

Harmadik díjazott

CSONKA JÁNOS  
mérnöki talentuma  
MAGYAR ÖRÖKSÉG

Minden nemzet történetében vannak szellem-óriások, akik világító fáklyaként mutatnak utat, örökségük, eredményeik generációkon jelzik tetteiket. Minden nemzet történetében díjak, jutalmak, elismerések, "babérkoszorúk" jelzik az utókor elismerését.

Az általam képviselt intézménynek - a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemnek - különösen örömteli e mai nap, amikor *Magyar Örökség Díjat* adnak egykori munkatársunknak, a József Műegyetem tanműhelye vezetőjének, Bánki Donát professzor alkotó társának, a motorteknika fejlesztésében, a magyarországi automobilizmus megteremtésében, majd a gépgyártásban hazai és nemzetközi elismerést szerzett Csonka Jánosnak.

Ki volt Csonka János? Mi tett hosszú élete során a motorteknika fejlesztéséért, a magyarországi automobilizmusért, a mérnökképzésért? 1852. január 22-én Szegeden született. Apja kovácműhelyében ismerkedett meg az alkotás örömeivel, az anyagmegmunkálás szépségével. S mint a mesében a "hetedik, legkisebb gyermek" - hiszen a Csonka-családban is ő volt mindez - elindult hosszú útra, melynek során gazdag szakmai ismereteket szerzett, s visszatérve ezeket jól tudta kamatoztatni a motorteknika fejlesztésében, az autógyártásban, a gépiparban, a mérnökképzésben, összefoglalóan: a technikai kultúra gazdagításában.

Elhagyva a családi műhelyt, az Alföld-Fiumei Vasút szegedi főműhelyébe került, ahol közeli megismerhette a gyermekkorában is mindig megcsodált gőzmozdonyokat, ezeknek szerkezeteit. Már a MÁV budapesti fűtőházában dolgozott, amikor megszületett az az elhatározása, hogy útra indul, megismerni Nyugat-Európa ipari államait. Bécs, Sankt Pölten,

Zürich, Párizs, London jelzik ennek az útnak a nagy állomásait. Amikor útja Londonból újra Párizsba vezetett, olvasta a József Műegyetem pályázati felhívását tanműhelyének vezetésére. Több jelentkező - köztük mérnökök - közül az akkori műegyetemi vezetés jó érzékkel őt választotta ki.

Csonka János 1877-ben kezdte meg szolgálatát a József Műegyetemen. Magasra ívelő pályája során sokszor hívták máshová, de ő itt maradt, 1924-es nyugalomba vonulásáig. Az általa vezetett tanműhely az ország egyik legfontosabb iparfejlesztési központjává vált. Bánki Donát műegyetemi professzorral mérnökök voltak a motorteknika fejlesztésének. A Ganz-gyár megbízásából, az ott működő motorok tökéletesítése mellett, elkészítették első közös alkotásukat, a *Bánki-Csonka motort*, ami négyütemű, álló hengeres, izzócső gyújtású benzinmotor volt. Ezen végezték első karburátor kísérleteiket. A Bánki-Csonka motorok az akkori idők legtökéletesebb, leggazdaságosabb és legmegbízhatóbb motorjai voltak, és fél évszázadon át teljesítettek szolgálatot az ország különböző üzemeiben, elsősorban mezőgazdasági területeken. A motor legnevezetesebb alkotórésze a világon elsőként készített és szabadalmaztatott találmányuk, a *porlasztó* volt.

Bánki Donát és Csonka János 1893. február 11-én jelentették be szabadalmukat a porlasztóra. Ez a találmány a motorteknika fejlődésében forradalmi változást hozott. A világon jelenleg üzemelő több mint 150 millió benzinmotoron olyan porlasztó van, amelynek alapgondolatát Bánki Donát és Csonka János fogalmazta meg.

Csonka Jánosban már párizsi útja során felébredt az érdeklődés a gépjárművek iránt. Az álom megvalósult. Csonka János elkészítette azt a háromkerekű motoros triciklit, amelyet 1900. november 19-étől a Magyar Posta levélgyűjtésre használt. A gépek jó minőségét mutatja, hogy e járművek - melyekből az évek során több is készült -. 25 évig álltak a postai levélgyűjtés szolgálatában.

A Magyar Királyi Posta-és Táviratigazgatóság 1903-ban nemzetközi pályázatot hirdetett postautók beszerzésére. A pályázaton több, akkor már nemzetközi hírnévű autógyár is részt vett. A zsűri a Csonka János benyújtotta tervet fogadta el. Ennek a postakocsinak két külön blokkból összeszerelt iker-hengertömbbel négyhengeres motorja, differenciálműve, soros kapcsolású sebességváltója, két lánckerékkel hátsótengely meghajtása volt, s Csonka János, ahol csak tehetett, golyóscsapágyakat alkalmazott. Az eredeti szerződésben kikötött 500 km

helyett a kocsit 2000 kilométeres próbaútnak vetették alá. 1905 májusában indult el a Műegyetem udvaráról, és a Felvidék, Erdély, az Alföld szinte ember nem járta útvonalain (Budapest - Aszód - Kassa - Lőcse - Késmárk - Dész - Máramarossziget - Kolozsvár - Temesvár - Szeged - Budapest ) át üzemzavar nélkül ért célba. A korabeli jegyzőkönyv szerint " a szóban forgó automobil jármű a legelső ilyenmű magyar gyártmány, mely a szállító cég saját, eredeti tervei alapján, magyar iparosok által, majdnem kizárólag magyar anyagból készült." A kocsit átlagosan 26 kilométeres sebességgel haladt óránként. Maximális sebessége 35 km/óra volt. Ez a kocsi típus 25 évig állt a posta szolgálatában. A gyártást mindvégig Csonka János irányította, az alvázakba a motor beszerelését maga ellenőrizte. Az első megrendeléseket újabbak követték. A megbízható autókat Csonka János tervei szerint a Röckgyár készítette. A nemzetközi sikerek alapján a Magyar Automobil Clubban - melynek Csonka egyik alapítója volt - felvetődött az első világháború előtt jelentős eredményeket felmutatni tudó önálló magyar autógyártás gondolata.

Közel öt évtizedes műegyetemi szolgálat után - ahol gépészmérnökök ezreit ismertette meg a motorszerkezetek, a motorgyártás titkaival - nyugalomba vonult. Ez természetesen - tudniillik a nyugalom - csak a műegyetemi szolgálatra vonatkozott, hiszen új korszak vette kezdetét életében. S ekkor már elmúlt 70 éves! Gépműhelyt alapított a mai Bartók Béla úton, ennek helyét emléktábla őrzi.

Ebben az időben, 1929 és 1935 között, jelentette be három utolsó szabadalmát. A kis műhely - a sok megrendelés miatt - kinőtte az egykori területet, s a Budafoki úton megkezdődött - fiának tervei alapján - a mai Csonka János Gépgyár tervezése. A gyár 1941-es üzembe helyezését már nem érthette meg: váratlanul - tele tervekkel - 1939. október 27-én elhunyt.

Az egykori gyár ma újra az ő nevét viseli. Gyártmányai hírét viszik a világba a magyarországi motorgyártásnak. Mi, aki a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen a holnap mérnökeit tanítjuk, reá emlékezve, szellemi örökségét, nagyságát, vállalkozó kedvét - mai kifejezéssel élve: innovatív szellemét - magunkénak érezve fogalmazzuk meg közös teendőinket a mérnökképzésben, iparpolitikában, iparfejlesztésben. Munkája így lesz a *magyar örökség* élő, máig ható és holnapra mutató része.

*Molnár Károly*

*egyetemi tanár, rektor-helyettes*

#### Életrajz

**Csonka János** (\*1852. január 22. Szeged, +1939. október 27. Budapest) gépészmérnök, feltaláló. Iskoláit Szegeden végzi, apja kovácsműhelyében lesz szakmunkás. Az Alföld-Fiumei Vasút szegedi főműhelyében (1871-73), a MÁV budapesti fűtőházában (1873-74), majd Bécsben, Zürichben, Párizsban és Londonban (1874-77) dolgozik. Állandóan tovább képezve magát nyeri el a József Műegyetem tanműhelyének vezetői állását, amelyet nyugállományba vonulásáig tölt be (1877-1925). 1877-1880 között, vizsgázás nélkül, végighallgatja az egyetemi előadásokat. Kiemelkedő mérnöki értékű teljesítményeiért a Mérnöki Kamara gépészmérnökké nyilvánítja (1924).. Nyugdíjasként önálló gépműhelyt létesít (1925), amely 1938-ban gyárrá, a Csonka-gépgyárrá bővül. Az államosítás után Kismotor- és Gépgyár a neve, ma ismét Csonka János Gépgyár Kft. Fontosabb alkotásai: első magyar gázmotor (1877), Csonka-féle gáz- és petróleummotor (1884), Bánki Donáttal közös alkotásai: Báni-Csonka benzinmotor (1890), benzinporlasztó (karburátor) (1893), az első magyar motorkerékpár, motorcsónak, gázkalapács (1893). További alkotásai: motoros tricikli (1900), az első magyar gépkocsi (1905), további gépkocsik (1906-14), kisautók (1909-12), autóbuszok (1910). A Bánki-Csonka motor első példánya, az első postatricikli, továbbá első autói a Közlekedési Múzeumban láthatók.