szakmai tárgyak		2s	2s			
Választott tárgy			2v			
Gyakorlat vagy külföldi részképzés				20g		
Oktatási munka	4	4	4	-	4	
Felkészülés az oktatási munkára	6	6	10	-	10	14
Önálló munka	24	24	20	20	26	26
Összesen	38	38	38	40	40	40
Szigorlatok száma	-	2 ^s	1 ^s	-	-	-
Vizsgák száma	1	-	1	-	-	-
Gyakorlati jegy	1	1	-	1	-	-
Részvétel tanszéki kutatásban	-	-	+	-	+	+
Konferencia részvétel	-	-	-	1	-	1
Publikáció (folyóiratban)	-	-	1	-	1	1

g - gyakorlati jegy, v - vizsgajegy, s - szigorlat

^s A három szigorlat a következő variációk szerint állítható össze:

I. 2 alaptárgy	II. 1 alaptárgy	III. 1 alaptárgy
1 szaktárgy	2 szaktárgy	1 szaktárgy
		1 kiegészítő t.

A választott variáció a képzés elején a témavezető kijelölése szerint rögzíthető.

Intézetünk az 1994-1995. tanévben induló nappali, szervezett doktorandusz képzésre a következő témakörökben írt ki pályázatot:

- villamos járművek irányítástechnikája;
- közlekedési folyamatok irányításának eszközrendszere;
- közlekedési informatikai rendszerek;
- személyközlekedési folyamatok, technológiák, rendszerek elemzése és értékelése;
- közlekedésüzemi technológiai folyamatok, rendszerek elemzése és fejlesztése alágazati bontásban;
- áruszállítási logisztikai rendszerek és folyamatok fejlesztése;
- közlekedési makrogazdaságtani összefüggések megfelelőségi hatékonysági elemző vizsgálat;
- közlekedési mikrogazdaságtani összefüggések megfelelőségi hatékonysági elemző vizsgálat;
- a közlekedési infrastruktúra hatékony fejlesztésének kérdései;
- a közlekedés és üzemei gazdasági tervezése, irányítása és vezetése.

5. Az intézet jövőbeni feladatai

Az intézet előtt álló feladatok főleg új minőségi követelmények érvényesítését jelentik a közlekedésmérnöki képzésben. Nem törekedve a teljességre, a különböző területeken jelentkező feladatok koordinálása a következőket jelentik.

5.1. Oktatási feladatok

- a) erősíteni az intézet, mint anyatanszék szerepét, feladatait a közlekedésmérnök képzésben;
- b) felkészülni az új tanterv szerinti oktatásra elsősorban tartalmi vonatkozásban, a színvonal és a korszerűség vonatkozásában, beleértve a kredit rendszer bevezetését és a fejlett nyugat-európai országok tapasztalatainak adaptálását;
- c) az új tanterv bevezetésének tapasztalatai alapján biztosítani a visszacsatolást és ennek alapján elvégezni a tanterv esetleges korrigálását is;
- d) a felsőoktatási és akadémiai törvények elfogadásából az intézetre háruló feladatok kitűzése és elvégzése, különös tekintettel a szervezett tudományos továbbképzésre a közlekedés területén (doktorandusz, és posztgraduális képzés);
- e) fokozottan törekedni az oktatás nemzetközi színvonalon tartására.

5.2. Tudományos kutatási feladatok

A tudományos-kutató munka területén jelentkező feladatok koordinálása vonatkozásában:

- a) a KSZI-t, a közlekedéstudomány rendszerszintű művelésének bázisává kell tenni. Az ágazati kutatóintézetek szerepének a csökkenéséből adódó feladatok fokozatos átvállalásával új tudományos feladatokat kell ellátni. Mindezen szempontokat figyelembevéve elemezni kell az intézetben folyó kutatási-oktatási munka centrumainak korszerűségét;
- b) intézményesen kell törekedni az európai kutatási együttműködési lehetőségek fokozott kiépítésére;
- c) alkalmassá tenni az intézetet a tudományos fokozatok terén adódó új feladatok ellátására a közlekedéstudomány területén, különös tekintettel a felsőoktatási és akadémiai törvényben foglaltakra;
- d) intézeti kiadványként rendszeressé tenni az intézet tudományos eredményeinek a publikálását;
- e) az ún. közlekedéstudományi alap kutatásokkal rendszeresen fejleszteni és korszerűsíteni kell a közlekedési diszciplínák tananyagát (közlekedésmérnöki szak főmodul tárgyai);
- f) tananyag-korszerűsítés mellett célszerű kiszélesíteni és kiterjeszteni a kutatómunkát a közlekedés és szállítás aktuális gyakorlati kérdéseinek a megoldására is;
- g) számolva a privatizáció közlekedésbeni kiteljesedésével és a korszerű piacorientált vállalati formák megjelenésével (főleg a gépjárműközlekedésben) az intézet tanszékeinek kutatását fokozatosan ki kell terjeszteni ezek vizsgálatára is.

5.3. Egyéb feladatok

- a) Az intézet nemzetközi együttműködése szeretőágazó. Korábban főleg a volt szocialista országok társtanszékeire terjedt ki. Az utóbbi években kezdeményezések történtek a nyugat-európai társtanszékek felé is. Az elkövetkező években értékelni, mérlegelni kell ezeket az együttműködéseket, a formálisokat meg kell szüntetni. Törekedni kell a túlságosan egyoldalú tudományos kapcsolatok rendszeresebb, a közlekedés egészére kiterjedő megvalósítására.
- b) Újra kell gondolni a korábban bevált nemzetközi tanszéki kiskollokviumok újraszervezését, egyre több, főleg fiatal októnak kell biztosítani a konferenciákon való részvételt.
- c) Fontos feladat, hogy az intézet továbbra is szoros kapcsolatban legyen a hazai közlekedéstudományi szakterületekkel, közlekedési vállalatokkal, a

megfelelő oktatási és kutatói területekkel. nagyon fontos az intézet megfelelő képviselőjének, aktív részvételének biztosítása a közlekedéstudományi szakmai közéletben.

- d) Az anyagi lehetőségek keretén belül célszerű a jelenlegi alapján fokozatosan kifejleszteni az intézet egy közlekedéstudományi kutatóbázisát, megszervezve ehhez a visszafejlődő ágazati kutatóintézetek megfelelő szakembereit (főleg fiatalokat).
- e) Az intézet oktatói gárdája, bizonyos körű külső meghívottakat is beleértve, mennyiségileg ugyan elegendő a ránk váró feladatok elvégzésére. Minden lehetőséget biztosítani kell azonban ahhoz, hogy az utóbbi évekre jellemző minőségi fejlődés (fokozatok megszerzése) tovább folytatódjék.
- f) Személyi ellátottság terén komoly feladat vár az intézetre azon oktatók és vezetők kiválasztása, felkészítése terén, akik jó szakmai-tudományos felkészültségükkel, személyi adottságaikkal sikerre vihetik az új tanterv valóra váltását, aktív részeseivé és irányítóivá válhatnak a közlekedéstudományi kutatásoknak és képzésnek.
- g) Mindez komoly erőfeszítéseket kíván az intézeti gazdálkodásban, a működés egyre nehezedő feltételeinek a biztosítása terén. Határozottabban fel kell lépni a rendelkezésre álló erőforrások gazdaságosabb és hatékonyabb felhasználása érdekében, az új források és lehetőségek felkutatásában.
- h) Az intézetben nagyobb teret kell biztosítani a közlekedés fejlesztése terén jelentős eredményeket elért vállalatok, szervezetek, illetve személyek publicitásának.
- i) El kell érni, hogy az intézet vonzza a hazai és nemzetközi, a közlekedéssel foglalkozó szakembereket, azt szívesen keressék fel és legyenek együttműködői az intézeti tudományos-oktatási tevékenységnek.
- j) Az intézeti vezetés több év alatt kialakult rendszere alapvetően bevált. Ennek fő támasza a három tanszék széleskörű önállóságának a biztosítása az oktatási-kutatási munkákban, az intézetre átruházott személyi kérdések eldöntésében, illetve a gazdálkodásban. Az igazgató reá ruházott feladatainak ellátásában újszerű elemként jelenik meg az oktatási-kutatói értekezlet, amely az intézeti tanács helyébe lép. A döntések előkészítésében az eddigiekhez hasonlóan maximálisan támaszkodni kívánunk az intézeti testületek véleményére. Újra kell gondolni az intézeten belüli irányítás struktúráját (igazgató-igazgatóhelyettesek-tanszék-vezetők-reszortfelelősök) növelve annak működőképességét és hatékonyságát, ugyanakkor nem csorbítva a személyi felelősség elvét.

42 ÉVES A KSZI KÖZLEKEDÉSAUTOMATIKAI TANSZÉKE

DR. KURUTZ KÁROLY

A Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet megalakulásának 20 éves évfordulója lehetőséget adott tanszékünknek arra, hogy vázlatos áttekintést nyújthassunk múltunkról és jelenünkről mindazoknak, akik munkánk és eredményeink iránt való érdeklődésükkel megtisztelnak bennünket.

Összeállításunkban igyekeztünk elkerülni a pusztán száraz adatok közlését, így eltekintettünk a bibliográfiai címek és egyéb, statisztikai jellegű számadatok felsorolásától. Rövid összefoglalás készült a tanszék történetéről, oktatási feladataink közül pedig csak a fontosabbakról teszünk említést a jelenlegi, moduláris tantervhez kapcsolódóan. Kissé bővebben ismertetjük az 1975-től végzett kutatási munkáinkat, csak címszavakban, időrendi sorrendben.

Csupán a tanszék munkatársainak a felsorolását igyekeztünk teljessé tenni, ezzel is köszönetünket akarván kifejezni mindazoknak, akik tevékenységükkel akár évtizedeken át, akár csak néhány hónapig hozzájárultak a tanszék működéséhez és fejlesztéséhez.

1. A KÖZLEKEDÉSAUTOMATIKAI TANSZÉK RÖVID TÖRTÉNETE

A tanszék a Közlekedési Műszaki Egyetem (KME) keretében Szegeden 1951-ben alakult Fizika tanszékből fejlődött ki. 1952-ben Szolnokon egy ideig "Fizika és elektrotechnika" tanszék volt a hivatalos elnevezése. 1953-ban az Elektrotechnika tanszék különvált, majd 1954-től Villamosságtan tanszék néven működött 1957-ig. A tanszék első tantárgya az Elektrotechnika volt, 2 féléves bontásban. 1954-től kezdve már a Vasúti távközlő- és biztosítóberendezések tanítása is megkezdődött két évfolyam egy-egy tanulókörének, oktatási szakirányként, több tantárgy keretében. Ehhez társult a vasútüzemi szakon a Villamos vasutak, valamint a gépjárműüzemi szakon a Gépjárművek villamos berendezései című tantárgy.

1956-ban a KME harmadik karként beépült az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetembe

(ÉKME). 1957-ben a tanszék Budapestre költözött és Közlekedésvillamossági tanszék néven először a K. épület különböző helyiségeiben, majd egy év múlva a Kinzsi utcai épületben kapott elhelyezést. (A budapesti elhelyezés következményeként az Építőmérnöki Karon is oktattunk Elektrotechnikát, két éven át.) 1967-től kezdve előbb a Matematika tanszékkel együtt kezdjük oktatni a Számítógépek c. tantárgyat, majd egy év múlva teljesen átvesszük e tárgy oktatását. Kari átszervezések miatt 1965-ben a Gépjárművek villamos berendezései c. tantárgy, 1973-ban pedig a Villamosvasutak c. tantárgy oktatását más tanszék vette át. A tanszékünk is új nevet kap: Közlekedésvillamossági és automatikai tanszék. Új tantárgyként oktatjuk előbb Automatika elemei, majd Szabályozástechnika, illetve Irányítástechnika néven az automatizálástechnikát. Ezt követi a Közlekedésvillamosságtan, Vasúti automatika, Közúti automatika és Helyiüzemű számítógépek c. tantárgyak oktatása. Rövid ideig oktatjuk az Elektronika c. tárgyat, és az anyagmozgató gépész hallgatónak a Villamos hajtásokat.

1967-ben egyesül az ÉKME és a BME, és a tanszék ez időtől kezdve a BME Közlekedésmérnöki Kara szervezeti egységként működik tovább. 1983-ban a Kar tanszékei és hivatalai kiköltöznek a Kinzsi utcai épületből. Tanszékünk ideiglenesen a Gépészmérnöki Kar kollégiumába költözik át, majd 1984 januárjában elfoglalja jelenlegi helyét a Bertalan Lajos utca 2. szám alatti Z. épület 5. emeletén. Itt helyezkednek el az oktatói szobák és a laboratóriumok többsége, míg a nehézgép laboratórium és a műhely ugyanezen épület alagsorában van.

1990-ig a Számítástechnikát, az Elektrotechnikát, a Közlekedésautomatikát, a Vasúti- és a Közúti automatikai berendezéseket 2-2 félévben, az Irányítástechnikát, a Szabályozástechnikát és a Számítástechnikai berendezéseket 1-1 félévben oktatjuk. Ehhez járultak még további, 2-2 féléves időtartamú, választható tárgyként a Vasúti-, illetve Közúti automatikai berendezések c. tárgyak további fejezetei, amely tárgyak a tanszéken készülő diplomaterveket készítették elő.

1990-től kezdődően a Kar folyamatosan áttér a modul-rendszerű oktatásra. Ennek keretében az *I. táblázat* szerinti óraszámokban és időbeosztás szerint alakult a tanszék oktatási feladatköre részben a kötelező tárgyakkal, részben a hallgatói igényeknek megfelelő tárgykörökkel.

A tanszék oktatói számos tantárgyat adtak elő a szakmérnök képzés keretében a kari tanfolyamokon, de oktattak (és oktatnak) a Gépészmérnöki Karon is. A tanszék saját szervezésben két tanfolyamot indított. Az első tanfolyamot 1965-1966-ban Vasúti távközlő- és biztosítóberendezések címmel, még a hagyományos technikára épülően, míg a másodikat 1978-1980-ban Közlekedésautomatika címmel már a várható fejlődésnek megfelelően erős számítástechnikai tartalommal tartottuk. (Itt említhetjük meg azokat a hasonló tárgykörű tanfolyamokat is, amelyeket a MÁV felkérésére a Mérnöktoábbképző Intézet keretében tartottak a tanszék oktatói.)

A karon 1978-ban beindult a hajós üzemmérnökök képzése, három főiskolai szakon. A tanszék mindhárom szak elektrotechnikai jellegű képzésében részt vett. A hajógépész üzemmérnöki szakon három féléven át, míg a két fedélzeti üzemmérnöki szakon két féléven át oktattuk a tárgyainkat. A gyakorlati foglalkozások közül az alapozó jellegűeket a tanszék egyetemi képzést szolgáló laboratóriumaiiban, míg a szakmai irányúakat (pl. radar, hajórádió stb.) külön a főiskolai képzéshez felszerelt laboratóriumban tartottuk. A hajógépész hallgatók számára egyik tárgyunk államvizsga tárgy volt és a hallgatók kb. egyharmada készített villamos tárgyú szakdolgozatot. A képzés 1990-ben a karon megszűnt és átkerült a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolára.

A Karunkon 10 évvel ezelőtt megindított angol nyelvű (ún. térítéses) képzésbe tanszékünk is azonnal bekapcsolódott. Az oktatott tantárgyak: Programming; Electrotechnics, I, II; Process Control; Control Systems; Automobile Electric Equipment. (Az 1990-ben indult tantervi reform befejezése után a térítéses képzés tanterve megegyezik majd a nappali képzésével.) A csoportok létszáma 8-24 fő között változik, de kezdetben volt 1 fős tanfolyam is. A hallgatók többségükben az arab nyelvterületről származnak, de volt már USA, török, görög, indiai, sőt magyar állampolgár hallgatónk is.

A számítástechnikai gyakorlati oktatás lehetővé tételére 1971-ben az Egyetem négy kara központi támogatást kapott számítógépek beszerzésére és üzemeltető személyzet felvételére. A karon mi kaptuk meg azt a feladatot, hogy alakítsuk ki a Kari Számítóközpontot és szervezzük meg a központi üzemeltető Számítástechnikai Csoportot. A számítóközpont a tanszék mellett, azzal szoros szakmai kapcsolatban működött együtt 1992-ig. Erre az időre a központi nagygépeket már felváltották a kis helyigényű személyi számítógépek, amelyeknek nagy számban és különböző épületekben való

telepítése és az oktatásba való intenzív bevonása a Számítástechnikai Csoport átszervezését tette szükségessé. Ennek nyomán jött létre e Csoportból a Kari Informatikai Laboratórium, amely a számítástechnikai alapképzés laboratóriumi igényei miatt továbbra is szoros kapcsolatban maradt a tanszékkel.

1.1. A tanszék régebbi munkatársainak jegyzéke (1951-94)

Tanszékvezetők

Dr. Halmágyi László 1951-53
Biacs Nándor 1953-66
Dr. Kelemen Tibor 1966-91
Dr. Kurutz Károly 1991-94
Dr. Bokor József 1994-

Egész állású oktatók és kutatók

Dr. Ágoston Attila
Bohus Kálmán
Dohanics János
Farkas József
Dr. Gadó Péter
Dr. Gál József
Dr. Kosznai János
Dr. Mosóczy László
Schillinger Ferenc
Szűcs László
Dr. Takács György
Temesi Ernő

Félállású oktatók és kutatók

Borbély Tibor
Dr. Losonczy Gyula
Halmai Géza
Kalmár Miklós
Komáromi János
Mestyánek Ervin
Mészáros Mátyás

Meghívott előadók

Boros István
Czifra Zoltán
Divinyi Sándor
Gál István
Dr. Gáspár Péter
Dr. Gulyás Emil
Hegediús Géza
Káli István
Küstel Richárd
Machovitsch László
Mandola István
Molnár Károly
Nemák Domonkos
Németh László
Olasz Miklós
Orosz Dalma

Dr. Pálfalvi Sándor
 Sikolya Ferenc
 Soumelidis Alexandros
 Stréda András
 Szaka József
 Szentkereszty Pál
 Szepesbélai Árpád
 Dr. Tikász László
 Tóth Kálmán
 Tömössy Jenő
 Dr. Varga Gyula

A tanszék nemoktató dolgozói

Bánovits József
 Csík Péter
 Czidor Jánosné
 Demény Gusztáv
 Frang Gyula
 Gál Jánosné
 Kiscelli Nándor
 Kordás Antalné
 Melegh Gábor
 Michalik Attila
 Mréna Tibor
 Szalay Nándorné
 Tömöri Mártonné
 Varga Pálné
 Veperdi László

A Kari Számítástechnikai Csoport dolgozói

Dr. Ágoston Attila
 Bukovszky Sándor
 Czidor Rózsa
 Erdei Sándorné
 Gál Istvánné
 Gáspár Ilona
 Harcz László
 Huszti Krisztina
 Kiscelli Nándor
 Makrai Nikolett
 Mazsuly István
 Molnár Edit
 Dr. Nagy Péter
 Nagy Sándorné
 Nemes Anna
 Oli Tamás
 Orbán Györgyné
 Újhelyi Zoltán
 Varga Balázs

2. OKTATÁSI FELADATAINK

Jelenlegi oktatási tevékenységünket az 1991-ben megindított új, moduláris rendszerű tantervhez kapcsolódva mutatjuk be. A moduláris tanterv jellegénél fogva a felsőbb évfolyamokon igen széleskörű tantárgy-választékot kínál. Ennek részletes

ismertetését, kellő tapasztalatok híján, nem tartjuk indokoltnak. Ezért csak az *1. táblázatban* vastagon bekeretezett öt tárgyról szólunk. Az alapmodulban szereplő négy tárgyat (Számítástechnika, Elektrotechnika, Irányítástechnika, Számítástechnikai berendezések) a kar minden hallgatója kötelezően hallgatja. E tárgyak óraszámja az alapmodul óraszámának 20 %-át teszi ki, ezzel tanszékünk az alapmodul tárgyait oktató tanszékek közül a legnagyobb órászámmal és egyben a leghosszabb ideig (7 féléven át) vesz részt a hallgatók alapképzésében.

2.1. Elektrotechnika

Alapozó szaktárgy, a tanszék legrégebben oktatott tárgya. Célja a karon képzett közlekedési, illetve gépészmérnökök számára egyes fejezeteiben szaktárgyi mélységig menő elektrotechnikai alapozást adni a ráépülő, illetve alkalmazó szaktárgyak számára. Tartalma ennek megfelelően (az összehangoló általános fizikai-elektrotechnikai összefoglaláson túl) egyrészt a nagy teljesítményű villamos berendezésekkel foglalkozó, "erősáramú" részből (villamos gépek, készülékek, hajtások, energiaátvitel, teljesítményelektronika stb.), másrészt az automatizálási, informatikai, híradástechnikai feladatokat ellátó, kis teljesítményű, "gyengeáramú" berendezéseket (pl. elektronikus erősítők) ismertető részből áll. Az előadott tananyagot számos laboratóriumi mérési gyakorlat egészíti ki, amelyeken a hallgatók a villamos méréstechnika eszközeit és módszereit is megismerik.

A tantárgyak felépítése és célkitűzése az elmúlt évtizedek alatt nem változott, tartalma (anyaga) azonban a – főként az elektronika terén – végbemenő alapvető technikai fejlődéssel összhangban folyamatosan korszerűsödött mind az elméleti tananyag, mind a mérési gyakorlatok tekintetében.

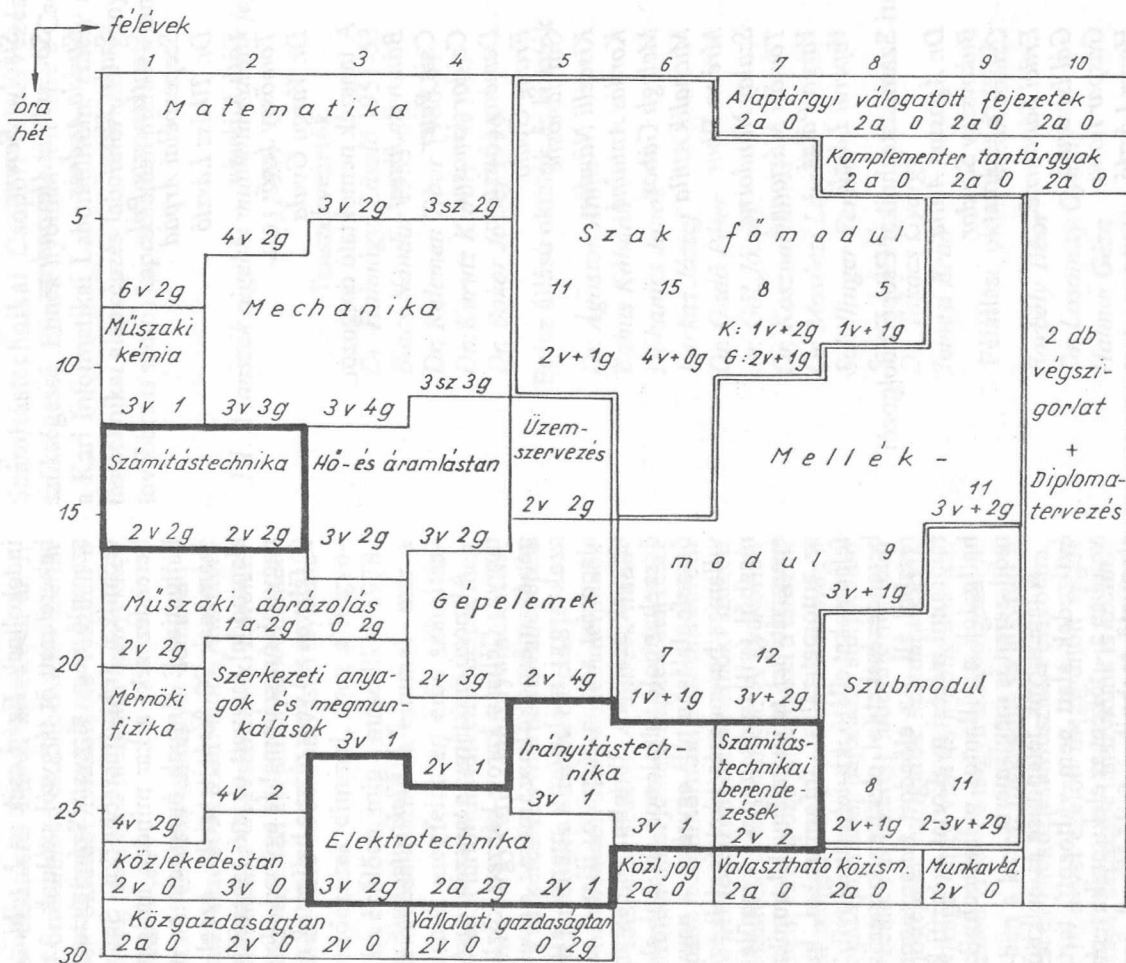
A módosuló tantervek során a tárgy elnevezése, óraszámja és tantervi helye változott, jelentősége és tananyaga pedig a műszaki fejlődésnek megfelelően növekedett.

A jelenlegi tanterv szerint a tárgy a 3. félévben kezdődik és három féléven át tart. Választható szigorlati tárgy.

2.2. Irányítástechnika

A tantárgy feladata, hogy a más tárgyakban – főként a Matematikában, Fizikában, Mechanikában, Elektrotechnikában – tanult ismereteket szintetizálva, a dinamikusan fejlődő irányításelmélet fogalmainak bemutatásával a hallgatókkal megismertesse elsősorban a közlekedési folyamatok, a járművek, illetve a gépesítésben lezajló folyamatok és szabályozási feladatok megoldási módjait.

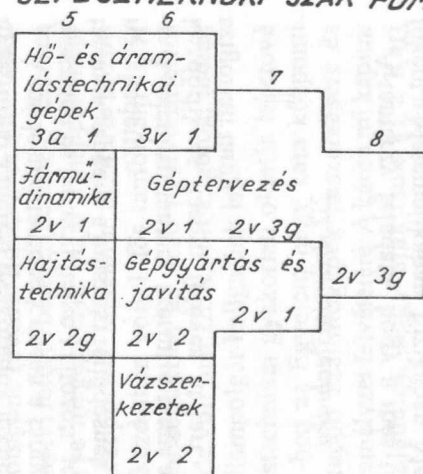
A KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR TANTERVE



KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI SZAK FŐMODUL



GÉPÉSZMÉRNÖKI SZAK FŐMODUL



A tárgy keretében a hallgatók megismerkednek – többek között – a tranziens jelenségek Laplace-transzformációval, illetve a frekvenciasíkon való kezelésével, valamint a stabilitásméltetés minőségi kritériumainak a kompenzációkkal való optimalizálásával. Az utóbbi egy-két évtized rohamos digitális technikai fejlődése nyomán a tárgyban az egyre korszerűbbé váló relés, mágneses, pneumatikus és főképpen félvezető digitális rendszereket ismertetjük. Ezekre az ismeretekre alapozva történik a digitális mintavételes szabályozás, valamint a diszkrét jelekkel működő biztonsági berendezések oktatása.

A tantárgy a 60-as évek második felében Automatika elemei néven indult, eleinte főképpen analóg szabályozásméltetés tartalommal. A 70-es évek elejétől a Közlekedésméltetés szakon Irányítástechnika néven (4. félév), a Gépészméltetés szakon Szabályozástechnika néven (9. félév) folytatódott a tárgy oktatása. A két tantárgyon belül elsősorban a digitális és a szabályozástechnikai rész arányában volt különbség.

Az új, moduláris tantervben az Irányítástechnika c. tárgyat a Közlekedésméltetés Kar valamennyi hallgatója két féléven keresztül hallgatja. Ez lehetőséget ad mind a digitális technika (5. félév), mind a szabályozástechnika (6. félév) vonatkozásában a korszerű ismeretek átfogóbb tárgyalására, bemutatására. Választható szigorlati tárgy.

2.3. Számítástechnika

A karon 1967-ben kezdődött meg e tárgy oktatása, kezdetben csupán a Matematika tanszékkel közösen tartott előadások formájában. 1968 óta a tanszék önállóan oktatja a tárgyat. Eleinte csak egy analóg számítógéppel rendelkezünk, 1971-ben azonban központi beruházásból a kar kapott egy Odra típusú digitális számítógépet. Ez a gép képezte az alapját a tanszék mellett megalakult kari számítóközpontnak, lehetővé téve a hallgatók számítógépen való gyakorlati oktatását. A tananyagban az analógot felváltotta a digitális programozás. Az alkalmazott programnyelv az ALGOL 60 volt. Későbbi fejlesztéssel a FORTRAN nyelv gyakorlására is sor került. 1985-ben a számítóközpont egy TPA 11-48 típusú számítógéppel bővült, amelyhez 8-10 hallgatói terminál csatlakozott. Az oktatásban áttértünk a PASCAL nyelvre, amely az egyre inkább megjelenő személyi számítógépekhez (PC) is alkalmas volt. Időközben a tantárgy egy félévről két félévesre bővült és az oktatás módszere az előadás+gyakorlat rendszerről a komplex gyakorlatok rendszerére módosult.

A jelenlegi tantervben a tantárgy az alapmodulban szerepel, két féléves, heti 4-4 órával. A hallgatók gyakorlati képzését jelentősen segíti a Z épületben 1991-ben üzembe helyezett első, majd a J épületben 1993-ban üzembe helyezett második 20 gépes PC laboratórium.

2.4. Számítástechnikai berendezések

1973-ban, a számítástechnika iránt megnövekedett igény következtében, a közlekedési szakos hallgatók számára elkezdődött a Helyüzemű számítógépek c. tantárgy oktatása egy félévben, heti 4 órában. A tananyag az akkor legkorszerűbb, nagyszámítógépes ismeretekről adott áttekintést, különösen a közlekedés területén várható felhasználásról. Az 1980-as tantervben a tárgy neve Számítástechnikai berendezések-re változott és terjedelme heti 6 órára növekedett, de továbbra is csak a közlekedési szakos hallgatók tantervében szerepelt. A jelenlegi tanterv szerint a tárgy az alapmodul részeként minden hallgató számára kötelező.

Az évek során a tananyag folyamatosan módosult egyrészt a számítástechnika rohamos fejlődése, másrészt a későbbi szaktárgyak igényei következtében. A nagyszámítógépes ismereteket egyre inkább felváltotta a korszerű, mikroszámítógépes alkalmazások bemutatása, továbbá lehetővé vált az elméleti anyag mellett egy korszerű, félmagas szintű programozási nyelv beépítése is a tananyagba. Az időközben felszerelt két mikrogépes laboratórium oktatásba való beállítása következtében a tantermi gyakorlatok mellett a laborgyakorlatok megindítására is sor került.

2.5. Közlekedési automatika

A tanszék szakmai profilját meghatározó, közlekedési automatikai tárgyak csoportjába kezdettől fogva több tantárgy tartozott. Eleinte az első két évfolyamon, a vasútüzemi szakon speciális biztosítóberendezési képzés folyt. Ennek megfelelő súlyt kaptak az érintett tárgyak: Elektromechanikus biztosítóberendezések (6. és 7. félév, 4+3, illetve 4+2 óra), Elektrodinamikus biztosítóberendezések (7. és 8. félév, 4+2, 4+2 óra), Különleges vasúti biztosítóberendezések (9. félév, 2+2 óra) és Távközléstechnika (9. félév, 2+1 óra).

A további években (1973-ig) az általános vasútüzemi képzés keretében a Távközlő- és biztosítóberendezések című tárgyat a 6. és 7. félévben (4+2, illetve 4+1 óra) oktatta a tanszék.

Ezt követően, amikor a képzés már nem közlekedési alágazatonként történt, egészen az 1991-ben beindult új tanterv felfutásáig a közlekedésméltetés szak mindkét ágazatán oktattuk a Közlekedés-villamosságtan, majd Közlekedési automatika c. tárgyat (6. és 7. félév), amely a közlekedésben használt automatika rendszerek biztonsági viselkedése és a korszerű irányító rendszerek jellemzői mellett a vasúti biztosítóberendezések alapvető ismereteivel is foglalkozik.

Az itt szerzett ismeretek alágazati irányú bővítésére és elmélyítésére szolgál a kötelezően választ-

ható Vasúti automatikai, illetve Közúti automatikai berendezések c. tárgy (8. és 9. félév).

Az 1991-ben beindult új tantervben a Közlekedés-automatika c. tárgyat a Közlekedésmérnöki szak valamennyi hallgatójának oktatjuk a 6. félévben. Az egyes alágazatoknak megfelelő speciális (közúti, vasúti stb.) automatikai ismereteket a mellékmodulok keretében oktatjuk a további félévekben. A vasúti mellékmodulban ezt kiegészíti még a Vasúti távközlés és adatátvitel c. tárgy.

Azoknak a hallgatóknak, akik a korszerű, számítógépbázisú irányítórendszerek részleteivel még alaposabban meg szeretnének ismerkedni, a közlekedésautomatikai szubmodul (8. és 9. félév, heti 8, illetve 11 óra) tantárgyai kínálnak kedvező lehetőséget. E tárgyak tematikáját mindig az aktuális igényeknek megfelelően alakítjuk ki.

3. KUTATÁSI-FEJLESZTÉSI HELYZETKÉP

A tanszék a kutatási-fejlesztési tevékenységével elsősorban a közlekedés, a hírközlés, valamint az erősáramú ipar egyes ágazatainak igényeit igyekezett kielégíteni. E tevékenység során jelentős, az említett ágazatokban széleskörűen, esetenként nemzetközileg is elismert és alkalmazott eredmények születtek.

A kutatási-fejlesztési tevékenység fő területei a következők:

- a) A vasúti közlekedés területén:
 - vasúti biztosítóberendezések fejlesztése, tervezése;
 - vasúti biztosítóberendezések vizsgálata;
 - szimuláció alkalmazása a vasúti szakképzésben;
 - villamos vasutak energiaellátása.
- b) A közúti közlekedés területén:
 - járműérzékelő és azonosító rendszerek;
 - közúti és járműtelepi forgalomirányító rendszerek;
 - villamos autó.
- c) Az erősáramú ipar területén:
 - akkumulátorgyártás;
 - hegesztőgépek;
 - villamos hajtások.
- d) A hírközlés területén:
 - telefonközpontok összekötő kábelhálózatának optimalizálása.

Kutatási munkáink döntő többsége a gyakorlatban felmerült igények megoldását célzó és ott megvalósuló alkalmazott kutatási, fejlesztési jellegű. A tanszék fő szakmai profilja, a közlekedés automatizálása olyannyira fiatal tudományág, hogy itt az alapkutatások aránya még viszonylag csekély.

Úgy hisszük, szerénytelenség nélkül állíthatjuk, hogy két kutatási témakörben az eredményeink részben úttörő-jellegűek voltak: egyrészt a számítástechnika alkalmazásában a lényegében már körülhatárolt vasúti automatikai berendezéseknél, másrészt a még fejlődésben és az útkeresés időszakában lévő közúti automatikai feladatok megoldásában.

3.1. Az utóbbi 20 év legfontosabb kutatási-fejlesztési témái

MEGBÍZÓ	TÉMA
Ganz Villamossági Művek	Vasuti biztosítóberendezések elektronikus vizsgálógepeinek kifejlesztése
Budapesti Közlekedési Vállalat	Bp.-Ráckeve vonalra jelző- és biztosítóberendezés tervezése
KPM VF. Gépészeti Szakosztály	Villamos vontatási energiahálózat határtereljesítményének vizsgálata
KPM VF. Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztály	Jelfogóegység-vizsgáló berendezés kifejlesztése
Ikarus Karoszéria és Járműgyár	Rákos MÁV állomás - Mátyásföld gyártelep iparvágány útátjáró biztosítása
Enyingi Állami Gazdaság	2 db. B1-15 tip. szárítóberendezéshez nedvességmérő műszer kifejlesztése
Mezőgép Szolnok	Terményszárító automatika kutatása
Ganz Villamossági Művek	Jelfogóegység-vizsgáló berendezés kifejlesztése
VBKM Akkumulátorgyár	Ólompormalom adagoló automatika készítése
Bp. Fővárosi Tanács V.B. Közlekedési Főigazgatóság	Forgalmi folyamatok számítógépi szimulációja lehetőségének vizsgálata
Budapesti Közlekedési Vállalat	Útátjáró berendezés kifejlesztése, műszaki tervezése
KPM VF. Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztály	A sinimpedancia frekvencia- és távolságfüggésének meghatározása
VBKM Akkumulátorgyár	Száraz akkumulátor polaritását és zárlatát ellenőrző műszer kifejlesztése
VBKM Akkumulátorgyár	Starter akkumulátortöltő berendezés prototípusa
VBKM Akkumulátorgyár	Targonca akkumulátor formáló berendezés kétféle prototípusa
Bp. Fővárosi Tanács V.B. Közlekedési Főigazgatóság	Kombinált közúti vasúti forgalomirányító berendezés adapterének kifejlesztése
Posta Kísérleti Intézet	Úrtávközlő földi állomás telephelyének meghatározására irányuló gépi számítások
Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet	Közúti áramlatok matematikai vizsgálata
Villamos Automatika Intézet	Forgalomszámlálási adatok számítógépi programjának fejlesztése
KPM VF. Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztály	Váltóállítómű és váltókapcsolás felülvizsgálata
MÁV Tervező Intézet	A MÁV szolnoki dízelmotor próbaállomása villamos kiviteli terve
Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet	Tömegközlekedési járműforgalom szabályozástechnikája
Postai Tervező Intézet	Az átkérőhálózatok bővítési tanulmánytervének elvégzéséhez szükséges számítások
VBKM Akkumulátorgyár	Tipustranzformátor tervezése számítógéppel

MEGBÍZÓ	TÉMA
Építőipari Szállítási Vállalat	Üzemanyagfelhasználási norma optimum keresése számítógépes megoldással
Posta Kísérleti Intézet	Mikrohullámú összeköttetés telephelyének optimalizálása
KPM VF. Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztály	A sínáramköröki paraméterek frekvenciafüggésének meghatározása
Jászberényi Hűtőgépgyár	Kompresszoros hűtőgépek digitális számítógépi modelljének továbbfejlesztése
Magyar Hajó- és Darugyár	Fogasléc készítő gép automatizálása
Villamos Automatikai Intézet	Közúti-vasúti illesztő adapter prototípusának kifejlesztése
Budapesti Közlekedési Vállalat	Az E-5-ös főközlekedési útra összehangolt üzemi fénySORompók tervezése
VBKM Akkumulátorgyár	Formációs egyenirányító automatizálása
VBKM Akkumulátorgyár	Polaritást és zárlatot vizsgáló műszer kifejlesztése
MÁV Dunakeszi Járműjavító Ü.V.	Egyenfeszültségű tranzistoros stabilizált tápegység kifejlesztése
Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet	Menetdinamikai mérő-regisztráló rendszer kifejlesztése
KPM VF. Gépészeti Szakosztály	Zárlatkorlátozóval kombinált visszkapcsoló automatika vizsgálata
KPM VF. Gépészeti Szakosztály	Tirisztoros mozdonyok által a 120 kV-os hálózatban okozott zavarok vizsgálata
Posta Kísérleti Intézet	Győr-Kabhegy mikrohullámú lánc DTM-mel való ellenőrzése
Út-Vasútervező Vállalat	Közúti-vasúti kombinált utátjáró berendezés kifejlesztése
Ganz Villamossági Művek	Biztosítóberendezési vizsgálógépek kifejlesztése
OMFB és Ganz Villamossági Művek	Állványhuzalozás-vizsgáló berendezés kifejlesztése
Hűtőgépgyár	Kompresszoros hűtő agregátor műszaki jellemzőinek javítására irányuló kutatás
Bp. Fővárosi Tanács V.B. Közlekedési Főigazgatóság	Közúti forgalomirányító berendezések karbantartási rendszerének kidolgozása
MÁV Járműjavító Vállalat	Dízelmotorok próbatermi berendezésének kifejlesztése
Ganz Villamossági Művek	Tirisztoros szaggatóval felszerelt földalatti villamos fejlesztése
Fővárosi Mélyépítő Beruházási és Üzemeltető Vállalat	Közúti-vasúti kombinált utátjáró biztosító berendezés kifejlesztése
KPM VF. Gépészeti Szakosztály	A nagyvasúti villamos felsővezetékhalózat csoportos földelésének vizsgálata
Szolnok Megyei Tanács Vasipari Vállalata	Ólomórló malmok automatizálása

MEGBÍZÓ	TÉMA
KPM VF. Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztály	Elektronikus sínáramköri vevőegység biztonságtechnikai vizsgálata
Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat	III. ker. Bécsi út - Vörösvári út villamosvégállomás forgalomirányító rendszerének kifejlesztése
Volán 7.számú Vállalat, Szolnok	Autóbuszpályaudvari célautomatika kifejlesztése
Ganz Villamossági Művek	A V63 sor. villamos mozdonyok áramának analízise
Út- Vasútervező Vállalat	BKV villamos kocsisín rekonstrukciók biztosítóberendezéseinek fejlesztése
MÁV Anyagellátási Igazgatósága	HGK-02 típusú váltóerőmérő műszer kifejlesztése
Ganz Villamossági Művek Készülékgyára	Vizsgálóprogramok jelfogóegység-vizsgáló berendezéshez
Medicor Művek	Akkumulátorgyártás fejlesztése
Fővárosi Vidámpark	Alsóvezetékes táplálású gépkocsik villamos berendezésének tervezése
KPM VF. Gépészeti Szakosztály	Vontatási állomások 120 és 25 kV-os kapcsolóberendezéseinek automatizálása
IKARUS Karoszéria- és Járműgyár	Autóbuszok villamos berendezéseinek korszerűsítése
METRÓ Beruházási Vállalat	Fővárosi főutvonalak kritikus keresztmetszetének video forgalom analízátorral való vizsgálata
MÁV Tervező Intézet	Mozdonyemelő orsók szinkronozó automatikája
KPM VF. Gépészeti Szakosztály	120 kV-os távvezeteki rendszerhez átkapcsoló automatika kifejlesztése
KPM VF. Gépészeti Szakosztály	Villamos felsővezeteki hibahely-behatároló automatika kifejlesztése
Budapesti Közlekedési Vállalat	E5-ös főközlekedési út térköz fejlesztése
Kommunális Beruházási Vállalat	D-100 jelű beruházáshoz órhzási automata felsorompók kifejlesztése
MÁV Igazgatóság Szombathely	Biztosítóberendezési oktatási modell kifejlesztése
Ganz Villamossági Művek	Jelfogóegység-vizsgáló programok készítése
KPM VF Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztály	400 Hz-es elektronikus sínáramköri vevő biztonságtechnikai vizsgálata
KPM VF. Gépészeti Szakosztály	Vontatási állomás 120 kV-os oldali üzembizari automatika kifejlesztése
Autóipari Kutató Intézet	Nagyáramú tápegység elkészítése
Postai Tervező Intézet	A budapesti átkérőhálózat bővítéséhez szükséges üzembhelyezési számítások
MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség	Vonalvédő kapcsolóberendezés feszültség- és áramérzőkelőjének kifejlesztése

MEGBÍZÓ	TÉMA
"METRO" Közlekedésfejlesztési és Beruházási Vállalat	Greenshields forgalomanalizáló import műszer továbbfejlesztése és szerviz ellátása
Postai Tervező Intézet	A budapesti hálózat távlati fejlesztési alternatíváinak kidolgozása
KPM VF. Gépészeti Szakosztály	Villamos vontatás energiaellátása fázistényezőjének vizsgálata
Országos Környezet- és Természetvédelmi Hivatal	Környezetvédelmi mérőkocsi műszerezése
KPM VF. Gépészeti Szakosztály	NDK vasúti személykocsi inverterének zavarvizsgálata
IKARUS	Autóbuszok villamos jelző és információs rendszerének korszerűsítése mikroelektronikai eszközökkel
Medicor Művek	Egészségügyi járművek elektromos rendszereinek fejlesztése
Postai Tervező Intézet	Budapesti távbeszélőhálózat számítógépes műszaki-gazdasági vizsgálata
Mechanikai Laboratórium	Amper-perc számláló műszer kifejlesztése
Fővárosi Autótaxi Vállalat	Számítógép konfiguráció létesítése
Közlekedéstudományi Intézet	A közúti forgalom mérésének korszerű eszközei és módszerei
Magyar Hajó- és Darugár	Uruguayi uszódaru előlapos nyomtatott áramkörti kártyarendszerének kifejlesztése
Medicor Művek	A KSZ 6 tip. akkumulátortöltő továbbfejlesztése a KF-2 honvédségi felépítményhez
AFIT (Debrecen)	Ügyvitelgépesítési lehetőségek kidolgozása
Budapesti Közlekedési Vállalat	Kombinált útátjáró biztosítóberendezések rendszertechnikai tervének elkészítése
Magyar Hajó- és Darugár	Az MHD korszerű érintésvédelmi rendszer kialakítása
MÁV TBKF	"Vipera 3" jelfogógység-vizsgáló programrendszer kifejlesztése
KPM VF. Gépészeti Szakosztály	Felsővezeték tartó oszlopok csoportos földelése
Postai Tervező Intézet	A budapesti távbeszélő fő- és melllékközpontok helyének és tápterületének távlati meghatározása számítógéppel
VOLÁN 7.sz. Vállalat, Szolnok	Telepi terminál rendszer kifejlesztése
Budapesti Közlekedési Vállalat	BKV HÉV biztosítóberendezések TMK jellegű felülvizsgálati rendszerének kidolgozása

4. NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK

MEGBÍZÓ	TÉMA
Fővárosi Autótaxi Vállalat	Főtaxi forgalmi irányító és szervező rendszer kifejlesztése
Csepel Autógyár	Conz-Demag sebességváltó vizsgáló próbapad korszerűsítése
Postai Tervező Intézet	Hálózatoptimalizálási számítások az Erzsébet, József és Teréz központ rekonstrukciós tanulmánytervének elkészítéséhez
Medicor Művek	3 db 24 V-os, automatikusan szabályozott akkumulátortöltő kifejlesztése
Medicor Művek	Ezüst kikészítő tápegység kifejlesztése
Budapesti Közlekedési Vállalat	Fázismodulált 50 Hz-es sínáramkört rendszer felülvizsgálata
Csepel Művek Fejlesztő-tervező Vállalat	Villamos és gépészeti tervezői számítógépes programok kidolgozása
Posta Beruházó- és Tervezőintézet	Zugló főközpont távbeszélőhálózatának optimalizáló számításai
VBKM Kaposvári Villamossági Gyára	Magasrakatéri felrakógép rendszervezrlő elektronika felülvizsgálata és üzembehelyezése
Ganz Villamossági Művek	Finn exportra készülő jelfogóegységek vizsgálóprogramjainak kifejlesztése
MÁV Vezérgazgatóság	Mikroprocesszoros állomási biztosítóberendezések rendszerkoncepciójának kialakítása
MÁV Vezérgazgatóság	Mikroprocesszoros állomási biztosítóberendezések diagnosztikai és tesztelési alapelveinek kidolgozása
Volán 7.sz. Vállalat, Szolnok	GKDN adatbeviteli egységének bővítése infrasaragas azonosítással
TESCO Külkereskedelmi Vállalat	Szimulátor kifejlesztése mikroprocesszoros vasútbiztosító berendezés teszteléséhez, a Bolgár Államvasutak részére
Posta Beruházó- és Tervezőintézet	Távbeszélő főközpontok hálózatoptimalizálása
METRÓBER	Integra típusú jelfogók biztonságtechnikai vizsgálata
Aszfaltútépítő Vállalat	Fénysorompó berendezés kifejlesztése
Mechwart András Ipari Szakközépiskola	Vasuti biztosítóberendezési és forgalmi szimulációs rendszer kifejlesztése
MÁV Vezérgazgatóság	Kitérőn történő balesetek elhárításának lehetőségei
Budapesti Közlekedési Vállalat	A szentendrei HÉV végállomás ideiglenes biztosítóberendezésének kifejlesztése

MEGBÍZÓ	TÉMA
MÁV TBÉF	A vasúti biztosítóberendezések egyes funkcionális elemeinek vizsgálatát végző automaták kifejlesztése
Budapesti Közlekedési Vállalat	A Fehér úti próbapályán létesítendő fénysorompó kifejlesztése
Ganz Villamossági Művek	Jelfogóegység-vizsgáló berendezés továbbfejlesztése
Posta Beruházó- és Tervezőintézet	Főközpontok távbeszélő elosztó-hálózatának optimalizálása a törzshálózat figyelembevételével
Budapesti Közlekedési Vállalat	Fogaskerekű vasút biztosítóberendezésének fejlesztése
MÁV Vezérigazgatóság és Ganz Villamossági Művek	Jármű-váltó-váltóhajtómű rendszer vizsgálata
Budapesti Közlekedési Vállalat	Szép Ilona kocsiszín kijáratí vágányaihoz speciális váltóhajtómű fejlesztése
Budapesti Közlekedési Vállalat	Szigetszentmiklós-Gyártelep biztosítóberendezés fejlesztése
Budapesti Közlekedési Vállalat	50 Hz-es vonatmegállító berendezés vizsgálata
Ganz Villamossági Művek	Metró ajtóvezérlő elektronika vizsgálata
Ganz Villamossági Művek	Számítógépes vezérlésű jelfogó-vizsgáló automata kifejlesztése
METRÓBER	Bp-i METRÓ É-D vonala AVR felülvizsgálata
Ganz Villamossági Művek	Vizsgálóprogramok kifejlesztése jelfogóegység-vizsgáló berendezéshez
POTI Távközlési Tervező Kft.	Óbuda, Észak-Pest, valamint Belváros és környéke számítógépes döntéselőkészítési tanulmányterve
Mechwart András Szakközépiskola	Oktatási célú vasúti útátjáró berendezés kifejlesztése
Bebrits Lajos és Baross Gábor Szakközépiskolák	Szimulációs alapú oktatórendszer kifejlesztése
Budapesti Közlekedési Vállalat	Programozható villamosvasúti-közúti fedezőjelző berendezés kifejlesztése
MÁV Vezérigazgatóság és Ganz Ansaldo	Nagysebességű közlekedésre alkalmas ALCATEL váltóhajtómű vizsgálata
Bebrits Lajos Szakközépiskola	Szimulációs oktatórendszer illesztése
MTESZ KTE	Szimulációs alapú forgalmi oktatórendszer bizt. ber. célú továbbfejlesztése
MÁV Vezérigazgatóság	Interaktív utastájékoztató rendszer menetrendi adatbázisának kialakítása
MÁV Vezérigazgatóság	A nagyvasúti villamos vontatás centralizált irányítási rendszerének korszerűsítése

4. NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK

A tanszék a megalakulásától kezdve folyamatosan bővítette nemzetközi kapcsolatait. Különösen nagy lendülettel épültek ezek a kapcsolatok a 70-es évek elejétől kezdve. A külföldi partnerek között szép számmal szerepelnek egyetemi intézetek, vasúttársaságok, vasúti és egyéb vállalatok, intézmények.

A kapcsolatok skálája igen széles. Az egyetemekkel való együttműködés a csere termelési gyakorlatoktól kezdve az oktatási-kutatási témáig és publikációkig sokféle tevékenységben nyilvánult meg.

A vasúttársaságokkal, vasúti és nem vasúti vállalatokkal, intézményekkel a mikroelektronika és a számítástechnika különböző alkalmazásainak témájában került a tanszék kapcsolatba. E témák közül kiemelhetők az oktatási és vizsgálati célú vasúti forgalmi és biztosítóberendezési szimulátorok, az elektronikus biztosítóberendezések és az egységes európai vonatbefolyásoló rendszer (ETCS).

Említésre méltó kapcsolatok alakultak ki erőssámú témákban is, így például a villamos autók, az akkumulátorok gyártástechnológiája, néhány hajóvillamos berendezés és az ívhegesztőgépek és technológiák fejlesztése terén.

Egyetemi intézetek, tanszékek

- Aachen-i Egyetem (RWTH)
Közlekedési Intézet
Villamoshajtás és Áramirányítók Tanszék
- Bécsi Műszaki Egyetem
Villamosgépek Tanszék
- Drezdai Műszaki Egyetem
Közlekedésbiztonsági Tanszék
Villamosgépek Tanszék
Nagyfeszültségű Tanszék
- Hannoveri Egyetem
Közlekedési Intézet
- Ilmenai Műszaki Egyetem
Villamos gépek és hajtások Tanszék
Ingenieurhochschule für Seefahrt, Warnemünde/
Wüstrow
Hajók Üzemeltetési Intézet Hajóvillamos beren-
dezések osztálya
- Karlsruhei Egyetem
Számítógéppel támogatott automatika-rendszerek
tanszéke
- Krakkói Egyetem
Közlekedési Intézet
- Leningrádi Elektrotechnikai Intézet (LETI)
Hajók Villamos Berendezése Intézet
- Leingrádi Vasútmérnöki Egyetem (LIIZST)

- MICROSOFT Subscription Centre, Hollandia
- Moszkvai Energetikai Egyetem (MEI)
- Moszkvai Vasútmérnöki Egyetem (MIIT)
- Szófiai Gépész- és Villamosmérnöki Egyetem
Biztosítóberendezési Tanszék
- University of London
Centre for Transport Studies
Imperial College, Anglia

- Varsói Műszaki Egyetem
Közlekedési Intézet

- Zágrábi Egyetem
Közlekedési Intézet

- Zsolnai Közlekedési és Távközlési Egyetem
Távközlési és biztosítóberendezési tanszék

- Zürichi Műszaki Egyetem (ETH)
Közlekedési Intézet

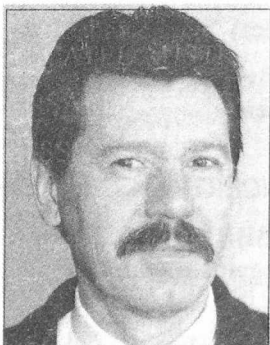
Vasúttársaságok, vasúti intézmények

- Bolgár Vasutak (BDZ)
Vezérigazgatóság (Szófia)
- Dán Vasutak (DSB)
Oktatási központ (Koppenhága)
- Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (ROEE)
Üzemzetőség (Wulkaprodersdorf)
- Hamburgi Magasvasút (HHB)
Igazgatóság (Hamburg)
- Lengyel Vasutak (PKP)
Kutató Intézet (Varsó)
- Német Szövetségi Vasutak (DB)
Menetrendi Információs Központ (Mainz)
Szociális és Oktatási Igazgatóság (Frankfurt am Main)
Oktatási Központok (Bremen, Hannover, Lübeck)
- Nemzetközi Vasútegylet/Kutatási és Kísérleti Hivatal
(UIC/ORE/ERRI)
Különböző szakbizottságok
- Osztrák Vasutak (ÖBB)
Villamos Igazgatóság (Bécs)
- Rajna-Ruhr Közlekedési Szövetség (VRR)
Igazgatóság (Gelsenkirchen)
- Román Vasutak (CFR)
Központi Kutatóintézet (INCERTRANS, Bukarest)
- Svájci Szövetségi Vasutak (SBB)
Biztosítóberendezési Igazgatóság (Zürich)
- Svéd Vasutak (SJ)
Villamos Igazgatóság (Stockholm)
- Szovjet Vasutak (SZD)
Távközlési és Biztosítóberendezési Központ
(Moszkva)

Egyéb külföldi vállalatok, intézmények

- ABB, Svédország
 ALCATEL AUSTRIA, Ausztria (Bécs)
 ANSALDO TRASPORTI, Olaszország
 ATSS, Svédország
 AZD, Csehország (Prága)
 Bolgár Műszaki-Tudományos Szövetség
 DST, Németország (Bremen/Kiel)
 GEC, Anglia
 GES Villamosautó Fejlesztési Társaság, Németország (Essen)
 HaCon Informatikai Kft., Németország (Hannover)
 Kjellberg hegesztőgépgyár, Németország (Finsterwalde)
 Lengyel Mérnökök és Technikusok Szövetsége
 SSIB TRASPORTI, Olaszország
 SIEMENS AG/VT1, Németország (Braunschweig)
 SIEMENS AUSTRIA, Ausztria (Bécs)
 Varta Akkumulátorgyár, Németország (Hagen)
 Villamos és Elektronikai Mérnökök Egyesülete, Minőségbiztosító Társaság (IEEE/QAMC)
 Westinghouse Signals, Anglia
 WSSB, Németország (Berlin)
 ZIS Hegesztéstechnológiai Intézet, Németország (Halle/Saale)

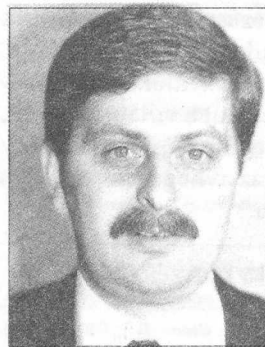
5. A TANSZÉK MUNKATÁRSAI 1994-ben



Dr. BOKOR JÓZSEF egyetemi tanár, a műszaki tudomány doktora (1948, Tiszadob). A BME Villamosmérnöki Karán, az erősáramú szak automatizálási ágazatán 1972-ben szerzett villamosmérnöki oklevelet. Műszaki doktori értekezését 1977-ben, kandidátusi értekezését

1983-ban, akadémiai doktori értekezését 1990-ben védte meg. Jelenleg az MTA SZTAKI Rendszer- és Irányításelméleti Kutató laboratóriumának vezetője, féléllásban egyetemi tanár a Közlekedésautomatikai

Tanszéken. 1976/1977-ben vendégkutató Londonban, az Imperial College of Science and Technology Computing and Control tanszékén, az 1990/1991-es akadémiai évben vendégprofesszor a Massachusetts Institute of Technology-n, majd 1992-ben a Technical University Delft-en. Tagja az IEEE CSS, IFAC TC on Theory nemzetközi szervezeteknek, az IFAC Nemzeti Bizottságának, az MTA Automatizálási és az MTA Operációkutatási Bizottságának, a Magyar Mérnökakadémiának. Kutatási területei a dinamikus rendszerek elmélete, többváltozós lineáris rendszerek, rendszeridentifikáció, robusztus irányítási rendszerek, jelfeldolgozás, hibadetektálás és diagnosztika, járműdinamikai problémák rendszer- és irányításelméleti vizsgálata. Több mint 120 tudományos dolgozata jelent meg angol és magyar nyelven. 1994 óta a tanszék vezetője.



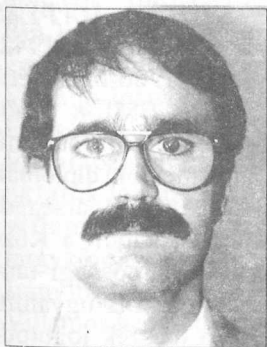
BOZSÓKI ZOLTÁN tudományos segédmunkatárs (1962, Budapest). A BME Közlekedésmérnöki Karán, a közlekedési szakon közlekedésmérnöki diplomát szerzett 1987-ben. 1987-től 1990-ig a MÁV Távközlés és Biztosítóberendezési Építési Főnökségén dolgozott.

1990 óta a Közlekedésautomatikai tanszék tudományos segédmunkatársa. Szakterülete: vasúti biztosítóberendezésekkel kapcsolatos kérdések, valamint oktatási célú számítógépes szimulációs rendszerek fejlesztése.



Dr. GYENES KÁROLY egyetemi adjunktus (1945, Veszprém). A Budapesti Műszaki Egyetemen 1968-ban szerzett villamosmérnöki, majd 1972-ben integrált áramköri szakmérnöki oklevelet. 1970-ig a Híradástechnikai Vállalat fejlesztő mérnöke volt,

azóta a tanszék oktatója. 1971-ben kinevezték adjunktussá. 1975-ben megvédte egyetemi doktori értekezését. Oktatási tevékenysége a számítógépek témaköréhez kapcsolódik, a Számítástechnikai berendezések c. tárgy oktatási felelőse. Ugyanezeket a tárgyköröket oktatja az idegennyelvű képzés keretében is. Szakmai területe: a mikroprocesszorok közlekedési automatikákban való alkalmazása; elosztott intelligenciájú adatfeldolgozó rendszerek. Publikációi: 8 tudományos közlemény, 3 konferencia előadás, 3 egyetemi jegyzet.



HORVÁTH LÁSZLÓ tudományos segéd munkatárs (1969. Sopron). A BME Közlekedésmérnöki Karán közlekedési szakon közlekedésmérnöki diplomát szerzett 1992-ben. 1992-től a Budapesti Műszaki Egyetem doktorandusz hallgatója. 1992-től dolgozik a BME Közlekedésautomat-

tikai Tanszékén mint tudományos segéd munkatárs. Szakterülete: vasúti biztosítóberendezések, oktatási célú számítógépes szimulációs rendszerek fejlesztése, mikroszámítógépek.



Dr. HÖGYE SÁNDOR egyetemi adjunktus (1936, Mezőtúr). Egyetemi tanulmányait az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem közlekedésmérnöki karán 1959-ben fejezte be. Ezt követően a MÁV Jobbparti Blokk Fenntartási Főnökségén vonalmérnöki beosztásban teljesített

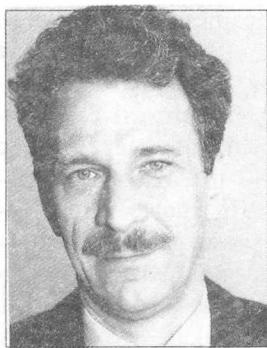
szolgálatot, jelenleg a MÁV főtanácsosa. A tanszéken 1960-tól tanársegédi, 1971-től adjunktusi beosztásban dolgozik. 1967-ben a Budapesti Műszaki Egyetemen villamosmérnöki oklevelet, majd 1973-ban a BME Közlekedésmérnöki karán egyetemi doktori címet szerzett. Szakterülete: Vasúti és közúti automatikai berendezések, ezen belül: a kitérők és váltóhajtóművek kapcsolata; a közúti és vasúti automatikák összehangolt működése; közlekedési automatikák energiaellátása és információátviteli kérdései; épületek villamos energiaellátása. Mintegy 20 tudományos cikke, 24 egyetemi, illetve Mérnöki Továbbképző Intézeti jegyzete jelent meg. Három elfogadott szabadalma van.



Dr. HRIVNÁK ISTVÁN egyetemi adjunktus (1960. Tótkomlós). 1984-ben a BME Közlekedésmérnöki Karán közlekedési szakon közlekedésmérnöki diplomát szerzett. Az 1984/85-ös tanévben elvégezte a Villamosmérnöki Kar által meghirdetett, mikroprocesszoros rendszerek terve-

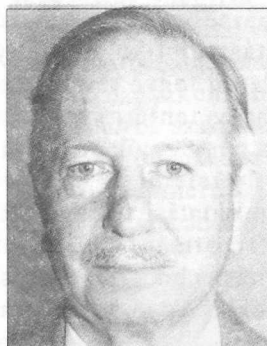
zésével foglalkozó szakmérnöki tanfolyamot. 1984-től 1987-ig a Magyar Tudományos Akadémia ösztöndíjasa. A BME Közlekedésautomatikai Tanszékén 1987-től dolgozik tudományos segéd munkatársi, majd 1990-től tudományos mun-

katársi beosztásban. 1993-ban adjunktussá lépett elő. 1988-tól a tanszék diplomatervező hallgatók számára létrehozott laboratóriumának vezetője és a tanszéki számítógép hálózat felelőse. 1990-ben egyetemi doktori címet szerzett. Szakterülete: vasúti biztosítóberendezésekkel kapcsolatos számítógépes szimulációs kérdések, szimulációval támogatott minőségellenőrzés, oktatási célú szimulációs rendszerek fejlesztése. Publikációs tevékenysége: 4 konferencia előadás, 1 tanulmány, 3 egyetemi jegyzet.



Dr. KATKÓ LÁSZLÓ egyetemi adjunktus (1946, Budapest). A BME Közlekedésmérnöki Karán 1970-ben szerzett oklevelet. Azóta dolgozik a Közlekedésautomatikai tanszéken, kezdetben KK főállású tudományos munkatársként, majd a Kari Számítóközpont munkatársként.

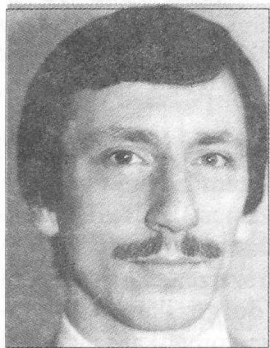
1985-ben védte meg egyetemi doktori disszertációját, ekkor kapta meg adjunktusi kinevezését. A tanszék tárgyai közül a Számítástechnika és az Irányítástechnika c. tárgyak oktatásában vesz részt, önálló tárgya a Közúti automatikai berendezések. Fő kutatási-fejlesztési területe a közúti forgalomirányítás és mérés technika, több szabadalom feltalálótársá. 1991-ben a közúti forgalomirányító berendezésekre vonatkozó magyar szabványt előkészítő minisztériumi bizottság elnöke volt. Publikációs tevékenysége: 28 cikk, 22 konferencia előadás, 3 egyetemi jegyzet. Négy elfogadott szabadalma van.



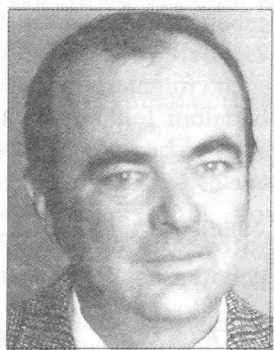
Dr. KELEMEN TIBOR egyetemi tanár, a műszaki tudomány kandidátusa (1926, Csáktornya). A BME-n 1950-ben szerzett gépészmérnöki (villamos tagozatú) oklevelet. 1950-1956 között a villamosiparban dolgozott. 1956 elején a BME oktatója lett a Villamosmérnöki Karon.

1963-ban megvédte kandidátusi értekezését, 1964-ben kinevezték docenssé. 1966-ban megbízták a Közlekedésautomatikai tanszék (illetve jogelődje) vezetésével. 1969-ben egyetemi tanárrá nevezték ki. A tanszék vezetését 25 éven át, 1991-ig látta el. Közreműködésével alakult meg 1971-ben a Kari Számítóközpont, amely 1992-ig a tanszék keretei között működött. 1993-ban kérte nyugdíjazását, azóta félállásban vesz részt a tanszék munkájában. 1967-1970 között dékánhelyettes, 1974-1991 között a KSZI igazgatóhelyettese volt. Az MTA Közlekedéstudományi Bizottságának 1975 óta tagja.

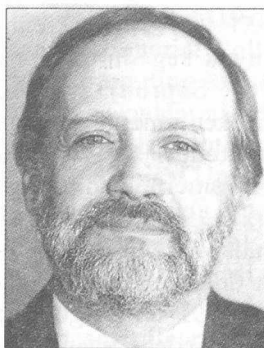
1960-1990 között a Magyar Elektrotechnikai Egyesület elnökségének tagja és "Elektrotechnika" c. folyóiratának felelős szerkesztője volt. Publikációi: 13 cikk, 1 könyvrészlet, 9 egyetemi jegyzet.



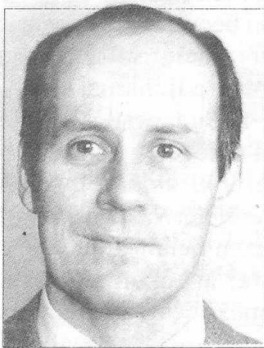
KIRILLY KÁLMÁN (1959. Budapest) A BME Közlekedésmérnöki Karán 1983-ban szerzett közlekedésmérnöki oklevelet. Az egyetem elvégzése után a MÁV Biztosítóberendezési és Fenntartási Főnökségén, majd 1988-tól a MÁV Budapesti Igazgatóságán dolgozott. 1993. óta a MÁV Vezérgazgatóság munkatársa. 1988 óta félállású oktatóként Vasúti automatika és Elektrotechnika tárgyakból vezet tantermi, illetve laboratóriumi gyakorlatokat. Szakterülete: vasúti biztosítóberendezések létesítése, üzemeltetése.



Dr. KLOKNICER IMRE egyetemi adjunktus (1949, Budapest). A Budapesti Műszaki Egyetemen 1972-ben erősáramú villamosmérnöki oklevelet, valamint mérnök tanári oklevelet szerzett. 1972-től a tanszéken dolgozik tanársegédként, majd adjunktusként. A Számítástechnika tantárgy oktatásában majdnem kezdettől fogva részt vesz. Az Elektrotechnika tantárgy tantárgyfelelősi feladatát látja el, 1982-től a tárgy egyik előadója. 1978-ban megvédi egyetemi doktori disszertációját. A tanszéken oktatási felelősként, a Karon az Oktatási Bizottság tagjaként tevékenykedik. Kari számítástechnikai referens, részt vesz az informatika oktatás bevezetésében az Egyetemen. Két ciklusban (jelenleg is) a Kari Tanács választott tagja. A Postai Tervező Intézet megbízásából mintegy 50 kutatási munkában foglalkozott a távbeszélőhálózat gráfelméletet alkalmazó optimalizálási módszerének kidolgozásával. A hallgatói kezdeményezésre létrejött "A Kar kiváló oktatója" kitüntetést az elsők között (1983), az "Egyetem kiváló oktatója" címet a karon másodikként kapta meg (1984). Publikációs tevékenysége: 5 tudományos cikk, 59 zárt körben terjesztett tanulmány (távbeszélő hálózat), 2 külföldi konferencia előadás, 2 egyetemi jegyzet.



Dr. KOHUT MÁTYÁS egyetemi adjunktus (1942, Kispest). 1960-ban érettségizett. A BME-n 1966-ban szerzett erősáramú villamosmérnöki diplomát. Végzése után tanársegédi kinevezést kapott a Közlekedésvillamossági tanszékre. Azóta is ugyanitt, illetve a tanszék jogutódjánál dolgozik. 1970-ben irányítástechnikai szakmérnöki oklevelet szerzett. 1974-ben az egyetemi doktori címet nyerte el. Az Elektrotechnika, Irányítástechnika, Hajók villamos berendezései tantárgyakat oktatja, gyakorlatot vezet, illetve hallgatói méréseket állít össze. 1981-től 1985-ig a Magyar Hajó- és Darugár Angyalföldi gyáregységében hajózási célra elektronikai berendezéseket tervezett. Jelenleg speciális könnyűipari gépek villamos fejlesztésével foglalkozik. Szakterülete: ipari elektronika, villamos hajtások, szabályozástechnika. A Magyar Elektrotechnikai Egyesület tagja, a Magyar Szitanyomók Szövetségének vezetőségi tagja. Publikációi: 4 cikk, 3 tudományos előadás, 3 egyetemi jegyzet. Négy szabadalma van.



Dr. KOMÓCSIN ZOLTÁN egyetemi adjunktus (1955, Budapest). A sorkatonai szolgálata után kezdte meg tanulmányait a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karának közlekedéstechnikai ágazatán. 1979-ben közlekedésmérnöki oklevelet szerzett. Ezt követően a Közlekedésautomatikai tanszéken lett tudományos ösztöndíjas, majd különböző beosztások után egyetemi adjunktus. 1985. májusában avatták egyetemi doktorrá. Oktatási tevékenysége: az elektrotechnika és számítástechnika tantárgyak gyakorlatainak, labor foglalkozásainak vezetése, illetve közlekedésautomatikai, vasúti automatikai előadások, gyakorlatok tartása. Az 1979/80. tanévtől kezdve egyik előadója a Közlekedésmérnöki Kar felvételi előkészítő tanfolyamainak, korábban fizikából, jelenleg matematikából.



Dr. KURUTZ KÁROLY egyetemi docens, a műszaki tudomány kandidátusa (1930, Budapest). A BME-n 1953-ban szerzett erősáramú villamosmérnöki diplomát és tanársegédi kinevezést kapott a Közlekedési Műszaki Egyetem Közlekedésvillamossági tanszékre. Azóta is ugyanitt

dolgozik. 1961-ben egyetemi doktori, majd 1967-ben kandidátusi oklevelet szerzett. Félállásban 10 éven át tudományos munkatársként dolgozott a Villamosipari Központi Kutató Laboratóriumban. Egyetemi oktatással 1950 óta folyamatosan foglalkozik, kezdetben demonstrátorként, majd oktatóként az Elektrotechnika, Gépjárművek villamos berendezései és Irányítástechnika tárgykörökben. Több szakmérnöki szakon is oktat Irányítástechnikát, Villamos hajtásokat, valamint Villamos hegesztőgépeket. Az angol nyelvű térítéses képzésben, annak megindulása óta részt vesz. 1969-72 között a Kar oktatási dékánhelyettese, 1991-94-ig a tanszék vezetője. Több éven át az MTA TMB Energetikai Szakbizottságának tagja volt, számos szabvány kidolgozásában vett részt, a GTE szakértője. Speciális szakterületei: gépjárművillamosság, villamos autók, villamos ívhegesztőgépek, villamos hajtások. Több, mint 20 tudományos cikket, 2 szakkönyv fejezetet, 8 egyetemi jegyzetet írt. Hét elfogadott szabadalma van.



Dr. PARÁDI FERENC egyetemi docens (1949, Nagytálya). A Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki karán 1972-ben szerzett közlekedésmérnöki oklevelet, majd 1978-ban mérnök-tanári oklevelet a Gépészmérnöki karon. 1972-1974-ig tudományos segédmunkatárs, majd 1978-ig

tanszéki mérnök, 1982-ig tanársegéd, 1992-ig adjunktus, ezt követően egyetemi docens a Közlekedésautomatikai tanszéken. 1978-ban megvédte egyetemi doktori értekezését a Közlekedésmérnöki karon. 1991-ben "Dr.-Ing." tudományos fokozatot szerzett a Drezdai Közlekedési Egyetemen, amelyet a TMB kandidátusi tudományos fokozatként honosított. Előadásokat tart és gyakorlatokat vezet Elektrotechnika, Közlekedésautomatika és Vasúti automatika c. tantárgyakból. Kutatási területe a vasútautomatizálás, ezen belül különösen a szimulációs technika alkalmazása a vasúti folyamatok modellezésében. Publikációs tevékenysége: 37 cikk és előadás, 29 tanulmány, 2 egyetemi jegyzet.



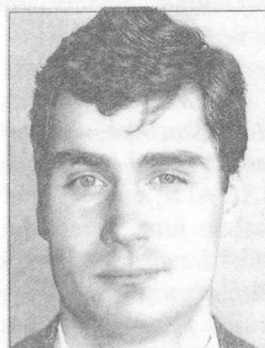
Dr. RÁCZ GÁBOR egyetemi adjunktus (1948, Budapest). A BME Közlekedésmérnöki Karán 1972-ben szerzett oklevelet. 1981-ben a Villamosmérnöki Karon villamosmérnöki oklevelet is kapott. 1987-ben megvédte egyetemi doktori értekezését. 1972 óta folyamatosan a

tanszéken dolgozik, jelenleg adjunktusi beosztásban. 1977-től kezdve foglalkozik a mikroszámítógépek alkalmazásával. Kutatómunkája alapvetően a mikroszámítógépek közlekedési felhasználásához kötődik. Eleinte a közúti közlekedés körébe tartozó felhasználásokkal foglalkozott, jelenleg a vasúti alkalmazásokhoz nélkülözhetetlen, nagymegbízhatóságú, fail-safe kialakítású mikroszámítógépes biztosítóberendezések kialakításán dolgozik. Oktatási tevékenysége is a mikroszámítógépes rendszerek kialakítására, valamint programozás-technikájára irányul.



Dr. SÁRKÖZY SÁNDOR egyetemi docens (1926, Budapest). A BME gépészmérnöki karán 1949-ben szerzett (villamos tagozatú) oklevelet. Ezután több országos nagyberuházás tervezési és kivitelezési munkáit végző vállalatoknál dolgozott. 1958-ig beruházási, majd tervezési

felelős munkakört töltött be. 1958-64 között a híradástechnikai iparban dolgozott mint konstruktőr. 1964-ben megszerezte a finommechanikai technológus szakmérnöki oklevelet. 1964-től a Közlekedésvillamossági tanszéken adjunktusként, 1977-től docensként dolgozik. 1968-ban egyetemi doktori címet szerzett a BME Villamosmérnöki Karán. 1964-től öt szakmérnöki tárgyat dolgozott ki, négy szakmérnöki jegyzetet írt. Az Elektrotechnika és Elektronika tárgyak felelőseként három jegyzetet írt és részt vett a laboratóriumi mérések megszervezésében. A hajózási főiskolai szak két villamos jellegű tárgyát kidolgozta, jegyzeteit megírta és laboratóriumi méréseit megszervezte. Részt vesz az angol nyelvű oktatásban. 1992. óta nyugdíjas, a tanszék oktató munkájában rész-foglalkozásuként továbbra is közreműködik. Tudományos szócikkeinek száma 12, 2 szakkönyv fejezetet írt. Önállóan 10, társszerzőként 2 egyetemi, illetve szakmérnöki jegyzetet készített. Három bejegyzett szabadalom társszerzője.



SZABÓ GÉZA egyetemi tanársegéd (1969, Budapest). Diplomáját 1993-ban szerezte a Budapesti Műszaki Egyetem Villamosmérnöki Karának Híradástechnika szakán. A tanszéken a Számítástechnika és az Elektrotechnika oktatásában vesz részt. Tématerületei: kapcsolóüzemű tápegységek, radarmonitorok karakteres vezérlése számítógéppel. Jelenleg műholdas meghatározással foglalkozik.



Dr. TARNAI GÉZA egyetemi docens, igazgatóhelyettes (1940, Budapest). 1963-ban közlekedésmérnöki, 1968-ban mérnöktanári oklevelet szerzett az Építőipari és Közlekedési, illetve a Budapesti Műszaki Egyetemen. 1968-ban műszaki doktori címet, 1985-ben kandidátusi fokozatot szerzett. 1963 óta dolgozik a tanszéken.

A tanszék szinte valamennyi tárgyának fejlesztésében és oktatásában részt vett. Számos kari, intézeti és tanszéki megbízást látott el. Jelenleg az Irányítás-technika I. és a Közlekedésautomatika c. tárgyak, valamint a Vasúti közlekedési mellékmodul felelőse és a KSZI igazgatóhelyettese. Szakmai tevékenysége elsődlegesen a mikroelektronika és a számítástechnika vasútbiztosítási alkalmazásaira irányul és e téren meghatározó a tanszék kiterjedt hazai és külföldi kapcsolatrendszerének kialakításában. Az IEEE QAMC és a MÁV vezérigazgatója mellett működő Műszaki Tanács tagja, valamint a MTSZ KTE Távközlő- és Biztosítóberendezési Szakosztály vezetőségi tagja. Több mint 60, részben külföldi publikációja jelent meg, 17 egyetemi és szakmérnöki jegyzetet írt, 35 hazai és külföldi konferencián tartott előadást.



VÁRKONYINÉ Dr. BARANYI EDIT egyetemi adjunktus (1962, Nyíregyháza). A BME Közlekedésmérnöki Karán 1985-ben szerzett közlekedésmérnöki diplomát. 1985-1988-ig a MÁV ipari ösztöndíjasaként, 1988-tól tudományos munkatársként dolgozott a Közlekedés-

automatikai tanszéken. 1990-ben egyetemi doktori címet szerzett. 1993-ban adjunktussá lépett elő. Szakterülete: vasúti biztosítóberendezésekkel kapcsolatos számítógépes szimulációs kérdések, oktatási célú szimulációs rendszerek.

A TANSZÉK NEMOKTATÓ DOLGOZÓI



Müller Henrikné
előadó



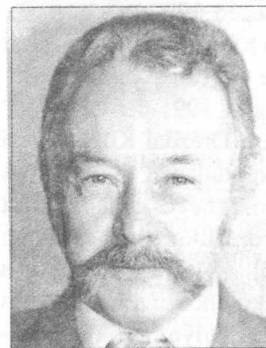
Paczona Erzsébet
főelőadó



Vamberszki Ferencné
kisegítő



Kiss Győző
technikus



Szalay Nándor
műhelyvezető

6. A tanszék tagjai által írt oktatási segédletek (könyvek, jegyzetek), időrendben

- 1955 *Borbély T.*: Távközlő- és biztosítóberendezések
- 1963 *Hógye S.*: Közlekedési automatika I.
- 1963 *Hógye S.*: Közlekedési automatika II. (ábrafűzet)
- 1964 *Biacs N.-dr. Kurutz K.*: Általános gyakorlati elektrotechnika I.
- 1964 *Biacs N.-dr. Kurutz K.*: Általános gyakorlati elektrotechnika II.

- 1964 *Sárközy S.*: Impulzus- és átviteltechnika (szakmérnöki)
- 1964 *Hőgye S.*: Közlekedési automatika III.
- 1964 *Hőgye S.*: Közlekedési automatika. Módszertani útmutató.
- 1966 *dr. Kurutz K.-Tarnai G.*: Automatika elemei
- 1966 *Hőgye S.-Westsik Gy.*: Vasúti példatár II.
- 1967 *Sárközy S.*: Elektronika
- 1967 *Sárközy S.*: Elektronika gyakorlatok
- 1967 *Hőgye S.*: Vasúti automatika elemei
- 1968 *Hőgye S.-dr. Kurutz K.*: Automatika kiegészítő
- 1968 *dr. Sárközy S.*: Impulzus- és átviteltechnika I. (szakmérnöki)
- 1968 *dr. Sárközy S.*: Impulzus- és átviteltechnika II. (szakmérnöki)
- 1968 *Hőgye S.-Tarnai G.*: Vasúti automatikai példatár
- 1969 *dr. Kurutz K.*: Elektrotechnikai feladatok és mérési utasítások. (Kiegészítő jegyzet)
- 1969 *dr. Sárközy S.-dr. Régeni L.*: Átviteltechnikai mérések a közlekedésben II.
- 1969 *Hőgye S.*: Városi közlekedési automaták
- 1969 *Hőgye S.-Westsik Gy.*: Hálózatra telepített automaták (szakmérnöki)
- 1970 *Hőgye S.*: Áramellátási ismeretek
- 1970 *Hőgye S.-Tarnai G.*: Közlekedésautomatikai példatár I.
- 1971 *dr. Sárközy S.-Bohus K.-Kohut M.*: Elektrotechnika
- 1971 *dr. Sárközy S.*: Közlekedési adatátviteltechnika (szakmérnöki)
- 1971 *Hőgye S.*: Adatfelvételi és átviteli kódelmélet (szakmérnöki)
- 1972 *dr. Kurutz K.*: Elektrotechnikai feladatok és mérési utasítások
- 1974 *dr. Hőgye S.-Losonczy Gy.*: Közlekedésvillamossági gyakorlat segédlet
- 1975 *dr. Gál J.-Bencsik A.-Kató L.*: Közúti jelzőberendezések
- 1975 *dr. Hőgye S.-Losonczy Gy.*: Közlekedésvillamosságtan
- 1975 *dr. Hőgye S.-Gál Gy.*: Vonal körzeti számítógépes rendszerek (szakmérnöki)
- 1975 *dr. Hőgye S.-Losonczy Gy.*: Termelési gyakorlati segédlet
- 1979 *dr. Hőgye S.*: Biztosítóberendezések (szakmérnöki)
- 1980 *dr. Kohut M.-dr. Gyenes K.-dr. Kloknicer I.-dr. Kurutz K.-dr. Parádi F.-Rác G.-dr. Sárközy S.-dr. Tarnai G.*: Elektrotechnika példatár
- 1980 Munkaközösség: Elektrotechnika példatár
- 1981 *dr. Sárközy S.*: Elektrotechnika
- 1983 *dr. Sárközy S.*: Navigációs berendezések
- 1984 *dr. Kloknicer I.-dr. Kohut M.-dr. Parádi F.*: Elektrotechnika gyakorlatok
- 1986 *dr. Hőgye S.-Gulyás E.*: A vasúti felépítmény és a biztosítóberendezések kölcsönhatása (szerk. dr. Hőgye S.)
- 1986 *dr. Varga Gy.*: A vasúti jelzéstechika értelmezése (szerk. dr. Hőgye S.)
- 1986 *Káli I.*: Közlekedési automatikák áramellátása (szerk. dr. Hőgye S.)
- 1986 *Csekő G.-Hrivnák I.-dr. Tarnai G.*: Mikroelektronika és számítógépek a vasúti biztonságtechnikában (szerk. dr. Hőgye S.)
- 1987 *dr. Sárközy S.*: Elektrotechnika I.
- 1987 *dr. Hőgye S.-Takács Gy.*: Közlekedésautomatika termelési gyakorlati segédlet
- 1988 *dr. Kurutz K.*: Szabályozástechnika I.
- 1991 *dr. Kurutz K.-dr. Kohut M.-dr. Ágoston A.*: Irányítástechnika II.
- 1991 *dr. Gulyás E.-dr. Hőgye S.*: A vasúti felépítmény és a biztosítóberendezések kölcsönhatása I. (szerk. dr. Hőgye S.)
- 1991 *dr. Gulyás E.-dr. Hőgye S.*: A vasúti felépítmény és a biztosítóberendezések kölcsönhatása II. (szerk. dr. Hőgye S.)

7. A tanszék jövőbeli feladatai

Tanszékünk oktatási terhelését közel 2/3 részben a kari alaptárgyak (számítástechnika, elektrotechnika, irányítástechnika, számítástechnikai berendezések) alkotják. Állandó feladatunk e téren a tantárgyak előadási anyagának és laboratóriumi gyakorlatainak hozzáigazítása a műszaki fejlődéshez. Szaktárgyak tekintetében egyetemi tanterv keretében egyedül mi oktatjuk a közlekedés automatizálásának elméletét és a műszaki megvalósítás eszközeit. A legrégebben, (a tanszék megalakulása óta), immáron 42 éve, a vasúti biztosítóberendezések tématerületén képezünk szakembereket. Később a közúti forgalomirányítás fejlődésével párhuzamosan a közúti automatikai berendezések oktatása is megindult. A legújabb, moduláris felépítésű tantervhez kapcsolódóan feladatunkká vált a repülés, a hajózás, valamint az ipari és kereskedelmi anyagmozgatás biztonságát szolgáló automatikai berendezések oktatásának a megindítása is. Ez utóbbi területek fejlesztését külső szakemberek bevonásával segítjük.

Hasonló fejlesztést kívánunk a járművekhez kötött szabályozó berendezések területén is végezni. Ehhez az Irányítástechnika c. alapozó tantárgy óraszámnövelése révén minden lehetőségünk adott. További segítséget jelent tanszékünk munkakapcsolatainak bővítésére az MTA SZTAKI-val való együttműködés lehetősége, amit elsősorban a posztgraduális képzés keretében kívánunk felhasználni. Célunk még a tanszék gyakorlatban megvalósított számos kutatási eredményének publikációk formájában való szélesebb körű ismertetése.

Az oktatás korszerűsítését szolgálja a jelenségek számítógépes szimulációjának továbbfejlesztése, elsősorban a tanszékünkön kifejlesztett vasúti biztosító-

berendezési oktatóprogram kiszélesítésével, ezen kívül azonban meg kívánjuk valósítani, hogy az alap- és alapotó tárgyak előadásaiiban és gyakorlataiban is számítógépes szimulációval kövessük a számítási műveleteket. Erre a célra szükségesnek tartjuk, hogy a jelenlegi laboratóriumi mérések mellett olyan, számítógépekkel támogatott laboratóriumi gyakorlatokra is sor kerüljön, amelyek tovább javítják a képzés színvonalát. Egy ilyen tanszéki számítógépes laboratórium létrehozására a jelenlegi viszonyok mellett csakis a pályázati rendszer útján nyílhat lehetőségünk, ezért megragadunk minden alkalmat az oktatás továbbfejlesztése érdekében pályázatok benyújtására, amiben a kar vezetőségének támogatására is számítunk.

A szervezett doktorandusz-képzés keretében közlekedésmérnökök mellett gépész- és villamosmérnökök végzettségű jelöltek bevonását is szükségesnek tartjuk. Ezzel kívánjuk a tanszéki profil szélesítését megvalósítani, a korszerű robusztus szabályozási

elmélet oktatását fakultatív tantárgyak keretében is bevezetni. A félvezetőtechnika világviszonylatban végbemenő robbanásszerű fejlődését a karon elsősorban a mi tanszékünknek kell az oktatásban is követnie. Ezeken a területeken a lehetőségeknek széles választéka kínálkozik. Minden részletkérdésre kiterjedő lehetőséget kell biztosítani a moduláris rendszerben nagy választékot kereső hallgatóság számára és erre mindenképp előtérrel kell felkészülniük.

A felsorolt célok megvalósítását természetesen csakis a fokozatosság elve alapján lehet, lépésről-lépésre, szívós munkával elérni. Korunk közlekedése immár olyan mértékben fejlődik évről-évre, hogy annak határait előre nem is tudjuk felbecsülni. Az iparral és irányító szervekkel való állandó kapcsolat révén, a folyamatos visszacsatolás elve alapján kívánjuk terveinket a célszerűség irányába kormányozni, hogy a jövő évezred közlekedési igényeit is kielégíthessük.

41 éves a KSzI Közlekedésüzemi tanszéke

KÖVESNÉ DR. GILICZE ÉVA - DR. OROSZ JÓZSEF

1. A TANSZÉK TÖRTÉNETE

A BME Közlekedésmérnöki Karának jelenlegi Közlekedésüzemi Tanszéke 1953-ban kezdte el működését Szolnokon, miután a két évvel korábban alapított Közlekedési Műszaki Egyetemet a kar jogelődjét első telephelyéről Szegedről ide helyezték. A vasútüzemi szak újszerűsége a mérnök-képzésben egy kicsit leegyszerűsítve abban mutatkozott meg, hogy a leendő mérnököket nem elsősorban a klasszikus feladatokra: a létesítmények (pl. pályák) és berendezések (pl. gépek) tervezésére-gyártására-fejlesztésére kívánta felkészíteni, hanem a létesítményekből és berendezésekből s az ezeket kezelő emberekből összeálló ember-gép rendszer(ek) működtetésére, az ott zajló folyamatok szigorú technológiai rend szerinti tervezésére, irányítására és fejlesztésére. Ez a képzési célkitűzés a tudományok általános fejlődésének megfelelően egyrészt a specializáció irányába nyitott, másrészt pedig az integráció fontosságát igyekezett kihangsúlyozni.

Az újrafogalmazott célkitűzésnek megfelelően határozták el, hogy 1953-ban a vasútüzemi szakon beindítják a vasúti távközlő és biztosítóberendezési ágazatot (amely néhány év után megszűnt), továbbá hasonló célkitűzéssel létrehozták a második, a gépjárműüzemi szakot.

A tanszék kezdeti tevékenységének legaktuálisabb súlypontjait az oktatás beindítása és folyamatosságának biztosítása szabta meg. Az Általános üzemtan tananyagának első változata már tükrözte a képzés alapvető célkitűzéseit tartalmában és szemléletében egyaránt. A tárgy jegyzete pedig szellemi alapját képezte a tanszék kiépítésének s koordinálta a tanszékre került munkatársak együttműködését. Az Általános üzemtan szellemiségét vitte tovább a tanszékvezető két további tárgya a Vasúti és az Állomási üzemtan.

Ezt a példát igyekezett követni később a Terep- és közlekedés-üzemtan, ill. a mindkét szakot egyaránt érintő Rakodástechnika és az Anyagmozgatás c. tárgy. Végül a közlekedési komplex szemléletet mintaszerűen domborította ki a Személyközlekedési üzemtan.

Fontos változást jelentett a tanszék életében is a szolnoki egyetemnek a budapesti Építőipari Műszaki Egyetemmel való egyesülése 1955-ben, még inkább

pedig a Budapestre való költözés befejezése 1957 tavaszán. Budapesten megélné a levelező oktatás is és kis mértékben ugyan, de bekapcsolódott a tanszék a karon 1956-ban beindult posztraduális gazdasági mérnöki képzésbe is.

A hatvanas évek elején országosan, így a mi karunkon is felülvizsgálták a képzési létszámokat, át kellett dolgozni a képzési célkitűzéseket és a tanterveket. Az új tanterveket aztán 1964-ben vezették be. Az addigi két szak közlekedésüzemi néven egyesült, vasútüzemi és gépjárműüzemi ágazattal, de a képzési célkitűzés tartalmilag nem változott. A kari beiskolázási keretek is változatlanul maradtak ugyan, de egy év múlva (1965) megalakult az építőgépész szak, 1966-ban pedig a közlekedési szak keretein belül az anyagmozgatási ágazat. Mindez az összevonás és a profilbővítés a Közlekedésüzemi Tanszékét különösképpen az építésgépesítés, ill. az anyagmozgatási-raktározás szaktárgyak kifejlesztésének feladatával érintette.

A korábbi két műszaki egyetem 1967. évi egyesítése, majd az ezt követő profilrendezések eredményeképpen a járműgépész szakot négy tanszékkel együtt a Gépészmérnöki Karról a Közlekedésmérnöki karhoz csatolták.

A hallgatói és az oktatói létszám tekintetében jelentősen bővült kar hozzálátott a szakok és ágazatok, ill. a tanszékek profiljának az ártrendezéséhez, a képzési célok és a tananyag összehangolásához és továbbfejlesztéséhez, a tantárgyak átalakításához. 1969-ben a karon már a ma is meglévő három szak (a közlekedési, a járműgépész, valamint az építő- és anyagmozgatási gépész) kezdte el működését szakonként két-két ágazattal. A kibővített kar kétféle közlekedésmérnöki és gépészmérnöki oklevél kiadására rendezkedett be. A tanszékek felerészben a budai telephelyen, felerészben a Kinizsi utcában helyezkedtek el. Az órák is kb. így oszlottak meg a Duna két oldalán.

Ez a kar életében legnagyobb méretű átszervezés tehát új kereteket teremtett a mindennapi munka számára. Ezért annál nagyobb volt a törekvés a tárgyi, főleg a laboratóriumi feltételek javítására. Az átalakult tantervi keretek pedig megkövetelték a tananyag további korszerűsítését.

A Közlekedésüzemi Tanszéken a tananyag-korszerűsítés egyre inkább támaszkodhatott a mind rendszeresebben végzett tudományos kutató és

szakértő tevékenységre, köztük is kiemelten a hatvanas évek elején szerveződött tanszéki kutatócsoport működésére. A nagy közlekedési rendszerek viselkedésének tanulmányozásában, az ilyen rendszerek irányítási, tervezési és fejlesztési módszereinek feltárásában figyelemreméltó eredmények születtek. E kutatásokat nem kis mértékben ösztönözte azt a körülmény is, hogy abban az időben világszerte erőteljesen, de hazánkban is egyre észrevehetőbben kezdtek elterjedni a nagy rendszerek megismerését-tervezését-irányítását kitűnően segítő nagy teljesítményű elektronikus számítógépek az élet minden területén, így a közlekedésben is.

A kutatási eredmények, ill. a számítógépek tömeges elterjedésének kilátásai teremtették meg az alapját annak, hogy a tanszék 1970-ben beindíthatta az első posztgraduális tanfolyamát, a közlekedés-kibernetikai szakmérnöki szakot.

Mindez jó előkészítése volt a tanszék javaslatára megvalósított újabb profilbővítésnek: a közlekedési rendszerszervező ágazat létrehozásának. Miközben az új ágazatot a képzési célkitűzés kis kiigazításával a közlekedési szakba illesztették, annak két korábbi vasútüzemi és gépjárműüzemi ágazatát közlekedéstechnikai néven összevonták. A közlekedési rendszerszervező ágazat megjelenése tovább erősítette a közlekedési szakon, nem kevésbé a Közlekedésüzemi Tanszéken azt a kezdetek óta követett határozott célkitűzést, hogy a problémákat ne a technikai lehetőségekből kiindulva kezeljék, hanem megjelenésükben, összefüggésükben tárják fel azok természetét s megoldásukhoz csak ezután keressék meg a legmegfelelőbb eszközöket. Ezért az ágazat két legfontosabb szaktárgyát Közlekedési információs rendszerek és Közlekedési rendszertervezés címen a tanszék munkatársai ennek szellemében alakították ki és továbbfejlesztve azóta is oktatják.

Ebben a tanévben vezették be országosan minden műszaki egyetemen és főiskolán az Üzemszervezés és a Vállalati gazdaságtan kötelező oktatását. A tanszéket ez annyiban érintette, hogy az Üzemszervezés tananyagát már a legelső tárgyában az Általános üzemtanban 1953 óta oktatta a közlekedési szakon.

A hetvenes évek közepén központi irányelvek alapján újból átdolgozták a Közlekedésmérnöki Kar tantervét is. A fő feladat akkor az volt, hogy a műszaki főiskolai és az egyetemi mérnökképzés célkitűzései és tantervei szakonként összhangba kerüljenek. Külön gondot jelentett az időközben a karhoz csatolt hajózási főiskolai szakok tantervebe illesztése. Az új tanterveket 1978-ban vezették be, amelyek az 1994/95-ös tantervben futnak ki véglegesen. Ebben a tantervben részleges tananyag-átcsoportosítással a közlekedési szakon megszűnt a Személyközlekedési üzemtan c. tárgy s helyette Forgalomtechnika, valamint Közlekedési hálózatok néven két új tárgy jelent meg. E két tárgy tananyagában nagyobb teret kaptak a városi közlekedést érintő kérdések. A

rendszerszervező ágazaton pedig a Közlekedési információs rendszerek c. tárgy a korszerűbb Közlekedési informatika elnevezést kapta.

A Közlekedésüzemi, továbbá a Közlekedésautomatikai és a Közlekedésgazdasági Tanszékből, valamint a kari Számítástechnikai Csoportból 1974-ben létrehozták a Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézetet. Ekkor a Közlekedésüzemi Tanszékből kivált egy új intézeti egység Közlekedésirányítási osztályként, amely azonban néhány év múlva újból beolvadt a Közlekedésüzemi Tanszékbe.

Az új intézet tanszékei köztük a közlekedésüzemi is abban reménykedtek, hogy együttesen hamarabb sikerül megoldást találniuk a mindjobban szorító elhelyezési, de különösen laboratóriumi gondokra. Az 1976-ban fenállásának huszonötödik évfordulójára emlékező Közlekedésmérnöki Kar ugyanis akkor általában is nagy elhelyezési nehézségekkel küzdött. Többek között a Kinizsi utcai telephelyet is el kellett hagynia a karnak. Végül is az intézet tanszékei többszöri költöztetés és ideiglenes elhelyezés után 1983-ban a budai oldalon új épületbe kerültek, ahol kulturált keretek között rendezkedhettek be. A tanszék ekkor jutott hozzá régen nélkülözött laboratóriumi helyiségeihez. Ezek felszerelése és korszerűsítése, továbbá az oktatás és a kutatás szolgálatába állítása a tanszéknek azóta is egyik legnehezebb, de mégis szívesen vállalt feladata.

Az átalakított és az új tárgyaknak új jegyzetei, majd tankönyvei jelentek meg, melyek közül többet nívódíjjal tüntettek ki. Három-négy évenként újabb tanszéki szakmérnöki szakokat hirdettek meg. A tanszék több munkatársa bekapcsolódott az idegennyelvi képzésbe. Közben pedig aktívan működtek közre különböző kari és egyetemi testületekben, ill. vállaltak vezetői megbízásokat.

A tanszék tervszerűbben csatlakozott több országos (pl. OMFB), ill. tárcaszintű (KPM, IM, ÉVM) kutatási programhoz. A közvetlen kutatómunka mellett néhány munkatárs résztvett az egyes programbizottságok munkájában is. Általában a tanszék tagjai nagy számban és rendszeresen működtek közre a hazai szakmai tudományos közéletben. Szakmai rendezvények, tudományos konferenciák gyakori előadói, vitázói voltak. MTA-bizottságoknak, MTESZ-egyesületeknek aktív tagjai, éveken át választott tisztségviselői, szakmai lapok szerkesztőbizottsági tagjai, szerkesztői kerültek ki a tanszékről.

Intenzív tanszéki kontaktusok alakultak ki több újonnan létesített műszaki felsőoktatási intézménnyel, különösen a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolával.

A tanszéknek fennállása óta kialakult nemzetközi kapcsolatai a varsói és a krakkói műszaki egyetem, a drezdai és a zsolnai közlekedési főiskola, a két moszkvai közlekedési egyetem megfelelő tanszékeivel a hetvenes-nyolcvanas években kezdtek átalakulni. Az egyetemi szinten kötött és a tanszékekre

lebontott együttműködési formák a háttérbe szorultak s a kapcsolatok egyre inkább az eredményesebb személyes munkakapcsolatok irányába tolódtak el. Olyan típusú kapcsolatok ezek, amelyek keretében az utóbbi időszakban máris évente egy-két felsőéves hallgató, vagy diplomatervező több hónapos, vagy féléves cseréjére kerülhetett sor. Más esetekben nemzetközileg meghirdetett kutatási-fejlesztési programokban lehetett koordinálni a résztvevő tanszékek tevékenységét.

2. A TANSZÉK OKTATÁSI PROGRAMJA

2.1. Az új kari graduális tantervek sajátosságai

A tanszék oktatási programját alapvetően az 1991-ben az első évfolyamon bevezetett legújabb kari tantervek határozzák meg. A tanszék több munkatársának közvetlen közreműködésével készült új tantervek a karon a jövőben is kétféle közlekedésmérnöki és gépészmérnöki oklevél kiadását biztosítják. Lényegesen megváltozott azonban a tantervek felépítése. A korábbi lineáris struktúrát a modulos szerkezet váltotta fel. Ez elsősorban abban nyilvánul meg, hogy míg korábban a második szemesztertől kezdve a képzés szakok-ágazatok-alágazatok szerint tagolódott, most négy féléven át teljes mértékben, később fokozatosan szűkülő óraszámában a karon egységes képzés folyik (alapmodul). Az ötödik félévben a hallgató a két közlekedési, gépészeti szakfőmodul majd erre épülve a 6. félévben a mellékmodul keretében választhat. A 8. félévben belépő szubmodulban a hallgatónak újabb választási lehetősége van a már korábbi szak-, ill. mellékmodulhoz kapcsolódva.

Az új tantervi konstrukció a tanszéknek szinte valamennyi eddigi tárgyát érintette valamilyen formában. Egyes tananyagrészek kimaradtak, mások bővültek, vagy éppen más összetételben jelentek meg. Ezen kívül a tanszéknek több új tárgyat kell kifejlesztenie.

A szaktanszéki jellegből következik, hogy a tanszéknek a kari alapmodulban mindössze két tárgya van. A tanszék tárgyainak túlnyomó többsége a szakfőmodulhoz és a mellékmodulhoz tartozik. Jellegükönél fogva újdonságnak számítanak a szubmodul tárgyai. Ezek a szakmával való közvetlen kapcsolatok ápolását követelik meg a tanszék részéről annál is inkább, mert az ezeket a tárgyakat választó hallgatókat a fogadó vállalatok igényeik szerint ösztöndíjjal segítik.

2.2. A tanszék gondozásában oktatott tárgyak az új tantervek szerint

Alapmodulban

ÜZEMSZERVEZÉS (V. félé. 4 óra)

MUNKAVÉDELEM (IX. félé. 2 óra)

Közlekedési szakfőmodulban

KÖZLEKEDÉSI TECHNOLÓGIA (V. félé. 4 óra)

SZÁLLÍTÁSTECHNIKA (VI. félé. 4 óra)

KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATTERVEZÉS (VI. félé. 5 óra)

KÖZLEKEDÉSI INFORMATIKA (VII. félé. 7 óra)

KÖZLEKEDÉSI RENDSZERTERVEZÉS (VIII. félé. 6 óra)

Közúti közlekedés mellékmodulban

KÖZÚTI PÁLYÁK (VI. félé. 5 óra)

FORGALOMTECHNIKA (VII. félé. 5 óra)

GÉPJÁRMŰKÖZLEKEDÉSI ÜZEMTAN (VIII. félé. 5 óra)

KÖZÚTI INFORMÁCIÓS RENDSZEREK ÉS TERVEZÉSÜK (IX. félé. 5 óra)

Vasúti közlekedési mellékmodulban

VASÚTI PÁLYÁK (VI. félé. 3 óra)

VASÚTI ÜZEMTAN I. (VII. félé. 3 óra)

VASÚTI ÜZEMTAN II. (VIII. félé. 5 óra)

Légi közlekedés mellékmodulban

LÉGTEREK, REPÜLŐTEREK (VII. félé. 5 óra)

LÉGIKÖZLEKEDÉSI INFORMATIKA (VIII. félé. 3 óra)

REPÜLÉS ÜZEMELTETÉS (IX. félé. 3 óra)

LÉGIKÖZLEKEDÉS INFORMATIKAI

RENDSZERTERVEZÉSE (IX. félé. 5 óra)

Ipari és kereskedelmi szállítás mellékmodulban

LOGISZTIKAI RENDSZEREK TERVEZÉSE I. (VI. félé. 3 óra)

LOGISZTIKAI RENDSZEREK TERVEZÉSE II. (VII. félé. 4 óra)

LOGISZTIKAI RENDSZEREK TERVEZÉSE III. (VIII. félé. 4 óra)

LOGISZTIKAI RENDSZEREK TERVEZÉSE IV. (IX. félé. 7 óra)

LOGISZTIKAI INFORMATIKA (IX. félé. 5 óra)

Építőgépek mellékmodulban (leendő

gépészmémőköknek)

ÉPÍTŐIPARI ISMERETEK I. (VI. félé. 2 óra)

ÉPÍTŐIPARI ISMERETEK II. (VII. félé. 2 óra)

ÉPÍTŐIPARI FOLYAMATOK (VIII. félé. 2 óra)

Anyagmozgató gépek mellékmodulban (leendő

gépészmémőköknek)

LOGISZTIKAI RENDSZEREK ÉS TERVEZÉSÜK I. (VI. félé. 2 óra)

LOGISZTIKAI RENDSZEREK ÉS TERVEZÉSÜK II. (VII. félé. 5 óra)

LOGISZTIKAI RENDSZEREK ÉS TERVEZÉSÜK III. (VIII. félé. 4 óra)

ÉPÍTÉSI ISMERETEK (VII. félé. 2 óra)

Szubmodulban (VIII. félé. 8 óra; IX. félé. 11 óra)

KÖZLEKEDÉSTECHNOLÓGIAI FEJLESZTÉS
SZÁLLÍTÁSIRÁNYÍTÁSI INFORMATIKA

VÁROSI KÖZLEKEDÉS SZÁLLÍTÁSI LOGISZTIKA VÁLLALATI LOGISZTIKA ÉPÍTÉSI FOLYAMATOK

2.3. A posztgraduális képzés keretében indított szakmérnöki szakok

1970.
Közlekedéskibernetika és automatika
1973.
Közúti közlekedési rendszertervező és
forgalomtechnikai
Közlekedéskibernetika és automatika
1976.
Közlekedési rendszertechnika
1979.
Közúti forgalomszervezés
1989.
Szállításiirányítási informatika
1991.
Városi közlekedés

3. TANSZÉK TUDOMÁNYOS KUTATÁSI MUNKÁJA ÉS KAPCSOLATAI

3.1. Főbb kutatási irányok

A KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK FELMÉRÉSE, ELEMZÉSE, TERVEZÉSE

- személy és áruszállítási igények térbeli-időbeli változásnak makro és mikroszemléletű vizsgálata vasúti, közúti, városi és légi hálózatokon;
- az időtényező hatásának, valamint a kínálati és keresleti kapcsolatok vizsgálata a személyközlekedés és áruszállítás esetén az említett alágazatokat és azok egymás közti kapcsolatát is figyelembe véve;
- közlekedési hálózatok kialakítása, módosítása, fejlesztésének tervezése a közlekedési igények meghatározása és előrebecslése alapján

KÖZLEKEDÉSI ÁRAMLATOK MÉRÉSE, ELEMZÉSE, TERVEZÉSE

- közúti, vasúti, városi és egyéb forgalmi áramlatok jellemzőinek felmérése;
- tömegközlekedési áramlatok lebonyolításának térbeli-időbeli elemzése és tervezése;
- közúti, vasúti, légi, városi közlekedési és egyéb forgalmi áramlatok tervezése, szervezése

KÖZLEKEDÉSI ÉS SZÁLLÍTÁSI TECHNOLÓGIAI ÉS ÜZEMI FOLYAMATOK ELEMZÉSE, TERVEZÉSE

- vasúti, közúti, légi és városi közlekedési folyamatok modellezése, számítógépes szimulációja;

- menetrendek korszerű módszerekkel való elkészítése, állomási, telephelyi, útvonalai, rendezési technológiák kidolgozása, fejlesztése;
- járat-, fordulótervekkel kapcsolatos elemzés, tervezés, járműkarbantartási és forgalmi folyamatok összehangolása

KÖZLEKEDÉSI ÉS SZÁLLÍTÁSI FOLYAMATOK OPERATÍV IRÁNYÍTÁSI RENDSZEREINEK TERVEZÉSE, FEJLESZTÉSE

- közúti és városi forgalom irányítási rendszereinek fejlesztése;
- vasúti szállításiirányítással kapcsolatos elemzési és tervezési munkák elvégzése;
- légi, vízi szállítás irányítási rendszereivel, valamint a kombinált szállításokkal kapcsolatos irányítási rendszer fejlesztése

KÖZLEKEDÉSINFORMATIKAI RENDSZEREK ELEMZÉSE, FEJLESZTÉSE ÉS TERVEZÉSE

- vasúti, közúti, városi közlekedési stb. szállításiirányítási és egyéb információ-ellátási, adatbázis, hardver, szoftver rendszerek elemzése, tervezése, fejlesztése;
- alágazatközi szállításiirányítási rendszerek informatikai összetevőinek, a kapcsolatos adatbázisoknak, hardver rendszernek és szoftver komponenseknek a tervezése;
- osztott közlekedésinformatikai rendszerek fejlesztésével kapcsolatos felmérések, elemzések, tervezések elvégzése

ÉPÍTŐIPARI FOLYAMATOK ELEMZÉSE, FEJLESZTÉSE, TERVEZÉSE

- építőgépek műszaki színvonalának felmérése, értékelése, fejlesztése;
- építőipari folyamatok felmérése, elemzése, fejlesztése, tervezése;
- építőipari szállítási folyamatok szervezése

LOGISZTIKAI RENDSZEREK ELEMZÉSE, TERVEZÉSE, FEJLESZTÉSE

- vállalati beszerzési (ellátási), termelési, elosztási logisztikai rendszerek elemzése, tervezése, fejlesztése;
- logisztikai láncok, logisztikai/áruforgalmi központok elemzése, tervezése, szervezése;
- logisztikai irányítási rendszerek számítógépes fejlesztése

ANYAGMOZGATÁS, RAKTÁROZÁS ELEMZÉSE, TERVEZÉSE, FEJLESZTÉSE

- üzemben belüli anyagmozgatási folyamatok elemzése, tervezése, fejlesztése;
- termelő üzemi, kereskedelmi, közlekedési stb. raktárak tervezése, fejlesztése;
- raktározási, anyagmozgatási rendszerek számítógéppel segített tervezése, irányítása, fejlesztése

KÖZLEKEDÉSI, SZÁLLÍTÁSI RENDSZEREK INTEGRÁLT ELEMZÉSE, TERVEZÉSE, FEJLESZTÉSE

- közlekedési alágazatok, szállítási hálózatainak, áramlatainak, folyamatainak, irányítási és informatikai rendszereinek integrált elemzése, fejlesztése, tervezése;
- alágazatközi szállítási, közlekedési hálózatoknak, áramlatoknak, folyamatoknak irányítási és informatikai rendszereknek integrált elemzése, fejlesztése, tervezése;
- közlekedési, szállítási rendszerekkel kapcsolatos integrált szervezeti struktúrák elemzése, tervezése, fejlesztése

3.2. A tanszéken TUKUFA támogatással művelt tudományos témák

Évek	Témák
1975-84	1. A helyi és helyközi tömeg- és egyéni közlekedés elemzése, modellezése és irányítása, figyelemmel a közlekedés biztonságára 2. Szállítási és rakodási komplex rendszerek elemzése és modellezése
1985-93	1. Forgalmi áramlatok térbeli-időbeli elemzése 2. Logisztikai folyamatok belső összefüggéseinek elemzése

3.3. A tanszék kutatási-fejlesztési pályázatai

1985.
Üzemi folyamatlemező számítástechnikai laboratórium kifejlesztése és megvalósítása komplex oktatási-kutatási feladatokra.
MM Tudományszervezési és Informatikai Intézet
1986.
Mikroszámítógéppel vezérelt egyéni-kiscsoportos (programozott) oktatási videolaboratórium komplex HW-SW feltételeinek kidolgozása (1986-1989) MM Tudományszervezési és Informatikai Intézet
Közlekedési alkalmazott informatikai oktatás anyagának software alátámasztása (1986-1989) MM Tudományszervezési és Informatikai Intézet
1992.
Közlekedésinformatika c. tárgy angol fordítása Pro Renovanda Cultura Hungariae Alapítvány (1992-93)
A logisztika szakirány tananyagának kifejlesztése Alapítvány a Magyar Felsőoktatásért és Kutatásért (1992-93)
Számítógépes vezérléssel működő oktató-videolaboratórium továbbfejlesztéséhez szükséges eszközök beszerzése.

OMFB Mecenatúra pályázat (1992-9)

1993.
Komplex közlekedési és logisztikai rendszerek, folyamatok modellezését, szimulálását, irányítását támogató korszerű információtechnikai eszközök integrálása az oktatásba és a kutatásba.
Alapítvány a Magyar Felsőoktatásért és Kutatásért (1993-94)
Multifunkciós, szállításirányítási szimulációs lokális számítógép-hálózat kiépítése.
Ipar a Korszerű Mémökképzésért Alapítvány (1993-94)
UNESCO Európai Mérnöki Kar fejlesztési programja Művelődési Minisztérium (1993-1994)
A logisztika posztgraduális szintű oktatásának előkészítése
Művelődési Minisztérium (1993-1994)
Közlekedésben alkalmazott fejlett távközlési rendszerek helyszíni tanulmányozása
Alapítvány a Távközlési és Telematikai Felsőoktatásért (1993-1994)

3.4. A tanszék szerződéses-megbízásos munkái

Évek	Darabszám
1958-60	15
1961-65	29
1966-70	30
1971-75	56
1976-80	39
1981-85	39
1986.	7
1987.	8
1988.	10
1989.	7
1990.	4
1991.	3
1992.	2
1993.	4

3.5. A tanszék nemzetközi kapcsolatai keretében művelt témák

Sorsz.	Az együttműködés témája	Jellege	Partnerintézmény
1.	Menetrendtervezés számítógépes modellezése	közv. kapcsolat	Drezdai Műszaki Egyetem Szárazföldi és légi közl. intézet
2.	Közlekedéstervezési modellek az oktatásban	közv. kapcsolat	Drezdai Műszaki Gazdasági Főiskola Közlekedéstervezési és forgalomtechn. int.
3.	Közlekedésmérnök-képzés tartalmi kérdései	TEMPUS program	Karlsruhei Műszaki Egyetem
4.	Tömegközlekedési rendszerek értékelése	DAAD támogatás	Aacheni Műszaki Egyetem Közlekedési Intézet
5.	Tömegközlekedési rendszerek tér- és	közv. kapcsolat	Bécsi Műszaki Egyetem

- | | | |
|---|-----------------|---|
| időbeli értékelése (eddig négy hallgató készített diploma-tervet e témában) | | Közlekedéstervezési és forg.techn. intézet |
| 6. Személyközlekedési rendszerek értékelése | közv. kapcsolat | Bécsi Műszaki Egyetem Vasúti és tömegközlekedési intézet |
| 7. Városi közlekedési áramlatok modellezése | közv. kapcsolat | Varsói Műszaki Egyetem |
| 8. Forgalmi áramlatok tér- és időbeli modellezése | közv. kapcsolat | Grazi Műszaki Egyetem
Közlekedéstervezési és forg. technikai intézet |
| 9. Hallgató- és oktató-csere (eddig a magyar fél öt hallgatót fogadott és három hallgatót küldött cserébe; egy oktató kint tartózkodik) | közv. kapcsolat | Leeuwardeni Műszaki Főiskola
Közlekedési intézet |
| 10. Hallgatók forg. technikai tervezési gyakorlata (2 hallg/2 hét/év; eddig négy alkalommal) | szerz. | Francia, német, angol, holland főisk. és egyetemek |
| 11. Hallgatók forgalomtechnikai gyakorlata (2 hallg/5 nap/év; eddig három alkalommal) | szerz. | Bécsi, prágai és budapesti műszaki egyetemek |
| 12. Áruszállítási logisztikai rendszerek (kutatás, diplomatervezési gyakorlat, pályázatok) | közv. kapcsolat | Dauber Ing. GmbH. |

4. A TANSZÉK IRÁNYÍTÁSÁVAL KÉSZÜLT EGYETEMI DOKTORI ÉRTEKEZÉSEK, DIÁKKÖRI DOLGOZATOK ÉS DIPLOMATERVEK

4.1. Egyetemi doktori értekezések száma

Évek	Megvédett értekezések	Évek	Megvédett értekezések
1960-ig	3	1976	5
1961	-	1977	3
1962	2	1978	11
1963	1	1979	6
1964	1	1980	4
1965	1	1981	3
1966	3	1982	9
1967	2	1983	-
1968	2	1984	7
1969	1	1985	7
1970	1	1986	5
1971	3	1987	11
1972	6	1988	-
1973	2	1989	-
1974	4	1990	1
1975	4		

4.2. Tudományos diákköri (TDK) dolgozatok

Évek	Dolgozatok száma
1983	2
1984	2
1985	5
1986	3
1987	3
1988	8
1989	7
1990	8
1991	13
1992	8
1993	3

4.3. Elkészült és megvédett diplomatervek száma *

Év	Közlekedési folyamatok	Közlekedési információs rendszerek	Anyagmozgatási folyamatok	Építési folyamatok	Összesen
1971	8	13	11	9	41
1972	7	14	10	8	39
1973	5	9	9	5	28
1974	16	9	10	5	40
1975	12	13	9	9	43
1976	17	7	16	8	48
1977	16	14	11	7	48
1978	18	13	14	11	56
1979	16	9	13	8	46
1980	21	9	11	9	50
1981	22	12	8	6	48
1982	19	10	11	7	47
1983	20	12	12	8	52
1984	26	12	12	7	57
1985	22	11	12	6	51
1986	15	12	10	4	41
1987	20	7	10	4	41
1988	18	10	7	5	40
1989	13	7	10	4	34
1990	23	4	4	6	37
1991	13	7	9	5	34
1992	14	10	7	2	33
1993	15	5	4	8	32

* 1970-ig évente 25-30 fő készített diplomatervet főleg a vasúti és közúti közlekedési folyamatok témakörben.

5. A TANSZÉK MUNKATÁRSAI

5.1. A tanszéki létszám alakulása

Évek	Oktatók	Tud.mun- Nyugd.		Előadók	
		katársak	oktatók ¹	lab., hiv. segéd	Összesen
1953 ²	2	-	-	1	3
1958 ³	6	-	-	1	7
1969 ⁴	10	3	-	3	16
1982 ⁵	16	5	(1)	4	25 + (1)
1993 ⁶	15	6	(3)	3,5	24,5 + (3)

Megjegyzések:

- 1 Létszámon kívül
- 2 A tanszék alapításakor Szolnokon
- 3 A tanszék Budapestre költözése után
- 4 A két műszaki egyetem egyesítése után
- 5 A "Z" épületbe költözés után
- 6 1993. december 31-én

5.2. A tanszék volt munkatársai

Név	Utolsó beosztás	Tanszéken elt. idő
Bátory János	laboráns	1972-85
Dr. Bencédy Józsefné	műsz. rajzoló	1959-64
Dillmann Erika	előadó	1983-85
Fehér Lászlóné	adm. ügyintéző	1964-68
Dr. Felföldi László	egyet. tanár	1956-91
Gaszó Zoltán	laboráns	1986-91
Gáldi György	tud. segédmunkatárs	1988-92
Dr. Gáti György	egyet. adjunktus	1982-87
Dr. Gyulai Géza	egyet. docens	1963-85
	c. egy. tanár	
Halápy Ferenc	főelőadó	1969-70
Dr. Horváth Ambrusné	előadó	1957-83
Horváth Attila	egyet. tanársegéd	1986-91
Dr. Jeney Kálmán	egyet. adjunktus (50 %)	1963-66
Kata János	tud. segédmunkatárs	1990-93
Dr. Kiss Ivánné	műsz. rajzoló	1957-59
Kovács Vilmos	egyet. docens	1955-57
Legény József	egyet. adjunktus	1976-82
Lendvai László	laboráns	1966-71
Dr. Mészáros Pál	egyet. adjunktus (50 %)	1957-69
Nagy László	egyet. adjunktus	1955-58
Nagy Sándorné	hiv. segéd	1958-61
Dr. Orosz József	egyet. tanár	1953-92
Dr. Pap Árpád	tud. munkatárs	1972-86
Dr. Pálmai Géza	egyet. docens	1953-92
Polán Ernőné	hiv. segéd	1986-88
Regecz Andrásné	adminisztrátor	1972-73
Dr. Rozgonyi László	egyet. adjunktus	1963-88
Schnitzler Sándorné	adminisztrátor	1974-75
Szabó Lajos	egyet. adjunktus	1955-76
Szabó Sándor	egyet. adjunktus	1955-56
Dr. Szegő Lajosné	hiv. segéd	1983-85
Szépe Ferencné	előadó	1966-70

Timár Eszter	előadó	1979-82
Dr. Turányi István	egyet. tanár	1953-81
Dr. Várlaki Péter	tud. főmunkatárs	1982-88
Völgyné Skonda Mária	tud. gyakornok	1973-75
Zsile Béla	tud. munkatárs	1965-72

5.3. A tanszék meghívott előadói

Dr. Benkő László	Ivanics Károly
Dr. Bernhardt György	Dr. Jankó Domonkos
c. egyet. docens	
Berta József	Kovács Ákos
Béres Ferenc	Krepárt János
Dr. Csaba Attila	Misuth Gábor
c. egyet. docens	
Dr. Escher József	Dr. Monigl János
Faludi László	c. egyet. docens
Faur Kálmán	Rákosi Miklós
Dr. Fogarassy Mihály	Somogyi Róbert
Dr. Fülöp István	Dr. Szabó Iván
c. egyet. docens	Dr. Szántó Emil
Hajdú Béla	Dr. Voit Erik
Hinel Pál	

5.4. A tanszék munkatársai (1993. december 31.)



Kövesné dr. Gilicze Éva (1942, Nógrádverőce) egyetemi docens, tanszékvezető. Okl. közlekedésmérnök (ÉKME 1965), okl. mérnök-tanár (BME 1968). A tanszéken 1965 óta dolgozik, jelenleg tanszékvezetői beosztásban. 1980-tól 86-ig és 1993 óta a kar oktatási dékánhelyettese, 1987-től 1993-ig a KSZI oktatási igazgatóhelyettese.

Műszaki doktori értekezését 1969-ben, kandidátusi értekezését 1978-ban védte meg városi közlekedési, forgalomtechnikai témakörből. Német (1966) és orosz (1973) nyelvből állami nyelvvizsgával rendelkezik. Oktatási területe: személyközlekedési üzemtan, forgalomtechnika, közlekedési hálózattervezés, városi közlekedés. Három ízben közúti-városi közlekedési szakmérnöki szak szakvezetője (1973, 1979, 1991). Kutatási területe: jármű és utasáramlatok térbeni időbeni modellezése, tervezése, szervezése és irányítása. E területeken hat nemzetközi együttműködési kutatási feladat témavezetője. Publikációs tevékenysége: 10 jegyzet, 2 könyvrészlet, kb. 50 szakcikk (ebből 20 idegen nyelven) kb. 30 konferencia előadás (fele idegen nyelven). Tagja a BME Egyetemi Tanácsnak (1990 óta), az MTA Közlekedéstudományi Bizottságnak

(1980 óta), a TMB Építő- Építési és Közlekedési Bizottságnak, valamint a Városi Közlekedés szakfolyóirat szerkesztőségének. A VOLÁNBUSZ Rt. igazgatótanács tagja (1993 óta).



Dr. Prezenszki József (1935, Ludas) egyetemi docens. Közlekedésmérnöki oklevelet 1959-ben, műszaki doktori oklevelet 1966-ban, kandidátusi minősítést 1978-ban szerzett. Tanársegédként, MÁV mérnöként, adjunktusként dolgozott 1978-ig, 1979-től

egyetemi docens. 1979-87 között intézeti igazgatóhelyettes, 1987-92 között tanszékvezető. Oktatási és kutatási területe az anyagmozgatási, raktározási, rakodási, logisztikai folyamatok és rendszerek, üzemszervezés. Megjelent publikációi 9 könyv és könyvrészlet, 6 egyetemi és főiskolai jegyzet, 4 tanfolyami jegyzet, 86 folyóiratcikk, 45 tudományos előadás. A Közlekedéstudományi Egyesület főtitkárhelyettese, a MTESZ Logisztikai Bizottság vezetősége tagja.



Dr. Tarnai Júlia (1943, Budapest) egyetemi docens. 1966-ban szerzett közlekedésmérnöki oklevelet a BME Közlekedésmérnöki Karán. 1966-67 között gyakorol a kar Közlekedésgazdasági Tanszékén, a Közlekedésüzemi Tanszéken 1967 óta dolgozik.

1967-72 között egyetemi tanársegéd, 1972-87 között egyetemi adjunktus, 1987 óta egyetemi docens. Az anyagmozgatás, rakodás, raktározás, logisztika témakörök oktatásával és kutatásával foglalkozik. Egyetemi munkája mellett több évig dolgozott tervezőként az INTRANSZMAS Magyar-Bolgár Társaságnál és 1967 óta oktat az országos Munkavédelmi Képző és Továbbképző Intézetben, ahol 1976-92-ig tanszékvezető helyettesi, 1993 óta tanszékvezetői teendőket is ellát. Az egyetemi doktori címet 1971-ben, a közlekedéstudomány kandidátusa tudományos fokozatot 1984-ben szerezte meg. Kutatási eredményeit részben társszerzőkkel több mint 60 szakcikkben (ebből 26 idegen nyelvű) publikálta, és mintegy 30 hazai és külföldi tudományos konferencián ismertette, 15 szakkönyv, ill. egyetemi jegyzet megírásában vett részt.



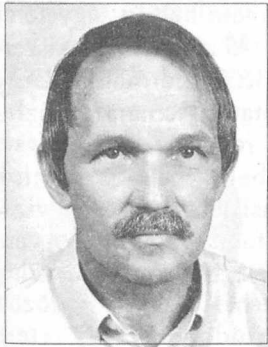
Dr. Westsik György (1931, Moson) egyetemi docens. Okleveles közlekedésmérnök (ÉKME 1956), a közlekedéstudomány kandidátusa (1968). A Közlekedésüzemi tanszéken 1964 óta dolgozik, kezdetben tudományos munkatárs, főmunkatárs, majd 1970 óta egyetemi docens. 1993 óta

a Közlekedéstechnikai és Szervezési intézetben a tudományos és nemzetközi ügyekkel foglalkozó igazgatóhelyettes. Nyelvtudása német és angol. Oktatási területen a "közlekedési rendszerszervező" ágazat képzésének felelőse 1970 óta. A posztgraduális képzés keretében a Gazdasági Mérnöki Szakon és szakmérnöki tanfolyamokon adott elő. Négy szakmérnöki kurzus (közl. automatikai, -kibernetikai, -rendszertervezői és szállításirányítási informatikai) szervezője és vezetője volt. Szakterülete a közlekedési informatika és rendszertechnika, rendszertervezés, amely tárgyakat 1970 óta adja elő. Három önálló könyv szerzője, öt könyv társszerzője, szerkesztője, 26 db felsőfokú jegyzet, 21 db folyóiratcikk és 26 db tanulmány szerzője. Közlekedési informatika c. egyetemi tankönyvét német nyelven is kiadták. 28 konferencián tartott előadást magyar, angol és német nyelven. Többször nyert nívódíjat oktatási, kutatási, szakírói tevékenységéért. Több tudományos testületnek tagja, vezetője. Vasúti mérnök-főtanácsos.



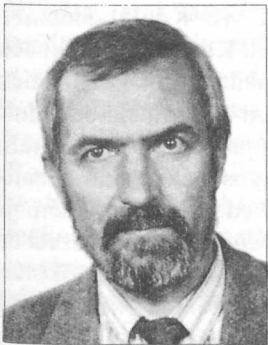
Dr. Füzy Ferenc (1952, Budapest) egyetemi adjunktus. A BME Közlekedésmérnöki Kar közlekedési rendszerszervező ágazatának elvégzése után, 1975-től a Tanszéken a "Személyközlekedési üzemtan" c. tantárgy oktatásában vesz részt. 1977-től egy éven át a Közlekedési

Tudományos Kutató Intézetben dolgozik. 1978-ban műszaki doktori címet szerez, majd 1984-ben kap diplomát a BME Gépészmérnöki Kar Mérnök-tanári Szakon. Rendszeresen végez tudományos kutatást, elsősorban a városi forgalomszervezés, tömegközlekedés irányítás témakörökben és vesz részt nemzetközi projectekben. A Forgalomtechnika és Közlekedési hálózatok c. tantárgy oktatásán túl, 1987-től részt vesz az angol nyelvű képzésben, a Traffic Technology és az Urban Transport tantárgyakkal. Yokohamában, valamint több más külföldi és hazai konferencián tartott előadást. 1989-től több éven keresztül angol nyelven oktatja a Public Transport és más közlekedési tárgyakat a hollandiai Polytechnic of Leeuwarden-en.



Dr. Gál Gyula (1946, Szentendre) egyetemi adjunktus. 1969-ben végzett a BME Közlekedésmérnöki Karán. A BME Közlekedésüzemi Tanszékén kezdett dolgozni tudományos segédmunkatársként az MTA Közlekedéstudományi Munkaközössége keretében, majd 1974-től a BME állomá-

nyában tudományos munkatársként, 1980-tól egyetemi adjunktusként. Egyetemi doktori címét 1974-ben szerezte. Német középfokú nyelvvizsgálója van. Jelenleg a közlekedési rendszerszervezés illetve rendszer-technika oktatásában vesz részt. Kutatási területe a közlekedési illetve logisztikai rendszerek irányítási problémáinak vizsgálata, számítógépes rendszerek tervezése és szervezése. Hazai konferenciákon e területen tartott előadásainak száma 11, társszerzőként megjelent 1 szakkönyve, 10 egyetemi jegyzete illetve 16 tudományos folyóiratcikke.



Dr. Havas Péter (1946, Budapest) egyetemi adjunktus. 1964-ben érettségizett a Pusztaszeri Távközlési Technikumban. A BME Közlekedésmérnöki Kar vasútüzemi szakon 1971-ben szerzett közlekedésmérnöki, 1975-ben Közlekedéskibernetikai és automatikai szakmérnöki oklevelet. Doktori

értekezését 1979-ben készítette a városi tömegközlekedés témakörében. Német nyelvből állami nyelvvizsgálóval rendelkezik. 1971-től a BKV Fehér úti főműhelyében üzemszervezési csoportvezető. 1974-től a KPM Tanácsai Közlekedési Főosztályán városi közlekedésfejlesztéssel foglalkozik. 1977-től a Vasúti Tudományos Kutatóintézet munkatársa. A Közlekedésüzemi Tanszékén 1982-től dolgozik adjunktusi beosztásban. Szakterülete a vasúti közlekedés és üzemvitel, továbbá a városi kötöttpályás közlekedés. Oktatott tantárgyai: közlekedéstechnológia, közlekedési üzemtan. Tagja a Városi Közlekedés szakfolyóirat szerkesztőségének.



Dr. Kereszturi János (1947, Keszthely) egyetemi adjunktus. Gimnáziumi tanulmányai után 1966-ban nyert felvételt a Közlekedésmérnöki Karra, ahol 1971-ben okleveles gépészmérnöki oklevelet szerzett. Ezt követően másfél évet Székesfehérvárott, egy útépítő vállalatnál dolgozott,

majd 1972-74 között tudományos ösztöndíjas a Közlekedésüzemi Tanszéken. 1974-től 1977-ig főiskolai adjunktus Győrött, a Közlekedési Főiskolán. 1977-1981 között csoportvezetőként dolgozott a számítógépes rendszer- és szoftver-fejlesztés területén a BM számítóközpontjában. A Közlekedésüzemi Tanszéken 1981 őszétől dolgozik, 1985-ig mint tudományos munkatárs, jelenleg pedig mint adjunktus. Fő oktatási, kutatási területei: általános szervezés, vezetés; építési folyamatok gépesítése, szervezése; logisztika, ezen belül elsősorban irányítási, információs menedzsment; alkalmazott informatika, adatbáziskezelők, multimédiás eszközök, szakértői rendszerek.



Dr. Kovács Péter (1948, Budapest) egyetemi adjunktus. 1971-ben szerzett diplomát a BME Közlekedésmérnöki Karán. 1971-75-ig a Gépipari Technológiai Intézet Gyártásszervezési Osztályán az anyagmozgatási és raktározási folyamatok tervezésével és a témakörrel kapcsolatos kutatásokkal foglalkozott. 1975-től tanársegéd, 1980-tól adjunktus a BME Közlekedésüzemi Tanszékén, ahol az "Üzemszervezés", a "Szállítástechnika" és a "Logisztikai folyamatok tervezése" c. tantárgyak oktatásában vesz részt. 1979-ben védte meg egyetemi doktori disszertációját, 1985-ben középfokú német nyelvvizsgát tett. Kutatási területe a logisztikai folyamatok vizsgálata, tervezése, az üzemszervezés módszertana. Tudományos konferenciákon 10 előadást tartott, a fontosabb folyóirat

cikkek száma 12. Egy egyetemi jegyzetet írt.



Dr. Mészáros Péter (1949, Budapest) egyetemi adjunktus. 1972. okl. gépészmérnök, BME Közlekedésmérnöki Kar, építőgépész szak. 1972-74 beruházó mérnök, Fővárosi Mélyber V. 1974. tudományos ösztöndíjas, 1975 tanársegéd, 1982 adjunktus, BME Közle-

kedésmérnöki Kar, KSI Közlekedésüzemi tanszék. Doktori értekezés 1979. Az építési folyamatszervezés szerepe a városi közlekedés fejlesztésében. 1987-90 a KHMK oktatási igazgatóhelyettese. 1990-94 országgyűlési képviselő Környezetvédelmi majd Kulturális bizottság. 1991-94 az Európa Tanács Parlamenti Közgyűlése tagja, Környezetvédelmi ill. Tudományos technológiai bizottság. Oktatási, kutatási érdeklődés és terület: építési folyamatok,

közlekedésépítés, környezetvédelem. oktatott tárgyak: építési folyamatok gépesítése, közlekedésépítés, közúti és vasúti pályák, mechanization of construction processes, környezetvédelem alapjai (Gépészmérnöki Kar).



Dr. Molnár László (1939, Gyöngyös) egyetemi adjunktus. Középiskolai tanulmányainak befejezése után felvételt nyert az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem gépjárműüzemeltetési szakára, ahol 1963-ban közlekedésmérnöki diplomát szerzett. 1963 és 1967 kö-

zött az Autóközlekedési Tudományos Kutatóintézetben dolgozott mint tudományos segédmunkatárs, majd munkatárs. 1967 óta a BME Közlekedésmérnöki Kar Közlekedésüzemi Tanszékének oktatója. 1972-ben summa cum laude eredménnyel doktori címet szerzett, és 1973-ban adjunktusi kinevezést kapott. A Tanszéken oktatott tantárgyai: rakodástechnika, raktározástechnika, anyagmozgatási folyamatok tervezése.



Györfvári Katalin (1968, Szentgotthárd) egyetemi tanársegéd. A budapesti Mechwart András Ipari Szakközépiskolában érettségizett 1986-ban, az OSZTV-n első helyezést ért el vasútforgalmi ágazaton. A Kar hallgatója 1986-tól, köztársasági ösztöndíjas, 2 TDK dolgo-

zat írója. 1991-ben az OTDK résztvevője. Diplomamunkája: Grafikus üzemterv számítógépes elkészítése volt, 1991-ben szerzett oklevelet. Az MTA TMB ösztöndíjasa, kutatási területe: számítógépes szimuláció alkalmazása a vasútiüzemi folyamatok tervezésében. 1992-ben a kandidátusi alap- és szaktárgyi vizsga követelményeinek eleget tett. 1992 óta levelező mérnök-tanár hallgató. 1991 óta a Tanszék munkatársa, 1993-tól a TMB levelező ösztöndíjasa.



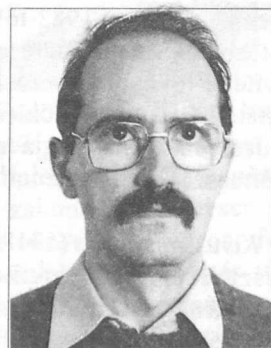
Németh Miklós (1964, Budapest) egyetemi tanársegéd. 1989-ben a BME Közlekedésmérnöki Karának közlekedési szakán a rendszerszervező ágazaton szerzett diplomát. 1989 és 1992 között a Magyar Tudományos Akadémia tudományos ösztöndíjasa volt, majd a Közlekedés-

üzemi tanszékén korábbi kutató helyén egyetemi tanársegéd lett. A tanszéken a közlekedési rendszertervezés és a légi közlekedési informatika tárgy oktatásában vesz részt. Kutatási témája a közlekedésen belüli információs rendszerek felépítése, valamint a közlekedésen belüli reálfolyamatok szinkron adattükre előállítási lehetőségének vizsgálata. Német nyelvből felsőfokú nyelvvizsgálója van. 1991-ben egy évet töltött az NSZK-ban a Karlsruhei Egyetem Közlekedési Intézetében. 1992-1994 között a Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem másoddiplomás, közgazdasági szakokleveles mérnökképzésében vesz részt a külgazdasági szakon. Publikációinak száma 3, ebből kettő idegen nyelven.



Tóth János (1967, Budapest) egyetemi tanársegéd. Általános- és középiskoláit a Fazekas Mihály Fővárosi Gyakorló Általános Iskola és Gimnáziumban végezte. 1991-ben okleveles közlekedésmérnökként végzett a BME Közlekedésmérnöki Karának közlekedési szakán, mint közlekedési

rendszerszervező. Jelentkezett a karon akkor induló doktorandusz képzésre. Nappali és posztgraduális hallgatóként három tudományos diákköri dolgozatot készített melyek közül közlekedési hálózatok témájú munkájával az országos konferencián I. helyezést ért el. 1992. szeptember 1-től a Közlekedésmérnöki Kar Közlekedéstechnikai és szervezési intézetének Közlekedésüzemi tanszékén részfoglalkozású tanársegédként vett részt az oktatásban. Egyetemi tanulmányai során angol és orosz nyelvből alap-, 1993. szeptember 2-án angol nyelvből középfokú nyelvvizsgát szerzett. Doktori értekezését a Budapesti Közlekedési Szövetség létrehozásának témakörében írta.



Dr. Debreczeni Gábor (1951, Budapest) tudományos munkatárs. A BME Közlekedésmérnöki Karának rendszerszervező ágazatát végezte el 1975-ben, gazdasági oklevelét 1984-ben szerezte meg. Egyetemi doktori értekezését 1987-ben védte meg. Eddigi munkahelyei és szakmai

tevékenységének főbb területei: Metró Beruházási Vállalat (közlekedésfejlesztési tervek kidolgozása); Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóságának Közlekedéspolitikai és Fejlesztési Osztálya (közúti beruházások előkészítése és lebonyolítása); Közlekedésüzemi Tanszék (1980 óta). Oktatási területe: forgalomtechnika, közlekedési hálózatok. Kutatási

területe: személyközlekedés, városi közlekedés, forgalomtechnika. Megjelent publikációinak száma: 15 szakcikk, 1 könyv szerkesztő bizottsági tagként.



Mátrai Miklós (1944, Nagybánya) tudományos munkatárs. 1962-ben gépészmérnöki oklevelet, 1976-ban okleveles villamosmérnöki diplomát szerzett. Szakmai tevékenységét 1962-től a MÁV-nál technikus munkakörben, 1966-tól műszaki ellenőrként végezte.

1972-től a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium Beruházási Felügyelőségén beruházói, 1975-től Felügyelőség vezetőhelyettesi tevékenységeket végzett. 1977-től a győri Közlekedési Műszaki Főiskola osztályvezetője, majd 1980-tól az Országos Oktatástechnikai Központ Gyártási Főosztályának vezetője. 1982-től a Nemzetközi Továbbképzési Intézetnél fejlesztőmérnök. A BME KSZI Közlekedésüzemi Tanszékére 1987-ben került. Kutatási területei a Számítógéppel vezérelt video oktatási- és a multimédiás rendszerek alkalmazása a mérnökképzésben. Tanszéki kutatói és oktatási tevékenységének folytatása mellett 1991-től a BME Baross Gábor Kollégiumának igazgatója. Több szabadalom létrehozásának részese, pedagógiai technológia és oktatástechnikai kiadványok társszerkesztője ill. szerkesztőbizottsági tagja. 1992-től részt vesz a magyarországi műszaki biztonságtechnikai felügyeleti rendszer kialakításában.



Dr. Tokodi Jenő (1956, Budapest) tudományos munkatárs. A Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kar Anyagmozgatási gépész ágazatán végzett 1981-ben, kitüntetéses oklevéllel. Egy év ipari gyakorlat után, amelyet a Magyar Hajó- és Darugyár Darutervező irodájában

statikus mérnökként töltött, az Egyetem Közlekedésüzemi tanszékére került ösztöndíjasként. Műszaki doktori oklevelet szerzett 1984-ben, majd a tanszéken tudományos segédmunkatársként, 1987-től pedig tudományos munkatársként tevékenykedik. Fő kutatási területei a lineáris és magasabb rendű rendszermodellézés, a számítógéppel támogatott logisztikai operatív irányítási rendszerek, a szervezéselmélet, az anyagmozgatási folyamatok. Oktatási tevékenysége az üzemszervezés, az anyagmozgatási folyamatok, a Work Organisation and Management, a Loading Technology and Logistics és a Systematic

Materials Handling tárgyra terjed. Hazai tudományos folyóiratokban megjelent cikkeinek száma 32, külföldi publikációinak száma 5, 1 szakkönyvet és 2 jegyzetet írt. Előadások tartásával részt vett 21 hazai és nemzetközi tudományos szakkonferencián.



Juhász János (1964, Budapest) tud. segédmunkatárs. 1988-ban szerzett közlekedésmérnöki diplomát a BME Közlekedéstechnikai ágazatán. Ezt követően az MTA TMB ösztöndíjasa három éven keresztül a BME Közlekedésüzemi Tanszékén. Kutatási témája a lakóterületi forgalom-

lebonyolódás szimulációja mikroszkópikus modell alkalmazásával. 1991 és 1993 között a BME Közlekedésgazdasági Tanszékén egyetemi tanársegédként a Vállalatgazdaság és a Statisztika tárgyak gyakorlatvezetője. 1993-tól a Közlekedésüzemi Tanszéken tudományos segédmunkatárs és résztvevője a közlekedés-informatikai fejlesztési munkáknak. 1991-től a BME Filiere Francophone munkatársaként a Théorie de Circulation tárgy oktatója francia nyelven. 1989-től a BME Mérnöktovábbképző Intézet számítógép kezelői tanfolyamainak egyik oktatója.



Munkácsiné Lengyel Erzsébet (1951, Budapest) tudományos segédmunkatárs. Egyetemi tanulmányait az Eötvös Lóránd Tudományegyetem Természettudományi Kar matematika-fizika tanári szakán folytatta. Végzés után 1975-ben kezdett a Közlekedésüzemi Tanszéken dolgozni. A

Közlekedési informatika és a Közlekedési rendszertervezés c. tantárgyak oktatásába kapcsolódott be. Oktatási és kutatási területe a számítógép, illetve a számítógépes adatbáziskezelő rendszerek alkalmazása a közlekedés különböző területein.



Vargáné Kenderesy Dóra (1968, Budapest) tudományos segédmunkatárs. Városi közlekedés környezetvédelmi kérdései című diplomatervét 1991 augusztusában védte meg a BME Közlekedésmérnöki Karán. Adatgyűjtést a diplomához fél éves áthallgatás során végzett a Bécsi

Műszaki Egyetemen, Knoflacher professzor vezetésével. Diplomamunkájából kivonatos cikk készült, amely a Városi Közlekedés 1992. 1. számában jelent meg. Szakmai gyakorlaton vett részt Stuttgartban a helyi tömegközlekedési vállalatnál, illetve Hamburgban a kikötőterület közlekedési rendszerét tanulmányozva. A Duna-Rajna-Majna Csatornával foglalkozó nemzetközi konferencián német nyelvű előadást tartott a csatornán való gazdasági szállításról. 1991 óta MTA ösztöndíjas, 1993. július 1 óta levelező formában, ettől az időponttól a tanszék tudományos segédmunkatársa. A tanszéki munkák közül részt vett a hazai személyközlekedés előrebecslésében.



Törgyekes Szabolcs (1970, Veszprém) tudományos ösztöndíjas. Középiskolai tanulmányait a nagykanizsai Landler Jenő gimnáziumban végezte kiváló eredménnyel. A BME Közlekedésmérnöki Kar közlekedési rendszer-szervező szakon 1993-ban szerzett közlekedésmérnöki oklevelet kiváló eredménnyel. Ezt követően az MTA TMB tudományos ösztöndíjasa a tanszéken. 1993. októberétől 1 éves ösztöndíjas tanulmányúton Stuttgartban tartózkodik.



Kovács Gábor (1967, Makó) doktorandusz. Középiskolai tanulmányait a szegedi Rózsa Ferenc Autóforgalmi Szak-középiskolában végezte. Diplomát a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kar közlekedési szakán szerzett 1991-ben. Az egyetem befejezése után doktorandusz ösztöndíjas-ként dolgozik a tanszéken. Kutatási területe az ellátási és elosztási logisztikai folyamatok matematikai-számítástechnikai modellezése. Emellett részt vett a tanszék számítógépes hálózatának kiépítésében, üzemeltetésében és fejlesztésében.



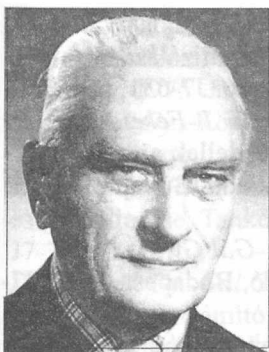
Dr. Felföldi László (1921, Szeged) ny. egyetemi tanár. A budapesti Werbőczy István gimnáziumban érettségizett. A József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen 1946-ban szerzett általános mérnöki oklevelet. Egyetemi tanulmányait követően az

Egyetem Geodéziai tanszékén volt tanársegéd. 1946-48 között a mélyépítő iparban, majd 1948-57 között a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban különböző főosztályain dolgozott mérnöki, főelőadói, csoportvezetői, illetve osztályvezető-helyettesi beosztásban. A BME-re 1957-ben került vissza adjunktusként. 1964-1979 között egyetemi docens, 1979-től egyetemi tanár (1992-től nyugállományban). Műszaki doktor 1960 óta, a műszaki tudomány kandidátusa fokozatot 1963-ban, a műszaki tudomány doktori fokozatot 1978-ban szerezte meg. Szakmai és tudományos munkaterülete anyagmozgatás-, a rakodás- és a raktártechnika, valamint az ipari és közlekedési logisztikai folyamatok tervezésének területét fogja át. Az általa önállóan, illetve társszerzőkkel írott könyvek száma meghaladja a tizet, tudományos és szakmai publikációinak száma pedig a 130-at (ebből kb. 30 idegen nyelven). Az Anyagmozgatás-Csomagolás c. szakfolyóiratnak 1964 óta, a Magyar Közlekedés c. hetilapnak pedig 1993 óta főszerkesztője.



Dr. Orosz József (1925, Köröm) ny. egyetemi tanár. Középiskoláját Miskolcon végezte s 1945-ben érettségizett a Deák Ferenc Kereskedelmi Középiskolában. Egyetemi tanulmányait a József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen kezdte, majd

a Moszkvai Közlekedési Mérnökök Intézetében folytatta, ahol 1953-ban közlekedésmérnöki oklevelet kapott. Még ebben az évben került a közlekedésüzemi tanszékre mint tanársegéd. 1955-ben az Országos Tervhivatal mérnök-főelőadója, majd 1956-ban függetlenített aspiráns. 1956 decemberében adjunktusként újból az egyetemre került a közlekedésgazdasági tanszékre. 1962-ben megszerezte a közlekedéstudomány kandidátusa fokozatot s ugyanebben az évben lett műszaki doktor. 1961-től a közlekedésüzemi tanszéken egyetemi docensi, 1969-től egyetemi tanári beosztásban dolgozott. 1973-79 között kari dékány, 1974-től 1987-ig tanszékvezetői, 1977-87 között intézeti igazgatói teendőket látott el. Szakmai területe közlekedéstechnológia, valamint közlekedési folyamatok elemzési-tervezési módszerei. Éveken át tagja, 1963-72 között titkára volt az MTA Közlekedéstudományi Bizottságának. 1980-90-ig a Közlekedéstudományi Egyesület társelnöke, azóta elnökségi tagja. 1993 óta nyugdíjas.



Dr. Turányi István (1911, Verseg) ny. egyetemi tanár. Mérnöki diplomáját a József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen 1934-ben szerezte meg. 1935-46-ig a MÁV-nál mérnöki, osztálymérnöki beosztásban dolgozott. 1946-53 között a Közlekedési és Postaügyi Minisztériumban műszaki

főtanácsos, csoportvezető, főosztályvezető-helyettes. 1953-ban nevezték ki egyetemi tanárnak a szolnoki Közlekedési Műszaki Egyetemre. Egyúttal megbízták a Közlekedésüzemi tanszék megszervezésével és vezetésével, valamint az egykaros egyetemi dékáni teendőinek ellátásával. Első dékáni megbízatása 1957-ig tartott. 1960-63 között az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem oktatási rektorhelyettese, majd 1967-73 között újból a kar dékánja. Tanszékvezetői s az 1974-ben megszervezett Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézetben az igazgatói megbízatásnak 1977-ig tett eleget. 1960-ban védte meg kandidátusi, majd 1964-ben akadémiai doktori értekezését. Fontos tisztségeket töltött be a Közlekedéstudományi Egyesületben. Tagja, majd elnökhelyettese s hosszú éveken át elnöke volt a Magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Bizottságának. Állami Díjat kapott 1965-ben. 1981-ben nyugdíjba vonult. 1991-ben avatták a Budapesti Műszaki Egyetem díszdoktorává. 1993-ban "Professzor Emeritusz" címmel tüntették ki. Fontosabb művei: Vasúti üzemtan (1966), Állomási üzemtan (1970), Személyközlekedési üzemtan (1972).

Szabó Lajosné főelőadó *Kiss Jenőné* előadó *Török Ignácné* hiv. segéd

6. A TANSZÉK PUBLIKÁCIÓS TEVÉKENYSÉGE

6.1. A tanszék munkatársai által írt szakkönyvek és egyetemi tankönyvek

Dr. Turányi I.: Vasúti Üzemtan. Tankönyvkiadó, Budapest, 1966. p. 600.

Dr. Turányi I.-Westsik Gy.-Lukácskó S.: Automatizálás a vasúti üzemben. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1968. p. 326.

Dr. Felföldi L.: Anyagmozgatási folyamatok tervezése. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1969.

Dr. Prezenszki J.: Az anyagmozgatás biztonságtechnikájának alapjai. Táncsics Könyvkiadó, Budapest, 1969. p. 280.

Dr. Turányi I.: Állomási üzemtan. Tankönyvkiadó, Budapest, 1970. p. 326.

Dr. Turányi I.: Személyközlekedési üzemtan. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1972. p. 412.

Dr. Prezenszki J.: Rakodástechnika I. Tankönyvkiadó, Budapest, 1974. p. 304.

Dr. Felföldi L. (szerk.): Anyagmozgatási kézikönyv. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1975.

Dr. Rezenszki J.: Üzemszervezés. Tankönyvkiadó, Budapest, 1975. p. 264.

Dr. Westsik Gy.: Számítógépes irányítási rendszerek műszaki tervezése. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1975. p. 244.

Dr. Felföldi L.: Anyagmozgatási folyamatok tervezése. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1976.

Dr. Felföldi L. (szerk.): Az anyagmozgatás, a szállítás és a raktározás biztonságtechnikája. Táncsics Könyvkiadó, Budapest, 1976.

Dr. Prezenszki J.: Targoncavezetők vizsgakönyve I-I. Táncsics Könyvkiadó, Budapest, 1976. p. 251.

Dr. Westsik Gy.: Számítógépes irányítási rendszerek műszaki tervezése. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1977. p. 244.

Dr. Westsik Gy.: A vasúti üzem irányítása elektronikus számítógépek felhasználásával. Vasúti technika kézikönyve (szerk.: Czére Béla) 2. kötet. 9. fejezete. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1977. p. 85.

Dr. Pap Á.-Westsik Gy.: Szabályozástechnika. KÖZDOK, Budapest, 1978. p. 178.

Dr. Westsik Gy.: A közúti közlekedés információs rendszere. A közúti közlekedés kézikönyve (szerk.: Ábrahám Kálmán) Műszaki Könyvkiadó, Budapest 1979. 2. kötet. 5.3. fejezete p. 25.

Dr. Felföldi L.: Rakodástechnika. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1982.

Dr. Westsik Gy.-dr. Gál Gy.-dr. Pap P.: Számítógépek alkalmazása a vasúti üzemben. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1983. p. 336.

Dr. Tarnai J.: Magasraktári folyamatok tervezése. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1983. p. 186.

Kövesné dr. Gilicze É.: A városi közlekedési szükségletek és kielégítésük. Városi közlekedési kézikönyv. (Szerk.: Nagy E.-Szabó D.) Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1984. p. 60-63.

Kövesné dr. Gilicze É.: A tömegközlekedési eszközök és kooperációjuk. Városi közlekedési kézikönyv. (Szerk.: Nagy E.-Szabó Dr.) Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1984. p. 357-362.

Dr. Felföldi L. (szerk.): Az anyagmozgatás biztonságtechnikája I. Népszava Könyvkiadó, Budapest, 1986.

Dr. Tarnai J.: Raktározási alapfogalmak Biztonságos raktározás I. fej. (szerk.: Bernhardt György) Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1986. p. 9-46.

Dr. Tarnai J.: A magastárolás biztonságtechnikája Biztonságos raktározás V. fej. (szerk.: Bernhardt

- György) Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1986. p. 165-180.
- Dr. Felföldi L.* (szerk.): Anyagmozgatás biztonságtechnikája II. Népszava Könyvkiadó, Budapest, 1988.
- Dr. Prezenszki J.*: Raktározástechnika. Tankönyvkiadó, Budapest, 1988. p. 422.
- Dr. Felföldi L.* (szerk.): Anyagmozgatás az ezredfordulón. OMFB-OMIKK, Budapest, 1989.
- Dr. Westsik Gy.*: Közlekedési informatika. Tankönyvkiadó, Budapest, 1989. p. 317.
- Dr. Westsik Gy.*: Verkehर्सinformatik. Transpress, Berlin, 1989. p. 110.
- 6.2. A tanszék gondozásában megjelent egyetemi jegyzetek
- Dr. Benkó L.*: Gépjárműfuvarozási és díjszabási ismeretek. Tankönyvkiadó, Budapest, 1961. J7-11 p. 322.
- Dr. Szántó E.*: Matematikai módszerek a gépkocsiközlekedés forgalmának szervezésében. BME MTI, Budapest, 1962. p. 72.
- Dr. Felföldi L.*: Anyagmozgatási technológia I. Tankönyvkiadó, Budapest, 1962. J7-106. p. 264.
- Dr. Felföldi L.*: Szállítástechnika. Tankönyvkiadó, Budapest, 1962. J7-306. p. 291.
- Dr. Felföldi L.*: Anyagmozgatási technológia III. Tankönyvkiadó, Budapest, 1964. J7-258. p. 184.
- Dr. Gyulai G.*: Személyközlekedési üzemtan gyakorlatok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1965. J7-336. p. 61.
- Dr. Felföldi L.*: Anyagmozgatási technológia I. Tankönyvkiadó, Budapest, 1967. J7-379. p. 171.
- Dr. Felföldi L.*: Anyagmozgatási ismeretek. Tankönyvkiadó, Budapest, 1967. J7-382. p. 324.
- Szabó L.*: Vasúti üzemtan gyakorlatok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1967. J7-444. p. 96.
- Dr. Turányi I.*: Személyközlekedési üzemtan I. Tankönyvkiadó, Budapest, 1967. J7-398. p. 496.
- Dr. Turányi I.*: Személyközlekedési üzemtan II. Tankönyvkiadó, Budapest, 1967. J7-398/a.p. 164.
- Dr. Prezenszki J.*: Anyagmozgatási technológia (Számítási feladatok I). Tankönyvkiadó, Budapest, 1967. J7-399. p. 159.
- Dr. Pálmai G.*: Magasépítési ismeretek. Tankönyvkiadó, Budapest, 1977. J7-384. 1968. p. 304.
- Dr. Rozgonyi L.*: Autóközlekedési üzemtan gyakorlatok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1969. J7-598. p. 87.
- Szabó L.*: Állomási üzemtan gyakorlatok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1969. J7-595. p. 272.
- Köves G.-né, dr. Gilicze É.*: Korszerű matematikai eszközök I. Tankönyvkiadó, Budapest, 1970. J7-579. p. 164.
- Szabó L.*: Vasúti kereskedelmi ismeretek. Tankönyvkiadó, Budapest, 1970. J7-596. p. 202.
- Gál Gy.-dr. Westsik Gy.*: Rendezőpályaudvari folyamatok számítógépes automatizálása. Tankönyvkiadó, Budapest, 1970. J7-631. p. 163.
- Dr. Gilicze É.-Molnár L.-Tarnai J.-Fekete A.*: Matematikai módszerek és modellek a közlekedésben II. Tankönyvkiadó, Budapest, 1971. J7-635. p. 185.
- Dr. Pálmai G.-Dr. Gyulai G.-Gál Gy.*: Hálótechnika. Tankönyvkiadó, Budapest, 1971. J7-634. p. 171.
- Szabó L.*: Válogatott fejezetek a vasúti üzemtanból. Tankönyvkiadó, Budapest, 1971. J7-661. p. 305.
- Dr. Horváth I.*: Csomagolástechnika. Tankönyvkiadó, Budapest, 1972. J7-663. p. 217.
- Gál Gy.-Dr. Westsik Gy.*: Számítógépes hálózati folyamatirányító rendszerek. Tankönyvkiadó, Budapest, 1972. J7-638. p. 147.
- Dr. Rozgonyi L.-Szabó L.*: Közlekedési üzemtan gyakorlatok I. Tankönyvkiadó, Budapest, 1972. J7-701. p. 127.
- Dr. Rozgonyi L.-Szabó L.*: Közlekedési üzemtan gyakorlatok III. Tankönyvkiadó, Budapest, 1972. J7-703. p. 267.
- Szabó L.*: Közlekedési üzemtan gyakorlatok II. Tankönyvkiadó, Budapest, 1973. J7-705. p. 239.
- Szabó L.*: Közlekedési technológia gyakorlatok II. Tankönyvkiadó, Budapest, 1973. J7-700. p. 210.
- Dr. Turányi I.*: Személyközlekedési üzemtan. Településelméleti ismeretek. Tankönyvkiadó, Budapest, 1973. J7-709. p. 165.
- Dr. Turányi I.*: Általános üzemtan. Tankönyvkiadó, Budapest, 1973. J7-707. p. 385.
- Dr. Felföldi L.*: Anyagmozgatási folyamatok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1974. J7-758. p. 371.
- Dr. Gilicze É.-Dr. Korchmáros G.*: Válogatott matematikai fejezetek. Tankönyvkiadó, Budapest, 1974. J7-750. p. 204.
- Dr. Prezenszki J.*: Rakodástechnika I. Tankönyvkiadó, Budapest, 1974. J7-664. p. 304.
- Dr. Westsik Gy.-Gál Gy.*: Operációkutatás, kibernetika, távadatfeldolgozás. Tankönyvkiadó, Budapest, 1974. J7-746. p. 188.
- Kövesné, dr. Gilicze É.*: Személyközlekedési üzemtan gyakorlatok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1975. J7-802. p. 110.
- Dr. Hőgye S.-Dr. Gál Gy.*: Vonali-körzeti számítógépes forgalomirányító rendszerek. Tankönyvkiadó, Budapest, 1975. J7-p. 160.
- Dr. Molnár L.-Zitás I.*: Termelési folyamatok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1975. J7-756. p. 374.
- Dr. Prezenszki J.*: Üzemszervezés. Tankönyvkiadó, Budapest, 1975. J7-757. p. 264.
- Dr. Prezenszki J.-Várlaki P.*: Anyagmozgatási és raktározási folyamatok II. Tankönyvkiadó, Budapest, 1975. J7-801. p. 272.

- Szabó L.*: Matematikai módszerek a közlekedésüzemi rendszerekben. BME MTI, Budapest, 1975. J7-779. p. 188.
- Dr. Westsik Gy.*: Közlekedési információs rendszerek. Tankönyvkiadó, Budapest, 1975. J7-801. p. 323.
- Kövesné dr. Gilicze É.*: Közúti áramlatok elemzése és modellezése. Tankönyvkiadó, Budapest, 1975. J7-787. p. 127.
- Dr. Westsik Gy.-Gál Gy.*: Egységes közlekedéshálózati számítógépes irányítási rendszerek. Tankönyvkiadó, Budapest, 1975. J7-814. p. 111.
- Dr. Gál Gy.*: Gócponti számítógépes folyamatirányítás. Tankönyvkiadó, Budapest, 1975. J7-812. p. 108.
- Dr. Pap Á.-Dr. Westsik Gy.-Dr. Gál Gy.*: Hálózati forgalomkövető rendszerek. Tankönyvkiadó, Budapest, 1975. J7-819. p. 118.
- Dr. Molnár L.-Dr. Tarnai J.*: Rakodástechnika I. (Számítási feladatok és terv. segédlet). Tankönyvkiadó, Budapest, 1976. J7-853. p. 144.
- Somogyi R.*: Csomagolóstechnika. Tankönyvkiadó, Budapest, 1976. J7-852. p. 193.
- Szabó I.*: Építési üzemtan II. Tankönyvkiadó, Budapest, 1976. J7-807. p. 249.
- Dr. Fülöp I.*: Építési üzemtan III. Tankönyvkiadó, Budapest, 1977. J7-808. p. 434.
- Dr. Molnár L.-Dr. Tarnai J.*: Anyagmozgatási folyamat tervezési gyakorlatok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1977. J7-867. p. 316.
- Dr. Gál Gy.-Lengyel E.-Dr. Pap Á.*: Közlekedési rendszertervezési gyakorlat. Tankönyvkiadó, Budapest, 1979. J7-895. p. 166.
- Lengyel E.-Rákosi M.*: Közlekedési információs rendszerek gyakorlat. Tankönyvkiadó, Budapest, 1979. J7-896. p. 166.
- Dr. Berhardt Gy.-dr. Hajdú L.-dr. Tóth:* Munkavédelem. Tankönyvkiadó, Budapest, 1980. J7-952. p. 167.
- Dr. Felföldi L.*: Rakodástechnika. Tankönyvkiadó, Budapest, 1980. J7-953. p. 328.
- Dr. Gyulai G.*: Közlekedésépítés. Tankönyvkiadó, Budapest, 1980. J7-918. p. 438.
- Dr. Gyulai G.*: Közlekedési ismeretek. Tankönyvkiadó, Budapest, 1980. J7-864. p. 232.
- Dr. Pálmai G.*: Építőipari ismeretek I. Tankönyvkiadó, Budapest, 1980. J7-866. p. 355.
- Dr. Pálmai G.*: Közlekedésépítés gyakorlatok. Tankönyvkiadó, Budapest, J7-454. 1980. p. 159.
- Dr. Pálmai G.*: Magasépítés. Tankönyvkiadó, Budapest, 1980. J7-704. p. 244.
- Dr. Gyulai G.*: Építőipari ismeretek II. Tankönyvkiadó, Budapest, 1981. J7-991. p. 384.
- Gyulai G.-Kövesné, dr. Gilicze É.*: Közúti forgalomirányítás. Tankönyvkiadó, Budapest, 1981. J7-983. p. 158.
- Kövesné, dr. Gilicze É.-dr. Füzy F.*: Közúti forgalomtechnika gyakorlat. Tankönyvkiadó, Budapest, 1981. J7-1001. p. 81.
- Dr. Rozgonyi L.-Legény J.*: Közlekedéstechnológiai gyakorlatok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1981. J7-594. p. 73.
- Dr. Rozgonyi L.*: Közlekedési üzemtan gyakorlatok I. Tankönyvkiadó, Budapest, 1981. J7-955. p. 233.
- Kövesné, dr. Gilicze É.-dr. Füzy F.*: Közlekedési hálózatok gyakorlat. Tankönyvkiadó, Budapest, 1982. J7-1031. p. 127.
- Dr. Turányi I.*: Közlekedési rendszertechnika. Tankönyvkiadó, Budapest, 1982. J7-1032. p. 240.
- Dr. Westsik Gy.*: Közlekedési rendszertervezés. Tankönyvkiadó, Budapest, 1982. J7-854. p. 156.
- Dr. Felföldi L.*: Anyagmozgatási folyamatok tervezése I. Tankönyvkiadó Vállalat, Bp. 1983. J7-1050. p. 130.
- Dr. Bartha L.*: Pszichológia. Tankönyvkiadó, Budapest, 1983. J7-1034. p. 200.
- Dr. Gál Gy.-dr. Pap Á.*: Közlekedési rendszertechnikai esettanulmányok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1983. J7-1052. p. 160.
- Dr. Molnár L.-dr. Tarnai J.*: Raktározástechnikai gyakorlatok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1983. J7-1047. p. 92.
- Dr. Pálmai G.*: Építőipari folyamatok gépesítése I. Tankönyvkiadó, Budapest, J7-1029. 1983. p. 358.
- Dr. Westsik Gy.*: Közlekedési informatika II. Tankönyvkiadó, Budapest, 1983. J7-1028. p. 355.
- Dr. Kovács P.*: Üzemszervezés gyakorlat. Tankönyvkiadó, Budapest, 1984. J7-1049. p. 228.
- Dr. Felföldi L.*: Anyagmozgatási folyamatok tervezése III. Tankönyvkiadó, Budapest, 1985. J7-1062. p. 263.
- Dr. Molnár L.*: Anyagmozgatási folyamatok tervezése II. Tankönyvkiadó, Budapest, 1985. J7-1063. p. 246.
- Dr. Havas P.-dr. Rozgonyi L.*: Közlekedéstechnikai mérési gyakorlat. Tankönyvkiadó, Budapest, 1986. J7-1066. p. 64.
- Dr. Mészáros P.*: Építőipari folyamatok gépesítése gyakorlat. Tankönyvkiadó, Budapest, 1986. J7-1064. p. 184.
- Dr. Havas P.*: Közlekedéstechnikai tervezési gyakorlatok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1987. J7-1071. p. 88.
- Dr. Westsik Gy.*: Közlekedési informatika I. Tankönyvkiadó, Budapest, 1988. J7-1077. p. 333.
- Dr. Bernhardt Gy.-dr. Hajdú L.-dr. Tóth:* Munkavédelem. Tankönyvkiadó, Budapest, 1990. J7-1083. p. 148.
- Kövesné, dr. Gilicze É.-dr. Füzy F.*: Közlekedési hálózatok gyakorlat. Tankönyvkiadó, Budapest, 1991.; 1993. J7-1031. p. 127.

Év	Hazai publikáció	Külföldi publikáció	Hazai konferencia előadás	Külföldi konferencia előadás
1957	3	-	-	-
1958	1	-	2	-
1959	8	-	1	-
1960	15	2	-	-
1961	4	1	-	-
1962	5	3	-	-
1963	4	-	3	-
1964	4	2	4	-
1965	3	1	3	3
1966	6	2	1	1
1967	20	-	11	1
1968	10	-	4	3
1969	15	-	5	1
1970	9	1	5	2
1971	15	2	12	1
1972	13	1	16	4
1973	15	3	14	2
1974	12	1	4	2
1975	7	2	2	2
1976	6	2	1	2
1977	5	3	2	2
1978	7	3	2	1
1979	5	2	2	2
1980	6	5	3	2
1981	5	3	4	1
1982	6	2	3	-
1983	6	1	2	2
1984	10	3	3	3
1985	7	3	4	3
1986	7	1	2	-
1987	14	2	5	3
1988	10	10	3	4
1989	12	7	5	1
1990	17	8	3	2
1991	19	6	1	4
1992	14	7	5	1
1993	10	6	4	4

40 ÉVES A KSZI KÖZLEKEDÉSGAZDASÁGI TANSZÉKE

DR. BOROTVÁS ELEMÉR

“Az egyetem szaktudósokat nevel, az élet szakembereket foglalkoztat, s mert az, aki egy tudományt művel, abban tudósabbá, és az, aki egyféle munkát végez, abban ügyesebbé válhatik: jelen korunk e szakszerűsége minden téren javunkra vált. De mert immár a gyakorlat embere többet használhat fel azokból az ismeretekből, amelyeket neki az egyetem szakszerű tanítása nyújt, azért még nem váltott, s remélem, nem is válik soha az egyetemből gyakorlati szakiskola: megmaradt, s maradjon is mindig a régi, a tudomány iskolája; viszonya az élethez sem változott meg, csak szorosabb lett; szoros, de nem megszorító

– Az élet gyakorlatában ügyességre nem taníthat semmiféle iskola; annak iskolája csak maga az élet”

(Eötvös Lóránd)

1. A TANSZÉK RÖVID TÖRTÉNETE

A 20 éves Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet (KSZI) jelenlegi Közlekedésgazdasági Tanszékének elődje Szolnokon 1954-ben alakult a Közlekedési Műszaki Egyetem (KME) *Közlekedésgazdaságtani Tanszék* néven. Így a tanszékünk *1994 szeptemberében ünnepli fennállásának 40. évfordulóját!* Első megbízott vezetője *dr. Sztankóczy Zoltán* egyetemi docens volt, aki félállásban egy évig látta el a tanszékvezetői feladatokat, majd ezt követően több évtizeden át, a tanszék félállású docenseként oktatott. 1955-től, akkor már Építőipari Közlekedési Műszaki Egyetem (ÉKME) Közlekedési Üzemélmérnöki Karának Közlekedésgazdaságtani Tanszékére, tanszékvezető egyetemi tanári kinevezést kapott *dr. Kádas Kálmán*, aki megszakítás nélkül, 21 éven át (1976-ig) vezette a különböző elnevezésekkel és szervezeti formában működő tanszékét, (kari önálló tanszék, központi tanszék, tanszéki csoporton belüli tanszék, intézeti osztály, intézeti tanszék).

A tanszék fő szakmai területét a Közlekedésgazdaságtan című tárgy oktatása és kutatása képezte. Ezt egészítette ki jelentős mértékben két gazdasági informatikai tárgy oktatása: a Statisztika és a Könyvvitel. A tanszékhez tartozott még a Közlekedési földrajz és a Jogi ismeretek oktatása is.

A tanszék 1955-1956-ban megszervezte az ÉKME-en a posztgraduális gazdasági mérnöki szak képzést két fő ágazattal, amely később további ágazatokkal hatra bővült. A szakképzést *dr. Kádas Kálmán* egyetemi tanár vezette 1979-ig. 1979-től a

szak vezetését *dr. Borotvás Elemér* egyetemi tanár látja el.

A szak keretében művelt tantárgyak közül számos tárgyat a tanszék oktatói fejlesztettek ki és oktatnak önállóan.

1967-ben, a két műszaki egyetem egyesítésekor, a tanszékhez került az Építőipari gazdaságtan oktatása és ettől kezdve a tanszék kikerült a Közlekedési Üzemélmérnöki Kar-ról és központi tanszékként működött Közlekedés- és Építőipari Gazdaságtani Tanszék elnevezéssel. 1971-74-ig A BME Ágazati gazdaságtani tanszékcsoporthoz tartozott és látta el oktatási-kutatási feladatait. A csoport vezetője *dr. Kádas Kálmán* egyetemi tanár volt. 1974-ben a tanszék visszakerült a BME Közlekedésmérnöki Karára és a létrehozott KSZI egyik szaktanszékékként funkcionál azóta is.

Az 1974-75-ös tanévben az Építőipari gazdaságtan oktatása levált a tanszékről és visszakerült az Építészmérnöki Karra. Ettől kezdve (1974-től) a KSZI Közlekedési és vállalati gazdasági osztályként működött tovább. 1988-tól a sok félreértésre okot adó osztály elnevezést *Közlekedésgazdasági Tanszék*-re változtatták. Ezzel a tékozló fiú bolyongása megszűnt és visszatért családjához felvéve a születésekor kapott keresztnévet.

A tanszék vezetője 1976-tól napjainkig *dr. Borotvás Elemér* egyetemi tanár volt.

A tanszék, illetve osztály működési köre 1967-től fokozatosan kiterjedt az Ipargazdaságtan oktatására a járműgépész, majd az építő- és anyagmozgató gépész szakokon. 1974-től e tárgyak már ágazati és vállalati gazdaságtanként szerepeltek.

1975-től a hajózási üzemélmérnök képzésnek a karhoz való kerülésével 1990-ig annak a győri SZIKTMF-ra történt áthelyezéséig a tanszék látta el a Hajózási Főiskolai Szak képzésének az irányítását ill. öt tantárgyának az oktatását is.

A tanszék oktatói és nem oktatói létszáma az oktatási-nevelési és kutatási feladatoknak megfelelően változott és a kezdeti két főtől tizenhét főig terjedt. Ehhez jött még a gazdasági mérnöki szakon óraadóként oktató szakemberek összességében a 100 főt is meghaladó száma.

Jelenleg a tanszéken dolgozik: 1 fő egyetemi tanár; 4 fő egyetemi docens; 1 fő egyetemi adjunktus; 2 fő egyetemi tanársegéd; 2 fő címzetes

egyetemi docens (mellékfoglalk.); 1 fő címzetes egyetemi tanár (mellékfoglalk.); 3 fő doktorandusz; 4 fő nem oktató.

A tanszék kutatási eredményeit tankönyvek, szakkönyvek, egyetemi jegyzetek, dolgozatok, tanulmányok, tudományos jelentések foglalják össze. Több kötet nagyságú lenne szakcikkeinek, tudományos előadásainak az anyaga (mindezek az egyetem évkönyvében rendelkezésre állnak, ill. ezek közül a fontosabbakat külön mellékletben feltüntettük).

A korábban Magyarországon nem létező új tanszék első feladata volt, hogy nálunk az addig egyetemi vonatkozásban nem kellőképpen művelt és ilyen színvonalon még elő nem adott oktatási anyagot összeállítsa. Ide tartoznak az olyan oktatási diszciplínák mint a Közlekedésgazdaságtan, a Gazdasági és közlekedési földrajz, a Közlekedési statisztika, a Közlekedési önköltségszámítás, ill. a szűkebb területek üzemgazdasági ismereteit átfogó oktatási diszciplínák stb.

A BME KSZI Közlekedésgazdasági Tanszéke egyike a kar azon szaktanszékeinek, amelyek majdnem egyidősek a karral, s ha nem is meghatározó, de jelentős szerepet töltött be, ill. tölt be napjainkban is, annak oktatási, szakmai-tudományos tevékenységében. A tanszék létrehozásában, oktatási-tudományos arculatának kialakításában meghatározó szerepe volt néhai *dr. Kádas Kálmán* egyetemi tanárnak. A tanszék fontosságát, jelentőségét, szerepét aláhúzza az a tény is, hogy éveken át egyedül képviselte és látta el Magyarországon a közlekedésgazdaságtani ismeretek oktatását és kutatását, ill. ezek koordinálását.

2. A TANSZÉK OKTATÓ MUNKÁJA

A tanszék megalakulásától kezdve fontos szerepet tölt be a mérnökök, nálunk elsősorban a közlekedési mérnökök, gazdasági képzésében, és pedig gazdasági szemléletük kialakításában, illetve ismeretek átadásában. ugyanakkor mint szaktanszék hozzájárul a közlekedés szakmai ismereteinek tudományos kialakításához, fejlesztéséhez.

A tanszék oktatási tevékenysége átfogja a magyar nyelvű nappali és levelező képzést, az angolnyelvű képzést. A tanszék oktatási munkájának jelentős részét képezte és képezi a gazdasági-mérnök-képzés, ill. a közlekedési manager gazdasági mérnök-képzés. Bizonyos átképzési feladatokat is ellát, így pl. a műszaki tanárképző szakon 1972-től oktatja a műszaki gazdasági fejlesztés időszerű kérdéseit.

Oktatott tantárgyai átfogják a gazdasági, szervezési-vezetési és jogi ismeretek széles skáláját (lásd 2.1-et) és oktatásuk során a tanszék igyekezett alkalmazkodni a változó gazdasági-társadalmi viszonyokhoz. Különösen lényeges vonása az

idejében történő áttérés a piaczgazdasági szemléletű oktatásra. (Az oktatott tárgyak egyes anyagrészei szinte adekvát módon alkalmazhatók a piaczgazdasági követelmények szerint is.) Ezt jól tükrözik a cikkben közölt tankönyvek és egyetemi jegyzetek.

2.1. Az oktatott tantárgyak jegyzéke (graduális és posztgraduális képzésben)

Közlekedésgazdaságtan; Vállalati gazdaságtan; Közlekedési statisztika; Közlekedési politika; Közlekedési földrajz; Gazdasági földrajz; Világföldrajz; Számvitel és pénzügy; Jogi ismeretek; Fuvarjog; Ipari jogvédelem; Beruházások gazdasági műszaki előkészítése; Közlekedési vállalatok tevékenységének műszaki-gazdasági elemzése; Vasúti üzem sajátos gazdasági kérdései; Válogatott fejezetek a mérnökgazdaságtanból; Operációkutatás; Rendszer-elemzés; Városi tömegközlekedés gazdasági kérdései; Hajózási gazdaságtan; Az energiagazdálkodás alapkérdései a közlekedésben; Önköltségszámítás a közlekedésben; Közlekedésügy; Közlekedéstan; Könyvvitel; Az útépités gazdasági alapkérdései; Döntéselőkészítési módszerek; Szállítmányozási management; Vállalkozási ismeretek; Marketing; Management; Ágazati gazdaságtan; Management alapjai; Külgazdaságtan; Általános közlekedési management; Információs management; Humánpolitikai management; Logisztikai management stb.

2.2. Részvétel a Közlekedésmérnöki Kar új tantervének realizálásában

A tanszék a következő tantárgyak oktatásával vesz részt a Közlekedésmérnöki Kar képzésében 1991-től bevezetett moduláris rendszerű tanterv realizálásában.

- a.) Alapmodul: Közlekedéstan, Vállalati gazdaságtan, Közlekedési jog.
- b.) Szakfőmodul: Közlekedési statisztika, Közlekedésgazdaságtan.
- c.) Mellékmodulok: Közúti management, Vasúti management, Logisztikai management, Légi-közlekedési management, Hajózási gazdaságtan, Hajózási jog
- d.) Szubmodulok:
 - szállítmányozási: fuvarozás-szállítmányozás, kereskedelmi és pénzügyi technikák szállítmányozás szervezése és technológiája, szállítmányozási gyakorlat.
 - vállalkozási: vállalkozások alapítása, vállalkozások működtetése, vállalkozások szimulációja, vállalkozások stratégiai tervezése.
 - hajóforgalmi: navigációs ismeretek, hajózási és kikötői rakománykezelés,

forgalomirányítás, hajózási közigazgatás.

- közlekedési management: számvitel-pénzügy, automatizált ügyvitelszervezés, controlling, vezetési ismeretek, marketing a közlekedésben, döntéselőkészítés, a közlekedés fejlesztése.
- gépész management: termelésszervezés irányítása, marketing emberi erőforrások, számítógépes döntéstámogatás.

2.3. A Gazdasági Mérnöki Szak (GMSZ) oktatás

A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa 1.035/1956/V.19./sz. határozatával elrendelte, hogy "1956. szeptember 1-től a műszaki egyetemek levelező tagozatán gépipari, építőipari, továbbá közlekedési, a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem levelező tagozatán általános ipari, továbbá külkereskedelmi mérnök-közgazdász szakot kell létesíteni".

A hivatkozott kormányhatározat alapján az Oktatásügyi Minisztérium rendelkezése szerint az építőipari mérnök-közgazdász szakot a BME Építésmérnöki karán, a gépipari mérnök-közgazdász szakot a Gépészmérnöki Karán, a *közlekedési mérnök-közgazdász szakot pedig a Közlekedési Üzemmérnöki Karának levelező tagozatán szervezték meg.*

Az idézett határozatnak megfelelően a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán (előzőleg az ÉKME Közlekedési Üzemmérnöki Kara) 1956-ban, vagyis 38 éve indult meg a mérnök-közgazdász képzés (majd gazdasági mérnök képzés).

A történelmi hűség kedvéért úgy kell fogalmaznunk, hogy 1956-ban esti- levelező formában újból megszerveződött és indult a gazdasági mérnöki képzés. Ugyanis az első magyarországi gazdasági mérnöki képzést a régi műegyetem 1913-ban indította meg, s e képzés 1948-ig működött biztosítva az okleveles és a gyakorlatban már dolgozó mérnökök közgazdasági képzését.

A karon 1956-ba indított képzés kezdettől fogva főleg a közlekedés és részben az építőipar különböző szakterületeit gazdaságilag áttekinteni és összefogni, valamint irányítani képes műszaki-gazdasági szakemberek képzésére és azok utánpótlásainak biztosítására irányult.

Az oktatás az első években a közlekedési és építési szakon történt, majd az 1974-1975-ös tanévtől az építési szak átkerült az Építésmérnöki Karra. Ezt követően a Közlekedésmérnöki Karon két ágazat keretében folyt az oktatás: az általános közlekedési és a járműtechnikai ágazaton. Ezt 1982-től kiegészítette a nagy népszerűségnek örvendő nemzetközi szállítmányozási ágazat.

A Közlekedésmérnöki Kar (és jogelődjei) Gazdasági Mérnöki Szakára 1956-1994 között kétezret meg-

haladó mérnököt iskoláztak be. Ebből közelítően 1500 fő abszolvált és mintegy 1000 fő megszerezte a gazdasági mérnöki oklevelet is. Többen doktoráltak részben kedvezményrel, részben önálló cselekményként.

A karon 38 éve folyó gazdasági mérnöki szakoktatás eredményesnek, hasznosnak bizonyult, megfelelt az egyre növekvő és fokozódó elvárásoknak.

A szak tantervei változatosan és rugalmasan alkalmazkodtak a különböző szakterületen dolgozó mérnökökkel szemben támasztott igényekhez, lépést tartottak a tudományos-műszaki haladás gazdasági problémáival és feladataival. Ilyen igények voltak pl. a világgazdasági, külgazdasági ismeretek, a beruházási fővállalkozói tevékenység ellátása, majd az ellenőrzési, iparjogvédelmi ismeretek. Az energiagazdálkodás megnövekedett fontossága is új ismeretek és szemlélet közvetítését igényelte.

A magyar nemzetgazdaság egyre szorosabb összefonódása a világgazdasággal elengedhetetlenné tette, hogy a közlekedés, a szállítás területén dolgozó, felsőfokú végzettségű, műszaki szakemberek mind nagyobb létszámban rendelkezzenek szállítmányozási különösen nemzetközi szállítmányozási ismeretekkel is.

1991-től új, teljesen megújított tanterv került bevezetésre Közlekedési manager gazdasági mérnöki képzés címen.

A tanterv célja olyan gazdasági mérnökök képzése akik:

- képesek az alkotó műszaki tevékenységek gazdasági-vállalkozói szemszögből való hasznosítására,
- alapozva műszaki ismereteikre a megszerzendő új ismeretek képessé teszik marketing, pénzügyi, szállítmányozási, számviteli, humánpolitikai stb. területeken keletkező problémák megoldására, illetve feladatok ellátására.

A Gazdasági Mérnöki Szakra beiratkozó mérnökök a következő management szakirányból választhatnak: - általános közlekedési; - szállítmányozási; - információs; - humánpolitikai; - logisztikai; - járműgyártás és javítás. Az új tanterv szerint meghirdetett szak iránt oly nagy volt az érdeklődés, hogy az első induláskor 90 főt vettünk fel, ezek döntő része most abszolvált. Az 1994-re meghirdetett szakképzésre jelentkezettek száma is meghaladja az 50 főt.

3. A TANSZÉK TUDOMÁNYOS KUTATÓ MUNKÁJA, SZERZŐDÉSES MEGBÍZÁSAI

3.1. Tudományos kutatómunka

A tanszék tudományos profilja, tevékenysége fokozatosan alakult ki, mely hol széleskörű, hol pedig szűkebb szakmai területet érintett, attól a formai és

tartalmi változásoktól függően, amelyeket érintőlegesen a kiadvány 1. fejezetében vázoltunk. Egy mondatba sűrítve a tanszék tudományos tevékenysége átfogja a közlekedés mint összetett gazdasági rendszer hatékonyságnövelésének (operatív és távlati vonatkozásában egyaránt) módszeres elemzését és vizsgálatát, különös tekintettel a vállalati és az interszektorális üzemgazdasági kérdésekre.

A Közlekedésgazdasági Tanszéken az elmúlt 40 év alatt széleskörű, tudományos -szakmai munka folyt, melynek eredményei az oktatott tananyag fejlesztése mellett meghatározott alkotásokban és gyakorlati alkalmazásokban is megnyilvánultak. Ennek részletes kibontását jól szemlélteti a tanszék kutatási területét ismertető anyag (3.2.), a fontosabb tanszéki kutatások jegyzéke (3.3.), továbbá a fontosabb ipari megbízások munkák jegyzéke (3.4.).

E tevékenység jellege ill. főbb irányai az elmúlt időszakban a következőkkel jellemezhetők:

- a) a közlekedés, mint összefüggő komplex rendszer hatékonyságának növelésére irányuló kutatások;
- b) a főbb közlekedési alágazatok ökonómiai vizsgálatai;
- c) a közlekedés energetikai és környezetvédelmi problémáinak gazdasági vonatkozásai;
- d) közlekedési vállalati feladatok hatékonyabb megoldása alkalmazási területeinek kidolgozása a közlekedésben.

A kutatómunka eredményeit három közlekedésgazdaságtani és statisztikai tankönyv, három akadémiai nagydoktori disszertáció, tíz kandidátusi disszertáció, számos egyetemi doktori disszertáció, szakkönyvek, ötvennél több egyetemi jegyzet, 120-at meghaladó tananyagfejlesztő tanszéki kutatás, 150-nél több megbízásos kutatás stb. jellemzi.

A tanszék jelenlegi és jövőbeni kutatási területeit alapvetően meghatározzák:

- a hazánkban végbemenő politikai-társadalmi és gazdasági változások támasztotta követelmények;
- a piaci mechanizmus térhódításával kialakuló fuvarpiaci elvárások;
- a mérnökképzésben, elsősorban a közlekedési mérnökképzésben, továbbá a GMSZ területén bevezetett új tanterv követelményeinek megfelelően kidolgozandó tananyagok.

Az előzőeknek megfelelően, jelenleg és az elkövetkező években, súlyponti feladataink a következők:

- a) a management ismeretek megalapozása, ill. szemléletének meghonosítása a közlekedésben;
- b) pénzügyi, számviteli hatékonysáértékelési módszerek kidolgozása és alkalmazása;
- c) többkritériumú értékelés és csoportos döntéselőkészítés számítógépes támogatási rendszerének kidolgozása;
- d) emberi erőforrásokkal való gazdálkodás a közlekedésben;
- e) a közlekedés néhány jogi és igazgatási kérdése.

3.2. Kutatási területek

- a) A közlekedés, a társadalom és a nemzetgazdaság közötti összefüggések, kapcsolatrendszer kutatása, értékelése:
 - a közlekedés, mint a termelő infrastruktúra egyik alrendszere;
 - a közlekedéspolitikai cél- és eszközrendszere;
 - a közlekedés, mint a nemzetközi együttműködés eszköze;
 - a közlekedés, a társadalom és a nemzetgazdaság mobilitásának feltétele.
- b) A közlekedés, mint összetett rendszer fejlesztése, társadalmi-gazdasági hatékonyságának rendszer-szemléletű, módszeres vizsgálata:
 - a közlekedési management és a szállítmányozás alapjai;
 - a közlekedési munkamegosztás hatékony kialakításának módszertani megalapozása,
 - a közlekedési hálózatfejlesztés komplex értékelése;
 - a tarifaképzés, a fuvarpiaci összefüggések és a marketing stratégiák vizsgálata;
 - a közlekedési rendszerek megfelelőségi, összehasonlító vizsgálata bel- és külföldi aspektusban;
 - a regionális közlekedésfejlesztési alternatívák komplex értékelése;
 - a logisztikai ellátó- és elosztó rendszerek hatékonysági vizsgálata.
- c) Közlekedési vállalatok üzemgazdasági vizsgálata:
 - forgalomstatisztikai vizsgálatok, elemzések;
 - a járműállomány mennyiségi és minőségi megfelelőségének vizsgálata, a fejlesztésből adódó feladatok a rendszer egyes egységeinél;
 - a piackutatási módszerek alkalmazása a regionális szállítási igényfelméréshez;
 - műszaki-gazdasági elemzés a közlekedésben.
- d) Vállalati, vállalkozási szinten megjelenő gazdasági irányítási feladatok megoldása:
 - járművek megbízhatósági vizsgálata;
 - vállalati stratégia kialakítása;
 - optimalizálási feladatok megoldása;
 - szállítási rendszerek minőségének és megbízhatóságának vizsgálata;
 - vállalkozásfejlesztési változatok értékelése korszerű módszerek igénybevételevel (értékelemzés, többkritériumú módszerek, költséganalízis, kockázatelemzés).
- e) A közlekedés és a környezetvédelem kapcsolatrendszerének gazdasági hatékonysági megalapozása:

- a közlekedés által okozott zajártalomból és a levegőszennyezésből adódó károk feltárása és rendszerezése;
 - a közlekedéssel összefüggő veszteségforrások számszerűsítése;
 - a közlekedésbiztonság gazdasági hatásainak elemzése;
 - a motorizációval összefüggő társadalmi ráfordítások vizsgálata;
 - energiaracionalizálási lehetőségek feltárása a közlekedésben;
 - közlekedésfejlesztési alternatívák közvetett (extern) hatásainak analitikus vizsgálata.
- f) A közlekedés irányítását támogató kutatási feladatok kidolgozása:
- az állam és a közlekedési vállalatok piacgazdálkodási kapcsolatrendszer;
 - közlekedési statisztikai adatbázis és adatátviteli hálózat kialakítása;
 - a versenysemlegesség megteremtésének lehetőségei a közlekedés, egyes alágazatai között (jogi, igazgatási, szabályozási kérdések);
 - az európai közlekedési előírások (normák) teljesítési lehetőségeinek vizsgálata a magyar közlekedésben.
- g) Az emberi erőforrások hatékony felhasználását elősegítő módszerek alkalmazási lehetőségeinek vizsgálata:
- szervezetátalakítás, -kialakítás, vállalatátvilágítás;
 - optimális vállalati szervezet kialakítása;
 - a munka termelékenységének számítása és nemzetközi összehasonlító vizsgálata;
 - szakemberképzés, továbbképzés.

3.3. Fontosabb TKFA munkák jegyzéke

Sorszám	A téma megnevezése	Év
1.	Közúti közlekedésünk közgazdasági kérdései	1961
2.	A hajózást fejlesztő beruházások hatékonysága	1957
3.	Optimális szállítások tervezése	1957
4.	Szállítási tervek készítésének matematikai módszerei	1958
5.	A csővezetékes szállítás összehasonlítása	1959
6.	A sorbaállási elméletről	1960
7.	Többcsatornás kiszolgálási rendszerek a tehergépkocsi közlekedésben	1960
8.	Közlekedésünk nemzetközi összehasonlító értékelése	1960
9.	A vasúti közlekedés gazdasági modellje	1965
10.	Energiahordozók szállítási programozása	1966
11.	A közlekedéssel szembeni igények távlati alakulásának felmérése a trendszámítás és a korreláció számítás kombinációjával	1966
12.	Központi szektormodell vasúti komponensének döntési algoritmusai	1967
13.	A közlekedéssel szembeni igény várható strukturális változásainak hatása	1968
14.	Perspektív városi közlekedésfejlesztés tudományos elvei	1969
15.	A közlekedés optimális külső és belső arányainak kialakítása	1970
16.	A közlekedéspolitikai alakulása 1921-től 1970-ig	1970
17.	Az értékelemzés elmélete és alkalmazási lehetőségei	1972
18.	A közlekedés átalakulásának előrebecslése	1972
19.	A konténerizáció egyes kérdései és hatékonyságvizsgálati módszere	1974
20.	A közlekedési alágazatok közötti munkamegosztás módszertani alapjai	1978
21.	A vasúti közlekedés hatékonyságnövelésének néhány kérdése	1978
22.	A hatékonyság növelésének kérdései a folyami hajózásban	1978
23.	Folyami áruszállítási folyamatok értékelemzése	1981
24.	Marketing módszerek kialakítása a közlekedésben	1981
25.	A közlekedés intézményi rendszerfejlesztése	1983
26.	A közlekedési szolgáltatások minőségi paramétereinek értékelhetőségei	1984
27.	Szállítási igényesség és ráfordítások csökkentési lehetőségei	1984
28.	Piacpolitikai és piacszervezési ismeretek, a fuvarpiacok sajátosságai	1985
29.	A közlekedés nemzetközi komplex összemérésének módszertani kérdései	1986
30.	Matematikai módszerek a közlekedési rendszerek hatékonyságának elemzésére	1986
31.	A közúti közlekedés hatékonysága mérésének néhány kérdése	1987
32.	Matematikai módszerek a nemzetközi szállítmányozási tevékenység modellezésére	1988
33.	Az áruszállítási igényesség rendszer- szemléletű vizsgálata a vasúti és a közúti közlekedésben	1988
34.	A közlekedésben adaptálható beruházási döntéselőkészítő módszerek matematikai modellezése	1989
35.	A nyugat-európai vasutak tapasztalatai a gazdaságosabb üzemvitel kialakítása terén	1989
36.	A közlekedési szolgáltatások piaci információs terve	1989
37.	Gazdasági informatika és számítástechnika	1989
38.	A közlekedési munkatermelékenység alakulása nemzetközi összehasonlításban	1990-
		1991

39. Közlekedésünk fejlődése nemzetközi összehasonlításban 1991-1992-1993
 40. A magyar légiközlekedés helyzetének vizsgálata nemzetközi összehasonlításban 1992-93

3.4. Fontosabb ipari megbízásos munkák jegyzéke

Sorszám	A téma megnevezése	Év
1.	A vasúti teherkocsi rekonstrukció hatékonysága	1956
2.	Közlekedésfejlesztési igények meghatározása hatékonysági szempontok alapján	1957
3.	A rakodási díjbevétele alakulása a szállítási távolság függvényében	1958
4.	Nemzetközi teherautó-fuvarozásunk devizaszerző lehetőségeinek vizsgálata	1960
5.	A férőhelykihasználtsági mutató és a szükséges kocsikilométer összhangjának a megteremtése	1961
6.	A hazai szénelosztás a szénbányák és a fogyasztók között: optimális program lineáris programozás segítségével	1961
7.	A népgazdasági szintű szállítási költségek vizsgálata	1963
8.	Vasúti beruházások gazdaságosságának és hatékonyságának elbírálására alkalmas módszer kidolgozása	1963
9.	Forgalmi jelenségek dinamikus modellezésének módszertani kérdései	1967
10.	Forgalom szétosztása az úthálózaton	1968
11.	A Csepel Vas- és Fémművek részére marketing terv kidolgozása	1970
12.	A hazai úthálózat távlati fejlesztésével kapcsolatos népgazdasági szintű műszaki-gazdasági elemzések	1971
13.	A magyarországi autópályákon úthasználati díj bevezetése társadalmi-gazdasági hatásának módszeres elemzése	1971
14.	Optimális kapacitású telephely megválasztása	1971
15.	Gépjárművek pótalkatrész készletezése	1972
16.	Metrovonalak rendszerszemléletű hatékonysági vizsgálata	1973
17.	A munkaerő termelékenysége, hatékonysága a szállításban és a hírközlésben	1973
18.	A motorizáció társadalmi-gazdasági hatékonyságának értékelése	1974-1978
19.	Tömegközlekedési hálózatok optimalizálása I-II	1973
20.	A gépjárművek levegőszennyező hatásának csökkentésére irányuló intézkedések társadalmi-gazdasági vizsgálatok módszere	1973
21.	A levegőszennyezés csökkentésére irányuló intézkedések hatékonyságának értékelésére alkalmas módszerek kidolgozása	1975
22.	Irányítási funkciók és a kialakult szervezet összhangjának elemző vizsgálata a MÁV, a Volán Tröszt és a Magyar Posta területén	1976
23.	Az Állami Biztosító baleseti adatainak matematikai-statisztikai számítógépes feldolgozása	1977
24.	A motorizáció társadalmi-gazdasági hatékonysága	1978
25.	A munkaerő felhasználás és a kapacitás kihasználás összefüggéseinek vizsgálata a szállítás és a hírközlés területén	1978
26.	Vidéki városok tömegközlekedési hálózatára alkalmazható optimalizálási modell és módszer kidolgozása	1970
27.	A korszerű pótalkatrész ellátás információs rendszere és a készletgazdálkodás	1971
28.	Közúti szállítások helyettesítési lehetőségei	1979
29.	Járműtípusok műszaki-gazdasági értékelése	1979
30.	A hazai közúti forgalomtechnikai szakemberképzés vizsgálata	1979
31.	A közlekedési és hírközlési vállalatok munkatermelékenységének nemzetközi összehasonlítására alkalmas módszer	1979
32.	A gépipari RST folyamatok és rendszerek komplex hatékonyság mérése, értékelése és rangsorolása	1979-1980
33.	A komplex értékelési kritériumrendszer meghatározása az input-output kapcsolatok figyelembevételével	1980
34.	A közlekedés mint gazdasági rendszer körülhatárolása a hatékonyságmérés szempontjából	1981
35.	A környezetvédelem és a közlekedésbiztonság gazdasági vizsgálatának megalapozása	1981
36.	A magyar közlekedési hálózat tranzitforgalma fejlesztésének társadalmi hatékonysága	1981
37.	A közlekedés által okozott levegőszennyezésből adódó károk (veszteségtényezők) feltárása és rendszerezése	1981
38.	A tranzit és áruforgalommal összefüggő előnyök és hátrányok értékelése nyugat-európai országokban	1982
40.	A motorizációval összefüggő társadalmi költségek célszerű megosztása	1983
41.	Energia racionalizálási lehetőségek az építőipari vállalatok belső szállítása és az anyagmozgatás területén	1982
42.	Összközlekedési hálózatfejlesztési beruházások értékelési módszere	1986
43.	A lágymányosi közúti dunahíd és csatlakozó úthálózata	1987
44.	Piacutatási módszerek alkalmazása	1988
45.	A robottechnika közlekedési alkalmazása	1988
46.	Az előregedett járműállomány társadalmi veszteségeinek csökkentése	1989

47. A víziközlekedési mérnökök egyetemi szintű képzése 1990
48. A hegyközi és a bodrogközi kisvasutak újjáépítési feltételeinek és alternatíváinak társadalmi-gazdasági vizsgálata 1990
49. Azonos versenyfeltételek megteremtésének lehetőségei a közúti áruszállítási piacon 1990
50. Management orientált közlekedési mérnökképzés fejlesztése 1992
51. A motorizáció fejlesztésével kapcsolatos műszaki intézkedések tudományos megalapozása 1990
52. Az állam és a vasutak kapcsolatrendszerének továbbfejlesztése 1992
53. Néhány folyami hajózással rendelkező ország gazdasági szabályozásának hatásvizsgálata 1992
54. Keretmegállapodás az állam és a vasutak kapcsolatrendszeréről 1993
55. Az áruszállítás minőségi követelményei 1993
56. Személyközlekedés koncepcionális fejlesztése 1993
57. A MOL RT. Dunai Finomító szállítási szervezetének átvilágítása 1993

4. A TANSZÉK NEMZETKÖZI KAPCSOLATAI

A tanszék nemzetközi kapcsolatai szinte egyidősek a tanszékkel és lehetővé tették, már az 1950-es évek közepétől, elsősorban a Drezdai Közlekedési Egyetemen, majd a Prágai Egyetemen később a Zsolnai Közlekedési Egyetemen az igen hasznos tapasztalatcserét. Utóbb ez különösen gyümölcsöző szoros együttműködéssé fejlődött a Drezdai 1962-től "Fridrich List" Közlekedési Egyetemen, ahol a tanszék számos oktatója a Nemzetközi Közlekedéstudományi Napokon szinte rendszeresen tartott előadásokat.

Az 1960-as évek közepétől egyre szorosabb szakmai-tudományos kapcsolat fejlődött ki a moszkvai Vasútmérnöki, majd a Gépjárműközlekedési és Ütügyi Műszaki Egyetemen, továbbá a varsói, a krakkói, és a scsecsini felsőfokú oktatási intézményekkel.

Az említett egyetemek közlekedésgazdasági tanszékeivel alakult ki legeredményesebben az együttműködés, mely magában foglalta az oktatott tananyag fejlesztését, a hallgatói nyári termelési gyakorlatokat, a nemzetközi konferenciákon való részvételt, az együttes kutatásokat a közlekedéstudomány területén, közös tanszéki kis konferenciákat. A közös kutatások, ill. tanszéki kiskonferenciák fontosabb témakörei:

- hatékonyságszámítás a közlekedésben;
- közlekedési munkamegosztás elméleti és gyakorlati kérdései;

- a motorizáció társadalmi-gazdasági hatékonysága;
- a közlekedés fejlődésének nemzetközi értékelése;
- piacorientált közlekedés kialakításának kérdései;
- közlekedési marketing;
- közlekedési management;
- management orientált közlekedési mérnökképzés stb.

Az együttműködés kiterjedt a diplomatervezésre, az aspiráns képzésben való együttműködésre is.

A közvetlen kapcsolat keretében folytatott kutatási együttműködés, különösen a tanszéki nemzetközi kis konferenciák, lehetővé tették nem egyetemi, külső közlekedési szakemberek bevonását is az együttműködésbe. A 70-es évek elejétől igen hasznos kapcsolat jött létre a szomszédos Ausztria és az NSZK felsőoktatási intézményeivel. A 70-es évek közepétől pedig egyre több lehetőség nyílt újabb országok, mint pl. Anglia, Olaszország, Svájc, továbbá USA, Ausztrália és Kanada oktatási és tudományos eredményeinek a megismerésére.

Az utóbbi években, különösen a közlekedési manager mérnökképzés térhódítása révén biztató együttműködés kezd kialakulni a Cranfield-i Egyetem, a Bécsi Műszaki Egyetem és Közgazdasági Egyetem, a Liverpooli Egyetem, az Észak-Francia Ipari Főiskola, a Münsteri Egyetem hasonló profilú tanszékeivel.

Közvetlen kapcsolatú együttműködést írtunk alá a Drezdai Műszaki Egyetem Közlekedéstudományi Karával, ill. az újonnan megalakult Drezdai Műszaki Gazdasági Szak Főiskolával.

5. A TANSZÉK MUNKATÁRSAI

5.1. A jelenlegi oktatók, diplomás munkatársak



Dr. Borotvás Elemér tanszékvezető egyetemi tanár, a közlekedéstudomány doktora (1931. Bánfalva). Kereskedelmi középiskolát végzett Miskolcon. A Moszkvai Vasútmérnöki Egyetemen (MIIT) 1956-ban szerzett közlekedésmérnöki oklevelet, melyet az ÉKME honosított.

1956-59 között gyakornok, majd egyetemi tanársegéd az ÉKME Közlekedésgazdaságtani Tanszékén. 1959-1962-ben akadémiai aspiráns a MIIT-en, 1962-ben a közlekedéstudomány kandidátusa oklevelet szerez. 1962-1968-ig egyetemi adjunktus, ill. egyetemi docens a BME-n. 1964-ben egy évet dolgozott a Közlekedési Minisztériumban. 1968-1974 között a KGST Közlekedési Osztályának tanácsosa. 1974-

1981-ben egyetemi docens, ill. dékánhelyettes a Közlekedésmérnöki Karon. 1981-ben pályázati úton nevezik ki egyetemi tanárrá a BME Közlekedésgazdasági Tanszékére. 1976-1979 között intézeti igazgató helyettes. 1976-tól tanszékvezető, 1979-től a Közlekedési Gazdasági Mérnöki posztgraduális képzés vezetője. 1988-ban megszerezte a közlekedéstudomány doktora tudományos fokozatot. 1987-től a Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet igazgatója. Vasúti mérnök-főtanácsos. 1956 óta a BME Közlekedésgazdasági Tanszékén tanít Közlekedésgazdaságtant, Vállalati gazdaságtant, Gazdasági elemzést, Vasúti gazdaságtant stb. Kutatási területe: közlekedési politika, közlekedésgazdaságtan, közlekedési rendszerhatékonyság, közlekedési munkamegosztás, gazdasági elemzés, nemzetközi együttműködés, közlekedési marketing stb. Szerkesztője 1 tankönyvnek, szerzője 17 egyetemi jegyzetnek, több mint 70 tudományos dolgozatnak, 65 publikációnak (21 idegen nyelven), több mint 50 tudományos előadásnak (15 idegen nyelven). Az MTA Közlekedéstudományi Bizottsága tagja 1966 óta, titkára 1976-1990 között. A Moszkvai Vasútmérnöki Egyetem tiszteletbeli professzora. A Közlekedéstudományi Egyesület, ill. a Gépjármű-közlekedési Tagozat társelnöke. KTE elnökségi tag.



Dr. Legeza Enikő egyetemi docens a közlekedéstudomány kandidátusa (1943. Debrecen). Az ÉKME Közlekedésmérnöki Karán 1967-ben szerzett közlekedésmérnöki oklevelet. 1967-1968-ig a debreceni 6. VOLÁN Vállalatnál dolgozott mérnökként. 1968-tól a BME Közlekedés-

gazdasági Tanszékén tanársegéd. 1974-ben egyetemi doktori fokozatot szerzett a BME-n. 1975-től adjunktus. 1984-ben a közlekedéstudomány kandidátusa lett a Drezdai Közlekedési Műszaki Egyetemen. 1989-ben nevezték ki docensnek. Német, angol és orosz nyelvekből állami nyelvvizsgát tett. Mintegy 15 éven át az Autó Motor c. folyóirat szakmai fordítója volt. Kiterjedt nemzetközi kapcsolatokkal rendelkezik. Több nemzetközi tanszéki kiskollokviumot szervezett, külföldi konferenciákon rendszeresen előad. Angol nyelven több tárgyat oktat. A management területével külföldi stúdiumokon ismerkedett meg, így Hollandiában (Transportation management), japánban (Production Management) és Skóciában (MBA I szemeszter).

Szakterülete: közlekedési management, közlekedésgazdaságtan, marketing, controlling, megbízhatóság, minőség, TQM a közúti és légi közlekedés területén; a management alapjai, japán management, emberi erőforrás gazdálkodás a graduális, poszt-

graduális valamint az angol nyelvű képzésben. 41 publikációjából 12 idegen nyelvű. Számos oktatási segédletet írt idegen nyelven is. 1989 óta a SEFI (European Society for Engineering Education) Women into Engineering Working Group-jának tagja. A JICA Ösztöndíjasok Magyarországi Egyesületének létrehozásában részt vett, annak vezetőségi tagja.

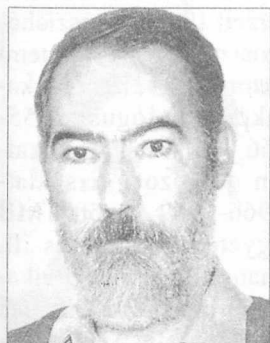


Dr. Magyar István egyetemi docens (1939. Budapest). A BME Közlekedésmérnöki Karán 1962-ben közlekedésmérnöki, 1965-ben mérnök tanári oklevelet szerzett; 1967-ben egyetemi doktorra avatták. Az ÉKME, majd a BME Közlekedésmérnöki Kar Közlekedésgazdasági Tanszékén egyetemi tanársegédként (1962-1967), majd egyetemi adjunktusként (1967-1987) dolgozott. 1987-ben egyetemi docenssé nevezték ki. 1969-1992 között az Anyagmozgatási és Csomagolási Intézet mellékfoglalkozású szaktanácsadója volt. 1990-től a kar gazdasági dékánhelyettese. A nappali tagozaton a Vállalatgazdaságtan, a Közlekedéstan, és a Statisztika című tárgyak előadója ill. tantárgyfelelőse; részt vesz a gazdasági mérnöki képzésben, a Gépészmérnöki Karon több évtizede oktat a mérnök tanár képzés keretében. Meghívott előadóként oktatott az ELTE-n és a KTMF-en, valamint számos vezetőképző tanfolyamon. Szakértői tevékenységet végzett, többek között a Közlekedéstudományi Intézet, az OMFB, az Országos Piackutató Intézet, a MÁV megbízásából. Tagja a Mérnöki Kamarának, az MTA Veszprémi Közlekedési Albizottságnak, valamint az MTA Statisztika Oktatási Bizottságának, MTESZ közlekedésgazdasági szakértő. Társszerzője egy szakkönyvnek, egy tankönyvnek, társszerzője volt öt kézikönyvnek és mintegy 30 egyéb publikációja jelent meg.



Tanczos Lászlóné dr. egyetemi docens, a műszaki tudomány kandidátusa (1944. Zsitvagyarmat). Középiskoláit Budapesten végezte, a BME Közlekedésmérnöki Karán 1967-ben szerzett közlekedésmérnöki oklevelet. Ezt követően 1972-ben matematikai és számítástechnikai szakmérnöki, 1975-ben egyetemi doktori oklevelet, majd 1985-ben a műszaki tudomány kandidátusa fokozatot szerzett. 1990-ben Tokióban Production Management diplomát kapott, 1991-ben részt vett az edinburghi Heriot-Watt Egyetem MBA képzésében. 1967 óta dolgozik a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésgazdasági

Tanszéken, előbb tanársegédként, adjunktusként, 1988-tól docensi beosztásban. 1994 július 1-től tanszékvezető. Széleskörű oktatási tevékenységet végez a graduális és a posztgraduális képzésben: operációkutatás, vállalatgazdaságtan, közlekedésgazdaságtan, statisztika, közlekedési management, döntési módszerek stb. tárgyakat oktat. 1986 óta vesz részt a BME idegen nyelvű képzésében, 1992-től az MBA képzés alaptárgyi előadója. A közlekedési rendszerek fejlesztése területén széleskörű nemzetközi tapasztalatokkal rendelkezik. A Magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Bizottságának titkára, tagja a Közlekedéstudományi Szemle, a Magyar Közlekedés és az International Railway Journal szerkesztőbizottságának. Publikációinak száma 38, ezek közül 15 angolul jelent meg.



Dr. Tóth Lajos egyetemi docens a közgazdaságtudomány kandidátusa (1946. Nádudvar). A BME Közlekedésmérnöki Karán 1971-ben szerzett közlekedésmérnöki diplomát. 1971-1972-ben a Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézetben kutatóként dolgozott. 1972 óta a BME Közle-

kedésgazdasági Tanszék dolgozója, 1979-ig egyetemi tanársegéd, 1991-ig egyetemi adjunktus, majd 1991-ben kinevezik egyetemi docensé. 1994 július 1-től főiskolai tanszékvezető. 1986-ban megszerezte a közgazdasági tudomány kandidátusa fokozatot. Oktatási tevékenysége széleskörű: közlekedésgazdaságtan, vállalati gazdaságtan, közlekedési statisztika stb. tárgyakat oktat. Több tárgyat önállóan fejlesztett ki a karon (így pl. környezetvédelem, vállalkozási ismeretek stb.). Fakultatív tárgyként évek óta oktatja a "nemzetközi szállítmányozás" című tárgyat. Tudományos tevékenységét két könyvrészlet, 8 egyetemi jegyzetrészlet, 23 tudományos jellegű cikk, ebből 7 idegen nyelven, továbbá 19 tudományos előadás fémjelzi. Több szakmai közéleti szervezet vezetőségének tagja ill. tisztségviselője (MTA Veszprémi Közlekedési Szakbizottság, KTE Közlekedésgazdasági Szakosztály tagja, a Gépjárműközlekedési tagozat tudományos titkára, Navigátor című újság rovatvezetője stb.): Kiterjedt szakmai kapcsolatokkal rendelkezik.



Földesi Péter egyetemi adjunktus (1962. Budapest). Középfelsőfokú tanulmányait a Lékai János Hajózási Szakközépiskolában végezte. A Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán 1986-ban szerzett közlekedésmérnöki oklevelet. 1986

és 1989 között a Magyar Tudományos Akadémia TMB aspiránsa a KSZI Közlekedésüzemi Tanszéken. 1989-1990 között a Hungarocomion-nál marketing főmunkatársi munkakörben, 1990-től a BME Közlekedésmérnöki Kar Közlekedésgazdasági Tanszéken egyetemi tanársegédként dolgozott. 1993 tavaszán benyújtotta kandidátusi értekezését. 1993 szeptember 1-től egyetemi adjunktus. Munkája során számos külföldi tanulmányúton vett részt. A tanszéken vállalati gazdaságtant, statisztikát, közlekedésgazdaságtant oktat magyar és angol nyelven.



Karmos Gábor egyetemi tanársegéd (1962. Pécs). A BME Közlekedésmérnöki karán 1986-ban szerzett közlekedésmérnöki oklevelet. 1986-1989 között a Belügyminisztériumban rendszerszervezőként, 1990-1991-ben a FÓTAXI-nál számitógépes rendszerszer-

vezőként dolgozott. 1991-től tanársegédként dolgozik a BME Közlekedésgazdasági Tanszéken. Gyakorlati foglalkozásokat vezet közlekedésgazdaságtanból, vállalati gazdaságtanból, statisztikából. Részt vesz a diplomatervek, TDK dolgozatok konzultálásában. Angol nyelvből középfokú nyelvvizsgával rendelkezik. Megjelent két folyóirat cikke. Társ szerző nyolc szaktanulmány elkészítésében. Szakmai területe: a közlekedésbiztonság, a közúti közlekedés, a szállítványozás, vállalkozás.



Kelemen Kálmán egyetemi tanársegéd (1969. Kaposvár). 1993-ban szerzett közlekedésmérnöki oklevelet a BME Közlekedésmérnöki Kar Közlekedési Rendszerszervező ágazatán. Expressz szállító vállalat forgalmi tevékenységének korszerűsítése a költségek

csökkentése céljából című diplomamunkáját tudományos egyesületek két különdíjjal jutalmazták. Nyelvismerete angol középszint, orosz alapszint. 1990-től a Budapesti Közgazdasági Egyetem nappali tagozatát végzi. 1993-tól tanársegédként dolgozik a Közlekedésgazdasági Tanszéken. Gyakorlati foglalkozásokat vezet közlekedésgazdaságtan, vállalati gazdaságtan, statisztika tárgyból. TDK dolgozatokat konzultál.



Dr. Cseh Lajos címzetes egyetemi docens (1928. Kecskemét). A Közgazdaságtudományi Egyetem elméleti és tervezési szakán okl. közgazda minősítést, majd később egyetemi doktori címet szerzett. Az Autóközlekedési Vezérgazgatóságon, majd a Közlekedési Minisz-

tériumban dolgozott. Ez utóbbi helyről 1991. január 1-én vonult fősztályvezetőként nyugdíjba. Utolsó beosztásában a Gépjárműközlekedési fősztályt vezette. Munkássága során nemzetközi összehasonlító adatok felhasználásával team keretében vizsgálták a gazdasági növekedés és a közlekedés, illetve annak alágazatai tevékenysége (személy és áruszállítás) közötti sztochasztikus kapcsolatokat és végeztek előrevetítést a fejlesztési irányok meghatározásához. Mintegy húsz éven át aktív részese volt azoknak a jogszabályoknak a kialakításában, amelyek a gépjárműfuvarozás, a szállítmányozás, a műszaki- és gazdasági feltételrendszert határozták meg a gépjárműközlekedésben. A gazdasági-mérnök képzésben 1975 óta vesz részt óraadóként, illetve félállásos munkaviszonyban. Ennek során a motorizáció, a gazdasági társaságok alapítása és működtetése, a nemzetközi szállítmányozás, valamint a szállítmányozási management témákat ad elő. Több éven át szakszemináriumot vezet. Több szakkönyvet tankönyvet írt, főleg közlekedésgazdaságtani, gépjármű üzemtani témákból. Társadalmi munkát a Közlekedéstudományi Egyesület, mint a Gépjárműközlekedés tagozat elnöke, illetve a Magyar Autóklubban végez. KTE elnökségi tag.



Dr. Juba József ny. egyetemi docens, címzetes egyetemi tanár (1909. Mosonszentjános). Egyetemi oklevelét 1932-ben a József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közgazdaságtudományi Karán szerezte, majd 1933-ban középiskolai tanári oklevelet

szerezett a Pázmány Péter tudományegyetemen. 1941-ben intézeti tanári kinevezést kapott a Közgazdaságtudományi Kar Üzemgazdaságtan Tanszékén. 1941-ben közgazdaságtudományi doktori oklevelet, majd 1945-ben hiteles könyvvizsgálói oklevelet szerzett. Az egyetemi munka mellett miniszteri szakértőként több évben át végzett revizori vizsgálatokat. 1950-től tanszékvezető főiskolai tanár a Számviteli Főiskola Építőipari Számviteli Tanszéken. 1956 óta az ÉKME Közlekedésgazdaságtani Tanszék

docenseként dolgozott 1975-ben történt nyugdíjazásáig. 1958-1960 között az ÉKME rektorhelyettese. Állandó jelleggel helyettesítette a GMSZ vezetőjét. A Közlekedésmérnöki karon a számvitel, az ügyvitel gépesítés, pénz- és hitelgazdálkodás tárgyak oktatását látta el. E tárgyakból írt jegyzeteinek száma meghaladja a 10-et. Főbb szakterületei: számvitel, pénz- és hitelgazdálkodás, gazdasági elemzés, árképzés, ellenőrzés.



Dr. Papp Ágoston tudományos főmunkatárs, címzetes egyetemi docens a pszichológiai tudomány kandidátusa (1935. Püspökladány). Az ELTE-n szerzett 1964-ben pszichológusi oklevelet. Egyetemi doktor, okleveles munkaszakpszichológus. 1955-1966 a MÁV Pályaalkal-

masági Vizsgáló Állomáson dolgozott vizsgálatvezető pszichológusként. 1966-1969 között TMB aspiráns. 1970-1975-ben egyetemi adjunktus ill. docens a Közgazdaságtudományi Egyetem Munkatudományi Tanszékén. 1994-től a KHVM Oktatási Osztályát vezeti. Több évtizede oktatja a Közlekedésmérnöki Karon a pszichológia, munka- és szociálpszichológia tárgyakat. Tudományos kutatómunkája a különböző közlekedési munkakörök széleskörű elemzésére, feltárására irányulnak. E témakörökben hazai és nemzetközi tudományos konferenciákon több mint 38 előadást tartott, 50-et meghaladó publikációi jelentek meg. Aktív tevékenységét 1 egyetemi tankönyv, 4 könyvrészlet, 6 jegyzet és számos kiadvány szerkesztése jellemzi. Az MTA Munkatudomány Bizottság tagja, titkára a Munkalélektani Albizottságnak.



Békefi Zoltán tanszéki munkatárs (1962. Budapest). 1981-ben érettségizett a budapesti Leövey Klára gimnázium fizika tagozatán. 1986-ban közlekedésmérnöki oklevelet szerzett a BME Közlekedésmérnöki Karán. 1986-89 között a Magyar Tudományos Akadémia

tudományos ösztöndíjasa, kutatóhelye a Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet közlekedésüzemi Tanszéke volt. 1989 óta először félállásban, majd főállásban a KSZI Közlekedésgazdasági Tanszék laborvezetője. Különböző tárgyak keretében (közlekedésgazdaságtan, statisztika, stb.) alkalmazott számítástechnika gyakorlatokat tart. 1993-ban két kiadásban jelent meg a Lotus titka című, a Lotus 123 táblázatkezelő programhoz írt oktatókönyve.



Józsa Attila doktorandusz (1969. Sopron). Középsiskolai tanulmányait Sopronban végezte. Okleveles gépészmérnöki diplomát a BME Közlekedésmérnöki Kar Járműgépész szakán 1993-ban szerzett. Termelési gyakorlatait a MÁV területén végezte. 1992-ben a BME TDK konferencián I. helyezést ért el. 1993-ban az Országos TDK-án a Társadalomtudományi Szekció különdíját kapta. Doktori disszertációjának témája a piacorientált kereskedő vasút feltételrendszere.



Orbán Gabriella doktorandusz (1969. Szeged). Középsiskolai tanulmányait Budapesten végezte. Közlekedésmérnöki diplomát 1993-ban szerzett a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kar Közlekedési Szakán. Diplomamunkájának témája az európai integráció és a közlekedés. 1992-ben TDK dolgozatával (vasúti környezetszennyezés és környezetvédelem) 3. helyezést, 1993-ban (Az európai integráció és a közlekedés) 1. helyezést ért el. 1992-93-ban a tanszéken demonstrátori tevékenységet folytatott. 1993-tól a Közlekedésgazdasági Tanszék doktorandusza. Doktori disszertációjának témája az európai integráció hatása az áruszállításra.



Szabó Tibor doktorandusz. (1966. Budapest). Középsiskolai tanulmányait a Budapesti Toldi Ferenc Gimnáziumban végezte. Gépészmérnöki diplomáját a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karon 1992-ben szerezte. Részt vett a Tudományos Diákköri munkákban. Diplomatervével I. díjat nyert a GTE pályázaton. 1993-1994-es tanévtől a Közlekedésgazdasági Tanszék doktorandusza. Kutatási területe környezetbarát technológiák alkalmazásának gazdasági-szervezési lehetőségei a járműiparban. Két cikket publikált a Navigátorban.

Józsa Attila doktorandusz (1969. Sopron). Középsiskolai tanulmányait Sopronban végezte. Okleveles gépészmérnöki diplomát a BME Közlekedésmérnöki Kar Járműgépész szakán 1993-ban szerzett. Termelési gyakorlatait a MÁV területén végezte. 1992-ben a BME TDK konferencián I. helyezést ért el. 1993-ban az Országos TDK-án a Társadalomtudományi Szekció különdíját kapta. Doktori disszertációjának témája a piacorientált kereskedő vasút feltételrendszere.

Orbán Gabriella doktorandusz (1969. Szeged). Középsiskolai tanulmányait Budapesten végezte. Közlekedésmérnöki diplomát 1993-ban szerzett a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kar Közlekedési Szakán. Diplomamunkájának témája az európai integráció és a közlekedés. 1992-ben TDK dolgozatával (vasúti környezetszennyezés és környezetvédelem) 3. helyezést, 1993-ban (Az európai integráció és a közlekedés) 1. helyezést ért el. 1992-93-ban a tanszéken demonstrátori tevékenységet folytatott. 1993-tól a Közlekedésgazdasági Tanszék doktorandusza. Doktori disszertációjának témája az európai integráció hatása az áruszállításra.

Szabó Tibor doktorandusz. (1966. Budapest). Középsiskolai tanulmányait a Budapesti Toldi Ferenc Gimnáziumban végezte. Gépészmérnöki diplomáját a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karon 1992-ben szerezte. Részt vett a Tudományos Diákköri munkákban. Diplomatervével I. díjat nyert a GTE pályázaton. 1993-1994-es tanévtől a Közlekedésgazdasági Tanszék doktorandusza. Kutatási területe környezetbarát technológiák alkalmazásának gazdasági-szervezési lehetőségei a járműiparban. Két cikket publikált a Navigátorban.

5.2. A régi és nem főállású munkatársak

5.2.1. A régi fő- és mellékfoglalkozású munkatársak

5.2.1.1. Főállású munkatársak



Dr. Kádas Kálmán tanszékvezető egyetemi tanár (1908. Kisoroszi). A József Nádor Műszaki Egyetemen szerzett gépészmérnöki (1931), majd gazdasági mérnöki (1932) oklevelet, ill. közgazdasági doktori oklevelet (1936). 1943-ban a Közgazdaságtudományi Karon habilitálják mint egyetemi magántanárt. 1949-től 1957-ig a Közlekedés és Postaügyi Minisztériumban dolgozott csoportvezetőtől fősztályvezető helyettesi beosztásokban. 1955-től 1976-ig vezette a Közlekedésgazdasági Tanszéket, 1957-től 1980-ig, nyugdíjba vonulásáig az ÉKME, majd BME főállású egyetemi tanára. 1985-ben bekövetkezett haláláig a tanszék szerződéses oktatójaként dolgozott. 1961-ben a műszaki tudományok kandidátusa, majd 1974-ben a műszaki tudomány doktora címet szerezte meg. 1962-ben a Drezdai Közlekedési Egyetem tiszteletbeli doktori címét kapta. Az Állami díj II. fokozat tulajdonosa (1970). 48 éves egyetemi oktatói tevékenysége során számos tárgyat oktatott, így pl. közgazdaságtant, ökonometriát, ágazati gazdaságtant, statisztikát, stb. Öt tudományos könyv, továbbá 20 egyetemi jegyzet szerzője, mintegy 340 tudományos dolgozata jelent meg. Számos hazai ill. nemzetközi tudományos társaság és MTA bizottság tagja, alelnöke volt.

Dr. Jándy Géza egyetemi tanár

Dr. Kánya Ernő egyetemi tanár

Dr. Varga Sándor egyetemi tanár

Dr. Sztankóczy Zoltán egyetemi docens

Dr. Orosz József egyetemi adjunktus

Dr. Bálintffy József egyetemi adjunktus

Dr. Vilmos Endre egyetemi adjunktus

Dr. Bujdosó László egyetemi adjunktus

Dr. Majtényi László egyetemi adjunktus

Ugróczky László egyetemi adjunktus

Vass Tibor egyetemi adjunktus

Dr. Várlaki Péter egyetemi adjunktus

Bodorics István egyetemi tanársegéd

Kenéz Attila egyetemi tanársegéd

Dr. Kóós Hutás István egyetemi tanársegéd

Nagy Mihály egyetemi tanársegéd

Sándor Zoltán egyetemi tanársegéd

Dr. Tarnai Júlia egyetemi tanársegéd

Tetlák Andorné előadó

Szentpétery Vilma gépíró

Kiss Istvánné műszaki rajzoló

5.2.1.2. Mellékfoglalkozású munkatársak

Dr. Kovacsics József egyetemi docens
Dr. Dusza János egyetemi adjunktus
Haris Béla egyetemi adjunktus
Horvai Árpád int. munkatárs
Dr. Nádas Péter egyetemi adjunktus
Répay Győző egyetemi adjunktus
Dr. Székely Gábor egyetemi adjunktus
Dr. Tőzsér István egyetemi adjunktus
Dobó Istvánné egyetemi tanársegéd
Katona Emil egyetemi tanársegéd
Dr. Keresztúri Sándor egyetemi tanársegéd
Kocsis Ferenc egyetemi tanársegéd
Kovács János egyetemi tanársegéd
Tóth Tibor egyetemi tanársegéd
Urbán Lajos egyetemi tanársegéd
Várnai István egyetemi tanársegéd

6. A TANSZÉK SZAKIRODALMI
TEVÉKENYSÉGE

6.1. TANKÖNYVEK, KÖNYVEK

Dr. Kánya Ernő: A közlekedés önköltsége, Műszaki Könyvkiadó, Bp. 1967.
Dr. Kádas Kálmán: Közlekedésgazdaságtan. Tankönyv. Tankönyvkiadó, Bp. 1972.
Dr. Kádas Kálmán: A közlekedésstatisztika módszerei. Tankönyv. Tankönyvkiadó, Bp. 1974.
Dr. Magyar István-dr. Várlaki Péter: Szállítás gazdaságtan és a piaci mechanizmus. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Bp. 1983.
Dr. Borotvás Elemér szerkesztésében (*dr. Bujdosó László-dr. Legeza Enikő-dr. Magyar István-Tánczos Lászlóné dr.-dr. Tóth Lajos-dr. Tóth László*): Közlekedésgazdaságtan. Tankönyv. Tankönyvkiadó, Bp. 1991.

6.2. FONTOSABB JEGYZETEK

Dr. Kádas Kálmán: Közlekedésgazdaságtan I. Tankönyvkiadó, Bp. 1962.
Dr. Kádas Kálmán: Közlekedésgazdaságtan II. Tankönyvkiadó, Bp. 1963.
Dr. Szántó Emil: Gépjárművek különleges gazdasági problémái. Tankönyvkiadó, Bp. 1963.
Dr. Csanádi György: Közlekedéspolitikai. Tankönyvkiadó, Bp. 1963.
Dr. Kádas Kálmán: Terv és Üzemgazdasági ismeretek. Tankönyvkiadó, Bp. 1963.
Dr. Kádas Kálmán: A közlekedési üzemek műszaki fejlesztésének gazdaságtana. Tankönyvkiadó, Bp. 1963.
Dr. Orosz József-dr. Borotvás Elemér: A beruházások gazdasági-műszaki előkészítése. Tankönyvkiadó, Bp. 1963.

Dr. Orosz József-dr. Borotvás Elemér: Gazdasági és műszaki elemzés a közlekedésben. Tankönyvkiadó, Bp. 1963.
Dr. Kádas Kálmán: Statisztika II. Tankönyvkiadó, Bp. 1964.
Dr. Czére Béla: Közlekedésünk fejlődésének története. Tankönyvkiadó, Bp. 1964.
Dr. Borotvás Elemér: Példatár a közlekedés-gazdasági-műszaki elemzése jegyzet. Tankönyvkiadó, Bp. 1965.
Dr. Kádas Kálmán: Közlekedésgazdaságtan. Tankönyvkiadó, Bp. 1966.
Dr. Borotvás Elemér-Kenyeres-dr. Tőzsér: Közlekedésgazdaságtan. Tankönyvkiadó, Bp. 1966.
Dr. Kádas Kálmán-dr. Fazekas Ferenc: Matematikai módszerek közlekedés javítóipari alkalmazásai. Tankönyvkiadó, Bp. 1966.
Dr. Dusza János-dr. Magyar István: Statisztikai példatár. Tankönyvkiadó, Bp. 1967.
Dr. Kádas Kálmán: Statisztika I. Tankönyvkiadó, Bp. 1968.
Dr. Kádas Kálmán: Tervgazdasági ismeretek. Tankönyvkiadó, Bp. 1968.
Dr. Kádas Kálmán: Vállalatgazdaságtan. Tankönyvkiadó, Bp. 1968.
Dr. Kádas Kálmán: Anyagmozgatás gazdaságtana I. Tankönyvkiadó, Bp. 1968.
Dr. Magyar István: Korszerű matematikai eszközök II. BME. Mérnöktoábbképző Intézet, 1970.
Dr. Jándy Géza: Bevezetés az operációkutatásba I. Tankönyvkiadó, Bp. 1972.
Dr. Kádas Kálmán: Közlekedésgazdaságtan I. Tankönyvkiadó, Bp. 1972.
Dr. Kádas Kálmán: Közlekedésgazdaságtan II. Tankönyvkiadó, Bp. 1973.
Dr. Jándy Géza: Bevezetés az operációkutatásba II. Tankönyvkiadó, Bp. 1974.
Dr. Borotvás Elemér: Vasúti üzem sajátos gazdasági kérdései. 1976. Tankönyvkiadó, Bp. 1976.
Dr. Sztankóczy Zoltán: Közlekedési földrajz. Tankönyvkiadó, Bp. 1976.
Dr. Varga Sándor-dr. Legeza Enikő: Vezetési és szervezési ismeretek. Tankönyvkiadó, Bp. 1977.
Dr. Borotvás E.-Tánczos Lászlóné dr.-dr. Tóth Lajos: Közlekedésgazdaságtan. (Műszaki-gazdasági számítások) Tankönyvkiadó, Bp. 1977.
Dr. Juba József-Rozgonyi Ernő-Tóth Barnabás: Pénz és hitelgazdálkodás. Tankönyvkiadó, Bp. 1978.
Dr. Borotvás Elemér szerkesztésében (*Dr. Magyar István-Tánczos Lászlóné dr.-dr. Tóth Lajos*): Közlekedésgazdaságtan I. Tankönyvkiadó, Bp. 1979.
Dr. Ács Imre: Általános- és fuvarjogi ismeretek. Tankönyvkiadó, Bp. 1980.

Huszár Józsefné: A beruházások tervezése, hatékonysága és megvalósítása. Tankönyvkiadó, Bp. 1980.

Dr. Borotvás Elemér szerkesztésében (Dr. Ács Imre-dr. Kádas Kálmán-dr. Magyar István-Tánczos Lászlóné dr.-dr. Tóth Lajos): Vállalatgazdaságtan I. Tankönyvkiadó, Bp. 1980.

Dr. Horváth László Gábor: Közlekedési ergonómiai ismeretek. Tankönyvkiadó, Bp. 1981.

Horvai Árpád: Hajózási üzemgazdaságtan I. Tankönyvkiadó, Bp. 1981.

Horvai Árpád: Hajózási üzemgazdaságtan II. Tankönyvkiadó, Bp. 1981.

Dr. Borotvás Elemér szerkesztésében (dr. Legeza Enikő-dr. Tóth Lajos-Tánczos Lászlóné dr.): Vállalatgazdaságtan II. Tankönyvkiadó, Bp. 1981.

Dr. Borotvás Elemér: Közlekedési vállalatok tevékenységének gazdasági elemzése. Tankönyvkiadó, Bp. 1981.

Dr. Majtényi László: Jogi ismeretek. Tankönyvkiadó, Bp. 1982.

Dr. Borotvás Elemér szerkesztésében (Dr. Magyar István-dr. Várlaki Péter): Vállalatgazdaságtan II. Tankönyvkiadó, Bp. 1982.

Dr. Dusza János-dr. Magyar István: Statisztikai példatár. Tankönyvkiadó, Bp. 1982.

Dr. Borotvás Elemér szerkesztésében: (Dr. Várlaki Péter-dr. Magyar István): Statisztika. Tankönyvkiadó, Bp. 1982.

Dr. Tóth Lajos szerkesztésében (dr. Bujdosó László-Bodorics István) Vállalatgazdaságtan IV. Tankönyvkiadó, Bp. 1988.

Dr. Borotvás Elemér: Gazdasági elemzés a közlekedésben. Tankönyvkiadó, Bp. 1988.

Dr. Nádas Péter-dr. Borotvás Elemér: Közlekedésgazdaságtan. Piacpolitikai és piacszervezés ismeretek, a fuvarpiac sajátosságai. Tankönyvkiadó, Bp. 1980.

Dr. Legeza Enikő-dr. Varga Sándor: Vezetés- és szervezésemélet. Tankönyvkiadó, Bp. 1986.

Dr. Magyar István: Közlekedéstan I. Tankönyvkiadó, Bp. 1992.

6.3. A JELENLEGI OKTATÓK FONTOSABB PUBLIKÁCIÓS TEVÉKENYSÉGEI

6.3.1. Dr. Borotvás Elemér egyetemi tanár

- Rendezőpályaudvarok automatizálásának társadalmi-gazdasági hatékonysága. Kandidátusi értekezés, MIIT. 1962.
- Transport Development problems arising from the geography of Hungary XXIII. International geographichal congres sumarics of Papers I-II. Moscow. 1976.

- Primenyenyie szisztyemnogo analiza v ekonomicseszkom upravlenyiji transportom. Materialy na II. Konferencije Naukova Instytut Transporty. Polytechniki Varszavszkiej, 1978. Varszava. 335-334 p.
- Ekologicsiszkeje problemi motorizaciji. Periodica Polytechnika. Transportation Engineering Vol.9.N2.1981.
- A marketing tevékenység kiterjesztésének szükségessége és előfeltétele a közlekedésben. (Társszerzővel.) Közlekedéstudományi Szemle, 1981. 12. sz.
- A közlekedési rendszerfejlesztés optimumkritériumai. Közlekedéstudományi Szemle, 1983. 12. sz.
- Közlekedési rendszerfejlesztés gazdaságosságának értékelése. Akadémiai doktori értekezés, 1988.
- A szállítási munka termelékenysége nemzetközi összehasonlításban. Közlekedéstudományi szemle, 1992. 7. sz.
- A magyar közlekedés fejlődése nemzetközi összehasonlításban I, II, III. (Társszerzővel.) Közlekedéstudományi Szemle, 1991. 11. sz; 12. sz; 1992. 1. sz.
- A magyar légiközlekedés helyzetének értékelése nemzetközi összehasonlításban I-II. (Társszerzővel.) Közlekedéstudományi Szemle, 1993. 11-12. sz.

6.3.2. Dr. Legeza Enikő egyetemi docens

- A haszongépjármű állománytervezésére alkalmas modell paramétereit befolyásoló tényezők vizsgálata, 1976. KÖTUKI.
- Zuverlässigkeitstheoretische Untersuchungen für die Effektivitt von Autobussen. Dresden 1984. Kandidátusi disszertáció 1430.
- Az áruszállító gépjármű gazdaságos élettartama. Budapest, KTE, 1985.
- Haszongépjármű pótalkatrész-szükségletének meghatározása a megbízhatóságelmélet felhasználásával. Közlekedéstudományi Szemle, 1985. 6. sz. 253-257. p.
- Motor vehicle as a reliable system. Prága. Gépjárművek megbízhatósága. Nemzetközi konferencia, 1988. június 21.
- Environment and the reliability of urban public transport. "Towards Better Environment" Conference of Alexandria University, Alexandria, Egyiptom, 1992 Április 14.
- Az Európai Integráció és a közlekedés. Saját kutatás. (Die Europische Integration und der Verkehr, 1992. Bécs Collegium Hungarian).
- Japenese Management Philosophy. University of Newcastle upon Tyne Anglia, 1992. december 7.
- Competitive Analysis in Hungarian Logistics System. The Global Purchasing and Ligistics Seminar at Arizona State University, Tempe, Arizona, USA, 1993. Ápr, 18-23.

- Die Verkehrspolitik eines Staates in Entwicklung (das Beispiel Ungarn). ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung, Zürich, Svájc, 1993. nov. 23.

6.3.3. Dr. Magyar István egyetemi docens

- Matematikai statisztikai módszerek alkalmazása a járműjavító-iparban. Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Tudományos Közleményei, XI. kötet. 6. sz. 1965. 193-203 p.
- társadalmi-gazdasági hatékonysági vizsgálatok a magyar motorizáció fejlődéséről. (Társszerző: dr. Tóth Lajos; Városi Közlekedés, XV. évf. 3. sz. 1975. 205-211 p.)
- Exportorientált iparvállalati fejlesztési stratégia a magyar autóbuszgyártásban. (Szerzőtársak: Kozma János, Michelberger Pál, Várlaki Péter): Közgazdasági Szemle, XXIX. évf. 7-8. sz. 1982. 866-899 p.)
- The Establishment of the Development Strategy of Hungarian Bus Manufacture to Cope with World Economy Changes. (Szerzőtársak: Kozma János, Michelberger Pál, Sályi Béla, Várlaki Péter): Periodica Polytechnica Transportation Engineering Vol. 10. No. 2. 1982.)
- Elosztási folyamatok gazdasági vizsgálatának módszerei. Anyagmozgatás-csomagolás, XXVIII. évf. 2. sz. 1983. 39-44 p.; A tanulmány MTESZ KAB "Irodalmi díj"-ban részesült.
- Szállítási keresleti és kínálati függvények vizsgálata kompetitív szállítási piac esetén. (Társszerző: dr. Várlaki Péter) Periodica Polytechnica, 1983. 5. sz. 455-464 p.
- A gazdasági szemlélet megalapozásának és fejlesztésének feladatai a mérnökképzésben. Felsőoktatási Szemle, XXXIV. évf. 5. sz. 1985. 285-290 p.
- A szállítási igényesség értékelésének lehetőségei. Közlekedéstudományi Szemle, XXXVI évf. 11. sz. 1986.
- A közúti és a városi közlekedés hiányjelenségeinek vizsgálata. MTA Közgazdaságtudományi Intézet, 1987.
- Az EGK által a közlekedés területén elfogadott fogalmak hazai szabványosítása. KHVM-Mikro Volán Elektronika, 1993.

6.3.4. Tánzos Lászlóné dr. egyetemi docens

- A szállítástervezés modelljeinek és vizsgálati algoritmusainak alkalmazása és fejlesztése a vasútüzemben. Egyetemi doktori értekezés, Budapest, 1974.
- Közlekedésszervezési és fejlesztési döntések előkészítésének többkritériumú elemzési rendszere. Kandidátusi értekezés, Budapest, 1985.

- Cairo, Alexandria Rapid Transit System Project-Feasibility Study. (Transport Economics Chapter). TRANSINVEST-VÁTI, 1986.
- Multiple Criteria Analysis and Evaluation in Decision Making of Transport Planning System Modeling and Optimization. Springer-Verlag, Berlin 1986. 961-969 p.
- Network Scheduling Limited by Special Constraints as Function of Time Cost (with coauthor). Periodica Polytechnica Transportation Engineering Vol. 15. No. 2. 1987. 111-123 p.
- Evaluating the Fare System of the Urban Public Transport in Budapest. 20th Annual Public. (With coauthors) Transport Symposium, Vol. 15. No. 2. 1989. 1-9 p.
- A többkritériumú elemzés egy újabb módszere: PROMETHEE. Közlekedéstudományi Szemle, 1989. 6. sz. 274-278 p.
- The New Education Program for Transportation Engineering of the Technical University of Budapest. (with coauthors) Australasian Journal of Engineering Education Sydney. 1991. 25.32 p.
- Aircraft and Maintenance Scheduling Support. Mathematical Insights and a Proposed Interactive System (with coauthors). Journal of Advanced Transportation Vol. 26. No. 2. 1992. 121-130 p.
- Versenyeztetési lehetőségek a vasúti közlekedésben az Angol Vasutak privatizációs terveinek értékelése. Közlekedéstudományi Szemle. 1993. 10. sz. 361-367 p.

6.3.5. Dr. Tóth Lajos egyetemi docens

- Az autóközlekedés levegőszennyezéséből adódó veszteségek meghatározásának lehetőségei. Belügyi Szemle, Budapest, 1985. 5. sz.
- Povüsenyie effektivoszti ispolzovánia motornogo topliva na avtomobilnom transzporte na osnove szoversensztvovánija normirovanija i materialnogo sztimulirovanija. Kadidatszka Disszertacia, Moszkva, 1986.
- A járműállomány műszaki állapota és korszerűsítésének lehetőségei közúti üzemeltetőknél. (Társszerzővel) Közlekedéstudományi Szemle, XXXIX. évf. 6. sz. 1989. június.
- Marketing módszerek alkalmazási lehetőségei a közlekedésben. (Társszerzőkkel) Közlekedéstudományi Szemle, XXXIX. évf. 8. sz. 1989. augusztus.
- Közlekedési beruházások hatásvizsgálata a költség-haszonelemzés módszerével. Tanulmány. Környezetvédelmi és Vízgazdálkodási Minisztérium, 1989.
- A közlekedési műszaki-technológiai fejlődés környezeti hatásvizsgálatának módszertani problémái. (Társszerzővel) Széchenyi István Műszaki Főiskola VI. Tudományos Ülésszak, Győr 1991. Kiadvány 213-219 p.

- A környezetvédelmi törvénytervezet gazdasági szempontú vizsgálata. (Társszerzőkkel) Regionális Környezetvédelmi Központ, Budapest, 1992.
- A levegőtisztaság-védelmi törvénytervezet költséghatékonyság vizsgálata. (Társszerzőkkel) Környezetgazdasági Intézet, Budapest, 1992.
- A környezetvédelmi törvénytervezet közgazdasági értékelése. (Társszerzőkkel) Környezetvédelmi és területfejlesztési Minisztérium, Budapest, 1993.
- A közlekedés által okozott környezetszennyezés externális költségei meghatározásának módszertani problémái. (Társszerzővel) Közlekedéstudományi Szemle, 1994. (kézirat leadva)

6.3.6. Földesi Péter egyetemi adjunktus

- A szállítási folyamatok optimalizálására alkalmas modellek továbbfejlesztése és számítógép realizálása TUKUFA 2-173, BME KSZI, 1988.
- Komplex "tér-idő" dimenziójú optimalizálási modell a közlekedésben ható bizonytalansági tényezők figyelembe vételével. Közlekedéstudományi Szemle, 1990. március XL. évf. 3. sz.
- Azonos versenyfeltételek megteremtésének lehetőségei a közúti áruszállítási piacon. (Társszerzőként) Kutatási jelentés, BME KSZI, 1990.
- A MÁV áruszállítási prognózisa 2000-ig. (Társszerzőként) Kutatási jelentés, BME KSZI, 1990.
- Hungarocamion logisztikai koncepcióterv felülvizsgálata. (Társszerzőként) Tanulmány, 1990.
- A közlekedési műszaki-technológia fejlődés környezeti hatásvizsgálatának módszertani problémái. (Társszerzőként) VI. Tudományos ülés, Győr, SZIMF, 1991. szeptember Közlekedési Rendszerek Szekció.
- A Miskolci Közlekedési Vállalat átvilágítása. (Társszerzőként) Tanulmány, 1991.
- A környezetszennyezés csökkentése érdekében az OECD országokban alkalmazott közgazdasági eszközök hazai adaptációjának hatása a közlekedésre. (Társszerzőként) Környezetvédelem a közlekedésben, Konferencia, Győr, 1993.
- A haszongépjármű-közlekedés káros hatásai csökkentésének pénzügyi alapjai. (Társszerzőként) A nemzetközi áru fuvarozás környezeti és társadalmi hatásai konferencia, Budapest, 1993.

6.3.7. Karmos Gábor egyetemi tanársegéd

- A Miskolci Közlekedési Vállalat szervezeti átvilágítása. (Társszerzőként) Tanulmány, 1991.
- A levegőtisztaság-védelem jogi szabályozásának továbbfejlesztésére vonatkozó javaslatok költség-hatékonyság elemzése. (Társszerzőként) Tanulmány, 1992.

- A belvízi hajózás eredendő ökológiai és nemzetgazdasági előnyeinek érvényre juttatása. (Társszerzőként) Tanulmány, 1992.
- A távolsági fuvarozás környezeti hatásai Közép-Kelet-Európában. (Társszerzőként) Tanulmány, 1993. A nemzetközi közúti áru fuvarozási vállalkozó képzés tapasztalatai. Navigátor, 1993. 5. sz.
- A közlekedés externális költségeinek meghatározási problémái. Közlekedéstudományi Szemle, 1989.

6.3.8. Dr. Cseh Lajos címetes egyetemi docens

- Gépjármű üzemeltetési és üzemviteli ismeretek. (Társszerzővel) Közdok, Bp. 1976.
- A gépjárműállomány rekonstrukciója. Közlekedési Közlöny, 1978/35. sz.
- Autóbuszok kapacitástartalékai és hasznosítási lehetőségei. Közl. Közlöny, 1978/51. sz.
- Az autóközlekedés minőségi színvonala és a fejlesztés fő irányai. Közlekedéstudományi Szemle, 1979. 2. sz.
- A közúti áruszállítás fejlődésének időszerű kérdései és főbb irányai. Közlekedési Közlöny, 1981. 4. sz.
- A személyszállítás nemzetközi elemzése 1955-1984 időszakban. (Társszerzővel) Kézirat, Közdok, 1986.
- A vasúti közlekedés helyzetének, munkamegosztásának elemzése. (Társszerzővel) Kézirat, Közdok, 1986.
- Közlekedésgazdaságtan I-II. (Társszerzővel) Műszaki Könyvkiadó, Bp. 1989.
- Szállítványozási management I. Bp. Közlekedésgazdasági Tanszék, GMSZ, Kézirat, 1993.
- Szállítványozási management II. Bp. Közlekedésgazdasági Tanszék, GMSZ, Kézirat 1994.

6.3.9. Dr. Papp Ágoston címetes egyetemi docens

- Diesel és elektromos vontatójárműveken végzett mozdonyvezetői munka emberre gyakorolt hatása, figyelemmel a fáradás folyamatára. Kandidátusi értekezés
- Szociálpszichológiai tényezők szerepe az elfáradásban. Az MTA Pszichológiai Bizottsága és a Magyar Pszichológiai Tudományos Társaság 1970. november 3-4-én megrendezett ill. Tudományos Jubileumi nagygyűlésének kiadványa, 115-117. p.
- A zajtalan pszichológiai összefüggés. Akusztikai tanulmányok I. kötet, A KTE Akusztikai Bizottsága kiadványa, 79-82 p.
- A zaj és testregzés hatása a mozdonyvezetői munkában. Akusztikai tanulmányok I. kötet, A

- Közlekedéstudományi Egyesület Állandó Akusztikai Bizottsága kiadványa, 105-130 p.
- Villamos és dieselmozdonyvezetői munkakörben való beválás szociálpszichológiai hatótényezői. A II. Ergonómiai Konferencia (Bp. 1970. IX. 3-4.) kiadványa, METESZ Központi Ipargazdasági Bizottság, Budapest, 381-395 p.
 - Közúti-vasúti járművek balesetbiztonságának néhány ergonómiai kérdése. (Társ szerzővel) Városi Közlekedés, 1970. évi 2. ünnepi száma, 116-121 p.
 - Alkalmasság és beválás komplex elemzése speciális műszerési munkaköröknél. (Társ szerzővel) Ergonómia, 1972. 4. sz. 355-365 p.
 - A munkapszichológia felhasználása a vállalati munkaerőgazdálkodásban. Akadémia Kiadó, Budapest, 1975.
 - Egyes korszerű berendezések alkalmazásával járó fiziológiai terhelések csökkentésének műszaki megoldási lehetőségei. OMFB kiadvány.
 - A munkaköri és vállalati jellemzők, munkahelyi magatartásmódok és a munkához való viszony kölcsönhatása, feltárásának néhány módszere. Munkaügyi Szemle, XXIII. évfolyam 5. sz. 1979. 10-14 p.

7. A TANSZÉK JÖVŐBEN VÁRHATÓ FELADATAI

Amint az a tanszék tevékenységének ismeretéből kitűnik az elmúlt évtizedek során, de különösen az elmúlt 5-10 évben egy sor fejlesztést korszerűsítést hajtottunk végre, ill. kezdtünk el megvalósítani a képzés, a tudományos kutatás, a gazdasági mérnökképzés, a hazai és külföldi szakmai tudományos kutatás, a gazdasági mérnökképzés, a hazai és külföldi szakmai tudományos kapcsolatok és együttműködés, továbbá a tudományos káderképzés terén. A következő években a megkezdett fejlesztéseket-korszerűsítéseket kell valóra váltani, ill. az elvégzetteket stabilizálni, figyelembe véve az új tantervből adódó tanszékünkre háruló elvárásokat és feladatokat.

Ezen feladatok a következő alapvető irányokban jelentkeznek.

7.1. Az oktatási tevékenység területén

Színvonalas oktatás biztosítása az alapképzésben, a közlekedési manager gazdasági mérnökképzésben, a tértíteses képzésben és az átiktatás terén jelentkező feladatok ellátásában.

A tanszék az alapképzésben erősítse szaktanszék jellegét a közlekedésmérnöki képzésben, egyúttal nyújtson hasznos ismereteket a gépésmérnökök képzésében is, továbbá mindkét szakon adjon minél több

management ismereteket, különösen a műszaki management képzésben. Tekintse egyik legfontosabb feladatának az alapképzést és annak továbbfejlesztését.

A feltételek megérették arra, hogy korszerűsítsük az alapmodulban, ill. a szakfőmodulban oktatott tantárgyaink tematikáját, ill. a tananyagok tartalmát.

Komoly erőfeszítéseket igényel a mellékmodulokban szereplő vasúti-, közúti-, logisztikai, légi közlekedési management és hajózási gazdaságtan tantárgyak anyagának a kidolgozása ill. továbbfejlesztése.

Újszerű feladatokat jelent az igények szerint indítandó szubmodulok ismeretanyagainak a színvonalas kidolgozása és hatékony bevezetése. Tanszékünk szempontjából ezek a következők lehetnek: közlekedési, gépész, szállítmányozási, vállalkozási, hajóforgalmi stb. management.

Folytatandó feladatokat jelent a posztgraduális képzésben 1992-ben bevezetett közlekedési manager gazdasági mérnöki szak meghonosítása, az új követelményeknek megfelelő tananyag értékelése, az egész posztgraduális képzés megfelelőségének biztosítása, ill. az elvárásoknak megfelelő kiszélesítése. Különleges feladatokat jelent a management szakirányok további bővítése, illetve tananyagainak a kidolgozása.

Fontos, újszerű feladatként jelentkezik a "közlekedéstudományi" programcsomag által tartalmazott szervezett egyetemi doktori képzés. Felülvizsgálandó a tanszék főoktatási profilját képező közlekedéstan, Vállalati gazdaságtan, Közlekedésgazdaságtan és Közlekedési statisztika törzsanyaga, egyrészt a párhuzamosság, az átfedések kiküszöbölése, másrészt a megváltozott társadalmi-gazdasági viszonyoknak való jobb megfelelés érdekében. Fokozatosan megvalósítandó az új tanterv tantárgyi elsajátítását támogató oktatási segédletek kidolgozása, korszerűsítése, majd ezt követően, megfelelő érlelés után, jegyzetek, ill. tankönyvek vagy szakkönyvek megírása és kiadása.

Előtérbe kerül a tanszék gazdasági számítástechnikai laboratóriuma nyújtotta lehetőségek főbb kihasználása a tananyag elsajátításában, döntési esettanulmányok bevezetésével, a rendszerelemzés szélesebb körű felhasználásával. Ennek feltétele a laboratórium anyagi lehetőségeinek és személyi feltételeknek a biztosítása.

A felsorolt adatoknak megfelelően, továbbá a fejlett országok e téren rendelkezésre álló tapasztalatainak a figyelembe vételével, korszerűsíteni kell az 1991-ben kiadott Közlekedésgazdaságtan tankönyv anyagát, a vállalati gazdaságtan jegyzeteket, továbbá új alapokra kell helyezni a közlekedési statisztikai ismereteket. E korszerűsítési feladatoknál különös hangsúlyt kell helyezni a fuvarpiaci, a marketing, a szállítmányozási a vállalkozási ismeretek továbbfejlesztésére, tovább kell lépni a közlekedésgazdasági folyamatok modellezésében.

7.2. Tudományos tevékenység területén

A tanszék egyik tudományos bázisa a közlekedéstudomány, s ezen belül főleg a közlekedésgazdasági tudomány magyarországi, de részben nemzetközi művelésének is. A kialakult tudományos profilon belül továbbra is megkülönböztetett figyelem fordítandó a közlekedés makroökonómiai kérdéseinek a kutatására komplex rendszerszemléletben. Emellett a decentralizált, kis- és közepes vállalkozási formák miatt elmélyültebben célszerű foglalkoznia a mikrogazdasági kérdésekkel. Számolva a magántulajdon eddigi elterjedésével (főleg a közúti közlekedésben), további növekedésével a korszerű vállalkozási formák térhódításával a tanszék kutatási tevékenységét ki kell terjeszteni ezek vizsgálatára is. Nem feledkezhetünk meg a közlekedésgazdasági alapkutatásokról sem, melyek az utóbbi időben csökkentek. A tananyag korszerűsítése mellett szélesíteni szükséges a döntés-előkészítéssel kapcsolatos kutatásokat is.

Támaszkodva az elmúlt évek gyakorlatára elérendő cél, hogy a tanszék az új doktorandusz képzési és minősítési rendszerben a közlekedésgazdaságtan szaktudomány területén meghatározóvá váljon.

A Közlekedésgazdasági tanszéken jelenleg biztosítottak mind a személyi mind pedig a tárgyi feltételek ahhoz, hogy annak oktatói eleget tegyenek a rájuk háruló nem kis feladatoknak, elvárásoknak.

A BME Közlekedésgazdasági Tanszéke nem tudta volna rendszeresen ellátni azt a sokrétű oktatói, tudományos-kutatási egyéb feladatait, amelyek ráhárultak az elmúlt évtizedekben, ha munkájában nem támogatta volna a külső szakemberek nagy száma. Ezúttal mondok köszönetet mindazoknak, akik önzetlenül, fáradságot nem ismervé segítettek bennünket. Egyúttal kérek mindenkit, hogy az előttünk álló nem könnyű, sőt talán az eddigieknél is nehezebb feladatok megoldásában legyenek segítségünkre. Ez záloga lehet a további sikereinknek.

Mély megrendüléssel tudatjuk, hogy

DR. PERKOVÁTZ BÓDOG

ny. minisztériumi tanácsos, c. főiskolai docens életének 68. évében elhunyt.

Halálával egy gazdag élet zárult le. Évtizedeken át fáradhatatlanul dolgozott, oktatott a közlekedés különböző területein.

Működése során különleges maradandót alkotott a hazai áru fuvarozási jog elméleti és gyakorlati kérdéseit érintő törvények és kormányhatározatok előkészítésében.

Az elhunytban a Közlekedési Közlöny több évtizeden át volt felelős szerkesztőjét, haláláig aktív munkatársát gyászoljuk, emlékét tisztelettel megőrizzük.



KISALFÖLD VOLÁN

KÖZLEKEDÉSI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

9027 Győr, Ipar u. 99. Telefon: (96) 317-266

9002 Győr, Pf. 29.

Telex: 24-236



Helyközi személyszállítási üzletág

Győr, Buda u. 33.

tel.: 96/315-213

Ipari és kereskedelmi szervezet

Győr, Ipar u. 99.

tel.: 96/313-968

Helyi személyszállítási üzletág

Győr, Buda u. 33.

tel.: 96/318-755

Sopron, Somfalvi u.

99/311-130

Utazási irodáink

Győr, Árpád u. 51/b.

tel.: 96/317-133

Sopron, Lackner K. u. 1-3.

99/311-041

Sopron, Hotel Maroni Lővér krt. 74.

99/314-163

Mosonmagyaróvár, Városkapu tér 2.

98/317-229

Csorna, Szt. István tér 8/c. 229

Kapuvár, Fő tér 18-21.

96/342-013

Járműjavító üzemek

Győr, Ipar u. 99.

tel.: 96/312-786

Győr, Buda u. 33.

96/311-588

Sopron, Somfalvi u.

99/312-382

Mosonmagyaróvár, Lucson u. 2.

98/315-644

Mosonmagyaróvár, Huszár G. u.

98/315-644

Csorna, Soproni u. 23/a. 235

Kapuvár, Szt. Katalin u. 45.

96/342-222

Beled, Vörösmarty u. 51. 151

Szálloda üzemeltető Kft

Hotel Mercurius tel.: 520

Csorna, Soproni u. 23/a.

60/372-755

Teherfuvarozó társaságaink

Scarabona Trans-Sped Kft. nemzetközi fuv. Győr, Ipar u. 99.

tel.: 96/317-497

West-Trans Kft. belföldi és nemzetközi fuv. Győr, Ipar u. 99.

96/318-586

Volán Tömegáru fuvarozási Kft. gépi kitermelés és rakodás Győr, Ipar u.

99. 96/312-608

Proxidiss Kft. PB gáz, oxigén és disszouzgáz fuv. Győr, Ipar u. 99.

96/312-901

Tempo-Ker Kft. raktározás és szállítmányozás Győr, Mészáros L. u.

96/310-428

Bel-Sped Kft. belföldi és nemzetközi fuv. Beled, Vörösmarty u. 51.

60/370-294

**Az utazóközönség és a megbízók
szolgálatában.**

Felhívás

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE JÖVŐ ÉVI MEGRENDELÉSÉRE

A Közlekedéstudományi Szemle a Közlekedéstudományi Egyesület szaklapja. A havonta 40 oldalon rendszeresen megjelenő folyóirat 1950 óta szolgálja azokat a célkitűzéseket, amelyeket a KTE tűz ki maga elé. A cikkek írói feltárják a közlekedéstudomány eredményeit, ismertetik a közlekedés műszaki fejlesztésében elért sikereket, bemutatják az Egyesület rendezvényein elhangzott értékesebb tudományos előadásokat, hozzászólásokat, az ott kialakított ajánlásokat. A közlekedési vállalatoknál, a tudományos közlekedési szervezeteknél, egyetemekenél, főiskoláknál dolgozó tudósok, műszaki közgazdasági, forgalomszervezési szakemberek korszerű tudományos eredményeiket, javaslataikat ismertetik igyekeznek elősegíteni a közlekedéstudomány és kultúra fejlesztését, a közlekedési gyakorlat európai színvonalához való felzárkózást, népszerűsíteni a környezetkímélő szemléletet, előmozdítani a közlekedéstudomány eredményeinek közkinccsé tételét, segíteni azok gyakorlati alkalmazását. A lap szerkesztőbizottsága igyekszik a fenti célokat megvalósítani.

Kérjük lapunkat 1995. évre előfizetni az elmúlt évek gyakorlatának megfelelő módon, vagy az alábbi megrendelő lapnak a postához való beküldésével. A megrendelő lapot kérjük kivágni és borítékban a következő címre elküldeni.

Vidéken:

Postahivatal, helyben

Budapesten:

Budapesti Postaigazgatóság Hírlap Osztály

1360 Budapest, Pf.: 4.

A lap ára 50 forint, éves előfizetési díja: 600 Ft.

Szerkesztőbizottság



MEGRENDELŐLAP

Megrendeljük a Közlekedéstudományi Szemle című havilapot példányban.

Kérjük az alábbi címre kézbesíteni:

A megrendelő (cég, hivatal, egyéb szerv stb.)

neve:

címe (város, utca):

irányítószáma:

Az 1995. évi előfizetési díjat Ft-ot a

..... postahivatalhoz, illetve a
..... HELIR 215-96 162 pénzforgalmi jelző-
számra 1994. december 15-ig befizetjük, illetve átutaljuk. (A nem kívánt rész törlendő)

Dátum:

.....
megrendelő aláírása

Resumé

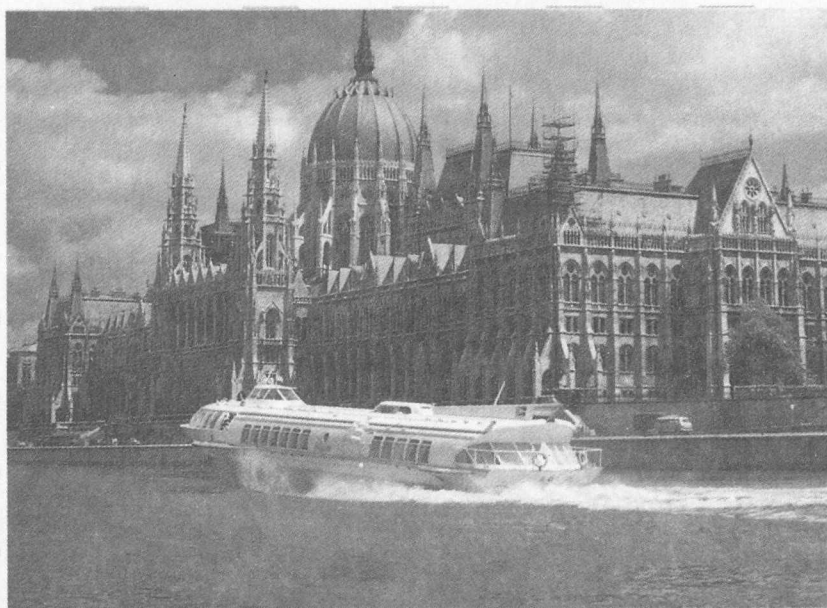
- Dr. Elemér Borotvás: L'Institut de Technique des Transports et d'Organisation de la faculté des ingénieurs des transports de l'Université Technique de Budapest a 20 ans* 321
L'auteur fait connaître les circonstances de l'établissement de l'Institut de Technique des Transports et d'Organisation histoire courte ainsi que son activité de l'enseignement et scientifique.
- Dr. Károly Kurutz: La Chaire d'Automatisation des Transport de l'Institute de Technique des Transports et d'Organisation a 42 ans* 333
L'auteur fait connaître la histoire, les taches de l'enseignement, la position de la recherche de du développement, les connections internationales de la Chaire d'Automatisation des Transport de l'Université Technique de Budapest, les assistances de l'enseignement publiées par les collaborateurs de la Chaire, présenté les instructeurs de la Chaire aussi.
- Mme Köves, Dr. Éva Gilicze - Dr. József Orosz: La Chaire de l'Operation des Transports de l'Institute de Technique des Transports et d'Organisation a 41 ans* 353
Les auteurs font connaître l'histoire, le programme de l'enseignement, les travaux de recherche scientifique et des connections de la Chaire de l'Operation des Transports de l'Institute de Technique des Transport et d'Organisation.
- Dr. Elemér Borotvás: La Chaire Économique des Transports de l'Institute de Technique des Transports et d'Organisation a 40 ans* 369
L'auteur fait connaître l'histoire, les travaux de l'enseignement, les commissions contractuelles, les connections internationales de la Chaire Economique des Transports de l'Institute de Technique des Transports et d'Organisation, ses taches a l'avenir et presente leur collaborateurs.

Summary

- Dr. Elemér Borotvás: The Transport Engineering and Organizing Institute of the Technical University of Budapest is 20 years old* 321
The author explains the circumstances of the establishment of the Transport Engineering and Organizing Institute (KSZI), its short history, instructing and scientific activities.
- Dr. Károly Kurutz: The Transport Automatization Chair of the KSZI* 333
The author explains the history of the Transport Automatization Chair of the Technical University of Budapest, its instructing tasks, the situation prevailing in the field of the research works, the international relations and explains the instructing manuals written by the Chair, showing the members of the Chair.
- Mrs. Kövesné, Dr. Éva Gilicze - Dr. József Orosz: The Transport Operation Chair of the Transport Engineering and Organizing Institute is 41 years old* 353
The authors present the history of the Transport Operation Chair of the Transport Engineering and Organizing Institute at the Technical University of Budapest, its instructional program, scientific research work and its relations.
- Dr. Elemér Borotvás: The Transport Economic Chair of the KSZI is 40 years old* 369
The author presents the history of the Transport Economic Chair of the KSZI at the Technical University of Budapest., its instructing work, scientific activities, contractual tasks, international relations, the tasks to be expected in the future and shows its working members.

Zusammenfassung

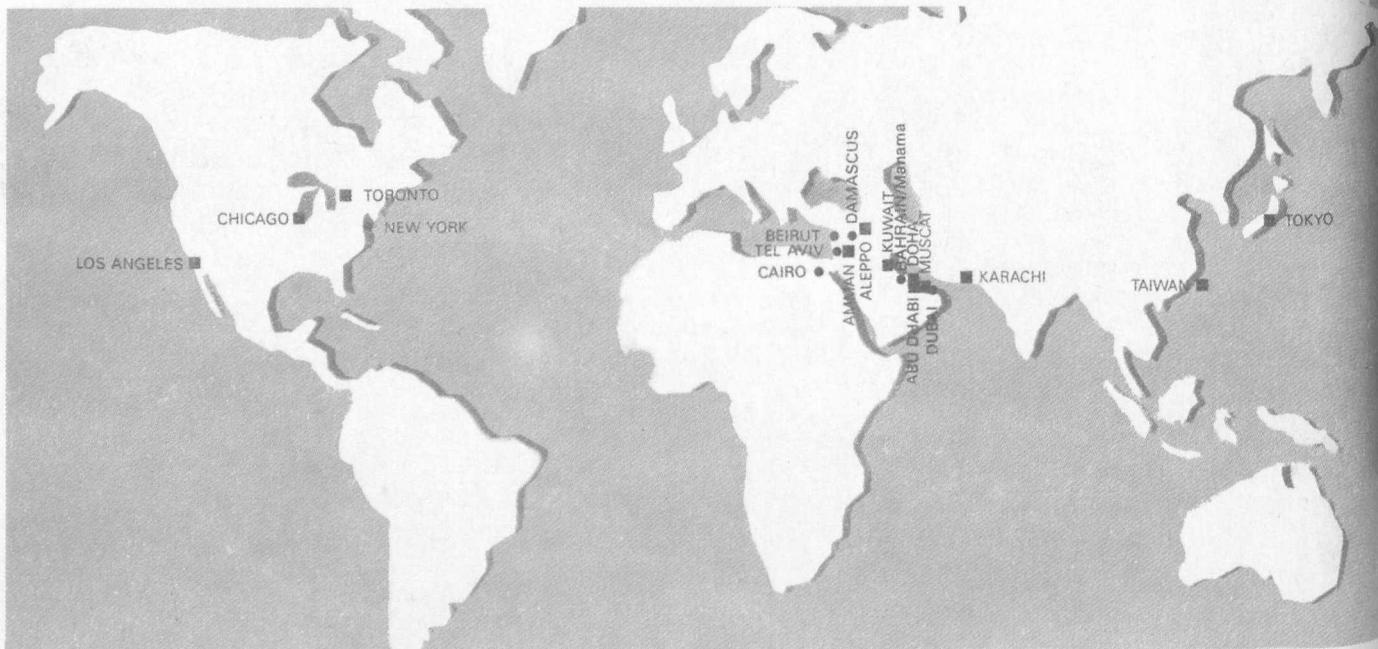
- Dr. Borotvás, Elemér: Das Institut für Verkehrstechnik und Organisation der Fakultät für Verkehrsingenieure der Budapester Technischen Universität ist 20 Jahre alt* 321
Der Autor gibt die Umstände der Errichtung des Institutes für Verkehrstechnik und Organization, dessen kurze Geschichte, Lehr- und wissenschaftliche Tätigkeiten bekannt.
- Dr. Kurutz, Károly: Die Fakultät für Verkehrsautomatik der Budapester Technischen Universität ist 42 Jahre alt* 333
Der Autor beschreibt die Geschichte, die Lehraufgaben, die Lage der Forschungsentwicklung, die internationalen Beziehungen der Fakultät für Verkehrsautomatik der Budapester Technischen Universität, stellt die durch die Mitglieder der Fakultät erarbeiteten Lehrhilfsmittel und die Mitarbeiter der Fakultät vor.
- Kövesné Dr. Gilicze Éva - Dr. Orosz, József: Die Fakultät für Verkehrsbetrieb des Institutes für Verkehrstechnik und Organisation ist 41 Jahre alt* 353
Die Autoren beschreiben die Geschichte, das Lehrprogramm, die wissenschaftliche Forschungsarbeit und die Beziehungen der Fakultät für Verkehrsbetrieb des Institutes für Verkehrstechnik und Organisation der Budapester Technischen Universität vor.
- Dr. Borotvás, Elemér: Die Fakultät für Verkehrswirtschaft des Institutes für Verkehrstechnik und Organisation ist 40 Jahre alt* 369
Der Autor beschreibt die Geschichte, die Lehrarbeit, die wissenschaftliche Aktivität, die Aufträge, die internationalen Beziehungen, die zukünftigen Aufgaben der Fakultät für Verkehrswirtschaft des Institutes für Verkehrstechnik und Organisation der Budapester Technischen Universität und stellt ihre Mitarbeiter vor.



MAHART

1052 Budapest V.,
Apáczai Csere János u.11.

MALEV Hungarian Airlines



MALEV-útvonalhálózat MALÉV's network

- on-line képviselők és ügynökségek
- off-line offices and agencies

