



KÖZHIR

A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR HÖK LAPJA



INGYENES

2004. NOVEMBER 59/2



BUDAPESTI MŰSZAKI ÉS GAZDASÁGTUDOMÁNYI EGYETEM

A lehetőségek

Feltételezem, hogy Neked is megfordult a fejedben a kérdés: „Mi legyek, ha nagy leszek?”. Azzal, hogy a Közlekedésmérnöki Karra jöttél, kicsit leszűkült a keret, de még mindig van választási lehetőség. A szakiránválasztás fontos szerepet játszik egyetemi életünkben. Felkértünk egy-egy hallgatót, meséljen pozitív, negatív élményeiről. Talán egy kis segítséget tud nyújtani. Mindenképpen érdemes elolvasni.



Megkérdeztük...

Nini! Egy új rovat. Igen-igen. Felmerülő aranyos, buta, kedves, vicces kérdésekkel fordultunk az emberekhez. Talán modern világunk eredményezi, hogy mindenki azt hiszi, eladni vagy pénzt gyűjteni akarunk, ezért sokan passzívak voltak. Ám mégis voltak, akik szívesen válaszoltak. Nekik nagyon szépen köszönjük! Kérünk Titeket, ha megállítanak az utcán Közhíres pólóban, ne rohanjatok túl messzire.

Új hagyományápolók

Néhány pogány esett túl a balekká válás hosszú folyamatán. Némi oktatás és jó hangulatú daltanulások után vizsgáztak le a keresztleetlen hallgatók. Ezután jött csak a java! Október 20-án szakestély volt a Baross Szalonban, amely sokak által ez eddigiekhez képest gördülékenyebb, szervezettebb volt. Nem sok olyan emberrel találkoztam, aki azt mondta, hogy nem tetszett neki, vagy rossz volt.

GÓLYABÁL

2004. november 3., BME E épület, 20⁰⁰

Mi ott leszünk, és Te?



Sziporkázunk...

Alig telt el egy hónap és ismét van új a nap alatt. Itt az új Köz hír rengeteg extrával, a Ti szórakoztatásotokra. De az élet nem csak móka és kacagás, itt van mindjárt a szakirányválasztás. Ha még nem tudtál volna dönteni, vagy nem vagy tisztában azzal, hogy mi várhat Rád 120 kredit és 2 szigorlat után, irány a 4-5-6. oldal. Ha a mostaniak közül mégse fogott meg semmi, nem kell pánikba esni, a következő számunkban még találhatsz magadnak valamit. (Ha azok se jönnek be, akkor hát... olvasd el még egyszer.)

Igazán sajnálhatja, aki kihagyta a szakestélyt, ritka jól sikerült. Megpróbáltuk egy élménybeszámolóba foglalni, nem volt könnyű.

Egy megható és kedves történetet olvashattok egy népszerű kis autó életéről, és "haláláról".

Immár 2 egész oldalra bővült kultúrrovatunkból megtudhatjátok, mit érdemes elolvasni és mit NEM érdemes megnézni.

Ez alkalommal kedvenc Mecha III. előadónkat faggattuk. A fényképet úgy nézegessétek, hogy nem volt egyszerű felhajtani, sose gondolnátok, milyen nehéz lencsvégre kapni az „öreget”, de megérte.

És ismét egy új rovat, Megkérdeztük... ez alkalommal, hogy Miért sárga a villamos? Aki tényleg tudni akarja, az járjon utána.

És ne feledjétek november 3-án GÓLYABÁL.

Gitka



Tartalom

Rövid hírek, EHK tükör.....3

Mi legyek, ha nagy leszek?.....4-6

Mentor-tábor.....7

Szakestély.....12

Balekvizsga.....13

Az oktató is volt ember.....8-9

Berlin, Innotrans.....10-11

Töltött csiperkegomba vs. Töltött akármí.....15

Argo – Árpa Attila első filmje.....16

Dosztojevszkij:
A Karamazov testvérek.....17

Egy trabant élete.....14

Kéktúra.....6

Üzenőfal.....19

Rejtvény.....19

Megkérdeztük az utca emberét.....18

Punky.....19

Vicc.....20

Hírek röviden

November 3-án, szerdán kerül megrendezésre karunk **Gólyabálja**, a TTK és a GTK hallgatóival közösen, helyszín: E épületben. Jegyek a Hallgatói Irodában kaphatók, melyek ára: gólyáknak 800 Ft, előre váltott jegy: 1100 Ft, helyszínen váltott jegy: 1500 Ft. Fellépők a Hooligans, Best of Danubius, Enjoy, és idén is mindenkit vár ifj. Vajda Gyula és cigányzenekara. Kapunyitás: 20 órakor.

Idén **november 9-én** kerül megrendezésre a **Tudományos Diákköri Konferencia**, melynek keretén belül az új tehetségek mutathatják be munkáikat. Aki teheti, látogasson el, és hallgassa meg diáktársait. A részletes **programot** és az **előadások témáit** a www.kozlek.bme.hu/tdk.html oldalon olvashatjátok.

A novemberi **tanulmányi és BME ösztöndíjak** valamint a **szociális támogatás** előreláthatólag november 3-án kerülnek kiutalásra, a decemberi és a januári kifizetések november 23., illetve 24-re

várhatóak. A **lakhatási támogatást** előreláthatólag november 15-én utalják.

Az idei **Nyílt Nap** a középiskolás diákok számára **november 5-én**, pénteken kerül megrendezésre, ezért a **nappali tagozat órarend szerinti foglalkozásai elmaradnak**.

Mint azt már említettem, a Tudományos Diákköri Konferencia napja **november 9.** (kedd), ezen a napon **szintén elmaradnak a nappali tagozat órái. Oktatási szünetek**, ünnepek: november 1. (hétfő), november 8. (hétfő, dékáni szünet).

2004. október 14-én, az Egyetemi Hallgatói Képviselői elnökválasztásán **Kreutzer Richárdot** munkájának elismeréseként egyhangúan újraválasztották. Ez úton **gratulálunk** neki!

Annyi várakozás után végre elindult a közlekkari hallgatók portálja, a www.kozlekkar.hu. Folyamatosan igyekszünk bővíteni az információkat, és várjuk észrevételeiteket is az info@kozlakkar.hu címre.

Ebben a félévben **november 29.** és **december 3.** között lesz a **Szakmai Hét**, melynek keretein belül érdekes **előadásokat** hallgathattok meg, és részt vehettek **gyárlátogatáson** is. A részletes programról a hirdetőtábláról, illetve a Hallgatói Irodában kaphattok Titeket.

A félévet a **Firmaköszöntő Szakestély** zárja, ennek időpontja **2004. december 1.** szerda. További információt a hirdetőtábláról, illetve a Hallgatói Irodában kaphattok.

Elkezdődtek a rendszeres **konzultációk** az első éveseknek nehézséget okozó tárgyakból. A konzultációk időpontja: *páros héten:*

kedden: számtech,
helyszín: Z418,
csütörtökön: műábra,
páratlan héten:

kedden: matek,
csütörtökön: fizika
helyszíne: Z04, kezdés: 18:00.

Eddy

EHK-tükör

Újra itt az ősz, elérkeztek a borongós szürke hétköznapiak, ami számunkra egyet jelent az új tanév kezdetével. Azért, hogy ne csak szürkében lássuk a világot az EHK elfogadta az ösztöndíjak és szociális támogatások kifizetés időpontjait. Az Egyetemi Tanács szeptemberi ülésén elfogadta négy Kar BSc. képzésre vonatkozó tanterveit, így 2005 szeptemberében az Építőmérnöki, Vegyészmérnöki, Gépészmérnöki, Villamosmérnöki és Informatikai Karokon indulnak BSc. képzések. Az új Felsőoktatási törvény kialakítása is folyamatban, előreláthatólag októberben fog a törvénytervezet a Kormány elé kerülni.

Ha bármi kérdésetek, gondotok van keressetek bennünket a K. I.51-ben, vagy az ehk@sc.bme.hu címen.

Turi Dávid



Mi legyek, ha nagy leszek?

Üdvözlök mindenkit abból az alkalomból, hogy elértük az őszi félév közepét. Sokakat megérintett már a szakirányválasztás szele, ugyanis a tavaszi félévben induló modulokra az őszi vizsgaidőszak végéig lehet jelentkezni. Nektek szeretnénk segíteni most induló cikksorozatunkkal, melyben bemutatjuk a lehetőségeket, az ott tanulók szemszögéből.

Szeretném egy pár szóban leírni, hogy mik a feltételei a választásnak. A legfontosabb, hogy szakirányt azok választhatnak, akik már szakot is megjelöltek (vagy teljesítették a szakválasztás feltételeit). Ehhez szükséges a mintatanterv szerinti első négy félév tárgyainak megléte (tehát ezekből a 120 kredit), valamint a mechanika és a matematika szigorlatok közül az egyik megszerzése. A szakirányválasztáshoz ezen felül szükséges az előbb említett szigorlatok közül a hiányzó teljesítése. Akiknek előreláthatóan ebben a félévben meglesz az említett 120 kredit és mindkét szigorlat, ők egyszerre választhatnak szakot és szakirányt is.

A szakirányválasztást a Neptunban lehet megtenni, a Választások menüpontban. Ezután majd megjelenik egy fül a felvehető tárgyaknál, a választott szakirány nevével és innen lehet majd a további tárgyakat felvenni (akinek ezek nem jelennek meg, a Közl. Képzés, valamint az Intézmény fülön kikeresheti).

A döntés a Ti kezetekben van, íme a felhozatal a Közlekesésmérnöki szakon:

Gaga

“Megy a gőzös, megy a gőzös...”

Hogy miért választottam a vasúti közlekedés szakirányt, magam sem tudom pontosan. Amikor lelkes elsősként ide kerültem az egyetemre, még nem akartam közlekedésmérnök lenni. Eredetileg a villanykarra adtam be a jelentkezésem, de onnan lecsúsztam két ponttal, így kerültem ide. Aztán az első egy év után úgy döntöttem, hogy itt maradok, nem leszek „amper-vadász”.

Első körben a gyártástechnológia érdekelt, de ez a gépelemek, s hőtan tárgy megismerése és ezek szakosodás utáni folytatása elrettentettek attól, hogy gépész legyek. Ezután a közlek szakirányon néztem szét. Annyit tudni kell rólam, hogy én nem tartozom az ún. „öröm vasutasok közé”, akik szakmai elhivatottságból választják ezt a szakot. Sőt a családomban sincs vasutas, se felmenő, se oldalágban. Ebből a szempontból kakukktojásnak számítok, mivel édesapám, s nagyapám is buszsofőr. Sőt van egy-két teherautósofőr és taxis rokonom is. Nálam igazából

hosszas mérlegelés után alakult ki, hogy ezt a szakot választottam. Érdekelte volna a logisztikai is, de az elődeimtől hallott infók alapján, egy kicsit elméletinek tartottam. A vízi közlekes képzést, ha jól tudom, már rég nem indítanak, a repülő szakma meg a nehézkes elhelyezkedés miatt alapból kiestek. Így maradt a közút, s a vasút.

Mivel elektrós suliba jártam, ezért fontos szerepet játszott, hogy melyik szakon van több olyan tárgy ami az elektróhoz kapcsolódik. Ezenkívül szeretem a rejtvényeket és a logikai feladatokat. Utána nézve a két szaknak már világos volt számomra, hogy a vasúti szakirányt választom. Tudom, erre a közutasok is mondanák, hogy náluk is van elektro és logika, hisz a forgalomirányító lámpák tervezéséhez és ezek rendszerbe szervezéséhez szintén ez kell. De nekem mégis a vasút tetszett, mert a kötött pálya révén a vonatok forgalomirányítása jobban átlátható a kisebb hálózatsűrűség miatt. A közút abban az esetben lett volna esélyes, ha az autók távvezéreltek, s minden sarkon lett volna egy forgalomirányító berendezés. De ez a körülményeket figyelembe véve enyhén szólva utópisztikus. Egyébként nem szeretném azokat elriasztani, akik nem szeretik az elektrot, mert nem létszükséglet

hozzá. Viszont nagymértékben segíti a berendezések működésének, távközlési módoknak az elsajátítását. Persze vannak gépész és üzemtanos tárgyaink is. Szubmodulként is „vasútközelit” választottam, ez a biztonságkritikus szubmodul. Na ilyenkor nyílik ki a bicska a gépészek zsebében, hogy sírok a hőág, gépterv tárgyak miatt, s én ugyanezt csinálom, csak az elektrós tárgyakból. Erre csak annyit mondok, hogy kinek a pap, kinek a papné.

A végére már csak annyit, hogy elhelyezkedés szempontjából kicsit szűk a választék (BKV, MÁV, GySEV, jobb esetben külföld), a bérezés sem olyan, mint a versenyszférában. Bár az idén végzett kollégák közül, akik a Mávnál helyezkedtek el, megtudakoltam, hogy mennyi a nettójuk. S meglepődve hallottam, hogy a próbaidős fizetésük nettója ugyanannyi, mint amennyi apám fizetése egy hónapban a prémieumokkal együtt. Ebből persze nem azt a következtetést kell levonni, hogy apám mennyit keres, hanem azt, hogy 45 évi munkával a háta mögött annyit keres, mint amennyit én fogok jövőre, amikor végzek. Persze egy multi ennél sokkal többet fizet, viszont ott MINIMUM 8 órát fogsz dolgozni naponta. Na, száz szónak is egy a vége, ne csak az jöjjön vasutasnak, aki szereti a vonatokat!

Jó utat a közlekesnek!

Gyusszom



Miért jó a közutasnak...?

Először is azért, mert megvan a matek és mecha szigorlata. Ezen akadályok leküzdése után, miért választja valaki ezt az utat a diplomájához? Erre a kérdésre próbálnék választ keresni.

Sokan karunk hallgatói közül nem rendelkeznek kellő affinitással a gépészet iránt, ami egyáltalán nem halálos vétek, még ha sokan ezt is gondolják. Így, a meglehetősen gépészet centrikus alapképzés után, könnyen döntenek a közlekedési szak mellett. A hallgatók egy része itt megtalálja számításait, hisz belekóstolhat olyan témákba, ami valóban közelebb áll hozzá. Egy kis logisztika, csipetnyi forgalom-irányítással és természetesen még mindig jól elsózva alapképzés maradákkal...Aki azonban kellő időt szentel az új tantárgyak megismerésére, az fél év múlva már sejti, mi is áll közelebb szívéhez. Nekem a közutas irányvonal tetszett a legjobban.

Mit is tanulhat egy hallgató, ha döntött, közutas lesz? Mindenek előtt szeretném leszögezni, hogy a saját

szemszögemből látottakat írom le, a hivatalos struktúrák úgyis bárhol megtalálhatóak.

Betekintést nyerhetünk a forgalomtervezés rejtelseibe, megtanulhatjuk, miként számolnánk egy útépités előtt a forgalom nagyságot, forgalom áteresztő képességet, ha lenne elég fedezet ötleteink figyelembe vételére. Az automatizálás szerelmeseinek egy igen jó hír: testközelből ismerkedhetünk a fényjelzéssel irányított kereszteződések működtetésével, tervezésével (egész komoly üzemlátogatási mennyiség!). A földhözragadtabbaknak kedvez az utak nyomvonalának megalkotását ismertető tantárgyunk, ahol az „iparból” érkezett oktatók segítenek a minél frissebb információk, technológiák megismerésében, és egy autópálya megtervezésével is találkozhatnak. Buszrajongók!

Rólatok sem feledkezett meg tantervünk. Két viszonylag életszagú tervezéssel érezhetitek át, mi lenne, ha... Szintén üzemlátogatással színesített előadások, és AutoCAD elfogadása, végre!!! Végül, de nem



utolsó sorban, kiegészíthetjük tudásunkat gazdasági, jogi ismeretekkel is, természetesen közutas szemszögből.

Gondolom, mindenkiben felmerül még egy kérdés: hol használható az itt szerzett diploma? Szakmán belül, elhelyezkedhetnek közútkezelőknél, különféle volán társaságoknál, magán útépitő cégeknél, BKV-nál, önkormányzatoknál. Természetesen sokan elhagyják a szakmát, és máshol próbálnak érvényesülni, tudtommal nem kis sikerekkel.

Nem tudom, sikerült-e valakinek felkelteni érdeklődését a szakirány iránt (ha nem, nem baj, kisebb a konkurencia), inkább a tájékoztatás volt a célom, hallgatói szemmel.

Bebes

Földön? Vízen? Neeem, Levegőben!

Most végre Te választhatsz, érdemes hát körbenézni egy kicsit milyen a választék. Én néhány éve a légiközlekedés mellett döntöttem, így ezt ajánlom figyelmedbe.

Miért érdemes ide jönni? Több válasz is lehetséges. Számomra például a repülés – hiába foglalkozom vele már évek óta – mindig is kicsit misztikus maradt.



Tehát szerethető, és ez átsegíthet sok nehézségen. Másrészt a repüléshez mindig is a technika élvonala tartozott, így Te is korszerű ismeretekkel gya-rapodhatsz.

Mit fogsz tanulni? Többek között egy átfogó képet a légiközlekedési ágazatról. Megismerkedhetsz a repülőgépek felépítésével, működésével, rendszereivel, karbantartásával, üzemeltetésével. Tanulhatsz a rendszer felépítéséről, repülő-terekről, légtérrel, légiforgalmi irányításról, földi kiszolgálásról, utaskezelésről. Mindehhez megismerheted a jogi és gazdasági környezetet, valamint a lehetséges fejlődési-fejlesztési irányokat.

Kik tanítják ezt Neked? Egyfelől a kar különböző tanszékeinek szakemberei, másfelől a szakma jeles hazai képviselői (irányítók, pilóták, mérnökök, jogászok).

Kapsz-e állást? Általában elmondható hogy sem nem könnyebb, sem nem nehezebb állást találni, mint a többi szakirányról. Sok múlik rajtad és természetesen a szerencsén. Korábbi végzőseink közül dolgoznak a MALÉV-nál, a HungaroControl-nál, a Polgári Légiközlekedési Hatóságnál, EUROCONTROL-nál valamint egyéb repüléshez közeli vállalatnál.

Végül ne feledd: ha kedved és kitartásod van Te is része lehetsz a jövő repülésének alakításában.

Ákos



MIÉRT LOGISZTIKA?! EZÉRT!

1999 tavaszán, mint mindenki, én is elkezdtem keresgélni a sokak által jól ismert Felvételi Tájékoztató című könyvben. Szerencsére megtaláltam a Közlekedésmérnöki Kar oldalát és ott a logisztika szakirányt. Érdekelt a téma és valamennyire sejtettem miről van szó. Persze láttam a többi lehetőséget is (gépész, közút, vasút, stb....), de már eldöntöttem: logisztika.

Két év alapozás (120 krenyó és szigó) után nem változott a véleményem, nem volt kedvem tovább szívni a különböző rajzokkal a 7. emeleten és a hasonló finomságokkal; így közlekedési szak és fél év múlva logisztika szakirány. A gépészek mindig azt mondják, hogy nagy cukrászda az egész. Nem mondom, hogy nehezebb, de nem is sokkal könnyebb ez a szakirány. Az is lehet, hogy szakirány választás után megenyhül a

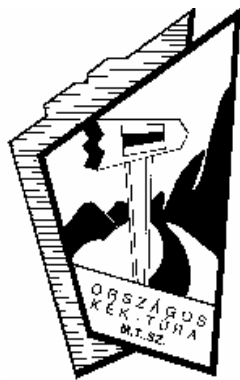
gépészeket oktató tanáruak szíve. Régebben talán nagyobb volt a különbség, de manapság már nem. Szóval azért itt sem olyan könnyűek a különböző tervezési feladatok, csak lazább a „környezet”, jó fejek a tanárok (persze mindenütt vannak kivételek). Bennem két dolog maradt meg igazán:

1.: Az, aki idejön bizonyos szinten megtanul raktárat és különböző anyagmozgatási folyamatokat tervezni (Logisztikai Rendszertervezés I.-IV.), ez tuti. Tervezést, rajzolást nem kerüli el senki a karon.

2.: Ha az ember komolyabban veszi a Logisztika Informatikát és van egy kis kedve a programozáshoz, akkor az előzőekben említett raktártervezéssel és az információs folyamatok, adatbázisok (Közlekedési rendszertervezés) tervezésével a végzés után jó pénzeket lehet keresni.

Tehát azt mondom, jó dolgokat tanulunk, csak egy kicsit jobban bele kell merülni (nekem is azt kellett volna tenni). Így lesz igazán lehetőség arra, hogy az embert pályakezdő logisztikusként is rendesebben megfizessék. Állást találni nem egyszerű sem a gépészeknek, sem a közlekedéseknek. A legjobb álláshoz pedig kapcsolat vagy szerencse kell. A gépészek iránt nagyobb a kereslet, a kezdő fizetésük is több általában, de a kevésbé tanult (többet bulizott) logisztikus is felveszi velük a versenyt. Ezek mellett, ha még tud angolul, akkor máris jobb állása van. Ma már nincs vállalat logisztikai osztály és logisztikus nélkül, még a bankoknál is vannak ilyen alkalmazottak. Meglepő, de ezt nemrég tapasztaltam. A lényeg, hogy eddig még nem sok embert hallottam, aki megbánta, hogy logisztikus lett.

Totti



Az Országos Kéktúra

Az Országos Kéktúra, mely turisztikai fogalom, hazánk egyik leghosszabb összefüggő jelzése, mely végigvezeti a kirándulókat a nyugati határon elhelyezkedő Írott-kőtől, a keleti végeket záró Zempléni-hegységig.

Az alap gondolatot talán legjobban Cholnoky Jenő dr., a „Kéktúra atyja” fogalmazta meg, így most át is adnám neki a szót néhány sor erejéig: „az országos kék jelzésen végighaladva a hollókői megcsodálhatják a sárvári várat, a sárváriak a hollókői népviseletet, a zirciek és a veszprémiek a Sátoros-hegyeket, a sátorajújhelyiek a zirci apátságot, ill. a királynék városát,

a kőszegiek a Bükki-fennsíkot, a miskolciak az Írott-kőt, a balatoniak a Dunakanyart, a nagymarosiak a balatoni tanúhegyeket, a pilisszentkeresztiak a Mátra bérceit, a Mátra-bérciek pedig Dobogókőt.”

Az Országos Kéktúra története az 1930-as évekig nyúlik vissza, pontosabban az 1938-as esztendőig, mikor is Szt. István királyunk halálának 900. évfordulójára emlékezve meghirdették a Szt. István vándorlást a kék jelzés vonalán. A megmozdulás nagy siker lett, de sajnos a II. világháború, és az utána következő események hatására jelentősen háttérbe szorult, egészen 1952-ig. Ekkor a Lokomotív SE kezdeményezésére jelvénytérző mozgalom indult a hajdani kék jelzés bejárására, melynek növekedő szervezési munkáit 1961-

ben a Magyar Természetbarát Szövetség vette át.

1979-ben, újabb mérföldköként, népszerűsítő filmet készítettek az útvonalról „Másfélmillió lépés Magyarországon” címmel Rockenbauer Pál szerkesztésében.

Az Országos Kéktúra mára bekapcsolódott az európai E4-es vándorútvonalba, hivatalos hossza 1106 km, mely bármikor, bármennyi idő alatt teljesíthető, teljesítésének igazolása pecsétekkel történik, melyhez igazoló füzetet kell vásárolni.

További információk és igazolófüzet beszerzése:

Magyar Természetbarát Szövetség
1065 Budapest,
Bajcsy Zsilinszky út. 31. II. 3.
<http://www.fsz.bme.hu/mtsz>
mtszhir@enternet.hu

Krisz

Mentor Gasztro tábor imitáció

Október második hétvégéjén Várgesztesen voltunk táborozni, amit Pici és Miki rendezett meg nekünk.

Képzeltetek el egy csendes kis falut, ahonnan egy még csendesebb út vezetett, egy annál is csendesebb erdőbe, melyben egy domb tetején a már kevésbé hangtalan vár állt, főleg, ha megtölti jó néhány egyetemista. Így történt ez most is.

Az „elősereg” már pénteken délelőtt odautazott, hogy fogadóképesse tegye a meghódítandó várat a támadók számára. Az első estén természetesen jót bulizott mindenki, a következőn meg még jobbat. Persze ez nem intézhető el ennyivel! Tartottunk vetítéseket, ahol korábbi kari napokon készített filmeket néztünk meg. Szó volt hallgatói mozgalomról, kari hagyományokról és tartottunk egy vitafórumot is. Kerestük a bennünk rejlő hibát, miért nem akar az emberek többsége részt venni a közösségi életben. Sokat kiderítettünk, de nem mindent!

Szervezőink jóvoltából összeismerkedhettünk a győri egyetemről érkezett közlekedésmérnök

hallgatókkal, így hallhattunk az ő szokásaikról is, cserébe belekóstolhattak a mi kari életünkbe, ugyanis „imitáltunk” egy szakestély utánzatot a gólyák daltanulási nehézségeinek kiküszöbölésére. (A

cím is innen ered: ® „Várgesztesi szakestély imitáció”)

A tábor alatt volt, aki zenélt, aki táncolt, aki énekelt, aki kártyázott, aki beszélgetett, aki főzött, aki evett, aki ivott, aki aludt és nem utolsósorban, volt aki tanult. Voltaképpen mindenki jól érezhette magát, ha imitált egy eljövotelt!!!

Angel



FONTOS A SZÁMODRA A KIHÍVÁS, MEGBECSÜLÉS, ELŐRELÉPÉS?
Ehhez Neked is tenned kell valamit!

MŰEGYETEMI ÁLLÁSBÖRZE
2004 ősz
2004. október 27-28.
Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem,
Központi épület, 09.00 - 16.00

www.allasborze.bme.hu

ISMERD MEG A LEHETŐSÉGEID!
számos cég • több száz állásajánlat • tanácsadás • tesztek
grafológia • előadások • kreatív szoba • szakmai gyakorlati helyek

ÁLLÁS AJÁNLATOK ...

• bölcsészettudományi	• jogi	• természettudományi
• építésmérnöki	• közgazdasági	• vegyészmérnöki
• építőmérnöki	• közlekedésmérnöki	• villamosmérnöki
• gépészmérnöki	• műszaki menedzser	
• informatikai	• pénzügyi	

... végzettségűeknek!

Médiatámogatóink:



Az oktató is volt ember...

Következő "áldozatunk" Szabó Zoltán tanár úr, a rettegett Mechanika III., kevésbé rettegett előadója. Jelszó: "ami előadáson nem (mindig) derül ki..."

Meséljen a gyerekkoráról, mikor jelent meg a műszaki érdeklődés?

Sok érdekeset nem tudok mondani a dologról, mert én úgynevezett „jó gyerek” voltam. Nem törtem el semmimet, nem volt semmi különösebb. Mosonmagyaróváron születtem, ott is nőttem fel, 14 éves koromig.

Műszaki érdeklődésem viszonylag korán megjelent, legalább is azt állítják szüleim, hogy az első karácsonyra, amikor először ajándékot kaptam, azt rögtön szétszedtem és megnéztem, hogy mi van a belsejében, aztán néha sikerült összerakni, de többnyire nem. Meg állítólag nagyon szerettem a mozdonyokat. Aztán amikor megjelent az első kerékpár, azt is darabokra szedtem, majd összeraktam.

Mi akart lenni?

Olyasmiken dilemmáztam, hogy erdész vagy gépész. Édesapám erdészmérnök volt és szerette volna, ha én is azt a szakmát folytatom.

Általános iskola után Esztergomba mentem gépipari technikumba, ahol leginkább a műhely munkát élveztem, bütyköréztünk, szerelgettünk, néha a tanárok autót is a kezünkbe adták, nem mindig jó reménnyel. A masinák kölyök-koromtól fogva érdekelték, és nem is csalódtam a választásomban itt az egyetemen sem. De azért megmaradt természet is, mivel nagyon szeretünk kirándulni, az egész családdal. Mikor erdőben járok, főleg ha szép az idő, gyakran megfordult a fejemben, hogy ezt is választhattam volna.

Itt tetszett tanulni?

Igen, a gépészmérnöki karon végeztem.

És hogy ment az egyetem?

Nem voltam sosem kiemelkedően jó tanuló, de túlságosan gyöngye se, ha komolyan összekaptam magam egy vizsgára, akkor szokott sikerülni, gyakorlatilag különösebb zökkenők nélkül végigcsináltam.

Hol szeretnek kirándulni? Vannak kedvenc helyek?

Fiatal koromban a Magas-Tátrát jártuk elég alaposan, furcsamód akkor még igazi jó felszerelés nélkül, egyszerű tornacsukában trappoltuk végig a hegyeket, ami gyalog elérhető volt, még ha magas is, meg sokáig tartott is. Mostanában inkább itthon túrázgatunk, legnagyobb kedvencünk Jósavő és környéke. Nagyon szép, és van egy hatalmas előnye a Budapest környéki hegyekkel szemben, hogy kevesebb a szemét, és ha el akar az ember „bújni” az erdőben, elindul, és garantáltan egész nap nem találkozik mással, mint egy-két rókával, meg néhány őzzel.

Milyen egyéb hobbija van még?

Leginkább a családom, a gyerekeim.

Róluk egy pár szót...

Legidősebb lányom gyerekorvos, túl van a szakvizsgáján is, rengeteget dolgozik, nem sok ideje van ránk. Van egy fiam, ő még itt gyűri az egyetemet, gyakorlatilag ugyanabban a cipőben jár, mint sokan mások, kissé elhúzta a tanulmányait, de azt ígéri, hogy idén be fogja fejezni. Van egy kisebb lányom, egy évet töltött Angliában, bébiszitterként, és így sikerült nyelvvizsgát szereznie, most a Pethő Intézetben tanul, mozgássérültekkel fog majd foglalkozni, ha végez.

Hogyan jött a tanítás?

Egészen negyedéves koromig úgy terveztem, az volt a célom, hogy hazamegyek, és otthon a mezőgazdasági gépgyárban találtam volna helyet. Úgy negyedéves korom táján fogott meg az oktatás maga. Kezdetben pénzszerzés céljából kezdtem el középiskolásokat felvételire felkészíteni, azért, hogy legyen miből sörözni, meg egyéb. És kezdtem egyre jobban élvezni azt a pillanatot, mikor a diáknak valamilyen komolyabb probléma kapcsán, amit nem ért, egyszer csak leesik a tantusz. Aztán adódott egy lehetőség, akkor már ötödéves voltam, a villamosmérnöki karon még volt mechanika oktatás, kevesen voltak, és demonstrátort kerestek. Egy ismerősöm már ott dolgozott, és ő kérdezte meg, hogy volna-e kedvem hozzá. Eleinte iszonyú lámpalázás voltam, aztán egyre inkább belejöttem. Mikor vége lett a 2 félév demonstrátorkodásnak, felajánlotta a tanszék vezetője, hogy maradhatok, és akkor ugrottam bele ebbe a dologba. Mikor látszott, hogy ott a mechaoktatás meg fog szűnni, akkor pályáztam át ide a közlekedésmérnöki karra.

Mit is csinált egy demonstrátor pontosan?

Magasabb évfolyamos hallgatók, akik gyakorlatokat vezettek, vagy laborokat tartottak az alacsonyabb évfolyamosoknak, olyan formában, hogy ezért a tanszék fizetett is valamit.

Mint a mai doktoranduszok?!

Igen olyan, de akkor még szervezett doktoranduszképzés nem létezett. Emiatt doktoranduszok nem is dolgoztak a tanszékeken, így ha kevesen voltak, és hirtelen kellett ember, pl. nyugdíjazás miatt, akkor jött szóba, hogy hallgatókat beszerveznek demonstrátornak. Részben mélyvízbe voltunk dobva, részben támogatva. Megmondták, hogy milyen jellegű feladatokat, hányat, hogyan, s mint dolgozzunk ki gyakorlaton. De tulajdonképpen

az egyetlen instrukció, amit első óra előtt kaptam egy későbbi kollegámtól, az ennyi volt: „Annyit jegyezz meg, hogy az óra akkor kezdődik, amikor a tanár belép az ajtón, és akkor van vége, amikor a tanár kilép az ajtón, a többi a te dolgod.” Ezzel úgy vette, hogy megtanított engem órát tartani.

Gondolom jól ment a mechanika előtte is.

Csudákat, 2-esre szigorlatoztam.

Komolyan?!

Úgy jött ki a lépés, hogy amikor szigorlatozni kellett – mert nem úgy volt, mint most, nem akkor szigorlatoztunk, amikor már úgy éreztük, hogy itt az ideje, hanem a nyári félév végén kutya kötelessége volt mindenkinek lerakni mindkettőt – akkor én éppen nagyon hevesen udvaroltam, a nejem meg érettségizett, arra is készültünk, sokat sétáltunk, meg egyebek... Szóval már tavasztól fogva sem foglalkoztam annyit a mechatanulással, amennyit kellett volna, aztán ehhez jött még, hogy el lehetett halasztani nyárról őszre. Na, a mateknak nekiszaladtam nyáron, az sem sikerült túl fényesen. Az írásbeli 6 ponttól volt kettes, nekem 5 pontot sikerült begyűjtenem, ezzel nekem lett az egyik legjobb eredményem évfolyamból. Szóbelin azzal kezdte a vizsgáztató: „Gratulálok kolléga, az írásbelije egész jól sikerült, majd nem kettes.” Aztán kemény küzdelemmel sikerült átjutnom a matekon. Na, gondoltam a mechanikát azt jobban meg kell majd tanulni, elhalasztom szeptemberre. Teljesen azzal a szándékkal, hogy én a nyarat végigtanulom.

Úgy szokott lenni. :)

Úgy, hát igen, úgyhogy úgy szaladtam neki, hogy örültem hogy sikerült valahogy, annak ellenére, hogy előtte sokkal jobb jegyeim voltak mechanikából, szerettem is a tárgyat. Bitangul szégyelltem magam, de végül is túl voltam rajta, a dolog a lovagiasság szabályai szerint el volt intézve.

Mi a véleménye a diákokról, a sok bukásról?

Amikor mi diákok voltunk kicsit szigorúbbak voltak a feltételek, jobban kellett ügyelni, nehogy valami baj történjen, annak idején, ha egyetlen vizsga nem sikerült az már évisméltást jelentett. Hogy jobb volt, vagy rosszabb nem kívánom minősíteni. Nem is biztos, hogy tudnám, inkább csak ilyen öreguras nosztalgizásnak tűnne. Most egy kicsit lazább, több a lehetőség, hogy ezt mennyire használják ki az egyéni hajlamok kérdése, de aki sokat repetázik, abban sokszor az is benn van, hogy munkát vállal vagy mással is foglalkozik.

Nem tartom feltétlenül hibának, hogy tovább lehet húzni a tanulmányokat, de egy ésszerű határt jó volna húzni. Húsz évesen nyilván nem gondol arra az ember, hogy ha 30 éves koráig elhúzza az egyetemet, akkor 70 évesen még mindig nem mehet nyugdíjba.

Mit tehetnénk, hogy a mechanika könnyebben menjen?

Nehéz ezt úgy fogalmazni, hogy ne sértsek meg senkit, de röviden azt kell mondanom, hogy többet kellene tanulni, illetve nem is feltétlenül többet, inkább ügyesebben. Többekkel beszéltem már a tanszéken és abban megegyezik a véleményünk, hogy nem a képességekben van a hiba, inkább rossz végén fogják meg a dolgokat. Ha példamegoldásokon keresztül akarják megtanulni az egészet, az olyan, mintha valaki úgy akarna megtanulni sakkozni, hogy leül, megnéz egy sakkeccset, és figyel, hogy hogyan lépnek az ellenfelek, és abból megpróbálja kitalálni a játék szabályait. Irdatlan nehéz, komoly intelligencia kell hozzá,



hogy valaki néhány meccs megnézése után rájöjjön, hogy az összes szabályt hogy néz ki. Bármennyire is nem szokás, mégis csak jobb lenne először megtanulni az elméletet, és arra figyelni egy-egy feladat megoldása közben, hogy azt hogy lehet alkalmazni. Egész biztos, hogy gyorsabban menne.

Szeret tanítani?

Azt igen. Az egyik hobbim gyakorlatilag a tanítás. Valószínűleg azért maradtam itt ilyen tartósan az egyetemen, mert szívesen csinálom. Az a véleményem, általában fiatalok között maradni illetve lenni azért jó, mert egy kicsit talán kevésbé öregszik az ember, az egyetem légkörét is kedvelem, szeretek itt lenni. Úgy érzem, hogy ez az a terület, ahol tudok valami olyat nyújtani, amit máshol talán nem tudnék.

Hogy tetszett a szakestély?

Nagyon kellemes volt, nagyon élveztem, tulajdonképpen eddigiekhez képest kicsit gördülékenyebb volt a lebonyolítás. Jobban volt talán megszervezve, élénkebb volt az egész, szóval élveztem.

Köszönöm a beszélgetést, élmény volt.

Gitka



Berlin, Innotrans

Állítólag nagyon pozitív hangvételben kell egy ilyen beszámolót kezdeni. Ennek érdekében – no meg a helytakarékosság okán – kihagyom a szervezés részletezését.

Mindenesetre, legelőször, és mindenek előtt szeretném megköszönni minden résztvevőnek és támogatónak a segítséget, amellyel az Innotrans kiállításra szervezett tanulmányutat lebonyolíthattuk.

No, de mi is volt ez az egész út? 2001-ben és 2003-ban a Busworld autóbuszkiállításon voltunk. A mostani dolog apropója egy kétévente megrendezett szakkiállítás, az Innotrans volt, amelynek Berlin ad otthont. Mivel ez a város messze van tőlünk, nem hagyhattuk ki azokat a lehetőségeket sem, amelyek az ottani közlekedés és a város megismerésére kínáltak – na meg már olyan jól bevált ilyenkor egy-egy üzemeltetés. A program így viszont egy teljes oktatási hetet felelt. A vasárnapi indulás után hétfőn érkezünk meg Berlinbe és rögtön egy nagy, buszos rácsodálkozást tettünk. Páran még az első nap feljutottunk a Reichstag új kupolájához. Onnan rögtön megfigyelhető volt Berlin néhány jellegzetessége. Egyrészt a néhány száz toronydaru, amely a korábbi daruerdő után megmaradt. A város ugyanis teljesen újjáépül. A félkész központi pályaudvar csak egy a sok fejlesztés közül. A kormányzati negyed a Reichstag körül még kész, sincs, illetve már vannak elhalt projektek is – ám a város dinamizmusa igencsak figyelemre méltó. A városfejlesztésben egyáltalán nem humánus, de annál radikálisabb módon vettek részt a különféle hadseregek közel 60 éve. A mindig logikus németek azonban kihasználták adottságaikat és egyrészt nagyon jó irányba módosították az utcaszélességet, másrészt elég korán felfedezték a régi városfaluk, mint közlekedési folyosó jelentőségét. Az első fontos következménye többek között az lett, hogy a legtöbb helyen, még a nagy csomópontokban is lehet balra kanyarodni, sok a növény, van

hely a kerékpárosoknak is. A második következménye pedig az S-Bahn (városi és egyben elővárosi gyorsvasút) és a fővasút egy folyosón történő közlekedésére alkalmas pálya lett, amelyre a városi életet is rászervezték. Budapesten hasonló módon például a Nyugatiba vezető vágányokat lehetett volna megoldani, csak Berlinben ezeket a fejlesztéseket már a II. világháború előtt megtették. Nos, mindezeket akár a TV toronyból, akár a Reichstag kupolájától jól meg lehet szemlélni. A csapat nagy része meg is tette legalább az egyik helyről. Azonban a fő látványosság a tanulmányút második napján, szeptember 21. kedden következett.

Az Innotransra kevés volt egy nap. Még akkor is, ha mindenki alapvetően az érdeklődési körének megfelelő témákban igyekezett információkat gyűjteni. Ehhez először is rendelkezésre állt egy „telefonkönyv”. A katalógus ugyanis a hivatalos telefonkönyvhöz áll a legközelebb terjedelemben. A kiállító cégek, cégcsoportok elérhetősége,

tevékenységi köre szerepe a kiadványban, amelyből mindenki számára elérhető egy példány a Z épület IV. emeletén (Magyar tanár úr fogja elhelyezni a kötetet) és egy a Vasúti Járművek Tanszéken. A kötet egyik fontos tanulsága a kiállítók nemzeti hovatartozásában rejlik. Az ázsiai csoportok mind tökeerőben, mint felkészültségben a nagy, európai gyártók egyenrangú versenytársaként jelentek meg. Mellettük a kisebb, olcsóbb projektekre pedig pont a kis országok, így Kelet-Európa és Svájc cégei jelenthetnek alternatívát a nagy társaságokkal szemben. Sajnos – és ez is a kiállítás egyik tanulsága – a visegrádi országok közül épp Magyarország tudott a legkevésbé egységes arculattal, szegénysége ellenére karakán kiállással fellépni a megrendelések elhódítása érdekében.

A kiállítás alapvetően három nagy részre tagolódott. Az Innotrans mellett a BahnBau kiállítás a pályaeépítésről szólt, a járműgyártók a szabadtéri részen állítottak ki, illetve a fedett kiállítóterekben részegységek, alkatrészek gyártói, projekt-fővállalkozók és más, érdekelt cégek, kormányzati intézmények kaptak helyet. Csak a járműgyártókra kevés lett volna az ott töltött 9 óra, ha a járműveket részletesen is elemezni akartuk volna, de ugyanígy a





részegységek, fődarabok gyártóinál (motor, hajtómű, futómű, fék, áramszedő, ajtó, kijelző, stb.) is el lehetett volna tölteni az időt. A kiállításon ráadásul a pályás cégek bemutatója is megért egy napot, illetve nem beszélünk még a biztosítóberendezésekről és a különleges szolgáltatásokról. Az átfogó kép azonban az, hogy nagyon kimagasló újdonságot senki nem produkált. Persze nekünk lehetett újdonság akár a Class66-os mozdony, akár a mágneses lebegtetésű vonat terve München és a müncheni repülőtér között, de ezek a dolgok igazából már bejáratos vagy legalább is kipróbált technológiákon alapulnak. Ami viszont érdekes tanulság volt: az igen költséges fejlesztésekben a lengyel, cseh és svájci cégek egyenlő partnerei például a 3 nagy járműgyártónak (Alstom, Bombardier és Siemens), így megfelelő szervezéssel és szívós munkával megtalálható az a piaci szegmens, amely a magyar járműgyártás vagy fődarab-fejlesztés újjáélesztését az EU szabályai szerint is biztosíthatja. Szerencsére erre vannak példák, ám a kiállításon nem ez tükröződött.

A kiállítás utáni napon az addigi fáradalmak kipihenésére és egyéni igények kielégítésére volt lehetőség. A fényképeket elnézve elég sokan, sokfelé mászkáltak és hódoltak a közlekedésmániának, de azért voltak más téren is aktív emberek. Mindenesetre a metró, az S-Bahn, a villamosok és a közutak terén látottak mindenkit elgondolkodtatásra késztetnek: vajon nálunk ezek a dolgok miért tartoznak a lehetetlen

is, benne tanórák is tarthatók. A múzeum legnagyobb része a közlekedésről szól. Nem is csoda, hiszen egy korábbi kettős körfűtőház területét használják erre a célra – sok új épülettel kiegészítve. Az érdekesebbek között van például egy komplett és működőképes sörfőzde is, sőt, vasárnaponként még a városi közlekedési gyűjtemény is látogatható. A múzeum egyúttal interaktív játszótér is, úgyhogy ha valaki a fizikát vagy az elektrót nem érti, el kell oda menni. Persze majd akkor, ha a hajózási részen kívül teljesen kész lesz a vasút, megnyílik a repülés és a közúti közlekedés is... Magyar vonatkozású a budapesti villamosvasút egy eredeti, alsóvezetékes áramvezető sínje, amelyet a Siemens kifejezetten a magyar főváros számára fejlesztett ki 1887-ben.

A múzeumlátogatás után elérkezett a németországi tanulmányút utolsó napja. Berlin-Rummelsburgban az ICE vonatok karbantartóközpontját néztük meg, majd hazafelé egy rövid pihenőt tartottunk Drezdában. Az ICE-2 vonatok egyik telephelye Berlin. Itt a vonatok alapvető karbantartási műveleteit végzik (WC ürítés, ellenőrzések, kisebb-nagyobb javítások). A már bevált technológia szerint akár tengelyeket, akár egész forgóvázakat cserélni lehet, illetve 3 szinten a járművek minden részéhez hozzáférnek. Külön érdekesség a telephelyi kocsimozgató célgépj, amely határozott rokonságot mutat a BKV hasonló, az NDK-ból beszerzett akkumulátoros eszközeivel. Az idegenvezetés során több tervezési

hiányosságra is rámutattak. Az egyik az, hogy az ICE karbantartása nem változik a kocsik korával összhangban. Ennek tudható be a sok ICE vonali meghibásodás. Ekkor viszont problémát jelent a vonatok szükségmozgatója. Gyakorlatilag az ICE eredeti megbízhatósági és üzemképességi jellemzői már nem olyan kimagaslóak, mint azt a gazdasági megtérülés megkövetelné. Ez játszott közre annak idején az eschedei balesetben is – ahogy arról a Z épület 6. emeletén már mindenki tájékozódhatott.

A kétórás látogatás után továbbindultunk Budapest felé, de Drezdában elemi igény merült fel egy kis nézelődésre. Kicsit szűkre is szabtuk az időt, de szerencsére minden fontosat lehetett látni. Drezdában ugyanis háromféle villamos is kipróbálható. Egyrészt üzemelnek még a hagyományos, magas építésű, cseh T3 és KT4 kocsik, ám velük együtt jelen vannak a Bombardier L, XL és a legújabb, XXL kocsijai. Az L és az XL 30, illetve 41 méteres, merev tengelyes, az XXL 45 méter hosszú, forgóvázaz, nem teljesen alacsonypadlós villamos. Az L és az XL, a Budapestre eredetileg benyújtott Combino-pályázathoz hasonló elrendezésű jármű, míg Berlinben a BKV-honlapon szereplő villamoshoz feltűnően hasonló szerkezetek közlekednek. Drezdában le lehetett tesztelni az egyes villamosépítési módok utasszemszögű előnyeit és hátrányait. Az utasszállító villamosokon kívül a szerencsésebbek találkozhattak a tehervillamossal is, amely Drezda egyik különlegessége. Az igazat megvallva sokan hivatkoznak ugyan rá, mint pozitív példára, de az átkmben kifejezett teljesítménye a közúti közlekedéshez képest nem lehet jelentős...

A rövid drezdai tartózkodás után következett a hazaút, majd a kora hajnali érkezés. No és a beszámoló? A weboldal? Van/lesz (<http://mkkk.kma.bme.hu>). De előbb még jönnek a ZH-k... A jövő év? Ezt még meglátjuk.

SzigDani



Kettes alá

Kettes alá, pontosan ilyen osztályzat került az indexembe a balekvizsga nevű rendhagyó tantárgy mellé. Ez az első jegyem a közlekkaron, melynek megszerzési körülményeit és élményeit szeretném az alábbi cikkben kissé bővebben ismertetni.



Szóval kezdésként induljunk el a kályhától, mi is a balek, és mi is a pontos megnevezése. Leckekönyvemet föllapozva a balek meghatározása a következő: "A balek ész és értelem nélküli véglény; mindig nagy mennyiségű dohányt vagy cigarettát köteles magával hordani", de talán ugyanezen véglegény bemutatkozása még inkább megérteti velünk, miért is érdemes megkeresztelkedni: "Én X. Y., zöldfülű, sárgás csőrű, poros hasú, minden ész és értelem nélküli véglény, amely minden tekintetben, az isteni fényben tündöklő dicső Firmák karának támogatására szorul, balek szeretnék lenni."

Nos, ezen tények tükrében számomra természetes volt, hogy balek szeretnék lenni, s ehhez csupán néhány dolog szükségeltetett, pontosan megfogalmazva némi énekkari és dalszöveg tudás, néhány új, a gólyatáborban még nem hallott nótával. A második

szünetünket se), és megpróbálták a fejünkbe tuszkolni a szakestélyek történetét 15 percben, no meg emellett kaptunk egy kis füzetet, melyben röviden és tömören összefoglalták nekünk a hagyomány főbb irányvonalait és szereplőit.

Aztán teltek múltak a napok és egyszer csak eljött a megméretetés napja, mely október 14-ében öltött testet, annak is pontosabban a délutánjában.

Mindent összevetve úgy éreztem, jelentős jártasságot szereztem szakestély-történelemben, mivel mind hazafelé és vissza a Habárba is többször áttanulmányoztam a kis Leckekönyvet, de mint ez kiderült, kevés, mivel egy jelentős hányada eltűnt a vizsga izgalmanak köszönhetően, de erre majd még később térnék vissza.

A HaBárba vezető út már izgalmasan telt, mivel a busz áthajtott két piroson és sorra

probléma, a lexikális tudást összeszedni, már nem volt ilyen egyszerű feladat, ám szerencsére kedves mentoraink nem kímélték idejüket (és persze a mi

dudálta le a kocsikat maga előtt, amely esemény már előrevetítette a további vizsga eseményeit.

Megérkezvén a tethelyre, csoportokra lettem figyelmes, akik magukban énekelgettek, vagy a kék könyvből tanulgatták még a tudni érdemeseket. A vizsga rendje a következőképpen zajlott: a vizsgázók ötösével álltak a bizottság elé, majd nagyjából húsz perc alatt tanúbizonyságot tehettek tudásukról. Az ajtótól balra még kialakulatlan csoportokat vettem észre, akik szintén a tanulásban, vagy dalolgatásban voltak elmélyülve, ezzel is kifejezve komoly szándékukat a sikeres vizsgára.

Odaballagtam egy ilyen kis bandához, majd csatlakoztam, mivel még csak négyen voltak. Az utolsó simításokat egy sör mellett szépen elvégeztük: még egyszer végigmondtuk a balekszövegeket, én megkérdeztem a hivatalos személyek neveit, aztán megittuk a sört, és szépen odaballagtunk a söröshordókkal jelzett startpozíció mögé.

Az előttünk lévő csapatot nézve már nagyon vártam a fejleményeket, de az idő csak lassan múlt, és még elénk került egy többszörös balek, aki egyszerűen csak elfogadtatta korábbi vizsgáját, de szerencsére utána már végre tényleg mi következünk.

Besétáltunk, elkérték az indexeket, majd elkezdődött a vizsga, melyet itt nem fejtenék ki részletesen, hiszen aki ott volt, az tudja a történeteket, aki meg nem, az meg már sosem fogja megtudni, mit hagyott ki.

A lényeg az, hogy a vizsgán átmentem, ahogy a csoportból mindenki, az eredményünk átlaga kettes alá lett, mely jogot biztosít a balekkeresztelőre, és talán szerencsét is hoz nekünk a következő évekre.

Krisz

A Balek iszik-e...?

Üdvözlét minden Szakestélyrajongónak, különösen az ifjú balekoknak, balekináknak! Remélem mindenki élményekkel tele és enyhe másnapossággal térhetett magához az ominózus esemény utáni, hajnali előadásokon. Én elektro laboron tértem magamhoz kb. fél 9-kor. Ha ezt a klubban egyszer elmesélem...

Úgy érzem (emlékszem?), megint egy remekül sikerült Szakestélyt tudhatunk magunk mögött. Akik nem voltak ott, azok kedvéért összefoglalnám dióhéjban, miről is maradtak le. Jókedv, sör, dalolászás, emelkedett hangulat. Na jó ez így kicsit azért tényleg diónyi. A tisztségviselők kinevezése után meghallgattuk karunk dékánjának "komoly poharát", majd dr. Szabó András Vidám poharát, amely segítségével az (akkor még) sötétbe burkolózó pogányok képet kaphattak leendő "kedvenc" tantárgyaikról, mint pl. a Műszaki



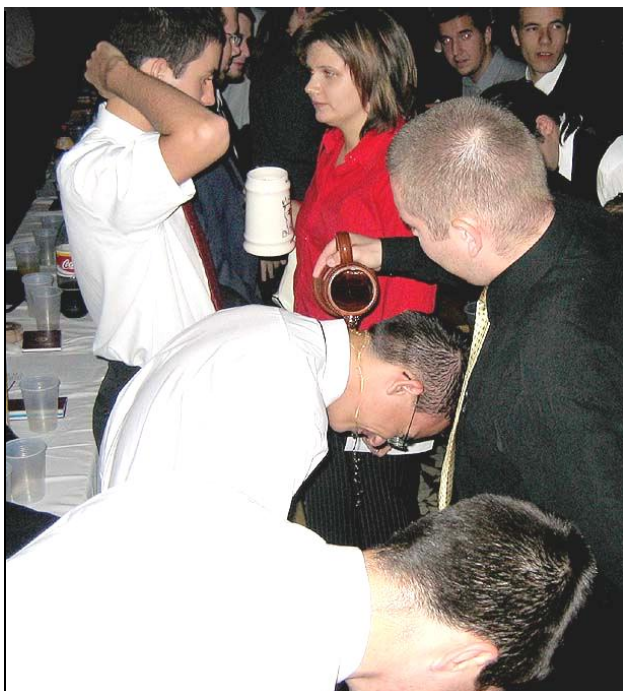
ábrándozásokról (bocs, a többire nem tisztán emlékszem, mert annyira röhögtem, hogy az lekorlátozta a hallásomat). Utána következett Angyal Róbert és Kozma László életének első pótvizsgája (valószínűleg nem is az utolsó, de nem akarom a falat az ördögre festeni). Szóba kerültek az egyszerű embert akadályozó gonosz alakok, akik az alkohol

keresztelés. Ennél a pontnál a tájékozatlan balek-jelölteket meglepte a tény, hogy sörrel keresztelik őket és csak pislogtak, mint pocok a lisztbe'. Az ünnepélyes rész után a társaság egyre derültebb állapotba került (miután a balekok is fogyaszthatták a „nedűt”) és a legmagasabb Praeses bölcsen szabad folyást engedett mindennemű italoknak és mulatozásnak! Az ezután történeteket inkább egy Habár összefoglalóban lehetne taglalni... Aki úgy érzi, hogy vannak hiányzó képkockák, nyugodtan keresgéljen a Gépjárművek tanszék honlapján, hátha megtalálja őket.

Noha, a Szakestély ifjabbik résztvevői kicsit később jutottak komlósörphöz, mint az átlag, azért remélem nem vették a szívükre, és legközelebb is találkozunk... Addig lehet gyakorolni a dalokat, az ekseket a HaBárban, hogy a következő alkalomig frissen tartsuk az emlékeket!

Vivát Közlekkar!

Niki & Koko



fogyasztással arányosan keserítik meg életünket, valamint a humán tolómérő működéséről is átfogó képet kaptunk. Ilyen témákkal persze, hogy sikeresen vet-ték az akadályt. Példát lehet venni róluk! Egyéb renitensek vizsgapótlásként több vizet (FÚJ!!!) ittak, mint amennyit előre láthatólag egész egyetemista létük alatt fognak. Majd szünet következett, és utána elérkezett az est fénypontja: a

Film”bemutató”

Argo – Árpa Attila első filmje

Azért valljuk be, ez nem sok jót jósol, hiszen a direktor nevéhez fűződik például a Való Világ című népszerű show átemelése a nagyobbik kereskedelmi tévé képernyőjére. De félre az előítélettel, hiszen a film remek lehetőséget ad arra, hogy újabb negatív jelzőkkel illessük az exvezért.

Csapjunk a lecsóba! Az „alapszítut” már olyan sok helyen leírták, hogy ezzel nem fecsérelem az időt; elég annyi, hogy a sztori erősen foghíjas, ráadásul, ha már kincsvadászatról van szó, akkor kellett volna legalább megpróbálni elhitetni a nézővel, hogy a kincset nem csak azért nem találták meg eddig, mert a keresést a „Vak vagyok és Gyengén látok” szövetség, valamint a „Magyarul Is Alig Tudok” Baráti Társaság finanszírozta. Konkrétan arra gondolok, hogy a csapatok határozottan haladnak A-ból B-be, majd C-be, épp csak mi nem tudjuk, honnan a rákbó’ veszik, hogy arra kell menniük, és amúgy is, nem létezik, hogy előttük senkinek nem jutott eszébe ugyanezt eljátszani.

Az igazsághoz hozzátartozik, hogy aki már látta a *Ravasz*, az *Agy és két füstölő puskacsó*, a *Blöff* vagy a *Ponyvaregény* című filmeket, akkor déja vu érzése támad a történetfűzés, a szereplők, a képi megoldások

és általában az egész film kapcsán. Árpa Attila azt teszi, mint korábbi munkahelyén, nevezetesen igyekszik magyar környezetebe ültetni a külföldön már bevált filmes fogásokat. A műtét félig sikerült is, a karakterekre nem lehet panasz, van itt sokszínűség: punk bölcsészdiplomával; öccse, az alkesz, nyálas bandaboy; tarfejű izomagy („Amilyen hülye, olyan erős”); elegáns és profi műkincsrablóbanda hi-tech felszereléssel; sztorira hajtó riporternő; vérengző örült H11/c11-es illetékes, hosszított csövű, forgótáras durrantóval. Utóbbi szereplő egyébként zavarbaejtően hasonlít Danny Trejora (a kédsobáló a *Desperadoból*), maga a rendező is bevallotta, hogy nem véletlen a párhuzam, Nagy Feró is a *Ford Fairlane kalandjai* miatt a kapta meg az egyik üldöző szerepét (ti. ő szinkronizálta – nagyon jól – a címszereplőt; az „eszem-f*szom megáll” el is hangzik a filmben).

Mindez azonban nem pótolja az *Argo* legnagyobb hiányosságát, a megfelelően megírt és előadott szövegeket. A fent felsorolt filmek egyik legjellemzőbb közös vonása, hogy egy-egy beszólást, párbeszédet később is mosolyogva



emlegetünk (egyik kedvencem például a *Ravasz*...-ból Rory Braker „Az ostobaságod az egyetlen mentséged...” kezdetű kismonológja, de említhetném Ford Fairlane meglátását a szöke Zuzuról, mely szerint „Zuzuval társalogni olyan volt, mint sajtreszelővel rejszolni: enyhén szórakoztató, de leginkább fájdalmas.”). Egyben az ilyen gyöngyszemek elfedik a film esetleges egyéb hiányosságait (ki lenne kíváncsi a *Blöff*re, ha teljesen komolyra vették volna a figurát?).

Ezzel szemben az *Argo* többnyire a trágár beszéd használatára épít, minden egyéb próbálkozás erőltetett, többnyire nincs benne az a lazaság, ami elengedhetetlen. Aki tehát nem szereti a b*zmeg és a mi a f*szvan-szintű poénokat, ne nézze meg a filmet. Ha pedig már káromkodásról és a humor forrásáról beszélünk, mindenképpen szót érdemel a Tiby Security csapat, mely elviszi a vállán az egész mozit. Tényleg



humoros a film eleji múzeumrablás (mintha a *Balhé* képrablóit látnám), a betörés a hajós boltba, valamint Tyson telefonhívása a rádióba. A McDrive-ablaknál játszódó jelenet pedig igen morbid (figyelem: a hasáburgonya-embert Jáksó László alakítja, le is lövik érte), viszont ez a rész minden „Jöhet nagy burgonyával, nagy üdítővel? Itt fogyasztod?” kérdéskombinációnál eszünkbe fog jutni...

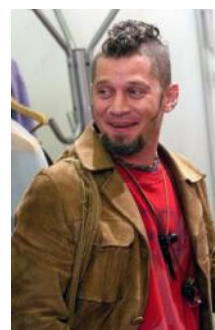
Az akciók teljesen rendben vannak, akárcsak a zene; utóbbi összhangban a Guy Ritchie-filmek zenéivel gyakran hirtelen „elvágodik”, ahogy a váltás történik a filmben. És ezzel elérkeztünk a vágáshoz. Mivel a cselekmény több szálon fut,

ugyanakkor végső soron akciókalandfilmről van szó, sok múlik azon, hogy megfelelő ritmusváltásokkal sikerül-e megtartani a nézők figyelmét anélkül, hogy túlságosan szem előtt tévesszék a többi szintéren zajló eseményeket. Az *Argo* esetében itt-ott becsúszik egy-egy hiba, és általában elmondható, hogy szükségtelenül nyújtottak el részeket (amúgy többnek tűnik a játékidő 100 percnél). Csak egy példa: Héraklész és Thészusz előbbi garázsához közelednek gyalogosan, vágás, történik vmi néhány percben máshol, vágás, Héraklész kinyitja a garázsajtót, és folytatódik a jelenet.

A „jelmezekre” nem lehet panasz, különösen jó a már

említett Tiby Security ruhája; mintha a *Kontroll* szakadt ellenőreit vagy az *Üvegtrigris* Rókáját látnánk. A jelmezek viszont sajnálatos módon nem kötik le a figyelmünket 100 percig.

Összegezve: jó esély volt egy jó filmre, de hibák csúsztak a megvalósításba, így csak egy lett a sok közül. A műtét sikerült, csak meghalt a beteg.



Kövi

Könyvajánló

Dosztojevszkij: A Karamazov testvérek

Egy hamisítatlanul orosz, indulatokkal, szerelemmel, gyilkossággal, bűnnel és bűnhődéssel fűszerezett, tömény történet. Három fiú küzdelme elviselhetetlen, zsarnok apjukkal szemben, s a gyilkosság bekövetkezte elkerülhetetlen. De vajon melyik fiú volt a tettes?

Aki már olvasta a *Bűn és bűnhődést*, az jól tudja, hogy egy Dosztojevszkij-regényt nem lehet letenni. Olyan sűrű atmoszférát teremt a mesélés első pillanatától kezdve, olyan megkapóan képes elének tární szereplőinek lelki vívódásait, hogy a regény valósággal “magába szippantja” az olvasót. A *Karamazov testvérek* sem fog csalódást okozni e téren.

A regény a Karamazov család csöppet sem családias körébe kalauzol minket. Az apa, az öreg Fjodor Pavlovics Karamazov egy vidéki városban él, meglehetősen jómódban. Iszákos, romlott, hazug ember, feleségei mind tönkrementek miatta. Mikor második

felesége is elhalálozik mellőle, végképp duhaj életet kezd élni. Fiaival (Dimitrijel, Ivannal és Aljosával) nem törődik, rokonoknál, cselédházban nőnek fel. De felnőnek! Felnőttként felkeresik apjukat, hogy megkapják a nekik járó örökségüket. Ennek viszont az öreg nem örül, és nem is akar pénzt adni a gyermekeinek. Elszabadulnak az indulatok.

Egy éjjel pedig megtörténik a gyilkosság: valaki egy nehéz tárggyal fejbe veri az öreg Karamazovot.

Talán Dimitrij, a legidősebb testvér tette, aki apjától örökölt indulatosságával állandóan ezzel fenyegetőzött, ráadásul osztotnia

kellett szerelmén gyűlölt apjával? Vagy talán Ivan, a szellem embere, aki tagad minden hitet, erkölcsöt, aki a “nyakkendő, modern Sátán?” Vagy Aljosa, az eszményi jóság és béketűrő?

Valamelyiküknek mindenképp bűnhődnie kell a gyilkosságért. Kérdés, hogy a három Karamazov-fiú közül a megfelelőit ítéli-e el a bíróság. Vagy van még egy negyedik is? ...

Modern értelemben detektív-regénynek is beillő történet egy árnyalattal bonyolultabb, mélyebb és igazibb titkokkal is szolgál. A regény nem ér véget a tettes elfogásával, hanem azt is megmutatja, miként hat később tettének emléke, hogyan intézi el a kínos ügyet önmagával és a társadalommal. Olyan detektív-regény, melyet még Agatha Christie-nél is erőteljesebb szerző írt.

Gitka



Egy Trabant élete

Ülök az asztalnál, egy toll van a kezemben, egy papírlap előttem, de már vagy fél órája. Egy autóról szeretnék írni Nektek, egyről a sok közül. Igazán nem is tudom, hogyan kezdjem el, nagyon sok minden jut eszembe. Megpróbálom időrendben leírni az egészet!



Ő és Én - két hét híján-egyidősek vagyunk, mondjuk úgy: egy évjárat. A család első közös kocsija volt, egy sárga Trabant 601. Az első tíz évéből nem sok élmény fűzött hozzá, nem volt annyira jelentős számomra a létezése. Olyan tizenkét évesen még kicsit cicisnek is éreztem, hogy nekünk „ilyenünk” van. Ekkortájt vettünk egy Fiat Unot, ezután Ő már csak a másodhegedűs szerepét játszotta. Ha nem volt muszáj, nem is használtuk. Édesanyám vezetgette, mert nehezen tanult bele, hogy nem a kormánynál kell váltania. Csak néhányszor hagyott minket cserben, egyszer egy őzzel is találkozott, sőt, egyszer-kétszer, kisebb otthoni balesetknél fantasztikusan asszisztált mentőautó gyanánt. Egy átlagos, hétköznapi Trabi volt.

Úgy tűnhet, a történetnek lassan vége lesz, mert eléggé romló tendencia mellett zajlik kis hősünk élete. Várjatok csak! Még csak most kezdődik igazán! Mondhatnám azt is, hogy Ő eddig tini korszakát élte, és most jön csak a java!

Fontos, hogy van egy három évvel idősebb bátyám, aki megfélemlítőképpen érdeklődött minden iránt, amiben csak motor volt. Miután megszerezte a jogosítványát, édesapám segítségével újjáélesztették

az „ősi szellemet”, persze mindent csakis házilag. Új festés, kis felnőrekonstrukció, új gumik, új üléshuzatok, bőrborítású kormány, hangtechnika, meg amit akartok. A belső javításokra majd később visszatérek. Gondolhatjátok, milyen jól nézett ki.

Aztán eljött az idő, amikor már nekem is lehetett jogsim. Vele tettem meg a első lépéseket. Miután a műszaki részt tanultuk az autósiskolánál, hazamentem, és a tesómmal szétkaptuk a Trabit, hogy tudjam, mi hogy néz ki, és miért van ott. Hát meglepett, amit láttam. Volt némi tudásom egy átlag gépjármű működését tekintve, de akkor az kevés volt, vagy teljesen más. Okosan kitaláltak Benne mindent az eredeti tervezők, na meg tesóm és édesapám is. A virág-cseréptől elkezdve a katétercsőig minden volt ott.

Tökéletesen működött. Nem mindig. Egyszer megmakacsolta magát egy erdő kellős közepén. Egyedül voltam, se telefon, se senki. Aki arra jött kocsival, ismerős, az az integetésemre intett egyet és tovább-hajtott. Mivel már sötétedni kezdett, gyalog indultam segítségért. Akár egy filmet is készíthettek volna belőle. (Ami késik...) Már messziről nevetett rajtam a tesóm, ő is azon „kevesek” közé tartozik, aki egy-két nőt vezetni látva, általánosít. Mint később kiderül, az akkumulátor volt a hibás.

A környéken nem volt hozzá hasonló, minden ismerős már messziről felismerte. Partizni, horgászni, meg a hétköznapiakon is csak Vele jártunk. A hangfalakból állandóan hallható volt a „Trabanton szállni élvezet” és a „Gyaloglás vége”.

Még egyszer Budapestre (Nagykanizsáról) is elhozott minket, persze haza is, jellegzetes és egyedi volt. Ez is lett sajnos a vége.

Egy buliba ment a tesóm három haverjával és kocsival, kissé csúszós út, nagy kanyar, sebesség. Minden közre játszott. Rosszkor, rossz helyen. Senkit nem hibáztathattak. Tesómnak is elég bűnhődés volt a lelkiismeret. Nem kívánom senkinek ezt. Éjjel három körül keltett. Nem vagyok egy könnyen ébredő, azt hittem, csak viccel, de amikor már harmadszorra mondta, hogy „Nézz rám Hugi, összetörtem a Trabit!”, akkor megijedtem és odanéztem. Örültem, hogy senkinek sem történt baja, de nem tudtam elképzelni ezt az egészet. Beültünk az Unoba, és kimentünk, hogy mentsük, ami menthető. Amikor megláttam Őt, hihetetlen volt. Üres ablakok, leszakadt ajtó, kettévált tető. Akinek van némi szimpátiája a járművekkel szemben, annak most összeszorult kicsit a szíve. Hazavontattuk. Már reggel volt, mire újra ágyba kerültem, és végiggondoltam az egészet.

Mióta az eszemet tudom, azóta van Trabi is. Olyan természetesnek tűnt, hogy Ő van. Erre mondják, hogy akkor érezzük a dolgok (személyek) fontosságát, mikor már nincsenek velünk. Olyan érzés volt, mintha valaki meghalt volna, és nem mondhattam volna el neki, hogy szeretem. Ennyi volt. Húsz év után így végezte. Ezután már csak az örök vadászmezőkön pöfögtetheti kétütemű motorját.

Történhetett volna így is! De nem!

Némi gépésztudással és egy karosszerialakatos haverral megáldott bátyám, kicsit átdolgozva, de a Trabant formáját megtartva, létrehoztak egy pick up verziót. Még nincs teljesen kész, de jelenleg is dolgoznak rajta. Így kicsit kompenzálhatják tesóm hibáját, meg amúgy is, „Horgászni járni így lesz a legjobb!”. Egy Trabit nem lehet csak úgy elpusztítani, masszív egy szerkezet. Remélem, együtt megyünk nyugdíjba!

Noncsi

Ízlelő

Töltött csiperkegomba vs. Töltött "akármí"

Hozzávalók:

12 friss csiperke (250g)
4 db főtt tojás
1 fej hagyma
mustár
tejföl
só
bors
zöldfűszerek
füstölt sajt
ill.
bármí, amit a hűtőben találsz...

Elkészítés:

Megtisztítjuk a csiperkét (nem mossuk, csak törölgetjük vagy hámozzuk). A szárát kivágjuk úgy, hogy a fejben legyen hely a tölteléknek. A szárát apróra vágjuk és a felaprított hagymával egy kevés olívaolajon megpároljuk. A tojásokat ebbe belemorzsoljuk, majd mustárral, tejföllel, fűszerrel tetszés szerint ízesítjük, belereszelünk 1-2dkg

sajtot, majd a kapott masszát beletöltjük a gombafejekbe. Kikent tepsiben kb. 15-20 percig sütjük (200°C-on).

Megi: Még finomabbá tehetjük, ha a fejekre fűszervajat kenünk. Fűszervaj: olvasztott vajhoz mindenféle apróra vágott zöldfűszert teszünk.

Azért szeretem az ilyen töltött flikk-flakkokat, mert gyorsan és szinte bármiből elkészíthetők. Például az akármit helyettesíthetjük karalábéval, paradicsommal, krumplival vagy bármi mással, amibe lyukat lehet fúrni. A sütési időt természetesen az alapanyaghoz kell igazítani. A töltelékbe érdemes visszafordítani a kivájt dolgok egy részét, mert így nem kell kidobni, viszont kevesebb dolog kell a töltelékhez és még az íze is biztos harmonizálni fog. Én leginkább a tojásos alapú töltelégeket szeretem, de lehet helyette használni túrót, sajtot, fetasajtot, olajos halat, vagy ami leginkább megtalálható a koliban: pörköltet, de ha más nincs jó egy kis felvágott, vagy virsli. A lényeg csak annyi, hogy a kiszemelt töltelék alapot megfelelő társításokkal lássuk el. Például a lekváros hagyma, a mákos lecsó vagy a májkrémes nokedli nem biztos, hogy a legjobb párosítás.

Remélem kedvet csináltunk egy kis főzőcskéshez, jó étvágyat!

Zsu & Sanyó



Borsodi gyors

HaBár

Szórakoztató és Élmenycentrum
www.habar.hu
Baross Gábor Kollégium XI., Bartók Béla út 17.
(06/1) 463-29-03
(06/70) 290-69-58

Szolid árakkal
Folyamatos akciókkal
Italkülönlegességekkel
SörRopogtatnivalókkal
Csocsóval, Dart's-szal
Koktélbárral

Várunk benneteket szeretettel
Hétfőtől – Csütörtökig 19:00 – 2:00 –ig
(Hétvégenként rendezvény szervezésével)

Itt Te is lehetsz MegaSztár...



Megkérdeztük az utca emberét

Fontos, hogy megtudjuk, mit gondolnak az emberek. Vagy legalábbis vicces lehet. Próbálkoztunk. Kérdeztünk. Ők válaszoltak. Vagy nem. Rohanó életünkhöz hozzátartozó, elengedhetetlen kérdéseket teszünk fel. Általában.

Mostani kérdésünk:

Miért sárga a villamos?

- Hogy jobban látszódjon!
- Azért, hogy a műszakisok tudjanak sárga szöcskét játszani.
- Elégé kicsi, a színe miatt lesz feltűnő, és így az emberek nem lépnek elé.
- A villamos már nagyon régi, és amikor megcsinálták zöld volt, aztán megérett és piros lett, most pedig sárga, mert már rohad.
- Nem volt más festék.
- Elfogytak a színek.
- Piros a troli, kék a busz, maradt a sárga.
- Valamilyen napok vannak Nálatok?
- Mert, ha lederiváljuk a zöldet, sárgát kapunk.
- Olyan gyorsan megy, mint a fénysugár, ami szintén sárga.
- Azért, ha az emberek levizelik, ne lehessen látni.
- Gyerekek! Nekem nem megy az ilyen. Gyertek vissza egy óra múlva!
- Megmondom magának, mikor én láttam, hogy bemázolva mentek a villamosok, hát felháborító! Teccik érteni mit mondok? Mikor úgy evvel a szóróval be voltak szórva...
- Ebédelek, meg amúgy is órám lesz!?! JÓ?!



Üzenőfal

Számomra ez mindent elmond, vagy mégsem?

Ha randira hívnád titkos szerelmedet, ha van bármi közlendőd a nagyvilággal, írd meg nekünk az: uzenofal@kozlekkar.hu címre, és mi megjelentetjük.

Hej, hej Tamásbátya ismét sikerült egy évet alkoholmérgezés nélkül megúsznod, de idén ezt már nem hagyhatjuk.

BOLDOG SZÜLETÉSNAPOT
kívánnak féltő barátaid. ☺

Eddig „másnak” hittem magam, de lányok én meggyőzhető vagyok hogy mégsem:
Lacika

A szomszédos gyárba szeretnék üzenni:
HOZZÁTOK MÁR VISSZA AZT A KIB.....-T KONDÉRT!!!!
Egy alagsori dolgozó

Emberek! Az R épület IV. emelet K termében ragadtam.
Szabadítsatok ki!
Vili

Anyának üzenem, hogy idén sem megyek haza, mivel minden pénzem elittam.
Szerető fiad: Béla

Rejtvényfoci

Köszöntöm minden kedves olvasónkat a beadandó feladatokon innen, az első ZH-kon is túl! Mit is fűzhetnék a következő mérkőzéshez? Legyen számotokra is eredményes; most a Kékek és a Sárgák játszanak, a megfejtéseket a kozhir@kozlekkar.hu címre várjuk november 23-ig, a nyeremény a szokásos.

	R	V	Í	T	A	L	E	R	N	Ó	L	L	O	P	A	
	A	E	A	V	É	T	T	E	L	U	M	A	R	K	E	
	K	A	M	R	A	I	P	T	T	R	I	Á	S	Z	M	
	A	A	L	M	I	T	H	Á	O	M	U	C	Á	Á	E	
K	S	N	D	I	U	Á	L	R	É	L	I	P	I	R	N	S
K	Í	Ó	R	N	F	N	C	K	Ö	B	O	Z	E	A	E	S
K	Á	Y	U	O	A	Á	A	I	V	R	S	C	S	V	T	S
	K	S	G	R	T	M	E	C	Ó	I	É	Ó	É	A	E	
	Z	Ú	Z	M	A	R	A	S	R	K	N	T	P	M	L	
	R	Á	Z	S	E	N	E	I	K	L	O	T	É	A	B	
	F	Ü	Z	Á	R	T	H	E	L	Y	I	R	Á	N	Y	

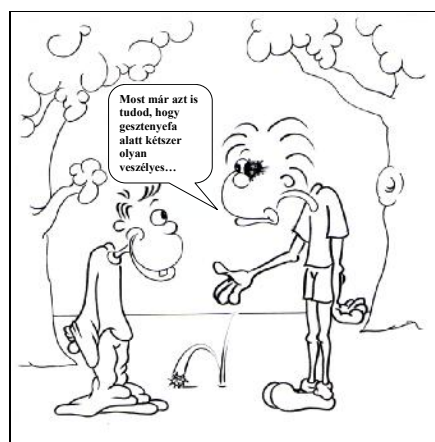
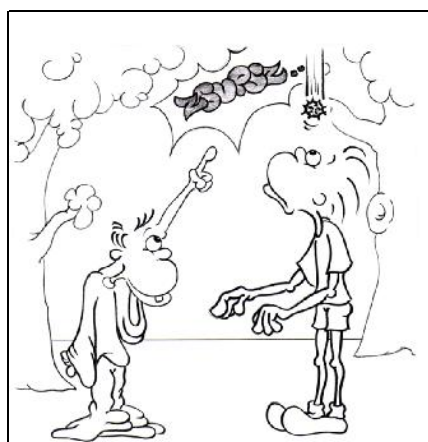
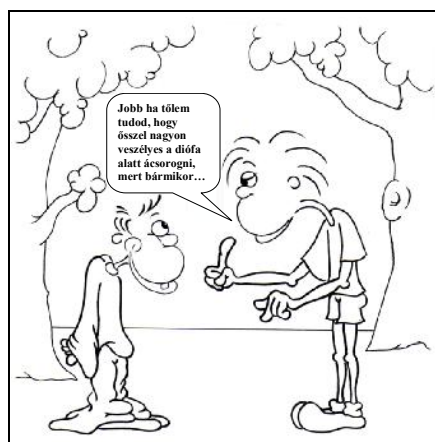
Első féldő:

Balázs

tizenéves – félévközi számonkérés – tájolás – építész (Miklós) – lantán vegyjele – hitvesünk apja – ikreiről híres város – vonul a katonaság – lankadni kezd! – lehullott lomb – dolog, úgy latinul – vegytan – talizmán – a periódusos rendszer 22. eleme – német szám! – helyez – éléstár – amerícium vegyjele – kisebb, latinul – némán ráz! – szövetből készült nagyméretű tároló – titkosügynök – molibdén vegyjele – arcot, régiesen – testedzés – német angolna! – ... és itt a bíró sílja az első féldő végét jelzi

Második féldő:

apró – szivárványhártya – fahéj németül – a földtörténeti középkor első korszaka – heves eső – mező – hibás – tűzhányó nyílása – viszonylagos – változat – a földtörténet második kora – szörnyű – öt hang távolság – A Gyűrűk Ura szerzője – zaj – kulccsal becsuk – lábbal meglök – hosszú farkú, fürgé hulló – harmadik hatvány – zsebkész – Artemisz ikertestvére – görög tengeristen – téli csapadék – női név – angolul kérdez! – ... és vége a második féldőnek.





**AKÖZLEKKARI HALLGATÓI
ÖNKORMÁNYZAT
PÁRTSEMLEGES,
NEM ORSZÁGOS,
NEM LEGKEDVELTEBB,
NEM NAPILAPJA**

Szerkesztőség:
**1114 BUDAPEST, BARTÓK
BÉLA ÚT 17. FSZ. 8-9.**
TEL/FAX.: 1/463-3780
E-mail:
kozhir@kozlekkar.hu
www.kozlekkar.hu/kozhir

Felelős kiadó:
Balogh Olvasószerkesztett Levente
HÖK elnök

Felelős szerkesztők:
Radok Mostmárbaek Edina
Turi EHKtükör Dávid

Főszerkesztő:
Tasi Agyvérzéstkapok Marianna

Tördelőszerkesztők:
Horváth Legharmónikusabb Krisztina
Vári Miareggeli? Miklós

Olvasószerkesztők:
Beke Elfogokkárhozni Gitka
Zsován Esztergál Noémi

Írták:
Bayer Rébusz Balázs
Karap Leszjobbgyemem Krisztián
Angyal Hipotézis Róbert
Kalotai Enkérekelnézés Kornél
Szundi Zapródja Nikolett
Bebesi Megasztár Balázs
Bózsavári Szakirány Gábor
Horváth Audi(o)Stúdió Gyula
Kovács Vasárnaprajólesz Ákos
Szigeti 47-esvillamos Dániel
Makó Fakanál Zsuzsa
Sanyó Bográcsfan László
Kövecses Leraktamegy50est András
Tóth Totti Ferenc

Rajzolta:
Miczki Mackó Júlia

KÉSZÜLT:
**AZ EGYETEMI HALLGATÓI
KÉPVISELET TÁMOGATÁSÁVAL
A MISZ KHT. DIGITÁLIS
STÚDIÓJÁBAN**
(Tel.: 463-4153, email:
www.miskht.hu)
600 PÉLDÁNYBAN

Vonatot lekésni nem lehet,
csak korán kimenni a követ-
kezőhöz.

Kisgyerek az apjához:

-Apu, apu! Miért van az, hogy
te is fehér vagy, anyu is fehér és
én néger vagyok?

-Hú, kisfiam erről inkább anyá-
dat kérdezd!

Odamegy a gyerek az anyjához:

-Anyu, Anyu! Miért van az,
hogy te is fehér vagy, apu is
fehér és én néger vagyok?

-Hú, kisfiam olyan buli volt,
hogy örülj, hogy nem ugatsz!!!

Indiánok ülnek a sátor előtt.
A fiatalabbik megkérdezi az
idősebbiket:

- Mondd, Szárnyaló Sas, a mi
népünk emberei hogyan kapnak
nevet maguknak?

-Amikor az ifjú indián megszü-
letik, a törzsfőnök kimegy a
sátrából, és az első dolog amit
meglát odakint az lesz az ifjú
indián neve. De miért kérdezed,
Kefelő Kutyák???

Két informatikus beszélget:
- Te hogy lehetsz olyan hülye
hogy jelszónak a kutyád nevét
adod meg?!

- Mire a másik: - Miért mi bajod
van a kc43aw-val?

Bokros Lajos földre nem érhető
szándékkal kergeti az anyját az
asztal körül.

- De Lajos, mit akarsz?

- Ezt nem én akarom anyám, ha-
nem egy ország népe!

- Személy?

- Igen.

- Fémből van?

- Igen.

- Vasutas.

Suzuki meg az Audi mennek a
sivatagban, találnak egy üveg
bort. Azt mondja az Audi:

- Megisszuk? - mire a Suzuki:

- Nem lehet. Az a Wolkswagen
Bora.

Székely meg a román fát vágnak
az erdőn. Eljön a dél, a székely
nekiáll ebédelni, a román nagy
szemekkel nézi, csorog a nyála.
Megkérdezi tőle a székely:

- Éhes vagy? Adjak egy falatot?
A román csak bólint. Mondja a
székely:

- Itt ez az üveg víz, ha ezt meg-
iszod egy húzásra adok egy kato-
nát.

Nekilát a román majd megful-
lad, de megissza. Mondja most
a székely:

- Na komám, ha még egy üveg-
gel megiszol, akkor neked adom
az egész ebédemet.

Nekiáll a román, és nagy keservek
között megissza a vizet, mire a
székely:

- Komám te nem is éhes voltál,
hanem szomjas.

- Miért esznek a Franciák csi-
gát?

- ???

- Mert utálják a gyorsételeket.

Te hiszel a kísérletekben?:)

Egy ember áll az utcán és sír.
Megkérdezi egy járőrkölő, hogy
mi a baja:

- Találtam 25000 Ft-ot, és lehet,
hogy egy szegény kisnyugdíjas
vesztette el, aki most nem tud
kaját venni, meg kifizetni a szám-
lait, meg minden és tőkre
sajnálom.

Na, erre a másik arc is elkezd
sírní. Arra megy egy rendőr, ő is
megkérdezi, hogy mi baj van.

- Hát, találtunk 25 ezret, aztán
lehet, hogy egy szegény kisnyug-
díjas vesztette el, aki majd nem
tud bevásárolni meg kifizetni a
számlait és nagyon sajnáljuk.
A rendőr is elkezd sírní. Arra
megy egy kisnyugdíjas, kopott
ruhában, ócska cipőben és vidáman
megkérdezi:

- Hát maguk miért sírnak?!
Erre a rendőr elkezd ütni a
gumibottal:

- Miattad, b*zmeg!