Ingyenes

KÖZHÍR

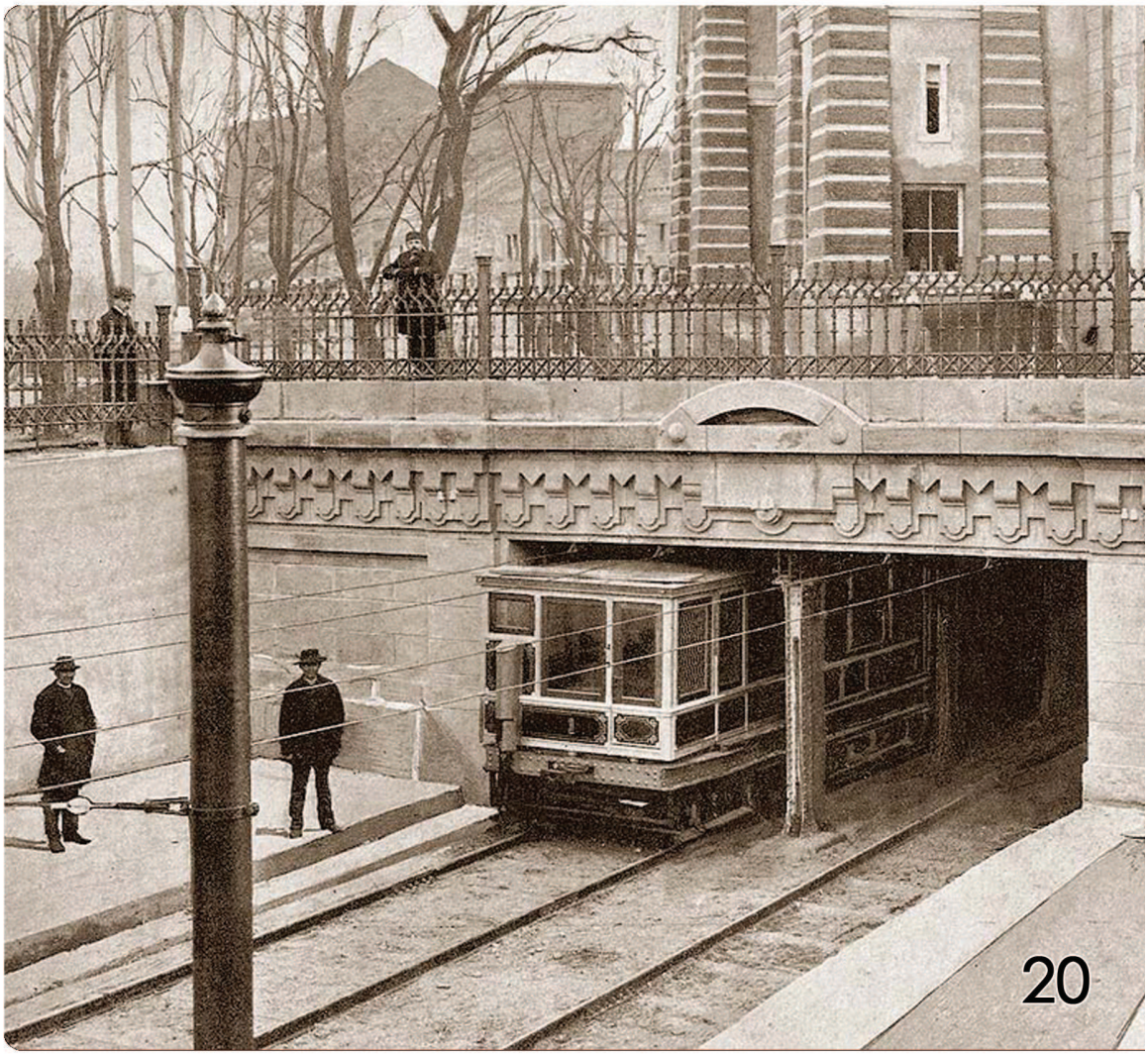
Budapesti Műszaki És Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar

2009.okt. 69/2

Tartalom

Miről is olvashatsz?

03 Főszerkesztői jegyzet
03 Impresszum
04 Közlekes az élen!
05 Új vezető a Dékáni Hivatal élén
06 A katedra másik oldalán
08 Mérnökök eladósorban
10 A vonalbezárásokról
12 Innováció és fenntartható felszíni közlekedés
13 Ezt is megcsináltuk
14 A hülyeségnek csak alsó határa van
15 Casting élmények
16 BME vs. Corvinus
18 Európa első kétéltű turistabusza
20 Öreg autó... NEM vén autó!
20 Hőn szeretett Földalattink
22 Alfa Romeo Giulia 1,6 Super 1973
23 Mire is jó az egyetemi póló?
24 Mindmegittuk
26 Tudom, mit néztél idén nyáron!
28 A szőke ciklon
28 Rózsaszín sajt
29 Rejtvény
30 Humor



Főszerkesztői jegyzet

Kedves Olvasó!

Amikor ezeket a sorokat írom, délutánonként még érezhető a nyár utószele, még kellemes program kiülni a vízpartra és gyönyörködni a napfény és a tavat uraló kacsák játékában. Viszont, amikor Ti olvassátok, már bőven bent járunk az őszben, minden egy kicsit sötétebb, nem kicsit esősebb, és azok a bizonyos hétköznapok is tényleg szürkék.

Az Erzsébet-hídon a gyorshetesen ilyenkor az emberek egy része már nem a Duna-part szépségét figyeli, hanem elgondolkodik, mi az, amire a nyárból emlékszik, mik azok az apró jelenetek, amik beleégtek emlékezetébe. Vallom, ezek azok az apró dolgok, amik meghatároznak minket, amiket fontosnak érzünk, azok mi magunk vagyunk. Kicsit leszűkítve a gondolatok terét: vajon mikre fogunk emlékezni az egyetemi évekből, amikor majd kirepülünk a nagybetűs életbe, mik lesznek azok a jelenetek, amiket élesen fel tudunk idézni, kik azok a személyek, akiknek arcélét nem homályosítja el az idő?!

Vajon csak a bulik maradnak meg, a nagy focimeccsek a koli dühöngőjében, az egyetemi szerelmek, vajon tényleg csak a szép emlékek az igazán fontosak? A válasz egyértelmű nem, az itt eltöltött idő első évei arra tanítanak meg, hogy kell szabadon élni, a későbbiek pedig arra, hogyan kell megtalálni korlátainkat, hogyan kell önnön erőnket ambícióink szolgálatába állítani, és korlátot szabni csapongó természetünknek.

Ebben pedig éppoly nagy szerepe van a kudarcoknak, a kezdeti esetleges megaláztatásnak, még ha jelen időben nem is tanító célzatúnak ítéljük meg őket. Viszont, ha tapasztalt fejjel gondolunk majd vissza ezekre az évekre, beláthatjuk, a régen néha indokolatlanul keménykezűnek tartott oktatóinktól kaptuk a legjobb útravalót az életre, ők tanítottak meg küzdeni, és soha fel nem adni a harcot, még ha leküzdhetetlennek is tűnnek néha az akadályok.

Ezért megkérek mindenkit, lehet, hogy ha első felindulásból talán túl keménynek is találjuk egyik oktatónkat, gondoljunk arra, hogy az ő szigora milyen sokat jelenthet majd a későbbi években, amikor napról napra kihívásokkal szembesülünk és csak harcedzett ifjak érvényesülhetnek az élet útvesztőjében.

Jó utat a Közlekesnek!

balasnyikov

Közszolgálati közlemény

Az őszi szemeszterben is szeretettel vár minden kedves érdeklődőt a Közhír szerkesztősége. Összejöveteleinket minden páratlan hét kedden öt órakor tartjuk a Baross koli Landler-termében, ahol a jelenlegi tagok, némi ropogtatnivaló és jókedv biztosan jelen lesz. Már csak Rád várunk!

A Szerkesztőség elérhetőségei:
1114 Budapest, Bartók Béla út 17. fsz. 8-9.
Tel/Fax: 1/463-3780
E-mail: kozhir@kozlekkar.hu
Blog: kozhir.blogspot.com

Készült 600 példányban a Király Nyomdában

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

Felelős kiadó:
Nagy Deizgi Gábor
Felelős szerkesztő:
Bella SquasholniDeJó Dániel
Kari lap felelős:
Kovács Nándor
Főszerkesztő:
Pölczman Síííírnifogtok Balázs
Tördelőszerkesztők:
Hukics Nemleszezígyjó István
Szabó Holvannakaképek? Ádám
Olvasószerkesztők:
Fiskál Megvágompersze Szandra
Tóth Shoppingtúra Csilla
Design:
Osváth-G. Végre2hátlap! Péter
Szentannai Bamboo Gábor
Képek:
Műterem Médiakör
Terjesztési felelős:
Paróczai Egypakkide Péter
Írták:
Ádám Masemalszom János
Bán Megszomorodott Veronika
Boczor Aludniakarok Eszter
Bortei-Doku Hosszúnevű Shaun
Felföldi Kettőbőlfél Péter
Koncz Szoknyátvarrok Petra
Kovács Képalkotó Frigyes
Ménkű Mélyvízúszóknak Judit
Orosházi Megintmegcsináltuk Tamás
Osvátj-G. Éppenhogy Péter
Paróczai Mostfigyelj Péter
Pölczman Galambnátha Balázs
Sándor Csakkérdez Zsolt
Surányi DuplaWeber Marcell
Tóth Lakátrendező Csilla
Rajzolta:
Dér Címlaprajz Dániel

Közlekes az élen!

Sokan csak úgy ismerik mint egy öreg motorost a HaBárból, vagy a „rettegett” ÁJGT hőmérsékletmérés oktatóját. Mostantól viszont Keresztes Péter már az Egyetemi Hallgatói Képviselet első embere is egyben.

Hallgatóként évek óta tevékenykedsz a HK-ban és az EHK-ban is. Hogyan merült fel, hogy indulj az elnöki posztért?

2005 októberében kerültem be az Egyetemi Hallgatói Képviseletbe, és egy félévet követően igen komoly posztot kaptam, a Gazdasági Bizottság vezetésével bíztak meg. 2007-ben, amikor a leköszönő Dibó Zoltán helyére elnököt választott az EHK, ugyanez a két jelölt volt, mint most. Bohák Andrással indultunk az elnökség megszerzéséért, és akkor ő került ki győztesen, de én tovább folytattam addigi munkálataimat. Egyre nagyobb horderejű munkákat kaptam, egyre inkább belelátottam a képviseletbe, viszont voltak dolgok, melyekben én nem az adott irányvonalat tartottam megfelelőnek. Ezeket összegyűjtve fogalmaztam meg a pályázatomat, aminek eredményeképpen október 1-jétől én töltöm be az Egyetemi Hallgatói Képviselet elnöki posztját.

Fotó: Műhely

Hogyan zajlott a pályázat?

Az EHK Ügyrend kimondja, hogy ezért a posztért csakis pályázat benyújtásával lehet indulni. Megjegyzem, nagy érdeme van ebben Bohák Andrásnak, aki szorgalmazta a pályázatok beadásának szigorítását. Először is a pályázatot le kell adni egy megadott határidőig, majd pedig a személyes meghallgatás során ki kell fejteni, hogy az elkövetkezendő egy évben mik lesznek az EHK főbb célkitűzései, az eddigiekhez képest milyen változtatásokat eszközölnék. Van egy rendkívüli elnökválasztó ülés, ahol mindkét jelölt egyszerre jelen van, lehet tőlük kérdezni, és természetesen ők is tehetnek föl kérdéseket egymásnak. Ezt követően külön-külön is meghallgatják a jelölteket. Az Egyetemi Hallgatói Képviselet 16 tagból áll, egy szavazás pedig csak akkor érvényes függetlenül attól, hogy hányan vannak jelen - ha az egyik fél 9 voksot kap. A mi esetünkben az első körben úgy alakult, hogy én kaptam 8, András pedig 5 igen szavazatot, egy személy pedig tartózkodott. Ezt követően az a szabály, mivel én nem kaptam meg a 9 igent, de többet kaptam, mint Bohák András, az én személyemről úgynevezett megerősítő szavazást kell tartani. Ezek alapján született meg a végeredmény: 9 igen, 3 nem és 3 tartózkodás.

Mennyire nehéz átvenni a feladatokat a régi elnöktől?

Természetesen nehéz, mivel rengeteg folyamatban lévő ügy van, aminek az irányításába csak úgy belecsöppen az ember, és ezért napra késznek kell lennie minden téren. Ilyen például a szabályzatváltoztatás is, amit az egyetem döntéshozó szervezete, a Szenátus hagy majd jóvá. Igen nagy segítséget jelent, hogy eddigi EHK delegáltként kellőképpen beleláttam az ügyekbe, éppen zajló feladatokba. Emellett pedig, ha az ember naponta 70 e-mailt kap, azokat is meg kell válaszolni, de vannak még különböző feladatok, amikkel ugyanúgy foglakozni kell, így például a kollégiumi ügyek intézése is. Ezen kívül pedig útjára kell bocsátani azokat az új elképzeléseket, amelyeket a pályázatomban is megfogalmaztam.

Jövőbeni tervek, legalábbis ami szerinted belefér ebbe az egy, de annál mozgalmasabb évbe?

A legfontosabb az EHK belső hatékonyságának növelése. Mivel minden karról két tagot delegálnak a Hallgatói Képviseletek, így rendkívül heterogén a csapat, ezért kell olyan eszközöket alkalmazni, ami az együttműködést megkönnyíti. Ezen kívül az ember nem marad örökké hallgató, és a sok tapasztalt csapattag, nagy múltú vezető továbbáll, és viszi magával a tudást, amit az évek során megszerzett. Erre is vannak módszereim, hogy hogyan lehet ezt a „kollektív ismeretet” megtartani az új generáció számára. Nekik már nem kellene elkövetniük ugyanazokat a hibákat. Tudok is mondani egy nagyon jó kari példát: a kollégiumi beköltözéskor a hallgatók azt hitték, hogy ráérnek jönni, mert úgy is hatalmas sor lesz, ezzel szemben az első fél óra után „lepkehálóval” kellett összegyűjteni őket ahhoz, hogy jöjjön valaki beköltözni. Ugyanis amikor Szücsy bekerült a HK-ba, leültünk, és közösen kitaláltuk azt, hogyan lehetne ezen változtatni, és természetesen dokumentáltuk a listát, ami később ugyanúgy bővíthető. Így a későbbiek számára, már egy komplett kidolgozott terv szemlélteti majd a kollégiumi beköltözési folyamat mibenlétét. Lehet, hogy nagy kihívás, de egyelőre még jól működik. Ezen kívül, ami még az elsődleges listára tartozik, az a Hallgatói Jogorvoslati Bizottság, aminek a működését feltétlenül meg kell gyorsítani.

És végül egy üzenet, amit mint új EHK elnök küldesz mindenkinek, de elsősorban a közlekeseknek?

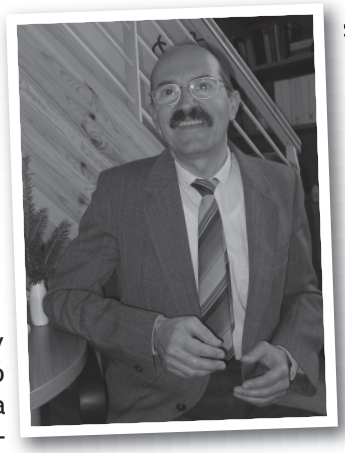
Politikának a Hallgatói Önkormányzatban nincs helye. Továbbá annak, hogy az ember fiatal műszaki értelmiségivé váljon, véleményem szerint egyetlen titka van: az emberek kis csoportokba tömörülve kommunikáljanak, küzdjenek és dolgozzanak együtt. A közös sport, kulturális programok, szórakozás és szakmai körökben, szakkollégiumokban eltöltött idő erre teremt ragyogó alkalmat. Ezen lehetőségeket a hagyományainkkal együtt meg kell őrizni.

Köszönöm a beszélgetést, és sok sikert kívánok új feladataid teljesítéséhez!

Jucus

Új vezető a Dékáni Hivatal élén

Dr. Debreczeni Gáborral beszélgettem, aki ettől a tanévtől tölti be a Dékáni Hivatal vezetői pozícióját. Faggattam az új feladatokról, nehézségekről, tervekről…



Tanár Úr, engedje meg, hogy bevalljam, még sosem jártam itt. Keringtem egy kört a K épületben, mire végre megtaláltam a hivatalt. Viszonylag ritkán akad dolga egy átlagos közlekesnek az épület ezen részében…

Higgye el nekem, egy hónapja még én is hasonló cipőben jártam. Mostanra már persze sikerült megtanulni a járást. Azért az még nem megy rutinszerűen, hogy kinek hol az irodája, de idővel ez is meglesz.

Mielőtt rátérnénk megválasztásának körülményeire, egy pár szóban összefoglalná a hivatal, és azon belül az Ön feladatait?

Egyszerűen összefoglalva: a Dékáni Hivatal felel a kar megfelelő működéséért. Ez persze számos feladatból tevődik össze. Elsőként emelném ki a Kari Tanácsot, amelynek menedzselése a mi feladatunk. Ez azt jelenti, hogy betartatjuk a vonatkozó egyetemi előírásokat, intézzük a kar ügyes-bajos dolgait. A KT működtetése nem egyszerű feladat: minden tagot időben értesíteni kell, elő kell készíteni a megtárgyalásra váró beszámolókat, előterjesztéseket, termet kell biztosítani az ülés idejére stb. Az információáramlás gyorsabb, költségkímélő módjának kialakítását most készítjük elő.

A Kari Tanács mellett nagyon fontos feladatunk a posztgraduális és doktori iskolában tanuló hallgatók ügyeinek intézése, mivel az ő adminisztrációjuk nem a KTH-n keresztül zajlik. Napjaink egyik fontos feladata a „Jármű- és mobilgép mérnöki” alapszak 2010. szeptemberi indításának biztosítása. A kar pénzügyei is rajtunk keresztül zajlanak, nekünk kell megteremteni, összehangolni a megfelelő pénzügyi feltételeket. Ehhez szervesen kapcsolódik a kar külső kapcsolatainak kezelése is, hiszen számos cég támogatja a kart. Emellett a minisztériumokkal, állami hiva- talokkal is tartanunk kell a kapcsolatot.

Napjaink egyik fontos feladata a „Jármű- és mobilgép mérnöki” alapszak 2010. szeptemberi indításának biztosítása.

A kari számítógépközpont (Z épület IV. emelet) is a Dékáni Hivatalhoz tartozik. Ez nem keverendő össze a tanszéki számítógéptermekkel, amelyeket a tanszékek kezelnek. Hatalmas adminisztratív kötelezettségünk van mind pénzügyi, mind alkalmazotti téren. Tudnunk kell visszakeresni, hogy egy-egy beadott igénylés, panasz, kérelem hova került, mi lett vele. Ez nagyon felelősségteljes munka, de szerencsére a kolleganőim kifogástalanul végzik a dolgukat. A Hivatal ellát még számos más feladatot is, de ha mindet elmondanám, biztos nem férne bele az egyoldalas limitbe.

A Kari Tanács működtetése nem egyszerű feladat: minden tagot időben értesíteni kell, elő kell készíteni a megtárgyalásra váró beszámolókat, előterjesztéseket, termet kell biztosítani az ülés idejére stb.

Valóban. Nézzük hát a kinevezési procedúrát. Hogy zajlott ez pontosan?

Végtelenül egyszerű történetről van szó. A dékáni pozícióra pályázó személy felkéri a helyetteseit és a hivatalvezetőt. Komócsin Zoltán tanár úr megnövekedett feladataira való tekintettel nem vállalta, hogy ismét betölti ezt az állást, 12 év hivatalvezetői tisztség után más kihívások elé nézett. Mielőtt Kulcsár Béla professzor úr beadta volna pályázatát a következő ciklusra, megkeresett engem, hogy vállalnám-e a hivatalvezetői pozíciót. Kulcsár tanár úrral több területen, például a TDK-k kapcsán már kerültünk közelebbi munkakapcsolatba, és valószínűleg meg volt elégedve a munkámmal.

Voltak átmeneti problémák? Hogy sikerült ezeket leküzdeni?

Én nem tenném múlt időbe a dolgot. Még mindig vannak olyan esetek, amelyekre nem tudok csípőből reagálni. Természetesen Komócsin Zoli rengeteget segít idejének függvényében, de igyekszem magam is dűlőre jutni. A legtöbbet a Neptunnal bajlódok. Ha mondhatom így, szintet léptem. Ezt a hozzáférésre értem. Rengeteg új alkalmazásra van lehetőségem, és használnom is kell őket. Most ezt tanulom, mert szeretném, ha rutinná válna a kezelése, és könnyebben válaszolnék bizonyos kérdésekre.

Mik a céljai hivatalvezetőként?

Jó kapcsolatok kiépítésére törekszem a kollegáimmal. Hála Istennek, azt mondhatom, hogy jó úton haladok. Ez fontos, hiszen a felmerülő problémák többségét sohasem egyedül oldom meg, a kölcsönös segítség mindig hasznos. Talán ezt a jó kapcsolatot tartom elsődleges célomnak.

Köszönöm, hogy szakított rám időt, és további sikeres munkát kívánok!

Én köszönöm, hogy megkeresett, és sikeres tanulmányi eredményeket kívánok a Közhír összes olvasójának!

A beszélgetés teljes, vágatlan verziója megtekinthető a *http://kozhir.blogspot.com* oldalon.

Pól

A katedra másik oldalán

E havi számunkban kedvenc közlekedésstatisztikánk nagy tudású előadóját, Nagy Zoltán tanár urat faggatjuk hobbijairól, a szakmáról és Dr. House-szal való kapcsolatáról.

Tanár úr, mondjon valamit magáról, mert olyan titokzatosnak ismerték meg egyesek. Mivel foglalkozott eddig? Hogy került kapcsolatba az egyetemmel?

Egyelőre kicsit rugóznék ezen a titokzatosságon. Én aztán kifejezetten olyan vagyok, aki elmondja, hogy mi mennyi... Az életemből számtalan metszetet ismerhettetek meg elmondásaim alapján. Emlékszem oktatóimra, akiknek adott esetben még a nevét se tudtam. Felismertem őket alakról, hogyan szoktak írogatni a táblára. Oké? Sokszor csak ennyit tudtam róluk. Na, mindegy, még egyszer mondom, meglep. Én abban a hiszemben vagyok, hogy számos dologhoz tudok kanyarítani perszonális, élményszerű dolgot, hátha közelebb visz a megértéshez. És a titokzatosság feloldására borzasztó meglepő dolgok fognak jönni, vaslogikával, hogy körülbelül mitől állhat itt előttetek egy oktató: hogy itt végzett, meglepő módon. Bár marginálisan előfordulnak olyan oktatók is, akik nem itt végeztek. Tehát '86-ban itt végeztem. Akkor még sokkal kötöttebbek voltak a tankörök és az időbeosztás. Az igazi közlekedésiek két tankörre oszlottak: a közlekedéstechnikára és a közlekedési-rendszerszervezőre. És ebből én az előbbit végeztem el, az 1-es tankört. Beceneve: főmérnökképző. Ez a semmihez nem értünk olyan mélységben, mint az igazi specialisták, de mindenhez hozzá tudunk szólni. Széles spektrumú emberek.

Az óráin feltűnt nekem, hogy sokat foglalkozik audiovizuális dolgokkal - például jazz-zel.

Igen. A zenén belül az egyik kiemelt területem a jazz, újabban pedig még azon belül is az '57-'62 közötti jazz-korszak az, amiből igazán van gyűjteményem. Van nagyságrendileg 600 cd-m, meg lp-k. Minden változatát gyűjtöm a zenei kiadványoknak, a dvd-audio-tól az sa-cd-n keresztül... Ugye ilyet tilos mondani, de egyébként az internetről is töltök le, a nehezen beszerezhető dolgokat. Mivel én eléggé beleástam magam, tudom, az engem igazán érdeklő felvételek nagy részét csak gyűjtők egymás közötti megosztásaiból tudjuk elérni.

Belejátszott ebbe, hogy a gimnáziumi korszakban az érvényesülésben, mondhatnám, abban, hogy hogyan legyünk jófejek, a műveltség, ezen belül a zenei műveltség, ezen belül a könnyűzenei műveltség az egy megkülönböztető jegy lehetett. Tehát az, hogy én ismertem zenekarokat, koncertekre jártam, klubokba jártam, a létezésnek az egyik olyan kiszerelése volt, ami megkülönböztetett a kortársaimtól, és egy sajátos baráti kör alakult ki. Ezt az egyetemen különben nem szakítottam meg.

A KÖTUKI-nál (Közúti Tudományos Kutató Intézet, a KTI elődje) és azon belül is az akusztikai laborban töltöttem fél évet és közlekedés-akusztikával foglalkoztam. És itt van az átmenet, hogyan lesz valaki olyanból közlekedésmérnök, akinek a zenéhez komoly affinitása van. Tehát közlekedés-akusztikával foglalkoztam egyetem előtt, és ebből megmaradt a közlekedés. Utána kijártam ezt az iskolát, szakmát szereztem. Közben az ember transzformálódott. Városi emberként, ha már közlekedés: a legnagyobb rációt én a közösségi közlekedésben látom. A diplomámat a metrótervezéssel kapcsolatosan, a kapcsolódó felszíni hálózatokról írtam, és így kerültem a METRÓBER-hez mint hálózattervező mérnök. De ott egy picit untam magam, mert látszott, hogy sok papírt gyártunk ahhoz képest, mint amennyi metrót. Ez idő alatt jártam ki a gazdasági mérnöki szakot.

Gondolom, megvan a véleménye azon területek mai tevékenységéről, amiken dolgozott, mielőtt az egyetemre jött: metró, BKV.

Röviden azt mondanám, ha nem nagyképűség: egy gondolkodó, képzett vagy más megfogalmazásban egy szociológiailag értelmiségi lénytől elvárható, hogy legyen véleménye. Műszaki értelmiségtől meg pláne, mert nekünk az átlagnál racionálisabbnak kell lennünk. Nekünk olyan a műfajunk, hogy egy csomó esetben nem az a lényeges, hogy valami megoldható vagy nem, hanem kell tudni működőképeset csinálni. Ez egy fontos kitétel. Természetesen, van véleményem. Függetlenül attól, hogy ma már egyre bölcsebben figyelembe veszem, hogy attól, hogy van véleményem, nem gondolom, hogy az én véleményem: 1) mindenkiét übereli, 2) csak én lehetek az okos, 3) adott esetben pedig korlátozva vagyok azáltal, hogy az információ hozzám is áttételesen jut el.

Hogyan oldja meg a közlekedést itt, Budapesten belül vagy a környéken?

Rá kell jönni, hogy itt, ami nekünk természetes, az máshol elfogadhatatlan lenne. Amit itt tűrünk, az máshol rémálomszerű lenne.

Én mint megrögzött közösségi közlekedési ember? Például nem tartottam autót 33 éves koromig, elég volt néha elkérnem a „fatertól", meg volt a buszbérletem. A nősülés környékén már kellett a saját autó, egész pontosan abban a pillanatban már hirtelen kettő is, mert az életmódunk megkívánta. Tehát ha sok helyre kell elmenjek, kiderült, hogy ezt a közösségi közlekedéssel nem nagyon lehet kivitelezni. Az is belejátszott, hogy agglomerációban építettem házat. És hát remélem nem nagyképűség, de értek a közlekedéshez annyira, hogy egy pillanat alatt ki tudom szaszerolni, hogy nekem reális esély-e az, hogy kisétálok a buszhoz, átszállok kétszer, és bejövök? Nem reális. Magyarul beülök az autóba, kinyitom a kertkaput, kihajtok rajta, és megérkezem. Ilyen profán módon.

Ha ezt így leírjuk az újságban, akkor azt fogják látni a kedves olvasók, hogy ha még a tanár úr is, akkor más miért ne?!

Nem, én nem példaadásból vagy példa-nemadásból csinálok így. Van egy másik fejlövésem, hogy a közlekedésünk, tehát ahogyan az egyedek közlekednek, az életmódfüggő. Ha az életmódod azt kívánja, tehát olyan helyen élsz, olyan a foglalkozásod, olyan a tevékenységed, hogy nem egyszerűen csak egy oda-visszát kell megtenni egy nap, akkor sajnos az egyéni közlekedésnek ezen motorizált változata helyett más fel sem merül. Én megválogatom, hogy merre megyek, tudom, hogy ebben a városban hol vannak a zűrös helyek, mikor vannak a csúcsidőszakok, és úgy élem az életemet, hogy bizonyos helyekre bizonyos időszakokban nem megyek. Tehát keveset szennyezek, és viszonylag keveset vagyok benne a dugóképzők táborába, de autózom. A mi szakmánk nehogy már elhiggye a zöldeknek azt a fajta megközelítését, hogy mindent hajítsunk el. Pláne, hogy a civilizáció ezen a szinten nem is fenntartható, ha a motorizációt kihagyjuk belőle.

Mi lesz így az olaj után?

Először is, ezen ne most fájjon a fejünk. Bizonyos szempontból nagyon is fájjon a fejünk, de másfelől olyan értelemben nem akut a kérdés, hogy ha csak belátható időn belül nézzük, azt mondom, a világon van elég benzin. De lehet abban is hinni, hogy létezik a technológiának, főleg kényszerek hatása mentén, olyan gyors fejlődése, hogy ezeket a gumikerekű fémdobozokat nem kell és nem is lehet csak úgy kihagyni az életünkből. Még egyszer: az, hogy olajalapú dolgot töltünk-e bele, az kérdés, majd kiderül. De, hogy egy jó darabig ilyen autótípusú dolgok még lesznek, sőt a ti generációtok teljes életében lesznek, az látható, ebből nem lehet ilyen hamar kiszállni. Ennyi kerékpár, ennyi riksa, ennyi szekér, ennyi kis tutaj stb. nem képződik a helyettesítésükre, oké? És nem lehet erre átszervezni, ahhoz túlzottan beleivódott a termelésbe, az életbe, a kultúrába, akármibe, sportba, rengeteg helyen megjelenik, tehát nem lehet csak úgy kivonni. Nagy rendszerek nagy inerciájúak, azok sok év alatt sem tudnak alapjaiban megváltozni. A lelkem mélyén persze én is aggódom, meg kíváncsi is vagyok, hogy vajon hogy „farolunk" ki belőle. Közben pedig akár a villamos, akár az alternatív hajtások, gázok, gőzök, mittudomén, nagyon sokféle dolgot felhasználhatunk arra, hogy menjenek ezek a szerkentyűk.

Még zárszóként annyit, hogy üzenne a valamit a....

Ez a zárszó? Még mindig nem mondtam el a hobbijaimat, meg...

Én annyira szívesen kérdeznék ezer mindent, de csak két oldalt kaptam az újságban.

Hát majd válogatsz. Előtte elküldöd nekem, a felét kidobjuk, aztán megírjuk azt a három mondatot, amit. Félre is érthettetek, vagy kiderül számomra is, hogy nem azt mondtam, amit gondoltam. Van ilyen. Amit ti láttatok belőlem, az, hogy élményeket, benyomásokat, sztorikat is megosztok veletek, annak alapját az képezi, hogy életem egy szakaszában kifejezetten tudatosan és élményszerzés, de szakmai élményszerzés szempontjából is sokat utaztam. Volt néhány fejlövésem, amit meg akartam valósítani. Hogy minden kontinensre eljussak, hogy lássak mást is Európán kívül. Egyébként azt, hogy lássam Európát, már egyetemista korban elkezdtem. Akkor nehéz volt útlevelet szerezni, de többször is sikerült. És már akkor, nyaranta Interraillel a rádiuszomon belüli kontinentális Európát bejártam. És ez megmaradt, későbbiekben felelevenítettem, és „szakmai" utakat szerveztem saját magamnak. Elsősorban a tengerentúliakra gondolok, Amerikára. Úgy kezdődött, hogy legalább egyszer menjünk el olyan helyre, ahol például az informatikát, a számítástechnikát, a zenét meg a közlekedést is jól csinálják. Ezeken az utakon szerencsémre sok helyre eljuthattam, és közlekedésiként is sokféle gyakorlattal, technikával, működőképes megoldással szembesültem, ami azért akárhogyan is, de formálja az embert. Rá kell jönni, hogy itt, ami nekünk természetes, az máshol elfogadhatatlan lenne. Ugyanakkor, amit máshol tűrnek, az itt rémálomszerű lenne. Még érthetőbben, bár ez nem túl szakmai terminológia, de az a fajta dzsuva, ami Ázsiában bizonyos helyeken van, ahhoz képest a mienk egy borzasztóan kikristályosított, tudományos alapokon nyugvó rendszer. Az egy káoszelmélet szerint szerveződő dolog. Másfelől bizonyos helyeken azt is megtapasztaltam, hogy ennél lényegesen nagyobb forgalmat, sokkal, de sokkal határozottabban, konzekvensebben, látható logika mentén elterelgetnek. Pedig, ott is van dugó, akár háromszor ekkorák. Manapság már kevesebbet utazom, és ha utazom, egyre inkább előtérbe kerül a környék, tehát a lokalitás. Már többet utazom országon belül, és az utóbbi években jellemzően a környéket kezdtem el bejárni, tehát tudatosan Erdély, Ausztria, Csehország, lesz Felvidék is, ezeket tervezem. Egy nap nem megyek 5-6 óránál többet, látni akarok, rendes ágyba akarok megérkezni, nem úgy, mint fiatalosan, hogy kiszálltuk este a vonatból, és gondolkodtunk, hova menjünk? Hát hova, először sörözni! Hol alszunk? Az még nem érdekes, az majd a sörözés után lesz érdekes. Éjjel 11-kor kezdtünk el Nizzában helyet vadászni, aztán egy tetőteraszon aludtunk a jó levegőn. Ez korosztályi adottság.

Egy nap nem megyek 5-6 óránál többet, látni akarok, rendes ágyba akarok megérkezni, nem úgy, mint fiatalosan.

És akkor egy kis üzenet jellegű dolgot a végére?

Kinek?

A diákságnak.

Higgyenek benne, hogy sziszifuszi munkával is lehet előre haladni.

Rendben. És a Dr. House-ról mit írjak?

Az nem tudom mi, továbbra se. De majd most már ránézek.

Köszönöm a beszélgetést!

„Szaszeroljátok" a blogot is a beszélgetés vágatlan 6 oldalas verziója miatt!

Péta!

Mérnökök eladósorban

Manapság sokat halljuk, hogy az egyetemről kikerülő fiataloknak nehézséget jelent teljesíteni az ipar elvárásait. Az Audi két munkatársával, Horváth Gáborral és Szamos Péterrel beszélgettem arról, hogy szerintük mit várhatunk el az egyetemi képzéstől.

Milyen mérnökre van most szüksége a magyar iparnak, és egy jó mérnöknek milyen tulajdonságokkal kell rendelkeznie, amit az iskolapadban ülve nem kaphat meg?

Horváth Gábor: Úgy gondolom, hogy a frissen végzett mérnökök minden szükséges ismeretet megkaphatnak az iskolapadban, vagy ha nem is az iskolapadban, akkor az egyetemen, főiskolán eltöltött idő alatt. Hogy mire van szükség? Mindenképpen követni kell a technika világának fejlődését. Ha valaki ezt nem teszi meg, akkor lemarad, aki meg lemarad, az nem tud beilleszkedni egy ipari vállalathoz. A korral való haladás és a gyakorlati tapasztalat a két legfontosabb dolog. Bármilyen jellegű szakmai kipróbálás segíthet, még ha ez negatív élményt is hoz.

Szamos Péter: Nyilván csak egy bizonyos fokig lehet az egyetemen lekövetni a technikai fejlődését, és irreális elvárás, hogy az oktatás mindig naprakész legyen. Fontos, hogy tükröt tartsunk az oktatási rendszernek. Nem szabad csak a felsőoktatástól elvárni, hogy onnan 4-5 év után kilépve készek legyünk egy vállalatnál különböző feladatok megoldására. A tanulmányok kiegészítése mindenféleképpen szükséges. Szakmai gyakorlatra olyan vállalathoz érdemes menni, ahol az újdonságokat meg lehet tapasztalni, és ott aktívan részt venni a vállalati folyamatokban. Reális elvárásokat kell az egyetem felé támasztani. Tisztán kell látni, hogy mit kaphatunk meg, és mit nem. Nyilván, hogy ha ez nagyon eltávolodik a valóságtól, akkor jelezni kell, és ez a hallgatóság feladata…

A hallgatóknak kell kezdeményezni, vagy az oktatóknak kellene érezni, hogy változásokra lenne szükség?

H.G. Is-is. Tény, hogy az oktatói gárdának is észre kell vennie, hogy mennyire aktuális információ az, amit átadnak számotokra. Lesznek olyan ismeretek, amiket valóban nem fogunk használni az életben, de időnként – ha nem is tudatosan – ezek segíthetnek egy-egy probléma megoldásában. Ezek alakítják a mérnöki gondolkodásmódot. Egy fontos dolog, amit nagyon lényegesnek tartok: a hallgatónak el kell tudni döntenie, hogy ő mit szeretne tenni. Fel kell tudnia mérni a képességeit, és ennek ismeretében kell döntenie. Ha ezután azt tapasztalja, hogy nem egészen aktuális információkat kap az egyetemtől az adott területről, akkor jöhetnek azok a saját kezdeményezések akár egyénileg, akár csoportosan, amik segítenek a lehetőségek keresésében. Ez sokkal gyorsabb folyamat, mintha az oktatás megváltozásában bíznánk. Tény, hogy előbb-utóbb változás lesz, mert jó néhány oktató kezd már erre rájönni, de azokat a tananyagokat, amik 30-40 éve az egyetemen vannak, nem lehet 2 év alatt lecserélni. Az önszerveződő körök sokkal aktívabban tudnak működni.

„Lesznek olyan ismeretek, amiket valóban nem fogunk használni az életben, de időnként – ha nem is tudatosan – ezek segíthetnek egy-egy probléma megoldásában.”

Oktatói oldalról mennyi időbe telik és mi kell ahhoz, hogy változás induljon meg?

H.G. Itt van szerepe az ipari vállalatoknak. Úgy gondolom, hogy abból a tapasztalatból, amit az egyetemről kilépő mérnökökkel kapcsolatban nyerünk, nekünk is vissza kell jelezni, ez a mi felelősségünk. Keressük azokat a fórumokat, ahol meg tudjuk mutatni, hogy mire van szükség. Ez lehet kerekasztal-beszélgetés, rendezvények vagy olyan versenyek, ahol az ipari vállalatok valamilyen szakmai feladatot kell, hogy adjanak, ami vagy már megoldott kérdés vagy éppen még nyitott lehetőség. Utóbbiak alkalmasak arra, hogy a hallgatók megismerkedjenek a vállalattal, mi pedig a diákokkal. Ezeken a rendezvényeken az oktatók is ott vannak, és ők is látják azt, hogy miről szól.

„A hallgatónak fel kell tudnia mérni a képességeit és el kell tudni döntenie, hogy ő mit szeretne tenni.”

Milyen kapcsolatban álltok a felsőoktatással, illetve a karunkkal van-e már bármilyen kezdeményezésetek?

H.G. Az együttműködésünk alapvetően a BME és az Audi között áll fenn. Az új egyetemi struktúrában változik a hozzárendelés. Jelenleg a tudásközpontok, kutatóközpontok együttműködésének irányítása kikerült a rektor keze alól és a dékánok hatáskörébe tartozik. Az Audi a főirányt gépészmérnöki alapokra helyezve alakította ki, így a gépészkarhoz leszünk hozzárendelve, de az egyetemmel mint Műszaki Egyetem szerettünk volna a múltban és szeretnénk a jövőben is együttműködni. Attól, hogy a gépészkarhoz vagyunk hozzárendelve, az együttműködésből a többi kart sem szeretnénk kizárni. Ti mint Közlekedésmérnöki Kar vagytok legközelebb ahhoz a célcsoporthoz, akiket mi keresünk. Az együttműködés formáját még nem tudom, de keresem a lehetőségeket. Folyamatos egyeztetések vannak azzal kapcsolatosan, hogy melyek azok a tantárgyak, ahol mi bele tudunk folyni egy kicsit a segítségünkkel az oktatásba szakmai anyagokkal, új, friss információkkal. Ehhez azonban szükség van befogadó oldalra is. Mi próbáljuk felkínálni a lehetőséget, hogy mondják meg: ki érzi úgy, hogy hajlandó változni és változtatni, mert ott tudunk segíteni. Megnézzük, hogy melyek azok a források, amiket fel tudnunk kínálni.

Jelenleg milyen állásokat tudtok ajánlani a hozzátok jelentkezőknek?

Sz.P. Szakmai gyakorlatot mindenképpen, de annál az a legjobb megoldás, hogy ha valaki 2-3 hónapra el tud jönni gyakorlatra. Jobban bele tud folyni a szakmai életbe, esetleg komolyabb témákban is részt vehet – projekteken belül önálló téma stb. A pályázatok között is úgy szoktam válogatni, hogy azokat alkalmazom, akikkel hosszabb időn keresztül tu-

dunk együttműködni, mert akkor van értelme elmélyülni egy adott témában. Ha üresedés van egy területen, akkor a kiválasztási folyamatban jobb eséllyel indul az, aki már előtte nálunk dolgozott. Szeretünk azokhoz az emberekhez nyúlni, akiket ismerünk, akik nálunk vannak/voltak. Ők ismerik a vállalati rendszert, mi is ismerjük őket.

Akik hozzátok mennek, szakmailag mennyire felkészültek?

Sz.P. Ha őszintén beszélünk a kérdésről, akkor azt kell mondanom, hogy vannak hiányosságok, és ez elsősorban nem is az oktatási rendszer problémája, nem a tárgyi képzés az, ami hibádzik, hanem hozzáállásbeli plusz. Már az egyetem alatt kellene, hogy legyen olyan belső motiváció, ami arra vonatkozik, hogy mit akarok magammal kezdeni, mit szeretnék elérni az életben. Ilyenkor már az egyetemen azzal foglalkozom, építem a tudásomat, és nem az egyetemtől várom, hogy az építsen. Azt látom az egyetemről most kilépő hallgatóknál, hogy sokukban tanácstalanság van. Kijönnek, és nem tudják, hogy mit is akarnak magukkal kezdeni. Az orientálódás és az elkötelezettség hiánya sokaknál tapasztalható. Sajnos sokan azt sem tudják, hogy egy vállalatnál milyen az élet, miről szól a munka. Ezért is fontos, hogy minél több helyen próbáljátok ki magatokat.

Mekkora szerepe van az egyénnek és az egyetemnek ebben?

H.G. Inkább egyéninek mondanám. Nem gondolom, hogy a felsőoktatás feladata, hogy egyénre szabottan próbáljon irányt mutatni a hallgatóknak. Még egy fontos tény, ami hangsúlyos. Ha valaki egy vállalat mellett dönt, akkor mérje fel, hogy az adott vállalat milyen paraméterekkel rendelkezik. Legfőbb kérdés, hogy milyen nyelven beszél az adott vállalat. A mi legnagyobb problémánk a Műszaki Egyetemmel a német nyelv. Nálunk mint Audi leányvállalatnál a hivatalos nyelv a német. Német nyelvtudás nélkül most már gyakorlatra sem tudunk fogadni a hallgatókat. Továbbá: ha elmegyek egy vállalathoz állásinterjúra, akkor 5-10 mondatot tudjak mondani az adott vállalatról, legyek tisztában vele: mit csinál Magyarországon, mióta van itt, milyen profilja van stb.

„A pályázatok között is úgy szoktam válogatni, hogy azokat alkalmazom, akikkel hosszabb időn keresztül tudunk együttműködni.”

Sz.P. A nyelv nagyon fontos, és interjúkon már én is szembesültem azzal, hogy ez probléma. Előfordul, hogy ha van is ismeret, akkor az nem aktív vagy rossz szintű. Úgy gondolom, hogy ma már két nyelv ismerete elvárás és valóság kellene, hogy legyen. Ma már az egyetemről úgy kellene kijönni, hogy legalább egy nyelvet ismerünk stabilan, és mellette van még egy, ami csiszolható. Nálunk is a német az alapnyelv, de azért az angol is kell nagyon sok szituációban. A kommunikáció mindennek az alapja, és az nem is tud érvényesülni, aki nem tudja magát megfelelően kifejezni, amihez elengedhetetlen a nyelvtudás.

„Nem szabad az egyetemtől elvárni azt, hogy egyénre szabott életutat fog definiálni.”

A céltudatosság szintén nagyon fontos; meg kell tudni fogalmazni, hogy szakmailag 5-10 éven belül hova szeretnék eljutni. Ez sok esetben segít az orientáció során. Akarni kell a pályázónak az állást, és bizonyítsa be, hogy ő arra a pozícióra alkalmas. Ezt az elkötelezettséget kevésszer lehet tapasztani a pályakezdőknél.

Az egyetemnek nem iránymutatást kellene adnia a diákoknak, hogy milyen területek vannak, hol mivel lehet foglalkozni?

H.G. Nem szabad az egyetemtől elvárni azt, hogy egyénre szabott életutat fog definiálni. Úgy gondolom, hogy ha valaki veszi a fáradságot - kérdez, információkat próbál beszerezni, akár direktben ipari vállalattól, akár az oktatótokon keresztül, akkor fognak neki segíteni. Szerencsére elmondható, hogy az egyetemek egyrészt rá vannak szorulva, másrészt érdekből is elég szoros együttműködéseket folytatnak ipari vállalatokkal. Vannak kapcsolatok és vannak információk a vállalatokról az egyetemen belül. Az információ hatalom és az információt meg kell szerezni, meg kell érte küzdeni. Ezt a hétköznapi életben még drasztikusabban lehet tapasztalni. Másik gyakorlati lehetőség az állásbörze. Az állásbörze, még ha az is a neve, nem biztos, hogy csak a végzősöknek szól. Sőt! Mi mint Audi, mindig is úgy mentünk el ilyen rendezvényekre, hogy nem csak a végzősöket keressük az éppen aktuális nyitott pozíciókra, hanem várjuk az alsóbb évfolyamokat is. A rendezvényekre vitt nyitott pozíciók vagy szakmai gyakorlati lehetőségek képet mutatnak a vállalatról, ami alapján lehet tájékozódni.

Sz.P. Nálunk a pályázók már a kezdetektől fogva speciális szituációkkal találkozhatnak. Értem ezalatt azt, hogy már a gyakornoki pozíciók betöltését is interjúk előzik meg, ami teljesen hasonló körülmények között történik, mint egy hagyományos állást megelőző interjú. Sokaknál tapasztalható, hogy az első éles interjújuk csak az egyetem után van, és teljesen tájékozatlanok, felkészületlenek, megilletődöttek. Nyilván ilyen feltételekkel nehezebben veszik az akadályokat. Ha elkerülünk egy vállalathoz, és ott dolgozunk, ott a sikereink, eredményeink leginkább magunktól függenek, attól, hogy mi magunkat hogyan menedzseljük, mennyire vagyunk céltudatosak. Ilyen szempontból nincsen nagy különbség az egyetemi élet és a munkahely között. Ott is lesznek emberek, akik segítenek minket, és lesznek olyanok is, akik nem, de az eredményeink akkor is tőlünk függenek. Akkor tud valaki jól érvényesülni, hogy ha valami pluszt tesz ahhoz, amit mindenki megkaphat. Ez lehet nyelv, ismeretanyag, tapasztalat, kapcsolatrendszer.

H.G. Vannak olyan a szakmaiságon túli emberi tulajdonságok, amik szintén fontosak: hogyan ülök le tárgyalni, hogyan adok egy interjút, hogyan prezentálok. Ezek is fontosak lesznek majd a hétköznapokban.

Köszönöm, hogy eljöttetek, és hogy elmondtátok a véleményeteket.

Sándor Zsolt

A vonalbezárások hatása

Az ország lakosságának jelentős része előtt rémképként lebeg a tervezett vonalbezárások híre, települések maradhatnak elégséges közlekedési szolgáltatás nélkül. A témáról Dr. Mándoki Pétert, a Közlekedésüzemi Tanszék adjunktusát kérdeztük.

Mik a vonalbezárás általános következményei?

A helyzet az, hogy ha egy országot gazdasági válság sújt, abba a vasút is bele kell tartozzon – ez egy sajnálatos tény. A vasút alapvetően a nagytömegű, nagy távolságú áru- és személyszállításra használatos, de csomó vonalunknak helyi és regionális jelentősége is elég nagy. Az a baj ezekkel, hogy jó pár éve hagyják lepusztulni az infrastruktúrát. Lehet, hogy nem közlekedéspolitikai, hanem egyszerűen csak financiális okokból, de ezek erősen romló tendenciát mutatnak. És amikor egy pálya eléri azt, hogy csak 20-szal, 30-cal lehet közlekedni rajta, már nem versenyképes. Ilyenkor általában nincs pénz arra, hogy tokkal-vonóval felújítsák, ekkor egyszerűbb megszüntetni. Illetve ezeket nem megszüntetik, csak szüneteltetik, mert ha megszüntetnék, akkor fel kéne szedni a vágányokat, helyre

kéne állítani az eredeti állapotot (beültetni fűvel, rekultiválni a környezetet). Viszont ha csak szüneteltetik, minden marad, ahogy volt, csak már vonat nem jár rajta. Ez a legegyszerűbb eljárás: hagyjuk, hogy benője a gaz, beomoljon az épület. Ez mindenképpen rossz. Azt mondom, van néhány olyan vonal, amelynek indokolt lenne a bezárása, ettől nem zárkózom el. A legtöbb esetben viszont majdhogynem tömött vonatokkal közlekednek. Például a somogyi térségben rengeteg vonalat egyszerre próbálnak megszüntetni. Azt nem tartom indokoltnak, hogy ekkora mértékű vonalbezárás szükséges lenne.

Az, hogy az ország vasúthálózata történelmileg sugárirányúvá épült ki, a bezárások után mennyire lesz hátrány?

Mindenképpen hátrány. Látszik, hogy pont az összekötő vonalak szűnnének meg, olyan vonalcsoportok, amelyek eddig is keresztirányú forgalmat bonyolítottak le. Persze ha utasszámban sem versenyképes, sosem lesz abból rendes vasút. Nem biztos, hogy érdemes hagyni lepusztulni az infrastruktúrát a végtelenségig, mert utána az újjáépítés horribilis költségeket emészt föl. De tudni kell, hogy a politikában (nem csak a közlekedéspolitikában) hagyománnyá vált, hogy a kormányzat bejelent egy nagyobb mértékű megszorítást, megszüntetést vagy elvonást, majd ebből enged egy kicsit. Tehát valószínűleg ez csak az első lépcsős terv, amelynek a léptéke egyébként iszonyatos. Évről évre felmerül a mellékvonalak gazdaságtalansága. Igen, ha nem teszünk semmit annak érdekében, hogy utasok jöjjenek, hogy a pályaállapot jobb legyen, hogy a vonaton megfelelő kulturáltságban lehessen utazni, akkor soha nem leszünk nyereségesek. El kell dönteni a vasútépítésben, hogy melyek a fő szempontok, és azokat kell követni. De akkor fel kell vállalni a döntést, hogy megmentjük a mellékvonalak egy részét vagy éppen megszüntetjük. Az a baj, hogy bár a vasút tulajdonosi vezetésének infrastruktúrája átalakulóban van, (ma már nem egy vasúttársaság van, hanem több,) az ott dolgozók egy része ugyanaz, és a kapitalista szemlélet hiányzik, ez mindenképpen rossz. A vasút meglévő embereket örökölt.

Ez alá a szemlélet alá csak a lovat adja, hogy a MÁV monopolnak mondható (a GYSEV nem igazán tekinthető konkurenciának), tehát ilyen gazdasági érdekek sem motiváló hatásúak.

Nem, sajnos nem. Sok esetben az a kiinduló pont, hogy ha valaki vonattal akar utazni, úgyis a MÁV-val utazik. Akkor pedig viselje el ezeket a problémákat. Bár így is sok utast veszítenek, pláne a nem rendszeres utasok körében.

Egy országban ilyen mértékű vonalbezárások után milyen rövid és hosszú távú következmények várhatóak, illetve ezek nem mélyítik-e el a válságot?

Ennek megjóslásához a vonalak teheráru-szállítási jellemzőit kéne ismerni. Személyszállításban biztosan befolyásoló tényező. Az a helyzet, hogy az autóbusz-társaságoknál sem állnak sorban a buszok. Tehát nem úgy van, hogy ha megszűnik egy vasútvonal, beállítanak három-négy buszt helyette, hanem ők is keményen küzdenek, hogy akár be tudjanak szerezni egy-két járművet. Ezért, ha majd bezárnak egy vonalat, nem lesz helyette hirtelen autóbusz, azt meg nem várhatjuk el, hogy a lakosság menjen autóval, mivel az jóval költségesebb. Tehát ilyen mértékű vonalbezáráskor az autóbusz-társaságok nem tudnak mit lépni. Ha tudják is, és van hosszú idejük felkészülni, akkor sem lesz több buszuk. Vagy meglévő járatokról vesznek el, vagy megpróbálnak néhányat beszerezni.

Tehát nem is tudnak felkészülni?

És nem is akarnak. Nem lenne akkora üzleti hasznuk. Ha lenne, mindenhol gyakrabban frissítenék a buszparkot. De ha megnézzük a társaságoknak a beszerzési struktúráját, egyedül a BKV szokott olyan szerencsés helyzetbe kerülni, hogy egyszerre nagyobb sorozatot vegyen – mondjuk húsz, harminc vagy ötven járművet. A volánbuszok egy-két darabos tételekkel operálnak. Azért is ilyen heterogén a buszparkjuk, mert

nem tudnak egyszerre megvenni több autóbuszt, tehát nyilván ilyen esetekben sem tudják ezt megtenni.

Ha átfutja gyorsan a listát, ezek főleg elővárosi vonalak vagy vidéki célállomásokat kötnek össze?

Ezek általában összekötő vonalak, amelyek horizontális irányban kötnek össze két fő vasútvonalat. Például a 80-as és a 100-as vagy a 1-es és a 20-as közt, illetve a pécsi és a kiskunhalasi vasútvonal közti összeköttetés. Tehát a déli térségben nem lesz sehol átkelési lehetőség. Úgy látom, a Duna fölötti forgalom Bajánál is megszűnik, ami azt jelenti, hogy a déli vasúti összekötő után az országban sehol nem lesz vasúti átkelés. Korábban a dunaföldvári hídon is volt legalább pálya, még ha menetrendszerűen nem is közlekedtek rajta vo-

natok. De ha most a bajai hídon sem fog már vasút átmenni, akkor gyakorlatilag a déli országrészben nem lehet majd keresztezni a Dunát. A Tiszát eddig elvileg lehetett, de Szegednél most az a kapcsolat is meg fog szűnni. Szóval a folyóinkon alig-alig fognak vonatok átjárni, ami teljesen sugárirányúvá teszi a vasúti pályahálózatot. Ez nem mondható modern struktúrának, pláne, hogy szeretnénk a térségi fejlesztéseket előtérbe helyezni, ez semmiképpen nem segíti elő az adott kistérségek és nagytérségek kapcsolatait.

A Széchenyi-adminisztráció miért döntött úgy, hogy sugárirányú vasúthálózat kell?

Megvoltak a körirányú összeköttetések, amelyeket Trianon gondosan eltávolított, pontosabban az országhatáron kívül hagyott. Azokkal megoldható volt egy hatékony körirányú kapcsolat. A határalakításnál azonban ezeket szándékosan úgy vették figyelembe, hogy ne legyen olyan összekötő szakasz, amely határon belül marad. Így gyakorlatilag kis túlzással körbe lehet járni az országot. Ami baj, hogy a közúthálózat sem modern struktúrájú. Ott is rendszerint alacsonyabb kategóriájú és rosszabb minőségű utakon lehet eljutni mondjuk egyik megyeszékhelyből a másikba.

A VDSZSZ (Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete) kíván reagálni valamit a bezárásokra?

Én is csak az újságokból tudom, hogy az is fölmerült: a vasúti átjárókban állítanák le a szerelvényeket, ezzel akadályozva a közúti forgalmat. Tehát valamit készülnek reagálni, ez egészen biztos. De ez még csak a szavak szintjén folyó küzdelem, a „ki tud nagyobbat mondani". Valamilyen reakció nyilván készül, hiszen ennyi vasútvonal bezárása rengeteg vasúti dolgozó munkahelyébe fog kerülni.

Kérdés, hogy ezzel nagyobb eredményt érnek-e el, mint amekkora kárt okoznak.

Ez valóban kérdés. A nyomásgyakorlásnak vannak fokozatai. Ha a közúti forgalmat akadályozzák, az látványosabb, több embert érint, azok is felfigyelnek a problémára; míg ha csak a vasutat nem közlekedtetik, a vonaton utazók érzik ezt, pont azok, akik igénybe vennék a szolgáltatást. Az a baj, hogy ha a vasúttól sok embert elbocsájtanak, az tovább mélyíti a válságot. Egyre kevesebben dolgoznak, nem jutnak jövedelemhez, nem tudnak vásárolni, ezáltal pedig a gazdaság sem tud újjáéledni. Tehát minél több ember veszíti el a munkahelyét, annál valószínűbb, hogy a válságból nem lesz kilábalás.

Akkor tudunk kilábalni a válságból, ha újraindul egyfajta fogyasztás, vásárlás és termelés. Nyugatabbra azt ösztönzik, hogy a nép vegyen új autót, újítsa fel a házát, fogjon valamibe, mert akkor megmozdul a gazdaság. De ha mindig megszorítunk, megszüntetünk és elbocsájtunk, attól csak lassulni fog. Rövid távon költséget takarítunk meg, mert ezek a vonalak valószínűleg nem termelik tovább a veszteséget. Hosszú távon azonban ennek nem sok jó hatása van.

Ha vonalakat zárnak be, onnan elkerülnek, felszabadulnak szerelvények. Az állóforgalom tárolása mekkora gondot okoz? Ezeknek az elhelyezésére fel van készülve a MÁV?

Valószínűleg igen, mivel olyan gördülőállomány-nehézségekkel küzd, hogy örül, ha lesz egy-két épkézláb járműve, amelyeket más vonalakon fölhasználhat. Valószínűleg ekkora mennyiségű vontatójárművet azért nem tud azonnal felhasználni, de a meglévő forgalmat ebből mindenképpen jól fenn tudja tartani, illetve karbantartási célból is szét lehet bontani néhány ilyen járművet. Szóval ez nemhogy nem okoz problémát, hanem valószínűleg megtakarítást fog jelenteni. Ez olyan, mint amikor a család eladogatja az ezüstjét, akkor egy ideig jobban él, tud finanszírozni nyaralást vagy ilyesmit. Hosszú távon azonban azt újra meg kell venni, különben végleg elszegényedik.

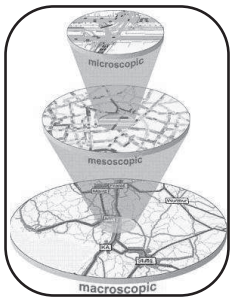
Köszönöm a beszélgetést!

Shaun

Innováció és fenntartható felszíni közlekedés

A Magyar Mérnök Akadémia (MMA), a BME Közlekedésmérnöki Kar és a BMF Közlekedési és Telematikai Egyetemi Tudásközpontja „IFFK 2009" szakmai konferenciát rendezett Budapesten, 2009. szeptember 3-5. között, az NKTH támogatásával. A támogatás következtében az előadók és részvevők számára a konferencia térítésmentes volt.

A konferencián jelentős számban vettek részt karunk oktatói és kutatói, valamint nappali és PhD-hallgatói is. Ez segíti őket bekapcsolódni a tanszéki kutatásokba, TDK munkákba, a diplomatémák kiválasztásába, továbbá segít a későbbi PhD kutatási témák kiválasztása területén is.



A konferencián a következő kutatóhelyeket képviselték a résztvevők: Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közalapítvány, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem (BME), Budapesti Corvinus Egyetem, BMF Közlekedési és Telematikai Egyetemi Tudásközpont, Közlekedéstudományi Intézet (KTI), MTA Számítástechnikai és Automatizálási Kutatóintézet, SOTE TF, Szent István Egyetem, SZIE-Ybl Miklós Építéstudományi Kar, Széchenyi István Egyetem

A konferencián 47 előadás hangzott el, melyeket a plenáris előadásokat is figyelembe véve összesen 7 szekcióba osztottak.

Az „Innováció és fenntartható felszíni közlekedés" konferencia a felszíni közlekedés, a közúti, jármű- és gyártástechnológiai, továbbá a logisztikai témákra összpontosított az alábbi területeken:

- Fenntartható városi mobilitás. A közúti, városi közlekedés fejlesztése, szervezés, irányítás, szoftveres-modellezések eredményei, új mérési eljárások, koncepciók, irányzatok és anomáliák.
- „Zöld" felszíni közlekedés, környezetvédelem. Önkormányzati fejlesztések, anomáliák és megoldások.
- Informatikai fejlesztések a közúti közlekedésben.
- Járműbiztonság és biztonsági fejlesztések. Új technikák, technológiák, anyagok és fejlesztések a közúti közlekedésben.
- Versenyképesség a járműgyártásban.

A konferencia:

- Olyan kreatív mérnöki innovációs tevékenységeket támogatott és hozott előtérbe, amelyek jelentősen gazdagítják a közlekedési fejlesztési programokat, és ezáltal alapvető eredményekkel járulnak hozzá az új beruházásokhoz.
- Új társadalmi jelentőségű technikai és technológiai eredmények bevezetését szolgálta, illetve a korábban ismertek alapvető megújításában elért gyakorlati eredmények elterjesztésében volt fontos szerepe.

A MMA az elmúlt években jelentős aktivitást fejtett ki olyan területeken, amelyek szorosan kapcsolódnak a fenti programhoz. A fentiekkel kapcsolatos tevékenységi körben elsősorban a hazai felszíni közúti közlekedés problémáinak vizsgálatát emeljük ki. Az elmúlt öt-hat évben jelentős munkát végeztünk a Magyar Mérnökakadémián a BME Közlekedésautomatikai Tanszék közreműködésével:

- „A közúti közlekedés területén működő kis- és középvállalkozások EU-versenyképességének szakmai növelése" Magyar Mérnökakadémia SZVP-2003-4-03-09-10 GKM projekt.
- „Innováció és fenntartható felszíni közlekedés" - konferencia „IFFK 2007" 2007. szeptember 4-6., Budapest; (2006Alap300076/07.OMFB/06); http://www.kitt.bmf.hu/mmaws/2007/
- „IFFK 2008" (MEC_07_4 2007 IFFK2008) - konferencia 2008. szeptember 3-5. http://www.kitt.bmf.hu/mmaws
- „IFFK 2009" (MEC_07_4 2007 IFFK2009) - konferencia 2009. szeptember 3-5. http://kitt.bmf.hu/mmaws/

Vizsgálataink során bebizonyosodott, hogy igen jelentős tartalékok vannak Magyarországon a felszíni közlekedés hálózatszintű optimálása területén. Ez egyrészt a meglévő hálózaton történő egységes optimális folyamatirányítás megoldását igényli, másrészt a hálózat további fizikai fejlesztésének optimális folyamatirányítás bázisú analízisét is magába foglalja. Ezek a kutatások kiterjeszthetők a közúti közlekedés területén az energia-felhasználás és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésének vizsgálatára és optimálására is. Meggyőződésünk, hogy ennek a kérdésnek a fenti kutatási projektbe történő beemelésével jelentős energia-megtakarítás, környezetterhelés-csökkentés és gazdasági eredmény érhető el.

Úgy véljük, hogy a közlekedés egyre sürgetőbb problémáinak megoldása érdekében rendkívüli jelentősége van a hazai innovatív szakembergárda mozgósításának! Azt szeretnénk elérni, hogy a hazai fejlesztéseket végző cégek, kutatóhelyek és a hazai felhasználók között információs kapcsolatok jöjjenek létre, nem elhanyagolva természetesen a hivatalos (minisztériumi, önkormányzati, felügyeleti stb.) szervek szerepét sem. A konferencia nem elszigetelt kezdeményezés, szakmai tematikájának összeállítása során, egyaránt figyelembe vettük a hazai közlekedésfejlesztési szempontokat és az Európai Unió fő fejlesztési irányait, amelyek az „FP7 Cooperation Work Programme" „Transport" szekciójának témakiírásaiban is szerepelnek.

Az alkalmazási területeket azok nagy gazdasági és társadalmi jelentősége alapján választottuk ki.

A konferenciával kapcsolatos minden további információ megtalálható a konferencia honlapján: http://kitt.bmf.hu/mmaws/

Dr. Péter Tamás MMA tagja, BME Közlekedésautomatikai Tanszék

Ezt is megcsináltuk!

Ebben a félévben is sor került a Közlekedésmérnöki Szakmai Napra, szám szerint a harmadikra, és most már bátran mondhatom: megint sikerült maradandót alkotnunk.

Pedig az egész esemény előszele szervezői oldalról egyáltalán nem tűnt bíztatónak. De később kiderült: pocsék főpróba, kiváló előadás. Íme hát a szakmai nap krónikája!

Az nyilvánvaló volt, hogy szeretnénk ebben a félévben is szervezni egy napot, amelyen izgalmas szakmai előadások, érdekes látnivalók és nagyszerű hangulatú vetélkedő nyújt tanulási-kikapcsolódási lehetőségeket a megfáradt közlekesnek. Az eredeti terv az volt, hogy szeptember 16-ára tesszük a Napot, még az Egyetemi Napok előtti hétre. A regisztrációs héten azonban kiderült, hogy az egyetemi fesztivált egy héttel előbbre hozták, így evidens volt, hogy nem tarthatunk akkor szakmai programot. Ennek okait szerintem felesleges ecsetelgetni.

Megkezdődött tehát az ötletelés, hogy kitaláljuk, mi legyen. Arra jutottunk, hogy két héttel később, szeptember 30-án tartjuk meg, legalább addig is jut idő a végső simításokra. Ez még pont megfelelő időpontnak tűnt, mivel a 4. hétre esett, és ilyenkor még ritka a zh, és házileadás sem sürget annyira. Sikerült probléma nélkül megbeszélni az előadókkal és járműbemutatókkal, hogy változott az időpont, nagyon készségesen álltak a dolgokhoz. A két hét viszont nagyon hamar eltelt, és máris a 4. hét hétfőjén találtuk magunkat. A terv szerint a járműbemutató a következő elemekből állt: a BKV régi-új Van Hool buszai közül jön egy, és a Fővárosi Tűzoltóság küld négy járművet. Ezek mind nagy, lomha járgányok, és mi azt találtuk ki, hogy álljanak be az egyetem területére, így mindenki nyugodtan megnézegetheti őket. Igen ám, de ehhez engedélyt kellett kérni az egyetemtől. Azért egy 20 méteres busz vagy egy 60 tonnás emelődaru nem tud feltűnés nélkül beslisszolni a kapun. Természetesen a legfontosabb pont, az engedély beszerzése az utolsó pillanatra maradt. Ezt olyan szinten kell elképzelni, hogy két nappal a rendezvény előtt az illetékes szervek még azt sem tudták, hogy létezik olyan, hogy Közlekedésmérnöki Szakkollégium, nemhogy azt, hogy a fél Armadát le akarják parkoltatni az egyetemen.

Az eredeti koncepció az volt, hogy a J épület előtti parkoló területét foglaljuk el, de helyhiányra hivatkozva azt kérték tőlünk, hogy oldjuk meg nem-parkoló igénybevételével. Hirtelen kellett dönteni, és egyetlen lehetséges terület kínálkozott, az egyetemkert. A megfelelő megkötésekkel ide már kaptunk engedélyt. Aki ott volt, látta, hogy a tűzoltók az MM-labor, L épület, F épület, K épület által közrefogott területen álltak. Ehhez még tervben hozzájött az is, hogy a busz beáll az MG-MM épületek közé, de nem tudott befordulni, így leparkolt a Stoczek étterem mellett – a bravúr pedig az, hogy még szabályosan is parkolt.

Soha nem fogom elfelejteni a portás arcát, amikor elsőként az emelőkosaras tűzoltó befordult az autóbejáróra, és be szeretett volna menni az egyetem területére. Szerencsétlen azt se tudta hirtelen, hogy mihez nyúljon, de végül megtalálta a faxon érkezett engedélyt, és beengedte a járművet. Aztán jött a daru, a műszaki mentő, végül a fecskendő. Kis keringő után minden jármű megtalálta a helyét (merthogy előre meg kellett tervezni, hogy ki hova hogyan áll, ugyanis a tűzoltók végig rádión riaszthatóak voltak, és szabvány szerinti időkereten belül el kellett tudniuk hagyni a területet, de szerencsére nem volt riasztás). Az is vicces volt, mikor a diákok meglátták a hirtelen jött tűzoltókat, senki nem tudta elképzelni, hogy mi történik. De kikerültek a plakátok, és feloldódott a hangulat. Annak ellenére, hogy a reklámozásban voltak komoly hiányosságaink, szép számú kíváncsi tömeg gyűlt össze a járművek körül. Volt olyan professzor is, aki örömében sublerrel és szabványgyűjteménnyel esett neki a darunak, hogy lemérje a befoglaló-méreteket. Csak a subler volt kicsi.

Mindeközben izgalmas és sikeres előadások zajlottak a Z épület 4. emeleti könyvtárában, ahova szintén sikerült a várakozásoknál több ember becsábítani.

Végül a nap megkoronázásaként este a Baross koli dísztermében megtartottuk a rég várt vetélkedőt. Erre készültünk a legtöbbet, és talán ez is sikerült a legütősebbre. Akik ott voltak, úgy vélem élvezték. Szerencsére sikerült kilenc csapatot összegyűjteni (bár ezt vártuk legkevésbé, mivel egyetlen jelentkezés érkezett online), és kiegyenlített küzdelem során a végig legjobban teljesítő csapat tagjai végül elnyerték méltó jutalmukat, fejenként egy liter Jägert. A dobogóra jutott másik két csapat tagjai sem szomorkodhattak, hiszen, kisebb kiszerelésben ugyan, de ők is részesültek a hasonló elismerésben.

Ezúton is szeretném megköszönni mindazoknak, akik hozzájárultak ennek a napnak a sikerességéhez. Kiemelném a Fővárosi Tűzoltóparancsnokság szerepét, ugyanis igen-igen ritkán fordul elő, hogy nem saját szervezésű rendezvényen megjelennek a járműveikkel. Hasonló indoklással hatalmas köszönet jár a BKV-nak is, valamint az összes cégnek, akik az eseményt szponzorálták. Sajnos nem férek bele a nyomtatott média által megszabott határokba, de a teljes élménybeszámolót, az összes képet és véleményt elolvashatjátok a kozhir.blogspot.com oldalon. Érdemes, mert sok érdekességet, vicces történetet, információt megtaláltok a Szakmai Nappal és a Szakkolival kapcsolatban.

Akiknek a Szakmai Napot köszönhetjük:
BKV Zrt.
Fővárosi Tűzoltóparancsnokság
RedBull
Bols Hungary Kft.
Mol Nyrt.

Pól

„A hülyeségnek csak alsó határa van,…”

„…onnantól fokozható. De felső, az nincsen.” Idén októberben másodszorra került megrendezésre a LogUp elnevezésű, kerekasztal-beszélgetés jellegű, a logisztikát is érintő kérdéseket megvitató szakmai találkozó.

A meghívott vendégek között a szakma kiválóságai szerepeltek: Réger Béla, az Általános Vállalkozási Főiskola tanára; Hír József Gyula, a Hungarorak Kft. frissen nyugdíjba vonult ügyvezető igazgatója; Kis Ernő, a Horváth Rudolf Intertransport Kft. gazdasági igazgatója; Bíró Koppány Ajtony, a székesfehérvári Logistar Kft. vezetője; Pető Ernő, a „Port of Rotterdam” magyarországi képviselője, valamint Nagy Zoltán, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésgazdasági Tanszékének oktatója.

A legelső téma: *„A Duna, a húszsávos autópálya”*. Pető Ernő kifejtette, hogy a Dunán kevés a jól hajózható szakasz, pedig Budapest az Északi-tenger és a Fekete-tenger közötti víziút közepén fekszik. A Duna magyarországi szakaszán azt kéne biztosítani, hogy minimum évi 200 napon 200 cm-es merülési mélységgel lehessen közlekedni, ezzel szemben ma a 170 cm-es mélység a teljesíthető. Rendes támogatási rendszere nincsen a hajózásnak, a 37 db Magyarországon bejegyzett hajó közül nem mind üzemképes. Hazánkban a forgalom nagy részét a hollandok bonyolítják le. Ha már autópályáról beszélünk, a „fel-” illetve „lehajtók” sincsenek kiépítve.

Felmerült a kérdés, hogy mennyire használják ki a kombinált és az intermodális szállítást. Réger Béla szerint macerás a vízi útra terelés: nincsen konkrét kapcsolat a Duna és a vasútvonalak között. Ha mégis sikerülne kapcsolatot létesíteni, akkor pedig nem érné meg. Bíró Koppány azt fejtette ki, hogy területi fejlesztések vannak – de nem itthon. Kombinált szállítás csak ott lehetséges, ahol termelő, leadó forgalom van, márpedig ez itthon nem jellemző.

„…nem ’készételt’ gyárt az egyetem, hanem előfőzött nyersanyagot.” (Nagy Zoltán)

És hogy mennyire fontos szempont a környezetvédelem? Azt mindannyian tudjuk, hogy a hajózás a legkevésbé környezetszennyező közlekedési mód. Azonban arra is gondolni kell, hogy a folyószabályozásnak olyan káros hatásai lehetnek, amelyek csak évek múltán bukkannak elő.

A második téma *„A gazdasági világválság hatása a Logisztikai Stratégiára”* címet viselte. Ez a meghívottak körében általános derültséget keltett. 2007-ben volt egy Nemzeti Logisztikai Stratégia, amely komoly, számon kérhető tételeket tartalmazott. Ezt a kormány 90%-ban átvette, ebből lett a Magyar Logisztikai Stratégia, és csak a számon kérhető dolgokat hagyta ki belőle. Ezt Bíró Koppánytól tudtuk meg. Pető Ernő álláspontja az, hogy az ország olyan földrajzi adottságokkal rendelkezik, amelyeket vétek nem kihasználni. Nagy hangsúlyt kell fektetni a záhonyi telephelyre, a széles nyomtávot tovább kell vezetni, mert így számtalan lehetőségtől esik el az ország. Hír József azt tanácsolta, hogy mivel a válság nem minden esetben azonos a bukással, sokkal inkább egy lehetőségnek kell tekinteni. Át kell gondolni, hogy mit rontottunk el eddig, mit csinálnánk máshogyan. Kis Ernő azt vette észre, hogy a gyengébb cégek elvéreztek, ám a stabilan állók most több munkát kapnak, hiszen ugyanazt a mennyiséget kell elszállítani, csak kevesebben vannak a piacon. Pető Ernő szerint a válság lehetővé teszi Brazília, Oroszország, India és Kína fejlődését: jó lesz figyelni rájuk! Ha az újragondolásnál tartunk, mérlegelni kell az ország vezetésének, hogy mi az, ami prioritást élvez, mire kell és mire érdemes több pénzt fordítani. Nem szégyen az, ha nem váltjuk meg korszakalkotó ötletekkel a világot; fel lehet használni a már működő gondolatokat is. Nagy Zoltán azt a megjegyzést tette, hogy nemcsak a fuvarozók, hanem a fogyasztók is egyre jobban tűnnek el, és a logisztikai szféra nem generál áruáramlatot, csak lebonyolít. Így a gyártókra és a fogyasztókra is szükségünk van.

A legutolsó téma leginkább a diákságot mozgatta meg: a felsőoktatás szerepéről, a gyakorlat fontosságáról és a cégek által elvárt színvonalról volt szó. Mind a hat vendég egyöntetűen állította, hogy a legfontosabb a nyelvtudás, nem a papír, hanem az aktív nyelv. A logisztika hivatalos szakmai nyelve az angol, de nem árt, ha mellette választott nyelvnek a német kerül fel a listára. Hír úr szerint a feltörekvő országok nyelvét is ismerni kell: fontos az orosz és a portugál. A szakmai gyakorlatot mindenképpen érdemes az egyetem alatt, nyáron elvégezni, hiszen az önéletrajzban is jól mutat. Egyformán fontos az elméleti és a gyakorlati tudás, a megszerzett elméletre kell majd a későbbiekben alapozni a tapasztalatokat. A szakirodalom ismerete sem elhanyagolható, hiszen a logisztika napról napra változik, és nincs két egyforma megoldású probléma.

Továbbtanulás szempontjából azt a tanácsot kaptuk, hogy szerezzünk másoddiplomát is, lehetőleg mérnök-gazdász kombináció legyen a birtokunkban. Jogosítvány, nyelv- és informatikai ismeretek előnyt jelentenek az álláskeresők számára.

Nagy Zoltán szerint a logisztikusok nem lesznek vezetők, és szükségük van racionalitásra és ép észre, hogy a legbonyolultabb problémákat is átlássák. Valamint fontos, hogy nyitottak legyenek az egyedi megoldásokra is.

Vera

Casting élmények

Az ember sokféle megnyitón és dedikáláson részt vehet. Biztos nagy élmény az is, mikor egy Harry Potter-kötetet tudunk az íróval szignóztatni, vagy ellátogatunk Disneylandbe, és szembe jön Goofy. Nekem egy, a felnőtt korcsoportot célba vevő szórakoztató rendezvény sajtótájékoztatójára sikerült eljutnom.

A nevezetes eseményre az augusztus végi Erotika Parádé alkalmából került sor. Történt ugyanis, hogy az amúgy sem prűd fellépések közé a biztonság kedvéért még egy nyílt filmforgatást is szerveztek. Mindenki

tudja milyen filmét, ha azt vesszük, dokumentum. Nagy abalygásra számítottam, és még a megjelenésre is nagy gondot fordítottam, de mint utóbb kiderült feleslegesen bújtam ingbe, nyakkendőben meg lehet, hogy be sem engedtek volna. Az épület leghátsó szegletében egy éppen nem működő bárban rendezték be az alkalmi színpadot és nézőteret. Pedig egy sör jól esett volna. A lézengő emberek miatt először azt hittem, lekéstem, de aztán kezdtek beindulni az események. Lehuppantam leghátsó székek egyikére, biztos, ami biztos, nehogy rajta legyek a bulvár média fotósainak képein, meg mivel ez az első ilyen tapasztalatom, így nem voltam száz százalékig biztos a dolgomban, nézelődtem, mi fog ebből kisülni. Egy pár, akik közvetlen mellettem foglaltak helyet, úgy tűnt ismernek mindenkit, mert többen is odajöttek hozzájuk üdvözölni őket. Például Judy Nero is, aki végül levezényelte ezt a délutánt. Később derült ki a mellettem ülő hölgyről, hogy ő is egy fellépő és az atlétatrikós konditerem-szökevény a kísérője.

Elkezdődött a sajtótájékoztató, szeretettel üdvözöltek minket, s ez látszódott is, mert a két házigazda hölgynek dagadt a mellkasa a rengeteg sziliko… akarom mondani szeretettől, amivel minket vártak. A már említett Judy Nero volt az egyik, másikuk Lévai Adrienn. Róla érdemes pár képet megnézni erre-arra az interneten, nem mondom, hogy élőben nem volt jó, de amit még a photoshoppal rádobnak, az döbbenetes. Egy igazi vadmacska. A tiszteletkörök után nem sokat cicóztak, és feltették a kérdést: „Ki jött a szereplőválogatásra?” Én minden erőmmel kapaszkodtam a karfába, nehogy egy véletlen izomgörcs a magasba rántsa a kezemet. Na, mások nem szégyenlősködtek, és öten felálltak. Az arány jó volt, három lány és két fiú, de a felhozatal nem annyira. Erről gyorsan meg is bizonyosodhattunk, mert az „Elő a cicikkel, lássuk, mennyire vagytok bevállalósak!”- felszólításra egyből hat lógott az arcunkba. Na jó, kettő elég komolyan farkasszemet nézett, csak a másik négy keresett valamit a földön. Rövid bemutatkozást kértek mindenkitől, megkérdezték, miért szeretnék csinálni, mi a motiváció és milyen perspektívát látnak maguk számára az iparágban. A válaszokat gyorsan megadták a kérdezettek, egyikhez sem kellett latin szótár. Aztán, mint a meccs előtt, elmentek hátra melegíteni. Ameddig a szereplőaspiránsok egymással foglalkoztak, minket újra kezelésbe vettek, Judy néni és Adrienn is készségesen válaszolt a feltett kérdésekre. A lényeg, hogy interaktív filmet készültek felvenni, ami annyit tesz, hogy az éppen a színpadon foglalatoskodó szereplőket a közönség irányítja nagyobb részt. Persze a két rendező hölgy felügyelete mellett.

Kéne a pöttyös labda, ugye? Jobban mint a Tibi bácsitól. ☺

Szépen ecsetelték, hogy mi is fog történni, aztán, hogy ne kelljen a fantáziánkra bízni mindent, előre hívták egyesével a szereplőket. Mindenki feldobta az Ádám és az Éva kosztümöt. Alkalmassági teszt csak a fiúknak volt, amihez egyikük a közönség segítségét kérte. Mondjuk, ha a számítógép vette volna el a felét, az fájt volna! De ez sem segített, így ha egy másik műsorban lett volna, akkor a „Vágó úr, itt megállnék!”-mondattal zárja, itt petyhüdten távozott a neonfényárban úszó színpadról.

Ezzel is megvolnánk! Megnyugtattak, hogy a kieső szereplők helyére, meg egyébként is a megfelelő létszám eléréséhez, meglesznek a már bevált szereplők. Gondolom, nem tudtak eljönni, mert éppen szerepelnek. Végül is, ekkor még hátra volt a java, legalábbis vizuális szempontból. Mert, még ha olyat, mint a castingosok, nem is vállaltak be, de színpadi rutinjukkal, és még inkább idomaikkal mindent vittek. Ezután több későbbi fellépő és a házigazda hölgyek együtt pózoltak a színpadon. Pucsítás, ciciösszenyomás, csücsörítés. Csak a legszükségesebbek. Az egész azzal zárult, hogy egyesével lehetett mindenkinek kérdéseket feltenni. Fantasztikus lehetőség, amivel próbáltam élni, de miután egy fellépő párostól megkérdeztem, hogy azért hasonlítanak-e ennyire, mert anya és lánya, majd a válasz mellé grimaszokat is kaptam, akkor letettem a további kérdésekről.

„Ennyi szilikonból mennyi fürdőszobát lehetne szigetelni?”

PPétya

BME vs. Corvinus

Ki ne hallotta volna már ezeket a szinte legendásnak nevezhető történeteket, vicceket? A Duna két oldalán elhelyezkedő egyetemek rivalizálásáról mindenki tud, akár az egyik, akár a másik intézmény hallgatója, és minden bizonnyal személyes tapasztalattal is rendelkezik.

Pedig a két egyetem egy tőről fakad, bár erről kevesen tudnak. Költségvetés-csökkentésre hivatkozva 1934-ben megalakult a Magyar Királyi József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, melynek egyik fakultása lett a Közgazdaságtudományi Kar. Az együttélés 1948-ig tartott, ekkor vált szét a két intézmény: a Duna másik oldalán létrejött az önálló Magyar Közgazdaságtudományi Egyetem, intézményünk jogelődjeként pedig a Budapesti Műszaki Egyetem.

Elképzelhető, hogy a rivalizálás a szétválás természetszerű velejárója volt, de ilyet kijelenteni biztosan nem lehet. Ebben a cikkben sem keressük a versengés kiváltó okait, kezdetét – ezzel lehetetlen célt tűznénk ki magunk elé. Azonban arra kísérletet teszünk, hogy összehasonlítsuk a két egyetemet számos szempontból, kiegészítve néhány hallgatói véleménynyel, mind erről, mind a másik oldalról, majd ki-ki maga döntse el, hogy honnan eredeztethető a két egyetem közti feszültség.

Tanulmányok

Számonkérési rendszer

BCE: Talán ez az a szempont, ami miatt leginkább szabadidőközpontnak nevezik a Corvinust. Kétségtelen tény, hogy az aláírás mint fogalom – néhány tantárgyat leszámítva – nem létezik a másik oldalon. Vizsgázni így bárki elmehet, bár amennyiben nem ért el elegendő pontszámot az évközi számonkérések során, bizonyos esetekben maximumot kell szerezni a vizsgán ahhoz, hogy egyáltalán egy ponthatáros kettest írhassanak az indexébe. Mivel nincs aláírás, jellemzően az évközi számonkérések (kis zh-k, beadandó házi feladatok), illetve a vizsga együttesen alkotják a félévvégi osztályzatot.

„Fővám tér. A közgázosok szálljanak le, az igazi egyetemisták jöjjenek tovább.”

BME: Tantárgyanként kreditől függően 2-3 zh van, emellett sok házi feladat is. A BSc mintatanterve szerint maximum 4 vizsgája van egy közlekesnek félévenként.

Jelenlét

BCE: A katalógusról is hasonló mondható el, mint az aláírásról: ritka, mint a fekete bárány. Azonban az éremnek két oldala van: ha a hallgatótól nem várják el, hogy részt vegyen a gyakorlatokon, annak könnyen egy tárgyújrafelvétel lehet az eredménye. És ha már a tantárgyfelvételnél járunk: a Corvinuson háromszor vehető fel egy kurzus, a negyedik alkalom már külön dékáni engedélyhez kötött.

BME: A laborokon kötelező a részvétel. Előre készülni kell rá, mert beugróteszt van, sőt van, ahol kiugró is. A laborok a pótlási héten pótolhatók, de vannak olyan laborok is, amelyeknél nincs lehetőség erre. Nem mindegyik gyakorlaton van katalógus, de azért érdemes bejárni.

Óraszám, tárgyak

BCE & BME: Amíg egy elsős közlekest az első félévben 29 órát foglalkoztatja az egyetem, addig egy szintén gólya gazdálkodási és menedzsment szakos hallgatónak hozzávetőlegesen 22 órája van. Az összes óraszámot tekintve egy leendő közlekedésmérnök több időt tölt az egyetem falai között, mint egy közgazdászjelölt, azonban az utóbbiaknak az óraszáma meglehetősen ingadozó, köszönhetően annak, hogy a Corvinuson nagyobb arányban képviseltetik magukat a választható tárgyak. Gyakran hangoztatott probléma a Műegyetemmel kapcsolatban, hogy az elmélet-gyakorlat aránya nem megfelelő – hasonló cipőben jár a Corvinus is. Első ránézésre azonban nem így tűnhet: amíg nálunk az első félévben 20 előadásra összesen 9 labor és gyakorlat jut, addig a Corvinuson ez az arány kiegyenlített (ott nem beszélhetünk laborokról, csak gyakorlatokról). Nagy különbség mutatkozik még a nyelvvizsga követelményekben: a Corvinuson a BA diplomához egy, az MA oklevélhez két szakmai középfokú nyelvvizsgával kell rendelkezni, de van olyan szak is, ahol három nyelvvizsgát követelnek meg.

Bennmaradás

BCE: A másik olyan pont, ami táptalaja lehet az ellentéteknek. A Corvinusról kiesni elméletileg lehet – vannak különböző, legendásnak nevezhető történetek – de olyan hallgató, aki nem az önkéntes távozás mellett döntött, gyakorlatilag nem létezik. Az évcsúszás azonban ott sem ismeretlen fogalom: az el nem végzett kötelező tárgyak a követelményi rendszer miatt több hallgató életét keserítik meg évről-évre.

BME: A BME-re könnyű felvételt nyerni, de bennmaradni annál nehezebb. A legtöbben a műszaki menedzser szakról esnek ki, ezt követi a Közlekedésmérnöki Kar. A legfrissebb felmérés szerint 2 tanév után (4 félév), mindössze a felvettek 9%-a tud mintatanterv szerint haladni, és 69% tud bennmaradni az egyetemen.

Diákélet

Egyetemi Napok, bulik

BCE: A mienkhez hasonló Egyetemi Napok a másik oldalon szintén létezik: Corvinus Egyetemi Napok (CEN) névre hallgat a rendezvény, és a tavaszi félév vége felé szokták megrendezni a Nehru-parton. Ezt leszámítva is bővelkedik az egyetem bulikban: gondoljunk csak a Corvinus főépületének pincéjében található School Clubra. Ezen felül, – többek között – az Egyetem Kinizsi utcai kollégiumában, heti rendszerességgel szerveznek bulikat.

BME: A kollégiumokban vannak kocsmaszerű helyek és hetente egyszer-kétszer nyitva tartó szórakozóhelyek is, így mindenki ott bulizhat, ahol szeretne. A BME Fesztivál mellett számunkra fontos rendezvény még a Kari Napok is.

Diákszervezetek

BCE: Számszerű tény, hogy a Corvinuson van a legtöbb hallgatói szervezet, amelyek széles palettán mozognak: kezdve az egészen szakmaiaktól, a felvételizők oktatását végző csoportosuláson keresztül, egészen az elsősök beilleszkedését segítő egyesületig.

BME: A közlekeseknél is több öntevékeny kör van: Audio stúdió, Baross Kertépítő Klub, Baross Informatikai Szakkollégium, Bográcskör, Hagyományőrző Öntevékeny Kör, Riszáljkör, valamint az újonnan megalakult Médiakör. Nem hagyható ki a felsorolásból a Közhír csapata sem, és fontos még a Mentor Gárda, valamint a Közlekedésmérnöki Szakkollégium is. Hasonló csoportosulások minden karon vannak, hol több, hol kevesebb.

Kollégium

BCE: A Corvinus három pesti karának összesen három kollégiuma van: ezek közül kettő az egyetemtől egy rövid sétával megközelíthető, míg a harmadik közel egyórás utazással érhető el. Állapotuk összességében kielégítőnek nevezhető: a három kollégiumból kettő nem rég esett át felújításon, míg az egyikre már rendesen ráférne egy renoválás…

BME: A BME-nek hét kollégiuma van, ezek közül kettő PPP üzemeltetésű (Kármán Tódor Kollégium és Schönherz Zoltán Kollégium). Ezek szebbek és újabbak a többi kollégiumnál, de a házirend is szigorúbb. Van egy külső, bérelt kolesz is a Nagytétényi úton. A nem PPP-s kollégiumok kevésbé modernek, illetve javításra szorulnak, de nagyobb a szabadság.

Hallgatói vélemények

BCE:

- Nem vagyok rossz véleménnyel a műszakisokról, több jó barátom is oda jár. Ahogy hallottam, az építészeknél és az építőmérnököknél a mentorok próbálják „belenevelni” a gólyákba ezt az ellentétet, pedig logikusabb lenne, ha a GTK és köztünk alakulna ki a viszálykodás. - Dana

- Semmi bajom nincs a Duna jobb partján tanuló hallgatókkal. Szerintem ők pusztán irigyek ránk, mert nálunk sokkal több a lány. - Bálint

- Miből fakad az ellentét? Nem tudom igazából, eddig akárkit megkérdeztem, azt mondták, hogy „mert műszakisok”. Talán nem tartják sokra a közgazdaságtant, „légből kapott” tudományként aposztrofálják. - Kriszta

„Miért nincs a Műegyetemen tavaszi szünet? Mert azalatt mindenki elvégezné a Közgázt.”

- Semlegesen állok a műegyetemistákhoz, se pozitív, se negatív véleményem nincs róluk. Ami a rivalizálást illeti, ez már inkább csak hagyomány, ami szerintem a két intézmény szétválásakor alakulhatott ki. - Dani

- Mivel a Műegyetemen már végeztem, a Corvinuson pedig idén diplomázom, jó rálátásom van a két egyetemre. Ezek alapján nem mondanám, hogy egyik vagy másik nehezebb lenne. Az tény, hogy a BME-n nehezebb egy-egy tantárgyat teljesíteni, de eközben nem szabad arról elfeledkezni, hogy a Corvinuson tanulóknak nem csak a reál, de a humán tárgyakhoz is érteniük kell. Olyan emberből pedig nem sok akad, akinek mindkettőhöz jó érzéke lenne. – Peti

BME:

- A véleményem az, hogy ők is sima egyetemisták. A helyzet egyébként szerintem elég összetett. Mint minden emberi lény, a saját szakmáját, szakterületét tartja legfontosabbnak, legalábbis fontosnak. Alapvetően szerintem innen ered ez az ellentét. Egyébként van jó pár közgázos ismerősöm, és nyilván nem nézem le őket. Persze én is előrébb helyezném a mérnöki szakmát, mint a közgazdászt. De nyilván rájuk is nagy szükség van sok esetben. – Koci

- Elvből nem szeretem a Corvinusra járókat: Fővám téri szabadidőközpont, bárki kap diplomát, nem járnak be órára, nem lesznek szakemberek, mindent a munkájuk során tanulnak meg, továbbá úgy szólnak bele a mi dolgainkba is, hogy semmi közük nincs az egészhez. – Edi

- Sok ismerősöm jár a Corvinusra. Nem utálom őket azért, mert közgázosok. Néha szoktam velük viccelődni, hogy ők láblógatós egyetemre járnak, gyakorlatilag tizedannyi munkával szereznek diplomát, mint egy közlekes. Ezért én úgy érzem, hogy a műegyetemisták nagy része lenézi az ilyen diplomát szerzetteket. – IPG

- Engem szórakoztat ez a nagy ellenségeskedés, mert nem tudom miért “utáljuk” ennyire egymást, kicsit komikus megszokásból szidni a corvinusosokat. - Harkov

- Nem szeretek semmilyen ellentétet tartani semmi hagyomány kedvéért. - Balázs

Eszti és Jani

Európa első kétéltű turistabusza

6 kerék, Euro5-ös motor, hatalmas panoráma-szélvédő, bőrülések, légkondi, 45 ülőhely, tolósugár. Ezek a legfőbb jellemzői Budapest új látványosságának, a kétéltű turistabusznak. Galla Gergő jóvoltából alkalmunk nyílt Budapest új csodáját rögtön az első hetének végén kipróbálni.

A buszt megpillantva máris látható, hogy nem mindennapi szerzemény. Sárga színe mellett a furcsa orra is magára vonja a tekintetet, a repülőgép feljárók módjára nyíló lépcsőről nem is beszélve. A fedélzetre lépve rendkívül kellemes buszos környezet fogad: kék kárpit mindenhol, az famintázatú karfás ülésekben pedig bőrbetét. Indulás előtt az Emil Rulez „Hello Tourist" című száma csalogatja a turistákat, amely talán sose szólt még aktuálisabb környezetben.

Csinos idegenvezetőnktől szomorúan vettük tudomásul, hogy sajnos csak angol és német idegenvezetés van, magyar nincs. Ekkor hangzott el az is, hogy ne lepődjünk meg a buszt ámulva bámuló és fotózó embereken, hiszen Európában, és így Budapesten is, új még ez a jármű. Bámészkodókból pedig volt bőven: lámpánál álló, mutogató gyalogosok, Hősök terén egyszerre ámuló, fényképhez beállt turistacsoport stb.

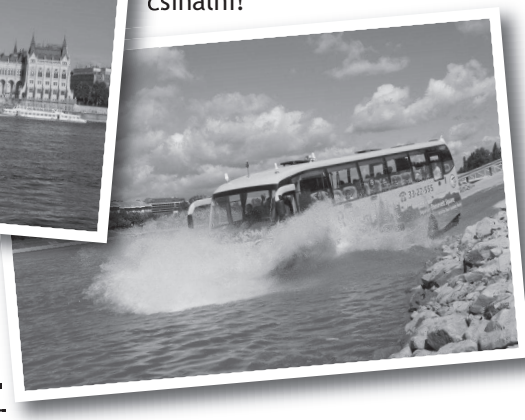
Érdekes és vicces az emberek reakcióit (is) figyelni a buszról, de persze ez a túra nem a honfitársaink odavissza bámulásáról szól, hanem Budapest látványosságairól. A Roosevelt térről indulva először a Parlament mögött haladtunk végig, majd a Szent István Bazilika érintésével a Zsinagóga irányába tettünk egy visszafordulót, hogy aztán rákanyarodhassunk az Andrássy útra. Itt megnéztük az Operaházat, majd a Hősök terét, és ekkor elindultunk az Árpád híd közelében lévő rámpa felé. Itt történt a Dunába csobbanás, és egészen a Lánchídig hajóztunk, amin túlhaladva fordultunk vissza.

Az út során az idegenvezetés párhuzamosan két nyelven zajlik, bekezdésenként váltva angol és német között. Mindezt olyan gyönyörű kiejtéssel, hogy talán egy anyanyelvi hallgatóság is csodálkozna rajta. Arról nem is beszélve, hogy az egészet fejből mondják olyan érdekes történetekkel tarkítva (például az Operaházról), amelyek még a sok éve itt lakóknak is újdonságként hathatnak.

Az egész út legizgalmasabb pillanata az, amikor a busz a vízbe hajt. Kicsivel a rámpa előtt elhangzanak a biztonsági dolgok vészkijáratokról, mentőmellényekről, majd a hangszórókból tekintélyes hangerővel feldübörög a 2001 Űrodüsszeia felemelő nyitányzenéje. A zene hangulatától átitatva a buszsofőr a rámpa tetejéről jókora lendületet véve, nagy gázzal hajt bele a Dunába, majd a csobbanás után már hajóskapitányként irányítja az úszó buszt. A legtöbb csodálkozó tekintetet talán ilyenkor lehet levadászni. Csodálkoztak a Margit hídon csüngő munkások, de volt menet közben fotózó autós és motoros, sőt még rendőr is a rakparton.

Közben szorosan a Parlamenthez húzódva teljes lett a kép erről a gyönyörű épületről. A Lánchídtól visszafordulva és a rámpához közeledve idegenvezetőnk egy játékra invitálta a résztvevőket, ahol minden nyelven egy-egy találós kérdés hangzott el a busszal kapcsolatban, emléktárgyakért cserébe. Ezután a számunkra legviccesebb rész következett: turistáink magyar nyelvre tanítása. A lelkes városnézők elismétléses begyakorlással tanulhattak pár hasznos magyar szót. Ezt követően kaptak egy kis szóbeli ízelítőt a mi gasztronómiánkból humoros és baráti hangulatban.

Bizony, erről a buszról úgy szállnak le az idelátogatók, hogy tisztában vannak a lángos, gulyás, kürtőskalács, túró rudi fogalmával; magyarul köszönik meg az utat, majd hibátlan kiejtésű „viszontlátásra" köszönéssel, széles mosollyal távoznak. Tényleg igazi kincs ez idegenforgalmunknak, hiszen plusz egy érv Budapest mellett, amiért érdemes lehet idelátogatni. Ha minden turista a kíváncsiságtól hajtva csak egy ajánlott ételünket kipróbálja a leszállás után, talán el is felejthetnék a budapesti vendéglátók a válságot. Így kell ezt csinálni!



A kétórás városnézés előtt lehetőségünk volt beszélgetni Galla Gergő üzemeltetési igazgatóval, valamint Bársony Kornél szakmai igazgatóval. A busz ötletéről Gergőt, a technikai dolgokról Kornélt kérdeztük:

Honnan jött ennek a kétéltűnek az ötlete?

G.G.: Az egésznek az ötlete nem az enyém, az apukám találta ki, akinek szerintem már 10-15 éve fejében volt, csak most volt idő és lehetőség, hogy ezt megvalósítsa. Ő ezt először Kanadában látta, Ottawában. Ott nem pont ez a busz volt, hanem a katonai

kétéltűből átszuperált jármű. Ezt követően úgy hozta a sors, hogy magánútra léptünk mindketten, majd egyszer csak rábukkant az interneten, és megtalálta azt a máltai gyártót, aki ezt a buszt gyártotta. Volt egy prototípusuk, ami sok szempontból hasonló, sok szempontból teljesen más volt. Ekkor kimentünk Máltára, megnéztük és így jött a megrendelés is.

Hogy történt a jármű itthoni engedélyeztetése?

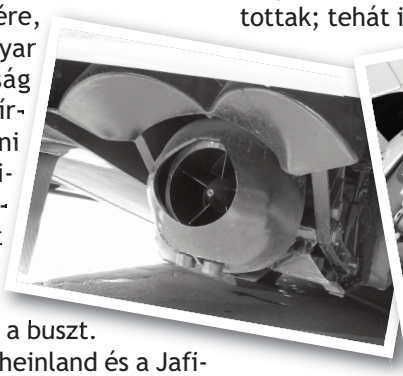
B.K.: A buszt, amikor megérkezett, a TÜV Ausztria már megvizsgálta a máltaiak kérésére, viszont ezt a Magyar Közlekedési hatóság nem fogadta el. Előírta a TÜV Nord itthoni vizsgálatát, ezt viszont mi nem akartuk elfogadni, mert a TÜV-Nord több tízszeres áron szerette volna bevizsgálni a buszt. Ezért aztán a TÜV-Rheinland és a Jafiautokut konzorcium volt a vizsgálója közúton. Így lett a busznak magyar forgalmija, magyar rendszáma. Annyi ezzel kapcsolatban a különlegesség, hogy az utolsó pillanatban lekorlátozták 70 km/h-ra a maximális sebességét, mivel ez egy városi busz. Igazán nem is ismerték a szabályokat, mert nincs benne állóhely, tehát nem is lehetne városi busz. Végül a hatóságok szerint az lett, de amikor hozták a máltai mérnökök, akkor 115-tel jöttek az autópályán, tehát a valós végsebessége jóval meghaladja a 70-et. A buszon máltai felségjelzés is van, mert mint hajó, máltai engedélyekkel rendelkezik. Ők voltak ott az építésénél, ők tudták leengedélyeztetni. A járműnek 15 km/h az állóvízi sebessége, amely egyben a végsebesség is. A szabályok szerint 13 km/h-át kell tudnia a Dunán, Budapest térségében a hajóknak.

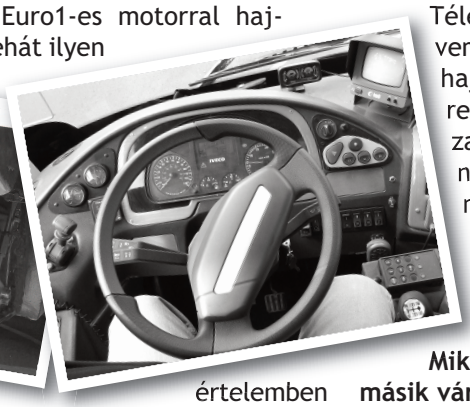
Kialakítást tekintve ez egy hajó alépítményére épült busz vagy fordítva?

B.K.: Röviden ez egy busznak látszó hajó. Úgy néz ki ez az egész, hogy a máltai mérnökök csináltak egy 22 légkamrából álló teljesen zárt, katamarán testet. Ez alá betettek kívülről egy járóképes Iveco alvázat. A létraváztól kezdve a futóműig, minden kívül van a katamarán testen, tehát gyakorlatilag ezt a vízben le lehetne csavarozni, és leeshet, a járművet nem zavarná, teljesen független tőlünk. Ezt követően az egészre rátettek egy busz felsőrészt, így maga a jármű ennek a három dolognak az öszvére.

Mondható a világon egyedinek ez a jármű?

B.K.: A világon 6-8 helyen van kétéltű városnéző jármű, de ezek általában katonai kétéltűek átalakítva, túlméretesek, nincsenek meg az engedélyeik, Euro1-es motorral hajtottak; tehát ilyen





értelemben egyedi. A mi buszunk egy Iveco Cargo létravázát kapta meg, és egy Tector motor van benne, ami Euro5-ös besorolású, valamint 280 lóerős. A vízi meghajtásról plusz egy kardán gondoskodik, ami a vízsugárhajtóművet hajtja. A hajótest 6 mm-es alumíniumból épült, ami a Máltai Tengerészeti Hatóság kérésére meg van erősítve kívül körbe egy 3 mm-es rozsdamentes anyaggal.

Minden új fejlesztésnél előfordulnak gyermekbetegségek. Jelentkezett már ilyen ennél a járműnél?

B.K.: Például amikor meghozták decemberben, észrevettük, hogy a máltaiak nem készültek fel a fűtésre. Ugye náluk, amikor nagyon hideg van, akkor van 10 fok. Érdekes módon a klímát is alulméretezték. Beszéltem a máltai mérnökökkel, illetve a dolgozókkal, és ők is azt mondták, hogy náluk nem is használnak klímát, úgy megszokták a 40 fokot. Így aztán az egész klímarendszerünket cserélni kellett.

Az eddigi egy hét alatt mik a tapasztalatok?

G.G.: Nagyon tetszik az embereknek, 99%-ban pozitív. Egy dologban azonban aggodalmakat hallottunk vissza, hogy vajon biztonságos-e. Nem süllyed-e el? Nem fog-e leállni a motor a Duna közepén? Egyszóval az emberekben minden újtól van egy kis félsz. Eddig azonban már 30 túra lement, és abszolút problémamentes volt mindegyik. December óta teszteltük a járművet, a Duna kevésbé látványos helyein: lent a csepeli részen vagy fent az Árpád hídon túl. Azóta folynak az ezzel kapcsolatos tesztelések és fejlesztések.

Mettől meddig fogtok közlekedni?

G.G.: A terv az, hogy egész évben. Télen kevesebb járat lesz, november 1-jétől csak napi 4. A hajó viszonylag erős testtel rendelkezik, tehát kisebb jégzajlás sem zavarja, de persze nagyobb jegesedés esetén már nem fogunk tudni közlekedni. De a terv az, hogy egész évben, heti 7 napban és napi 5, novembertől napi 4 túrával üzemelünk.

Mik a terveitek? Másik busz, másik város?

G.G.: Gondolatban mind a kettő benne van, van olyan tervünk is, hogy második busz, van olyan is, hogy második rámpa, hogy ne kelljen fel-le közlekedni a vízen, hanem lent ki tudjon jönni. Prága és Pozsony is tervben van, de leginkább hosszú távon. Először nézzük meg, hogy mi lesz ebből, mennyire lesz sikeres, mennyi idő alatt hozza vissza a befektetést. Szóval terv az van, sose nyugszunk, de hogy mikorra lesz belőle valami, azt nem tudom.

Kívánom, hogy minél előbb! Köszönöm a beszélgetést!

Bővebb információ, menetrend, jegyárak a http://riverride.hu *weboldalon!*

Freety & GrafUr

Öreg autó… NEM vén autó!

Előző számunkban megjelent „Öreg autó belvárosba nem jöhet” című cikkel kapcsolatban szeretnék eszközölni egy igen jelentős helyreigazítást, ami után talán fellélegezhet mindenki, aki előzőleg megijedt.

A legutóbbi Közhír megjelenése után kaptam levelet Gáti Balázs tanár úrtól, aki egy fórumra hívta fel a figyelmemet. Ez a fórum a VW T3 barátok közösségéhez tartozik, akik óriási fába vágták fejszéjüket: megpróbáltak alkotmánybírósági (továbbiakban: AB.) beadvánnyal fellépni az előzőekben bemutatott szmogrendelet irracionalitásai ellen. A maroknyi csapat időt és olykor pénzt nem sajnálva, egy ügyvédnő felkérésével panaszt emelt a rendelet ellen. Szerencsére ezzel nem voltak egyedül, számos autós társaság is ugyanígy tett.

Előző számunk lapzártájával egy időben lett meg ténykedésük első gyümölcse. Ugyan az AB-i eljárás kapcsán még nem történt előrelépés, azonban az eredeti rendeletet az elmúlt időszakban többször is módosították. A módosítás első és legfontosabb pontja, hogy idén október 20-án nem lép életbe a rendelet! A korlátozásról szóló rendelkezés (előző számban tárgyalt) hatályba lépéséről az önkormányzatnak külön rendelettel kell gondoskodni, továbbá az új táblák miatt a KRESZ-t is módosítaniuk kell. A veszély persze ezzel nem múlt el végleg, csak egy kicsit eltolódott.

A módosított rendelet szerint a sárga plakettes autók kitiltása két lépcsőben történne meg: az életbe lépésétől számítva 3 év áll majd rendelkezésre a Budapest közigazgatási határain belül élők számára, hogy felkészüljenek a korlátozásokra. A harmadik évet követően azonban már csak a zónán belül lakók használhatják ezen járműveiket, majd újabb 2 évvel később már senki sem (kivéve a mozgássérült engedéllyel rendelkezők, BKV, stb.). Így a zónán belül élőknek 5 év áll rendelkezésükre, hogy lecseréljék az autóikat.

Érdemes belegondolni, hogy a jelenleg is csekély számú sárga plakettes autóból mennyi közlekedne még 5 év múlva is?! Az idő múlásával az érintett járművek száma valószínűsíthetően igen csekély lesz, így az is kérdéses, hogy annak a kevés „sárgának” a kitiltása mennyire segíti elő az elérni kívánt célt, azaz a levegővédelmet?! (Amiről ez az egész szólna…)

A fórum címe: http://t3-tuning.hu –> fórum -> szmogrendelet

GrafUr

Hőn szeretett Földalattink…

Mi sem lehet ennél retróbb! A mi budapesti Kis földalattink a világ első metrójaként bekerült az összes valamire való történelemkönyvbe, és méltán lehetünk rá büszkék. De hogy pontosan miről is szól a története, arról szeretnék most pár érdekességet megosztani Veletek.

A cikk bevezetőjében az szerepelt: a világ első metrója. Úgy vélem ez kis magyarázatra szorul. Ha metróról van szó, egyből mindenki Londont említi, mint az első metrótulajdonos várost. Ha azonban klasszikus értelemben nézzük a dolgokat, akkor a londoni „metró” nem is metró. Ez a meghatározás ugyanis villamos hajtású gépekre vonatkozik, amelyek a földfelszín alatt, egy kiépített csőben közlekednek. Az első londoni metró viszont egy föld alatt közlekedő gőzüzemű vasút volt. 1863-ban állították forgalomba, de 6 hónap üzemelés után le is állították, mert annyi fulladásos haláleset történt, hogy az már tűrhetetlen volt.

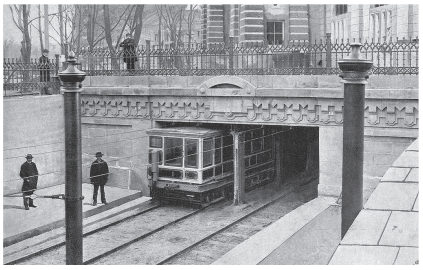
A történet az előző – vagyis pontosabban fogalmazva a kettővel ezelőtti – évszázadra nyúlik vissza. Az 1840-es évek derekán járunk. Bátran nevezhetjük ezt a korszakot a fellendülés és a virágzás korának. Jó, természetesen volt némi Habsburg elnyomás (vagy legalábbis valami ellen fel kellett lázadni), de gazdaságilag, társadalmilag az egyik legpezsgőbb és legizgalmasabb időszaka volt Budának, Pestnek és környékének. Ezekben az időkben jutott eszébe Kossuth Lajosnak, hogy valamit kezdeni kellene a várossal, egyfajta centralizált városfejlesztésre lenne szükség. Ennek a gondolatnak több alapja is volt. Addig az épületek esetlegesen épültek, nem volt közös stílus, nem volt koncepció, ami alapján egész negyedeket lehetett volna felhúzni. Nos, Kossuth terve az volt, hogy épüljön a mai Nagykörút helyén hajózható csatorna, és a Sugár út közepén szintén egy csatorna vezessen a városligeti tóhoz. Ehhez a tervhez csatlakozott továbbá, hogy a Sugár út (ma Andrássy út) két szélén kocsiút vezessen – ez meg is valósult, valamint, hogy a keresztező utcákból felemelhető hidak keresztezzék a csatornát. A Sugár út mentén palotákat és villákat képzelt el, amelyeket a magyar nemesi családok rendelkezésére kívánt bocsátani. Ezekből a tervekből szerencsénkre a vizesárok nem valósult meg.

A forgalom viszont annyira kezdett megnövekedni a Sugár úton, hogy elengedhetetlen volt egy modern közlekedési, sőt mi több, tömegközlekedési pálya kiépítése. A felszíni villamos kiépítését természetesen megpályázták vállalatok és vállalkozók, de ahogy az várható volt, a városvezetés nem hagyta, hogy egy ilyen pálya látványa elcsúfítsa a város büszkeségét, a Sugár utat – teszem hozzá, ma is lehetne annyi kurázsi a városvezetőkben, hogy tájvédelmi és városvédelmi szempontból elvessenek építkezési engedélyeket (hogy csak egy példát említsek: Kálvin tér, üvegpaloták, amik amúgy szinte teljesen üresen állnak).

A legvégső tervek 1893-ra készültek el. Egy feltétele volt az engedély kiadásának: a földalatti vasútnak el kellett készülnie a Millenniumi Kiállításra, amelyre 1896-ban került sor. Ez a millennium nemcsak arra szolgált, hogy a honfoglalás 1000 éves évfordulóját méltóképpen megünnepelják, hanem egyúttal hazánk rendezte volna abban az évben a Világkiállítást. Ebből az alkalomból épült többek között szinte az egész Andrássy út, és a Városligetben található építmények zöme is ekkor készült (Széchenyi fürdő, Állatkert, Vajdahunyad vára, Műjégpálya). A Földalatti megépítésére mindössze 20 hónap állt rendelkezésre. Az engedélyeket 1894. augusztus 9-én írták alá hivatalosan, ekkor azonban már tartottak a földmunkálatok. A vasúti kivitelezéssel a Siemens & Halke céget bízták meg, a föld- és betonozási munkálatokat Wünsch Róbert budapesti vállalkozó irányította. Az építkezést – mivel akkoriban viszonylag ritka volt a forgófejes alagútfúró gép – a legegyszerűbb módszerrel végezték. Fölülről ásták ki az alagutat, így a teljes szakaszon párhuzamosan folyt az építkezés. Ezért készülhetett el rekordidő alatt. 1896. április 11-én, a műszaki átadáson már olyannyira előrehaladott állapotban voltak az építkezéssel, hogy csupán néhány apróbb simítás került bele a jegyzőkönyvbe mint elvégzendő feladat. Az állomások burkolatát a Zsolnay manufaktúra cserepei díszítik mind a mai napig (kivéve a Deák téren, valamint a később épített Széchenyi fürdőnél és Mexikói úton). Magukat a szerelvényeket a Schlick Gyár készítette, és a Siemens szállította az elektromos berendezéseket. A kocsik megjelenése és belső terei a kor divatát tükrözték. Ezekből a kocsikból húszat üzemeltettek, melyekből mindössze három maradt fent mind a mai napig. Ebből két darab a Deák téri Metró Múzeumban található (mindamellett, hogy ott találhatók ezek a kocsik, az eredeti nyomvonal is itt ment, tehát azok a sínek, amelyeken állnak, valódiak, és valaha a teljes pálya szerves részét képezték), egy pedig a mexikói úti telephelyen pihen, és évente egy-két alkalommal nosztalgiajáratként végigrobog a nagyjából 4 km hosszú pályán.

A mi Kis földalattink tehát 1896. május 2-a óta szállítja rendületlenül az utasokat. Azt kell, hogy mondjam, nagy-nagy megelégedésünkre. Mindamellett, hogy városunk egyik ékessége, turistalátványosság is, sőt 2002 óta a Világörökség része a teljes Andrássy úttal együtt.

Természetesen könyveket lehetne írni arról, hogy hogyan, s miként épült a Földalatti; számos történelmi, gazdasági és társadalmi változás eredménye és alapja is egyben. Most azonban megpróbálom összegyűjteni a legeket.



Következzen tehát néhány igazi érdekesség a Kis földalatti építésével és kialakításával kapcsolatban. Nem mellesleg érdemes összevetni a mai állapotokkal a leírtakat, hiszen abban a szerencsében van részünk, hogy egy újabb metróvonal születésének lehetünk a szemtanúi kis hazánkban.

A Földalatti 20 hónap alatt készült el; pontosan annyi idő alatt, amennyit az elején mondtak. Az építkezés költségvetése 3,6 millió forint volt (1895-96-ban!), amit szintén nem léptek túl. Most ugye minek célozzak megint a 4-es metróra?

Minden egyes megállónak, amely az alagútszakaszon volt, a lejárója fölé egy fedett csarnokot építettek. Ez alól egyedül az Opera állomása volt kivétel, itt nem épült csarnok, és később, mikor a többit megállónál is elbontották azokat, akkor az Opera lejárata szolgáltatta a mintát a többi lejárat megépítéséhez.

Eleinte 11 megálló volt a végállomásokkal együtt. Ebből 9 a föld alatt, 2 a felszínen. A Földalatti a Szépművészeti múzeum mellett bukkant elő a föld alól. Ez után megállt az Állatkertnél, valamint az Artézi fürdőnél (ma ez a Széchenyi fürdő). Itt volt a végállomás. Ma is látható az a gyalogos felüljáró a kacsaúsztató és a múzeum között, amely a vasúti pálya fölött ívelt át. Ennek is van különlegessége, mégpedig az, hogy ez az ország első vasbeton hídja. A felszíni állomásokat később megszűntették, a teljes vonalat a föld alá helyezték. A Deák téren lévő állomást a többi metró építése miatt kissé át kellett alakítani. Ez azt jelentette, hogy új nyomvonalra került ez a pályaszakasz. A régi, eredeti Deák téri állomást átalakították, és ma ott üzemel a Metró Múzeum, amelyben helyet kapott az a két eredeti földalatti kocsi, ami az első húszból megmaradt. Épült egy királyi kocsi is. Ezt még maga Ferenc József is használta. Na jó, nem közlekedett vele nap mint nap munkába menet, hanem rendezvényeken díszvendégként ebben a hintóhoz hasonlító kocsiban tűnt fel.

Az építést követően a vonal teljes hosszán a XIX. században elterjedt 'balra tarts' elv alapján közlekedtek a szerelvények, tehát pont ellentétes oldalon, mint ma. A felszínen 1941-ben, míg az alagútban 1973-ban tértek át a jobboldali közlekedésre. Egyetlen helyen azonban a városban megmaradt a baloldali közlekedés. Persze az is kötöttpályás jármű, méghozzá a Gödöllői hév vonala, ahol fordítva közlekednek. Természetesen egy ilyen átállás nem egyszerű, mert a komplett biztosító- és forgalomirányító rendszert át kell építeni ahhoz, hogy fenntartható legyen a biztonságos közlekedés.

Épült két új megálló is, a Széchenyi fürdő és a Mexikói út, ahol egyúttal kialakításra került az a remiz is, amely a távolabb lévő kocsiszínt volt hivatott felváltani. Az eredeti remiz egyébiránt a mai MÁV kórház Dózsa György úti bejáratánál volt, ahova a szerelvények az Állatkert és a múzeum közötti kis utcán jutottak el.

Hát nagyjából ennyi volna a mi Kis földalattink története, amely évszázadokon, generációkon és gazdasági-politikai rendszereken átívelve mind a mai napig rendületlenül üzemel, és joggal lehetünk rá büszkék. És legyünk is, mert nincs fontosabb annál, mint hogy védjük, tiszteljük és becsüljük értékeinket.

Pól

Alfa Romeo Giulia 1,6 Super 1973

A 70-es évek autóversenyeiben még aktívan részt vett az Alfa Romeo, több modelljét is felvonultatta, azonban a Giuliát legtöbben nem a versenysportból, hanem a mozikból vagy az utcáról ismerik.

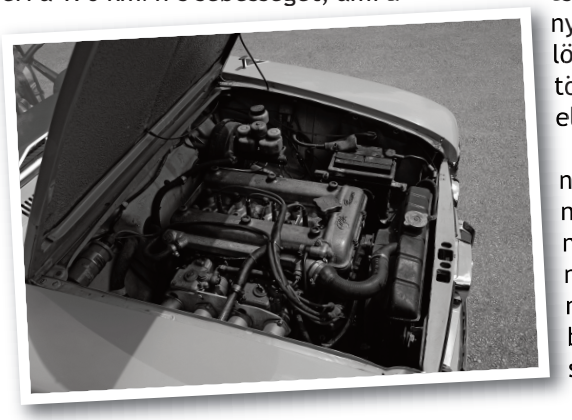
1962-ben mutatta be ezt a modelljét az olasz gyár, és egészen 1978-ig gyártotta. Készült 1290 és 1570 köbcentis változatban is, de ugyanúgy, ahogy a Giulia-kupét is, gyártották szimpla és dupla lámpákkal is. De egy kevésbé sikeres, mindössze 6500 példányból álló 1760 köbcentis Perkins dízelmotoros sorozat is elhagyta a milánói székhelyű gyár kapuját. Azonban ezt a gázolajos szériát alacsony végsebessége és nagy össztömege azonnal bukásra predesztinálta. A Giulia padlólemezére több karosszériát is ültettek, a kor spidereinek egy részét és a kupék, a GT-k héját is erre az alapra építették.

A kor technikai színvonalát magasan fölülmúlta, így nem csak a Piedone-filmekben üldözték vele a rosszfiúkat az élesebb kanyarok közben a tetőbe kapaszkodva, hanem a való életben is használták rendőrautóként. Motorválasztéka ezt könnyedén lehetővé is tette, hiszen már az 1300 köbcentis motor is 70-80 lóerőt pordukált, míg az 1,6-os 92-97 lóerő leadására volt képes gyárilag, amit apróbb módosításokkal akár a bűvös 100 fölé lehetett emelni.

Másképp kifejezve ez azt jelenti, hogy cikkünk szereplője könnyedén eléri a 170 km/h-s sebességet, ami a kor Magyarországán egyet jelenthetett a fénysebességgel. Mindezt úgy, hogy már 12 másodperc alatt a 100-as fölött járt a kilométeróra mutatója. De nem csak gyorsulásával és gyorsaságával, hanem lassulásával is földönkívülinek számíthatott. Kétkörös fékrendszerében négy tárcsát szorítanak a fékpofák, méghozzá hidraulikus fékszervó rásegítésével.

A kor egyszeri autósa, ha meg merte közelíteni a furcsa ismeretlent, sőt még a motorháztetőt is kinyitotta, igazi csodára bukkanhatott, olyanra, amit itthon alig lehetett látni akkoriban: egy fölülvezérelt könnyűfém blokkot, mögötte pedig egy ötsebességes váltót. A motor karterje olyan közel van a földhöz, hogy a kartervédő rács nem csupán esztétikai szempontokból érdekes, hanem az autó megóvása végett is fontos. Aki pedig versenyzésre is használja annak egyenesen elengedhetetlen.

A kor versenyeiben főleg az ugyanerre a padlólemezre épült GTA-kupék indultak könnyű, alumínium felépítménnyel, de mára már a lelkes tulajdonosok több veterán versenyre neveznek be Giuliával is. Nálunk mindössze két éve rója a kilométereket ez a példány, és eddig összesen 2-3 ezer kilométert tehettek meg vele. Franciaországból érkezett hazánkba, eleve átalakítottan, FIA-minősítéssel, így a veterán vizsga nem volt nagy kihívás. A FIA minősítésnek alapfeltétele, hogy minden eredeti legyen rajta vagy minden módosítás korhű legyen. Így a nyitott, dupla Weber-karburátor, a becsövezés, a rugók, a keményebb lengéscsillapítók és a lökhárítók mind-mind léteztek több mint harminc évvel ezelőtt is.



De még FIA-minősítéssel is nagy merészség volt megvenni, hiszen a francia tulajdonos nem engedte kipróbálni, mivel nem volt rá biztosítás, valamint az üléseket is kiszerelte belőle eladás előtt. Így hazaszállították trailerrel, és ülő helyeket tettek bele, mielőtt első métereit megtehette itthon. Szerencsére nem kellett rajta nagy javításokat végezni, mindössze a kardántengely csapágya és a kuplung-munkahenger volt csereérett.

Valószínűleg már az autó hangja maga is jó érv a megvétele mellett, de a becsövezés és az emiatt elegánsnak egyáltalán nem nevezhető ki- és beszállások levonnak egy kicsit a mindennapi használhatóságból. Ám a menettulajdonságok, a kasztni merevsége, a gyorsulás és a visszadurrogások hangja hamar mosolyt csalnak mind a vezető, mind egyetlen utasa arcára, és gyorsan feledtetik ezt az apróságot. A vezető üléspozíciója az éra Alfáitól megszokott rövid láb, hosszú kéz, amire felkészülni egyáltalán nem lehet, inkább megszokni kell. A függesztett pedálokkal viszont már sokkal könnyebb boldogulni, mint az előző széria padlólemezből kilógóival, így az autó kezelése is egyszerűbb.

Ez a Giulia már részt vett több szuperkupán és veterántalálkozón is, ahol megmérettethette magát. Reméljük, hogy még sokszor láthatjuk kiállításokon és találkozókon, de addig könnyen lehet, hogy már gazdát cserél, hiszen éppen eladó. (Név és cím a szerkesztőségben.)

Marcell

Mire jó is az egyetemi póló?

Nyáron volt időm rá, hogy egy kicsit átnézzem a ruhatáramat, ugyanis már nem fértem el a szekrényben. Hamar kiderült, hogy a probléma forrásai az egyetemen kapott pólók, melyekből legalább 30 darabot számoltam össze.

A helyzet az, hogy a karon, akik kicsit is kapcsolatba kerülnek a közösségi élettel, rögtön megszedik magukat pólókkal. Elég csak a Kari vagy Egyetemi Napokra gondolni: ha mindkét alkalommal aktív csapattagok vagyunk, az már minimum két póló. Ez pedig csak a jéghegy csúcsa.

Egyetemi póló alatt minden olyan pólót értünk, amit a Közlekkarral vagy az egyetemmel kapcsolatosan kaptál az elmúlt években. Ugye, hogy Neked is van néhány ilyen?

Gondolom, nem vagyok egyedül ezzel a problémával, mert fiúktól is hallottam már, hogy otthon megjegyezték, mennyi ruhájuk van, minek még venni, aztán kiderült, hogy a kilencven százaléka ilyen jellegű póló. Én személy szerint nem nagyon hordom ezeket a trikókat, ennek pedig javarészt az az oka, hogy lányként elég bután néznék ki az utcán egy, még S-es méretben sem túl testreszabott felsőben. Viszont rajtam kívül is sokan vannak, akik nem szeretnek ilyenben kimenni az utcára, vagy a minta miatt, vagy mert nincs Kari Napok, vagy a szín nem tetszik nekik. Persze kedvenc rendezvényeinken, fesztiválokon jó érzés hirdetni a csapatot, az öntevékeny kört, amelyhez tartozunk, vagy éppen azt, hogy melyik egyetem melyik karáról jöttünk, de hétköznapokon csak foglalják a helyet. Ezen probléma megoldására dolgoztunk ki néhány ötletet azzal kapcsolatban, mire lehet a felesleges pólókat hasznosítani.

Takarítás, szerelés

Ha nem is mi takarítunk vele, azért a nagymama vagy anyuka nagyon fog neki örülni. Nem csak azért, mert lesz mivel törölgetni a port, vagy felmosni a parkettát, hanem mert akár viselni is lehet takarítás közben.

Alvás

Ezeket az organikus, 100% pamutból készült felsőruházati termékeket remekül lehet használni alvásra is. Hideg, téli éjszakákon a férfiak is felkaphatják a boxer mellé, lányok pedig a nagyobb darabokat, melyeket a Kari Napok utolsó napján cseréltek más csapatok fiútagjával, hálóingként hasznosíthatják. Utóbbi tippre a fiúk is figyeljenek, ugyanis ha van megfelelő méretű felesleges egyetemi pólótok, akkor ha meghívtok egy lányt, hogy az éjszakát töltse veletek, többet nem hivatkozhat arra, hogy nincs miben aludnia.

Kocsmajárás

Természetesen az említett pólók minden szórakozóhelyen megállják a helyüket, de azért legjobb mégis a HaBárba felvenni. Így nem csak a környezetbe passzol bele, de nem estek abba a problémába, hogy „jaj, azt a pólót vettem fel HaBárba, amit még holnap felhúzhattam volna, de olyan büdös lett, hogy kiszellőzni az életben nem fog, kimosni meg nem tudom, mert minden mosógép foglalt”. Így ha választunk egy kevésbé szeretett nadrágot, egy pofásabb pólót, valamint egy lestrapált tornacipőt, úgy meg is alkothatjuk az állandó HaBáros szettünket, melyet később egy nejlonzacskóba kötve tárolhatunk a szekrény legalján.

Éjszakai program

Itt csak azért nem azt a címet adtam, hogy szex, mert nem szeretném, hogy kivillanjon, és a tanárok észrevegyék. Ezt a pontot kihagyni azonban vétség lenne. Hiszen ki ne ábrándozott volna arról, hogy partneréről az előjáték közben vadul leszakítja a pólót, és ki ne vetette volna el az ötletet azzal, hogy azért egy jó felsőt eltépni mégis elég kellemetlen. Nos, erre a célra tökéletesen megfelelnek az ingyen szerzett „Szervező”-feliratú, tájfutós, egyetemi napos pólók vagy akár a kopottabb darabok. Nem tudom mennyire igaz a hír, de állítólag előfordult már, hogy az egyik főkormányos-jelölt a csapatpólóból perforált darabot is kapott, éppen erre a célra.

Vizes póló verseny

A felhasználás egyértelmű. Egyetlen kritérium, hogy világos pólót kell választani. No, meg érdemesebb lányokkal megrendezni.

Csapatjátékok, sport

Ha olcsón meg akarjátok úszni az Iron Hook-os mezt, vagy akármilyen más sportágban indulnátok egyenpólóban az évfolyamtársakkal, ilyen alkalmakra remekül megfelel néhány kari napos, egyetemi napos, esetleg gólyatáboros póló. Izzadni is lehet bele, mert általában elég jó az anyaga, és erre a célra kifejezetten használhatók az élénkebb színű darabok, hiszen úgy könnyebb egymást felismerni. Még egy nagy előnye van ennek: ha a régebbi pólók közül választotok, és nem csináltattok a csapatnak, akkor nem lesz még egy plusz pólótok.

Kötözködés (csak idiótáknak)

Bátrabb típusú emberek, vagy akik szeretik megveretni magukat, felhúzhatják például a lila kari napos pólót, és sétálgathatnak a Népliget környékén Fradi meccs után, vagy kereshetnek olyan helyet, ahol a pólón feltüntetett mintát, esetleg a BME-t vagy a Közlekkart (bár ilyen hely nincs) nem tolerálják, és ott viselheti. Ennek ellentéte, hogy egy pólót a megfelelő közegben viselünk, pl. vámpíros póló a Péterffy Bori koncerten.

Remélem mindenki talált az ötletek között megfelelőt. Szeretném hangsúlyozni, hogy alapvetően nincs problémám a kari vagy egyetemi pólókkal, és nagyon tetszik az ötlet, hogy az utóbbi időben női változatot is készítenek a csapatpólókból, csak a ruhásszekrényem lehetne kicsit nagyobb.

Petrus

Mindmegittuk – 2. rész

Mindig kell egy (vagy több) hely, ahol eltölthetitek az egyetemi órák közti szüneteket, megünnepelhetitek a sikeres ZH-t, vagy csak órák után elcseveghettek valamilyen ital mellett. Ehhez szeretnénk segítséget nyújtani Nektek. Ebben a hónapban a Martos kollégium földszintjét, és az Italcsarnokot vettük górcső alá.

- Martos -

Bátran kijelenthetjük, hogy a HaBár mellett a Martos Flóra Kollégium szórakozóhelye az egyik legnépszerűbb a közlekesek körében. Talán azért is, mert az egyetemi szórakozóhelyek közül ez van legközelebb a Barosshoz, és talán nincs is olyan egyetemista, aki ne hallott volna még a legendás 33˚C partykról, amikre már bőven éjfél előtt képtelenség bejutni, és másnap alig győzik kihordani a homokot a táncparkettről. A hely azonban nem is csak ezekről az alkalmakról híres.

A Martos „alsó helyiségének" talán nincs is konkrét profilja. Működik itt csocsóklub, melyhez 4 asztal szolgáltatja a szórakozási lehetőséget, és hétköznapokon ehhez kapcsolódik a kocsma, kávézó jellegű helység, ami (a kollégiumi szórakozóhelyek között egyedülállóként) már délután 2-kor nyitva van, és nem csak munkanapokon, hanem még vasárnap este is. Ha buli van, akkor pedig a hely neve Ars Presso-ra változik (pl. Vegyész Napok alkalmával). Ilyenkor tartják a már említett Karibi partykat is, illetve koncertek vannak vagy DJ lép fel.

Amit fogyasztottunk: Citromos Gösser, Jäger, Edelweiss, tequila, de az évek során elég sok dolgot kipróbáltunk már.

Tesztelők száma: legutóbb négyen voltunk, de nagyobb társasággal is bátran el lehet indulni, abban az esetben, ha bulizni szeretnétek, ülőhelyet viszont nehéz találni, ha sokan vagytok.

Benyomásaink:

Hely hangulata: 7/10

Nagyon jó hangulat uralkodik, szeretünk ide járni. Ha nincs buli, akkor kellemes beszélgetős, csocsózós, nagykivetítős meccsnézős estére számíthatsz; ha van buli, akkor pedig nagy tömegre és hatalmas tombolásra. Viszont bármelyik eset áll fenn, nagyon-nagyon meleg van, a levegő pedig fülledt, és nagyon füstös, és ez egy kicsit zavaró…

Vendégek: 7/10

Sok vegyész, sok műegyetemista, de érezhetően ismertebb hely, és emiatt több az úgymond idegen, akik nem a BME-re járnak, de ettől függetlenül csak a fiatalabb korosztály látogat ide.

Kiszolgálás:8/10

A csaposok ismerősök lehetnek az Egyetemi Napokról vagy akár Kari Napokról is. Legalább két pultos mindig dolgozik, mert még egy sima hétköznapon is nagy a pörgés, ám ennek megvan az a hátránya is, hogy kicsit gyorsabban fáradnak, és látszik, hogy kevésbé közvetlenek. Nagyobb bulik alkalmával pedig láttunk már 5 embert is a pult mögött dolgozni, akik mértéktelen embertömegeket szolgálnak ki.

Enteriőr: 8/10

Az egész kollégiummal együtt ezt a helyet is folyamatosan újítgatják, a pult is rendezett, és a falakat is szépen festették le. Sajnos látszik hogy eredetileg nem szórakozásra lett kitalálva, mert kicsit szűken lehet benne közlekedni, de bulik alkalmával igyekeznek nagyobb helyet teremteni, ami pozitívum. Meglepő a falon lévő kivetítő, ennek nyilván sportesemények alkalmával veszik hasznát, amúgy egy TV-csatorna műsora megy rajta (természetesen hang nélkül), illetve mindenféle animációk.

Mellékhelység: 9/10

Nagyon szépen felújították a WC-ket is, az eddigi helyekhez képest ez egy „WC-mennyország". Reméljük, hogy a jövőben vigyázni fognak rájuk, ugyanis amikor ott jártunk, már egy kicsit koszos volt, és a WC-papírokat összse-vissza dobálták.

Ár-érték arány: 8/10

Valószínűleg egyetemi szórakozóhely esetében nem is nagyon lehet más érték-arány pontozást megállapítani, ugyanis mindegyik helyen ugyanonnan történik a beszerzés, és nem feltételezzük, hogy a pultosok titokban utasítást kaptak volna róla, hogy a pult alatt vizezzék a kólát.

Zene: 7/10

Zenében ez a hely sem mutat semmi egyedit, a számok általában számítógépről szólnak. A pult környékén jól lehet hallani, de a csocsóasztalok környékén már nem is hallottuk, hogy szólna a zene.

Választék: 9/10

Nagyon tetszett, hogy volt csapolt Edelweiss, ez kárpótolt minket azért is, hogy a Jägert üvegből öntötték. A választékról egyébként a legtöbb asztalon egy nagyon szép füzet van, látszik, hogy nem csak a törzsvendégekre számítanak. Meglepő még a választék a ropogtatnivalókból: szemben a megszokottakkal itt rengetegféle chips, ropi, illetve mindenféle sós keksz is van.

Összesítés: ☺☺☺☺☺☺☺☺ (7,875/10)

- Italcsarnok -

A mindenki számára csak „Icsa"-ként ismert kocsma legnagyobb előnye, hogy közel van a sulihoz (1111 Bp., Budafoki út 35.), és hogy már délelőtt is nyitva van. Ez egyértelműen nem az a hely, ahova pihenésképpen tér be az ember, inkább rosszul sikerült vizsgák után szokás itt vigasztalódni. Nem egyszer volt már rá példa, hogy az emberek zh vagy vizsga után ide tértek be, és csak a délután folyamán sikerült némi alkohollal a szervezetben visszajutni a koliba.

Amit fogyasztottunk: Söröztünk, hiszen ezen a helyen talán sörözni a

legérdemesebb. Ha mást szeretnél, akkor a kommerszek világában kötsz ki.

Tesztelők száma: 2, elvileg összesen 20 ember fér el a helyen, úgyhogy sokan nem érdemes odamenni.

Benyomásaink:

Hely hangulata: 5/10

Az egész hely olyan, mintha egy kis falu kocsmája keveredett volna a belvárosba. A hely maga családias, de általában erős füst és alkoholszag terjeng (mint egy egyetemi helyen durva buli után). Néha pedig a vendégek sem pozitívan hatnak a hangulatra sajnos.

Vendégek: 4/10

Egyetemisták által kedvelt hely, de nem csak ők járnak ide. Gyakori, hogy idősebb alkoholisták vagy hajléktalanok térnek be, ez erősen ront a hely színvonalán, de ettől függetlenül őket nem látják szívesen sokáig. Diákokon kívül munkások még a gyakori vendégek, de ők csak csendben iszogatnak.

Kiszolgálás: 7/10

Semmi gond nincs a kiszolgálással, de érdekes, hogy a többi bemutatott hellyel ellentétben ez az egyetlen, ahol a pultban nem korunkbeli fiatalok, hanem középkorú nők dolgoznak. Ők egyébként nagyon segítőkészek, ha egy-egy csapat betéved Kari Napok előtt, hogy filmet forgassanak, van, aki még szerepelni is hajlandó.

Enteriőr: 6/10

Eredetileg szépen kialakították, de látszik, hogy a kezdetek óta nem változott rajta semmi (kivéve talán a táblát az ajtó felett az utcán, bár elég ironikus, hogy ez pont egy alkoholmentes sört reklámoz), így egy kicsit leharcolt, kb. a harminc évvel ezelőtti „trendeket” követi.

Mellékhelység: 6/10

Kocsmás mellékhelység, nem túl szép, de legalább tiszta.

Ár-érték arány: 8/10

A sörrel nincs gond, az üdítők kicsit furcsák, nyilván olcsó verziót szereznek be, ahogy a rövidekből is. Az árak alacsonyak, ez a hely másik nagy előnye.

Zene: 0/10

Zene nincs, az egyik sarokban működik egy TV, de ez néha inkább zavaró, mint jó, mert nagyon elvonja a figyelmet, és állítólag a híradót szeretik nagyon hangosan nézni.

Választék: 5/10

Alkohol sokféle van, de aki menteset szeretne inni, nem jár túl jól; aki minőségit, az sem…

Összesítés: ☺☺☺☺☺ (5/10)

Csillu & Petrus

Tudom, mit néztél idén nyáron!

Alig van olyan ember köztünk, aki ne követne figyelemmel valamilyen sorozatot. De vajon melyek kötik le legjobban a közlekesek figyelmét? Ennek jártunk utána a Baross koliban.

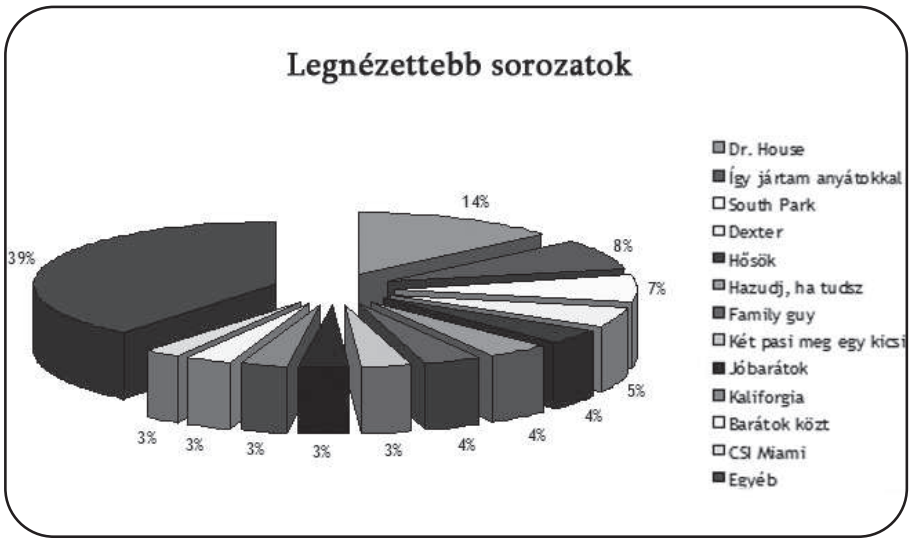
A felmérés igyekezett teljes körű lenni, hiszen a terv az volt, hogy minden lakót megkérdezünk. A kérdőív kitért a sorozatok címére, a néző évfolyamára, valamint szokásaira. Az eredmények kiértékelése után némileg módosítani kellett a célkitűzéseket, hiszen példának okáért az egyetlen elsős és egy tucat harmadéves megkérdezett nem tekinthető megfelelő nagyságú mintának, az ötödévesek között pedig akkora volt a szórás, hogy egynél több szavazattal már dobogós lehetett egy adott sorozat. Na, de lássuk az eredményeket!

A képzeletbeli aranyérem tulajdonosa Dr. House, a második helyezett az Így jártam anyátokkal, míg a dobogó legalsó foka a South Parkot illeti meg. Azt azonban meg kell említeni, hogy a bunkóság doktora a szavazatoknak mindösszesen csak 13,5 százalékát szerezte meg, és a három dobogós együttvéve sem rendelkezik még 30 százalékkal sem. Láthatjátok tehát, hogy a kollégisták figyelme nem összpontosul egyetlen sorozat irányában sem, elég nagy szórás tapasztalható. Ezt bizonyítja az is, hogy a Baross koli lakói nem kevesebb, mint hatvan különböző sorozatot néznek, ami azért nem elhanyagolható adat.

A legtöbben táplálkozás közben sasolnak valamilyen sorozatot, ez körülbelül 40 százalék, de 15-15 százalék környékére tehető azok aránya, akik akkor ülnek a számítógép, vagy a dvd-lejátszó alatt terpeszkedő televízió elé, amikor kedvencükből új rész jön ki, esetleg éjszaka, lefekvés előtt néznek egy-egy részt, vagy netán úgy érzik, hogy vizuális alkatok és nem tankönyvből tanulnak, hanem sorozatokból. A megkérdezettek becsületére legyen mondva, hogy olyan egyént nem sikerült találnunk, aki az előadásokon hódolna kedvenc időtöltésének. Viszont akadnak olyanok, akik leginkább a vizsgaidőszak megnyugtató békéjében hódolnak eme szórakozási formának, valamint olyanok is, akik, ha számítógép elé kerülnek, biztosan megnéznek egy-egy részt valamilyen folytatásos alkotásból.

Karunk hallgatóinak idegennyelvtudását dicséri, vagy csak nem tudják kivárni, míg a szinkronizált verzió kijön, hogy több mint 60 százalékuk feliratosan szereti nézni kedvenc szériáját, 25 százalék csak szinkronizáltan, míg a többieknek mindegy, lényeg, hogy sorozat legyen.

A válaszadók egyharmada már több éve néz rendszeresen sorozatokat, szintén egyharmada az utóbbi egy-két évben kezdett hódolni eme szenvedélynek, míg a matek szigorlattal rendelkezők biztosan kiszámolták már, hogy hasonló azok aránya is, akik csak a legutóbbi hónapokban kaptak rá.



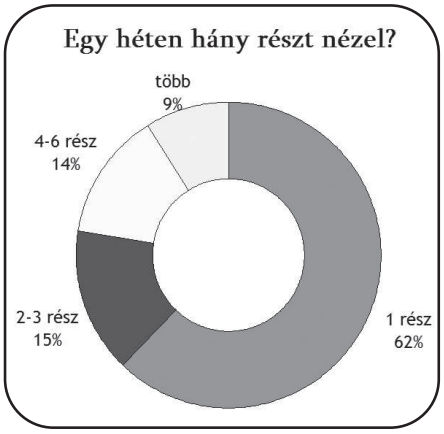
Dr. House

Az első és abszolút győztes nem más, mint a Dr. House, amit teljes mértékben érthető, hiszen ez a rendkívül undok, szarkasztikus amerikai orvos már évek óta csalogatja a képernyő elé a nem feltétlenül anatómia-érdekeltségű nézőközönséget. Tehát levonhatjuk a következtetést: ha nem a sorozat témája, úgymint az államokbeli egészségügyi ellátottság, akkor valami más az, ami ekkora hatást gyakorol az emberekre. Hát persze, hogy a mi imádnivaló, kissé sántikáló, „olykor" tiltott szerekhez nyúló dokinkról van szó. Hölgyek esetében nem egy olyan véleményt hallottam, ami House felettébb vonzó külsejére irányult. Egyébként felmérések is kimutatták, hogy napjainkban a fiatal férfi hírességek már lejárt lemezek, a nők sokkal inkább az érett, kissé borostás, tapasztalt férfiakhoz vonzódnak! Fantasztikus ötlet volt az orvostudomány komoly, rendkívül nagy odafigyelést és pontosságot igénylő világát összekapcsolni ezzel a kifejezetten durva, link, nemtörődöm alakkal, aki „mellesleg" egy olyan fajta szaktudással rendelkezik, ami mindenki számára irigylésre méltó.

Így jártam anyátokkal

A második legnézettebb sorozat az Így jártam anyátokkal, amely egy húszas évei végén járó férfi erőlködéseit mutatja be, aki számos nővel randizik, mielőtt későbbi feleségével találkozna. A történetet 2030-ban meséli el két gyerekének, így biztosan tudjuk, hogy a gyerekeknek van anyjuk, csak azt nem tudjuk, hogy ki az. A sorozat egyik fő helyszíne egy kis kocsma, ahol minden este összejönnek a haverok, Ted barátai: Barney, Marshall, Robin és Lilly. Marshall csak egy nővel volt egész életében, Lillyvel, aki a felesége. Ő játszotta az Amerikai pitében a zenetáboros csajt, így ez a szál egy kissé hasonlatos. Robin eleinte Teddel járt, ezért azt hitték, hogy ő az „anya", most viszont Barney-val van. És még sorolhatnánk ki kivel és hányféleképpen, a szex-szel kapcsolatos viccek pedig nagy hangsúlyt kapnak. Úgy gondolom, ezekből könnyen ráismerhetünk egy másik népszerű sorozatra, a Jóbarátokra, ami hasonlóan szituációs komédia. Tehát általában vicces élethelyzetekkel és ebből adódó poénokkal nevettet.

A közlekesek körülbelül 60 százaléka hetente csak egy részt néz meg, tehát kitart kedvenc sorozata mellett, 15 százalékuk heti 2-3-at is, a maradék 25 százalék viszont ennél többet is elfogyaszt egy héten. Azért hozzá kell tenni, hogy az eredményt némileg csorbítják az olyan sorozatok, amik rendkívül rövidek, mint például a Jóbarátok, vagy rövidek és még sok is van belőlük, mint a Barátok közt.



A megkérdezettek kétharmada nem tartja magát sorozatfüggőnek, és mindössze 10 százalék, aki bevallja káros szenvedélyét, de azért a védelmükben meg kell említenünk, hogy mint minden szenvedélybetegség esetében, itt is vannak olyanok, akik le tudnának szokni, ha akarnának.

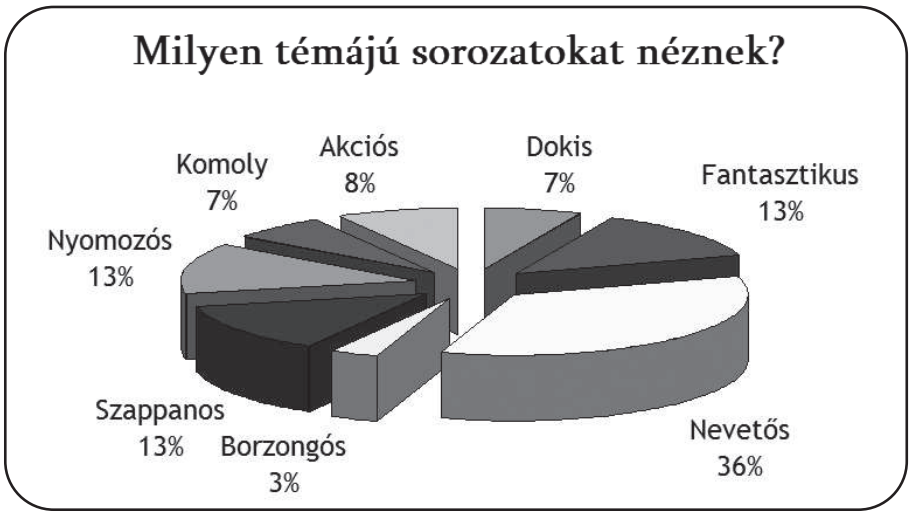
Azért az nem meglepő, hogy akik sorozatot néznek, elsősorban a kikapcsolódást tartják szem előtt, erre utal, hogy a gumicsirkés stílust felvéve a megkérdezettek 40 százaléka a nevetős szériákat részesíti előnyben, ezután a dokisak és a nyomozósak következnek, a végére pedig maradnak nagyjából hasonló arányban a borzongós, szappanos, akciós, fantasztikus és komolykodós sorozatok.

A végére következzék néhány érdekesség! Ami leginkább szembetűnő, az elsős évfolyam elfojtott agresszivitása, ami abban nyilvánul meg az évfolyam 100 százaléka Dextert néz. Persze, lehet, hogy az egyetlen főből álló alapcsoport nem mérvadó. A 60 nézett sorozatnak majdnem a felét mindösszesen csak egyetlen ember nézi. Még furcsább, ha a sorozatok megoszlását évfolyamonként nézzük, hiszen ebből kiderül, hogy csak az 5+ (mondjuk ez akár ugye 5 évfolyamot is jelenthet) nem kevesebb mint 39 fajta sorozatot néz. Érdekesség még, hogy vannak olyanok, akik igazi retrosorozatot néznek, úgy mint a Szomszédok, a Szupercsapat vagy a Csengetett, Mylord?

Mindenesetre azért az is furcsa, hogy volt olyan, aki szerint a Mindentudás egyeteme is sorozat.

South Park

A harmadik helyezett egy olyan sorozat, amiben a csúnya beszéd mármár a hétköznapi stílus nyelvtani kategóriájába tartozik. A pejoratív kifejezések úgy röpdösnek a levegőben, mint Ferihegy fölött a gépmadarak. Azt hiszem, nem kell tovább színeznem, mindenki számára egyértelmű, hogy ebből a szempontból talán szegény hmmmhhmhm-t motyogó Kenny a legintelligensebb ebben a kis csapatban. Az egyetlen, ami elszomorít, hogy ezt a sorozatot mint mese, számos gyerek is magáénak tudja, és nem feltétlenül ilyen szellemi táptalajra lenne szüksége abban a korban. De most maradjunk a kollégiumnál, mert akik ott nézik, azoknak már úgy is mindegy! Két nagy pozitívumot tudok megállapítani e sorozat-mese esetében. Az első, hogy a témák, amit a legtöbb részben feldolgoznak, igazán a ma emberéhez szólnak, olykor igen mély filozófiai tartalmakkal kiegészülve. Másrészt, fantasztikus az a hang, amin megszólalnak a figurák (leszámítva Kennyt), már ezzel is megteremtik azt a fajta fárasztó, mégis hangulatfokozó alapot, ami ehhez a sorozathoz elengedhetetlen.



A szőke ciklon

Rejtő Jenő A szőke ciklon című művében nem szerepel természeti katasztrófa, sem a méltán híres serital. Viszont van benne humor, akció, izgalom és miegymás. Egy fiatal hölgyről van szó, aki legtöbbször pusztítást, „vért és szenvedést” hagy maga után.

Evelyn Weston az anyjával él Londonban, szerény körülmények között. Egy nap végrendeletet hoz a postás: az apja egyik iskolatársa, Jim Hogan, akit több éves börtönbüntetésre ítéltek, a lányra hagyta minden vagyonát, mivel az gondoskodott róla. S hogy milyen kincse lehet egy fegyencnek? A háború végén gazdag embereket szöktetett át Lengyelországba a társaival – persze, előtte kirabolták őket. De az egyik milliomos életét megmentette, s mikor az hálája jeléül egy nagyobb gyémántot adott át neki, a rendőrség rajtaütött. Jimnek csak annyi ideje volt, hogy a kincset egy Buddha-szoborba rejtse. Ám ebből a szoborból csak 1922-ben több darabot adtak el…

A végrendelet megírásakor a szomszédos cellában lévő fogoly, akinek csak napjai voltak már hátra a büntetéséből, mindent hallott. Ugyanígy a végrendelet felolvasása közben Evelyn szomszédja, Eddie sem átall hallgatózni. Így hát hárman indulnak neki a keresésnek, három különböző nyomon, korántsem azonos eszközökkel.

Evelyn, miközben épp Párizsba tart, a hajón találkozik Lord Bannisterrel, aki szándékán kívül a lány elsődleges segítőjévé lép elő. Hiszen a lovagi kötelesség úgy kívánja, hogy a gyenge és védtelen hölgyet meg kell menteni a reá leselkedő halálos veszedelmektől. S a hölgy ezt ki is használja, hiszen így nyugodtan hajthatja álomra a fejét. A nap bármely szakában.

Csak hárman kezdték el a hajszát, ám a folytatásban egyre többen csatlakoznak, hiszen ki ne szeretne milliomos lenni. Sok-sok szobrot megvizsgálnak, hajszolnak a kontinensen keresztül.

A lordnak van egy idegesítő szokása: állandóan borotválkozni szeretne. Ezt Evelyn csak addig bánja, míg elő nem veszi a piperekészletét, melyen ott virít a sokat keresett szobor, az „Álmodó Buddha”! És itt még korántsem ér véget a történet…

Rejtő Jenő, mint mindig, most is zseniálisat alkotott. A szereplői szerethetőek, a cselekmény, bár a megszokott végkifejlet felé igyekszik, tartogat izgalmas perceket. Ajánlom mindenkinek, aki egy kellemes kikapcsolódásra vágyik egy jó könyv társaságában.

Az élet olyan, mint egy nyári ruha mellénye: rövid és céltalan.

Vera

Rózsaszín Sajt

A kicsit furcsa névadás és a meglehetősen elszúrt plot ellenére egy igen kellemes magyar-francia mozi rejtőzik a Rózsaszín Sajt filmcím mögött, amelyet elsősorban kettesben mozizóknak ajánlanék.

A filmben hatalmasat csalódtam, a legpozitívabb értelemben. A történet, a szabados nyelvezet, a karakterek, a zenék, a szereplő gárda (nem véletlenül emlegetik a legtöbb jó nővel rendelkező filmnek), minden rendkívül színvonalas! A főszereplő karakterével könnyedén azonosul a néző, ehhez részben Tóth Barnabás nagyszerű játéka, részben a karakterének bénázó stílusa járul hozzá. Ha már Tóth Barnabás neve felmerült, akkor itt le is szögezem, hogy ő egyben a rendező is, méghozzá elsőfilmesként! A forgatókönyvírásból is kivette a részét, így jóformán ez az ő filmje, az elejétől a végéig. Romantikus vígjátékán látszódik a törődés és az akarás, mert bizony megmutatta, milyen is egy igazán jó elsőfilmes!

A film félig francia, a fele ott játszódik, és így franciául is van, magyar szinkron nélkül, feliratosan. Olyan igazian. Igazi helyszínek, igazi szereplők. A félig francia rendezés is igazi, hiszen Tóth Barnabás fiatal korában egy pár évet ott élt, majd később pár kisfilmet is forgatott külföldön, miután a francia kultúra “megfertőzte”. A sok igaziság miatt még a filmben szintén főszerepet játszó hangszer („hang” dob) is valódinak látszik. Az egész történetet végigköveti, és a rendező e hangszerrel kísérve mutatja be a problémákat a főszereplő és a nőcsábász apja között, a főszereplő csajozási nehézségei mellett. Nem is beszélve a Franciaországban közkedvelt sajtokról, amelyek szintén a középpontban állnak, és amelyek szagát nem bírja főhősünk. Ez a pár motívum az, amely végigvezeti a filmet: apa, fia, nők, sajt és a „hang” dob.

Azoknak, akik még nem látták a filmet, ez így egy érthetetlen és furcsa katyvasz. A pár fogalomból indított szabad asszociáció viszont nincs is messze a film lényegétől, ellenben a 93 percnyi nevetés után ez az öt fogalom egy-egy kedves emlék hívószavává válik majd. Mindenkinek ajánlom!

GrafUr

Rejtvény

	2				3			
	6	9						3
7				9			2	
					5	1		
				4				
			6			2	7	8
	9					4	8	2
8		7					6	
		2		3	1			

					5	7		6
								2
3	4			8				
		7					9	5
				1		3		
2								
		8				1		7
7								
		2	4	3				

Gyere el hazánk legnagyobb állásbörzéjére,
a Műegyetemi Állásbörzére.
2009. október 28-29.
www.allasborze.bme.hu

műegyetemi állásbörze
Keressjól!

rádió 1 · PROFESSION.HU · metropol · FIGYELŐ · KARRIERKLUB.HU · NÉPSZABADSÁG · HetiVválasz

Humor

Szergej kitünteti magát a téli hadgyakorlaton, ezért jutalomból két nap eltávot kap. Történetesen nem is lakik messze, alig hatvan kilométer, sílécre pattan hát, és uzsgyi haza. Másnap este visszatér, a társai a sátorban izgatottan ülik körbe, lesik, miket hozott otthonról. Szergej előhúz egy üveget a hátizsákjából:
- Azé lesz ez az üveg vodka, aki megmondja, mit csináltam először, mikor hazaértem!
- Magadévá tetted az asszonyt - szól Iván.
- Igazad van pajtás, tessék a vodka. Na, aki kitalálja, mit csináltam másodjára, az megkapja ezt a sültcsirkét.
- Másodszor is magadévá tetted az asszonyt - szól Vologya.
- Így van, nesze a csirke. No, ezt a doboz süteményt pedig annak adom, aki eltalálja, mit tettem harmadjára.
- Harmadszor is magadévá tetted az asszonyt! - kiáltja egyszerre mind.
- Nem! Előtte lecsatoltam a síléceket.

* * *

A japánok terveztek egy nyomozórobotot, ami elkapja a tolvajokat. Be is vetették három országban.
- Japánban öt perc alatt elfogtak 100 tolvajt.
- Az Egyesült Államokban öt perc alatt elfogtak 200 tolvajt.
- Kis hazánkban öt perc alatt ellopták a robotot.

* * *

Távoli sziget mellett halad el egy luxushajó. A szigeten egy szakadt, rongyos férfi ugrál, és mindkét kezével integet. A hajó egyik utasa megkérdezi a kapitánytól:
- Az az ember miért integet ott a szigeten?
- Nem tudom - feleli a kapitány -, de mindig így örül, amikor erre járunk.

* * *

Két szőke nő beszélget.
- Tudtad, hogy Budapesten félóránként elütnek egy embert?
- Tényleg? Szeeeeegény...

* * *

A feleség nagyon aggódik, mert az anyja súlyos betegen fekszik a kórházban. Míg dolgozik, elküldi a férjét, hogy nézzen utána, mik a fejlemények. Egy óra múlva felhívja:
- Hogy van a mama?
- Anyádat bármelyik pillanatban hazaengedhetik.
- Micsoda? Már jobban van, és hazaengedik az intenzív osztályról? Ez meg hogy lehet?
- Nem tudom, még csak be sem engedtek hozzá, de a főorvos azt mondta, hogy készüljek fel a legroszszabbra.

* * *

A vasárnapi szentmise prédikációjában a híveket korholja a plébános:
- Nem szeretitek igazán a templomokat, mert nem adakoztok! De az Istent se szeretitek, mert gyónni se jártok! Ne csodálkozzatok hát, ha az Isten se szeret titeket. Egy éve, hogy közületek egy lelket se szólított magához!

* * *

Nem mi mondtuk…

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„Azonnal nyugdíjba mentem volna, ha már nem lennék nyugdíjban.” (Matematika)
„Szívgyógyszert szedek, ilyeneket ne mondjanak!” (Matematika)
„A Ganz-villamosokon nincs féklámpa, onnan lehet látni, hogy fékez, hogy közelebb van a vége.” (Közlekedési rendszerek)
„A második képsíkot most én képviselem, bár egyáltalán nem vagyok sík.” (Műszaki ábrázolás)
„Hát sokkal síkabb vagy, mint én!” (Műszaki ábrázolás)
„Aszongya, nem egyenes a padló, pedig örülnék neki, ha ilyen lenne otthon a lépcsőház!” (Logisztikai rendszerek tervezése)
„A szabadtéri bemutatón felment vele 14 méterre, aztán látta balra az Alpokat, jobbra a Fekete-tengert, szemben a horvát tengerparton fürdőzőket. Menten berosált, mert ő ahhoz szokott, hogy mindenhol vas van!” (Logisztikai rendszerek tervezése)
„Belelapozok a magazinba: ruhákat tároló magasraktár, majd ég a tűz, jönnek a tűzoltók… Tisztára, mint a mesekönyvek!” (Logisztikai rendszerek tervezése)
„Olyan színes, szagos, szélesvásznú, zenés, magyarul beszélő raktárat terveztünk…” (Logisztikai rendszerek tervezése)
„A Lindab nem csattanhat, tehát csinálunk egy falat vasbetonból, vagy akár bunkeracélból…” (Logisztikai rendszerek tervezése)
„Ne tudd meg, mit tárgyaltunk a kivitelezőkkel: úgy jöttünk ki, mintha posztgraduális képzés lett volna.” (Logisztikai rendszerek tervezése)
„Keresztirányba részegen, süketen, vakon, sötétben le tudjuk tenni a raklapot.” (Logisztikai rendszerek tervezése)
„A targoncavezető csak csúnyán tud tévedni.” (Logisztikai rendszerek tervezése)
„A válasz a kérdésre, hogy miért ilyen: mert ilyen még nem volt, és még mindig jobb, ha könnyítjük, mint ha nehezítenénk.” (Logisztikai rendszerek tervezése)

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

Közkincs

A csapvizet ma még nem értékeljük igazán.
De másnap annál inkább.

iKarus

CRITICAL BUS

KIVEVE
BMW
AUDI

Péterfy Bori koncert

Díszterem avató

Közlekedésmérnöki Szakkollégium

III. Szakmai nap