

1. FÜGGELÉK

Piliny község történetéből⁴²

(részletek)

Az Ipoly kelet-nyugati mellékvölgyének a Ménes- illetve Nagypatak völgyének torkolatában fekvő Endrefalvától északkeletre, a 207 méter magas Sirmány nevű kerek hegy mögötti hosszúkás völgyben találjuk Piliny községet. Hajdan erdőség koszorúzta kies vidék volt. Az egyutcás község a 400 méter magas Kőhegy és a 368 méter magas Várhegy tövében, a Piliny-patak völgyében jött létre. Az észak-déli futású patak a községtől délre torkollik a Ménes-patakba, mely végül az Ipolyba ömlik.

A települést észak felé a Kőhegy, északnyugatra Szécsényfelfalu, nyugatra Endrefalva, keletre a Várhegy, délkeletre Szalmatercs, délre a Ménes-patak völgye határolja. A községhez tartozó puszták: Szupataki- puszta, Másistenibérc, Tekenőcspuszta, Kőhegyaljapuszta és Kobakpuszta.

Az i.e. 2. évezred elején népesedett be erőteljesen a Cserhát vidéke, az Ipoly-Zagyva völgye. A mai megye jelentős bronzkori lelőhelye Pilinyben, a környék legmagasabb hegyének csúcsán jött létre, a badeni kultúra lakosságá-

⁴² Forrás: <https://sites.google.com/site/pilinyihirmondo/home/piliny-koezseg-toertenetebol> (Utolsó letöltés: 2013. július 17.) „Dr. Szvaricsek Ferenc történész, Gulyás Gábor könyvkötő mester, Kollár Sándor polgármester közreműködésével (1993)”. A honlapon megjelent szövegben néhány szükséges javítást eszközöltünk (A szerk.)

nak megtelepedésével. A bronzkori települések egy része megerősített magaslatokon volt, a helyi lakosság nevezte el ezeket később várhegynek vagy pogányvárnak. Maga a pilinyi Várhegy egy 368 méter magas vulkáni tanúhegy, ahol 150-200 méteres összlet pusztult le. A Pilinyben lakó Nyáry család munkássága révén ismerjük a badeni kultúra emlékműanyagát a pilinyi várhegyről, különösen Nyáry Jenő bátyja, ifj. Nyáry Albert⁴³ századforduló táján végzett ásatásaiból.

Megyénk első biztos benépesítői a rézkori badeni (péceli) kultúra népei voltak. Gazdálkodásukban már a kapás földművelés játszotta a főszerepet, de ismerték az állattenyésztést is, pl. szarvasmarha, juh, sertés, kecske és ló tenyésztéséről van megbízható adatunk. A földművelő és állattenyésztő életmód adott lehetőséget arra is, hogy vérrokonságon alapuló közösségek, nemzetségek alakuljanak ki és alkossanak egy-egy telepét. A késő rézkor időszaka a Várhegy ásatásából ismert.

Az i.e. 2. évezred közepén adta át helyét a badeni kultúra a bronzkor kultúrájának. Jelentős lakhely volt a bronzkor folyamán a Várhegy. Feltárását Kubinyi Ferenc kezdte el, Nyáry Jenő folytatta, és ifj. Nyáry Albert fejezte be. A hozzá tartozó urnatemetőt a Borsóson Nyáry Jenő, Érdy János és Rómer Flóris ásta meg. A késő bronzkornak legjobban a temetőit ismeri a tudomány. Ezek közül is kiemelkedő jelentőségű a piliny-borsósi és a nagybáttonyi temető. A megye területén elterjedt késő bronzkori anyagi műveltség a Börzsöny–Cserhát–Mátra vonaltól északra innen kapta a pilinyi kultúra nevét. Temetkezési rítusa egységesen hamvasztásos volt, az urnaként szolgáló edénybe helyezték a hamvakat, s az urnát általában tállal fedték le. A temető többholdnyi kiterjedésű és több ezer sírra becsülhető.

A település (várhegy) már a badeni kultúra idején is lakott volt, de feltehető, hogy létezett még a korai vaskor

⁴³ Nagybátyja Nyáry Albert festőművész volt.

elején is. A bronzkor végi-korai vaskori lakosság életében fontos szerepet játszott a fémművesség. Nyersanyagok közül a réz a Mátrában megtalálható, az ón vagy antimon cseré útján távolabbi helyről beszerezhető volt. Az öntőminták leletei azt mutatják, hogy az öntés magán a telepen történt. A feldolgozást és eszközkészítést a telep egyes szakképzett emberei végezheték. Legfőbb feladatuk a védelem ellátása és a zsákmányszerzés elleni harc volt.

Az i.e. 6. században a szkíták bevándorlása az eddig virágzó telepek elhagyásával járt. A szkíták nomád életmódot folytattak, jelentős volt a lótenyésztésük. Pilinyből ismeretesek a nép hagyatékára jellemző kígyófejes, csiga alakú hajfonatkarikák. A pilinyi kultúra fiatalabb népei a szkíták mellett még itt éltek, de a szkíta uralom alatt fokozatosan eltűntek, telepeik megszűntek. Pilinyből a Sirmány-hegyi Árpád-kori temető területéről ismerünk kelta leleteket is.

A kelta bevándorlás több hullámban történt. Ittlétük jelentősége a gazdálkodás területén mindenekelőtt is a kézművesség, az állati igaerővel végzett földművelés és a kereskedelem fejlődésében domborodik ki.

A Kárpát-medence területén a népek már az i.e. 8. századtól állandó mozgásban, vándorlásban voltak. Mégis a népvándorlás kora az i.sz. 6. század végétől veszi kezdetét. Megindulását a hunok előretörése jelenti (a katonai megszállás Nógrád megyén kívül esett). A peremvidéken az uralmuk alatt lévő gótok telepedtek le. Az 5-6. században a hunok után Nógrád megyében a letelepedők között számításba jöhetnek a germán longobárdok és gepidák. Szécsényben sírleletük is van.

A honfoglaló magyarság szállásterülete lett Nógrád megye vidéke. A honfoglalók első nemzedékéhez tartozó magyar leletek közül Nyáry Jenő 1871-ben Pilinyben a Leshegyen tárt fel sírokat. Az előkerült lószerszámveret, ruhadíszek és ékszerek bizonyítják a magyarok egy csoportjának megtelepedését. Nógrád megye területén a honfoglalás korában szláv népesség lakott, helynévanyag őrzi

ezt Piliny nevében is (Pelyn). A szlávokkal a magyarság eleinte nem keveredett, de később az elkülönülés megszűnt.

A helységnév elsőként 1368-ban fordult elő, szláv eredetű, jelentése: „Pela nevű személy birtoka”. De az Ipoly bal partján a 10–11. századi szláv népességet a vele kapcsolatos leletek is végigkísérik, így Pilinyben is.

Az Ipoly-völgyi szlávok közé már a 10. században települtek magyarok, ezt is a pilinyi leletek bizonyítják. Ilyen az Ernst-gyűjteményből vásárolt kétélű vaskard, rövid, törött, egyenes keresztvassal. A kardot a Magyar Néprajzi Múzeum fegyvertárában őrzik (ltsz.: 58.7448). Ez a nyugati típusú kard Géza idején honosodott meg.

A honfoglalás után az őshonos Kacsics és Zách⁴⁴ nemzetség birtokai Szécsény, illetve Karancsság körül feküdtek többek között. A két család birtokai közé eső falvak eredete nehezen határozható meg. A Dobroda völgye, Endrefalva, Piliny, Szalmatercs falvak a 13. század végén, a 14. sz. elején kis- és középnemesek falvaiként tűnnek fel, s meg is maradnak a családok kezén a 16. század végén is. Ezeknek a falvaknak a területe a megye legrégebbi magyar településeihez tartozott, amit a már említett 10. századi leletek is bizonyítanak.

A felsorolt köznemesi falvak közé tartozott Piliny is a 14. században. Ekkor Nógrád megyében négy nagybirokos család volt: a Záchok, a Szécsényiek, a Balassák és a Losonciak. Az új birtokos bárói réteg kialakulása 1310–1340 között történt, az I. Károly király (Károly Róbert) pártján állók a rozgonyi csata után minden alkalmat megragadtak, hogy elkobozzák a Csák-párti (Csák Máté hívei), vagy az ezzel gyanúsítható birtokosok földjeit. Élenjáró személyiség volt közöttük a Kacsics nembeli Szécsényi Tamás, aki 1319-ben Piliny Péter pilinyi birtokát kapta meg a királytól.

A Zách-nembeli Karancs-Ság földesura Zách Felicián 1330. április 17-én merényletet követett el Visegrádon I.

⁴⁴ Használatos a név történelmi alakja is, a Záh. (A szerk.)

Károly és családja ellen. A király megsebesítése után a királyné, Erzsébet négy ujját kardjával levágta. A királyné asztalnoka, Ákos-nembeli Cselén (Csellén) Sándor fia, János mester csákányával hátulról leütötte, Felicián a földre rogyott, ott a szolgák lekaszabolták. Május 16-án tartott országos törvényszék a Zách nemzetséget harmadízíglén kiirtani rendelte el. Zách Felicián megyei jószágai: Karancs-Ság, Pilény, Endrefalva, Felfalu és Poltár stb. részben vagy egészben a királyra szállt. Mivel a Zách nemzetség a megye legrégebbi nemzetsége volt, a hajsza és rablás éveken át folyt ellenük. A nemzetség néhány tagja ugyanakkor kimaradt a bosszúból, így pl. a Verebi vagy Verebélyi család, vagy a Marczali család. Nógrád megye legrégebbi, jelenleg is használt harangjainak a nógrádszakáli és a becskei mellett a pilinyi tekinthető (minuszkulás felirata alapján az évszám nélküli pilinyi a legrégebbi). A kutatók a mohácsi csata ideje körüli időpontra datálják a harang használatának idejét. Ez azt is jelenti, hogy a falunak akkor már temploma volt.

Az Országos Levéltár Diplomatikai Osztályán a 19. század végén őriztek több olyan pecsétet, mely a Pilinyi családdal kapcsolatos: Pilinyi Pál Nógrád megyei alispán és társa 1493, Pilinyi László Gömör megyei alispán és társa 1498. A török hódoltság Buda 1541-es elfoglalása után Nógrádra is kiterjedt. Az Ipoly vonaláig kiszolgáltató volt a terület, a szécsényi szandzsákhhoz tartozott Piliny is.

A Pilinyi család valószínűleg Piliny Demeterrel halt ki.

A Numizmatikai Közlöny 1939–1940-es számában szerepelt egy érdekes éremlelet Pilinnyel kapcsolatban. Az összesen 1455 db dénár első előfordulási évszáma 1594, az utolsó 1636. Valószínűleg 1637 után rejthették a földbe menekülés során, számolva a visszatérés lehetőségével.

1698-ban a falu fából épült templomát említik, ami azt jelenti, hogy a török időben elpusztult a régi templom, és helyette ideiglenesen fából építettek újat. 1713-ben a község keleti részén, a dombon hajdani katolikus templom romjait említik, mely a török időkben pusztult el. 1745-ben Mária

Terézia idején alapjaiból emelték újjá a templomot. A falu lakosainak száma ekkor 557 fő volt, melyből katolikus 508, evangélikus 42, zsidó 7 személy.

1859-ben a losonci gyárigazgató Engelman János Baptist Piliny környékére szénkutatói engedélyt kapott, hiszen már ismert volt a Kövecses-dűlőben a szénelőfordulás. 1894-ben Fleischer Kálmán üzletet és kocsmát nyitott a faluban.

1898-ban Nyáry Jenő megnyitotta az első szénbányát, mely a későbbiekben sok fejtörést okozott geológiai szempontból a bányavállalatok szakembereinek. A Cseres-hegy (275 m) nyugati oldalán, a vízmosta árokban állítólag egy méter vastag széntelepét tártak fel, és a nyert szén 4398 kalóriás volt.

1902-ben átépítették a katolikus templomot, ekkor pusztult el 18. század eleji festett famennyezete. 1924-től Löwy Károly és örököseinek 800 holdas birtoka ismeretes Pilinyből. 1930-tól Perl Károly 650 holdas birtokán exportra állatokat tenyésztett. „Hangya” szövetkezeti fiók is működött a faluban.

Piliny lakossága földművesekből, törpebirtokosokból, bányászokból, gyári munkásokból és napszámosokból tevődött össze. A második világháború 1944. december 31-én ért véget Piliny számára.

Műemlékek

Kubinyi–Nyáry-kastély, 18. sz.

Földszintes, L-alakú kúria.

Wattay–Prónay-kúria, 1770–1780 (1945-ben lebontották)

Piliny község címerei

Az eredeti községi pecsét lenyomata 1850-ből ismert. (NmL. IV-186/1.) Leírása: ovális alapon baloldalt egy csoroszlya, jobboldalt egy ekevas. A két mezőgazdasági eszköz között három szál összefogott búzakaralász. A pecsét alsó részén PILIN felirat látható.

2. FÜGGELÉK

A Miskolci Egyetem

A Miskolci Egyetem őse a Selmecbányán 1735-ben III. Károly császár által alapított bányászati-kohászati tanintézet (Bergschule), ahol a világon elsőként oktattak felsőfokú bányászati-kohászati ismereteket (Freibergben 1765-től, Berlinben 1770-től, Szentpéterváron 1773-tól). Mária Terézia 1762-ben akadémiai intézménnyé szerveztette át az iskolát (Bergakademie). 1846-tól erdészképzés is folyt az akadémián.

A selmeci iskola példaként szolgált a későbbiekben alakult európai műszaki főiskolák létrehozásánál. A Párizsi Műszaki Egyetem 1794-ben a selmeci laboroktatás alapján szervezte meg a sajátját. A selmeci professzorok közreműködésével alapították meg Selmecbányától nem messze – Szklenón – a világ első nemzetközi műszaki egyesületét. A Societat der Bergbau-Kunde létrehozását Born Ignác⁴⁵ (1742–1791) kezdeményezte, aki ugyan Bécsben élt és dolgozott, de világhírű amalgámozási találmányának hasznosításához Szklenón folytatta az üzemi kísérleteket, az akadémia tanárainak segítségével. Az általa alapított bányászati társaság megalakulására 1786 szeptemberében 27 szakembert hívott meg, nyolc országból.

⁴⁵ Nemzetközileg többnyire inkább Ignaz von Born néven ismert, mert bár magyar földön született, élete nagyobb részét Bécsben töltötte és munkássága révén ott is vált híressé.

1848–1850 között szünetelt az oktatás, mivel a magyar szabadságharc alatt a diákok beálltak Kossuth seregébe.

Az 1867-es osztrák-magyar kiegyezés után az oktatás nyelve az addigi német helyett a magyar lett, s az intézmény neve Magyar Királyi Bányászati- és Erdészeti Akadémiára változott.

1920-ban, a trianoni békeszerződés után Selmecbánya Csehszlovákia része lett, így az Akadémia költözni kényszerült, Sopron adott helyet a hontalan iskolának.

A Magyar Országgyűlés 1949. évi XXIII. törvényében elrendelte, hogy „a felsőfokú műszaki szakképzés fokozása céljából Miskolcon Nehézipari Műszaki Egyetemet kell létesíteni. Az egyetem bánya- és kohómérnöki karra tagozódik”. Így 1949-ben létrejött Miskolcon a Sopronból áttelepült Bánya- és Kohómérnöki Karból, valamint a frissen alapított Gépészmérnöki Karból álló egyetem.

Miskolcon 1949. szeptember 18-án volt az első tanítási nap. 1950 februárjában kijelölték az egyetem mai helyét, mintegy 85 hektárnyi területen. Megkezdődött az építkezés, és az első tanulmányi épületeket már 1951 őszén használatba is vehették az oktatók és a hallgatók. Az első miskolci diplomaosztó ünnepségen 1953-ban 236 bányagépész, kohász és szerszámgépész hallgató kapta meg a diplomáját.

Az oktatási rendszer megváltozása következtében a műszaki karokat társadalomtudományokat oktató karokkal, szakokkal egészítették ki.

1981-ben nagy változások kezdődtek az egyetem életében. Ekkor indult meg a jogászképzés, mely 1983-tól önálló fakultásként működik.

Ekkor fogalmazódott meg a cél, hogy az egyetem a klasszikus értelemben vett universitas szintjére fejlődjék. Ilyen jellegű intézmény létrehozására ekkor az országban szinte egyedülállóan Miskolcon volt lehetőség, ahol a műszaki karok tanszékei mellett a már meglévő társadalomtudományi stúdiumok (jog, filozófia, szociológia, közgazda-

ságtan stb), illetve a Nyelvi Intézet megléte biztosította az alapot az új karok létrehozásához.

A fejlődés következő lépcsőfoka az 1987-ben beinduló közgazdászképzés, melyet a Gazdaságtudományi Kar létrehozása követett 1990-ben.

A különböző tudományok oktatásának összefogása az egyetem keretein belül kiemelkedő lehetőségeket nyújt az itt tanulni, kutatni vágyóknak. Az egyetem egyes tanszékei, intézetei több karon, szakon tanítanak. A hallgatóknak lehetőségük van több szakon párhuzamosan tanulmányokat folytatni. Ilyen esetben az egyes karok egymás között elfogadják a mindkét kar által megkövetelt tantárgyakból az azonos tárgyból letett vizsgát. A hallgatók más karon, szakon oktatott tantárgyat is tanulhatnak akkor is, ha az adott karon a teljes képzésben nem vesznek részt.

Az egyetem neve 1990. július elsejével Miskolci Egyetemre (rövidítése: ME) változott.

1992-ben alakult a Bölcsészettudományi Intézet, amely 1997 szeptemberében emelkedett kari rangra.

1997-ben a Liszt Ferenc Zeneművészeti Főiskola miskolci tagozata – a főiskolától történő leválását követően – csatlakozott az intézményhez, mint a Miskolci Egyetem Bartók Béla Zeneművészeti Intézete.

A felsőoktatási törvényben kívánatossá nyilvánított egyetemi integráció eredményeképpen a sárospataki Comenius Tanítóképző Főiskola 2000. január 1-jétől a Miskolci Egyetem főiskolai kara lett.

Sárospatakon 1531-ben Perényi Péter alapított iskolát, amely kezdetben alsófokú, úgynevezett triviális iskolaként működött. 1650-ben Lorántffy Zsuzsanna és fia, Rákóczi Zsigmond Sárospatakra hívta a nagyhírű, magyar származású cseh-morva pedagógust, Johannes Amos Comeniust (1592–1670), aki 1654-ig tartózkodott Sárospatakon, s itt jelentette meg pedagógiai munkáit.

Sárospatakon 1857. november 16-tól indult önálló tanítóképzés a pataki kollégium keretein és épületén belül.

Jelenleg a tanítóképző az 1911–1913 között Lechner Jenő és Warga László tervei alapján átépített épületben működik, 2000. január 1-től mint a Miskolci Egyetem kara.

Az Egészségtudományi Intézet főiskolai szintű alapképzése védőnő szakkal 2001-ben létesült, és 2004 szeptemberétől gyógytornász szakon is megindult a képzés.

A Miskolci Egyetem (az országban egyedülállóan) városon kívüli, mintegy 82 hektár alapterületű területen önálló városrészként (campus) épült ki. Ez lehetővé teszi az infrastruktúra korszerűsítését és bővítését, melyet az itt tanuló több mint 14 000 diák és közel 2000 oktató és dolgozó is egyre inkább igényel. Az egyetem folyamatban lévő korszerűsítő beruházásai mellett a közeljövő tervei között diákhotel kétágyas szobákkal, uszoda és bevásárlóközpont építése is szerepel.

A Miskolci Egyetemen 1998 őszén kezdte meg működését az Európai Tanulmányok Központja, amely négy témakörben – jogharmonizáció, gazdasági integráció, politikai integráció és az EU intézmények története – nyújt az egyetem hallgatóinak EU ismereteket az alapképzés és a posztgraduális képzés keretében. Az oktatás nem csak magyarul, hanem több területen idegen nyelven is, főként angolul folyik, melynek keretében a hallgatók sokrétű ismereteket szerezhetnek az Európai Unió történetéről, jelenlegi működéséről és a csatlakozási követelményekről.

A főiskolai kar alapfeladatként tanítókat és óvodapedagógusokat képez, ezen túl fejlesztő és alkalmazott kutatásokat végez. Őrzi és gazdagítja több évszázados hagyományait. Részt vállal a határainkon kívül élő magyarság kulturális életének ápolásában, s a régió szükségleteinek megfelelően a diplomások továbbképzését, valamint a szűkebb és tágabb környezet művelődését segíti.

A Comenius Tanítóképző Főiskolai Karon folyó pedagógusképző és kutatómunkát a nyelvi-irodalmi, neveléstudományi, természettudományi, művészeti-nevelési, informatikai és testnevelési tanszék végzi. A hallgatók és

oktatók munkáját a közel 150 ezer írott-nyomtatott és más jellegű dokumentumot tartalmazó főiskolai könyvtár segíti, mely a régióban pedagógiai szakkönyvtári funkciót is betölt. A könyvtár muzeális értékű könyvgyűjteménnyel is rendelkezik.

3. FÜGGELÉK

A Salgótarjáni Tűzhelygyár története

- (1894) Keszler Antal, Böhm Béla és Bauer Miksa kereskedők és zálogház-tulajdonosok május 16-án telepengedélyt kapnak Salgótarjában egy vasöntöde és gépgyár felépítéséhez, melyben kályha- és tűzhely öntvényeket, valamint vasúti féktuskókat készítenek.
- (1898) Egyesül a Hirsch és Frank budapesti kisvasöntödei közkereseti társasággal, és megalakul a Hirsch és Frank Budapest-Salgótarjáni Gépgyár és Vasöntöde Részvénytársaság.
- (1917) A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank Rt. megszerzi a gyár részvénytöbbségét.
- (1922) A zománcozott tűzhelyek, takaréktűzhelyek, valamint öntöttvas edények gyártásával foglalkozó vállalat április 5-én újabb cégváltáson megy keresztül, és nevét Budapest-Salgótarjáni Gépgyár és Vasöntöde Részvénytársulatra változtatja.
- (1949) Államosítás után a gyár különválik a budapesti üzemtől, és Salgótarjáni Vasöntöde és Tűzhelygyár néven folytatja működését.
- (1959) Ettől az évtől LAMPART ZIM Salgótarjáni Gyára néven működik tovább az üzem, és elkezdik a gáztűzhelyek gyártását.
- (1981) Ismét önálló a Salgótarjáni Vasöntöde és Tűzhelygyár állami vállalat.

- (1992) A privatizáció során a müncheni Wamsler GmbH-val és többségi ÁVÜ⁴⁶ tulajdonnal megalakul az SVT-Wamsler Rt.
- (1994) Az ÁVÜ privatizálja és eladja részét a menedzsment és a dolgozók alkotta konzorciumnak, így működik tovább az SVT-Wamsler Rt.
- (1995) A cég megvásárolja a volt bányagépgyárat. Az új cég, az Iparfém Kft. tevékenysége alkatrész- és kandalógyártás.
- (1997) A cégcsoport megvásárolja a Fűtőber nagybátonyi gyárat.
- (2000) A cég SVT-Wamsler Holding Rt. néven új rendszerben működik tovább. Tagjai a Tűzhelygyár Kft., a Vasöntöde Kft., az Iparfém Kft. és a Mátrafűtőber Kft.
- (2001) A német (müncheni székhelyű) Wamsler GmbH-t megvásárolja a cégcsoport.
- (2004) A termelő kft.-ket összevonják (a Mátrafűtőber kivételével) és egy közös céggé alakulnak tovább, mint SVT-Wamsler Rt.
- (2005) A cégcsoport többségi részét az Agráringatlan Kft. vásárolja meg.
- (2006) A törvényi előírás szerint a cég neve SVT-Wamsler Zrt.-re módosul.
- (2008) A cég neve Wamsler SE Háztartástechnikai Európai Rt.-re módosul.

⁴⁶ Állami Vagyonügynökség

4. FÜGGELÉK

A TRIGON Electronica Kft. lezárt és folyamatban lévő projektjei

LEZÁRT PROJEKTEK, 2001–2012

Ezer forint

Megnevezés	Projekt- időszak	Elnyert támogatás, megbízói hozzá- járulás	
		Projekt- méret	
ETC-5 típusú szabályzó motor kifejlesztése RÁBA D 10-es gázüzemű motorokhoz	2001– 2002	3 000	0
Az emberi agy elektromos hullámainak elemzésén alapuló öntudatszint mérése – a szemmozgás elemzésén alapuló öntudatszint mérése és kiértékelése	2002– 2003	22 020	15 000
Becsuklástárló elektronikus vezérlőrendszerének kifejlesztése tolócsuklós autóbuszokhoz	2002– 2003	18 200	8 000
FUSO és EATON fokozatkapcsoló mechatronikus aktuátorok vizsgálata	2005	6 000	0
TRIGON hajtásvezérlő és motorszabályzó rendszer alkalmazása BTR 80 harcjárműben	2004– 2005	18 284	8 000 +7 000
Hűtőkocsi minősítésére alkalmas PC alapú távmérőrendszer kifejlesztése	2004– 2005	13 400	5 219

MSZ EN ISO 9001:2001 nemzetközi szabvány szerinti minőségbiztosítási rendszer bevezetése	2003–2004	1 200	1 200
Erdészeti munkagép fordulatszám-mérő motorvezérlés K+F	2004	500	0
A salgótarjáni AKKC Mechatronikai és Automatikai K+F Intézet és gyártóüzem technológiai tervezése	2005	8 300	8 300
Új hajtásláncvezérlés kifejlesztése KAMAZ sebességváltóhoz	2004–2007	69 610	40 025
Korszerű részegységek sorozatgyártási feltételeinek megteremtése	2005–2007	28 283	13 712
Mechatronikus távkapcsoló berendezés kifejlesztése gépjárművekhez	2006	30 621	23 370
Pneumo-elektronikus szervorendszer kifejlesztése, legyártása mechanikus sebességváltókhoz, haszongépjárművek részére	2006–2007	33 970	15 286
Mechanikus sebességváltót működtető félautomata rendszerek kifejlesztése, kapcsolódó mérőrendszer megtervezése és legyártása	2006–2008	87 142	59 178
Univerzális Fegyver Platform vezérlőrendszerének megtervezése és kialakítása	2006–2008	39 214	17 281
Tengelykapcsolót működtető pneumo-elektronikus rendszer kifejlesztése haszongépjárművekhez	2007–2008	36 000	19 800
ZF Astronic váltóra váltóház tervezése	2008	2 700	2 700
Kábelköteg tesztelő célkészülék kifejlesztése	2008	3 000	0
Trigon EGS rendszer komputerének tesztelésére alkalmas célkészülék	2009	4 000	0

PBS alkalmazási lehetőségeinek vizsgálata saját léghálózattal nem rendelkező gépjárműveknél	2009	7 900	7 900
Tengelykapcsoló aktuátor mérőpad tervezése és legyártása	2009–2010	40 000	25 000
Preventív és reaktív haszongépjármű-biztonsági rendszerek technológiai innovációja	2009–2011	125 000	87 300
A szilvásváradi kisvasút hibridmozdony hajtáslánc irányítási rendszer K+F	2010	600	600
Gépjármű kompresszor „termosokk” alapú mérési technológia K+F	2010–2011	17 400	17 400
Magas hatékonyságú energiaátviteli rendszer kutatása (HEETS)	2010–2011	8 000	0
IP alapú távdiagnosztikai eszköz kutatás-fejlesztése	2011–2012	12 600	8 190
Kuplung aktuátor előfejlesztés	2011–2012	2 100	2 100
„Komondor” harcjármű hajtásvezérlő rendszerének fejlesztése	2011	520	520
Mikroszkópforgató mechanizmus a Szegedi Egyetem megbízásából	2011	3 000	0
Gépjárművekhez alkalmazható, fokozat nélküli, magas hatékonyságú hibrid hajtómű előfejlesztése	2012	7 600	7 600
Kuplung aktuátor tesztpad kifejlesztése és legyártása	2012	21 000	21 000
Összesen:		671 164	427 681

FOLYAMATBAN LÉVŐ PROJEKTEK

ezer forint

Megnevezés	Időszak	Projekt- méret	Tervezett támogatás
A Trigon Electronica Kft. K+F szolgáltatás fejlesztésének infrastrukturális megteremtése	2012– 2013	76 696	46 018
Gépjármű hajtáslánc és korszerű hajtóművek kutatási irányainak kidolgozása	2012– 2013	0	0
Mechanikus sebességváltó és vizsgáló berendezésének kutatás–fejlesztése, elsősorban kínai haszonjárművek részére	2012– 2014	97 300	63 245
Sűrített levegővel működő kéziszerszámok nyomatékának mérésére alkalmas tesztpad kifejlesztése	2012– 2013	9 000	5 850
Nyelvi képzés a Trigon Electronica Kft-nél	2012– 2013	1 880	1 880
Női munkavállalók, gyes/gyed-ről visszatérők integrációja a Trigon Electronica Kft-nél	2012– 2013	4 125	2 887
Új típusú hibrid nyomatékvaltó elsősorban gépjárművekhez K+F	2013– 2014	229 510	183 463
Mechatronikus kapcsoló aktuátor kifejlesztése gépjárművek mechanikus sebességváltójához	2012– 2013	6 000	0
Mechatronikus válogató aktuátor kifejlesztése gépjárművek mechanikus sebességváltójához	2012– 2013	5 000	0
Összesen:		479 511	303 343

5. FÜGGELÉK

Az Universis jelentősebb projektjei

Projekt tárgya	Projekt-időszak
Mechatronikus aktuátor kifejlesztése elsősorban haszongépjárművek hajtómotorjának távműködtetéséhez	2007–2008
Mechatronikus kuplungműködtető rendszer kutatása-fejlesztése	2009–2011
Universis elektromos gáztáv szabályzó rendszer kutatása-fejlesztése	2012–2013
Saját infrastruktúra fejlesztése	2012–2013
Tartályköpeny gyártására alkalmas hidraulikus prés megtervezése és legyártása a Wamsler SE számára	2012
Vasúti jármű keresztartó-megmunkáló készülék megtervezése a Bombardier részére	2012
Gépjármű ipartörténeti oktatási segédlet összeállítása	2012
Gépjármű alternatív hajtóanyagok ismertetése (oktatási segédanyag)	2012
Konvencionális hajtások (oktatási segédanyag)	2012
Hibrid gépjármű hajtástechnológiák (oktatási segédanyag)	2012
Elektromos gépjármű hajtástechnológiák (oktatási segédanyag)	2012

6. FÜGGELÉK

Simonyi Sándor szabadalmái

A találmány címe	Bejelentés ideje/lajstromszám	A találmány hasznosulása
Eljárás mágnesporos tengelykapcsolók munkarésének tömítésére	1985.	Honvédelmi célokra lefoglalva (Nyilvánosságra nem hozható)
Eljárás gépjármű automata sebességváltójának a hűtővíz hőmérsékletétől függő fokozatkapcsolásához	1986. 07. 01./ 196 927	Működőképes prototípus, üzemi próbák
Eljárás és berendezés elektrohidraulikus vezérlésű hidromechanikus automata sebességváltóval ellátott közúti gépjárművek biztonságos indításához és energiatakarékos várakozáshoz	1986. 07. 25./ 205 301	Működőképes prototípus, üzemi próbák
Elrendezés közúti gépjármű motorjának betolással történő indításához	1986. 10. 27./ 198 984	Működőképes prototípus, üzemi próbák
Eljárás elektrohidraulikus szeleprendszerrel vezérelt hidrodinamikus lassítófék működtetéséhez gépjárműveknél	1987. 05. 20./ 198 879	Működőképes prototípus, üzemi próbák
Eljárás gépjármű többszöri előre-hátra járatással történő indításához	1987. 10. 14./ 198 778	Működőképes prototípus, üzemi próbák

Eljárás automata vagy szinkronizált mechanikus sebességváltónak a fokozatkapcsolásához gépjárműveknél	1987. 10. 14./ P 87 02 176	Termékben megjelenik
Eljárás elektrohidraulikus szeleprendszerrel vezérelt automata sebességváltó fokozatkapcsolásához gépjárműveknél	1987. 05. 15./ 198 877	Működőképes prototípus, üzemi próbák
Elektropneumatikus távkapcsoló berendezés, főleg gépjárművek szinkronizált mechanikus sebességváltója sebességfokozatainak kapcsolásához	1987. 05. 20./ P 87 02 248	Működőképes prototípus, üzemi próbák
Pneumatikus működtető berendezés, előnyösen belsőégésű motorok nyomatékának átvitelére szolgáló súrlódásos tengelykapcsolók működtetésére	1990. 05. 22./ P 90 03 127	Termékben megjelenik
Eljárás gépjármű súrlódásos tengelykapcsolójának félautomatikus vagy automatikus működtetéséhez	1990. 05. 23./ P 90 03 148	Termékben megjelenik
Elrendezés tengelykapcsoló távműködtetéséhez gépjárműveknél	1990. 05. 23./ P 90 03 145	Termékben megjelenik
Eljárás és elrendezés automata vagy automatizált mechanikus szinkron sebességváltóval ellátott gépjárműveknél a mikroszámítógéppel vezérelt kimeneti perifériák és az ezekre kapcsolt végrehajtóelemek ellenőrzéséhez	1990. 05. 23./ P 90 03 147	Termékben megjelenik
Eljárás gépjárművek hajtásláncá forgó tengelyeinek fordulatszámát mérő fordulatszám-jeladók ön-tesztjéhez	1990. 05. 23./ P 90 03 146	Termékben megjelenik
Elektromos gáztáv szabályzó berendezés gépjárművekhez	1990. 05. 23./ P 90 03 144	Termékben megjelenik

Háromállású munkahenger, különösen gépjármű-sebességváltók kapcsolószerkezetének működtetéséhez	1991. 10. 18./ P 91 03 286	Működőképes prototípus, üzemi próbák Termékben megjelenik
Elrendezés utasok fel-leszállásának érzékeléséhez tömegközlekedési járműveknél és eljárás az esetleges érzékelési hiba korrigálásához.	1996. 02. 01./ P 96 00 225	Termékben megjelenik

A fenti találmányok a Csepel Autógyár és az Ikarus szolgálati szabadalmi voltak. Ezen vállalatok megszűnésével az oltalmi jog is megszűnt. Ettől függetlenül a találmányok kidolgozói a szellemi értékeket a fentiek szerint értékesítették.

Az utóbbi 6 évben bejelentett és elfogadott találmányok:

Találmány címe	Bejelentés ideje /lajstromszám	A találmány hasznosulása
Intelligens háromállású úszódugattyús munkahenger különös tekintettel gépjárművek mechanikus sebességváltóinak működtetéséhez	2007. 11. 06./ P 07 00 715	termékbe beépült
Elrendezés belsőégésű motor kenőolaj-szivattyújának meghajtásához	2008. 03. 26./ P 08 00 191	fenntartási illeték nem fizetése miatt megszűnt az oltalom
Elektromos szervoberendezés kézzel működtetett fokozatkapcsoló-szerkezet kapcsolásirányú mozgatásához gépjárművek sebességváltójánál	2008. 04. 24./ P 08 00 255	foló fejlesztésbe épül be
Magas hatékonyságú energiaátviteli rendszer gépjárművekhez	P 11 00 638	2011.11.21.



Szakmai Önéletrajz

Név	Dr. Simonyi Sándor
Cím	H-3102 Salgótarján, Petőfi út 59
Telefon	+36 32 314 879
Fax	+36 32 511 644
E-mail	sandor.simonyi@trigone.hu
Állampolgárság	magyar
Születési idő	1950.07.04.

ISKOLAI VÉGZETTSÉG

Miskolci Nehézipari Műszaki Egyetem, gépészmérnöki oklevél (1976) doktori fokozat (1978)

SZAKMAI TAPASZTALATOK

A Miskolci Nehézipari Műszaki Egyetem Gépelemek Tanszékén folyó kutatási munkálatokban aktívan vettem részt.

Kutatási területem: a különleges tengelykapcsolók közé sorolt elektromágneses portöltésű, súrlódó tengelykapcsolók konstrukciós kérdései. Ebben a témában 1978-ban egyetemi doktori értekezésemet summa cum laude minősítéssel védtem meg.

1976–1985: Salgótarjáni Vasöntöde és Tűzhelygyár – célgépszerkesztő, minőségellenőrzési főosztályvezető-helyettes, gyáregységvezető, műszaki főosztályvezető beosztásokban dolgoztam.

1985–1992: Csepel Autógyár – az elektronikai részleg vezetője voltam. Kiemelt feladatomból volt a hajtásvezérlési rendszerek fejlesztése, annak irányítása, különös tekintettel a hidromechanikus automata sebességváltó, ill. mechanikus hajtásláncvezérlés fejlesztésére.

Fejlesztési eredményeimet számos szakmai konferencián előadtam és szakmai lapokban is publikáltam. A bejelentett szabadalmak száma kb. 30.

1993-ban megalapítottam a TRIGON Electronica Kft.-t, melynek azóta is ügyvezető igazgatója vagyok.

A Társaság alapvetően három kompetenciakörben végez fejlesztéseket: konvencionális mechanikus hajtáslánc automatizálása; alternatív hajtástechnológiák fejlesztése; gépjármű komponensek vizsgálati technológiáinak és tesztberendezéseinek fejlesztése.

2005-től az Észak-Magyarországi Régió Innovációs Tanácsának alelnöke és a Magyar Innovációs Szövetség választmányának tagja vagyok.

2006-ban megalapítottam az Universis Kft.-t, amelyet azóta is vezetek.

2007-től a Salgótarjáni Innovációs Központ Kft. vezetésére kaptam megbízást. 2010 szeptemberétől a Miskolci Egyetem gépjárműtechnika, technikatörténet témakörben felkért előadója, 2011-től címzetes egyetemi docense vagyok.

SZAKMAI KAPCSOLATOK

- Miskolci Egyetem
- Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
- Széchenyi István Egyetem

- Óbudai Egyetem
- Szegedi Tudományegyetem
- Kecskeméti Főiskola
- BGF Pénzügyi és Számviteli Főiskola Salgótarjáni Intézete
- Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft.
- Norgren
- BKV Zrt.
- Volánbusz Közlekedési Zrt.
- Volán vállalatok
- RC Invest Zrt.
- Hafner Pneumatika
- Golden Dragon Bus Co. (Kína)
- DONG FENG (Kína)
- Csunkingi Fejlesztési Zóna (Kína)
- ARAI (India)
- Tata Motors (India)
- Bosch-Rexroth

PUBLIKÁCIÓK, SZAKMAI ELŐADÁSOK

- Mágnesporos tengelykapcsolók (NME Gépelemek Tanszékének közleményei 1975.)
- Mágnesporos tengelykapcsolók üzemtani vonatkozásai (NME Gépelemek Tanszékének közleményei 1976.)
- Gépjárművek elektronikus rendszere (Autóbusz-szakértői tanácskozás)
- GMP3 típusú hidromechanikus automata sebességváltó vezérlési rendszere (Autóbusz-szakértői tanácskozás)
- Mechanikus sebességváltók automatizálási lehetőségei és a Csepel Autógyár eredményei (Autóbusz-szakértői tanácskozás)
- CAN rendszerek alkalmazása a korszerű gépjárműtechnikában (Autóbusz-szakértői tanácskozás)
- TRIGON hajtásvezérlő rendszer alkalmazása vasúti motorkocsikban (KTE konferencia 1999. szeptember 14–16.)

- Korszerű gépjármű-energetikai rendszerek (ismeretterjesztő kiadvány 2012.)
- Elektromos hajtású gépjárművek fejlesztésének és üzemeltetésének legfontosabb alapvetései, különös tekintettel a tömegközlekedés vonatkozásaira (A Jövő Járműve 2012.)
- Minden autóbusz-szakértői tanácskozáson elhangzott előadás anyaga megjelent a *Járművek* című folyóiratban, a KTE-konferencia anyaga pedig a *Vasútgépészet* című szaklapban.

DÍJAK, ELISMERÉSEK

- Az Év Vállalkozója Díj Nógrád megyében (2003)
- Nógrád Megye Gazdaságáért Díj (2004)
- Pro Urbe Díj (2006)
- Miskolci Egyetem, Gépészmérnöki Kar Emlékérme (2007)
- Prima Díj (Tudomány, oktatás kategória) (2008)
- A Miskolci Egyetem címzetes egyetemi docense (2011)
- A Magyar Mérnökakadémia tagja (2012)

A TRIGON ELISMERÉSEI

- Palórország kiállítás fődíja (2002)
- Régió Legjobbjai Díj (2004)
- Regionális Innovációs Díj (2006,2011)
- Nógrád Megye Vállalkozása 2011 (Erste Bank díja)