



KÖZHÍR



Budapesti Műszaki És Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar

2009.március 68/2



Vigyázz!

Autópálya-építés!



Főszerkesztői jegyzet	3
Vik Miller köszöntője	3
A XXVIII. Kari Napokat ki más is vezethetné fel, mint a jelenlegi fő kormányos, Molnár Viktor, azaz Vik Miller, a tavalyi győztes Disco-Sokk első embere!	
Történelem	4-5
Ha én ezt egyszer elmesélem	6-7
A JUVELOG – Fiatal Logisztikusok Szövetségének eddigi egyik legnagyobb rendezvényén jártunk és próbáljuk átadni Nektek a logisztikai szakma krémjének álláspontját a jelenlegi helyzetről.	
HK ZH	8
A tanulmányi ösztöndíj	9-10
Most aztán beb...(ulizunk), ez még a reggeli kiflire sem elég, megint nem kaptam semmit... Jól megszokott gondolatok az egyetemi utalások idején. Utánajártunk, hogy is történik karunkon az ösztöndíj osztása, milyen elveket vesznek figyelembe.	
Opeles csajok Afrikában	10-11
A Budapest-Bamako rally amellet, hogy még mindig a világ legflúgosabb amatőr autóversenye idén is bővelkedett izgalmakban és különlegességekben. Most az egyik legnagyobb tiszteletet kivívó csapatot ismerhetitek meg, amelyet két nem csak szépséges, hanem jól is versenyző hölgy alkot.	
Közlekedés Budapesten, avagy hogyan kerüljük el a dugókat	12-13
Közlekes a közlekedési hatóság élén	14-15
Az egykori közlekeseket felkereső interjúsorozatunk aktuális részében Lovas Károly Róberttel, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Elsőfokú Hatósági Főigazgatóságának vezetőjével beszélgettünk. Aki azt hiszi, hogy a bonyolult megfogalmazású pozíciónak megfelelően komoly ember, az nagyot téved...	
Síneken repülő – A Railjet Magyarországon	16-17
Hegyen-völgyön autópálya	18-19
Alagutak és elképesztő hosszúságú hidak a szántóföldek rengetegében az M6-os autópálya készülő szakaszain, a Balaton déli részén átívelő völgyhíd, napjaink legnagyobb magyar közlekedési csodái. Megpróbáltunk utánajárni, hogy biztosan a legmegfelelőbb tervek kerültek-e megvalósításra.	
Riszáljatok Ti is!	20-21
Az előző számunkban részletesen olvashattatok a hamarosan bekövetkező olajválságról, a készletek végeességéről és ezek gazdasági hatásairól. Most pedig megtudhatjátok, hogy mit tehetünk mi, egyetemisták, hogy mérsékeljük a környezetszennyezést.	
Szórakozás	22-23
Katonai járművek	24
Ugyan kicsiny hazánk a XX. században nem igazán a háborús sikereitől volt hangos, de felelőtlenség lenne azt mondani, hogy fejletlen volt a hadiiparunk, hiszen születtek olyan harceszközök, mint jelen cikk tárgyát képező Turán is.	
Rejtvény	25
Nem mi mondtuk	25
Viccek	26
Közkins	27-28



3

12



10



18



16

Főszerkesztői jegyzet

Kedves Olvasó!

Gyönyörű virágba borult odakint a természet, többet nem esik mint igen, és többet vagyunk ébren természetes fény mellett (persze, a lámpafényes rajzolások nem számítanak!). Azonban nem csak a hirtelen jött hőmérséklet-emelkedés és a szoknyák méretének drasztikus csökkenése tartja lázban ilyenkor az egyszeri (és nagyszerű) Közlekest, hanem egy nagybetűs rövidítés is!

Ugyan közeledik az adóbevallások leadásának határideje is, de nem az APEH-re gondoltam, ahogy Ti sem, hanem minden év legnagyobb ünnepére, a KN-re, azaz az immáron XXVIII. Kari Napokra. Már csak azért is kivételes és megismételhetetlen (mint mindegyik) lesz az idei, mert újra lesz női főkörmányos-jelölt, ráadásul nem is egy, drukkoljatok nekik! A legnagyobb kérdés pedig, hogy megtörik-e a hegemonia, vagy zsinórban harmadik győzelmével történelmet ír a jelenlegi 5+-os évfolyam. A többi megtudhatjátok és átélhetitek 2009. április 4-9. között. Hangulatfokozó írásokért lapozz!

A tavasz szabadba hívogató szava ellenére mi, Közhiřesek sem tétlenkedtünk, ezért kezetekben tarthatjátok ezt a lapszámot. Igyekeztünk érdekes témákkal foglalkozni, így ott voltunk az első LogUp rendezvényen, utánajártunk, hogy vajon mennyire kesszűnek közlekedésmérnöki szempontból épeszűen az autópályák hazánkban. Betekintést nyerhettek a kari ösztöndíjlesztés rendszerébe is, valamint a Recycling fogalmának megértéséhez és napi alkalmazásához is segítséget nyújtunk. De ez csak töredéke annak, amivel az elmúlt hónapban foglalkoztunk, emeltük a példányszámot, és picit megint változott az újság struktúrája, reméljük, hogy előnyére, de ezt csakis a Ti visszajelzéseitekből tudjuk eldönteni. Ezért kérek Benneket, ne legyetek restek a továbbiakban sem akár személyesen, akár a modern számítógépes lehetőségeket kihasználva a kozhir@kozlekkar.hu címen, illetve a blogunk üzenőfalán, végző esetben esetleg a postagalamb irányvonatokhoz hasonló funkcióját kihasználva kapcsolatot teremteni velünk.

Viszont az Általatok is tapasztalt folyamatos fejlődés és a sokszínűség csak a Ti segítségével érhető el. Ne gondoljátok azt, hogy a Közhiřesek csapata egy zárt közösség, hiszen éppen ellenkezőleg, szívesen látunk minden érdeklődőt és segíteni akarót. Mi több, egy újság csak akkor lehet igazán színes, ha sok ember készíti, különböző nézőpontokkal. Tehát, akit érdekel az újságkészítés, szeretne cikket írni, rajzolni, szerkeszteni, ért a tördelő- vagy grafikus programokhoz, vagy csak van egy jó ötlete, témája, szeretettel várjuk a kéthetente, páratlan heteken tartott szerkesztőségi üléseinken. A konkrét időpontról mindig a blogon értesülhettek, de kérésre szívesen küldünk e-mail értesítőt is!

Addig is a stáb nevében a csapatoknak sok sikert, a résztvevőknek pedig élményekben gazdag Kari Napokat kívánok! És ne feledjétek az örök igazságot: nem a győzelem, hanem a fontos! ☺

Jó utat a Közlekesnek!

balaszkyikor



Vik Miller köszöntője

Április közeledtével minden valamire való közlekes érez valami bizsergetőt a zsigereiben. Aki még nem tapasztalta ezt, annak nehéz lenne elmagyarázni, de az idősebbek szemének csillogásából, szavaikból sugárzó szenvedélyből már sejteni lehet valamit.

Jön! Igen, közeledik, no de nem csak a tavasz, a Közlekkari Napok is a küszöbön van! Idén már 28. alkalommal fogunk új főkörmányost köszönteni!

Nem mindennapi esemény ez, hiszen ha bárkit megkérdezel, aki valaha részt vett benne, azt fogja mondani, hogy ez volt a legjobb dolog, ami az egyetemen történt vele! Nem véletlen, hogy bármilyen érdeklődésű, korú, nemű külsős barátunk, akit elhoztunk a Kari Napokra, azután minden tavasszal azt kérdezzéti: ugye idén is lesz? Ugye idén is megyünk túrázni? Naná, hogy megyünk! Hiszen csak a túra napját várjuk egész évben! És aztán ami utána következik. Egy szó mint száz, ebben részt kell venni, ennyi függő nem tévedhet.

És igen, már most gőzerővel szerveződnek a csapatok, röpködnek az ötletek, ez nem olyan, mint a Gépelemek házi, ezt időben elkezdjük! Biztos vagyok benne, hogy idén is minden csapat valami maradandót fog alkotni, amiről még évekig beszélni fogunk.



Az elsősök is biztosan megértik majd, miért jelent nekünk mást a si-

ólé, a hajtány vagy éppen az úszósa-pi! Mert ez a beharangozó is első-sorban nekik szól, az újonnan érkezetteknek. Remélem, minél több csapattal találkozom közületek a ránc váró fergeteges hat nap alatt! A Kari Napok képes arra, ami kreditrendszer miatt az egyetemnek többé nem megy, összehozza és összefogja az évfolyamokat! A II. Egyetemi Napokon már bizonyítottátok, amit nem győzők emlegetni, egyszóval hajrá!

Emellett minden csapatnak és résztvevőnek élvezetes versengést kívánok, varázsoljunk ismét pokolian jó hangulatot a Baross Gábor Kollégiumba!

Vivát Kari Napok!

Jó utat a Közlekesnek!

*Molnár Viktor
alias Vik Miller,
a XXVII.*



Történelem

XVIII. (1999)

A főszervező ebben az évben Csánádi Péter volt. Nagyon fair KN-nak lehattunk szemtanúi, ahol is négy csapat mérte össze erejét és tudását. Elsőként ért célba a Len In Black ufókergető csapata (Vass Péter József vezérletével), majd Szaki (Melkvi) Dani követte őt némi kalapácsajjal. Sanyi (Györki Levente) és párja Ánusz Valér mutatott sok megrázót és tanulságosat, míg végül, de nem utolsó sorban Ryan közlekest (Bebesi Balázst) is sikerült megmenteni.

XIX. (2000)

A főszervező Rác Gabriella volt. Nagyon szoros verseny alakult ki Bob Dealer (Hankó Ákos) & the Smoke és James Gondék (Bacskai István) között, ami végül az előbbi javára dőlt el. Őket követték Kukorica Tamás (Nagy J. Tamás) és az őstermelők, akik rendkívül ötletes feladatmegoldásaikkal, rengeteg morzsolt kukoricájukkal, valamint Vitézzel (a malaccal) nagyban emelték a rendezvény "színvonalát". Harmadik lett a Levi's Team (Balogh Levente), akik a nagyon színvonalas filmjükkel vívták ki a közönség elismerését. Végül, de nem utolsó sorban meg kell még említeni Piadonét (Szalontai Ferenc) és maroknyi első csapatát, akik szintén becsülettel végig küzdötték ezt a 6 napot.

XX. (2001)

A jubileumi KN Aradi Szilárd és Szilágyi Botond szervezésében zajlott. Ismét négy csapat indult, amelyből végül Mancsi (Telek Zoltán) és a Baross Gyöngyei kerültek ki győztesen. Csak második lett Don Tschangotti (Krémér Gábor) e il Cosa Nostra, annak ellenére, hogy lófejet ígértek az ellenük szegülőknél. Harmadik lett Karburátor (Holczer Balázs) és az Ovisok csapata, azonban a filmpróbán ismét ők vitték a prímet. Becsületesen helyt állva a negyedik helyen végzett a Farkászok (Bánffy Farkas) elsőökből álló kis csapata. A jubileumot nem utolsó sorban Bob Dealer próbája tette emlékeztetővé.

XXI. (2002)

A főszervezők ebben az évben is Aradi Szilárd és Szilágyi Botond voltak.

A főkormányosi címért négy csapat versengett. A győzelmet Gondí (Viktor Gergely) a gondozottak gondozottja szerezte meg. A második helyen Mocsok Torki (Torkos Péter) és a Hulladékok végeztek. Harmadik lett Orsós Vendel (Nyerges Péter) és a Galéri. Meg kell még említeni az elsőök kis csapatát, a Génmanipulátorokat avagy Hotel Sperminust, akik becsülettel helytálltak Persely Katalin vezetésével.

XXII. (2003)

Szalontai Ferenc és Micskó Péter szervezésében, öt csapat részvételével megrendezett versengés, melyet végül magabiztosan nyert Bin Totti és a Szeszbollah (Tóth Ferenc és a harmadévesek). A második helyre Szaladzi Pi Indahouse (Tar Péter, valamint oldalbordája, Németh József) futott be mindössze három ponttal megelőzve Ész Ventúrit és Állatvédőit (Szabó Krisztina és a második évfolyam krémje). A filmükkel maradandót alkotó Miccs Bjúkenen (Kovács Gergely Péter) és a Partymentők negyedik helyezést értek el, míg az első évfolyamot képviselő Kokó és a Veszt (Kalotai Kornél vezetésével) ötödikek lettek.

XXIII. (2004)

A Programszervező Bizottság (vezetők: Gyimesi András és Szalontai Ferenc) szervezésében a XXIII. Kari Napok újítást hozott: a rekordszámú "hazai" csapatok mellé, két másik kar hallgatóiból álló egység is csatlakozott, valamint két kupa került kiosztásra (a Főkormányosi kupát a "külsős" csapatok nem szerezhették meg). Az előző évben még Bin Totti zászlaja alatt harcoló arabok most vonatra szálltak: a Szeszbollah hívei felültek a Szeszexpresszre, és Sanyó (Sanyó László) vezetésével ismét diadalmaskodtak. A kiélezett versenyből másodikként Hukk Kapitány (Bellér László) és a Sertenger kalózzai futottak be a második helyre, mögöttük mindössze egy ponttal lemaradva Jawa 350 és a Prilúki Man (Samu Gábor, oldalborda: Szaniszló "Borisz" Zoltán) végzett, pedig szerdán még ők vitték el az összetett trófeát! A negyedik-ötödik helyen Kasza Matyi és a Közlekkari Sikoly Klub (Borbély Mátyás és a harmadévesek), valamint TörpGaga és a Törpiek (Bózsavári Gábor

az 5+ élén) a sorrend, a kari csapatok közt sorrendben utolsóként az elsőök csapata, a Budapestische Maßkrug Werke (Futó István vezetésével) végzett. Úgy látszik a Kari Napok erőpróbái meglepték a vegyészkar és a GTK-TTK csapatát: Szeszkó Prof (Kárpáthi Richárd Balázs) és az Örült Vegyészek, valamint Keresztanyu (Heizer Anita) és a Plug&Play nem jelentettek veszélyt a kari csapatokra, viszont nagyszerűen ráéreztek a KN hangulatára.

XXIV. (2005)

A 2005-ös Kari Napok nem hoztak nagy újdonságot sem a résztvevők számára, sem a próbák tekintetében. Nyolc csapat szállt síkra, köztük ismét két külsős osztag: a vegyész-villany retörős válogatottját Gergely Felicián irányította (Cián és a Mókusz Órs), a GTK-TTK-t pedig Keresztapu és a Plug & Play képviselte (vezetőjük Orbán Balázs volt). A belső csapatok közül a Hey Bobby Peacemake-kör esélyt sem hagyott vetélytársainak: a fűzőld póljukról messziről felismerhető hippitársulat az elejétől a végéig vezetett a pontversenyben, így az ötödik évfolyam sorozatban harmadszor, ezúttal Szalóky Dániel személyében avatott újabb Főkormányost. Smirnoff tábornok és az Etil-alakulat, vagyis az angyalbőrbe bújt harmadévesek (élükön Ungvári Tamással) egészen a népszavazásig stabil ezüstérmesek voltak, végül meg kellett elégedniük a harmadik helyezéssel. Ezúttal ugyanis a török stílust felvevő negyedévesek értek célba másodikként: a MadSah (Madai Sándor) vezette Sörökök a Népszavazáson dolgozták le hátrányukat, így boldogan vizi-pipázhattak a Tropical homokjában. Örömeikben osztoztak a remekül szereplő elsőévesek is: Möszijő Laca és a 40 Muskotály második lett mindkét aranykeréken (!), és a hajtányukat is behajtották a harmadik helyre, így a Kozma László vezette gárda megérdemelten végzett a negyedik helyen. Don Pepe (Paróczai Péter) és a Közlek Kartel másodéves, halszákaöltönyös csapata filmjének köszönhetően szerezte meg az ötödik helyet, míg McLos-nak (Kállai Miklós) és az Egybesült Állatok maroknyi csapatának ötletes feladatmegoldásaival is csak a külsős csapatokat sikerült megelőznie.

XXV. (2006)

Az idei Kari Napokat a Program-szervező Bizottság rendezte Kövecses András és Sanyó László vezetésével. A jubileumi 25. Közlekkari Napokon 6 lelkes és mindenre elszánt csapat vett részt. Önálló külsős csapat nem indult, de szép számban vettek részt az előző években a kari napokkal megfertőződött bmesek a közlekes csapatok tagja vagy szimpatizánsaként. Az elsősök a vidéki feelinget képviselték John Deere és a Vetési Varjak elnevezésű csapatukkal, melynek Gerzson (Berta Zsolt) volt a jelöltje. A másodévesek szakítva a kari sörös hagyományokkal whiskyfőzésre adták a fejüket, ők voltak Angel Csárlíjai, Angyal Róbert vezetésével. Sörlock Holmes és a Káosz Helyszínelők nyomoztak Don Pepe rémtettei után, ők voltak a Henger Mátyás főnyomozó és a harmadévesek. Kebel Barát (Vári Miklós) és a Cefrend nem csak a pálinkát, de a főkormányosi címet is elvitték a reverenda alatt. Esténként pedig pokoli bulikat csináltak. Az ötödévesek lazára vették a figurát és indult a jampiparádó. Sztivi (Váradí István) és a Jampecok taroltak az Aranykerekeken és mindig ott voltak az élbolyban, végül szoros csatában lettek másodikak. Az 5+ képviselőiben SörBalázs (Püski Balázs) és a Sörrendészek ügyeltek arra, hogy mindenki kellően alkoholos állapotba kerüljön és azt tartsa is a Kari Napok végéig. Hozzájuk köthető a Csak az Alkohol meg a Siólé!! szlogen, ami a 2006-os Kari Napok jelmondata lett.

XXVI. (2007)

2007-es Kari Napokat ismét a PSZB rendezte meg, Iberpaker Péter vezetésével. 6 kari csapat indult el a versengésen.

Az elsősök Imi Lauda Lua (Tóth Imre) vezetésével végig szeszelték az egy hetet. A filmmel és a hajtánnal igazán nagyot alkottak. Dr. Zwack (Kiss Tamás) és a Vöröskeresztesek városiasodtak az előző év óta, és végig pozitívan vették az akadályokat. Kicsi, de lelkes csapatuk üde színfoltja volt az esti bulinak, és persze senki sem feledheti Petrus bővérvővér szerenádos "ruháját". A harmadéves Amigok - a Kumiszok portyáját túlélve - Sudryto (Kovács András) mögött felsora-

kozva villámrajtot vettek, de 2 nap után beérték őket a többiek és a végén be kellett érniük a harmadik helyre. JimBeamBó (Horváth László) és a Jägercsókók a kezdetektől versenyben voltak a Főkormányosi címért, megnyerve a Belső Aranykereket, Film-szemlét, Egyetemi Portyát, Fellegvárat, Ének- és táncpróbát, Hajtányversenyt, Kebel Barát próbát és történelmi fölényrel a Népszavazást. Kebel Barát a 2006-os győzelem után felkutatta az ősmagyarokat és Hunicum (Györki László) vezetésével bevonult a Baross medencébe. Igazi örömvversenyzést mutattak be, a tavalyi hiányérzetet orvosolták a Külső aranykerék megnyerésével. Az 5+-os Capatosz tartva a feelinget végig Bebaszosz volt. Gabroszék (Németh Gábor László) hozták a rájuk évek óta jellemző vidám versengést. Ismét taroltak a sörváltókon és a filmjük örök emlék marad.

XXVII. (2008)

2008-ban megrendezett Kari Napokat is Iberpaker Péternek és lelkes kis csapatának (PSZB) köszönhetjük. Ebben az évben hét csapat versengett a Főkormányosi címért, ki kisebb, ki nagyobb sikerrel. Az első évfolyam Szűsz Ervin vezetésével bontogatta szárnyait a Szekszocoast tagjaiként, tapasztalatlanságuk és maroknyi csapatlétszámuk ellenére is tisztességesen helytálltak. Szűcs Gábor (alias Szüchivas) hatalmas másodéves tömeggel a háta mögött behajózott a Baross koliba, de szerencsére nem megszároltak le senkit a Whiskingek. Minden bizonnyal emlékezni fogunk arra, hogy inverzgokartjukkal mennyire hősieen próbálták teljesíteni a pályát...

A harmadikosok az eddig kis létszámú csapatából Domokos Tibor (a. Rambó) évfolyamának összefogásával már egy ütőképes alakulatot hozott össze. Rambó és a Partyzánok hihetetlen elszántsággal JimBeamBó-próbáltak, ennek persze meglelt az eredménye is: a próbát kitaláló csapatot is sikerült leinniük.

A negyedik évfolyam Hősök.Zip csapata Zipszer Gábor (a. Zipek) főhőssel az élen végighősködtek ezt az egy hetet. Konstans jó teljesítménnyel hajszaál híján sikerült majdnem megnyerniük a XXVII. Kari Napokat, végül

a dobogó második helyével kellett beérniük. A hat sörváltóból négyet sikerült megnyerniük, filmjüket pedig képregényesre vették, hiszen szuperhősöknek ez szinte kötelező, ezzel megszerezve a Baross Filmszemle elismerését és első díját.

Az előző év főkormányosának, Bónak nem kellett a kupát „ismeretlennek” átadnia, hiszen az ötödévesek Vik Miller's Disco-Sokk csapatának sikerült megvédenie címét. Molnár Viktor (a Vik Miller) sikeresen összefogta évfolyamát, és a tavalyi formájukat az idei Kari Napokra is átmentve végig az élmezőnyben haladtak céljuk felé. Évek óta sikerül a technikai próbára ütőképes szerkezetet összehozniuk, ezzel 2008-ban meg is nyerték az Inverzgokart versenyszámot, továbbá nagyon jól teljesítettek a zenés és táncos számokban, hiszen csapat-„imidzsük” ezt meg is követelte tőlük.

Ebben az évben két „ötplusz”-os évfolyam is indult: a hatodéveseket rabul ejtette a „karinapozás”, Edmond Alkesz és Bourbon Rabjai bebizonyították, hogy kevesen is lehet dobogós helyezést elérni. Cserényi Gábor vezényletével sikerült a raboknak megszerezni a harmadik helyet, a fellegvárukkal és a bevonulásukkal maradandó élményt szereztek mindenkinek.

A 25+-os csapat János Bácsi (Surányi János) csapata megmutatta nekünk, hogy öregember nem vénember. János bácsi és a Söreges hatalmas elszántsággal elhozta a Külső Aranykereket, és éppen csak lemaradtak a végelszámolásnál a dobogóról.

Összességében egy nagyon pozitív, szerethető Kari Napokat sikerült összehozni, köszönjük a Szervezőknek!

Az idei Kari Napokkal kapcsolatos információkat a www.kozlekkar.hu, és a www.karinapok.hu honlapokon találás.

Csilla



Ha én ezt egyszer elmesélem...

Aki csak egy szokásos kerekasztal-beszélgetésre számított, annak kellemes csalódást okozott a LogUp 2009 elnevezésű rendezvény. Takács András Tamás szervezésében egy teljesen új oldalát ismerhettük meg a logisztikának.

Az érdeklődők egy újfajta eseményen vehettek részt, hiszen az öt meghívott vendég igazán színvonalas és tanulságos beszélgetésének lehetnek részesei. A témák teljesen mai, aktuális problémákat boncolgattak a szállítványozás és a logisztika területeiről.

A vendégek a hazai logisztikai élet jeles képviselői: Duma László (Adversum Kft., ügyvezető igazgató, MLBKT elnökségi tag), Bíró Koppány Ajtóny (Logisztár Kft., Székesfehérvári Logisztikai és Szolgáltató Központ Tulajdonosi és Fejlesztő Kft., ügyvezető igazgató, MLSZKSZ főtitkár), Antoni Alfonz (Európai Logisztikai Egyesület (ELA) elnöke), Bóna Krisztián (Adversum Kft., vezető tanácsadó, BME Közlekedésüzemi tanszék, egyetemi adjunktus), Bokor Zoltán (BME Közlekedésgazdaságtan Tanszék, tanszékvezető egyetemi docens, MTA Közlekedéstudományi Bizottság titkár).

A legelső téma a *szállítványozás jövőbeni kihívásait* boncolgatta. Természetesen szóba került a gazdasági világválság hatása a szállítványozói szférára. Az elméleti és a gyakorlati szakemberek is egyetértettek abban, hogy a kisvállalkozók ezt a helyzetet csak a nadrágszíz összehúzásával tudják túlélni, csökkenteni kell a munkórak számát, hogy minél kevesebb

dolgozót kelljen elbocsátani. Minden cég próbál spórolni, a költségoldalból faragni, szervezeteket összevonni, és ez a leggyakrabban operatív szinten jelenik meg.

Nyugat-Európában már több helyen bevezették a fél munkaidőt, lehetőség nyílik a távmunka végzése is. Ám gyakorlati oldalról a legfontosabb talán az, hogy tudjanak együttműködni a kis- és közepes cégek, hiszen ez is sokat segít a túlélésben.

Bíró Koppány Ajtóny arról beszélt, hogy nem a szállítványozáshoz kell igazítani a logisztikát, hanem a logisztikához a szállítványozást. Az ügyfelek pedig globális megoldásokat várnak el: raktározás, közúti fuvarozás, okmányozás, stb.

Duma László úgy tapasztalta, hogy valaki minél hamarabb ki tudja rúgni az alkalmazottait, leépíteni a vállalatot, annál nagyobb esélye lesz az életben maradásra. Jelenleg csak az autóiparban tapasztalható ugyan jelentős visszaesés, ám nemsokára az építőiparban jelentkező problémák is a felszínre kerülnek.

Bóna Krisztián szerint a munkakeresők rossz helyzetben vannak, szinte lehetetlen biztos állást találni. Jó tanácsként annyit kaptunk, hogy ne nagyon igyekezzünk még ki a nagybetűs életbe, tanuljunk tovább, szakosodjunk, hiszen speciális szak-

embereket keresnek. Fontos, hogy ne legyenek irreális elvárásai a munkakeresőknek, így nagyobb eséllyel kaphatnak munkát. A gyakorlati oldalról rengeteg olyan példa hangzott el (külföldi és magyar is), amely azt mutatta, hogy bizony nagy szükség van a magasán képzett munkaerőre.

A második téma „*A logisztika beágyazódása a vállalat struktúrájába*” volt. A gyakorlati szakemberek tapasztalata az, hogy a logisztika a legtöbb helyen nincs jelen. Vezetői és operatív szinten is meg kéne jelennie, hiszen olyan vállalatoknál, mint a BKV vagy a Volán, nincs logisztikai vezető. Bíró Koppány szerint a legtöbbet akkor bukja el a vállalat, ha a beszállítók kiválasztásánál a legolcsóbbat választja, hiszen nem az mindig a legjobb, figyelni kell a mögötte húzódo minőségre és megbízhatóságra is.

Antoni Alfonz egy olyan tanulmányt ismertetett, mely a logisztikai vezetők helyét mutatta be az adott vállalatnál. Amerikában a logisztikai vezetők 95%-a felső vezetés tagja, Európában mint logisztikai igazgató, vezető van jelen, egy-két szinttel lejjebb, a Távol-Keleten pedig teljesen lent van, nincsen fontos szerepe.

Kiszervezés esetén sajnos számtalan negatív példa akad. Magyarországon nem jellemző a hosszabb tervezési és előkészítési folyamat, így előfordul, hogy rossz logisztikai szolgáltatót választanak, és becsúsz a folyamat. Legtöbbször nem szakmai, hanem pénzügyi döntés áll a háttérben, és a szolgáltatókat nem megfelelő szempontok szerint választják ki. Duma László viszont pozitív példákat is fel tudott hozni.

A harmadik téma: „*A logisztikai benchmarking*” (megj.: benchmarking = szintjelzés). A legelső megjegyzés az, hogy okos ember más kárán tanul, a nem okos az első hatalmas pofonból. De a viccet félretéve figyelni kell a versenytársakat (nem pont az ipari kémkedésre gondolva), és ez főleg az új vállalat alapításánál hasznos. Nemcsak azonos iparágba tartozó versenytársakat lehet megfigyelni, hiszen a teljesen ellentétes profilú vállalatoktól is sokat tanulhat az ember, pont az eltérő gondolkodás miatt.



Bíró Koppány azt az elvet vallja, hogy „Tanulni nem szégyen”. Legtöb-
ben az ipari kémkedéstől félnek, de
vannak olyan tagozatok, benchmar-
king-központok, ahol kifeje-
zetten gyűjtik és megosztják
egymással a tudásukat. Egy-
behangzó vélemény volt gya-
korlati és elméleti oldalról is,
hogy az ilyen szerveződések
többet használnak, mint ár-
tanak. Bíró Koppány szerint a
válság miatt most észhez fog-
nak térni a cégek, és rá lesz-
nek kényszerülve, hogy
együtt dolgozzanak. Az
MLSZSZK tagjai között folya-
matosan működik az adat-
szolgáltatás, de a vállalatok
még mindig tartanak attól, hogy jo-
gosulatlan előnyhöz juttatják a kon-
kurenciát.

A következő fejezet a jövőbe te-
kintett, hiszen az *E-kereskedelem*
fejlődéséről volt szó. Duma László
szerint jövője van, de jelene még nin-
csen. Az összes kereskedelem csupán
néhány százalékát teszi ki az internet-
ten történő vásárlás, legtöbbször mo-
zijegyet, könyvet, pizzát rendelünk.
A pénzügyi részével vannak gondok: a
bankkártyát legtöbbször csak pénz-
felvételre használjuk, másfajta fize-
tés esetén még bizalmatlanok az
emberek. Nincs még megfelelő rend-
szer kifejlesztve, és hiába magas a
fejlődés dinamikája, a bázisszámok
nagyon kicsik. Magyarországon a vá-
sárlások 4,5%-a zajlik interneten ke-
resztül. Főleg a turizmus és a
vendéglátó ipari területen használják
a vásárlók.

Befejező témaként a *city logisz-
tika* került terítékre. Bokor Zoltán egy
teljesen testhezálló témát kapott:
2000-ben kérték fel a tanszéket a Bu-
dapest belvárosába történő áruszállí-

tások optimalizálására. Mivel a vizs-
gált területben nem csak az üzlete-
ket, hanem iskolákat és posta-
hivatalokat is ki kellett szolgálni, így

mazták. Hogy hogyan? A mai 4-es és
6-os villamos vonalán napközben sze-
mélyszállítás folyt, éjszaka pedig a
belvárosi üzleteket látták el áruval.



Fotó: Sari

igen magas volt a szállítás gyakori-
sága. Olyan következtetésre jutottak,
hogy egy monopol beszállítónak kell
megoldania az áruellátást, szállítási
szövetségeket kell létrehozni. Jelen-
leg konkrét alkalmazás még nem ter-
jedt el, csak kialakulóban van. Antoni
Alfons elárulta, hogy léteznek olyan
cégek, akik együtt dolgoznak, de a
legnehezebb része az, hogy a két
fél leüljön egymással szem-
ben, és felosszák a területe-
ket. Külső kényszerre is
szükség van: ez lehet az
állam, önkormányzat, va-
lamilyen ösztönző ese-
mény.

City logisztika esetén
nem csak áruáramlásról beszél-
hetünk: a személyszállítás is ebbe a
kategóriába tartozik. A tömegközle-
kedés terén is van még mit fejlesz-
teni, Bíró Koppány szavaiból kiderült,
hogy Münchenben tökéletesen meg-
tudták oldani a városi közlekedést
úgy, hogy sem a reggeli, sem az esti
órákban nem alakulnak ki dugók, nin-
csenek tömve a járművek, hanem
mindenki pontos-
an és kényel-
mesen eljut a
céljához.

Bóna Krisz-
tiántól megtud-
tuk, hogy a city
logisztika nem
újdonosság, his-
zen már az 1920-as
években is alkal-

A végszó az, hogy fontos a meg-
felelő szakmai tudás és az összefogás.
Tudni kell kompromisszumot kötni és
másokkal együtt dolgozni, még ha
nem is mindig sikerül elsőre.

Ez alatt a két óra alatt többet
kaphattunk a szakmai élet rejtelmiei-
ből, mint bármelyik krétaporos elő-
adáson. Érdekes volt látni, hogy az
elméleti és a gyakorlati dolgok
mennyire térnek el, és miben
hasonlítanak mégis egymás-
hoz. Mindannyian kaptunk
valami pluszt, amivel
máshogy nézhetünk az
előttünk álló életre, lelki-
ekben már kezdetünk fel-
készülni.☺

Bátran kijelenthetem, hogy
mind a meghívott előadók, mind az ér-
deklődő résztvevők számára egy kel-
lemes hangulatú, újdonságokkal teli,
érdekes este volt. Ezúton is szeretnénk
megköszönni vendégeinknek, hogy el-
fogadták a meghívásunkat, és emelték
az este fényét. Reméljük, a követke-
ző félévben is sor kerül egy hasonló
színvonalú rendezvényre. A rendezvé-
nyen készült videó megtekinthető a
<http://juvelog.logport.hu/juvelog.php>
címen. Csak így tovább!

*Ho-
gyan lehet kel-
lemes légkörben
nagyon sokat ta-
nulni? Legközelebb
gyere el, és meg-
tudod!☺*



Fotó: Sari

Vera



HK-s ZH

A HK-soknak nem ért véget január 30-án a vizsgaidőszak, március 4-én vizsgáztatták őket Szabályzatismeret 1-ből. A viccet félretéve: Kovács András kari HK elnököt kérdeztük a HK-s ZH mibenlétéről.

Konkrétan mi ez a HK-s ZH?

Az Egyetemi Hallgatói Képviselőt a Kari Hallgatói Képviselők tudását felméri a rájuk vonatkozó szabályzatokból. A Kari HK-k az éves működési keretüknek egy részét a felmérésen elért eredmények alapján kapják.

Melyek ezek a szabályzatok, tudnál rájuk példát mondani?

Persze, ilyen szabályzatok: a Felsőoktatási Törvény, a hozzá kapcsolódó kormányrendeletek, az Egyetem Szervezeti Felépítési és Működési Rendje, a Humánpolitikai Szabályzat, a Térítési és Juttatási Szabályzat, a Tanulmányi és Vizsgaszabályzat, a Tanulmányi Ügyrend, valamint a HÖK Alapszabály.

Mióta létezik ez a felmérés?

Ez volt a harmadik ilyen ZH, az elsőt annak idején Dibó Zoltán EHK elnök íratta, akkor általános kérdések voltak, például, hogy melyik szabályzatban mi található meg, vagy hogy

hívják a rektort. A második ZH-t az EHK jelenlegi elnöke Bohák András íratta meg 2008-ban. Tesztes rendszerben állította össze a kérdéseket, de a rossz válaszáért mínusz pont járt. Nagyon pontos szabályzatismeretet követelt meg, például volt olyan kérdés, amiben a válaszok egy-egy szóban tértek el.

Idén ehhez képest milyenek voltak a kérdések, és hogy zajlott maga a ZH?

Két része volt, egy úgynevezett closed- és open book rész, magyarul egy olyan 30 kérdésből álló teszt, amin nem lehetett semmilyen szabályzatot használni, utána pedig egy másik, szintén 30 kérdéses teszt, amin a fentebb említett szabályzatokat lehetett használni. Az elsőre 30 perc állt rendelkezésre, a másodikra csak 25.

Ti hogyan készültetek fel erre?

Az elmúlt években mindenki önállóan készült fel, ennek eredménye a várttól jóval kisebb hatásokot mutatott, ezért idén a ZH-t megelőző hétvégén összeültünk a hallgatói irodában, ahol együtt átolvas-tuk, és értelmeztük a szabályzatokat. Beszéltünk róla közösen, és többen készültek az adott területekről kiselőadás-sokkal, elmondták szerintük mik a fontosabb részek az egyes szabályzatokban. Keresztes Péter az Alapszabályból, Bicsák György a TÜR-ből, Bicsák György és Angyal Róbert a TVSZ-ből, valamint Keresztes Péter és én a TJSZ-ből készültünk fel.

Mi lett a ZH eredménye?

A ZH-n a nyolc kar Hallgatói Képviselői közül a másodikak lettünk.

Ez miért jó a karnak?

Idén is 10 millió forintot osztanak ki a képviseletek között, vagyis 5-5 millió forintot félvétenként. Az ebben a félévben kiosztott 5 millióból mi közel 900 ezer forintot hoztunk el ezzel a második eredménnyel, ami azt jelenti, hogy így a másfélszeresét kapjuk annak, mintha 8 felé osztanánk az összeget. Ez azért is jó teljesítmény, mert ha figyelembe vesszük, hogy a legrosszabb eredményt elért kari HK 140 ezer forintot kapott, akkor nyilvánvaló, hogy mi is távozhattunk volna sokkal kevesebbel. Itt fontos megemlítenem, hogy a jelenlegi HK-ban 10 fő dolgozik.

Milyen pozitív illetve negatív véleményed van a ZH-val kapcsolatban?

Mindenképpen pozitív, hogy ilyen van, tehát, hogy nem csak egyszerűen szétosztják a pénzt a Kari Hallgatói Képviseletek között, hanem történik valamilyen visszacsatolás. Azonban sokkal jobb lenne, ha a képviselők felmérése nem pusztán szabályzatok ismeretén alapulna, hanem gyakorlati dolgokat is figyelembe vennének. Például azt, hogy melyik hallgatói képviselet hogyan tart be bizonyos időpontokat, vagy az eljárások előírt menetét, konkrétan: melyik kari hallgatói képviselet küldte be időre a kollégiumba felvettek névsorát a Kollégiumok Osztálynak, vagy kinél nem volt szocitám fellebbezés. Hiszen hibába tud egy kari HK minden szabályzatot hibátlanul, az még nem jelenti azt, hogy be is tartja, vagy aszerint cselekszik.



Péter és Kápi



A tanulmányi ösztöndíj

Legtöbben csak akkor törődünk igazán az ösztöndíjunkkal, amikor félév elején először szembesülünk a kiutalt összeggel. Örülünk neki, vagy bosszankodunk rajta, hogy nem térül meg az előző féléves kemény munka. Pedig kemény munkát nem csak mi végzünk az ösztöndíjért, hanem a Hallgatói Képviselők is, akiknek minden évben feladatuk annak igazságos kiosztása. Hogy milyen rendszerben történik ez, és mekkora összegekről is van szó pontosan, arról a következő oldalakon olvashattok.

Bevallom, mikor tavaly nyáron a hallgatói táborban először hallgattam meg Kovács András (Sudry) és Keresztes Péter (KáPé) előadását az általunk alkotott ösztöndíjosztási rendszerről, eléggé belezavarodtam. Megértettem, hogy tényleg valami egyedül és igazságot hoztak létre (hiszen a felvázolt rendszert összevetették más karokéval is), de hogy pontosan miről is van szó, az nem nagyon ragadt meg. Persze, ha odakinn „tombol a nyár”, akkor mindenre nehéz koncentrálni, utólag mégis úgy gondolom, jobb lett volna figyelni, hiszen akkor ez a cikk is hamarabb elkészült volna. Mindenesetre KáPé fél év után újra összeszedte gondolatait a témában, így most mindannyian megérthetjük végre, hogyan is működik ez a rendszer.

Szabályok

Az ösztöndíj osztását a 2005/CXXXIX-es felsőoktatási törvény, a hozzá kapcsolódó kormányrendeletek, egyetemen belüli szabályozásként pedig a TJSZ határozza meg. A tanulmányi ösztöndíj egy olyan keret, amely úgy képződik, hogy minden hallgató után kapunk valamennyi pénzt (aminek neve hallgatói normatíva és jelenleg ez 119000 forintot jelent 1 főre 1 évben), és ennek a TJSZ-ben leírt százalékát teljesítmény alapú ösztöndíjra fordíthatjuk. Ugyanígy meghatározott az is, hogy a hallgatóknak maximum a fele kaphat ösztöndíjat, valamint a minimálisan kiosztott összegnek legalább annyinak kell lennie, mint a hallgatói normatíva 5%-a (ami jelenleg -felfelé kerekítve- 6000 forint), ezek mellett a minimális és maximális összeg között legalább háromszoros szorzónak kell lennie.

Az ösztöndíjat úgy kell kiosztani, hogy a hallgatókat úgynevezett homogén hallgatói csoportokra kell szét-

választani, ennek is vannak kritériumai, de a legfontosabb, hogy a csoportban legalább 10 fő legyen, és tanulmányaik szakmai szempontból összemérhetőek legyenek. Nálunk így alakult ki a BSc-s és osztatlan képzéses blokk. Ezt később tovább lehet osztani, ha BSc-n belül az egyes szakirányon hallgatók létszámai már elérik a tíz főt, és össze lehet őket hasonlítani más módon is. Jelenleg az MSc-sek sincsenek tízen, így őket is egybe soroltuk a BSc-vel.

A tanulmányi ösztöndíj teljesítményalapú, odaítélése az ösztöndíj-átlag alapján történik. Emellett vannak még szociális alapú ösztöndíjak, mint a szociális támogatás. Az ösztöndíjátlagot mindenki ismeri, értéke 0-tól szinte bármeddig terjedhet, a hallgató teljesítményétől függően.

Pénzügyi keretek

A közlekkaron jelenleg 1183 hallgató van, utánuk egyenként megkapjuk a hallgatói normatíva teljesítmény alapú ösztöndíjra fordítható összegét, melyet elsőként a homogén hallgatói csoportok között osztunk fel. Idén először fordult elő, hogy a kétlépcsős képzésben többen voltak (650 fő), mint a hagyományosban (533 fő), ez azért fontos, mert létszámarányosan osztottuk el a pénzt köztük. A TJSZ szerint lehet már más elveket is használni, vagyis jövő félévben előfordulhat, hogy aszerint kapják meg a homogén hallgatói csoportok a pénzüket, hogy mennyi volt a felvett kredit és a teljesített kredit aránya, vagy például összesen hány kreditet gyűjtöttek össze, így teljesen teljesítményalapú lenne az ösztöndíj. A két csoport között összesen minden hónapban 7.033.000 Ft kerül kiosztásra. Ehhez adódik egy kisebb mértékű tartalék, amire azért van szükség, mert a Központi Tanulmányi Hivatal

minden hónapban küld korrekciós listát, mivel a NEPTUN-ban egy nem beírt, vagy rosszul beírt jegy miatt később változhatnak az átlagok. Ezeken felül a 91 fő által elnyert Kari BME ösztöndíjhoz tartozó pénz is hozzáadódik, amely ugyan független a tanulmányi ösztöndíjtól, de szintén teljesítményalapú, így ezt is mi kezeljük.

Ez rendben van, de hová tűnt a pénz, vagyis miért ilyen alacsonyak az ösztöndíjak?

Ősszel mikor belépnek az első évfolyamos hallgatók az ő létszámuk alapján is kapjuk az utánuk járó hallgatói normatívát, de nekik első félévben nincs hallgatói teljesítményük, vagyis nem kapnak ösztöndíjat, tehát az ő részük is a többiekhez csapódik. Második félévben azonban ők is jogosultak lesznek az ösztöndíjra, belépnek a rendszerbe, és ezért csökkentik a többiek között kiosztható összeget, ráadásul mindkét homogén hallgatói csoportban, hiszen köztük létszám alapján oszlik el a pénz.

Emellett ha az előző félévet nézzük, mind a BSc-ben, mind a hagyományos képzésben nagyon egyformán teljesítettek a hallgatók, utóbbiban főleg azért, mert sokan már az egyetem vége felé járnak, így jobban tanulnak, és többen teljesítenek jobb átlagot.

A pénz tehát nem tűnt el, csak átalakult.

Ösztöndíjosztási elvek a karon

A felosztási elvek a következők (ezeket elolvashatjátok a www.kozlekkar.hu-n is, ugyanott, ahol megnézték az egyes átlagokhoz tartozó összegeket):

- a lehető legtöbb hallgató kapjon ösztöndíjat.
- a legkisebb átlaghoz tartozó összeg semmiképp se haladja meg a hallgatói normatíva 5%-át, vagyis aki már kaphat, de még nem olyan jó az átlaga, ő a lehető legkevesebbet kapja. Így azok, akik jobb átlagot teljesítettek, többet kaphatnak.
- a legkisebb átlag környékén lassabban emelkedjenek az összegek, hiszen 2-ről 2,1-es átlagra áttérni nem olyan megerőltető, mint 4-ről 4,1-re.

- az összeg legyen arányos az egy-egy átlaghoz tartozó valószínűséggel, vagyis legyen figyelembe véve, hogy egy félévben a hallgatók hány százaléka kerülhetett be egy adott átlagtartományba.

Ezek alapján a rendszer összeállítása

Minden évben megkapjuk a hallgatók listáját, melyen rajta van, hogy ki milyen ösztöndíjatlaggal teljesítette az előző félévet. Ebből kiszámoljuk az átlagot és a szórást (amit ugye mindenki megtanult mérnöki fizikából vagy általános járműgéptanból). Mivel az átlagok normáeloszlást mutatnak, az egésze ráfektethető egy Gauss-görbe, más néven haranggörbe (ez azért jó, mert csak egy ilyen görbe fektethető rá, tehát a HK-sok nem piszkálhatnak bele a rendszerbe, aszerint,

hogy ők miként teljesítettek - a szerk.). Ennek a legfontosabb tulajdonsága, hogy a két pontja közötti szakasz alatt lévő terület megadja az oda-kerülés valószínűségét. A hallgatókat ehhez osztályközökbe kell sorolni, amiket tizedenként állapítunk meg. Ha lenne rá igény, századonként is meg tudnánk az osztályközöket határozni (mivel a KTH-től százados értékre kerekítve kapjuk meg a listát), de a változás mértéke nem lenne releváns.

A görbének az összesített átlagtól balra lévő részét nem vesszük figyelembe, így a hallgatóknak az 50%-a marad meg, ők azok, akik átlag felett, ügyesebben teljesítettek. Az összesített átlagot mindig fölfelé kell kerekíteni (természetesen a lehető legközelebbi felső tizedesre), különben többet kapnának ösztöndíjat, mint a tanulók fele.

Ezt követően az átlagnál lévő pontot vesszük 0%-nak. A legjobb átlaghoz tartozó pont pedig a 100% lesz. Ezek között úgy osztjuk el a pénzt, hogy megnézzük azt, hogy egy osztályközbe esésnek mekkora volt a valószínűsége, és két szomszédos osztályköz között ez mennyit változott. Így minden osztályközhez kialakul egy százalékos érték, és a minimális összeg felett kiosztott összeget mindig szorozzuk ezzel a százalékkal, így alakul ki, hogy egy osztályközben mennyi pénz jár, amit ha elfogad a Hallgatói Képviselő, akkor csiribí-csiribá indulhatnak is az utalások.



Péter és KáPi

OpelesCsajok Afrikában

Az előző számban, dióhéjban bemutattam a Budapest-Bamako rally lényegét, most a dióhéjat átlépve jön egy pár részes bemutató az idei futamról, a csapatok szemszögéből. A visszatért csapatokat e-mailben kerestem meg kérdéseimmel, erről olvashattok most itt egy kis kivonatot. A teljes választokat a Közhír blogján olvashatjátok!

Érdeklődésem révén az egyetemista csapatokat kerestem meg kérdéseimmel, valamint a főszervezőt, Vilám Gézát. Kezdsnek pedig egyből az egyik legizgalmasabb „beszélgetést” mutatnám be nektek: Az OpelesCsajok kétfős lánycsapatát, Pánczél Gyöngyit és Kapitány Dórit. Opel Combo-jukkal túra kategóriában vettek részt a Nagy Afrikai futamon, és kezdsnek arról kérdeztem őket, hogy mi motiválhatta két leányzót a nevezésre:

Gyöngyi: Dóri apukája már megjárta ezt az utat tavaly, és az abból összeállított film után elhatároztuk: ha török, ha szakad, összegyűjtjük rá a pénzt, és indulunk. Dóri tervezte már előtte is, hogy apukájával indul a következő futamon, de lánycsapatként indulni sokkal nagyobb poén, így hát belevágtunk.

Mit lehet tudni autótok múltjáról, hogyan került hozzátok?

Dóri: Azért választottuk ezt az autót, mert igen prakti-

kus, és könnyen szerelhető, még mi is orvosolni tudtuk volna a kisebb problémákat, ha lett volna, de műszaki hiba nélkül teljesítettük a távot. Édesapám és unokabátyám volt a tavalyi futamon a Combo utasa. Ő, aki egyébként autószerelő, nagyszerűen felkészítette a kisautót Afrikára. A

motorja darabokra lett szedve, és újból összerakva, azaz nullkilométerrel indult, a belsőtér pedig abszolút ki lett használva. Néhány változtatás: nagyobb generátor, sivatagi hűtő, dupla akksi, elől erősebb (teher) rugók, hátul duplapapok, az autó 8 centire megemelve; Katona-féle oda-vissza csillapító gátlók; motor és tank alatt 5 mm-es kartervédő; belül poli-foam szigetelés az éjszakai hideg és a nappali forróság miatt; 4 db hella szűrőfény a motorházon; plusz állítható szellőző a tetőn, dupla ágynak kialakított raktér, tárolórekeszek matraccal hátul. Szege-den a futam előtt az Opel Rupesky autóházban végezték rajta az utolsó simításokat, olaj, szűrők, fékbetét cseré, tulajdonképpen egy nagyszervizt eszközöltek rajta.

Hogy bírtátok bezárva a szűk utastérbe? Elegen voltatok ketten a sivatagban?

D: Én azt hittem, sokkal jobban bezártság érzetem lesz a kicsi autóban, ennek ellenére nem okozott különösebb gondot, sőt, úgy megszoktuk a kis „Combino”-t, mintha hozzánk nőtt volna. Hazafele azon viccelődtünk, hogy otthon majd furikázzuk egymást, hogy tudjunk aludni, mert a saját ágyunk már nem lesz kényelmes.

Gy: Hát igen, mikor hazaértünk, én nem is tudtam rendesen ülni másik autóban, a hátam hozzászokott a Com-



bo üléséhez. Minden hétköznapi élethez szükséges felszerelés megtalálható volt az út alatt az autóban, nagyon profin tudtunk már menetközben levest főzni, kávé készíteni, tisztálkodni, aludni...

D: Az alvás néha elég kellemetlen volt a hideg miatt, ugyanis Afrikában sincs mindenhol 40 fok. A két defektet, ami volt, percek alatt orvosoltuk, nem kellett hozzá segítség, nem először láttunk kerékkulcsot. Volt 1-2 eset, mikor a terep miatt segítséget kellett kérni, mert elsüllyedtünk a folyóhomokban, ilyenkor rántottak minket, de ahol lehetett, kilöktük, kiástuk magunkat. A legjobbat a szavannán autóztunk, az izgalmas, ugyanis nem lassíthatsz, mert elsüllyedhetsz, és igen gyorsan kell döntenie, irányt változtatni, hogy ne veszíts a lendületből. Nagyon jól teljesített az autónk, sok helyen elment, ahol a legtöbb kétkezes nem ment volna.

Gy: A versenyszakasz adta az igazi terepezés élményét, nagy ballépés lett volna kihagyni. Kicsit merész dolog volt két kerék hajtású autóval belevágni, de megérte. Olyan helyekre jutottunk el, ahova más esetben nem. Kicsit emiatt kevés a túrakategória, lehetne kicsit izgalmasabb legközelebb.

Mik a legszebb emlékeitek a futamról, és mik voltak a legveszélyesebb pillanatok?

D: Nekem egészében tetszett a futam, nagyon jó volt a társaság is. Igen megnyugtató dolog volt, hogy csak autózni kellett az úttalan utakon, és a legnagyobb problémánk az volt, hogy marhagulyás vagy lencsefőzelék konzervet bontunk fel, majd egy hónapig nem kellett foglalkozni az itthoni mindennapi problémákkal, dolgokkal. Ugyanakkor Afrika hangulata elvárásolt, tényleg mesebeli, de valahogy mégsem olyan módon, ahogy előtte gondoltam. Más a szép jelentése. Ha átállítod magad, hozzászoksz, nehéz elengedni.

Gy: Legveszélyesebb véleményem szerint akkor volt, mikor éjszaka egyedül keveregtünk falvak közötti sziklás "utakon" a semmiben, segítséget kérünk a számunkra ismeretlen szándé-

kú helyiektől, majd miután ez sem segített, ott éjszakáztunk egy kis faluban, egy törzsnél. Éjszaka, kaparászt, neszelést hallottunk a kocsik körül, tartottam tőle, hogy reggelre kilopják alólunk az autót, és nagyon nehezen aludtam el. Dóri halál biztosnak gondolta azon tézisére, hogy itt vagyunk igazán biztonságban, és hamarosan mélyen aludt. Reggel kiderült, hogy azért neszeltek a falu lakosai, mert kihordták az ágyait, és váltott őrősből vigyáztak ránk éjszaka. Valószínűleg mi lehettünk az évszázad eseménye itt. ☺

Tudtommal nem idegen nektek az autósport. Meséljétek magatokról egy kicsit!

D: Nálunk a család és az ismerősök sokan benne vannak az autósportban, édesapám is ralizott az országos bajnokságban több évig. Sok nyári délutánt a versenypályán vagy a műhely környékén töltöttem gyerekként. A versenyzés később úgy jött, hogy öcsémnek megígérték otthon, hogy elkezdhet autózni, ha jó lesz a bizije, és hát végül nekem jobb lett. Kaptam egy kis Trabimotoros szöcskét, amivel sokat gyakoroltam. Visszasirom a mai napig ezeket az időket. Jelenleg amatőr raliban autózom, sajnos a komolyabb osztályoknak brutális az anyagi vonzata, szponzor nélkül inkább lehetetlen továbblépni.

Ezek alapján hogyhogy nem KSK?!

D: Erre én csak annyit mondanék, hogy nagyon nem szeretem a matekot. ☺

Gy: Az én édesapám is versenyzett korábban. A Hungaroring utcájában lakunk, úgyhogy nem volt nehéz közel kerülni az autóversenyekhez. Van egy lassan veterán Volkswagenem, ami nagy vágyam volt, hogy az enyém lehessen. A kis Polo-t ketten szereljük, tanulom a fortélyokat.

A tanulmányaitokra hatással volt a futam?

Gy: Sajnos, igen, pont a vizsgaidőszak közepébe csap bele a Bamako. Egyéni vizsgarend volt a megoldás, különben elég nehéz lenne a dolog.

D: Egyszer élünk, én úgy gondoltam, ha ezt most kihagyom, máskor is így, és a végén nem jutok ki a ralira, szóval 'most vagy soha' lett a mottóm.

Ha már egyetem, akkor hogy került a logó az autóra? Miben támogattak titeket?

Gy: Igen, támogatott az SZTE, az összes oltásunkat, és a maláriagyógyszerünket állták, ami így százezres nagyságrendű összeg kettőnkre, illetve a TTK HÖK állta a CB-nk összegét, ami nélkülözhetetlen kellék.



Mennyiből jött ki az egész verseny?

2.000.000 Ft-ból jutottunk ki, és vissza is (!), ugyanis lábon hoztuk haza az autót. Ebben az összegben az autón kívül minden benne van, a tárgyi támogatások is (nevezés, oltások, gyógyszerek, autópályadíjak, kompjegy, benzinpénz, GPS, CB, konzervek, honlapszerkesztés, telefonszámla, köl-tőpénz).

Köszönöm a beszélgetést, kívánok nektek sok sikert jövőre, valamint a tanulmányaitokhoz!

Jótanácsok Dóritól: Szerintem, ha lelkieken felkészültök arra, hogy el tudjátok fogadni a néha nomád életet egy szűk hónapra, felkészítitek az autókat rendesen, és nem utolsó sorban bekészítitek a nagypapa házipáleszt napi fertőtlenítés céljából, akkor nagy gond nem lehet. Jah, és ha jól akartok magatoknak, akkor ne csupán egy szkúterkazit hozzatok magatokkal! ☺

Következő számunkban megismerkedhettek a BKF Bamako Teammal, valamint választ kapunk Villám Géza főszervezőtől pár kérdésre.



Grafika

OpelesCsajok honlapja:
<http://bamakombo.hu/opelescajok/>
A teljes interjú megtekinthető a
<http://kozhir.blogspot.com> -on!

Közlekedés Budapesten, avagy hogyan kerüljük el a dugókat

Beszélgetőtársam Lorsch Andrást a Dugósúgó Kft. szolgáltatásért felelős igazgatója, aki megosztja velünk, hogy autóval közlekedve Budapest területén hogyan kerülhetjük el a végeláthatatlan, kellemetlen késéseket és bosszúságokat okozó torlódásokat, amikkel nap mint nap találkozhatunk.

Mit gondolsz a budapesti közlekedésről? Mi az, ami miatt napról napra csak az óriási dugókon átvergődve érhetjük el munkahelyünket?

Először is bocsánat, de a kérdéssel vitatkoznék. Például ha most az utóbbi egy-másfél hétnek a forgalmát nézzük, akkor szinte nincsenek, vagy csak minimálisak a dugók. Az egy általános sztereotípiája, hogy Budapesten állandóan, folytonosan és mindenhol dugók vannak. Azt hiszem, hogy ez túlzás. Az a tapasztalatunk, hogy a dugók hektikusak. Természetesen vannak bizonyos időszakok napközben, amikor erősebbek, és amikor jellemzően létrejönnek. A napközbeni időszakokban - értve ez alatt a reggel 9 órától délután 4 óráig tartó időszakot - ritkán és csak valami különleges ok miatt jönnek létre. Az általános és nagyon erős dugók a belváros és annak közvetlen környékére koncentrálódnak, de ahogyan már említettem az utóbbi napokban ezek sem tapasztalhatók. Annak az oka, hogy mégis csak sok dugó van, úgy gondolom, hogy többért: egyrészt a tömegközlekedés egyelőre nem igazán kínál alternatívát azoknak, akik az autóhoz szoktak. Kevés a kedvezményes és könnyen igénybe vehető parkolóhely elsősorban a P+R rendszerhez kapcsolódóan, és nagyon drága a BKV-közlekedés. Különösen annak, aki nem akarja ezt olyan mértékben és rendszeresen igénybe venni, hogy bérletet vá-

sárolnia érdemes lenne. Az egyedi vonaljegyek lényegesen drágábbak, mint akár már egy személy számára belterületen autót igénybe venni. Azt gondolom, hogy nagyon sok helyen a forgalomtechnikai intézkedések azok, amik előidézik a torlódásokat. Erre nagyon jó példa az Árpád fejedelem útja - Margit híd csomópont másfél évvel ezelőtti átépítése, ami állandósította a dugókat az Árpád fejedelem útján. A harmadik ok, ami szintén a forgalomtechnikához kapcsolódik, hogy nagyon sok a felesleges lámpa, ami erősen fékezi a forgalmat. Ráadásul ezek olyan időszakokban is képesek dugókat vagy kisebb mértékű torlódásokat okozni, amikor ezek egyáltalán nem jönnek létre, mert valójában a forgalom nem erős. Ezen felül úgy gondolom, hogy kicsit balesetveszély-gérsítő hatása is van annak, hogy ilyen időszakokban, amikor az utak többé-kevésbé üresek, vagy legalábbis kevésbé terheltek, csomókba gyűjtik a lámpák az autókat, majd a gyorsabban mozogni kívánók próbálnak kitörni, és ebből a csomósodásból bizony kialakulhatnak rizikós helyzetek.

Szervezeteket 2007-ben alapítottatok. Tulajdonképpen mi volt az elsődleges felismerés, ami kiváltotta a létrejöttét, és azóta mivel foglalkoztok?

Az alapvető ötlet onnan született, hogy a releváns és pillanatnyilag aktuális, érvényes és igaz közlekedési információkhoz ma Budapesten úgy gondolom, hogy nagyon nehéz hozzájutni. Biztos túlzó az a kijelentés, hogy pillanatnyilag ilyen szolgáltatást autóban ülők számára csak mi nyújtunk. A rádióon keresztül kapható közlekedési információk általában 15-20-25 percenként hangzanak el nagyon ritka kivételektől eltekintve, tehát nem egyszer előfordul, hogy az Árpád hídon 60-70-es tempóval haladva azt hallom a rádióban, hogy az Árpád híd be van dugulva. Innen jött a gondolat, hogy hogyan is lehetne aktuális, pontos köz-

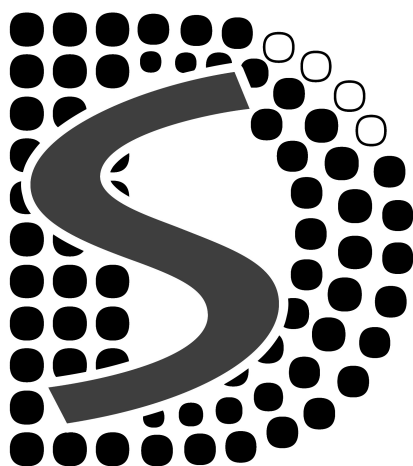
lekedési információt közvetíteni ügyfelek részére, ráadásul olyan információt, ami őket érdekli, azaz arra a területre vonatkozik, amin éppen haladnak vagy haladni kívánnak. Ebből jött az az alapvető ötlet, hogy kameraképek alapján, mobiltelefonon keresztül ez megoldható.

Említetted, hogy ügyfelek részére individuális információkat adtok. Ez azt jelenti, hogy Hozzátok csak a szerződéses partnereitek fordulhatnak?

Igy van. Mi szerződéses partnerek számára nyújtjuk ezt a szolgáltatást, egy nagyon csekély, alapesetben havi bruttó 1200 forintos díjért. Úgy gondolom, hogy ez az összeg akár egy dugó kikerülésével képes megtérülni. Ráadásul olyan mellékszolgáltatást is nyújtunk az ügyfelek számára, amellyel a diszpécserközpontunk felhívása külön nem kerül pénzbe kommunikációs költség szintjén. Az ügyfeleink számára a Vodafone biztosít egy olyan mobiltelefon flottát a - Dugósúgó Vodafone flottát -, amiben mindenki mindenkivel ingyen beszél, így ingyen hívhatják fel a diszpécserközpontunkat vagy az ügyfélszolgálatunkat, illetve az ügyfelek egymással is ingyen beszélhetnek. Tehát, ha egymás között szeretnének közlekedési információt cserélni, azt is percdíj mentesen tehetik.

Tudnál pár szót mondani arról, hogy az információkat hogyan szerzitek, azok feldolgozása és továbbítása hogyan történik?

Diszpécserünk monitorokon megjelenő online kameraképek előtt ülnek. A kameraképeket szerződéses partnerektől kapjuk, illetve most már technikailag felkészültünk arra is, hogy saját kamerahálózatot telepítsünk. A diszpécser a kameraképeket folyamatosan pörgetik, általában 5-6-7 perc alatt jut egy diszpécser a rásabott kamerakép tömeg végére. Tehát 5-6-7 percen belüli információval rendelkezik. Amennyiben egy ügyfél telefonon jelentkezik és meghatározza, hogy melyik útvonal érdekli, akkor a kezelő azonnal annak a területnek a kameráihoz lép be, így teljesen up date információt tud közölni. Ezen felül vannak fejlesztési terveink arra vonatkozóan, hogy interneten keresztül saját profilt definiálva, konkrét útvonalak-



ra akár SMS-ben is tájékoztassuk az ügyfeleinket. Bár, ezt nem az autóvezetés közbeni használatra szánjuk, hanem inkább az elindulás előtti pillanatokra, mert úgy gondoljuk, hogy az autóban csak a kihangosított élőszavas kommunikáció az, ami nem feltétlenül okoz balesetveszélyt.

Az információgyűjtésnél más közlekedési információs szervezektől kapott információkat is felhasználtok, vagy terveztek ilyen jellegű fejlesztéseket?

Tervezzük, és van is ilyen kapcsolat, de ezek sajnos nehezen mozognak. Kicsit a magyar társadalmi rendszerre jellemző módon, mindenki a saját individuális céljai mentén próbál érvényesülni, nehézkesebb az együttműködések, de vannak ilyen törekvések. Azt gondolom, hogy mindenképpen ez irányba haladunk. Ezzel együtt tulajdonképpen a más szervezektől kapható információk jellemzően inkább statikusak, az állandó forgalmi akadályokra, útfelbontásokra, terelésekre, lezárásokra vonatkoznak. A városban sokat mozgó szolgáltatók, társszolgáltatók azok, akik viszonylag up date információkat képesek közölni, de ezeknek egy része már leszerződött egyes médiákkal, és kifejezetten üzleti alapon szolgáltatnak információkat. Emiatt nem informálhatnak más irányban, így nekünk ez nem pálya, de azért vannak olyan partnereink ebből a szektorból is, akik szolgáltatnak, és ezt próbáljuk bővíteni. De azt gondolom, hogy az igazi megoldás az lesz, ha a saját amatőr webkamera rendszerünkön keresztül kapott képek számát tudjuk növelni, és ezáltal a megfigyelési pontok számát növeljük.

Ezt a saját webkamerás hálózatot hogyan képzelitek el? Budapest szerte telepítetek kamerákat, és a diszpécserhez befutnak a kameraképek?



Pontosan így. A kamerák telepítését viszont úgy gondoljuk, hogy forgalmi szempontból releváns helyen lévő vállalkozások, üzletek kiteszik a saját utcára néző ablakaikba vagy kirakataikba azt a bizonyos webkamerát, amivel meg tudjuk figyelni az utca forgalmát. Ennek a képét beközlük hozzáunk, és ezért cserébe mi egy ingyenes reklámlehetőséget biztosítunk számukra a honlapunkon, tehát igazából pénzmozgás nincs. Véleményem szerint ez egy egészséges célt szolgáló, egészséges bartel. Azt vesszük észre az internetes „kutatásaink” alapján, hogy igen nagy a forgalma azoknak a honlapoknak, ahol élőképes, mozgalmas dolgokat közvetítenek, függetlenül attól, hogy valakit adott esetben a forgalom vagy csak egy utcakép érdekel. Az ilyet valószínűleg sokan fel fogják keresni, így azt gondolom, hogy ez egy igen jó reklámozási felület.

A beszélgetés elején említetted, hogy hogyan látod Budapest közlekedésének jelenét. Mit gondolsz a jövőről? Nekünk mint leendő közlekedési szakembereknek milyen célokat kell kitűznünk, és mik legyenek az elsődleges megvalósítási lépések?

Ez egy nehéz kérdés. Sokkal könnyebb valamit bírálni, mint megoldást kínálni. Ezzel természetesen én is így vagyok. Azt gondolom, hogy elsősorban Budapest forgalmi szervezését kellene átgondolni. Nem tudom, hogy mennyire van ma Budapestnek stratégiai jellegű koncepciója - én félek, hogy nem nagyon. El kéne döntenie, hogy melyek azok az utak, amik alapvetően továbbra is az autós közlekedés fő ütőerei lesznek. Ezeknek a kiépítettségét javítani, a csomópontok egy részének forgalomszervezésén mindenképpen változtatni kellene. Bizonyos területeken pedig valóban a korlátozás lehet megoldás. Csak észszerű módon, ami nem hozza olyan kényszerhelyzetbe az autósokat, hogy aztán ebből esetleg egy még nagyobb forgalomnövelő meg-

oldással lépjenek ki. Gondolok itt konkrétan például a szmogriadó idején elrendelt páros/páratlan rendszám rendszerre, aminek jó eséllyel van egy olyan hatása, hogy az autók egy részét nem használják a tiltás alapján a közlekedők. Viszont másik hatása is van, hogy többet használják az éppen aznap engedélyezett rendszámú autót, hiszen sok családban kettő is van, és kis szerencsével az egyik páros, a másik páratlan rendszámú. Így az autózást az éppen engedett rendszámmal oldják meg. (Zárójelben megjegyzem, hogy ennek kapcsán az olyan problémákat is kezelni kellene, hogy mit tegyen egy több napos vidéki vagy külföldi tartózkodásról, mondjuk egyhetes síelésből hazatérő autós, ha épp belefut a számára tilos napba...?) De azt sem gondolom, hogy feltétlenül szerencsés megoldás, ha hosszabb kerülőutakra kényszerítik az autósokat egy-egy terület lezárásával és ezáltal a belterületen vagy kvázi belterületen megtett többletkilométerek növekednek. A másik megoldás az alternatív közlekedési módok erősítése. Az egyik a kerékpáros közlekedés, amire számos európai nagyváros mutat kitűnő példát, és ezt én is támogatom, de ehhez még nagyon sokat kell tenni, bár az utóbbi 1 évben ez a folyamat szervezetten folyik, szépen megindult, és remélhetőleg nem is áll meg. A másik megoldás a tömegközlekedés racionalizálása lehetne. Megfelelő szervezéssel rendkívül nagy költségcsökkentéssel lehet ez megoldás, párosítva olcsó és nagyszámú parkolóhely létesítésével.

Köszönöm a rendelkezésre állásodat és a beszélgetést!

Én is nagyon köszönöm!

Zoltai



Közlekes a közlekedési hatóság élén

Araszoló autók és tömött villamosok péntek délben. Ez a körút, ahol a Nemzeti Közlekedési Hatóság központja található. Itt fogadott Lovas Károly Róbert, az Elsőfokú Hatósági Főigazgatóság főigazgatója. Komoly és elsősorban szakmai beszélgetésre számítottam. Tévedtem, szerencsémre. Az egyetemi évek eltöltése alatt megszerzett élmények széles repertoárját volt alkalmam meghallgatni, köztük sok olyat, amit én is, azaz mi is átélünk már. Mire gondolok? Alább kiderül:

Mikor járt a BME-re pontosan, hogyan emlékszik vissza diákéveire?

1988-93-ig jártam ide, még a kreditrendszer előtt. Amikor visszagondolok, azt érzem, hogy izgalmas volt, számomra a legizgalmasabb, de gondolom mindenki ezt mondja. Megéltük a rendszerváltást az egyetemen, majd a taxis blokádot is. Azt például úgy, hogy éppen egy Old's-os buliról mentünk haza felé hajnal háromkor és láttuk a sok taxit. Gondoltuk is, nem szokott ennyi lenni egy-egy buli után, majd hallottuk másnap, hogy ekkor már a hidakat kezdték lezárni.

Így lehet buli után egyből a magyar történelembe csöppenni. Más világ volt akkor, pedig nem is volt olyan régen. Részt vett a Közhír kezdeti kiadásában, ehhez milyen élményei kapcsolódnak?

Akkoriban nagyon rapszodikus volt a megjelenés, és ezen változtatni akartunk. Elhatároztuk, hogy legalább

egy-másfél havonta meg szeretnénk jelentetni. A fejléc is új lett, ami az akkori Mai Nap-éhoz hasonlított, és mindig máshol jelent meg a címlapon. A terjedelem általában 2-4 oldal volt, ebben sok kézírás és firkálás. Szerencsénkre a HK felkarolta az újság ügyét, irodát, gépirónót és némi pénzt biztosított a színvonalasabb megjelenéshez. Beindultunk. Sőt, ami nagy előrelépés volt, később már fotók is kerültek az újságba, elsőként a Kari Napokról egy beszámoló. Ehhez a többletmunkához persze több ember is kellett, ekkor már 6-8-an rakták össze az aktuális számot.

Hogyan sikerült meggyőzni akkor a hallgatókat, hogy érdemes ebbe belevágni?

Egyrészt presztízse volt annak, hogy több száz, esetleg az ezret meghaladó példányszámban szerepel az ember írása. Persze arra is figyeltünk, hogy ez ne csak munka legyen, hanem szórakozás is. Így többször eljutott a

szerkesztőség étterembe, sőt még kirándulni is voltunk. Egyszer Visegrádra mentünk, szerencsére útközben oda is és vissza is meg-megálltunk a tájban gyönyörködni és újratölteni. Az is segítette a hangulat fokozását, hogy az ülésekre bevásároltunk a Homokból, pár üveg bort és szendvicset, aztán ameddig ez tartott, serényen ment a munka és a hangulat is emelkedett. Természetesen a bor üdítőként szerepelt a számlákon.

Az újság külalakban még nagyon nem hasonlított a maira. A cikkek miről szóltak akkoriban?

Kezdtünk és próbáltunk olyan témákkal foglalkozni, ami mindenkit érdekel. Egyetemi oktatókkal beszélgettünk, boncolgatni kezdtük a kollégiumi elhelyezéssel kapcsolatos szabályokat. De emellett a szórakoztatás is fontos volt. Személy szerint belefogtam egy cikksorozatba, ami a nőket mint műszaki objektumokat dolgozta fel, „A nők, mint olyan” címen futott. Volt, aki megsértődött, de inkább jópofának tartották. Később egy egri diákújság is átvette az ötletet. Műsorújságként is szolgáltunk, mivel akkor indult a Baross videóklub, ami esténként a tékából kölcsönzött filmeket vetítette a kolis kábelhálózaton.

Teljesen legálisan, gondolom. Milyen filmeket?

Délután, estig bezárólag mindenfélét, aztán este 9-től reggel 8-ig ment a pornó. Nem is lett volna ebből baj, ha a szomszédból nem szólnak, hogy a Vissza a jövőbe 2-öt köszönik, megnézték, de az egész éjszakás pornó talán túlzás a gyerekekre nézve.

Kevesebb szabály volt, vagy az emberek hozzáállása volt más akkoriban?

Mindkettő, akkor például elképzelhetetlen volt, hogy egy APEH-ellenőr bejöjjön az egyetemre, és ellenőrizzen. Megvolt az egyetem autonómiája. Nem kellett semmilyen számla sem a Drönkben sem a Habárban, és az üzemeltetése is szabályozatlan volt, semmi HCCP. Másrészt az emberek is másként viselkedtek, nem volt minden ennyire kihegyezve a pénzre. Na meg persze akkor még nem kreditrendszer volt, így ismertük



egymást, hiszen tankörökbe voltunk beosztva. Az egész közösség jobban egyben volt. Akkoriban még kirakták a zsákba a félliteres zacskós tejet a Stoczek elé, amit hazafelé a Vakegér-ből vagy Old's-ból volt, hogy felkapott valaki, és bedobált egy zacskó kakaót a szobákba, ami vagy szétment, vagy nem, „Nesze kakaó reggelre”- kommentárral.

Összetartóbb közösség. Ez a programok szervezését is segítette?

Meg volt hozzá az érdeklődő tömeg, de a legtöbb ember passzív volt vagy félaktív és kellett az a 10-20 mondhatni hiperaktív, akik mozgatták az egészet. Kellott az ötlet és a kitartás a megvalósításhoz. Így például a fejből kipattanó autóverseny is nehezen indult be. A legelső előtt, valamelyik rally-szövetséget kerestük fel, aiktól kaptunk kb. 300 telefonszámot. Felhívtuk őket, és érdeklődtünk, lenne e kedvük az egyetem előtt lezárt területen versenyezni egyet. Aztán jöttek persze a lelkes amatőrök is herélt Zsigulikkal, amikre feltették a szlik gumikat. Az elsőn még szinte semmi nem volt. A másodikon már sörsátor és büfé, CB-rádiós szervezőcsapat, na meg persze egy mentő is volt.

„Míg én két laza között A4-esre kellett, hogy szabadkézzel rajzoljak, addig a szobatársam két hétig szenvedett a Zsiguli félnézet-félmetszet fölött. Ő autógépésznek ment, én a járműjavítást választottam.”

Ez lett később a nagysikerű Rakparti Szlalomparty, ami most a metróépítés miatt szünetel. Több kari hagyományunk is ebből az időkből származik ezek szerint. Voltak még ehhez hasonló új kezdeményezések?

Sikerült egy hajót bérelnünk a MAHART-tól, ezen a végzősöknek és utána a sikerre való tekintettel a gólyáknak is szerveztünk bulit, belépő mellé a lányok számozott óvszert, a fiúk tampont kaptak. Így ment a 'keresd a párod'. Sajnos a srácok inkább a borban áztatták meg az intimhygiéniai segédeszközt, majd a falhoz csapták. A baj csak az volt ezzel, hogy

ragadt, és később a MAHART azt mondta, hogy még a festéket is felszedte itt-ott. Ja meg azt is sérelmeztek, hogy eltűnt egy mentőcsónak a hajóról.

Hát, lehet annyit inni, hogy úgy érezzék, süllyed a hajó. Ha már bor és gólyák, a gólyaital-keverést is műsorszerűvé tették akkoriban, ahogy hallottam?

Ez is egy ötlet volt, ne csak összeöntsük az italokat, hanem legyen az egész egy élvezetes műsorszám a gólyabálnak. Minden hozzávaló adagolását egy rimes mondóka előzte meg. Néhány különlegességet is bele tettünk: szereztünk szárazjeget, ami akkor még nagyon újdonság volt és egy kolleginánkat sikerült meggyőzni, hogy tegyen úgy, mintha a bugyiját beletolná a készülő italba. Ez persze egy szexshop-ban vett ehető bugyi volt, amit nem hordott csak úgy tett mintha. Aztán a saját ballagásunkkor is feltettük az i-re a pontot. Jelmezeket béreltünk, én pedig szereztem egy hintót a Közlekedési Múzeumból, aminek értéke sok százezer forint volt és nekem kellett érte felelnem. Béreltünk még egy Barkast is a Főtaxitól, abban volt az aggregátor és a hangfalak. Így indultunk meg át a Szabadság hídon, a Deák tér felé majd vissza a Váci utcán. Pihenő a hídon lett beiktatva, ahol megterítettünk és falatoztunk, meg italoztunk egyet az érdeklődő tömegtől körülveve.

Szép lezárása a bohókás diákéveknek. Hol sikerült elhelyezkedni egyetem után?

A Borsod Volánnál kezdtem pályafutásomat, de hamar rá kellett, hogy jöjjenek, nem ez a legjobb lehetőség a számomra, sem keresetileg, sem előre haladás szempontjából. Az évfolyamtársaim, akik szintén kezdő mérnökként helyezkedtek el, másfélszeresét keresték itt Pesten, ezért én is feljöttem. A Mercedes-nél kezdtem alkatrésztechnikusként majd egyre feljebb jutottam, az akkor beinduló új szervizstruktúrában, amiben a munkafeltevő helyett már vevőszolgálati asszisztens és szervizvezető volt külön. Így lettem az első itthon ebben a pozícióban. Jó volt ott lenni, sok nagy autót kipróbálni, S500-asok és a többi. Sőt mivel angolul is tud-

tam, a Mercedes Forma-1-es istálló főnökének, Ron Dennisnek is voltam a sofőrje, és ezzel szabad belépésem volt a boksztucába, a futamok idején. Ez után a Duna Inter Szervizhez kerültem hat évre, itt ügyvezetői posztig sikerült feljutnom, közvetlenül a tulajdonos alá. Ez a legnagyobb, több márkát is forgalmazó kereskedés volt az országban. Következő munkahelyemen marketinggel és minőségirányítással foglalkoztam, ez a cég több területen is tevékenykedett. Építkezésen, autóeladásokban, egy szóval összetettebb volt a feladat, amit össze kellett fogni.



Ezek mind komoly pozíciók, gondolom tekintélyes keresettel. Ezek után miért váltott mégis, és helyezkedett el az állami szférában?

Egy pályázati felhívásra lettem figyelmes, amiben az akkor még 23 különböző közlekedési szervezetet összefogó hatóság élére kerestek fiatal, ambíciózus vezetőt. Valóban kevesebb pénzzel jár, de ez a gyengém valójában, hogy újítani és racionalizálni tudok egy ilyen szervezet élén. Próbálunk, és sikerül is úgy működni, hogy ne egy elutasító hatóságként funkcionáljunk, hanem a fejlődést segítve dolgozzunk.

Köszönöm a beszélgetést, és további eredményes munkát kívánok!

PPétya



Síneken repülő – a Railjet Magyarországon

Egy új faj a kötöttpályás közlekedésben: kívülről vonat, belülről repülő. Legalábbis majdnem. Alkalmam nyílt beszélgetni a MÁV-START Zrt. szóvivőjével az új „csodamasináról”, ezt követően pedig ki is próbáltam a Budapest-Győr-Budapest viszonylatban. Élményszámba ment.

Balogh-Fazekas Anita szóvivő a Railjet indításához kapcsolódóan megnyitott üzleti váróban fogadott. Kellemesen telt mind a várakozás, mind a beszélgetés (az interjút lásd a kere-

tes írásban), ezt követően pedig kollegája, Dancsokné Budai Csilla gondjaira bízott, akivel fel is szálltunk a szerelvényre. Bár jegyünk „csak” a „First” osztályra szólt, mi orvul kivettük ré-

szünket a „Premium” osztály nyújtotta kényelemből is – arra a kis időre, amíg az utaskísérő helyünkre nem kísért... (Nem, kérem, itt nem a kalauzról van szó. Van az is a vonaton, de ettől függetlenül létezik az utaskísérő, ha úgy tetszik: a steward.)

Hajszálpontosan indultunk a Keleti pályaudvarról, ám ez a precizitás nem tartott sokáig – Kelenföldön az egyik ajtó reteszelésével akadtak problémák, és a biztonsági rendszer nem engedte

Kérem, mondjon pár szót az olvasóknak a Railjet-ről!

Ez a vonat Budapest – Bécs – München viszonylatban közlekedik. Azt gondolom, hogy a Railjet más dimenzióba helyezi a vasúti utazást, már külsőleg is nagyon kellemes látványa. Három osztály található a szerelvényen. A Premium osztály exkluzív és egyedi kialakítású, tágas a belső tér, bőrfotelekben pihenhetnek az utasok, korlátlanul fogyasztható az étel és az ital, és folyamatosan rendelkezésre áll a személyzet. A következő osztály a First osztály, ez elsősorban az üzleti utasoknak kedvez. Számitógépes munkaasztalok mellett dolgozhatnak végig az utasok, és az utaskísérők ugyanúgy lehetőséget biztosítanak az étkezésre vonatkozóan. Van még egy harmadik osztály, az Economy, ami a másodosztálynak felel meg, de itt például a kisgyermekes családokra is gondoltak, van olyan kocsis, amelyben egy sarok került kialakításra, ahol egy képernyőn keresztül folyamatosan mesét tudnak nézni a gyerekek.

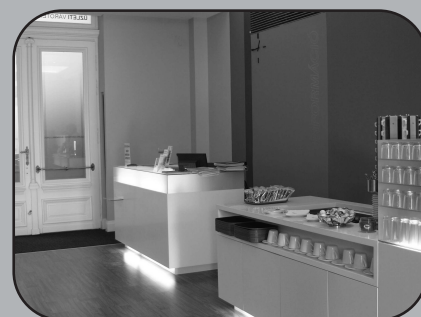
A Premium osztály a repülőgépek Business osztályait idézi. Ez is volt a cél?

Igen, nem titkolt cél, hogy az ilyen típusú szolgáltatások szeretnék felvenni a versenyt a repülőtársaságokkal, hiszen a szakemberek elemzése azt mutatja, hogy olyan 6-800 km-ig a vasúti közlekedés is versenyképes tud lenni, mind a szolgáltatás, mind pedig az árak tekintetében. Első körben mindenkinek eszébe juthat, hogy repülővel sokkal gyorsabb. Valóban igaz, ha csak magának az utazásnak az időintervallumát nézzük. Azonban ha számoljuk azt is, hogy két órával az utazás előtt már ki kell menni a repülőtérre, utána az utazási idő, majd a repülőgéppel leszállva átvesszük a

poggyászsunkat, akkor már nincs akkora különbség a repülőgépes utazás és a vasúti utazás között. Szintén nagy előny lehet, hogy gyakorlatilag a városközpontba érkeznek meg a vonatokkal az utasok, és innen már sokkal egyszerűbben elérhetik úticéljukat. Maga a kocsi egyébként az utazás minőségét tekintve önmagáért beszél, úgy gondolom, érdemes kipróbálni. Az audiovizuális utastájékoztató is rendkívül modern a szerelvényen, folyamatosan figyelemmel lehet kísérni, hogy éppen hol tart a vonat, mennyi idő alatt fog beérkezni a következő állomásra. Természetesen található étkezőkocsi is a Railjeten, itt is nagyon modern kialakítással találkozunk, és a színvilága is eltér az eddigi megszokottól.

Említette, hogy érdemes kipróbálni. Erre megfelelő lehet egy bécsi kirándulás?

Igen, Bécsbe már 13 eurótól kínálunk menetjegyet Economy osztályra, a menettérti kirándulójegy pedig 29 euró, ami tartalmazza a bécsi közösségi közlekedés használatának díját is. Egyébként az Economy és First osztályok a 2., illetve 1. osztálynak felelnek meg, belföldön minden kedvezmény érvényes rájuk. A Premium osztály nemzetközi forgalomban vehető igénybe, díja pedig tulajdonképpen egy első osztályú menetjegy



árát, és a 25 Eurós kiegészítő díjat tartalmazza, ami a fedélzeti szolgáltatás díját fedezi. Most még nincs akkora kínálat Railjet vonatokból (napi két pár vonat közlekedik), de a tervek között szerepel, hogy tavasztól több ilyen szerelvényt tudnak majd igénybe venni az utasok, és várhatóan 2010-ben már kétóránként indulnak majd Budapestről.

A Railjet meglévő EC vonatpárokat váltott ki, ennek eredményeképpen jelenleg a délelőtti folyamán Románia felé (a reggeli és a déli gyorsvonatot leszámítva) az így indított, új IC szerelvények közlekednek. Hosszú távon mire számítanak, mi lesz ennek a hatása?

Biztos vagyok benne, hogy a Románia irányába történő minőségi fejlesztés is hozzájárul ahhoz, hogy azok, akik eddig utaztak Románia felé, most kényelmesebben tehetik ezt meg, és bízunk abban is, hogy az újítás további utasforgalmat generál.

A három különböző osztály nagyjából három különböző rétegnek szól. Pontosan melyek ezek?

Fontos volt, hogy mindenki megtalálja magának azt a szolgáltatást, ami az ő elvárásainak az adott utazáshoz leginkább megfelel, legyen szó üzleti útról, családós utazásról, vagy szabadságról. Aki egész úton dolgozni akar, választhatja a First



elindítani a vonatot. Szerencsére ezt az akadályt a Siemens egyelőre még rendszeresen a vonaton tartózkodó műszaki munkatársa segítségével megoldották, de mivel a vonat a magyar szakaszon végig a megengedett legnagyobb sebességgel közlekedik, az így összeszedett tíz perces késést egészen Győrig meg is őriztük.

Miután végigjártunk nagyjából minden kocsit, szóba elegyedtünk az egyik jegyvizsgálóval az InfoPoint pult-

osztályt a munkaasztalokkal, aki nagyon kényelmesen, teljes kiszolgálással kíván utazni, rendelkezésére áll a Premium osztály, akinek pedig csak annyi a fontos, hogy gyorsan és kényelmesen eljusson Bécsbe vagy Münchenbe, annak megfelelő az Economy osztály.

Szó volt kirándulásról is. Mi a helyzet a kerékpárszállítással?

A Railjet-en nem biztosított a kerékpárszállítás, tehát nem lehet kerékpárral utazni. Ennek oka, hogy más nemzetközi vasúttársaságokhoz hasonlóan az ÖBB-nek is az a koncepciója, hogy nagy sebességű vonatokon nem biztosítják a kerékpárszállítást. Bécsbe jelenleg a MÁV-START korszerű, alacsonypadlós Talent motorvonataival lehet Győrből kerékpárral együtt utazni kedvezményes EURégio Spezial menet- és kerékpárjeggyel.

A marketing és utaspolitika után nézzük a műszaki paramétereket is. A szerelvény legnagyobb megengedett sebessége 230 km/h, emellett különleges az egybenyitott utastér. Az ehhez szükséges technikai megoldásokról tudna néhány szót mondani?

Teljesen hagyományos személykocsinak tekintendők ezek a szerelvények, de a kocsik között olyan átjáró található, amelynek köszönhetően az utastér ajtó nélkül egybenyílik, a szerelvényt csak műhelyben lehet megbontani. A vonat kanyarodási képességei megegyeznek a hagyományos mozdony vontatta szerelvények kanyarodási képességeivel, az egybenyitott utastér sem korlátozza ezt.

Köszönöm a beszélgetést.

nál. Elmondta, hogy lévén ez kísérleti projekt, még akadnak gyermekbetegségek. Bizonyos funkciók kezelése némely utasnak nehézséget okoz, illetve van, aki visszaél azzal, hogy hosszú

ideig (a rövid, másfél órás Budapest-Győr szakaszon persze ezt nem lehet átérezni) össze vannak zárva. Ami probléma még, hogy minden második osztályra összesen egy babakocsit lehet felvinni, és nem lehet elférni vele az ülések között. Kerekesszékesek csak „First” osztályra ülhetnek, és mindössze négy ilyen személyt tud befogadni a szerelvény. Az emelő nagyszerűen működik, viszont két ember segítségét igényli. A jegyvizsgáló a diákokról megjegyezte, hogy az ingyenes üdvözlő italért - a „feeling” kedvéért - sokan megváltják az első osztályra a jegyet. Az audiovizuális berendezés adatait - leszámítva a GPS-ről érkező információt - pendrive-ról töltik fel a rendszerbe. Sajnos, ez nem mindig felel meg a valóságnak, így volt már rá példa, hogy az utas leszállt dohányozni (természetesen a teljes szerelvény nem dohányzó), mert a kijelző 5 perces várakozást mutatott, miközben a szerelvény azonnal indult tovább - és a kedves utas Győrben maradt...



Néhány műszaki adat:

- mozdony: Siemens Taurus
- szerelvény: Siemens Viaggio kocsik és Taurus vezérlőkocsi, összesen 7 egység, 205 méter hosszú
- Legnagyobb megengedett sebesség 230 km/h, végsebesség Magyarországon és Németországban 160, Ausztriában 200 km/h
- ülőhelyek: 408, ebből „First” 66, „Premium” 16

Nagyon élvezik az utasok, hogy a laptopokat minden ülésnél be lehet csatlakoztatni 230V-os csatlakozóba, bár az internet még nem elérhető a Railjet-ről. A magyarországi végsebességen Komárom és Hegyeshalom között utazik a szerelvény. A két vonatpáron összesen nyolc jegyvizsgáló teljesít szolgálatot, a győri állománnyól.

A visszaút nyugodtan telt, igazán azt nyújtotta, amiről a Railjet szól: nyugalmat, kényelmet és gyorsaságot. Négy óra alatt megfordultam Győrből, és ebbe még egy háromnegyed órás villám-városnézés is belefért.

Összességében a Railjet valóban új szintet visz a magyar és európai vasúti közlekedésbe, egy magasabb minőség, de mindenki számára elérhető. Talán a legérdekesebb nekünk, fiataloknak a bécsi menettérti kiránduló-jegy, amely négy napos ott-tartózkodást biztosít, és erre az időre lehetővé teszi a bécsi közösségi közlekedés (busz, metró, villamos, trolis és a környéki busz- és vasúti járatok) használatát. Tavasszal akár Grinzing, egy jó pohár bor kedvéért, akár a Práter, egy korsó sörrel - mindenképp egy szép élménnyel lehet gazdagodni. És ha már repülővel hasonlítjuk össze: vonatból sokkal többet lát az ember...



András



Hegyen-völgyön autópálya

A cím alapján azt lehetne gondolni, hogy ebben a cikkben az Alpokon átvezető autópályák műszaki érdekességeiről és szépségeiről lesz szó, ám ez korántsem így van. A helyszín ugyanis Magyarország...

Erre nyilván sokan felkapják a fejüket, hiszen kis hazánk domborzatának alapvető jellemzője a gyenge függőleges tagoltság, az 1000 méternél magasabb hegységek teljes hiánya, valamint a 200 méternél nem magasabb, alföld típusú területek uralkodó jellege. A hasonló adottságokkal rendelkező vidékeken az autópályaépítések során igyekeznek elkerülni a hegyeket, a nagy műtárgyak építését meghagyják azoknak, akiknek tényleg nincs más választásuk. Magyarország viszont nem egészen így működik...

A magyar gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése az 1960-as években kezdődött. A Budapestről induló, „sugarirányú” sztrádák közül a Balatont célzó M7-es aszfaltcsíkot kezdték leg hamarabb építeni. A sorban az M1-es és az M3-as, majd az M5-ös következett. Ahhoz, hogy teljes hosszában kész autópályával büszkélkedhessünk, elég sokat kellett várni, az M1-es 1996-ban érte el Hegyeshalomnál az osztrák-magyar határt. Az elsőként építeni kezdett M7-es fejlesztése a „magyar tengert” elérve jelentősen megrekedt, de úgy is fogalmazhatunk, hogy a nem éppen bőséges erőforrásokat máshova csoportosították. Az előrelépésre egészen a kétezres évekig kellett várni.

A kilencvenes években újra meg újra napirendre került az M7 folytatásának kérdése. Az egyik legproblémásabb terület a Zamárdi-Balatonszárszó szakasz volt. A Somogyi-dombság északi részén megépült 1872 m hosszú Köröshegyi völgyhíd Magyarország leghosszabb viaduktja, az M7-es autópályához tartozik, Zamárdit és Balatonszárszót köti össze. 41,5 milliárd forintba került, legnagyobb terepszint feletti magassága 88 méter. Műszaki szempontból szép építmény, de vajon szükség volt-e rá?

Ahhoz képest, hogy az egyetemen azt tanuljuk, idézem: -„A jó terv ki-elégíti a biztonsági és mobilitási igényeket, megőrzi és védi a közlekedési létesítmény által érintett környezeti és kulturális értékeket.”- az Állami Számvevőszék jelentése szerint, a Köröshegyi völgyhíd léte mind gazdasági, természetvédelmi, településrendezési és műszaki szempontból sem megalapozott. Gyakorlatilag máig rejtély, megépítésére miért is volt szükség.

Hadd idézzem ismét a tankönyv anyagát, csak hogy lássuk, nem minden úgy történik, ahogy az le vagyunk írva. „Egy sikeres úttervezési folyamat az alábbi elemeket tartalmazza: folyamatos közösségi részvétel a folyamat elejétől kezdve, látványtervek alkalmazása a közösség tájékoztatására, több területet lefedő tervezői csapat a folyamat elejétől kezdve, rugalmas és kreatív tervezési megoldások.” Mi is valósult meg mindebből? A 88 méter magas monstrum megépítése mintegy 41,5 milliárd forintot örlött fel, holott ha a falun át vezetik el csupán 3 milliárdocskába fáj. Az utóbbi megoldás a tervező mérnökök szerint a községben élők otthonainak elértéktelenedését vonta volna maga után.

A megvalósításra negyven-nél is több tervváltozat készült. Felmerült egy olyan opció is, hogy a föld alatt vezetik el az autópályát. S bár Vörös Attila, egyetemünk docense szerint is kb. 5 km alagutat lehetne készíteni fővárosunkban a feleslegesen megépült Köröshegyi völgyhíd árából, Köröshegy képviselő testülete elutasította ezt az olcsóbb megoldást is.

Sajnálatos módon csak később derült ki, hogy a községnek körülbelül nem volt más választása, illetve beleszólási lehetősége, mivel a legértelmesebb, leggazdaságosabb megoldást elsumáskolták a lakosok elől. Az Állami Számvevőszék jelentéséből derült fény arra, hogy 2000-ben készült egy olyan nyomvonalváltozat is, amely elkerülte a települést, a híd és az alagút hossza kb. fele lett volna a jelenlegi völgyhídnak és csupán 7-13 m magasan ívelte volna át a völgyet. A megépítése pedig csak a jelenlegi kialakítás tizedébe került volna.

Ahhoz képest, hogy az egyetemen azt tanuljuk, idézem: -„A jó terv ki-elégíti a biztonsági és mobilitási igényeket, megőrzi és védi a közlekedési létesítmény által érintett környezeti és kulturális értékeket.”- az Állami Számvevőszék jelentése szerint, a Köröshegyi völgyhíd léte mind gazdasági, természetvédelmi, településrendezési és műszaki szempontból sem megalapozott. Gyakorlatilag máig rejtély, megépítésére miért is volt szükség.

„Köröshegy Község Önkormányzat Képviselő-testülete a szakértők által kidolgozott nyomvonalat és annak továbbfejlesztett változatát nem tárgyalta meg, azokról elutasító határozatot nem hozott. 2001 elején Köröshegy önkormányzata azt jelezte, hogy az új nyomvonalváltozat ellenében a község 1996-ban elfogadott rendezési tervével, és a lakossággal csak a völgyhidas változatot egyeztetették”. (ÁSZ jelentéséből)

A szakértők tanulmánya szerint ez nagy hiba volt, hisz az új változat mind közösségi, mind tájvédelmi szempontból jobb megoldásnak bizonyult. Ezek után joggal tehetjük tehát fel a kérdést, hogy vajon a közösségi részvételben általában érintett csoportok közül (regionális partnerek, helyi hatóságok, közlekedési vállalatok, gazdasági résztvevők, úthasználók, törvényes testületek, lakosok) mégis kinek/kiknek az érdekeit vették figyelembe?



Az újabb furcsaságokért nem kell messzire menni: a legfiatalabb „sugarirányú” autópálya, az M6-os Szekszárd-Bóly-Pécs szakaszának megvalósítását is hangos viták övezik. A Duna jobb partján haladó, és majdan a szerb határt célzó pályát 2010 tavaszán kellene befejezni. A kritikus terület itt Bátaszék és Véménd környéke, ahol is a leendő sztráda a Geresdi-dombságot alagutak és völgyhidak sorozatával keresztezi. Nem tévedés, a kérdéses 8 kilométeres aszfaltcsík 3 hídon halad át, és 4 alagúton bújik keresztül. Az árcédula 40 milliárdot mutat, kérdés, hogy ez mennyivel emelkedik majd a későbbiekben. Ugyanis talán nyáron az épülő alagutak közül a leghosszabb, „Bátaszék” nevű mint-



egy száz méter hosszan beomlott. Ezt sokan az osztrák kivitelezők tapasztalatlanságára írják, ami abban a tekintetben hihető is, hogy ők általában sziklás talajba, hegyekbe fúrnak alagutakat, nem pedig löszös-agyagos dombokba.

„Én mint az egyik szakértő eldiablomismo állítását olvasva, óva intek mindenkit az M6-os autópálya érdei emelkedőtől Ercsiig való használatától, mert az szerinte rendkívül balesetveszélyes, hiszen nem fut síkban mint a vasút!!! Ez vonatkozik az M1-es nem vízszintesen futó szakaszaira is és az M3-asra is, és azon hegyi autópályákra, amelyek szerte Európában futnak, és a vízmértéket ráhelyezve egy kicsit is elmegy a libellában a buborék. ÓVAKODJATOK!!!”(Jancsibohóc)

A fentebb olvasható és ahhoz hasonló megjegyzéseket olvashatunk az internet egyik weboldalán, ahol éppen azt taglalják a hozzá értő és sajnos nem értő emberek is, hogy milyen hatalmas problémákkal találkozhatunk



manapság a magyar építőiparban. Több kilométeres szakaszokon omlik be az alagutak, mellesleg domboságba építjük őket.

Mérnökhallgatóként, mi azt tanuljuk, hogy egy nyomvonal tervezése során nagy ívben kerüljük el a hegyeket, ügyeljünk, hogy ne legyenek nagy bevágásaink, illetve töltéseink, minél kevesebb földmunkával és pénzráfordítással úszszuk meg az egészet. Ha mi egy ilyen tervvel álltunk volna oda a tanár elé, amelyben trehány módon fogtuk, felvezettük a hegyre az utat, kiirtottunk mellé egy erdősávot (mert úgy is olyan sok fánk van, megtisztá a levegőnk is), plusz jobb híján milliárdokért beleraktunk egy völgyhidat, szerintem egy nagy karóval nyomatékosította volna, hogy nem vagyunk mérnöknek valók. Inkább menjünk sültkrumplit meg hamburgert árulni gyorséttermekbe, ott talán több hasznát veszik tudásunknak.

A fentiekből sokan levonhatták a következtetést, miszerint valóban úgy tűnik: akié a föld, azé a hatalom is!

Amiből pedig tisztán látszik, hogy mindent az érdekek mozgatnak, nem pedig az észszerűség, az M6-oson beomlott alagút. Pósta Zoltán szekszárdi közlekedéscső mérnök szerint is teljesen felesleges a Geresdi-domboságba alagutakat fúrni. Ha már itt tartunk, hadd ragadjam meg az alkalmat, hogy eloszlassam azon emberek tévhitét, miszerint egy autópályának mm pontosan síkban kell futnia. Ez így nem teljesen igaz. Egy ilyen úton, ahol kb. 130-cal mennek az autók a maximális emelkedő, illetve lejtő kb. 3%-os lehet, ennél nagyobb kaptató esetén biztosítani kell egy kapaszkodósávot a lassabban haladó járművek számára. Ez viszont nem jelenti azt, hogy bármilyen magas hegyen keresztülvihetjük az utat, ha építünk hozzá egy plusz sávot. A tervezés során figyelembe kell vennünk az utazási kényelmet és a biztonsági szempontokat is, valamint azt, hogy tartható legyen utazási sebesség. Nyilván Pósta Zoltán mindezt figyelembe vette, amikor egy teljesen kidolgozott, alagútmentes, számításokkal alátámasztott tervvel állt a tanács elé.

Érvei azonban teljesen siket fülekre találtak, pedig ha jobban belegondolunk egy alagút sokkal balesetveszélyesebb, ráadásul az alapból megengedett 130 helyett csupán 90 km/h sebességgel közlekedhetünk benne.



„Mi jut eszetekbe a löszről? Sorold fel a tervfázisokat!” Ilyen és még ehhez hasonló dolgokról tanulunk mi itt az egyetemen. Alapvető dolog az, hogy nem kezdünk el semmit sem építeni addig, amíg nem bizonyosodunk meg arról, hogy megfelelő, szilárd talaj áll a rendelkezésünkre ehhez. „Hazánk területének jelentős részén találunk terepszint alatt olyan térfogatváltozásra hajlamos agyagokat, roszkadásra hajlamos talajokat, szerves üledékeket és feltöltéseket, amelyekre történő alapozások tervezésénél kellő figyelemmel és szakszerűséggel kell eljárni.”-írják a tankönyvek. A lösz a legveszélyesebb roszkadásra hajlamos talaj, térfogata víz hatására csökken, állapotát külső hatásra olyan mértékben változtatja, hogy az építmény egyenlőtlen mozgása, károsodása következik be. Jelenlétét ezért nem lehet elhanyagolni a tervezés, építés során. Pósta jelezte előre, hogy idő kérdése és beomlik az M6-os alagútja, mivel a lösznek és agyagnak eme legfontosabb tulajdonságát a tervezők nem vették figyelembe.

Megdöbbenő, érdekes és felháborító. Mégis, higgyétek el, akadnak olyanok, akik szerint az alagutak tök jók, még ha feleslegesek is. A Körös-hegyi völgyhidat meg kit érdekelt, mennyiért építették, de legalább szép (amivel én nem is vitatkozom, mert tényleg az). De ha így mennek a valóságban a dolgok, akkor mi fölöslegesen járunk egyetemre?!

*Frey & Szecskó
Zsuzsanna*



Riszáljatok ti is!

Ez nem egy Salsa tánckurzus felhívása, de még csak nem is az ÁF-en fogytak ki a kanos csípőt rázó fiúkból. Ez egy „éljünk úgy a Földön, hogy élhető is maradjon”, gondolatvilágú felhívás.

Miért fogjuk vissza magunkat? „Addig kell oda kenni, amíg van mit!” -gondolják sokan. Oké. Akkor nekik ajánlanám, hogy igyák meg ma azt a 4200 sört, ami még hátra van életük-ből. Na, ugye, ez nehéz lenne, pedig lehet, holnap elüti őket valami. (Schumacher a Bartókon amint alacsony-padlós kukás autót vezet). Egyszerre sok az a sör, és jobban esik hosszabb-távon elkortyolgatni vagy leváltózni. Na, valami ilyesmi a környezettudatos életmód. Az erőforrások okosabb felhasználása, ha lehet ésszerűbben és hosszútávon gondolkozva. Először elmélkedni, aztán mondjuk különválogatni a szemetet, és végül nem egy V8-as BMW-re gyűjteni, mert megteszi a hybrid Lexus is.

Először gondolkodjunk el! Talán menni fog így a vizsgaidőszak után és még éppen Kari Napok előtt. Aki olvasta a múlt számban az olajfelhasználás problémáiról szóló cikket, és aki nem, az is tudja, hogy ez egy véges energiaforrás, amit mértéktelenül használunk fel, egy szóval: el fog fogyni. Van egy nagy globális gazdasági berendezkedés, aminek pusztán megszületésünkkel részesei lettünk. Ettől próbál meg sok csóri antiglobalista szabadulni, általában kevesebb, mint több sikerrel, minthogy a kirakatok betörése után még inkább bekerül a szervezetbe, egy kellemes kis zárkába. Ja, és ráadásul amellet, hogy a mai világrend fenntarthatósága nagyban függ az olajtól, mellette még a banki szektor parázna viselkedését is kénytelen magán viselni a mindennapi ember. Félreértés ne essék, az OPEC kitermelési kvótáit megváltoztatni úgysem tudjuk. Minthogy a teljes gazdasági folyamatokat irányító érdekszférákhoz sem férhetünk közel. Azonban mégis van rajtunk felelősség! Igen van, nem sok, ezért akár még könnyen teljesíthető is. Ugye a „sok kicsi sokra megy” felkiáltást mindenki ismeri, főleg ha jéger a kicsi. Tehát nincs másról szó, mint a már sokat hallott apróságokból minél többet beépíteni hétköznapijaink rutinjába. Egy kis energi-

aspórolás a villany lekapcsolásával, egy kis újrafelhasználás-elősegítés és ezzel ismét csak energiaspórolás, stb.

De a hulladékok újrafelhasználása nem csak az energia-megtakarítás miatt lenne áldásos tevékenység. A hulladék önmagában is elég nagy probléma, ha feldolgozzuk, nemcsak megspórolunk mondjuk rengeteg olajat, hanem egy nagy rakás szemetet is meg nem történtté teszünk. Tehát az a nehezen kezelhető probléma is egyszerűsödik, ám meg nem oldódik, amit a kommunális hulladékok kezelése jelent.

Tehát a cél: kevesebb szemetet termelni, és ami keletkezik, ha lehet, az újrafelhasználás folyamatába terelni. Tekintsük át sorra a keletkező hulladékokat fajtájuk szerint, sőt azokat, amiket itt a kollégiumban is van módunk szelektíven elhelyezni előre is venném.

„megmenthetünk 17 fát 1 tonna újrafelhasznált papírral”

Papír, ami nélkül egyetemi életünk elképzelhetetlen lenne. Mondjuk, ebbe a kategóriába tartozik a sörös doboz is, de arról majd később. Nézzük, miből készül: Egy tonna papír 1,7 tonna fa, 417 köbméter víz, 717 kWh energia, 181 kilogramm mészkő, 87 kilogramm kén, 6 tonna gőz és 60 kiló klór felhasználásával készül. Papírt, csak puhafából, például nyárból vagy egyes fenyőfajtákból lehet készíteni, a gyárak egyre gyakrabban telepített erdőkből szerzik be az alapanyagot. Ezzel szemben, ha bedobjuk **(az alagsori kék papírgyűjtők valamelyikébe a Barossban)** a közterületeken elhelyezett erre alkalmas gyűjtőkbe a következőket: betelt füzet, régi újság, reklámkiadvány, lejárt plakát, hirdetés, elhasználdott könyv, munkafüzet, használt csomagolópapír, írólap, rontott fénymásolat, hullámpapír, kartondoboz és nem utolsó sorban a már elhasznált puskák. Akkor megmentettünk a legfrissebb kimutatók szerint 17 fát, és megspórolunk

mintegy 3 négyzetméter erdőterületet, mintegy 26,5 köbméter vizet és majdnem 1500 liter olajat, 420 kWh villamosenergiát. Mindezt persze felszorozva minden tonna újra-felhasznált papírral.

Műanyag dobozokról egy kis áttekintés: A világon naponta keletkező szilárd háztartási hulladék közel 20 százaléka műanyag. Mára legtöbb hulladékkunkat a műanyagok különböző fajtái adják: csomagolóanyagok, tárolóeszközök, elektronikus tárgyak bevonatai, járművek, berendezések kiegészítő részei, ipari adalékanyagok, háztartási eszközök, játékszerek, ruhaipari cikkek, stb. - felsorolásuk kimeríthetetlen. Az Európai Unióban a műanyag hulladék 80 százalékát a polietilén (PE), a polipropilén (PP), a polivinil-klorid (PVC) és a poliszitirén (PS) adják. Ezek 40 százaléka használt csomagolóanyag, amely megfelelő feldolgozás, kinyerés után sokféle célra újrafelhasználható. A nyugat-európai országok közül különösen magas a műanyag hulladékok keletkezése Németországban (2363M t), Franciaországban (2311M t) és Olaszországban (1996M t). Ezzel szemben a skandináv országokban és Svédországban átlagosan csupán 220M t műanyag hulladék keletkezik. Hazánkban a háztartási szemétbe kerülő hasznosítható műanyag mennyisége évről évre növekszik, így nem túlzás azt állítani, hogy mára a műanyag újrahasznosítás iparága igencsak alapvető helyet foglal el a környezetvédelemben. Kétségtelen tény, hogy világszerte, így Magyarországon is megindult egy olyan irányzat, amelynek célja a műanyag hulladékok szelektív gyűjtése, elősegítve ezzel a műanyag újrahasznosítás elterjedését.

Fontos tehát nekünk is bekapcsolódnunk, és a leggyakrabban ásványvizet, esetleg kannás boros és üdítő palackokat levinni a **papírgyűjtők melletti sárga kukákba a Barossban**.

Alumínium, talán ezzel kellett volna kezdeni, mint a mindennapi ke-nyerünk csomagoló anyaga, a söré. Per-



sze elvetemült cégek minden mást is töltenek bele, a lényeg egy és ugyanaz **(ezeket mind bele lehet dobni a több szinten elhelyezett aluagyűjtő konténerekbe tömörítés után)**. Néhány érdekesség erről az anyagról, ami a modern világ egyik alap alapanyaga könnyű megmunkálhatósága, korrózió állósága, kis sűrűsége, stb. miatt.

- Az első alumíniumtömböt 1854-ben sikerült előállítani.
- Az első tárgy, amit - Deville, a kutató és előállító mérnök - alumíniumból készített, egy gyermekszőnyeg volt.
- Az alumínium könnyű, alaktartó, jó hő- és elektromos vezetőképeségű, korrózióálló, könnyen megmunkálható, sok célra használható fém. Gyártása során azonban minden tonna timföld előállítása közben legalább egy tonna veszélyes hulladéknak számító vörösiszap keletkezik, mely itthon a veszélyes hulladékok 56 %-át képezi.
- 4 tonna átlagos minőségű bauxitból, 2 tonna timföldet, majd abból 1 tonna fém alumíniumot állítanak elő, körülbelül 22e kWh villamos energia felhasználásával.
- Az első korsó sört 1909-ben, az Egyesült Államokban Montana államban töltötték az American Can. Co. bádogdobozába.
- Évente 1.620.000 tonna doboz készül.
- Magyarországon körülbelül 100 millió aludoboz kerül forgalomba évente.
- 1 újra-dobozzal 3 órás tévéadáshoz elegendő energia spórolható meg.
- Az alumínium a leggazdaságosabban újrahasznosítható csomagolóanyag. Mivel újrafeldolgozás során az alumínium nem bomlik, az alumíniumdoboz elvileg 100%-ban másodalumínium nyersanyagból is előállítható.
- Ha hulladékból nyerjük vissza az alumíniumot, 95 százalékát megtakarítjuk annak az energiának, amelyre ércből való előállításához lenne szükség.
- Egy tonna visszanyert alumínium felhasználásával négy tonna bauxitot és hétszáz kiló kő-

olajat takaríthatunk meg.

- Már néhány évvel a gépkocsi megjelenése után 1899-ben készítették egy kis alumínium karrósszerű sportkocsit.
- Európában az alumínium magas színvonalú újrahasznosításnak örvend, a maga 41%-os italdobozhasznosítását illetően, a 85%-os építőipari és szerkezeti felhasználtságát, továbbá a 95%-os szállítási adatokat illetően.

Sikertörténetnek tekinthető gondolkodj-cselekedj folyamat a kollégiumainkban:

A BME kollégiumai közül az alumínium italdoboz gyűjtés először a Barossban kezdődött el 2007 nyarán kísérleti jelleggel 4-5 hallgató bevonásával, azóta az összes tagkollégiumban szépen fejlődik a kezdeményezés. Annyira, hogy a kollégiumok összesen 60 db aludoboz préssel lettek felszerelve, és azóta is nagy sikerrel folyik a gyűjtés. Hivatalosan 2007 szeptemberétől hozzáférhető minden kollégista számára ez a fajta, a környezettudatos gondolkodásmód gyakorlati alkalmazásához szükséges infrastruktúra. (szép mondat!) Azóta 480 nap telt el és 130,3-131 kg aluitaldoboz gyűlt össze. Egy sörös aludoboz átlagos tömege ≈ 15 gramm. Ami 8733 db sörös dobozt jelent. Tehát 18,19 dobozt dobhatnak ki az emberek naponta a Barossban. A Baross lakosainak száma 310

fő. ☺ vagy ☹. Mindenki döntse el maga!

Üvegekről sem szabad megfeledkezni, bár ezek általában visszaválthatóak. De ha már bele kezdtünk, akkor erről is essen néhány szó. Külön a színes és a fehér üvegnek is szokott lenni gyűjtőkonténere a kialakított hulladékgyűjtő szigeteken. Vannak azonban olyanok, ahol nincs, ezeknek a koliban nincs egyelőre gyűjtőhelye.

Van még egy kategória, aminek a hasznosítását akár mi is elvégezhetjük. Ez a szerves hulladékok csoportja, ezeket legegyszerűbb komposztálni, ha van rá mód és lehetőség. Természetesen ez inkább családi házban lakók számára ajánlott, mivel a lakásokban nehezen kivitelezhetőek teljesen szag- és illatmentesen a lebomló folyamatok. Azonban a kertben ezt nagyszerűen meg lehet oldani és pár év elteltével értékes humuszt kapunk, ami talajjavításra kiválóan alkalmas.

Zárszóként csak magamat tudnám ismételni, és újra hangsúlyozni azt, mennyire fontos a környezettudatos életforma átvétele mindenki számára. Természetesen ezek a sorok nekünk, leendő mérnököknek szólnak, akik felelősek lehetünk majd akár egészen nagy kaliberű gyártások megvalósításáért vagy tervezéséért. De addig is, amíg a karrierünk ilyen magasságokba nem emelkedik, sőt akkor még inkább, felelősséggel tartozunk magunknak, és ha lehet az utódainknak is azzal, hogy a mai döntések meghozatalakor értelmesen állunk ehhez a kérdéshez. Nem kivitelezhetetlen és nem is sok időbe kerülő vagy nagy anyagi ráfordítást igénylő dologról beszélünk, melynek az egyszerűségében rejlik a nagyszerűsége. Csak annyit kell tennünk, hogy a kiolvasott újságot nem a kukába, hanem a papírgyűjtőbe dobjuk, a kiürült palackokra rálépünk, összegyűjtjük és elvisszük a legközelebbi gyűjtőhelyre. Ezek mind-mind apróságok, azonban az elérhető eredmény nem mással, mint a környezetünk tudatos megvédésével kecsegtet. Ez pedig mindannyiunk jól felfogott célja kell, hogy legyen.

SZERVUSZTOK!

MEGÉRKEZETT A BAROSS KOLIBA,
- AZ EGYETEMRE ELSŐKÉNT -
EGY ÚJ ESZKÖZ,
AMELLEL TOVÁBB BŐVÍTHETED
SZELEKTÍVEN GYŰJTÖTT
HULLADÉKAID SORÁT, A PET-PALACKOT!
AZ ÚJ ESZKÖZ:

A PET-PALACK ZSUGORÍTÓ!

A ZSUGORÍTÓ HÖVEL MŰKÖDIK, CSAK
ELŐVIGYÁZATOSAN! HA ÚGY DÖNTESSZ,
HOGY KIPRÓBÁLOD,
A ZSUGORÍTÓT
MEGTALÁLOD A
KÁVÉAUTOMATA MELLETT.
A HASZNÁLATÁT SEGÍTI EGY KÉPEKKEL
ILLUSZTRÁLT ÚTMUTATÓ. (A túlóldalt is!)



Készítette: RiszajlKör

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ: WWW.ZSUGORITO.HU



Bó & PPetya

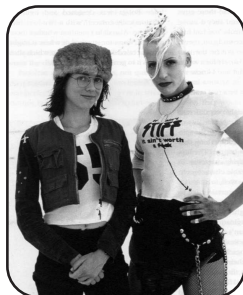


Szórakozás

Az órák közötti szünet, vagy a szünetek közötti órák kellemes eltöltésére ajánljuk a jövőt kissé kifordult állapotában elképzelő Tank Girl című filmet (már aki lappal jár órára). A zene szerelmesei most sem maradnak ütemek nélkül, amit ebben a hónapban Antony Hegarty és zenészgárdája biztosít. Akik szeretnének kimozdulni, azoknak pedig érdemes elolvasni ajánlott programjainkat is.

- Film -

A nem túl távoli jövőben járunk, egy óriási meteor becsapódása után a földfelszín sivataggá változik. A legdrágább és legritkább elem a víz. A túlélőket a Darabolók tartják rettegésben.



A Föld vízkészletét egy Water&Power nevű társaság tartja fennhatósága alatt, ezzel együtt uralkodik mindenkin. A gonosz Kessele mindent meg is tesz azért, hogy ő lehessen a legbefolyásosabb ember a földtekén.

Ám Ausztráliában egy kis anarchista közösség még életben maradt, saját kutat fúrtak, lopják a vizet. A társaság tagja Rebecca is, egy szertelen, pimasz és vad leányzó. Egy rajtaütés során a társait lemészárolják, egy Sam nevű kislányt elrabolnak, Beekyt pedig munkatáborba küldik. Ott ismerkedik össze egy szintén fogva tartott leánnyal, aki mindenféle gépszörnyekkel ügködik. Rebecca megpillantja az egyik tankot: szerelem első látásra! A lányok az első adandó alkalommal megszöknek, persze szuper járművekkel. Tank Girl és Jet Girl, a két örült csajszi szembeszáll a világgal!

Felkutatják Rebecca elrabolt lakótársát, aki egy kuplerájban robotol, mint mosónő. Ám mielőtt meglépnének, a W&P katonái elszakítják őket egymástól. Mivel a lányok ketten már nem elég erősek a hadsereg elleni győzelemhez, segítség után néznek. Egy katonai kísérletből visszamaradt félig kenguru, félig ember lények, a Darabolók élnek a föld alatt, akik eleinte igen bizalmatlanul fogadják a lányokat. Később rájönnek, hogy ugyanaz a cél-

juk, így hát szívesen állnak a hölgyek rendelkezésére, hiszen szinte mindenkin akad valami elszámolnivalója Kessele-vel és szervezetével...

A film a képregény előzményeit meséli el, ugyanis a történet itt nem ér véget, hőseink még számtalan bonyodalomba keverednek.



Tank Girl figurája eredetileg két brit fiatalember elméjéből pattant ki, egy átmulatott éjszaka után. Elvégre mindenki a tökéletes nőt hajszolta, ám Rebecca minden tökéletlenségével és negatívumával abszolút szerethető figura. A leányzó megteszt mindent, ami „anti nő”, öltözködésben és viselkedésben egyaránt. Ezzel együtt ejti rabul a nagyközöniséget.



Vera

- Zene -

Négy év után jelentkezett új stúdióalbummal az 1971-es születésű Antony Hegarty és zenészgárdája. Komoly várakozás előzte meg az anyagot, hiszen a legutóbbi, I Am a Bird Now című lemez világszerte besöpörte a nem mindennapi kritikai elismerést, majd a közönség is rákapott, miután Antonyék Mercury-díjat kaptak érte.



Antony az elmúlt négy évben sem volt tétlen; énekelt a Hercules and Love Affair és Björk legutóbbi albumán is. A zongora-

balladák vezérelte, roppant mód szentimentális előző albumon az énekes többek közt arról vallott, hogy gyerekként egy gyönyörű nővé akart válni, és a neves közreműködők sorából (Lou Reed, Rufus Wainwright) Boy George-dzal egy You Are My Sister címmel ellátott duettel énekelt.

A legújabb anyag sem mentes az olykor bizarr szövegektől és zenei atmoszférától. A The Crying Light noha „egyszemélyes” album, és egy duett sem található rajta, a hangszerelés változatosabb, gazdagabb. Igaz, továbbra is a zongora és a cselló a csodafegyverek, hallható rajta fuvola, rézfúvósok, reneszánsz atmoszférát teremtő akusztikus gitár. Hegarty elmondása szerint egy a jövőről és tájképekről szóló albumot akart alkotni. Hacsak nem a lelki tájaira gondolt, ez a hangzásvilág terén sikerült; a gyakran előforduló fuvalás-vonós crescendo, disszonancia szokatlan kiegészítője a zongorának. A természetesen rettentően szentimentális Another World című kislemezzel például egy világvgi evezésnek is lehetne aláfestő zenéje. Mindezek mellett az előző albumra jellemző kabarészerű dalok sem hiányoznak (Epilepsy Is Dancing, Daylight and the Sun), akárcsak a giccs határát súroló szenvedélyek (Kiss My Name, Everglade), de az anyag törzse továbbra is Antony kivételes, vibráló, öblös énekhangja. Érdekes kontraszt az előző lemezhez képest a dal-szövegek: nagyon sok a természeti kép, kevesebb a nyílt búslakodás.

A The Crying Light ugyanolyan ki-magasló alkotás, mint elődje, még akkor is, ha nincs rajta egy Hope There's Someone jellegű atomcsapás sem. A Kazuo Ohno japán táncost ábrázoló borító pedig zseniális. Két zárthelyi közti idegnyugtatónak mindenképpen ajánlom ezt az albumot!

Tankcsapda



- Program -

Közeleg a tavasz, ez időnként már az időjárásban is megmutatkozik, de az esték még hűvösek. Egy séta a Duna-korzón vagy a Városligetben, színház után, vagy koncert előtt, ez azért már belefér. Lássuk, mit érdemes csinálni a séta előtt vagy után.

Jelentés a világot jelentőkről: újra színpadon Stendhal klasszikusa, a Vörös és fekete. A Vígszínház nincs messze a Duna-korzó végétől, a fajsúlyos darab megemésztésére adott a lehetőség. Aki nem tudná, miről is van szó, javasolom, ne a neten keresgéljen, hanem a könyvtárban. Érdemes.

Most moziban ülünk, vagy a tévé előtt? Előbbiről csak az győz meg, hogy surround a hangzás - bár ezt otthon is lehet produkálni -, és visszafelé is haladnak a sorozatok. Az említett tolató sorozat az X-men következő része. A mutánsok még mindig erőszakosak, de jót akarnak, míg a gonoszok csak bántani akarják őket. Most meglátjuk, hogy alakult ki az a klassz kis csapat,

akiket a legutóbbi részben Jane megmentett. Igazán gyorsak csak előre haladva lehetünk. Megint halálos az iram - a cím szerint Halálos iram. Ahogy a trailer mondja: új modell eredeti alkatrészekkel. Vissza az utcákra, az első részből ismert arcokkal és stílusban. A keménykedő Dom hozza a formáját, de a tejfelesszajú Brian már nem csak a nyomozói jelvényért kapaszkodik.

Stendhal gondolatához hasonló ihletésű a Papírepülők című film is, rendezője, Szabó Simon a Moszkva térben tűnt fel, és most is a kilencvenes évek fővárosi fiataljainak hétköznapi problémáit viszi vászonra. A film kicsit Ponyvaregény-szerű, azzal a különbséggel, hogy a szálak itt a végtelenben se találkoznak.

In memoriam Marian Cozma. Aki a magyar sportban kicsit is otthon van, tudja, ki ő. Aki olvasott újságot az elmúlt egy hónapban, tudja, ki ő. Rá emlékeznek román és magyar zenészek egy nagyszabású koncerten április 10-én, az A38 állóhajón. Diákkal egy ötszázasért bejuthatsz. Mert nem csak csenddel lehet tisztelegni...

Vidámodjunk kicsit! A PeCsa kezd némi élénkséget tanúsítani. Az április náluk a nagy durranások hónapja - kezdésnek rögtön elsején In Flames! Azután sorban: 10-én KFT, 11-én Junkies, 18-án Depresszió. És a hó végi zárójel se akármilyen: Mobilmánia. Nem mond semmit? Segítek: Vikidál... P-Mobil... Hobo... Ha ezek közül bármelyik közel áll a szívedhez, nézz utána ennek a bandának.

Eddig voltak a zajos tömegszórakozások. De miért ne lehetne másképp? Egy üveg borral megülni a Gellért-hegy egyik eldugott kis padján jó társasággal, vagy letelepedni a lassacskán újra megjelenő kávéházi teraszok valamelyikén a barátokkal-barátnőkkel. Amint már mondtam: közeleg a tavasz, élvezzétek!

András



**MŰEGYETEMI
ÁLLÁSBÖRZE**
tavasz • 2009. április 8 - 9.

Foglalj állást!

www.allasborze.bme.hu



Katonai járművek – A Turán

Egyszer volt, hol nem volt, volt egyszer egy nemzet, ahol volt pénz és elsősorban akarat is arra, hogy saját készítésű harceszközöket rendszeresítsenek és használjanak. Ennek az kornak már jó ideje vége, de volt nekünk azért hazai harckocsi-arszenálunk, amelynek a Turán képezte a gerincét.

Aki a magyar, hun, avar, szittya és egyéb rokon népcsoportok eredetéről vagy egyéb érdekességről szeretne többet megtudni, annak ajánlanám beírni a Gügl-be a „turánizmust” vagy esetleg a „turáni átkot”, roppant tanulságos dolgokat olvashat néhány helyen. De mivel én most nem valami antropológiai vagy táltos fejtegetés bevezetőjét írom, igazán rátérhetnék már cikkünk fő csapásirányára.

Kalandozunk egy kicsit a múlt század harmadicas éveinek végére, amikor térségünk már elég keményen készülődött a tömegmészárlásra. Mindenkinek volt valami megmaradt sérelme, Magyarországnak nem is kevés, így az akkori viszonyok között nem meglepő, hogy sok pénz ment a hadiiparnak. Egészen pontosan 1938-tól voltak ezek az elképzelések napirenden, ugyanis addig egyrészt a kedves szomszédaink nem ismerték el, hogy Magyarországnak ugyanannyi joga van fegyverkezni, mint nekik, másrészt Imrédy Béla miniszterelnökünk 1 milliárd pengőt szánt a hadiiparnak a Győri program keretein belül, ami akkor nagyon nem kevés lóvé volt.

Mivel Trianon után a Honvédség majd 20 évig kb. a béka hátsója alatt volt, igazán ráfért már a gatyába rázás. Németország meg az évszázadok alatt elpuszkázott gyarmatosítási törekvéseit pár év alatt kívánta bepótolni európai országokon, így nekünk sem volt cikis a volt kisantant-tag (akkorra meg már kvázi szövetséges)

Csehszlovákiától haditechnikát átvenni. A 40 M Turán alapja ugyanis az 1939-ben kifejlesztett Škoda T-21-es harckocsi volt, amit a csehek licensze alapján gyárthattak Magyarországon is. Ha egy kicsit elgondolkodunk, ez valóban nagyon furcsa. Pár évvel korábban elképzelhetetlen volt az, hogy a betonellenséges Csehszlovákia egyáltalán szóba álljon a revizionista magyarokkal, nem hogy „megengedje”, hogy fegyvereket gyártsunk, pláne nem az ő kutatásai alapján. Pénz és fegyverek sok mindenre képesek így együtt.

Azért nem kell azt képzelnünk, hogy „szolgai módon” másolni kezdtük volna a Škodát. Ha szeretett Iparműt rovatunkra gondolunk, voltak jó szakemberek hazánkban régen. Sorozatgyártásra is került a harckocsi a csepeli Ganz, és a MÁVAG üzemében, ugyanis a Honvédség már 1940-re megrendelt 230 egységet. Az ágyúcsövet a MÁVAG diósgyőri üzemében gyártották. A sorozatgyártás során nem egy változtatást végeztek rajta a mérnökök. Erősebb tornyot, magyar gyártmányú 8 mm-es Gebauer géppuskát és 260 lóerős Weiss Manfréd V-8H motort kapott a gyengébb Škoda helyett. Az ágyú a cseh 48 mm-es helyett 40 mm-esre változott, hogy a Magyarországon rendszeresített harckocsi-lövedékekkel használható legyen. Ez nagyon

hamar kevésnek bizonyult, egy éven belül (1941) fel is merült az igény az erősebb löveggel szerelt 41 M Turán iránt. A költséghatékonyság és a haditermelés fenntarthatósága érdekében csak a lövegtorony változott, 75 mm-es ágyút építettek a 40 M Turán „alvázára”, amitől az eszköz még közepes harckocsi maradt, de az űrméret miatt mégis a nehézsúlyúak közé sorolták. Érdekes, hogy ebbe a járműbe beépítettek egy lendkerekes mechanizmust, amely kézi erővel felpörgethető volt 10000 1/min-ig, amely ener-

gia elég volt a jármű „belökésére”. Ez 5 méteres elmozdulást is lehetővé tett, mozgásban pedig a hideg motor is könnyebben beindíthatóvá vált.

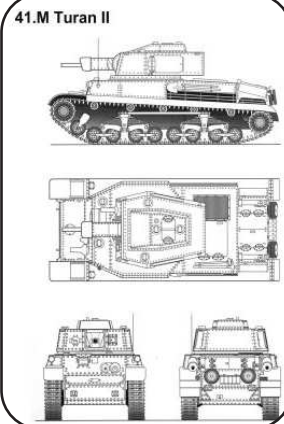
A Turán II páncélvédelme azonban még mindig gyengének bizonyult a maga 15-50 mm-ével.

Ezek közül több ugyan (ötletes módon) kampókkal került rögzítésre, de csak könnyűfegyverzet ellen jelentett biztos vé-

delmet. A félautomata sebességváltómű is gyakran meghibásodott. Ezért már 1943-ra elkészültek a Turán III tervei megerősített 80 mm-es páncélzattal, két Gebauer géppuskával és hosszú csövű 75 mm-es páncéltörő löveggel, amely már eredményesen vehette volna föl a harcot a szovjet nehéz harckocsikkal. 21 tonnás összsúlyával méltán tartozott maga is a nehéz harckocsik közé. Harci körülmények közt azonban (magyar szempontból sajnos, szovjet szempontból szerencsére) nem vethették már be, ugyanis a csepeli gyártóbázist 1944 nyarán több szövetséges bombatámadás is érte. A bombázások megsemmisítették az egyetlen elkészült prototípust, valamint a gyártósorok nagy részét is. Hasonló sorsra jutott a 44M

Tas is, amely szintén prototípuskorban volt, a maga 38 tonnájával pedig a magyar nehéz harckocsigyártás csúcsát jelentette volna, de mint tudjuk, a történelemben nincs „volna”.

Kissé frusztrál, hogy akárhány kiemelkedő magyar harceszközzel írok, mindig megsemmisülés a vége. Lehet, hogy a Turán III-mat is utóljárta a Turáni átok?

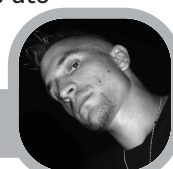


Műszaki adatok:

Személyzet 5 fő
Hosszúság 5,5 m
Szélesség 2,44 m
Magasság 2,6 m
Tömeg 19,2 t



Péti!



TENGEREN TULIAK			NEM ESZIK HÜST	...MAJOR (ELEVE)		MEGFEJTÉS 2. RÉSZÉ		ÜVEG FEDELE	*	VÉDD!	PÉNZÜGYI SZAKEMBER		*
NÉVELŐ			BAROMFI	ÁRAMKÖRI ELEMÉK				POGÁNY JUDIT IS EZ			NEM TEGNAPI		
								SHARIFF... SZINÉSZ					
								ÁLLÓVÍZ					
MEGFEJTÉS 1. RÉSZÉ													*
SPANYOL FÉRFINÉV					KAMIONRA PAKOL								KOMLÓ- SZÖRP
TE ÉS ÉN					KISMACSKA								
		TÖBBES SZÁM JELE		KÖRSZELET				*	MŰEGYETE- MI IFJÚSÁGI SZOLGÁLTÁ- TÓ KHT	FÖLDET MOZGAT			
		SZID		DUPLÁN; RITKA NŐI NÉV						MEGRAGAD			
KIPLING KIGYÓJA			GABONA- SZESZ				NULLA	BÁTORKODÓ					
RAGACS			FELVÉTEL JELE					SCHÖN -HERZ RÖVI- DÍTVE					
							RÁRAKNI KEZD!					AZ PÁRJA	
MIKE VÉGE!				ICIRI-PIRIRI									INDOK
...TUNG A NÉ -PI KÍNA ALAPÍTÓJA				EGYE!									
					KISBABA "MONDJA"			PÁROSAN HÚZZA!				CSODÁLKO- ZÓ SZÓ	
NÉMA KÖZ!			*	HALPETE				*	NYOLC LÁBÚ ÁLLAT				

R
e
j
t
v
é
n
y

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„A hallgatónak általában több esze van... már azért is, mert nem ment el tanárnak.”

(Mechanika)

„Különös kegyetlenséggel aljasítok.”

(Mechanika)

„Ha végigszűrőznénk az egészet, akkor az jönne ki, mint a papíromon... de a papíromon nincs semmi.”

(Mechanika)

„A nyári szakmai gyakorlatból nincs keresztfélév.”

(Közlekedési rendszertervezés)

„Nem számítottam rá, hogy lesz projektor, így nem túl szemléletes, ha lóbálom ezt a papírt.”

(Közlekedési rendszertervezés)

„A gyakorlat után már ismerni fogja a portást, titkárnőt, takarítónőt, akik lényegesen a termelési folyamat ellátása szempontjából.”

(Közlekedési rendszertervezés)

„Tudom, hogy rengeteg gondjuk van ilyenkor: új félév, esik a hó, ebédidő...”

(Közlekedési rendszertervezés)

„A kikérdezés szempontjából leginkább lehetséges az ellenkező nemű, fiatalabb korosztály, de figyelni kell, hogy a különböző méretek ne vonják el a figyelmet!”

(Közlekedési rendszertervezés)
(Spec. légijárművek katonai alk.)

„120 kg a piaci súlyom...”

(Spec. légijárművek katonai alk.)

„A merev és a forgószárnyas repülőgépek minden hátrányával rendelkezik anélkül, hogy előnye lenne.”

(Spec. légijárművek katonai alk.)

„A helikopter tetején van egy nagyon hasznos ventilátor, mert ha megáll, a pilóta izzadni kezd.”

(Spec. légijárművek katonai alk.)

„Annak volt igaza, aki ezt mondta, és nem azt, hogy a te anyádat.”

(Spec. légijárművek katonai alk.)

„A jóistennek nagyobb szerepe volt a manőverben, mint neki.”

(Spec. légijárművek katonai alk.)

„Sikerült a manőver is, eltolódott az elhalálozás is, és csökkent a kivizsgálás költsége.”

(Spec. légijárművek katonai alk.)

„Maguk nagy kisfiúk... Meg önálló jogi személyek.”

(Spec. légijárművek katonai alk.)

„Miben 8 számjegyű a vezetők fizetése? Maximum forintban és binárisan.”

(Közlekedésgazdaságtan)

„Az elektromos hajó milyen lenne? Kifeszítünk kábeleket, mint a dodzsemlé?”

(Közlekedésgazdaságtan)

„A finneknél az dívik, hogy a professzor a diákjával issza tajtrészegre magát.”

(Közlekedésgazdaságtan)

„Előbb ér el a román határ Debrecenig, mint a határig autópálya.”

(Közlekedésgazdaságtan)

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



Szakállasak a viccek?
Előre tudtad a poénokat?
Nem ütök meg a humorkü-
szöbödöt? Akkor küldj
olyan vicceket, amelyeket
még Te sem ismeresz!



A CIA bérgyilkost keresett alkalmazásra. A háttér ellenőrzések és próbák után három jelölt maradt, két férfi és egy nő. A végső teszt volt csak hátra. Az egyik férfit egy fémajtó elé vezették, és egy pisztolyt adtak a kezébe.

- Nekünk tudnunk kell, hogy ön minden parancsunkat végrehajtja, akármik is a körülmények. Az ajtó mögött lévő szobában a felesége ül egy széken. Magának meg kell ölnie őt.

- Maga komolyan beszél? - hitetlenkedik az első férfi - Én sosem tudnám megölni a feleségemet.

Az ügynök erre így szól:

- Akkor maga nem a megfelelő ember ehhez a munkához.

A második férfinak ugyanezeket az instrukciókat adták. Ő elvette a fegyvert és bement a szobába. Sokáig csend volt. Aztán úgy öt perc múlva a jelölt könnyes szemekkel kijött.

- Én megpróbáltam, de nem tudom megtenni - mondta.

- Magában nincs meg, ami ehhez kell - így az ügynök - vigye a feleségét és menjenek haza.

Végül csak a nő maradt hátra. Neki a férjét kellett volna megölnie. El is vette a pisztolyt és bement a szobába. Lövések hallatszottak, egyik a másik után. Aztán sikoltozást hallottak, csatánásokat, döngéseket. Néhány perc eltelté után csend lett, majd az ajtó lassan kinyílt, és a nő állt a küszöbön. Megtörölte verejtékező homlokát, s aztán így szólt:

- Fiúk, nem mondtátok, hogy a pisztolyban csak vaktöltények vannak! A székekkel kellett agyonvernem...

A rabbi oktatja a sameszt.

- Tudod, fiam, az én lelki nyugalmam azon alapszik, hogy az emberek egyik fele kinyalhatja, a másik fele meg le van sz*rva.

- De rabbi, hát engem hová sorolsz?!

- Tudod fiam, téged szeretlek, ezért te választhatsz...

A kishivatalnok beront a főnökéhez. Kinyújtja a nyelvét, az arcába önti a kávéját, és a fejére húzza a papírkosarat. Ekkor benyit egy kollégája:

- Csak vicceltem, Józsiii! Nincs is ötösünk a LOTTO-n.

Kissé zavarban lévő férfi lép a patikába és megszólítja a patikusnőt.

- Kérem, kisasszony, nem dolgozik itt maguknál véletlenül férfi is?

- Nem.

- Nekem ugyanis olyan problémám van, amivel szívesebben fordulnék egy férfihoz.

- Már tíz éve, hogy a nővéremmel ketten megnyitottuk ezt a patikát. De nekem is bátran elmondhatja a problémáját, hátha találok rá én is megoldást.

A férfi feszengve, krákogva, szemlesütve kiböki:

- Hát tudja, kisasszony, nem múlik az erekióm. Állandósult. Tudnak ajánlani valamit?

A patikusnő elképed, megkéri a vevőt, hogy várjon, azonnal konzultál az ügyben a nővérével. Pár perc után vissza is jön.

A férfi megkérdi:

- Mit tudnak ajánlani, kisasszony?

- Harmadrész tulajdonjog az üzletben, bentlakás teljes ellátással, korlátlan mobiltelefon használat és céges autó.

Szibériában élő barátját felhívja emberünk:

- Te, nálatok tényleg olyan hideg van?

- Ááááá, -30 van csak.

- De most mondta be a rádió, hogy nálatok -50 fok van.

- Jaaa, kint az utcán??? Az lehet...

Szilvatermelő vidékről származó sorakatonának meséli élményeit:

- ... és akkor eltévedtünk az erdőben.

Egész nap még innivalónk sem volt. Egy korty szilvórium nélkül bolyongtunk ...

- És víz? - szól közbe valaki.

- Víz? Ki gondol ilyen helyzetben fürdésre?

Közvélemény kutatók faggatják az embereket a virtuális szexről. Megkérdezik az utca emberét:

- Magának mi a véleménye a virtuális szexről?

- A milyen szexről?

Aztán megkérdezik egy programozót:

- Magának mi a véleménye a virtuális szexről?

- A virtuális micsodáról?

Budapest Motor Kiállítás 2009



Fotó: Grafur

A továbbiakban is várjuk a kultúrfényképeket a
kozhir@kozlekkar.hu címre!

Szerkesztőség:

1114 Budapest, Bartók Béla út 17. fsz. 8-9.

Tel/Fax: 1/463-3780

E-mail: kozhir@kozlekkar.hu

Blog: kozhir.blogspot.com

A KÖZLEKKARI
HALLGATÓI
ÖNKORMÁNYZAT
PÁRTSEMLEGES,
NEM ORSZÁGOS,
NEM LEGKEDVELTEBB,
NEM NAPILAPJA

Felelős kiadó:

Kovács Szabályzattanuló András

Felelős szerkesztő:

Bella Kisszámítógép Dániel

Kari lap felelős:

Maszlavér Belelapoztam Gábor

Főszerkesztő:

Pölczman Narkolepsziamágus Balázs

Tördelőszerkesztők:

Hukics Magasfordulaton István
Szabó Quarkmájer Ádám

Olvasószerkesztők:

Fiskál Polipkamosolyog Szandra
Tóth Szeretnékaludni Csilla

Design:

Osváth-G. Kellmégkép Péter
Szentannai Készlesz Gábor

Terjesztési felelős:

Bozzay Vérszívó:) Melinda

Írták:

Bán CürüZürü Veronika
Felföldi Vitéz Péter
Fiskál I'm_happy Szandra
Horváth 'Bó' László
Kersztes Efixdéix Péter
Koncz Automatika Petra
Kovács Maybenexttime Frigyes
Molnár Seholsincs András
Molnár Mégfőkormányos Viktor
Osváth-G. Énaztánkérdezek Péter
Paróczai KN_Olé Péter
Pölczman Gyakhelyvadász Balázs
Sándor Sűgomadugót Zsolt
Szecskó Feketedémon Zsuzsanna
Tenk Férgesdisznó Csaba
Tóth Karinapok!!! Csilla

Karinapok feeling

