



KÖZHÍR

A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR HÖK LAPJA



INGYENES

2007. SZEPT.-OKT. 64/4



BUDAPESTI MŰSZAKI ÉS GAZDASÁGTUDOMÁNYI EGYETEM

Egyetemi Napok 2007





Kedves Olvasó!

Biztosan Mindenki örömmel s fülig erő mosollyal vette tudomásul, hogy a nyár folyamán szívét melengető álmom, a tanévkezdés végre valósággá vált. Talán voltak olyanok is, akik megkockáztatták, hogy az aznapos arcuk másnapossá züllik egy-egy előadás vagy gyakorlat során, de vígan s fűtyörészve vetették bele magukat a dolgoz s az éjszakánál semmiképpen sem izgalommentesebb nappali elfoglaltságokba.

Emlékszem az egyik elsős reggeli élményemre... A napfénnel aznap még köszönő viszonyban sem lévő arcom görcsbe rándulva vehette tudomásul, amint a világmindenség egyik alapbölcsessége köszönt vissza a 3-as metró egyik kapaszkodóján díszelgő videójáték hirdetésén... "Sleep Tomorrow!" Ezzel szólnék most Hozzatok, nem csak a gazdaság, az egyetem is dübörög. Jöhet labor, rajzleadás, de főként hajnalig tartó buli, holnap mindenképpen alhatunk, addig pedig vágjunk a ménések közé!

Itt az ősz, itt van újra, még mindig oly kedves nekem, még ha a szomorkás idő nem is emeli a hangulatküszöböt. Viszont mi is újra munkába álltunk, energiát gyűjtöttünk a nyáron s ennek eredményeként tarthatod most a kezében a Közhir idei első lapszámát. Az új szokáshoz méltóan most is 24 oldallal jelentkezzünk, hogy szórakoztassunk Téged. Olvashattok nyári élményekről, kari, nem kari, magán s nem magán témában. A Vasúti Járművek Tanszékről kaptunk érdekes kiegészítést az U-Bootokról szóló cikkünkhöz, emellett természetesen folytatjuk katonai járművekről szóló rovatunkat, hasonlóan a többihez. Így most is ajánlunk programot, múzeumot, filmet, a harcokcsik mellett Habárt előszeretettel, autóversenyt s a bulimentes délelőttökre könyvet is. Rengeteg érdekes cikkel halmozunk el, köztük két igen izgalmas interjúval is s folytathatnám a sort. Mégis inkább kellemes olvasgatást kívánok, úgyis Mindenki megtalálja a neki szóló írást!

Forgassátok nagy szorgalommal aktuális számunkat, hisz mint mindig, most is Nektek készült s Ti általatok. Továbbra is várjuk a vállalkozó szelleműeket a Közhir szerkesztéséhez akozhir@kozlekkar.hu címen, vagy a kéthetente tartott üléseinken. Figyeljétek a hirdetőtáblákat!

Addig is a stáb nevében sikeres és élményekben gazdag félévet kívánok mindenkinek!

Jó utat a Közlekesnek!

balasnyikov



Tartalom

Hírek röviden	3
Aranyköpések	3
BME Egytemi Napok	4
Hypotalamus	5
Aranykerék az Egytemi Napokon	5
Tomboló agysejtek a kvízen	6
Sziasztok, avagy csali!	6
Egytemi Napok 2007 képekben	7

Megjegyzések...	8-9
-----------------	-----

Az oktató is (volt) ember	10-11
---------------------------------	-------

Iparmúlt	12-14
----------------	-------

Ahova újra és újra visszatérsz...	15
-----------------------------------	----

Külföldi ösztöndíjak	16-17
Budapestre gördül a CITADIS villamos	17

"Nekem a Balaton a Riviéra..."	18
Megjártuk 1 és negyed óra alatt? Meg hát!	18
EFOTT	19

BMW R75 - Zündapp KS750	20
-------------------------------	----

Mi jár annak, aki...?	21
-----------------------------	----

Az élmény, ami megfizethetetlen	21
---------------------------------------	----

Filmajánló	22
K*rvajó	22
Programajánló	23

Viccek	24
Impresszum	24

KözHÍRdetés!

Nem a Gépelemek Tanszéknek ajándékoznád minden tehetségedet? Többet érzel Magadban, mint az asztalfióknak írni? Kezdő logisztikus, de profi szervező vagy? Örömmel várunk, ha kedvet érzel a rajzolásához, cikkíráshoz, vagy akár az újság szerkesztéséhez!

Hírek röviden

Ismét felhívnom rá a figyelmet, hogy Tanulmányi- és Vizsga Szabályzat(TVSz), és a Térítés és Juttatás Szabályzat (Juttér) MEGVÁLTOZOTT!!! Az új szabályokat le lehet tölteni a www.oktig.bme.hu oldalról.

Megváltozott a szociális ösztöndíj igénylésének módja is, ezentúl interneten keresztül lehet majd pályázni, erről többet a szoc.sc.bme.hu oldalon tudhattok meg!

A 2007/2008-as tanév első félévének időbeosztása: Szorgalmi időszak: 2007.09.10. - 2007.12.14.; Öt éves képzés

vizsgaidőszak: 2007.12.17.-2008.02.01.; BSc képzés pótlási hete: 2007.12.17-2007.12.21; BSc vizsgaidőszak: 2008.01.02.-2008.02.01.; Öregdiák találkozó miatt 12:00-tól szünet 2007.09.19-én; Munkanap 10.22 (h) helyett 2007.10.20.; Pihenőnap: 2007.10.22.; 1956-os forradalom ünnepe: 2007.10.23.; Munkanap 11.02 (p) helyett 2007.10.27.; Mindenszentek: 2007.11.01.; Pihenőnap: 2007.11.02.; Ipari Nyílt Nap (oktatási szünet): 2007.11.07.; TDK Konferencia, Középiskolás Nyílt Nap: 2007.11.16.

Diákigazolvány matricák október 31-ig érvényesek, az újakat októberben lehet átvenni a KTH-ban.

A Hallgatói Iroda továbbra is szívesen fogadja szolgáltatásaival a hallgatókat, eztán is lehet fénymásolni, nyomtatni, iratot fűzni, laminálni. Kapható még HaBár és No Tandíj póló, Daloskönyv, szakestélyes korsó. Nyitva tartás: hétfőtől csütörtökig 15:00-20:00-ig. (Helyszín még mindig a Baross Gábor Kollégium, Földszint 8-9.)

Gyuri

Ezúton szeretném megköszönni a Kollégiumok Osztály nevében mindenkinek, akik a nyáron segítettek a Baross Gábor Kollégium körüli munkákban. A festőknek, a kertészeknek, a takarítóknak, a felújítóknak, bútorszállítóknak, a beléptető rendszert szerelőknek, stb.

„Az ember csak azt ismeri meg igazán, amit *megszerel* - mondta a róka.”

Remélem, Ti is megbecsülitek a munkájukat!

Csiby Soma

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„A gépészmérnök hallgatónak álmából felkeltve is tudni kell... Bár tudom, hogy maguk maximum cukrászok lehetnek.”

(Mechanika)

„Az a-n miért nincs pont?”

(Mechanika)

„Olyan szívatás folyik Áramlástanból, hogy uramisten...”

(Áramlástan)

„Az egyenletet megerősokoljuk Riemann-nal...”

(Áramlástan)

„Van, aki azért jön hozzánk szigorlatra, mert kiszámíthatóak vagyunk... Kiszámíthatóan gonoszak!”

(Elektrotechnika)

„Ez a fordulatszám-nyomaték ábra arra emlékeztet, hogy 1-től 87-ig kössem össze a pontokat s kijön a vasorrú bába.”

(Elektrotechnika)

„Az érdekesség kedvéért fordítva van benne a dia.”

(Szállítástechnika)

„Szeressétek a vasutat a kedvemért... reméljük egyszer a szeretet is elég lesz... anyádat!”

(Szállítástechnika)

„Sok volt a két hét kihagyás, mi? Keresztfélénem nem hagyjuk majd...”

(Irányítástechnika)

„A japánok normális méretűek, 1.68, vagy az alatti... a többi ember torzszülött...”

(Reklámszociológia)

„Annyi azonosság van, mint a szervita rend és a rendszervita között...”

(Reklámszociológia)

„...olyan turbánt visel, hogy azonnal okot ad a kés hegyezésére.”

(Közlekedésszociológia)

„Az autók nagyon tudják a fizikát, ha jégre hajtunk, ismeri az eredő erőket függetlenül a vezető kiáltott életérzéseitől.”

(Közlekedésszociológia)

„Különleges évfolyam a Tiétek, Ti vagytok az utolsó előtti a mérnöki típusú képzésből!”

(Számítástechnikai berendezések)

„A kérelmet alá kell írni a fogadó tanárral és a tanszéki adminisztrátorral, Erzsikével.”

(Számítástechnikai berendezések)

„Az új TVSZ szerint nem írathatók ZH-t, nem lehet senki kettesnél rosszabb, de mi a magunk felfogása szerint katalógust tartunk, ahol oda kell írni a választ a feltett kérdésekre.”

(Számítástechnikai berendezések)

„Ha leveszem a cipőm, egymillióig tudok számolni a lábujjaim segítségével!”

(Számítástechnikai berendezések)

„Ha ez a processzor bekómázott, elöntötte a fika az aluljárót!”

(Számítástechnikai berendezések)

Személyiségvédelmi okokból nem közöljük az iménti idézetek alkotóját és természetesen gyűjtőjét sem. Viszont egy újabb ok, hogy mindenki gyakrabban járjon órákra és többet jegyzeteljen.



BME Egyetemi Napok Amire 225 éve vártunk...

Első alkalommal rendezték meg idén az Egyetemi Napokat, az egyetemünk jogelődje fennállásának 225. éve alkalmából jubileumi évnek nyilvánított 2007-es év egyik fő rendezvényeként, szeptember 18. és 20. között. A sokrétű programok legfőbb célja az aktív szórakozás mellett az volt, hogy az egyetem Karai egy több feladatból álló vetélkedő-sorozatban versengjenek, illetve, hogy jobban „összemelegedjenek”. Ez sikerült is, na de ne rohanjunk ennyire előre...



A keddi nap az ünnepélyes megnyitóval kezdődött, majd a Duna-menti Egyetemek Regattája zajlott a Műegyetem előtti Duna-szakaszon. Ez a nap a sporté volt, a karok csapatai egymással mérkőztek, és büszkén elmondhatjuk, hogy a Közlekkar foci-csapata leiskolázta a mezőnyt, ezzel begyűjtve az aranyat! Este a Bergendy zenélt, majd hajnalig a Műegyetemi DJ-k szórakoztatták a közönséget.

Másnap aztán beindult a verseny, déltől a K. épület aulájában a híradós Pálffy István (nem mellesleg BME-s öregdiák) vezetésével Karok Közti Vetélkedő zajlott, melyet végül taktikus versennyel, jelentős lexikális tudással a Közlekkar nyert! Erről külön cikk is szól! Este a K. épület előtt hatalmas buli volt, a Bikini nagykoncert után sokak kedvence, Dévényi Tibi bácsi volt egészen hajnalig a DJ.

A Karok Közti Vetélkedő másik hét versenyszámát szerdán déltől rendezték. Minden kar egy rá jellemző játékot nevezett, és abban mutathatták meg a csapatok, mit is tudnak. Ezekről röviden, azok kedvéért, akik valamilyen okból nem lehetek ott:

Hidépítés: két bak között húszer ember feszít két kötelet, amin keresztbe fektetett pallókon lépdél át valaki. A nem megfelelő rögzítés miatt (a bak bemozdult) szegény Eliza leesett, de később, mivel besegítettünk a vegyészeknek, fair-playből megkaptuk az ő idejüket, így ezt 4.helyen zártuk.

Piakaszinó: sok pia, sok szerencse, és mivel mindkettőben jók vagyunk, itt is nyertünk!

Rekeszmászás: magáért beszél, minél több rekeszt kell felépíteni úgy, hogy közben rajtuk egyensúlyozol. Kiss Tominak köszönhetően ebben a számban is nyertünk, ugyanis egyszerűen nem volt már hova másznia, elfogytak a rekeszek. ☺

Hőlégballon építés: a gépészek száma volt, adott anyagokból kellett repülő szerkezetet gyártani, itt a gépészek mögött a második helyet szereztük meg.

Bőrönd: a városban kellett követni egy fekete bőröndöt, a lényeg az volt, hogy minél több emberünk visszaérjen. Harmadikok lettünk, bár az összes emberünk beért...

Street floorball: itt negyedikek lettünk.

Kolifoglaló: evős-ivós játék volt, a négyes döntőbe a TTK, VIK és gépészkar mellett mi is bekerültünk. A villanyosok hamar kiestek, majd, mivel a TTK-s csapatkapitány is “kiütötte magát” (automatikus DQ), a gépészekkel maradtunk partiban. Elvileg már nyertünk akkorra, de végül egy sörváltó keretében dőlt el az első hely sorsa. Nyertünk!:)

Összesítve a nyolc számból négyet megnyertünk, egy második, egy harmadik és két negyedik helyet szereztünk, így mindenki bizakodva várta az esti eredményhirdetést. Ez végül csúszott, részben köszönhetően a gépész-közlekkar fúzióknak és annak, hogy még ekkor is sörváltóztunk! A hivatalos eredmények előtt még a karok szimpatikus csapatot választottak és megajándékozták azt (mi a villanykarosokat, mivel az Aranykerékben ők voltak a legjobbak, minket meg az amúgy meg se jelenő építészkar...), majd utána jött a szívdobogás-tenyérizzadás. A speaker kiemelte, hogy a végére a gépész és a közlekkar volt partiban az első helyért, de végül, ha csak három ponttal is, de az I. BME Egyetemi Napokat a KÖZLEKKAR CSAPATA NYERTE!!!!

Vivát Közlekkar, vivát csapat, nagyon nagyok voltunk, és ezt megmutattuk mindenkinek! Végig odatette magát mindenki, aminek végül meglett az eredménye, a vándorserleg e héttől ugyanis a HaBárban fog pihenni, minimum egy évig!! Kösz mindenkinek, fantasztikus élmény volt, amikor Bó és Sudry átvette a kupát és mindenkit minket ünnepelt!

Remélem jövőre is hasonló hangulat lesz, és itthon tartjuk a vándorserleget!

Tody

Hypotalamus

Kezdhetném úgy is, hogy hol volt, hol nem volt... De! Tudjuk, hogy a Műegyetem rakparton történt ez a mese, ami azt a címet kapta, hogy Egyetemi Napok 2007.

Kezdjük csak szépen sorjában... Három napos zenés táncmulatságon vehetett részt mindenki, aki eljött Budapestre a négyes metró Gellért téri feljárójához. Volt ott nagy dinomdánom, mulatozás, sok királykisasszony és még több királyfi. A zárónapon karonkénti versenyeken vettek/vettünk részt, ami 8 bajnoki próbából állt. Mi a Közlekedésmérnöki Kar is kiállítottuk legvitézesebb titánjainkat, akik helytálltak, mi több, jól helytálltak. Ennél a somál kedves Olvasó remélem büszkeség járja át a szívedet. A csapatok közti versengésben nem kevés háttér munkát után sikerült 4 versenyszámban első helyen jeleskednünk.

A többiben is mindig az élvezőnyben viaskodtunk és mindenki, aki ott volt, szívéből kiálthatta, hogy Köz-lek-kar! Köz-lek-kar!

Az eredményhirdetésen természetesen a nyolcadik helyezettel kezdték a sort és Habár(R) csak 3 pontos különbséggel, de sikerült elérni, hogy utolsóként olvassák fel azt a mondatot, hogy: "Elsőként a BME 225 éves történetében az 1. Egyetemi Napok győztese a Közlekedésmérnöki kar!"

Az esti díjátadáson jött el a hét fénypontja, közlekes kezek emelhették magasba a vándorkupát. A több mint fél méteres mestermű teljes fényével ragyog a karért a Habárban -

tegnap megnéztem, ott van, egy évig még biztosan ott is marad. Személy szerint annyira összeismerkedtem Kupával, hogy titkos információként megsúgta, neki annyira, de annyira bejön ez a kar, hogy szeretne még 3-4 évet itt tölteni. Persze teljes támogatásomról biztosítottam és közöltem, mindent megteszünk ezért. Ugye Közlekesek?

Csak a hypotalamus! ;) Aki nem tudja miért is, az jöjjön el jövőre! Kösz, Kollégák! Hát így történt meg velünk, közlekesekkel ez a gyönyörű mese.

Bó

Aranykerék az Egyetemi Napokon

Az Egyetemi Napok karok közti vetélkedője úgy épült fel, hogy minden kar hozott egy rá jellemző feladatot... Úgy gondolom, hogy nem is választhattunk volna jobban, hiszen sikerült a Kari Napok egy színvonalas kis darabkáját megmutatnunk a többieknek. Persze viccesebb lett volna hajtányt építtetni, de az idő rövidsége és a Szabadság-híd lezárása miatt nem lett volna kivitelezhető.

Mivel saját versenyszámunk az Aranykerék, nagy reményekkel és izgalommal vágtunk neki a szerdai (szeptember 19.) vetélkedőnek. Nagyon bíztunk benne, hogy sikerül „ittthon tartani” a kereket. Ezért a 19 óras kezdés előtt időben összegyűlt a „kis” csapatunk, hogy minden technikai részletet megbeszélhessünk. Az eleje, mint mindig, most is nehezebben indult, de lassan szerencsére ráérezünk a feladványok helyes megfajtására. Az este folyamán hat állomást és a kerék megtalálását tűzték ki célként a Szervezők, mondanom sem kell, hogy egész Budapestet végigjártuk, Békásmegyertől a BAH csomópontig mindenfelé voltunk...

Ennek megfelelően négy autóval, CB-kkel és sok Kereket megélt 5+osokkal álltunk ki. (az összehasonlítás kedvéért, a TTK-sok egy autóval és a BKV-ra támaszkodva indultak neki a Kerék-keresésnek.) Az első állomás („innen indult minden” - Egyetem tér) viszonylag hamar meglett, bár az egyik csapat hamarabb ért oda. A második viszont kifogott rajtunk. Definícióként „fekete újév”, jelszóként „hejesírás” volt. Hamar kikértük az első segítséget: „híres zeneszerző ivadéka”. Miután

ez alapján se találtuk ki, a második segítséget is elhasználtuk, ami végül eredményre vezetett, ugyanis a checkpoint a Bah- csomópontnál volt. A VIK-esek ekkor elég sokat vertek ránk, bár ez az előnyük a negyedik állomásra elfogyott. A főhadiszálláson a 4. feladvány közben az ott lévők eléggé ledöbbsentek, történt ugyanis, hogy bekopogott három leányzó a TTK csapatából azzal, hogy a jelszó „hejesírás” és ugye mi vagyunk a második állomás?! A hirtelen rémületből (atyáé, ezek leplezték a bázisunkat!!) Kövi ébredt először, ennyit mondott: „Nem, de egy későbbi mi leszünk!” Én még utánuk kiáltottam, hogy ha jönnek, hozzanak pizzát is!:) Az utolsó állomásra már nagy fölénnyel értünk, majd megkaptuk az Aranykerékhez szükséges jelszót is („telhetetlen”), így végül a Feneketlen tóból kihalásztuk a Kereket. Meggyőző előnnyel nyertünk.

Nekem eddig Kari Napokon a csapattal sajnos még nem sikerült megtalálni az Aranykerekét, de hihetetlen jó érzés volt, hogy nem kell a végén szomorkodni... Merthogy a Közlekkar csapata találta meg a kereket, aki eddig még nem tudta volna! Mikor már 90%-

ban biztosak voltunk abban, hogy a Feneketlen-tónál lett elrejtve a kerék, akkor szinte az egész központ is elindult a cél felé. (Nem azért, de elég félelmetes volt a fák között és a nádasban hajnali háromkor keresgélni.)

Nagyon örültem, mikor másnap beszélgettem a többi csapattal is, és hatalmas lelkesedéssel beszéltek az Aranykerék kereséséről, nagyon pozitív volt a visszajelzés... Többen mondták, ha másért nem, ezért biztos jönnek Kari Napokra, ha indulhatnak külsős csapatok.

És a végére hagytam a lényegét... Szeretném megköszönni a szervezőknek, a csapattársaimnak és a többi karnak is, hogy lehetőségünk volt versenyezni velük, mindenkinek kellő komolysággal és korrekt módon állt hozzá!

Valamint szeretnék gratulálni az Egyetemi Napok győztes csapatának: a Közlekkarnak. ☺ Történelmet írtunk, akárhogy is nézzük, hiszen az elsőre sokáig emlékezni fog majd mindenki!

Csillu & Tody



Tomboló agysejtek a kvízen

Csütörtök dél környékén kis késéssel, az aulában kezdődött a karunk számára diadalmas megmérettetés, a BME-Kvíz.

A honfoglalóra emlékeztető versenget az egyik kereskedelmi TV-ből ismert Pálffy István neve fémjelezte, ő volt a játékevezető. A technikai gondok leküzdése után kezdődött is a területfoglalás ki-ki a saját kolijából indulva. Akárcsak a honfoglaló játékban, itt is párbajok zajlottak a támadók és a területüket védők között, a cél pedig a vetélytárs kollégiumának elfoglalása. Első pár kérdés sporttal kapcsolatos volt, az egykor MAFCban sportoló hírességekről, ezt követték a TVSZ újdonságai és a kollégiumok sajátosságai. Tehát, mint azt sejteni lehetett, egyetemünkkel kapcsolatos kérdésekkel bombázták a csapatokat, melyeket helyesen megválaszolva nekünk sikerült a legnagyobb területet elfoglalnunk.

Az egész eseményt kivetítőn lehetett követni, így sosem unatkozott

az ember, mindig volt kinek szurkolni egy-egy párbaj során. Érdekes, hogy a vetélkedő során csak a mi karunknak volt szurkolótábora, méghozzá nem is akármilyen! Ők pedig nem haboztak a sikeres támadásokat követően csökkenti az ellenfelek önbizalmát.

Minden csapat saját asztalánál kuporogva a gép előtt vadul tippelve próbálta kifüsti a másik 7 kar bázisát, egészen kb. 15 óráig, amikor is már a narancssárga szín, azaz a mi színünk dominált a kivetítőn. Nagy lendülettel követték minket a TTK-sok, őket pedig a Gépészek. Az utolsó körben támadásba lendült a TTK, amit a kemény csapatunk hősiesen visszavert, majd a GTK vette célba rögtön a kolinkat, aminek elfoglalásához 3 jó válasza van szükség. Ugyanennyi kell a védelemhez is, és az első kérdést követően volt is egy kis aggodalom,

ugyanis arra rossz válasz érkezett a harcosainktól. Szerencsére ez a második kérdésnél szertefoszlott, ugyanis a GTK csapata rossz választ adott, így megvédtük a hazát, és egyenes lett az út a dobogó legfelső fokára.

Ezzel a győzelemmel még közelebb kerültünk a másnap átvett vándorkupához, és az egyetem legjobb kara címhez. Bebizonyítottuk, hogy nem csak a sörváltóban, a pia-pongban, a fociban, az aranykerekezésben, a bőrdőzésben, a hőlégballon építésben, vagy éppen a rekeszépítésben vagyunk jók, hanem bizony keresztkérdésekben is legyőzhetetlenek vagyunk! Fel van adva a lecke 2008-ra, most már a cél megvédeni az elnyert címünket. Vivát Közlekkar!

GrafUr

Sziasztok, avagy csali!

Igen, sajnos vége az I. Egyetemi Napoknak. Úgy éreztem, hogy nekem is írnom kell pár sort, mégpedig azért, mert nem volt könnyű összehozni ezt a rendezvényt, és ehhez jó pár ember segítségére is szükségünk volt. Szeretném megköszönni ezeknek a kari rendezőknek, segítőknek a munkáját és azt, hogy csak elismerő szavakat hallottam rólatok a rendezvény többi szervezőjétől.

Akkor vegyük sorba:

Köszönöm Vári Mikinek, hogy levezette az összes focimeccset, és hogy mindig volt kinek szidni a felmenőit! Sudrynak, hogy segített szervezni és lebonyolítani a BME-Kvízt, és hogy mindig jókor szólt be a nem a legjobb napját kifogó Pálffy Istvánnak! Köviének, hogy meg is nyertük a Kvízt, Iberéknek, hogy tartalommal töltötték meg a kari sátrunkat! Sanyónak, Toncsinak, Krisztának, Kalmár Gabinak, Váradi Petinek, Oláh Gerinek, Surányi Janinak és a Bogrács Kör többi tagjának, hogy olyan gulyást főztek, hogy többeken kívül a dékán úr is kétszer ment repetáért, és közben minden kollégájának ajánlatta a főztőket!

Az Aranykerék szervezőknek, Móninak, Krisztának, Katinak, Bicsák Gyurinak, Edinának és Mancinak, Németh Ádámnak, Kreutzer Ricsinek, Szabó Imrének, Pétervári Dávidnak, Szűcs Gábornak, KP-nak, Angelnak, Gagának, hogy ismét sikerült összehozni egy olyan vetélkedőt melynek színvonala minden tekintetben utat mutat a többi kar számára! Joó Andrisnak, Kolontári Atesznek, Varga Győzőnek, Nagy Gábornak, Szabó Viktornak és Farkas Bálintnak, hogy az egész rendezvényen piros pólóban, walkival a fülükben biztosították a rendezvényt, próbáltak rendet vagy igény szerint rendtelenséget csinálni! Hú, ez szép hosszú összetett mondat lett, bocsí attól, akit esetleg kifelejtettem!

Minden közlekesnek, aki részt vett a programokon és győzelemre vezették a Közlekkart, legyen az bármelyik versenyszám!

Végül, de nem utolsó sorban, aktuális fő kormányosunknak, Bónak, hogy összefogta a Közlekkar csapatát és megmutathattuk, hogy hol áll a mi kari napos kemény magunk a többi karéhoz képest!

Remélem jövőre is bizonyítunk, de egy biztos, az elsőre mindenki emlékszik majd!

Hegedüs Petya,

Egyetemi Napok Szervezőbizottság

Egyetemi Napok 2007 képekben



Eta Néni Fénymásolója

Nyomtatás (színes, fekete-fehér)

Fénymásolás (színes, fekete-fehér)

Spirálozás (műanyag)

Szórólapkészítés



Nyitva tartás:

H-CS: 7:30 - 17:30

P: 7:30 - 15:00

Szo: ZÁRVA



Cím: 1111. Budapest, Zenta u. 1. Fsz.

e-mail: info.kerico@t-online.hu

Tervrajzok: fénymásolása, nyomtatás

A0-tól, fotópapírra is

Névjegykészítés (színes, fekete-fehér)

Plakátkészítés színesben is, A0-tól

Egyedi naptárak, képeslapok, borítékok készítése

Vágás





Megjegyzések a „Katonai járművek – Az U–Boot” cikkhez

Bár a tengeralattjárók köztudottan nem vasúti járművek, érdeklődéssel olvastam Peta! írását. A kis tanulmány jó áttekintés, műszaki megállapításai egészében helytállóak. A tárgy egészének történeti keretbe helyezése azonban megkíván néhány kiegészítést.

Rómában hajdanán minden háborút a kezdetén szenátusi határozattal „bellum pium et justum”, kegyes és igazságos háborúvá nyilvánítottak. A légiók ennek megfelelően hozták is az eredményt, amit diadalmenet követett. Ebben felvonultatták az ellenfél fővezérét, majd további procedúrák mellőzésével megfojtották, mint mondták, feláldozták Jupiternek. A történetírás ehhez igazodott. Livius megírja Hannibal embertelen kegyetlenségét, púnnál is nagyobb álnokságát, esküszegését és vallástalanságát – de ebből elég nehéz szakmailag megítélni pl. elefántjainak bevetési elveit.

A tengeralattjárók dolgában azonban magyar nyelven is rendelkezésre áll „sine ira et studio” írás (pl. Sárhidai Gy. ismételt kiadott remek monográfiája), tényfeltáró riport (C. Simpson Lusitaniája), szenvedélyes, de tényekre alapozott érvelés (Vecseklyőtyől, a Csillagsávós lobogó nyomában). Ezek után elmondható, hogy az U–Bootok idézőjel nélkül minden idők legeredményesebb hadjáratát folytatták a két világháborúban. Egyetlenek lévén, hadászati méretű, reális fenyegetést jelentettek a másik félnek. Ezt fel is ismerték, ennek megfelelően tartottak tőle és intézkedtek ellene.

Sorba véve a leírtakat, a kitűnő film címe: Das Boot (a vetés vezényszava pedig Torpedo los!). Mind a film, mind az alapul szolgáló könyv megkapta az obligát nácizó címkéket, bár legnagyobb erénye talán éppen a vasalt ideológia és a kegyetlen emberi valóság szembeállítás.

Ami a hadműveletek nemes célját illeti, ez főként a kétoldali propaganda-hadjáratok tárgya és a harcba küldöttek lelki kondicionálását célozza. A tényeket illetően: az emlegetett tengeri blokád gyakorlatilag mindent hadi dugáruvá minősített és olyan mértékben ment túl a korabeli nemzetközi normákon, hogy még az amerikaiak is felszólaltak a semleges hajózás akadályozása miatt. Kétségtelenül elérte viszont, hogy az antanttal

pénzügyi-gazdasági kapcsolatot építő erők előnybe kerültek a német szimpatizánsokkal szemben, s ez mindinkább érezhetővé vált a politikában is. A másik, amit elért, az a központi hatalmak elsősorban civil lakosságát sújtó kiéheztetés, a marharépa, meg Dörrgemüse-koszt, ami a fegyverszünet után is még jó darabig úgy maradt. A ’19-ről író Stromfeld-életrajzban is emlegetik a tököket és a gerslit. Ha ugyan az is akadt. Közvetlen hatásán túl ez a spanyolnáthának is jól megágyazott.

A brit elhárító stratégia kezdeti célja az volt, hogy a tengeralattjárókat rávegyék, különösebb megfontolás nélkül, merülésből torpedózzanak meg mindent, ami a vízen jár. Ez hihetővé teszi az embertelen hadviselés vádját, élezi az amerikai-német viszonyt, nem utolsósorban a torpedó drágább, mint a felszíni ágyúlövés, különösen pedig a zsákmányszabályok szerint megállított és átkutatott hajót elsüllyesztő robbanótöltet. Amiért is a kereskedelmi hajóknak fegyelmi vétség terhével megtiltották, hogy U–Bootnak megálljanak, és széles körben felfegyverezték őket, megfosztván így a „nem-hadviselőnek” kijáró elbánástól. Továbbá 500 font jutalmat tűztek ki a tengeralattjáró legázolására – a németek viszont egy később kezükbe került gázolót hadbírósaik „partizánként” föbe lövettek. Megtetézte mindezt a semleges lobogó kitűzésére, tengeralattjárók személyzetének bűnözőként kezelésére kiadott utasítás. Nem egy esetben civilnek álcázott csapdahajó az elsüllyesztett U–Boot menekülő személyzetét lelővöldözte. Az álcázott lövegekkel ellátott Lusitania utasszállítót több mint 400 tonna robbanóanyaggal és civil utasokkal megrakva kíséret nélkül a hadizónába engedték, eredmény több mint ezer halott, tíz százalék amerikai. A nemzetközi helyzet fokozódott, de nem eléggé: a németek nem akarták végképp megvadítani az amerikaiakat, ott meg a vezetésnek célszerű volt megvárni az elnökválasztást. ’16 végére azonban a

megegyező béke nem jött közelebb, a mind fojtogatóbb blokád a Hochseeflotte nem tudta feltörni. Az eredménytelen eddigi irányítást felváltó Hindenburg-Ludendorff vezetés úgy ítélte meg, hogy Amerika mindenképp beavatkozik. Egyedül a felvonulásukat megelőző, most már korlátlan tengeralattjárós ellenblokádnak ad győzelmi esélyt, s erre a császár csak rábiccentett.

Wilson békepropagandával újra elnök lett, „Wilson’s Wisdom Wins Without War”. A belpolitikai kötéltűzésben az antantbarátok maradtak felül, ő pedig kihasználva a német stratégia-váltást, gond nélkül átlépett választási szólaimain. Ezután a kérdés oda redukálódott, hogy a központi hatalmakat fojtja meg előbb az antant-blokád, vagy Angliát éheztesse ki az U–Bootok. A mérkőzés nem volt eleve esélytelen, de végül a konvoj-rendszer felújítása eldöntötte. Ehhez képest a mellék-hadszíntereken elért U–Boot sikerek (Dardanellák védelme, orosz és román összeomlás hadianyaghány miatt) nem fordíthatták meg az eredményt. Szakvélemények szerint a tengeralattjáróháború többszöri megszakítása, a „kószolgtatás” idején fejleszthetett ki az antant ellenintézkedéseket, amelyekkel azután ellenállt a „full-scale” támadásnak.

A két háború közt 1935-ig valóban külföldön működő német tervező irodák dolgoztak, egyebek közt szovjet megrendelésre. Az itt kialakított típusokból az angol-német flottaegyezményt követően gyorsan legyártották a kiképzéshez szükséges mennyiséget és megkezdték a fegyvernem kiépítését. A ’39-ben szolgálatban álló 57 U–Boothoz képest Olaszország 115, a Szovjetunió 241 tengeralattjáróval lépett a háborúba. Utóbbiak kevés harci sikert és nagy veszteségeket értek meg, a szovjet flotta 1940 utáni működési terveiről hiányoznak az adatok.

A falka-taktikát nem kellett különösebben „kiagyalni”, csak az erők koncentrálásának régóta használt elvét kellett felismerni („getrennt marschieren,

vereint schlagen”, vagy Guderian népiesebb fogalmazásában, „Nem köpködni. Okádni!”). A fuldokló legénységről annyit, hogy a Scapa Flow-i akció előtt Prien 04.37-től 19.15-ig több mint 14 órát 90 m mélyen a tengerfenéken várakozott, az első világháborúban pedig osztrák-magyar naszádok az éjszakát csendes öblök iszapjában („Lales-villa”) töltötték. A hátsó vetőcsövek kevésbé az üldözők megtévesztését, mint inkább a vetési készenlétben álló torpedók számának növelését célozták. A fedélzeti géppuskák légitámadás ellen a mozgó platformon kevésbé voltak sikeresek.

A „roppant embertelen hadászati megoldás” címért mások legalább ugyanakkora eséllyel indulnak. Nem utolsó sorban a Royal Air Force németországi „területbombázó” háborúja, amelyhez a vége felé, igaz kissé vonakodva, az amerikai légierő is beszállt. A kölcsönösen felrótt légitámadások jogszerűségét nemrég a Rubicon cikke elemezte és ez nem a RAF javára dőlt el. Itt még csak nem is kereskedelmi tengerészek, hanem a civil, főleg tömbben lakó népesség megkülönböztetés nélküli irtása volt a cél, amelyet eufémisztikusan „háztalanításnak”, esetleg „collateral damage”-nak neveztek és az atombombát is felülmúló drezdai infernóban csúcsosodott ki. A Bomber Command főnöke, Harris légimarsall öntudatosan vállalta a „butcher” feladatát. Akkor is, amikor a politikai vezetés finoman kihátrált mögüle, ámbár jóval halála után még szobrot is kapott. Ami a végrehajtókat illeti, a sokszor teenager repülősök közül több mint ötvenezen haltak meg áldozataikhoz hasonló szörnyű halállal, nem ritkán önfeláldozóan, aki pedig túlélte, soknak évtizedek múlva is rémálmai vannak. Azért meg kell említeni, a terrorbombázást az olasz Douhet kvázi humanista megoldásként javasolta az Isonzo-csaták idején, merthogy a hátrország morális megtörése úgymond kevesebb áldozattal vezet célhoz, mint a lövészárkok emberdarálójá. Ez teljesen tévesnek bizonyult.

A tengeralattjáró-háború másodszor is megjárta az erőszak eskalációját. A konvoj mellett főleg a légi járőrözés

billentette ellenük a harcok mérlegét. Ez szerepet játszott a kölcsönös elvadászásban is. A sokat emlegetett Laconia-parancs abból eredt, hogy az olasz hadifoglyokat is szállító Laconia hajótörötteit Hartenstein kapitány két társával menteni kezdte és nyílt rádiógrammban kérte a tengerrész humanitárius szemlegését. Az Ascensionról felszálló légi járőr a láthatóan mentést végző, vöröskeresztes jelzést kitzúzó naszádokat parancsra megbombázta. A támadás ugyan eredménytelen volt, de Dönitz erre és a már folyamatban lévő angol terrorbombázásokra hivatkozva a továbbiakban megtiltotta minden mentést vagy segélynyújtást. Az átfogó légi felderítés miatt az U-Boot parancsnokoknak tanácsolták a sikeres támadás nyomainak eltüntetését, ugyanis ezekből kiindulva a légi figyelés a tengeralattjáró nyomára akadt és esetleg váltásokkal addig üldözte, amíg el nem süllyesztették. Ebből eredt a Peleus-ügy, amikor is a déli Atlanti-óceánon megtorpedózott Peleus mentőcsónakjait Eck kapitány és legénysége géppuskatűzzel és kézigránatokkal igyekezett eltüntetni, ennek ellenére voltak túlélők. Vallomásuk alapján a háború után brit hadbíróság Ecket és két társát halálra ítélte. Az eljárás során azt vitatták, hogy a csónakok eltüntetése katonailag indokolt, jogos önvédelmi intézkedés, a hajótöröttek halála pedig „collateral damage”. Eck nem háritotta a felelősséget feletteseire és a brit-görög viszony pillanatnyi igényei meg is pecsételték sorsát – egyébként őket végezték ki egyedül a bűvárhajósok közül. Dönitz egyebek mellett azért került ki élve Nürnbergből, mert Nimitz amerikai flottatengernagy tiszteletreméltó erkölcsi bátorsággal tanúsította, hogy ők a japánok ellen az első pillanattól hasonlóan korlátlan tengeralattjáró-háborút folytattak.

A „Damoklesz kardját” említve szólni kell arról is, hogy az U-Bootok eredményessége csak részben volt műszaki kérdés. A legénységet bizonyára befolyásolta az elit-tudat, a sikerpropaganda, a fegyelmi szabályzat és a katonai rendőrség, de a legnagyobb összetartó erő a folyamatos egymásra utaltságban, állandó életveszélyben létszükségletté

vált bajtársi szellem volt, amit barát és ellenség egyformán elismert. Ennek lényegét legjobban a „társvállalat” vadászrepülők egy hazai veteránja mondta ki: „Ha egy barátomnak szüksége lenne a fél vesémre, fontolóra venném. Egy bajtársamnak gondolkodás nélkül oda-adnám”.

A két világháborúban a küzdő felek egymáshoz viszonyított lehetőségeiből a hatalmas fejlődés mellett szinte azonos eredmények adódtak, havi átlagban az elsüllyesztett hajótér egyaránt 212 ezer tonna, bár ezt másodjára jóval nagyobb állomány érte el. A hajtóművel kapcsolatos eredmények mellett igen lényeges volt a hegesztett technológiával építhető optimális szilárdságú konstrukció megjelenése. Ennek köszönhetően az U-331 a Barham brit csatahajó megtorpedózása utáni vészmerülésből 240 m-ről is vissza tudott jönni, ami a tervezett maximumot 80 méterrel meghaladta. Taktikai újdonság volt az északi vizeken az üldözők lerázása a sarki jég alá bebújással, ami aztán az atom-tengeralattjárók repertoárjába is bekerült.

Az U-Bootokról sokfelé vezetett út. A máriateréziás Trapp nem vállalt szolgálatot az Anschluss után, bár megkeresték – kalandos körülmények közt külföldre távozva a családi énekkarral futott be új karriert. A szintén MT-rendes Singule, csehországi német lévén, a Kriegsmarineban is parancsnoki posztra került, ’45 májusában a családjára támadó részeg katonák ölték meg Brünmben. Niemöller előbb lelkész, majd KZ-lágerlakó, utóbb békeaktivista lett. Sok túlélő hosszú pályát futott még be: „Hallgatag Ottó” Kretschmer a Bundesmarine tenger-nagyaként 80-as éveiben halt meg közlekedési balesetben. A lovagkeresztos Hardegen pedig, aki már az U-Bootra is súlyos repülőbaleset után került és folyton le akarták szerelni, nemrég viszonylag jó egészségben vett részt a bűvárhajó-fegyvernem 100 éves jubileumán.

**Kolonits Ferenc,
Vasúti Járművek Tsz.**



Az oktató is (volt) ember...

Ebben a hónapban beszélgetésünk alanya Császár László a Vasúti Járművek Tanszékről, az Általános járműgéptan tantárgy egyik laborvezetője.



Kezdjük talán azzal, hogy is kerültél a karra és mi indított el a pályádon? Gyerekkori érdeklődés?

Gyerekkori érdeklődés a járművek iránt mindig volt, de konkrétan a vasút iránt kiemelten sohasem. A karon így kötöttem ki. Édesapám itt az egyetemen, a Gépészmérnöki Karon végzett, mint gyártástechnológus; így rá lehet fogni, hogy valamelyest öröklődött is a családban a mérnöki hajlam, édesanyám pedig tanárnő, ez a dolog másik fele, ha így vesszük. Tanulmányaimat 2000-ben kezdtem a Közlekedésmérnöki Karon. Látni, hogy az egyes tanszékek mit oktatnak, beszélgetve néhány felsőbb évessel is, hamar kikristályosodott bennem, mi nem akarok lenni és ez az autós volt. Leginkább a repülők és a repülés vonzottak, aztán úgy ítélt meg, hogy itt a tanszéken tanulhatok a legtöbbet és a leghasznosabb dolgokat. Ellentétben az évfolyamtársaimmal és általában azokkal, akik vasútgépésznek állnak, számomra nem régi gyerekkori mánia volt a vasút szeretete.

Úgy látszik, akkor jól is érzed magad a tanszéken. Azt mondják, a vasutas tanszék meglehetősen családias légkörű, ez igaz?

Ez igaz, nem vagyunk sokan. Mint ahogy a tanszékek többségén, így nálunk is igaz az, hogy a kollégák többsége már vagy megközelítette, vagy már el is érte a nyugdíjas kort. Zobory István Professzor Úr vezetésével nagyon jól összefogott a csapat, kiválóan irányít minket. Tényleg kellemes a légkör, és függetlenül attól, hogy különbözőek vagyunk, igyekszünk nagy

hangsúlyt fektetni arra, hogy tisztességesen, alaposan és színvonalasan tudjuk végezni az oktatást. Mert bár kívülről talán nem mindig látszik, de a tanszék elsődleges feladatának az oktatást tekint, minden más ennek van alárendelve. Viszont tény, szinte az egész intézményre nézve, hogy a működési költségeknek csak egy részét kapjuk meg. A többit nekünk magunknak kell előteremteni, így módon kénytelenek vagyunk különböző munkákat elvállalni.

Ennek kapcsán gondolom, van lehetőség kutatási munkákra is. Tudnál egy-két példát mondani ezekről a kutatási területekről?

Ezek a tanszék profiljának megfelelően a vasúti járművekkel kapcsolatos problémakörökhöz igazodnak. Én magam pillanatnyilag a doktori témámnak megfelelő területen tevékenykedek, ez a számítógépes szimulációra épülő járműdiagnosztika, és ehhez kapcsolódóan mind maga a módszer, mind a szoftverek, illetve a mérőállomás fejlesztése is folyamatban van. Régi projekt ugyan, de reméljük, hogy sikerül végre tető alá hozni a mérőkocsink fejlesztésének befejezését, ami már közel 10 éve az MG laborban van. Lassan kezd olyan formát öltetni, mint ami a tervekben megjelent. Amint az kész lesz, nagyon hasznos információkat nyerhetünk vele a pályaminőséget és a merevségi viszonyokat illetően. Egy nagyobb projekt, amiről tudok, mert benne voltam, az a csúszásgátlók fejlesztése, amelyben a Közlekedésautomatikai Tanszékkel és a Knorr-Bremse-vel együtt vettünk részt. Itt elsősorban a keréksín erőkapcsolati viszonyok felderítésével foglalkoztunk a mi oldalunkról. Egy további fontos területet jelentenek a járműmegbízhatósági kutatások és fejlesztések. És végül az első „nagy” munkám igazi csemegének bizonyult: tavaly nyáron a Combino villamosok hőtechnikai felülvizsgálatával foglalkoztam.

Minden nehézségével és szépségével együtt ajánlanád-e a hallgatóknak a vasúti szakirányokat?

Mindenképpen, főleg annak, akit a vasút tényleg érdekel. Én szerencsésnek éreztem ezt a választást az első pillanattól fogva olyan szempontból, hogy a vasút – a hajókhöz és repülőkhöz képest – sokkal

közelebb van az emberekhez. Ha valaki vasutasnak áll és szeretné látni, a valóságban hogy néz ki egy vasúti jármű, hogyan tartják karban, hogyan üzemeltetik, viszonylag könnyen meg tudjuk szervezni. Emellett azért is tudnám ajánlani, amiért én is választottam: a tanszéken, tudományos igénnyel nézve, rengeteget lehet tanulni, főleg a Professzor Úrtól, de a többi kollégától ugyanúgy. Viszonylag nagy mennyiségű irodalom is rendelkezésünkre áll a J épület saját könyvtárában. Igaz, ami igaz, a legtöbb dolog, amit tanítani tudunk, az általános. Azok, akik tényleg úgy mond a gépolaj közelében élték le az egész életüket, talán hiányolni fogják egy kicsikét. Egyszerűen sajnós az időkeret nem teszi lehetővé, hogy belemenjünk a részletekbe. Ha valakit érdekel, és szeretne jobban elmélyedni benne – elsősorban órarendi kereteken kívül – bármikor szívesen állunk mindenki rendelkezésére.

Térjünk akkor vissza kicsit az oktatói tevékenységedhez. Néhányunkat már egyetemistaként is tanítottál. Akkor mi adta az ötletet, hogy már taníts?

Tanítani valahogy mindig is szerettem, egyszerűen azért, mert amikor sikerült valamit felfognom és megértenem, akkor úgy gondoltam, hogy esetleg meg kéne próbálnom rávezetni másokat is arra, hogy ez nekem hogyan ment, hátha nekik is könnyebb lesz. A számítástechnika már annak idején is jól ment, és bár itt a Vasúti Járművek Tanszéken írtam mindegyik TDK dolgozatomat, a számítástechnika fontos szerepet játszott bennük. Egyszer aztán hallottam hírt annak, hogy a Közlekedésautomatikai Tanszéken szívesen látnának tehetséges fiatalokat, mint gyakorlatvezetőket. Elmentem Gyenes Tanár Úrhoz, aki valóban szívesen fogadott, így onnantól kezdve három évig tanítottam náluk számítástechnikát.

Ezt a három évet követően pedig már a Vasúti Járművek Tanszéken kezdted el oktatni.

Sőt, már az említett 3 esztendő utolsó évében is, tehát elsőéves doktorandusz voltam, amikor még tartottam számítástechnikát, de már itt is kezdtem a laborokkal foglalkozni. Tavaly, amikor a Professzor Úr a Járműrendszereket tanította az első

évfolyamnak, keresztfeléven a Járműdinamikát én tartottam. Ezenkívül konzultációs foglalkozásokat terveztem Általános Járműgéptanból erre a félévre, illetve többé-kevésbé univerzális funkciót töltök itt be, mint ahogyan a tanársegéd kollégák jó része is. Ez nagyjából annyit jelent, hogy megpróbálunk mindenhez hozzászólni, ha a hallgatóknak kérdései vagy nehézségei vannak.

Mennyire ápolsz közvetlen viszonyt a hallgatókkal?

Igyekszem minél közelebb kerülni hozzájuk. Úgy gondolom, hogy oktatni és tanítani ténylegesen úgy lehet, ha az ember átlátja a hallgatóság problémáit, és ezeken próbál segíteni, amennyire lehetőségei engedik. Van, aki jó néven veszi az ilyesfajta próbálkozásokat, van, akit kevésbé izgat, vagy éppen nem tetszik neki, ezt embere válogatja. Persze ezzel együtt szem előtt tartom azt is, hogy amit el kell sajátítani ismeretanyagot, azt meg tudják tanulni. Ehhez igyekszem megadni minden segítséget, viszont nyilván, ha valaki ebben nem partner, akkor nehezebb boldogulni.

Az idei esztendőben ellátogattam a kari gólyatáborba is, hogy már ott találkozzak a hallgatókkal. Mondjuk, olyan nagyon sok időt nem tudtam ott tölteni, de legalább az üdvözlés napján nagyjából mindenkit láttam egyszer. Később a félévi laborok folyamán elvileg mindenki megfordul majd nálam, és azokkal, akik járnak konzultációkra is, meg esetleg ZH előtt kérdéseket tesznek fel, majd jobban megismerjük egymást.

Rendszeresen vizsgáztatsz is. Ilyenkor mennyire próbálsz olyanná válni, amilyennek te hallgatóként anno elképzelted az ideális vizsgáztatót?

(Nevet) Hát igen. Az a baj, hogy én nem olyan hallgató voltam, mint amilyen a hallgatók többsége. Én általában lelkiismereti kérdést csináltam abból, hogy ha elmegyek egy vizsgára, akkor arra tisztességesen készüljek föl. Ez nyilván nem azt jelenti, hogy mindig mindent tudtam, nem is jelentheti, de alapos felkészülés után mentem el vizsgára. Ha én valakiről úgy érzem, hogy ez a hozzáállás megvan benne, akkor azt igyekszem minden módon támogatni, alkalmasint segíteni is, amennyire lehet. Ugyanakkor, aki nem is fordít semmiféle figyelmet arra, hogy tanuljon, csak mondjuk úgy, hogy szerencsét próbál, azzal szemben az embernek a hozzáállása

kicsit más, mert igazi tudás, igazi munka és felkészülés nélkül miért kéne valakit átengedni?! Miközben könnyen lehet, hogy valaki mástól egy ugyanolyan szint elérése sokkal több munkát követelt meg. Mindenkinek más és más az, hogy hogyan tud felkészülni valamire.

És milyen érzés volt először az „új szerepben”, amikor először álltál katedrán?

Az igazság az, hogy még katedrán előtte tényleg nem álltam sohasem, de már annak idején otthon a középiskolás évek alatt is egy-két osztálytársamat mondjuk úgy, hogy korrepetáltam matematika és fizika tantárgyakból. Ily módon a magam tapasztalataira támaszkodva próbáltam megcsinálni úgy az óráimat, hogy a lehető legjobban el tudjam magyarázni a hallgatóságnak azt, amit kell. De azért azt meg tudom mondani, hogy más érzés, amikor például tíz ember ül ott velem szemben egy gyakorlaton, és más érzés az, amikor mondjuk egy egész évfolyamnak kell egy tájékoztatót megtartani és háromszázötven ember néz farkasszemet veled. Az egy kicsit már megszeppentő lehet.

Akkor lépünk ki egy kicsit az egyetem berkeiből: mivel töltöd szívesen a szabadidődet? Már amennyi akad...

Hát ez az, már amennyi akad! Az egyetemi munkának megvan az a sajátos előnye, hogy ugyan sok munkát ad, de az időbeosztása viszonylag rugalmas. Amikor valami határidő van, azt addigra meg kell csinálni, de utána, ha éppen nincs óra, akkor lehet ezt a tevékenységet, illetve annak egy részét otthon is végezni, és be lehet osztani úgy, hogy ha szeretnék egy-két napos pihenést, akkor összejöjjen. Én ezt – amennyire a kivehető szabadsnapok száma engedi – április-május köré szoktam időzíteni, mert immáron húsz év óta állandó hobbim a horgászat. Ezen kívül szeretek tévét nézni, főleg az igényesebb, jó műsorokat bizonyos műfajokban. Emellett főleg az utóbbi esztendőben erősödött meg a számítástechnika iránti érdeklődésem, leginkább a hardvertechnika felé.

Végezetül mondd el, kérlek, hogy te, mint viszonylag friss emlékekkel rendelkező oktató, mit tanácsolnál a hallgatóknak?

Amennyire én láttam, sokan, akik ide jönnek, lehet, hogy nem is döntötték el magukban, hogy ők tényleg ezt akarják-e.

Azt mondanám, először mindenki döntse el, hogy tényleg ezt szeretné-e, lebeg-e olyan cél a szeme előtt, amiért érdemes végigcsinálni, és ha igen, akkor próbálja megtalálni az egészséges egyensúlyt a munka és a szórakozás között. Nemrég találkoztam egy hallgatóval, aki tavaly volt elsőéves, és ő maga mondta, hogy kicsikét rosszul mérte fel a helyzetet, rengeteget bulizott első félévben, és emiatt a másodikban már hiába dolgozott keményen, nem sikerült bent maradnia az egyetemen. Talán az ilyen eseteket kellene elkerülni. Ha valaki komolyan gondolja, és tényleg tesz is érte, akkor annak szerintem bármelyik oktató kolléga szívesen megad minden segítséget. Hiszen elvileg az lenne a célunk, hogy minél jobban képzett mérnököket bocsássunk ki. Természetesen kell a kikapcsolódás, de utána dolgozni kell akkor is, amikor olykor nem tetszik, és akkor is, amikor néha tényleg nehéz. Nekem is volt ilyen, rajzbeadások, több zárthelyi egy héten, és néha olyan is összejött, hogy akár több vizsga került egy hétre, sosem volt egyszerű. De ha valaki komolyan gondolja, és tényleg meg szeretné csinálni, akkor tegyen meg mindent ennek érdekében, hogy sikerülni fog.

A tavaszi félév végén találkoztam az egykori első csoportom egyik hallgatójával. Meglepett, mennyire ugyanúgy látta a helyzetet, ahogy én, elsősorban az oktatók-hallgatók viszonylatában. Azaz a hallgatók nagyon kerülnek az oktatókkal való érintkezést. Ha problémájuk van, legfeljebb az utolsó lehetőség és mindenképpen elkerülendő számukra, hogy megkérdézzék az oktatót. Nem is olyan régen a hallgatók az előadók – legyen az akár a tanszékvezető professzor is – konzultációira rendszeresen jártak. Eljöttek, feltették a kérdéseiket, megbeszélték a problémáikat. Mára ez valahogy teljesen megszűnt, így nagyon nehéz fenntartani a párbeszéd viszonyt. Nincs visszajelzés, jön a zárthelyi, rengetegen megbuknak és szidják a tanárokat, de így előrelépés nemigen történhet afelé, hogy ezen a helyzeten megpróbáljunk segíteni.

Köszönöm a beszélgetést!

András

Iparmúlt

Ez a riport nem kapcsolódik szorosan az eddigi „A tanár is (volt) ember” rovathoz. A Járműváz- és Könnyűszerkezetek Tanszék legidősebb tagja, Dr. Gedeon József önszorgalomból feljegyzéseket készített életéről, pályafutásáról Iparmúlt címen, melyeket részletekben fogunk közölni. Az alábbi riport arra szolgál, hogy megtudjunk valamennyit arról az emberről, aki már 51 éve itt van a Műegyetemen!

Első kérdésem az lenne, hogy hogyan teltek diákévei, még az egyetem előtt?

Tulajdonképpen a középiskoláig bezárólag nem történt velem semmi különös, a változások az érettségire való készüléskor kezdődtek 1941-ben, ekkor volt a délszláv válság, és mint kiképzett segédtűzoltókat, bevonultattak bennünket. Így készültünk az érettségire.

Hogyan teltek egyetemi tanulmányai?

Jelentkeztem a Műegyetemre, fel is vettek. Nem tartoztam a csodálatos reménységek közé, de azért az élbolyban voltam, az előadásokat rendszeresen látogattam, és időben letettem a vizsgáimat.

Mennyivel különbözött az akkori egyetemi polgárélet a mostanitól?

Másabb volt az egyetem akkor, voltak pozitív és negatív különbségek, elsősorban a hallgató – oktató viszonyban. Például a diákságnak akkor természetesen nem volt semmi beleszólása a hivatalos egyetemi ügyekbe, ez adott esetben jelentett némi szaladgálást időpontokban, és ilyen hasonló dolgokban, viszont egyben óriási tanulmányi fegyelmet is jelentett.

Mi történt miután megkapta diplomáját?

Iparba mentem, és ott is voltam 1956 végéig, illetve 1957 elejéig, tulajdonképpen gyakornoki évekként együtt majdnem 11 évig. Aztán a Csepel Autógyárban nem igazán éreztem otthon magam – nem magamtól kerültem oda –, és úgy láttam, hogy a gyárnak a jövője egyre gyengébb, egyre rosszabb, ugyanakkor a Műegyetemen, a



Repülőgépek Tanszéken kellett egy új ember, így kerültem ide.

Hogyhogy ilyen hosszú ideig itt maradt? Mert akárhogy is nézem, ez már 51 éve volt!

Nos, én a hivatalos besorolás szerint mindig is kutatói státuszban voltam. Persze amellettt oktattam is, és úgy látszik használható voltam, mert utána is időről időre igénybe vettek.

Esetleg üzenne valamit a diákoknak?

Ha a legfontosabb dolgot kellene megbeszélünk, akkor én inkább idéznék: Kármán Tódornak díszdoktorrá avatása alkalmával a hallgatósághoz intézett véleményét, üzenetét tolmá-

csolnám újra, mely röviden így szól: „Az egyetemi tanuláshoz a napi nyolc óra nem elég!”. Nem megspórolás az szerintem, ha valaki nem jár be órára, mert a jó jegyzetelés – függetlenül attól, ha jó tankönyvek, jó jegyzetek vannak –, a tanulás legeredményesebb és legbiztosabb formája. A különböző varázsmódszerek utolsó hetekben, úgynevezett vizgákészülés címén lehet, hogy gépíes ismeret visszamondásra átmenetileg alkalmasak, de az információk nem maradnak benn, és később hiányozni fognak.

Lajos



A géptakaró

Első nyáron a horizontálosoknál dolgoztam, de természetesen érdekelt az üzem többi része is. Hadiüzem lévén a nézegetés nem volt olyan egyszerű, mint a Városligetben; a munkahelyet elhagyni csak indokolt esetben volt tanácsos. A túl kíváncsi emberke még kémgyanúba is keveredhetett. Ezért a körülnézegetést úgy oldottam meg, hogy reggel igyekeztem korábban érkezni és a műszakváltás járás-kelésében különböző utakon tartva a munkahelyemre igyekeztem a többi csoportot is megismerni.

Egy reggel a hengerfűrészeket lassú ballagás közben nézegetve azt láttam, hogy egy 45-50 év körüli férfi egyedül vesződik a takaró leszedésével egy nagyobb svájci gyártmányú gépről. Nem nagyon akart sikerülni. Látva, hogy megállok, megkérdezte, nem segítenék-e. Természetesen készséggel ajánlkoztam. Eközben megkérdezte, hogy hol dolgozom, mert hogy nem ismer.

Megtudva, hogy gyakornok vagyok, szinte ijedten kezdett el mentegetőzni, hogy ő ezt nem tudta és így tovább. Alig tudtam megnyugtatni, hogy részemről nem tekintem magamat lakktopános főhercegnek.

Ez az ismeretség később meglepő sokat segített a munkában és tanulásban. Következő nyáron a hengerfűrészekhez kerültem. A nagyoló gépek után én is dolgozhattam a különleges svájci gépen és sok hasznos műhelyfogást is megmutatott. 1944 nyarán Kőbányán már csoportvezető volt. Szinte csak őneki maradt meg a bombázásnál egy csomó mérőeszköze, amivel az akkor végzett tervezési munkáimnál nem egyszer kisegített.

A szociális és egyben a politikai helyzetre szintén nagyon jellemző volt az az apró jelenet, amelynek részese voltam 1943 nyarán. Akkor is valami kisebb rendberakást kellett végeznünk egy nekem ismeretlen munkással. Kérdezte, ki vagyok, mi vagyok. Megtudva, hogy gyakornok:

- És mit fog csinálni, ha bejönnek a szovjetek?

Erre mit felelhettem?

- Azt, amit eddig: dolgozni.

Hát ilyen beszélgetés is volt a Motor 2-ben.

Szokatlan tandíj

A tanulásért mindig fizetni kell. Ezt természetesen nem szósz szerint, pénzben, kell érteni. Csak úgy, hogy mivel esetemben nem volt hivatalos tanrend vagy más hasonló előírás a gyakornokokra, csak úgy tudtam jól haladni, ha hasznossá tettem magam az adott csoportnál.

Adott helyen és időben a kapunyitó varázsige nagyon különböző lehetett; ezt nekem kellett kitalálni. Nem mondták meg nyíltan, de aki figyelt, rájöhetett, hogy hol mit várnak el a tanulóktól. Különös tandíjjal találkoztam a berajzolóknál.

A berajzolóknak nem darabérben, hanem órabérben dolgoztak. A berajzolásra is volt ugyan normaidő, de az csak a szükséges létszám meghatározására és az átfutási idő becslésre szolgált. Jó képességű, Angliát megjárt csoportvezetőjük úgy látszik annak idején ügyesen taktikázott az időfelvételnél. Mert a hivatalos normák szemmel láthatóan kisipari kézi munkára lehettek mérve. A csoport számos ügyes kis berajzoló készülékével hibátlanul el lehetett végezni a munkát a normaidő fele-harmada alatt. Ez nem jelentett több pénzt, de annál több szabadidőt. A hét fős nappali csoportban elég volt 2-3 ember. A többi kártyáját is lebélyegezték és azok otthon pihenhettek vagy pénzes magánmunkát vállalhattak. Készségesen megtanítottak tehát a készülékek használatára és a kapcsolt trükkökre, eggyel többjük lóghatott. Nem egyszer csak magam voltam a csoportból.

Csak a végén dült ki az a bizonyos lekváros üveg. Tudniuk kellett, hogy aznap már átmegyek következő munkahelyemre, a fékpadra, de aznap reggel is csak egyedül találtam magamat. Ez még hagyján, de rögtön a műszak kezdetén megjelent egy szemlátomást ideges munkaszervező az irodáról és a csoport után érdeklődött. Mondtam neki, hogy pillanatnyilag én vagyok a csoport. Merthogy sürgősen három láda olajviszasszállító szivattyúházat kell három állásban berajzolni. 11 órakor már kezdeni kell a marásukat. Csináltam-e már ezt? Mondtam, hogy igen, de nekem már át kell menni a fékpadra.

- Szó sem lehet róla! Amíg a házak nincsenek készen, nem mehet!

Na jól nézünk ki. De rögtön eszembe jutott, feltehetően nincsen tisztában a munka valóságos időigényével. Egy ötlet!

- És ha készen vagyok, átmehetek?

Valószínűleg kissé hibbantnak nézhetett, mert normaidő szerint a három láda berajzolása a teljes 7 fős nappali műszak kapacitását igénybe vette volna. Csodálkozva ugyan, de azt felelte:

- Akkor majd átmehet.

Erre már hátat is fordítottam neki. Szedtem elő a készülékeket és kezdtem beállítani őket. Hozták a három ládát és nekiláttam.

Tizenegy óra után kész lettem. Megtöröltem a kezemet. Szóltam, hogy vigyék el a ládákat a marósokhoz és mentem a fékpadra. A csoporttal nem találkoztam többet. Érthető okokból nem kerestük egymás társaságát és nemsokára lebombázták a gyárat.

Más fizetési eszközök

A többi csoportnál más eszközökkel lehetett az együttesbe beilleszkedni. Például a hengerfűrészekhez kerülve rögtön adódott alkalom, hogy az előző évi ponyvaszedési ismeretségtől függetlenül is megalapozzam helyzetemet. Első napon természetesen egyszerű nagyoló gépre, egy betanított munkáshoz kerültem. Azzal fogadott, hogy rossz a gépe, mert a hengerközépre beálláshoz szükséges indikáláshoz nem lehet kézzel forgatni a fűrófejet. Éppen távoztak tőle az üzemlakatosok a szétszedéshez szükséges szerszámokért. Borúsan állt neki a szétszedést akadályozó segédeszközök leszerelésének.

Nem ment a fejembe, miért nem viszi a kézikerek a fűrófejet, hiszen az átkapcsolást végző többlemezes kapcsolón nem látszott törés vagy sérülés. Ezért amíg a gép gazdája a gép mögé ment szerelni, én is kipróbáltam az átkapcsolást. Kiderült, hogy nem nyomta át eléggé a kapcsolót. A kapcsoló kézikerekét óvatosan megmozdítva a fűrófej most már megindult.

Szóltam a munkásnak:

- Nem próbálná meg még egyszer a kézikereket?

Gyanakodva nézett rám, de nagyon nem örült a géphibának. Még egyszer megforgatta a kézikereket.

- Mit csinált vele?

- Nem volt egészen átkapcsolva!

- Ó a marhák! - dicsérte a géplakatosokat. Saját magát kihagyta a dicséretből. Ezután már kérhettem ennél a csoportnál akár fehér elefántokat is.

Háború lévén természetesen nem maradhatott ki az ilyen időkben univerzális nemzetközi valuta, a cigaretta sem. Erre a fékpádon került sor.

Mikor odakerültem udvariasan leültettek a kezelőpult elé és nézhettem. Mármint a nagy üveglablakon át azt, hogyan megy fékpádon a motor. Mást nem. Mert a beszabályozáshoz csak a fékpáda szerelői mentek ki. Én azt is az üveglablakon át nézhettem. Pontosabban a beszabályozó hátát. Hogy mit csinál és hogyan, azt nem.

Rövid idő alatt rájöttem, hogy itt nem az első egy-két nap óvatosságáról van szó. Azt sem volt nehéz kitalálni, hol szorít a cipő. Soha nem dohányoztam, de természetesen volt dohányjegyem. Harmadnapon már két pakli cigarettával érkeztem. És ott álltam a motor mellett a beszabályozásnál.

Ki mit tud

A kőbányai pinceüzem nem volt egy derűs munkahely. Még befelé menet is motozták a táskákat. Mégis néhányszor megtörtént, hogy tompa dörrenés után kialudt a világítás, jelezve, hogy a másik oldal is érdeklődik az üzemmenet iránt és szeretné azt lehetőségei szerint befolyásolni. Mivel a közelben laktunk, különösen az aggasztott, hogy az angol-amerikai légikötelékek előbb-utóbb várható látogatása során milyen módon próbálják majd a 6-20 méter vastag mészke réteget áttörni. A fönt lévő háznak ez nem volt közömbös. És mint az igazgatói körséták résztvevője azt is tudtam, hogy az első Me 109G vadászgép sorozat szinte teljesen elkészült.

Hamarosan kiderült, kissé túlbecsültem tájékozottságomat. Illetve alábecsültem az Olaszország déli csücskében állomásozó légihadsereget. 1944. szeptember 17-e napsütéses délelőttjén légitámadást jelzett a sziréna. Pihenőnap lévén otthon voltam. Hogy a szabályok szerint ne kelljen a pincébe lemennem, szokás szerint figyelői minőségben szolgálatba helyeztem magamat, azaz állsijánál fogva karomra vettem a figyelői minőségemet igazoló rohamsisakot. Azután tovább élveztem a napsütést. A köteléket jelző erősödő motorzúgásra felfigyelve megláttam, hogy a bombázást irányító kétmotoros szemtelenül úgy 6-800 méter magasságban a tőlünk fél kilométerre sem lévő Élessarok, a Kőbánya Felső pályaudvarról a pinceüzem bejáratához vezető iparvágány fölé repül. Távcsővel még megnéztem az első bombák kioldását, azután uzsgyi le a ház pincéjébe. A krumpliöntésre emlékeztető duhogást már onnan hallgattam. Szerencsére hozzánk már nem esett bomba, csak a fürdőszobából kellett másfél vödör vakolatot kihordanom.

Mint utólag megtudtam, úgy délelőtt 11 óra tájban érkeztek meg a pályaudvarra az első sorozathoz szükséges futókerek és a kabintető plexi. Tíz perccel a pályaudvarra befutás után a szállítmány még kint állott a vágányon. És a kötelék a Foggiából Budapestig úgy három és egynegyed óráig tartó repülés után ott volt pontosan fölötte. A bombáknak nem kellett hatméteres sziklát áttörni. A légierő pedig törhette a fejét, hogyan lehet egy 600 km/órás sebességű vadászgéppel kerék és kabintető nélkül repülni.

Hát ezt tudtam én és ezt tudta az olaszországi parancsnokság. Egyébként pedig rövidesen újra megkezdődött az oktatás a Műegyetemen, búcsút mondtam az üzemnek.

Dr. Gedeon József

Ahova újra és újra visszatérsz...

Kedves Olvasó! Rovatom e részében szeretnék meginvitálni és elkalauzolni fővárosunk egyik – túlzás nélkül – legszebb és legrégibb szegletébe, a világörökség részévé nyilvánított Budai Várba, fel a Várhegyre. A Vár tökéletes hely egy gondolatébresztő, békés sétára, egy romantikus randevúra és aktív pihenésre egyaránt.

Szeretném – a teljesség igénye nélkül – bemutatni a Várhegy nyújtotta lehetőségeket, az ott fellelhető intézményeket, turistacsalogató látványosságokat. Először is ugye, hogy jutsz oda? A BKV adta lehetőségeket kihasználva két oldalról is megközelíthető a hely: a Moszkva térről indul a Várbusz (10-es) vagy a 19/41-es villamosokkal a Batthyány tér felé a Lánchíd megállóig. A Lánchíd budai hídfőjénél, az alagút bejárata előtt terül el a Clark Ádám tér, ahol az a bizonyos Nulla kilométerkő található, na és a Budavári sikló! A sikló egész évben reggeltől este 10-ig közlekedik, 95 m hosszú, 48 százalékos emelkedésű sínpályáján két, lépcsős szerkezetű kocsi (a Gellért és a Margit) viszi a Budai Várba a páratlan látványáért felszálló utasokat. Az utazás díja szerintem elég borsos a pár perces menetidőhöz képest, de egyszer mindenképp ki kell próbálni! Gyalog a természet lágy ölén „kaptatva”, lépcsőzve is meg lehet tenni az utat, ez úgy 20-25 perc kényelmes tempóban. Az eléd táruló panoráma lenyűgöző és rabul ejtő. Nappal és tiszta időben teljesen belátni Pestet, de a város fénye éjszaka is varázslatos látványt nyújtanak. Tudom, először furcsán hangzik, de ha tehe-

ted, akkor déli 12 órára érdemes felmenni, mert a sikló felső végállomása előtti téren ekkor van mindig az őrsgváltás. Ugyanis a sikló melletti épület a köztársasági elnök rezidenciája, a Sándor-palota, melynek díszőrsége így minden délben megtekinthető.

A Várhegy a tudományok, művészetek és a magyar történelem fellegvára. A Vár déli részét foglalja el a Királyi Palota, mely otthont ad a Nemzeti Galériának, az Országos Széchényi Könyvtárnak és a Budapesti Történeti Múzeumnak. Sajnos, itt most nincs elég helyem részletezni az intézményeket, külön-külön is megérdemelnének egy oldalt! Szeretnék biztatni mindenkit, hogy látogasson el ide! Például a Nemzeti Galériába diákigazolvánnyal mindig ingyenes a belépés, és aki nem rajong annyira a festészetért, annak is hatalmas élményt nyújt, hisz királyok és királynők egykori otthonában sétál-gathatsz...

A Országos Széchényi Könyvtár a nemzetünk „emlékezte”. A kiadókat utasítás kötelezi arra, hogy a megjelöltetett műveikből ingyenes példányt bocsássonak a nemzeti könyvtár rendelkezésére. A könyvtár jelenleg 8 millió egységgel rendelkezik,

ezekből több, mint 2 millió a könyv, 300.000 az időszaki kiadvány (újságok és periodikumok), és közel 1 millió a kéziratok száma. A 2 milliós könyvállomány olyan ritkaságokat is tartalmaz, mint az első Magyarországon nyomtatott mű, a Chronica Hungarorum, amelyet 1473-ban nyomtattak és adtak ki. A könyvtár őrzi a legrégebbi magyar összefüggő szöveget, a Halotti beszédet, valamint 32 corvinát Mátyás király könyvtárából, Kölcsey Ferenc kézírásával a magyar Himnusz kéziratát, valamint számtalan Kossuth, Petőfi, Ady és más kéziratot.

A hegy gyomrában labirintus rendszer is van, melyet két helyről lehet megközelíteni: Várnegyed - Úri út ill. Váralja - Lovas utca felől. A Budavári Labirintus olajlámpásokkal éjjel is vár!

A Várnegyed északi csücskében található a HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum, mely a Honvédelmi Minisztérium által fenntartott tudományos intézmény, amelynek feladata a magyar katonai múlt írott és tárgyi emlékeinek, hagyományainak gyűjtése, megőrzése, tudományos feldolgozása és a nyilvánosság számára történő bemutatása. Ugyancsak a feladatai közé tartozik az országhatárokon belül és kívül található hadisírok és hadiemlékművek gondozása, és nyilvántartása. A múzeum látogatása mindenkinek ingyenes!

Ezekután végül ha a Várban jársz, feltétlenül nézd meg még a Mátyás-templomot és mellette a Halászbástyát. Tudom, hogy sok minden kimaradt ebből a kis ismertetőből, ezért biztatlak kedves Olvasó, hogy fedezd fel Te magad is (ha még nem volt rá alkalmad) a Budai Vár rejtelseit!

Anett





A közlekedésmérnök hallgató csak az országhatárig lát?

A kar hallgatójaként merem remélni, hogy nem. Pedig a számok mást mutatnak. A Közlekedésmérnöki Kar hallgatóinak részvétele a különböző külföldi pályázatokban siralmas, miközben más karok hallgatói jóval nagyobb lelkesedéssel keresik a külföldi tanulmányok lehetőségét.

Kell-e egyáltalán külföldre menni?

Szüksége van-e egyáltalán a közlekedésmérnöknek arra, hogy külföldi tanulmányokat folytasson? Tulajdonképpen az M0 soha nem fogja Bécsét érinteni, a négyes metrónak nem lesz állomása Delftben, és a ferihegyi repülőtér sem Szingapúrral küzd a regionális vezető szerepért. Mégis, ha a pálya-jármű-ember rendszer első két eleménél folyamatosan az interoperabilitásra törekszünk, akkor az ezeket tervező és üzemeltető jövőbeli szakembereknek is illene nemzetközi ismeretekre szert tennie. Ha más nem, az oktatóink mobilitása azt mutatja, hogy Hegyeshalmon túl is tudnak újat mutatni, ha közlekedésről van szó. Elég megnézni az önéletrajzokat a tanszéki honlapokon: többek között Japán, Egyesült Államok, Kanada, Algéria, Oroszország, Egyesült Királyság, Belgium, Hollandia, és főleg Németország szerepel az úticélok között. Konferenciárészvételek, közös kutatások, tanulmányutak, szakmai gyakorlatok, vendégoktatói jogviszonyok, kitüntetések, a sort hosszan lehetne folytatni.

A hallgatók mobilitása sajnálatosan messze elmarad az oktatókétól. A legtöbb hallgatót megmozgató Erasmus program keretei között a 2005/2006. tanévre 4, a 2007/2008. tanévre 3 hallgatónk kapott ösztöndíjat, míg a 2006/2007. tanévre egy hallgató sem. Pedig az Erasmusnál még a többi kar hallgatóival sem kell versenyezni. A KSK-hoz hasonló létszámú Vegyészmérnöki és Biomérnöki karon eközben minden évben 14-18 hallgató nyert Erasmus ösztöndíjat. Továbbmegyek: az Építésmérnöki Kar hallgatóinak létszáma nagyjából 1,4 szerese a Közlekedésmérnöki Kar hallgatói létszámának, de az Erasmus programban csak idén 19-szer (!!!) több ösztöndíjat kaptak.

Az Erasmuson kívüli pályázatokat rendszerint a Támpont Iroda hirdeti meg. A számok itt sem adnak okot az öröme: 2004. februárja és 2007. júniusa között 92 olyan hely volt, ahova közlekedésmérnök is pályázhatott. Ezekre a helyekre összesen 189 pályázat érkezett, ebből 6 közlek-

karos hallgatótól. Valószínűleg hasonló az arány azoknál a pályázatoknál is, amelyeket a Támpont Iroda hirdet, de a jelentkezéseket máshol kell leadni.

A mundér becsületét csak a német képzések és a tanszéki kapcsolatokon keresztül kiutazók mentik meg. A Karrier Iroda által végzett felmérések (*A BME friss diplomásainak elhelyezkedési esélyei*, ill. *A Mérnököket foglalkoztató társas vállalkozások vizsgálata*, több év-folyam) szerint a végzett hallgatók legfőbb hiányosságai a szakmai gyakorlatok és a nyelvtudás hiánya. Egy érdekes (jelzésértékű) adat: a 2004-ben diplomázók között végzett felmérés szerint az Erasmus ösztöndíjban részesültek között nincs munkanélküli, és kereseti viszonyaik is jobbak a többiekénél.

A lehetséges okok

Én sem tudom pontosan, hogy mi okozza az érdektelenséget, csak elképzeléseim vannak. Egy ösztöndíj elnyeréséhez általában két alapvető dologra van szükség: megfelelő átlagra és nyelvtudásra. Nyelvvizsga minden hallgatónak kell, aki diplomát akar szerezni, és aki az egyetemig eljutott, legalább két nyelvbe biztosan beleszagolt, így nagyon valószínűtlen, hogy a nyelvtudás hiánya akadályozná a hallgatókat a pályázásban.

A megfelelő átlag általában 3,5 feletti ösztöndíj átlagot jelent két féléven keresztül. A hallgatók szeretik azt mondani, hogy ezen a karon sokkal nehezebb ezt az átlagot produkálni, mint más karokon. Miért? Tavaly 9 pályázat érkezett köztársasági ösztöndíjra, az a kilenc pályázó biztosan teljesített 55 kreditet és 4,0-s súlyozott átlagot.

Előfordulhat, hogy a hallgatók nem is tudnak a lehetőségekről. A pályázatokat a honlapunkon, a hirdetőtábláinkon, a kari levelezőlistákon, az Ösztöndíjkalauzban és a Műhely újságban hirdetjük. A legtöbb hallgatót talán a levelezőlistával és a Műhellyel lehet elérni, de a levelezőlistán való megjelenés erősen függ a szerkesztőtől. Hiába írunk hírlevelet, ha ők nem küldik tovább a kari listára.

Az is lehet, hogy a hallgatók ismerik a lehetőségeket, de azok nem felelnek meg az elvárásaiknak. Itt elsősorban a nyelvi korlátokra gondolok, mivel közlekedésmérnök képző helyet nehezebb minden nyelven találni, mint mondjuk gépészmérnököt.

Gondot jelenthet a tárgyak elismerése is. Több ösztöndíj is elvárja, hogy a programban való részvétel ne növelje a hallgatók tanulmányi idejét, azaz a kint végzett tárgyakat itthon fogadják el. Ez nyilván nem mehet automatikusan, de a BME nemzetközi stratégiája is fontos kérdésként kezeli a külföldi tárgyak itthoni elfogadtatását.

Végül az anyagi lehetőségek is szerepet játszhatnak (bár nem indokolják a karok közötti különbséget). Sokan azt várják egy ösztöndíjtól, hogy minden felmerülő költséget fedezzen, holott ez igen ritkán valósul meg. Az ösztöndíjak tandíjmentességet és esetleg kiegészítő támogatást nyújtanak a hallgatóknak. De a tanulmányokat itthon is finanszírozni kell valamiből, így az a kérdés, hogy ezek a források kint is rendelkezésre állnak-e? A már idézett felmérések szerint a KSK hallgatói családi és állami támogatásból fedezik a tanulmányok költségeinek 88%-át, ez az összes kar között a legmagasabb arány. Az állami támogatások (ösztöndíjak, szociális támogatás, stb.) pedig nem kötik a hallgatót az országhoz, csak aktív félévhez. Ez pedig egy külföldi részképzés esetén is teljesülhet.

A lehetőségek

Amire kevés panaszunk lehet, az a lehetőségek száma. Egyrészt a hagyományos ötéves képzésen összesen három gyakorlatot is előír a mintatanterv, ezek közül legalább kettőt (negyedév utáni gyakorlatot és a diplomatervezési gyakorlatot) lehet külföldön is teljesíteni. Ez a többi karhoz képest soknak tekinthető.

Másrészt több olyan ösztöndíj is létezik, amelynél nem elsődleges szempont az átlag. Az Erasmus program 3-10 hónapos szakmai gyakorlatot is támogat az EU országaiban. Ehhez csak egy céget kell keresni, a program pedig támogatja a

kiutazást és megélhetést is, és akár diplomatervezés is megvalósítható. A cégek keresése pedig nem lehet akadály akkor, amikor az évente kétszer megrendezett állásbörzére nagy számban érkeznek a külföldi vállalatok, zsebükben a tréningprogramokkal.

A Magyar-Amerikai Vállalkozási Ösztöndíj Alap 6-12 hónapos szakmai gyakorlatokhoz ad teljes anyagi támogatást, és a cégkeresést is elvégzik. Az átlag náluk sem elsődleges, sokkal inkább a motiváció és a határozott célok számítanak.

Az Erasmus programban pályázható helyek is bővíülhetnek, ha sikerül az

oktatókat meggyőzni arról, hogy kösenek hallgatócserére vonatkozó szerződést külföldi partnerintézményekkel. Igaz, amíg a jelenlegi helyeket sem használjuk fel, akkor miért kössenek újakat? Azért, hogy a hagyományos német kapcsolatok mellett angol nyelven oktató egyetemek is fogadják a hallgatóinkat.

Ha pedig valaki még két-három hónapra sem szeretné elhagyni az országot, akkor legalább azokat a lehetőségeket ragadja meg, amelyeket a meghívott vendégoktatók jelentenek. Remek példa erre a Közlekedésgazdasági Tanszék, ahol egy EU program keretében külföldi

szakemberek töltenek el egy-két félévet, és egyebek mellett választható tárgyakat is indítanak angol nyelven. Akinek sikerült felkelteni az érdeklődését, az nézze meg a www.sc.bme.hu/kulfold honlapon az Ösztöndíjkalauzt, és kövesse a www.sc.bme.hu/palyazatok honlapot. Személyesen is várom a kérdéseket, észrevételeket a kulfold@sc.bme.hu email címen.

Sélley György

külföldi ösztöndíjak referense
BME Diákközpont, Támpont Iroda

Budapestre gördül a CITADIS villamos

A haladó gondolkodású városi közlekedési hatóságok nap, mint nap szembesülnek az új évszázad azon kihívásával, hogy városaik hogyan tehetők még szebbé az élet, a munka és a turizmus területén.

A korszerű CITADIS villamos olyan innovatív megoldást kínál, amely a közlekedési rendszerekben már bizonyította sokoldalúságát, amit a forgalmi problémák csökkentésével, alacsonyabb környezetszennyezéssel és zajterheléssel, valamint a városok múltjához és jelenéhez való hatékonyabb alkalmazkodással ér el.

A CITADIS villamosokat illetve a jármű egyes berendezéseit egy rugalmas, moduláris felépítésű és megbízható ONIX IGBT aszinkron vontatási áramátalakító látja el árammal

- hagyományos villamos felsővezetékéről,
- az útfelületbe integrált áramellátó rendszerről (APS),
- rövid távolságok esetén lendkerékről, vagy akkumulátorról,
- hibrid „vonat-villamos” esetében dízel-motor erőforrásból.



A CITADIS közösségi közlekedési rendszere kerül bemutatásra Budapesten. A bemutatott valós méretű CITADIS villamos modell 2007. október 4-én és 5-én térítésmentesen tekinthető meg a Magyar Tudományos Akadémia előtti parkolóban. A modell 10 órától 18 óráig látogatható.





„Nekem a Balaton a Riviéra...”

A nyári hőségben mindenki csak egy valamire vágyik, a vízpart közelségére. Ha már vízpart, akkor Magyarország lakosságának legnagyobb része egyből a Balatonra asszociál.

Azt hiszem, helytálló vélemény, ha arról beszélünk, hogy kétféle ember él kis hazánkban: aki már járt a Balatonnál, és aki ezután fog. Persze nem mindenkit ragad meg, de mégis egy olyan sajátos hangulattal rendelkezik, amelytől sokan soha többé nem tudnak szabadulni. De milyen is a tó igazi arca? Hát ezt talán csak az ott élők tudnák megmondani... Turistaszemmel kijelenthető, hogy sokszínű. Hiszen találhatunk csendesebb üdülőfalukat, színes forgatagú strandokat, patinás látnivalókat. A kérdés csak annyi, ki melyiket választja.

A pihenésre vágyók inkább a kisebb helyeket választják, ahol sötétedés után csak a tücskök ciripelése töri meg a partról a szállás felé dobogó talpak egyhangú ritmusát. Mások viszont pont az ellenkezőjét keresik ennek a képnek. Az ő igazi célpontjuk csak Siófok lehet! A „Balaton fővárosa” nemcsak a tó legjobb strandjával, hanem színes éjszakai élettel is

csalogatja a látogatókat. Egy nyári nap meglehetősen álmoskásan indul, reggelente csak pár embert látni az utcán, a népsűrűség az óra előrehaladtával arányosan változik, de leginkább a part környékén dinamikus a változás. A nap közepén aztán nagy a nyüzsgés, mind a városban, mind a tónál, és ez az állapot egészen éjszakáig változatlan.

A híres Aranypart, a Balaton leghosszabb összefüggő (szabad)strandja mindig nagy kihasználtságnak örvend, ezért nehéz jó helyet találni, hisz azok már korán elkelnek. A nagystrand ugyan fizetős, de az ember a pénzéért a Balaton egyik legjobb partszakaszán töltheti el a napját, sőt, aki megelégszik az alkonyati fürdőzéssel, az megspórolhatja a belépőt. Viszonylag sok az árnyékos terület, rengeteg büfé és bár szolgálja ki a felmerülő igényeket. Ami még megemlítené, az a vízben felállított 3 pár kapu az aktív fürdőzők számára. Az igazi plusz azonban, ami

kiemeli a helyet az átlagból, az a népszerű üdítőital-márka által szponzorált klub. Napközben sportolási lehetőségekkel, feszített víztükrű medencével, állandó zenével csábítja a nyaralókat, esténként pedig színes programokon vehetünk részt. Ütemesen váltják egymást a filmvetítések, koncertek, kultúrprogramok, és a kiemelt bulik. A rendezvények ingyenesek, és szabadon látogathatóak. A hangulatot csak emeli, hogy a víz pár méterre hullámoz mindentől.

Esténként a strandtól távolabb sem áll meg az élet, rengeteg ember járkal mindenfelé, és lépten-nyomon „szórakoztató intézményekbe” botlunk. A bazársor környékén nagyon magas a külföldiek aránya, ha valaki kicsit nyugalmasabb estére vágyik, felfedezheti a város parkjait, látnivalóit. Érdemes...

Freetz

Megjártuk 1 és negyed óra alatt? Meg hát!

Sokak fejében felmerülhet nemcsak a fenti kérdés, hanem főleg hogy mi a fenét akarok jómagam ezzel mondani?! Nos, aki ott volt, elmereng egy pillanatra s szívesen emlékszik vissza, mivel azonban elenyésző kisebbségben van a titok birtokában lévő személyállomány, ezért inkább elmesélem.

Az előző félév végén fejünkbe ötlött két világmegváltó gondolat közepette, hogy a napos évszakban re- is kéne, nem csak degenerálódni. Menjünk Taljánföldre? Neeem! Menjünk a Balcsirá? Neeem! Menjünk Hawaii-ra? Az meg hol van?!?! Zengett kórusban az ének, s így jutottunk el egyéb ötlet s globális fizetőeszköz híján Hajdúszoboszlóhoz. S oda hogy jutottunk el? Hát metró-villamos-gyorsheles-vonat kombinációval. Miben jobb ez az elvetett lehetőségeknél? Na, ezt fogom most elmagyarázni!

Szóval, Hawaii mesés szigetével ellentétben kevesebbet kell vonatozni, s nem illetnek minket a sznobizmus arcpirító vádjával, hogy oda megyünk lakni, ahol nem csak tejet, hanem luxust kapni. Egyszerűen nem leszünk olyanok, mint az átlagember. Eddig gondolom rendben, de mivel tudja überelni szeretett magyar tengerünket a mustáros kolbász s a németajkú sörös bőfűgés hazáját?! Ha már szent nedűnél tartunk, akkor H₂O-ban mindenképpen, ugyanis tiszta a víz, nem érik

egymást az apályok mindenféle dagály nélkül, s az egyetlen, kiírásnak megfelelő hőmérsékleti érték nem a sok vizeletfolt egyikének közepén mérhető. Ugyan nélkülözünk kell a fentebb említett kényelmi faktorokat, de van nekünk ugye napsütésünk, ami viszonylag megtalálható a Föld minden táján, s növényzet is, ami ezt kompenzálja. Van itt nekünk AquaParkunk is óriási, „rengetegmedencés” stranddal és még a kacskaringós szívószállal felhőrpintett tizedik koktélnál is több ívhosszparaméterrel rektifikálható csúszdákkal. Ugyan le kell mondanunk az éjszakai Balaton semmivel sem összehasonlítható fényjátékával, de ehelyett van ÉLET, mégpedig így nagybetűvel, s főként kultúrált színvonalon. Nincs tömegnyomor s rengeteg szórakozási lehetőség várakozik szem és száj ingerére. Elegáns éttermek, éjfélleg nyitvatartó cukrászdák, vidámpark, hangulatos sétálóutca és koncertek a strandon. Nekünk egy egész estés Republic örömmelzenéléshez s Bangó Margit lelkem a százezzer tagú cigányzenekarral való összefonódásához

volt szerencsénk, s az előbbi máig felejthetetlen élményem.

Ez egy olyan hely, ami garantáltan kiszakít nemcsak a szürke vagy éppen 8 bites színmélységű hétköznapiokból, de az átlagos és sablonsémákban bővelkedő nyaralásoktól is távol áll. S mi kell ehhez? A Nagy Ötlet, 'Szoboszló, jó társaság és a feeling sunshine-nal összebarkácsolva. Így születnek a címbe szereplő közhelyek, így fedezzük fel egy és negyed óra alatt a Kylie Monique méretű járdát, aminek úgy oda****unk, mint a gerely! Ja, hogy semmit nem értetek ebből? Ez nem is baj, egy okkal több, hogy elmenjetelek Ti is, s ne igyátok meg az üveg vörösborot, amit én sem ittam meg. Nálam 'Szoboszló nyert a nyáron, bár azért meg kellett jegyezmem, hogy nem tudtam melyik pályaudvarról mehetnénk Hawaii-ra... De nem hiszem, hogy konkurencia lenne. Remélem, mindenkinek hasonlóan élménydús és örömteli nyaralásban lehetett része!

balasnyikov

EFOTT

– avagy az év legnagyobb bulija, patakokban folyó sör, blablabla

Miután letudtam az utolsó vizsgám is, majd elrohantam megvenni az EFOTT-hetijegyet, már csak a napokat számoltam, hogy mennyi van hátra. Na jó, melegítettem egyet Hegyalján, jóbarátom után szabadon a Tokalja-Fesztiválon, de azért a nyár fesztivál-bombája mégiscsak július végén robbant, hazai tájakon, a Debrecen melletti Vekeri-tó partján.

A 0. nap sokaknak elmaradt, köszönhetően azoknak, akik égi áldást kívántak aznapra, személy szerint inkább egy jó sör mellett nézegettem a villámokat száraz helyen, semmint hogy bokáig érő esőben, bőrig ázva állítsak sátrat. Így, ez a részegen amúgy teljesen mókás hadművelet nekem másnapra tolódtott. A kihelyezett informátorok elmondása alapján azért már ekkor beindult a dzsembori, és több mint nyolcezeren már a 0. napon kilátogattak a fesztiválra.

Szerdán aztán beindult a buli, ezt jelezte az a tény is, hogy a Nagyállomáson csak a sokadik fesztiválbuszra sikerült felférnünk. Bár mondjuk ez a menetrendnek is volt köszönhető, igazán tehetett volna valamit egy közlekmérnök az ügyünk érdekében! -Csak egy kupaknyi sört adj, testvér! – jött oda egy tagbaszakadt srác, lerítt róla, hogy utolsó pénzéből jött el Debrecenbe.

Persze páran megsajnálják, és adtak neki, de sokadik próbálkozásra már hamar elzavarták.

Napközben a kulturális sátrak várták a másnapos érdeklődőket, bár azok többsége, akik még délelőtt fel bírtak kelni, inkább az ingyen látogatható strand felé vették az irányt, hogy ott pihenjenek tovább. Emellett sokan pocoltak a BME sátránál, ahol többféle vízpipából választhatott az, aki betévedt oda. Estére aztán rendre benépesült a fesztivál területe, a már kora délutántól egymást váltó zenekarok, előadók bizony kitettek magukért és színvonalas műsorral szórakoztatták a nagyérdeműt.

Majd eljött a péntek, midőn szeretett-imádott karunk bekerült az országos médiába is!! És hogy pontosan mivel? Történt ugyanis, hogy 100-as sörváltó Guinness-rekord kísérletet hirdettek, melyre szépszerivel jelentkeztek tőlünk is. Majd mikor az időmérésre került a sor, a sok-sok

tudatlan elkezdte kavargatni a sört, míg a mi „fiaink” értetlenül néztek. Erre persze lecsapott a pletykaéhes média is, olyannyira, hogy vezető online lapok hoztak ilyen szalagcímeket: „A Közlekkaron nem melegítik fel a sört verseny előtt”, „A BME-n a Közlekkarosok kivételével mindenhol engedélyezett a korsó sörök ún. „kikavarása” a jobb időeredmény elérése érdekében.” Ez aztán a reklám! ☺ Ahogy titkon remélte mindenki, a korábban tartott rekordot sikerült alaposan megdönteni, megmutattuk a világnak, hogy milyen a magyar sörivő-virtus!

A hétfővégre aztán már az is „leért” az EFOTT-ra, aki nem tervezte, egyre több Karinapokos, HaBáros, Közlekkaros pólóban mászkáló emberrel lehetett találkozni, az esti koncertek is már-már teltházzal működtek. A Quimby, a Kispál és a Borz és az Ossian is nagyon jó bulit csapott, de a fesztivál fénypontja a szombat esti Tankcsapda koncert volt, amelyen több mint tizenötezer ember tombolt együtt! A zenei változatosságra egyébként sem lehetett semmi panasz, mindenki megtalálhatta a saját ízlésének megfelelőt.

Az öt nap alatt a fesztivál szervezői 58000 (!) embert láttak vendégül, ezzel minden korábbi EFOTT-rekordot megdöntöttek, méltán vonult be ez a fesztivál a legyek közé, mind szervezői, mind résztvevői szinten.

Jövőre se legyen rosszabb, EFOTT-on találkozunk!



Tody



BMW R75 – Zündapp KS750

Nem akarnék politikailag inkorrekt lenni, mivel már a legutóbbi írásom is második világháborús német harceszközt mutatott be, de a rovat elindítása óta az egyik leghőbb vágyam, hogy ezekről a motorokról írhaszak. Remélem, mindenki kellően szórakoztatónak fogja találni, még azzal együtt is, hogy ezt a két típust a harmincas évek végén a német mérnökök nem kimondottan a motorozás élményének népszerűsítése érdekében alkották meg.



Vannak olyan vélemények szeretett karunkon, hogy ami egy nyomvonalon halad, az nem is igazán jármű, ezt én, mint motorozni és biciklizni szerető hallgató nem osztom. Ugyanakkor, hogy a kecske is jóllakjon, és a káposzta is megmaradjon, mai mindkét főszereplőnk oldalkocsis motor-kerékpár. No de miért két főszereplős ez a cikk? Azért, mert nem lenne fair nem említeni az egyik típust, a másikat meg nem, mivel a két jármű kvázi megegyezik.

Harc-eszközöket gyártani jó üzlet. Ha a politikai akarat már megvan ahhoz, hogy nem diplomáciával, hanem „más eszközökkel” kell (?) kezelni egy konfliktust, akkor nagy valószínűséggel megvan az anyagi háttér is, amivel a más eszközöket előteremtik. Így, ha az előállított termékek, jelen esetben a motorok kiváló minőségéről sikerül meggyőzni a hadvezetést, óriási pénzeket lehet szerezni, mert kevésbé kielevezett a verseny, mint a civil életben. Erre hamar rájöttek a BMW és a Zündapp fejesei is. A németeknél ráadásul akkoriban politikai akaratban sem volt hiány a harceszközök iránt. Ezért 1941-ben mindketten előálltak a maguk termékével, és a piac (Wehrmacht) le is csapott rájuk. Egyre inkább kellettek az olyan járművek, amik nagy mozgékonyt tesznek lehetővé a gépesített hadosztályoknak, ráadásul nehezen járható terepen is boldogulnak. Ekkorra ugyanis kitalálták, hogy mindenféle úttalan utakon kell megközelíteni a Közel-Keletet, Afrikán, meg a Szovjetunió át, és

egyik terep sem a virágzó infrastruktúrájáról volt akkoriban híres. Meg most se.

1942-ben a Wehrmacht nyomására tárgyalóasztalhoz ültek a két cég tervezőgárdái, és megállapodtak abban, hogy szabványosítják az alkatrészeket a járművekben, mivel minden fronton használatban volt mindkét típus, és így épp fele olyan bonyolult

lenne megszervezni az alkatrészutánpótlást. Ez nem egy utolsó szempont egy olyan háborúban, ahol a front hossza, és a hátszág távolsága is több ezer kilométer. Így született terv egy hibrid megoldásra, amelyből 20000 egységet gyártottak volna évente, de a gyárak bombázása miatt ez megghiúsult. Azt azonban sikerült elérni, hogy 70%-ban ugyanazok az alkatrészek kerüljenek a járművekbe, ezért szokás a két típust egy lapon említeni. A Zündapp gyár konstrukciója volt az irányadó, az általuk szállított járművek robosztus felépítése a harctéren előnyösebb volt, mint a BMW-től megszokott nagy precizitású, de érzékenyebb megoldások. A német precizitás „hátrányai” a gépfegyverektől a harcokig mindenhol megmutatkoztak az orosz télen, és az afrikai homokban, ez alól nem voltak kivételek ezek a járművek sem.

Ezek a motorkerékpárok 3 katonára szállítására alkalmasak. Nem is helyes a „kerékpár”, ugyanis az oldalkocsik olyannyira szerves részét képezték a járműnek, hogy a hátsó „híd” külön zárható differenciálművel volt ellátva, amely a motor teljesítményének 30%-át juttatta az oldalkocsi hajtott kerekére. Szükség is volt a kétkerék-meghajtásra, ugyanis az alpból is 420 kg-os motor felszereléssel, utasokkal, és tartalék üzemanyagtartályokkal volt, hogy elérte az egy tonnát is. A sivatagban, vagy az orosz sártengerben pedig nem árt, ha egy harceszköz nem merüléssel kezd a hadműveletet.

A fékrendszerrel első alkalommal alkalmaztak hidraulikus megoldást. Az első kereket 250 mm-es dobfelek fékezte, ez egy akkoriban személyautónál alkalmazott méret volt, a konstruktőrök nem bízták a véletlenre, hogy biztonságosan meg tudjon állni a motor minden körülmények között. A sebességváltót szintén az extrém körülményekre készülve tervezték meg, a négysebességes országúti váltó mellett kapott terepfelvezőt, és egy hátrameneti sebességet is. A váltó kezelhető volt a kormányról is. A két hengeres (természetesen) boxermotor 26 lóerős teljesítményt adott le 745 köbcentis lökettérfogat mellett, és így a jármű 95 km/h-ás végsebességre volt képes. Mindezt országúton 6-7 literes fogyasztás mellett produkálta, ami terepen felmehetett 10 liter körüli értékre is. Be kell látni, hogy ezzel együtt is egy roppant gazdaságos, és korát jóval megelőző fegyvertény volt ez a tervezők részéről, de nem újdonság az, ha a hadiiparban ilyen újító megoldások bukkannak fel. A BMW konstrukcióinak ötletességét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy merített belőlük a Harley-Davidson az amerikai hadseregnek szállított XA modelljéhez, valamint a háború után a szovjet Ural motorok is a BMW, és a Zündapp terveire alapozva készültek. A szovjetek a gazdaságosságra már nem helyeztek akkora hangsúlyt, így az Uralok képesek akár kétszer annyi üzemanyagot is benyelni, de talán ez sem olyan meglepő. Készültek az ötvenes években KS 750-esek is a Zündapp eisenachi gyárában szovjet ellenőrzés alatt, de nem sorozatgyártás céljára.

Ezek a motorok gyakran felbukkannak (nem csak) történelmi filmekben, mivel a második világháború roppant emblemikus járművei. Napjainkban tulajdonosaik találkozókat szerveznek Európaszerte. Egy jól felújított, vagy karbantartott R75-ös, vagy KS750-es még így a gyártás után 65 évvel is képes terepen és közúton is helytállni. Nem véletlen, hogy a két típus ma nagy népszerűségnek örvend, a gyűjtők és érdeklődők kedvencei közé tartoznak.

Peta!

Mi jár annak, aki...?

Az autósport minden magyar szerelmésének megfordul a fejében, hogy elzarándokoljon a hazai Mekkába, a Hungaroringre, és ezért az élményért az igazán elvakult szurkoló bármennyi pénzt képes kiadni, ugyanis nem mindegy, hogy a befektetett összegért mivel várják a szervezők!

A monumentalitásra törekvő Formula-1-es Magyar Nagydíj idején egész Budapest lázban ég. Nagyszabású utcai parádét láthat a közönség, és a csapatok reklámcélú roadshow-i is megérkeznek hozzánk. Az ingyenes programok csak a körítést adják, a versenyhétvégére a belépők 55 és 400 € közötti áron kaphatók. Minden jegytulajdonos részt vehet a csütörtöki boxutca-látogatáson, ahol a boxok, a szerelők, az autók közelről láthatók, és egy-két pilóta is előmerészkedik, az óriási tumultust pedig feledtetni a pálya varázslatossága. A versenyhétvége során mindenki hallhatja, ahogy felbőgnek a motorok, melyek hangja szinte masszírozza az agyat, és bizsergeti a testet. A futam végén pedig az összes rajongó berohanhat a célegyenes két végéről a dobogó elé.

Minden kilátogató helyet foglalhat a pályát övező karéjon, de hogy ülőhelye mennyire ányékolt és kényelmes, mennyit kell

küzdeni érte, a pálya mekkora része látható be onnan, és hogy milyen a bánásmód a beléptetésnél, arányos azzal, hogy a vendég milyen mélyen nyúl a zsebébe. A magyar állampolgárok vehetnek például kedvezményes árú Club állójegyet, amivel azonban hátrányba kerülnek, mert csak kijelölt kapunál mehetnek be, és „meg kell mérkőzniük” a többi állójegyessel, akik ugyanoda törekszenek, de gyorsabban juthatnak be. A célegyenes menti állóhelyek egy részéről csak nyújtózkodva lehet rendesen látni a pályán haladó autókat, mert idén a kerítésre fejmagasságban fémleapok kerültek fel. Az ülőtribünök fő előnye, hogy közelebb vannak a pályához, valamint fix hely várja a jegytulajdonosokat a nap bármely szakában, és ez esős időben igen jól jön.

A Magyarországra idén első alkalommal ellátogató World Series by Renault rendezvény keretében, amit egy másik cikk részletez, a Hungaroring ingyen látogatható, és a

létesítmény olyan részeire is bepillantathatunk, ahova a Formula-1-es hétvége alatt csak 2-3000 € ellenében léphetünk be. A programok célja az autósport népszerűsítése, ennek köszönhetően a vendégek különjáratral utazhatnak a pályára a VIP úton haladva egészen a főbejáratig, bármely tribünre ülhetnek, testközelből láthatják a versenyzőket, és az ételek, italok is valamivel olcsóbbak, mint az F1 ideje alatt.

Annak ellenére, hogy olyan tehetségek kerülnek ki a WSR-ből, mint Sebastian Vettel, a pilóták kevésbé ismertek, ezért a lelátókon csak a látványos előzések, ütközések hallatja a közönség a hangját, ami nagy kár, mert a Száguldó Cirkusz idején épp a lelkes szurkolótáborok keltette hangulat az, ami megfizethetetlen. Minden másra ott a Mászterkár.

Seherezáde

Az élmény, ami megfizethetetlen...és meg sem kell fizetni

Az idén komplexebb fejtágításra szántam el magam, mint az eddigi nyarak során, így már nem elégedtem meg a Forma-1-es hétvége által nyújtott kéjhömpölylyel, hanem eleget téve egyik kolleginámnak meglátogattam az autóversenyzés hazai Mekkáját Magyar Nagydíjon kívüli nyitvatartási időben. Mondhat nemet férfiember ilyen körülmények között, főleg ha ingyenes az egész?!

World Series by Renault. Erről szeretnék most rövid ismertetést adni túl a tükörfordítás adta jelentéstartalmon. A francia márka utánpótlásnevelő versenysorozatairól van szó, amik egy hétvéges programmá szerveződve az idén először ellátogattak kicsiny hazánkba is. A kérdés természetesen az, hogy mit is kapunk a pénzünkért, ami azért is elgondolkodtató, mert belépési vágy esetén nem volt más teendő, mint az egyik márkakereskedésben igényelni ingyenes belépőt.

Legelőször is szeretném eloszlatni a kételyeket, miszerint próbálkozhatnak bármivel is, mégis a Forma-1-et lengi körül a csillogás, ott vannak a nagy sztárok s rendelkezik akkora érdeklődéssel, ami képes megtölteni 2 napra a mogyoródi dombokat. A jelenlegi F1-es mezőnyből az ifjú titán, Sebastien Vettel még itt villogtatta tehetségét, miután bemutatkozott a legnagyobbak között, s mielőtt egész éves szerződést kapott volna. Mégsem ő a legnagyobb név, talán senkinek sem kell bemutatnom a márka régi s mégis örökifjú

pilótáit, Ragnottit, Comas-t, hogy a többszörös futamgyőztes René Arnoux-t meg se említsem. Azt meg pláne nem, hogy bárkivel kedélyesen elbeszélgettek.

Na, de nem élünk meg pusztán a sznob vágyaink kiélésében, hiszen közlekesnek főleg az autócsodák forralják fel a vérért. A nagyokon kívül volt itt még Formula Campus, Mégane Trophy és Clio kupa is, de a fő attrakciót talán mégsem ők, hanem a veterán autók kiállítása és felvonulása jelentette, köztük a márka egykori F1-es versenyautóival és egy eredeti 1903-as modellel. Talán megemlíteni sem kell, hogy a tréfás kedvű szerelők eljátszották a Marseillesais-t a V8-as F1 erőforráson, ezzel szerezve kellemes perceket a jelen lévőknek.

Talán a végére hagytam a szervezést, ami mérföldekkel áll a Magyar Nagydíj előtt. Először is 20 percnként közlekedtek autóbuszjáratok az Árpád-hídtól s nem is Mogyoród közepén, hanem a Hungaroring bejáratánál tettek le minket. Nem voltak vérszomjas biztonsági emberek, bárhova be lehetett menni

nézelődni, bármelyik tribünre fel lehetett ülni s nyoma sem volt a F1-es hétvégén tapasztalható szelektív rasszizmusnak. Emellett volt ütközésteszt, kerékcseraverseny, gokart, családi programok, stb.

Nem a pénzről szólt a rendezvény, nem annak volt csak lehetősége betekinteni a kulisszák mögé, aki zsíros összeggel gazdagította a csapat bankszámláját. Ez a hétvége a szurkolókról és a motorsport szépségeiről, legendáiról és a jövő nagyjairól szólt. Nyoma sem volt gusztustalan rivalizálásnak sem a pilóták, sem a nézők között, nem kellett verekedni a helyekért, szinte mindenkinek jutott ülőhely, sokaknak a Super Goldon.

Egy szó mint száz, köröket vert a World Series a sztárolt nagytesóra, minden fizetség nélkül elhozva nekünk a megfizethetlent. Aki ott volt, átérzi, hogy mennyiben volt ez újszerű élmény, aki pedig nem, remélje velem együtt, hogy jövőre is lesz alkalmunk. Hiába F1, azért a P1 mégsem az övé!

balasnyikov



Filmajánló

„Azt mondják, hogy egy olyan kis dolog, mint a pillangó szárnycsapása is képes tájfunt okozni a világ másik felén.” – Káoszelmélet.

Bizonyára sokan ebből az egy mondatból rájöttek, hogy melyik remekművet szeretném egy kicsit jobban megismertetni Veletek. A Pillangó-hatás - ami nem éppen mai darab - nem egy újabb vicces film, amire beülhetsz lazítani a moziba, és nem is Bruce Willis menti meg sokadjára a világot, de úgy gondolom, hogy érdemes lenne mindenkinek megismernie, megnéznie, mert ez egy alapmű véleményem szerint...

Az időutazás lehetősége már régóta foglalkoztatja az emberiséget, hiszen kinek nem jutott volna még az eszébe, hogy egy rosszul végződött cselekedete, vagy egy ügyetlen mondata után nyomban visszaforgassa az idő kerekét, hogy meg nem történtté tegye hibáját. A Pillangó-hatás főhőse, Evan is hasonló indítástól cselekszik, mikor régi naplójának segítségével a múltjának kulcspillanataiba visszatérve igyekszik egykori szerelmét megmenteni a gyermekkori traumák végzetes hatásától és a jelen szörnyűségeitől.

Evan egy súlyos pszichiátriai betegségben szenved, emlékezetkiesései vannak, melyeket stresszes helyzetek okoznak, ezért hétéves korában orvosa tanácsára naplót kezdett írni. Gyerekként sok olyan rossz dolgot tettek barátaiival, melyek későbbi életüket nagymértékben befolyásolták, többnyire negatívan. Evannek egyetemista korában a kezébe kerül naplója, és akkor kezdődik csak az időutazás. Persze nem egy időgépes utazásra kell gondolni, mint ahogy a Szőke – Badár kettős teszi egy reklámban... Ahogy olvassa a sorokat, úgy kerül vissza az életének egy fordulópontjára, hogy amit akkor elrontott, azt most kijavíthassa, ezáltal az utána történő rossz dolgokat meg nem történtté tegye. De akár-hogy is próbálkozik, csak egyre rosszabbul sikerülnek ezen próbálkozásai. A film végére rájön, hogy csak akkor mentheti meg magát és barátait attól a sok szörnyűségtől, ha gyerekként nem barátkoznak össze, és felnőttként egyszerűen csak elszáll az egykori

szerelme, Kayleigh mellett, mint egy ismeretlen.

Persze ez csak az egyik befejezés, ami úgy mond „happy end”-del végződik, ugyanis a rendezők (Eric Bress, J. Mackye Gruber) szerint az eredeti záró képsort az amerikai közönség nem fogadta volna szívesen, úgyhogy csak a rendezői változatban szerepel egy ennél sokkal durvább befejezés, melyben egészen magzatkoráig utazik vissza a főhős (Ashton Kutcher) az időben...

A történet csapong időben és térben, miközben a központi kérdés: vajon tudjuk-e, egyáltalán szabad-e befolyásolnunk a sorsunk? Jogunkban áll-e befolyásolnunk mások döntéseit? Milyen - több ember teljes életére kiható - tetteink lehetnek melyek, akár teljesen megváltoztatják a környezetünkben lévő életét? Elég egyetlen lényegtelennek tűnő részletet megváltoztatni, és minden az ellenkezőjére fordulhat anélkül, hogy rálátásunk lenne az összes előidézett helyzetre.

Csilla

K*rvajó!

Hányszor is használtuk már ezt a szókapcsolatot? Megszámolni sem tudjuk: a sok visszadobott műábrára és gépelemek házi, a nem (túl jól) sikerült pótzh, és még sorolhatnám a hétköznapi történet bosszúságokat. Vajon mit várhatunk el attól a könyvtől, melynek a szerző ezt a megbotránkoztató címet adta?

Kárpáti Andor márpedig ezt tette. Már a címből kiderül, hogy nem egy szépirodalmi kötetet tart a kezében a tisztelt olvasó. A Kurvajó! egy fél-életrajzi regény, hiszen a szerző még a 30-as éveit tapossa. Az író egy pesti paneldzsungelben látja meg a napvilágot. Ott él tanítónő anyjával és bogaras felfedező apjával, míg anyuci össze nem kerül egy német pasassal, és így Németországban kötnek ki.

Egy német földön lévő magyar nyelvű bentlakásos vallási iskolában köt ki, ahol, mint újonnan érkező és fiatal gyereket, ugráltatják a nagyok. Megtanulja elviselni, védekezik ellene, majd pár év múlva a kisebbekkel ő is ugyanígy viselkedik. A legjobb haverjával állandóan kiszöknek a koliból. Többször is lopáson kapják őket (pornólapok, női fehérnemű), egymást érik a fegyelmi tárgyalások. Fiatalok, mindkettőjüket érdekli a másik nem, egy görbe hétvégén Lengyelországba szöknek, zsebpénzüket a helyi örömlányokra költik. Az iskolában ezt megtudják, és ki akarják rúgni őket. Főhősünket eddig sem nagyon

izgatta a sulis – innentől kezdve aztán végképp nem. A ballagási ünnepségen, mivel szépen szaval, megkéri egy rögtönzött búcsúbeszéd előadására. Ám ő őszintén megmondja a véleményét – bukás az érettségén, még egy plusz év a suliban.

Miután megszerezte a hön áhított papírt (nem a józsefvárosi piacon), autóstoppal elindul világot látni. Az úti cél Mallorca, ahol egész évben buli van. Illegális jegyüzérként működik, éjszakánként hatalmas partikon vesz részt. A téli időszakban felmond, és egy itt-a-piros-hol-a-piros fosztogató bandához áll. Náluk ismerkedik meg először a kábítószerekkel, melyeknek fogyasztója lesz. Amikor Orsi, élete első nagy szerelme otthagyja, Andor Ázsiába készül. Először Romániába utazik, onnan Törökországba, ahol a lejárt vízum miatt majdnem az összes pénzét elveszik. A sorban Irán következik, és mivel itt nehéz a lányokat lefektetni, inkább Indiába utazik. Várost néz, álbeteg lesz egy kórházban, nehogy az épületet bezárják, és rengeteget

sakkozik. Mielőtt megunná, átruccan Bangkokba (honnan ennyi pénz? - kérdezzük jogosan. A pesti nagyi pénzeli). Thaiföldön érdekes kalandba bonyolódik egy félig fiú félig lány prostitúta. Időközben a nagyi meghal, Andor örököl. Hazatér Magyarországra, dolgozik egy postavállalatnál, ám a vére hajítja: a Rákóczi téren köt ki minden este. Igen erősen füvezik, már semmihez sincs kedve. Csak a marihuána, a szex és a kokain élteti.

Elege lesz a munkából, minden vagyonát eladja, Guatemalába költözik. Úgy dönt, hogy festeni vagy zenélni fog. Ám vesztére megismerkedik egy indián lánnyal, Betsyvel. Igazi se vele, se nélküle kapcsolat az övé, de szeretik egymást. Közben festeget, és a képei nyújtanak megélhetést a lány és két kisgyermek számára is.

A könyvben leírt történet itt véget ér. A főszereplő saját kis világa rettenetesen szabad, számára nincsenek korlátok semmilyen téren. Olyan helyzetben van, amiről mi, a kötöttségek között élő emberek csak álmodni tudunk.

Vera

Programajánló

Új tanév, új Köz hír, de a rovat a régi. Még mindig kultúra és szórakozás egy hónapon át, fél oldalba sűrítve. Ha otthonülő típus vagy, itt állj meg, de ha vonz az Élet, olvass tovább!

Zene, zene, zene! Októberben is zeng az ének. Rögtön elsején és másodikán az Old Man's örvendeztet meg minket két hazai klasszissal: a hónap első éjszakáján a Tátrai-Szücs párost hallhatjuk, másnap pedig macskájaj helyett blues, még hozzá Deák Bill. Ugyanitt 5-én Török Ádám és a Mini zenél. Szintén aznap este a Rocktögon Prosectura koncerttel kedveskedik a húzósabb muzsikák kedvelőinek, 6-án pedig az alternatív könnyűzene jeles hazai képviselője, a Kowalsky meg a Vega lép fel. A könnyed, de tartalmas alternatív után a hónap közepén már mozgalmasabb dolgokkal jelentkeznek: 19-én Replika, 20-án Fürgerókalábak. 23-án Nagy Feró és a – Rice, Rice, BEATRICE! lép fel a Josefine Blues Bell-ben, 27-én pedig szintén a Josefine-ben a Bikini. A hónap végére a Columbus Jazzklub és a Wigwam is mutat valami igazán finomat: előbbiben Lantos Zoltán és a Mirrorworld Quartet játszik, míg utóbbiban az Akela zúz a színpadon.

Apropó, színpad! Nem felejtethető az ehavi színházműsor sem! A Karinthy Színházban a hónap elején a Dollárpapát játsszák, míg a Magyar Színházban a

Macskafogó és az István, a király lesz műsoron. Az Új Színházban klasszikusok egész sora kerül terítékre, csakúgy, mint a Vígyszínházban. Az Operettben a Rómeó és Júlia megy október 9-12. között. Azt követően egy másik musical- (vagy Disney?) klasszikussal jelentkeznek: A Szépség és a Szörnyeteg dallamait hallhatjuk, láthatjuk. A Madách Színházban az Édeskettes hármában hivatott csalogatni a közönséget. Az Operaházban a hó közepén Bánk bán bántódik azon, hogy a Pillangókisasszonyt Elfújta a szél. A Nemzetiben Tizenkét dühös ember tölti meg a világot jelentő deszkákat, a Táncszínházban pedig a Nagyidai cigányok alatt ropog a deszka. A musicaldömping folytatódik: Rudolf, majd Elisabeth az Operettben, Chicago a Madách Színházban, Apadlás a Vígyszínházban. De lesz S.Ö.R. is a Vidám Színpadon, no de ez inkább tömör, mint folyós. A hó végén a József Attila Színházban a Made in Hungaria ritmusai rázzák fel a nagyérdeműt. Részletekért keressétek Horváth Péter Róbertet (alias Picit).

3D helyett inkább csak kettő? Akkor irány a mozi. Az októberi bemutatók közül

mindenképp figyelmet érdemel A kaptár- és a Bourne-sorozatok legújabb tagja, előbbi a Teljes pusztulás alcímmel, utóbbi pedig A Bourne-ultimátum címmel kerül vászonra hazánkban. Megemlítenék még egy kevésbé fémes (ld. Au, Ag) csengésű névvel bíró filmet is: Prágai történet címmel jelenik meg ez a romantikus dráma – de a besorolás ne riasszon el senkit. Régi szerelmek és régi fájdalmak folytonos változásából kibontakozó, titkokkal átszőtt történetet ígér a film – kelet-európai hangulat nyugati szemmel.

Nyugalomra vágytok? Múzeum vagy kávézó. Állandó és időszaki kiállítások iránt böngésszetek a neten vagy forgassátok a programfüzeteket. Én most egy beülő helyet ajánlanék. Ha szereted halmozni az élvezeteket, legyen az artisztikus vagy kulináris, és mindegyre decens kiszolgálásban vágysz, neked való a Cream Restaurant Café & Music Club. Ahogy ars poeticájukban írják: „Az irodalmi múlt kötelez, hiszen itt írta Mikszáth Kálmán a Beszélő köntös című művét.”

Mindenkinek jó szórakozást!

András



Szolid árakkal, Italkülönlegességekkel, Folyamatos akciókkal
Csocsóval, Koktéllal Várunk benneteket szeretettel
Hétfőtől - Csütörtökig 19:00 - 2:00-ig

Elérhetőségek:
(06/1) 463-29-03
www.habar.hu



Szórakoztató és Élmenycentrum
Baross Gábor Kollégium, XI., Bartók Béla 17.



**A KÖZLEKKARI
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
Bózsavári Namilesz Gábor
HÖK elnök

Felelős szerkesztő
Bicsák Lajos György

Főszerkesztő
Pölczman CsakazAjka! Balázs

Tördelőszerkesztők
Hukics Nincskiút István
Molnár Hajtás! András

Olvasószerkesztők
Bozzay Nanoscratching Melinda
Őri Szívvelélékkel Anett
Tóth Megnyertük! Csilla

Írták
Bán Csirkelesett Vera
Dr. Gedeon Mesélek József
Felföldi Ízimentő Péter
Fiskál Hoztamfüggönyt Szandra
Hegedűs EgyetemiNapok Péter
Hennel Találjatokkivalamit! Tivadar
Horváth 'Bó' László
Kolonits Pontosítok Ferenc
Kovács Fexemavizen Frigyes
Molnár CsakaGriff András
Osváth GrafUr Péter
Őri Ragadrámafogkrém Anett
Pölczman Meghááát! Balázs
Sélley Külföldiöszöndíjak György
Tóth Utolsópillanat Csilla

Képek
Bella Képfelölő Dániel

Zsuzsa férje, Lajos, néhány napig kómában fekszik. Hűséges neje mellette virraszt. Egyik éjjel Lajos magához tér és int a feleségének, hogy hajoljon közelebb.

- Drága Zsuzsa, te mindig kitartóan mellettem voltál, akkor is, amikor kirúgtak az állásomból, amikor az üzlettem csődbe ment, amikor meglőttek, amikor elvették a házunkat, amikor az egészségem kezdett odalenni. Te mindig velem voltál és mellettem álltál. Tudod, mit gondolok?

- Mit, kedvesem? - kérdi a hűséges asszony.

- Azt gondolom, hogy k*rvára nem hozol szerencsét!

Apácák vallják a bűneiket a plébánosnak. Az első:

- Hát, bevallom atyám... én már érintettem AZT...

- Mártsd az ujjaidat a szenteltvízbe lányom...

A második:

- Bevallom atyám, én meg is szorongattam AZT...

- Mossál kezet a szenteltvízben lányom... Nagy tolakodás hátulról...

- Engedjete gyorsan, hadd öblítsem ki a számat, mielőtt Gréta nővér belemossa a seggét!

Fiú a barátnőjének:

- Akkor is szeretnél, ha az apám nem hagyta volna rám ezt a nagy vagyont?

- Jaj, te csacsi! Csak nem gondolod, hogy érdekel, ki hagyta rád a pénzt?

A találmányi hivatalnál jelentkezik egy férfi azzal, hogy egy csodás borotválógépet szerkesztett.

- Hogy működik? - kérdezi a hivatalnok.

- A delikvens csak bedugja a fejét ebbe a dobozba és az a gomb megnyomására azonnal megborotválja.

- De hát nem mindenkinek egyforma a feje!

- akadékoskodik a hivatalnok.

- Először nem!

Villanyszerelő bekiabál az intenzív osztályra:

- Nagy levegő emberek, biztosítékcserre lesz!!

A szőke nő és a barátja elmegy horgászni. Bérelnek horgászfelszerelést, egy motorcsónakot és kiváltják a napijegyet. Egész nap ülnek a csónakban, de összesen egy kis keszeget sikerül fogniuk. Megszólal a barát:

- A francba, ez a nyamvadt kis keszeg 20000 forintunkba került!

Mire a barátnő:

- Jujj, akkor még jó, hogy csak egyet fogtunk belőle!

Két barát beszélget:

- Te, képzeld, én azt álmodtam, hogy úttörő vagyok! Nagyon rossz volt...

- Én meg azt, hogy két nővel vagyok!

- De szemét vagy! Miért nem hívtál át???

- Én hívtalak, anyád azt mondta, hogy Csillebéczen vagy.

A fiú bemutatja új barátnőjét a szüleinek, akik szívélyesen meghívják őt, vacsorázzon náluk. Leülnek az asztal köré, kutya az asztal alatt; elkezdenek kajálni. A félénk lány egyszer csak úgy érzi, muszáj eleresztenie magát; tartja-tartja, de nem megy tovább, reccsen egy nagyot.

- Maszat! - kiált fel az apa összevont szemöldökkel, és az elvörösödött lánynak hatalmas kő esik le a szívéről, mindenki azt hiszi, a kutya volt.

Kajálnak tovább, de egy idő után megint érzi a kínzó ingert, ha egyszer bejött, most is bejön, gondolja, és elfingja magát.

- Maszat! - hörren fel ismét az apa.

Esznek tovább, a lány kis idő múlva úgy érzi, megint kell, és most már viszonylag fesztelenül ereget egyet. Erre az apa:

- Maszat, vigyázzá' már onnan, mert rádsz*rik!!

Agresszív kis malac egy galambot tart a kezében. Simogatja a tollait, közben becézgeti:

- Tubitubitubi tubitubitu...

Egyszer csak fogja magát, kicsavarja a galamb fejét, majd megszólal:

- ...or not to be!!

A férj várja a feleségét a kozmetikus előtt. Az asszony kilép az ajtón. A férj ránéz, majd megszólal:

- Hááát... legalább megpróbáltad.

**KÉSZÜLT:
A KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR
HALLGATÓI KÉPVISELET TÁMOGATÁSÁVAL
600 PÉLDÁNYBAN**