

100 éve született Jurek Aurél

Árva megyei paraszti családból származott. Édesapja már tanult ember – postafőtanácsos – volt. Két fiát, Jenőt és Aurélt taníttatta. Aurél a soproni reálgimnáziumban érettségizett és a kohómérnöki karra nyert felvételt. Két év elvégzése után a Budapesti Műszaki Egyetemre iratkozott át egy év elfogadásával, ahol 1928-ban gépészmérnöki oklevelet szerzett. Az egyetem elvégzése után két évig Nagy Géza

rendet kapott. 1943. december 9-én az igazgatónak kinevezett Korbuly János utódként a tervezőiroda főmérnöke lett.

1949-ben meghívást kapott a Műegyetem Gázgépek és autókikötések tanszékének vezetésére. A Csepel Vas- és Fémművekben utóda Pentelényi János lett, de ő maga egy évig még főállásban a gyárban – Szigethalmi Autógyár – maradt műszaki tanácsadóként.

1950-ben egyetemi tanári kinevezést kapott (főállásban), de megtartotta kapcsolatát az iparral. Szakértőként részt vett az Ikarus gyár, a Csepel Autógyár, a Jáfi (Járműfejlesztési Intézet), a Ganz Mávag, a Magyar Hajó- és Darugyár munkájában.

1952-ben megkapta a műszaki tudományok kandidátus tudományos fokozatot, aminek alapján 1960-ban – a

doktori cím visszaállításakor – műszaki doktorrá avatták. Tanári működése alatt számos egyetemi jegyzetet írt, 1955-ben megjelent a Belsőégésű motorok, 1963-ban az Autókikötések c. tankönyve. Oktatási tevékenységének elismeréseként Kiváló Munkáért Érdemérmét, Pattantyús Á. Géza Emlékérmét (aranyfokozat) és Munka-

érdemérmét (bronzfokozat) kapott. Két találmányára (Hidromechanikus fokozat nélküli sebességváltó és Kétfolyóműves fokozat nélküli hidromechanikus fordulatszabályozó) szabadalmat kapott 1959-ben. A szak-



Dr. Jurek Aurél

mai közéletben is vállalt szerepet: hosszú évekig tiszteletbeli társelnöke volt a Magyar Autóklubnak, részt vett az MTA egyes bizottságainak a munkájában, s a Tudományos Minősítő Bizottság által szervezett minősítési eljárásokban. Tanszékvezetői megbízatása – a hagyományoknak megfelelően – 65 éves korában, 1969-ben szűnt meg, egy évvel azt követően, hogy tanszékét – a többi járműves tanszékkel együtt – áthelyezték a gépészmérnöki karról a közlekedésmérnöki karra.

A Gázgépek és autókikötések tanszékét ekkor összevonták a Gépjárművek tanszékkel. Kapcsolata a tanszékkel nem szűnt meg, szinte haláláig rendszeresen bejárta, s figyelemmel kísérte az autotechnika fejlődését.

1991. december 30-án agyvérzés következtében váratlanul hunyt el.

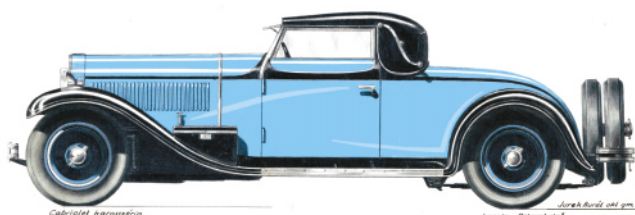
Lévai Zoltán

Egykori dokumentumok, iratok, fotók a BME Gépjárművek tanszékének honlapján – www.auto.bme.hu/automobilizmus – láthatók.



A Turán 75 bejáratáson

üzemében dolgozott, ahol számos karosszériát tervezett. 1930-ban a Weiss Manfréd gyár Korbuly János főmérnök által vezetett tervezőirodájába került, egy konstrukciós részleg vezetőjeként. Itt többek között hegyi vontatót, könnyű páncélkocsit, harckocsikat, olajszállító gépkocsit terveztek. A Csaba harckocsiórt Polgári érdem-



Nagy Géza karosszériagyár.
Gróf Bethlen István kocsija.