



H

KÖZHÍR



Budapesti Műszaki És Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar

2009.nov. 69/3



Tartalom

Miről is olvashatsz?

- 03 Főszerkesztői jegyzet
- 03 Impresszum
- 04 Nagy Gábor, a HK új elnöke
- 05 Vértfrissítés a HK-ban
- 06 A katedra másik oldalán
- 08 Első(s) egyetemi heteinkről
- 09 A világ arcai
- 10 A Magyar Rádió
- 11 Az éter szerelmei
- 12 Állás(talan)börze
- 14 Párhuzamos közlekedés
- 16 Karikásostorral a volán mögött
- 18 Amikor még nem járt a hetes busz
- 20 Álmában csönget egy picit...de hol alszik?
- 21 Környezetvédelmezős tárgyak a karon
- 21 Dezirosz
- 22 Ókori Forma-1 - Kocsiversenyek
- 23 Balról jobbra
- 24 Félig Le Mans
- 25 Balekká lettünk!
- 26 Mindmegittuk
- 28 Szórakozás
- 29 Rejtvény
- 30 Humor



24 Október 9-10-én második alkalommal került megrendezésre a Hungaroringen a '24h series of the world for Touring, GT-Cars & 24H Specials' sorozat keretében a hosszú távú autóversenyek szerény képviselője: a 12 órás viadal.



Főszerkesztői jegyzet

Kedves Olvasó!

A Közhír hűséges közönségének minden bizonnyal már feltűnhetett, hogy a főszerkesztő időről időre Ákos dalszövegeivel példálózik, így némi ferdítéssel azzal kezdeném a novemberi számot, hogy „két percre nem figyeltem és harminc lettem, csendben”.

Kari lapunk novemberi száma, amit most a kezében tartasz, kedves Olvasó, a harmincadik, ami az én vezetésemmel készült el. Persze, ez így leírva szörnyen hangzik. Inkább úgy fogalmaznék, hogy megtiszteltetés, hogy ennyi lapszámhoz adhattam a nevemet.

Amikor kineveztek a Közhír élére, többen is azzal ugrattak, hogy ne legyek rest belevetni magam a munkába, hiszen a főszerkesztők átlagéletkora két év, eddig bírják idegekkel, tehát a napjaim meg vannak számolva. Ennek ellenére immáron negyedik éve szerkesztem töretlen erővel az újságot, amiben mindig számíthatam a közhires csapatra, valamint karunk Hallgatói Képviselőre.

Az általunk készített összes kiadványnak a tartalmán kívül saját sztorija is van, mindegyikhez tartozik egy-egy különleges anekdota, amelyet csak a készítők értenek és értékelnek igazán, és amit minden bizonnyal örömkönyvekben úszva fogunk majd feleleveníteni a későbbi találkozásaink alkalmával. De ez így is van rendjén, vallom, hogy addig érdekes csinálni a dolgokat, amíg örömet szereznek, amíg én is ugyanolyan csillogó szemekkel vetem rá magam a megjelenő újságra, mint amikor jómagam is csak egyszerű olvasója voltam. Ez alapján úgy érzem, jogosan lehetek büszke, és nyugodtan hajtha-

tom álomra esténként a fejem, hiszen közös gyermekünk továbbra is szépen cseperedik, és napról napra szebb.

A sablonokkal szakítva nem szeretnék köszönetet mondani sem a szüleimnek, sem a csillagok szerencsés állásának, nem hiszem, hogy ennek lenne köszönhető ez a nagyszerű jubileum.

Viszont megérdemli a tapsot a nagyérdemű, minden közlekes, hiszen nélkülük nem tartanánk itt. Igényes olvasók nélkül nem lett volna színes az újság, nem duplázódott volna meg a terjedelme, nem ment volna végbe gyökeres szerkezeti változás és színvonalbeli emelkedés, nem lenne önálló életet élő blogja, és nem lenne ilyen lelkes és szépszájú szerkesztőgárdája. Köszönjük Nektek!

A továbbiakban is várjuk véleményeiket, észrevételeiket a kozhir@kozlekkar.hu címre, és olvassátok naponta frissülő blogunkat is a kozhir.blogspot.com elérhetőségen.



balásnyikóv

Közzolgálati közlemény

Az őszi szemeszterben is szeretettel vár minden kedves érdeklődőt a Közhír szerkesztősége. Összejöveteleinket minden páratlan kedden öt órakor tartjuk a Baross koli Landler-termében, ahol a jelenlegi tagok 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 700 példányban a Király Nyomdában

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

Felelős kiadó:

Nagy Deizgi Gábor

Felelős szerkesztő:

Bella BetűrőlBetűre Dániel

Kari lap felelős:

Kovács 36órátkérek Nándor

Főszerkesztő:

Pölczman Mégmindigálmovok Balázs

Főszerkesztő-helyettes:

Koncz Körgeometriájú Petra

Tördelőszerkesztők:

Hukics Hullámvasúton István

Szabó Hajrá! Ádám

Olvasószerkesztők:

Fiskál LeszGyapjasBirkám Szandra

Tóth Majdkésőbb Csilla

Design:

Dér H1/n1 Dániel

Osváth-G. LeszlittSzigor! Péter
Szentannai MűTerem Gábor

Képek:

MűTerem Médiakör

Terjesztési felelős:

Paróczai Egypakkoda Péter

Írták:

Ádám Masemalszom János
Bán LerúgtamALámpát Veronika
Boczor Közvéleménykutató Eszter
Bortei-Doku Sajtókártya? Shaun
Davidesz Multidéző Mária Magdolna
Felföldi Késős Péter
Fiskál EgyikNapJóTata Szandra
Koncz Elcsúszva Petra
Kovács Sokadolgom Frigyes
Ménkü Mindígazapercalegszebb Judit
Molnár Underconstruction András
Orosházi Mindjárvége Tamás
Paróczai Várjmég Péter
Pölczman Elloptakadélelőttöt Balázs
Sándor Fővinformnál Zsolt
Tenk Nemfelejtettükél Csaba
Tóth Maislennalszom Csilla

Nagy Gábor, a HK új elnöke

Biztosan értesültetek már róla, hogy karunk Hallgatói Képviselőjében személyi változások történtek. A Kari Hallgatói Szavazás előtt készítettem interjút Nagy Gáborral, az új HK elnökünkkel.

A változások okát röviden vázolom: Angyal Róbert, az eddigi EHK-képviselő, aki karunk küldöttje volt, lemondott posztjáról. Erre a megüresedett helyre delegálta Kovács Andrást a HK-nk. Így azonban, értelemszerűen, új elnököt kellett választani, amit a kari Hallgatói Képviselő a saját hatáskörében meg is tett, és tagjai közül megválasztotta Nagy Gábort.

Első éveidben PSZB-s voltál, később lettél HK-s, mióta is vagy a tagja?

Magukkal ragadtak a különböző rendezvények, mint a Kolinapok, Gólyabál és Kari Napok, aztán harmadévesen csatlakoztam a háttérben serénykedő csapathoz. Tulajdonképpen így csöppentem bele a kari diákéletbe. Aztán 2008 májusában felmerült az én nevem is, így kerültem be a Hallgatói Képviselőbe a tisztújító szavazáskor, iroda- és kultúrafelelősi posztra, ahol Picit (Horváth Péter Róbert - szerk.) váltottam. Nem volt teljesen új nekem a feladat,

hiszen előtte mentorkodtam, valamint két és fél évig benne voltam a PSZB-ben, Annuval (Poszt Anna), Iberrel (Iberpaker Péter), Imivel (Tóth Imre) és Viktorral (Szabó Viktor). Sok szervezési munkában részt vettem, többek között a Kari Napok előkészületeiben és lebonyolításában. Ezért amikor HK-s lettem, mondtam is Viktoréknak, hogy most végre én is bulizhatok, mert addig elsősorban csak a szervezési oldalát láttam.

Miben lettek mások a feladataid, amikor iroda- és kultúrafelelős lettél?

Kiállításokra, például a Bodies-ra, szerveztem látogatást, illetve a Stand-up-okat is elindítottuk. Az iroda rendben tartása nem volt annyira látványos munka, mégis sok feladattal járt. Később ez a poszt megszűnt, mivel az SZMSZ-módosítás eredményeként az irodai teendők a kommunikációs, a kulturális feladatok pedig a sportért felelős HK-taghoz kerültek. Én ekkor a tankörfelelősi posztot láttam el, ami újonnan indult. Ez foglalkozik a Mentor Gárdával és a szintén most induló régi-új tankörökkel. Végül is az elsősök és persze a felsőbb évesek szakmai haladását kell segíteni, patronálni.

Mikor merült fel benned, hogy esetleg az elnöki feladatot is szívesen vállalnád?

Már régebben is gondoltam rá, hogy ha egyszer lehetőségem adódik, akkor szíven elvállalnám. Aztán, most amikor ez közelívé vált, akkor sokat beszélgettünk Sudry-val (Kovács András, ex-elnök), hogy milyen feladatokkal járna

ez. Kicsit beleláthattam a munkájába, így biztosabb lettem a dolgomban.

Mennyire nehéz átvenni az elődötől a posztot?

Semmi problémám nincs, zökkenőmentesen megy az átmenet. Andris marad még, természetesen megkönynyíti az esetlegesen nehezebb szituációkban a helyzetem. Inkább a feladatok sokasodtak nagyon megmostanában. Még mindig szívesen besegítek a programszervezőknek, ez a feladat nagyon a szívemhez nőtt, mellette a szakkollégiumok munkájára is odafigyelek, és persze az elnöki tisztséggel járó feladatokra is nagy hangsúlyt fektetek.

Miben kívánsz esetleg változtatni?

A megkezdett iránnyal teljesen egyetértek, persze bele kell szoknom, és ha majd mindent átlátok, akkor lehet pontosítani az irányt. Van bőven olyan megkezdett munka, amit szeretnék továbbvinni. Ilyen az alulról építkező hallgatói öntevékeny körök kiemeltebb támogatása, ezen kívül szeretnénk jobb kommunikációt kialakítani a hallgatók és a HK között. Fontosnak tartom ezt azért is, mert a BSc-képzés magával hozta azt a sajnálatos eredményt, hogy a most ide járók egy más rendszer szerint kell, hogy teljesítsenek. Ez azt jelenti, hogy sokkal jobban oda kell figyelniük a tanulmányaikra, ezért esetleg kevesebb közösségi munkát mernek vagy tudnak elvállalni.

Felmerült bennem egy kérdés, ami inkább személyes jellegű: most, hogy a Közlekedésmérnöki Hallgatói Képviselő elnöki posztját töltöd be, fogsz-e változtatni a stílusodon, külsődön? Itt elsősorban az extrém hajviseletre célszok...

Nincs ilyen tervben, szeretném megőrizni eddig kialakított életstílusomat.

Köszönöm szépen a beszélgetést, sok sikert kívánok a munkádhoz!



PPetya



Vérfrissítés a HK-ban

A novemberben lezajlott időközi tisztújító szavazás eredményeképpen két új taggal egészült ki a HK. Vigh Gabriellával, a tankörfelelőssel és Tompos Balázssal, a programszervezővel beszélgettem. Fogadjátok őket szeretettel!

Mint új tagjai a HK-nak, mit érdekes Rólatok tudni?

V.G.: Sziasztok, Vigh Gabriella vagyok, a Közlekedésmérnöki Kar negyedéves hallgatója. A logisztika szakirányon tanulok. Az egyetemi közösségi életemet mentorként kezdtem, ma is a Mentor Gárda tagja vagyok.



T.B.: Tompos Balázs vagyok (alias Galamb) a kar másodéves, BSc-s hallgatója. Másodévesként a Mentor Gárda tagjaként kezdtem el a közösségért dolgozni. Ebben az évben a Baross Stand-Up Club tagjaként ismerkedtem meg a programszervezéssel, és segítettem egyéb kari programok lebonyolításában, mint például: Péterfy Bori koncert, Csatabárdás.

Miért jelentkeztél erre a posztra?

V.G.: Mindig is szerettem csapat-

ban dolgozni, ezért is jelentkeztem anno mentornak. A tankörfelelősség egy bizonyos előrelépést jelent. A munka maga nem rémít meg; igaz, a felelősség nagyobb, de szerencsére jól ismerem a társaságot, akikkel együtt dolgozom majd.

Milyen feladataitok lesznek mint tankörfelelősnek, illetve programszervezőnek?

V.G.: Eddig Nagy Gábor töltötte be ezt a posztot, első sorban az ő feladatait fogom majd átvenni. Fő tevékenységem lesz a Mentor Gárda irányítása, és a kapcsolattartás a tankörvezető tanárokkal. A többi feladatot szépen lassan veszem majd át: a Hagyományörző Öntevékeny Kör és a Közlekedésmérnöki Szakkollégium irányítását.

T.B.: Feladataim közé tartozik a kari programok szervezése és ezek felügyelete, rendezvényhez való eszközök beszerzése, helyszín egyeztetése, fellépőkkel való kapcsolattartás. És az elkerülhetetlen, programok alatt felmerülő problémák megoldása. Céljaim közé tartozik a minél magasabb színvonalú, minél több hallgatót megmozgató kari rendezvények szervezése, esetenként a Hallgatói Képviselőtöbbség tagjának segítése.

Milyen konkrét projekteken dolgozol majd a hivatalba lépésed után?

T.B.: Hivatalba lépésem után első projektem a Gólyabál szervezése lesz, amit Lázár Benedekkel, BenY-vel közösen csinálunk. Majd ezután a Jegesest lesz a következő program, melynek el kell kezdeni az előkészületeit.

Szabadidőtökben mivel foglalkoztok szívesen, milyen hobbjaitok vannak?

V.G.: Mivel szeretem a pörgést és azt, hogy történik valami, ezért viszonylag ritkán érek rá. Ha mégis van egy pár szabad percem, azt alvással töltöm el. Szeretem még a mesefilmeket is - ezek mindig jókedvre derítenek.

T.B.: Szabadidőmben, ha lehetőségem van rá, az ismerőseimmel túrázok, vagy az általam kedvelt megannyi sorozat valamelyik új részét nézem.

Végül mit üzentek az olvasóknak?



V.G.: Először is szeretném megköszönni a bizalmat, hogy engem szavaztatok meg erre a posztra. A lehető legjobban látom majd el a feladataimat. Bármilyen gondotok vagy kérdésetek van, keressetek bizalommal. És végül, de nem utolsó sorban: világbéke.

T.B.: Köszönöm mindannyiótok bizalmát, remélem, sok rendezvényen találkozunk még egymással. Ha érdekel a programszervezés és szívesen segítenél a rendezvényeken, vagy csak kérdésed van, akkor keress e-mail címenem (tompos.balazs@kozlekkar.hu) vagy személyesen.

Köszönöm a beszélgetést!

Időközi tisztújító szavazás eredménye

Poszt	Jelölt	Szavazat	Eredmény
Tankörfelelős	Vigh Gabriella	481	Bekerült
Programfelelős	Tompos Balázs	312	Bekerült
Programfelelős	Címer Mónika	222	Nem került be

Vera



A katedra másik oldalán

Szabó Géza tanár urat legtöbbször az Elektrotechnika tantárgy különféle válfajai kapcsán ismerhetik, ám ezúttal más oldalról is bemutatkozik. Faggattam többek között a bolognai képzésről és az általa megélt diákéletről.

Honnan indult, mi volt az inspirációja, hogy végül itt kötött ki nálunk a Műszaki Egyetemen, és oktató is lett?

Furcsa és talán érdekes az az út, ahogyan ide eljutottam, mert nem szakmai motiváció vezetett a Közlekedésautomatikai Tanszékre. Elektrotechnikai szakközépiskolába jártam, a Corvin Mátyásban végeztem, amögött még egyértelműen az a cél volt, hogy valami szakma kerüljön az ember kezébe. A Corvinból viszont, ha valaki tovább akart tanulni, akkor egyértelműen csak a Kandó Kálmán Műszaki Főiskola (villamos vonalon) és a Műegyetem Villamosmérnöki Kara jött szóba. Én itt végeztem a Villamosmérnöki Karon, tehát nem közlekes vagyok. Amikor végzéshez közeledtem, már jártam egy másoddiplomás képzésre is. Talán nem szép erről beszélni, de engem az vetett ide a Közlekedésautomatikai Tanszékre, hogy szerettem volna egy nyugodt munkahelyet, ahol még két évet eltölthetek részben azzal, hogy befejezem a másoddiplomás képzésemet. Viszont a két év alatt, amíg a második képzést elvégeztem, megmutatták a kollégák, hogy ez a terület is szép tud lenni. Közben megtapasztaltam azt is, hogy az oktatás is megy (és van benne egy kicsi szereplési lehetőség, van benne egy kicsi magamutogatás is), úgyhogy két év után azt gondoltam, hogy ebben az életpályában is van fantázia, és érdemes itt maradni.

Az egyetemi éve alatt mennyire vett részt aktívan a diákéletben? Milyenek voltak azok az évek tanulmányi szempontból?

Ha a kötelezettség részéről kezdjük, a mi éveink azért mások voltak. Én körülbelül 16 éve végeztem, az még az a kor volt, amikor jobban munkának tekintette mindenki az egyetemi éveket. Nem feltétlenül az volt az elsődle-

ges, hogy buli legyen, inkább valamilyen arány felállítása volt a cél. A mi tankörünk például rendszeresen együtt tanult a V2 épületben még most is meglévő, villamoskari olvasóteremben. Valahogy természetes volt, hogy az ember a napját úgy folytatta, hogy órákra járt, utána még készült, és este átbaktatott a Schönherz koliba. Nagyon jó dzsesszklubjuk volt, akkor még a Benkó Dixieland Bandnek volt ott minden csütörtökön dixieklubja. Az mindig kellemes csütörtöki program volt. Emellett azért ment nekünk a folyamatos készülés is. A Schönherz Qpák mindig jelentettek egyfajta felüdülést: a szokásos balhék, az akkor még meglévő Skála kocsijaival való tologatás, mindenféle hasonlók, de ez tényleg valamiféle arányban állt a tanulmányokkal.

Ahogy elmondja, elég sűrűek voltak az egyetemi évei, ezzel a magánéletet problémás lehetett összehangba hozni.



Én az egyetem mellett dolgoztam is, másodéves koromban - talán brahiból - elmentem buszt vezetni a BKV-hoz. Lehet, az is szerepet játszott benne, hogy elkalkuláltuk magunkat, és a hirdetést félreértelmezve valami iszonyú nagy gázsit vízionáltunk magunknak, de egy másodéves egyetemistának jó buli volt megszerezni egy D kategóriás jogosítványt. Ráadásul akkor még az is motivált, hogy ez plusz egy szakma. Az ember hetente egyszer-kétszer elmegy vezetni, nincs az a kötelességtudata, mint egy rendes buszvezetőnek. Gyakorlatilag úgy nézett ki a dolog, hogy ha menni akartam vezetni, elég volt aznap délelőtt megkérdezni, van-e szabad vonal. Abban az időben a BKV-nak elég nagy hiánya volt buszvezetőkben, és ezért is alkalmaztak egyetemistákat. Teljesen spontán jellege volt a dolognak, hogy „na, menjünk vezetni”. Amiket kalkuláltunk, az persze nem jött ki ebből, de zsebpénznek teljesen jó volt. Ezeket azért össze lehetett egyeztetni a magánélettel is. Most egy hároméves fiam van, és a párommal olyan 18 éve vagyok együtt, tehát már az egyetemi évek alatt is együtt

jártunk, ez így teljesen össze tudott passzolni, összeállt egy egész. Az is igaz, és ez lehet, hogy jellemző a közlekkarra is, a villamoskaron a felsőbb évek már viszonylag könnyűek voltak. Nekünk tisztán szakmai tárgyaink voltak, és mikor idekerültem a közlekkarra, bevallom, elcsodálkoztam, hogy mennyire szerteágazó a képzés. Én híradástechnika szakon végeztem - talán ezt se kéne elárulni, de az erősáramú villamos gépek anyaga sokkal gyengébb volt, mint ahogy mi a Közlekedésmérnöki Karon tanítjuk. Negyödötödéven már szemellenzősen szakirányos tárgyak voltak, amit mindenki magáénak érzett, és azt könnyű volt tanulni, könnyen egy egészé lehetett formálni.

Ha már ez szóba került: a jelenlegi oktatási rendszerről, illetve a hallgatók hozzáállásáról mi a véleménye?

Először talán a közlekedésmérnökök képzéséről beszélnék.

Ahogy mondtam, mikor idekerültem, eléggé meglepett, mennyire szerteágazó ez a képzés. Kollégák mondták is, hogy tulajdonképpen vezetőket képeznek, és én sokáig azt hittem, hogy ez csak kendőzése annak, hogy nem nagyon tudunk mit tanítani. Ma már kezdem látni, hogy a közlekedésmérnöki tudomány egy olyan alkalmazott tudomány, aminek tényleg sok területtel kell kapcsolatot tartania, és tényleg jogos az, hogy ha egy közlekedési problémát kell megoldani, akkor van olyan, aki megpróbálja átlátni az egészet. Nem szabad, hogy megpróbálja a részterületeket is megoldani, de tudni kell vezetnie egy villamosmérnököt, egy klasszikus gépészmérnököt - és akkor itt jön be az, hogy miért válik vezetővé a közlekedésmérnök. Meg kell találni azokat a specifikációs pontokat, ahonnan a részletekhez értő szakemberek már el tudnak kezdeni dolgozni. És innentől kezdve talán érthető ez a szerteágazottság, ami viszont lehet, hogy sok hallgatónak problémát okoz. Most vettem át az Elektrotechnika tárgyat, szerintem ez egyfajta kilógó csáp: sokan nem szeretik, és azért nem szeretik, mert nem látják, hogy mi az értelme. Próbálom úgy felépíteni az előadásaimat, hogy minél több példát mondjak, hogy lehessen érezni, hogy például vasúti, közúti területen, járműgépészetben hol lehet találkozni ilyen kérdésekkel.

BSc-MSc. Bevallom, nekem az a véleményem, hogy noha - durván fogalmazva - értelmetlen az egész a műszaki területen, mégis nyerni fogunk vele. Merthogy szakmai irányba megy (mehet) el a dolog. Az alaptárgyakból olyan mély ismeretek fognak eltűnni, amelyeket bőven elegendő egy doktori képzésben megjeleníteni. A szakmához sokkal jobban értő emberek jöhetnek ki, ha ezt jól végig tudjuk vinni. Érződik is, hogy az MSc-ben kicsit szakmai anyagiánnyal küzdünk. Gyakorlatilag a régi szakirányos szakmai anyagaink befértek a BSc-be. Rendszben van, hogy a tudományos megalapozottsága egy ilyen mérnök tudásának kisebb lesz, de én azt gondolom, hogy ezért jó három lépcsős képzésről beszélni, nem is kettőről, és mindenképpen a doktori képzést is

vegyük ide. A mesterképzésnek már sokkal jobban előtérbe kell helyeznie a tervezési képzéseket, mint korábban. Azzal, hogy az alap szakmai anyagainkat bele tudtuk tenni a BSc-képzésbe, megnyílik az út afelé, hogy az MSc képzésben sokkal több és mélyebb tervezési feladatokat oldassunk meg. Ebből, ha komolyan átgondoljuk (oktatók - ipar - hallgatók), tényleg kiülhet valami jó.

„Negyed-ötödéven már szemellenzősen szakirányos tárgyak voltak, amit viszont mindenki magáénak érzett, és azt viszont könnyű volt tanulni, könnyen egy egészé lehetett formálni.”

És akkor a hallgatók hozzáállása: még most is sok jó képzettségű és motivált hallgató jön hozzánk, de bevallom, én sok esetben azt látom, hogy egészen más szerepet tölt be az egyetem, mint régen. Sokkal kevésbé munkahely jellegű, és sokkal inkább “gyerekkor-kitolás” jellege van. Azt látom, hogy kicsit komolyabban is lehetne venni, persze ez nem azzal járna, hogy az ember csak ezzel foglalkozna végig. A kreditrendszer látom ilyen szempontból problémásnak. Annak idején nálunk egy utolsó tárgynak is súlya volt, le kellett vizsgázni, mert ha az ember nem ment át, azt mindenki látta: félévet ismételt. Ez triviális volt szülőknél, barátoknál, mindenkinek. Most a kreditrendszerben ez sokkal inkább elmosódik. Én magam is ilyen vagyok: ha nincs egyértelmű motiváció, hajlamos vagyok azt mondani, hogy ráér ez holnap-holnapután. Nem tudom, hogy én a kreditrendszerben hogy mentem volna végig.

Mi a véleménye arról, hogy az oktatók jelentős hányada BME Light-ként emlegeti a BSc-képzést?

Én ezt nem érzem. Ez egy más célú képzés, igen. Pont a tervezési ismereteket kell belőle háttérbe szorítani. A képzési idő bizonyos tárgyaknál csökkent, például nálunk az elektrotechnikánál három félévről kettőre. Át kellett azt gondolni, hogy megpróbáljuk benyomni az összes anyagunkat, vagy pedig megpróbálunk egy mindenképp szükséges törzsanyagot nagyon jól megtanítani.

Ebből viszont nem egy BME Light jön ki szerintem, hanem másfajta tudással felvértezett hallgatók, akik másra lesznek képesek. Tudomásul kell venni, hogy ez valahol főiskolai szint, és ehhez képest azért erős. Lehet, hogy ez eretnek nézet, de az alapképzéses tárgyaknak szerintem két feladata van. Biztosan kellene adni egy olyan ismeretanyagot, ami végig megmarad az emberben, másrésről viszont pallérozni kellene az elmét. De az elmét mással is lehet pallérozni, és valljuk be őszintén, egy 10 éve végzett, nem tervező mérnök viszonylag keveset használja azokat a mély alapismereteket, amiket ezekben a tárgyakban tanítanak. Aki a szakmában marad, fölvértézve a szakmai gyakorlattal, adott esetben 10-20 éven belül könnyen sajátít el mélyebb ismereteket is.

Ennyi fajsúlyos téma után evezünk egy kicsit könnyedebb vizekre. Látom, a kötelezőn felül is érdekli a szakmája iránt. Ön is azon szerencsések közé tartozik, akiknek a szakmája a hobbi? Ezen kívül mivel tölti szívesen a szabadidejét?

Érdekel a szakma, és mondjuk egy külsős mérést meg tudok élni igazi szórakozásként. Van olyan hobbi, ami egy kicsit kapcsolódik az elektronikához, régi vezérlőórákat gyűjtök, amelyek kifejezetten impulzusos üzemmódban dolgoztak, és elektronikát tartalmaztak a mechanikus óraszerkezetek mellett. Zenében még mindig inkább a dzsesszt és ezen belül is a dixie stílust kedvelem. Nagyon szeretek kirándulni, túrázni. Nagyjából ennyi. Igazából elég sok helyen dolgozom, ami sajnos viszonylag kevés szabadidőt enged. Mondjuk a túrázáson túl is általában szeretem a sportot. Csapatportokat kevésbé üzök, mert ma már egy nagyobb társaságot összeszervezni nehezebb, de mondjuk akár egy úszás, akár egy futás a mai napig jól tud esni.

Köszönöm az interjút!

András

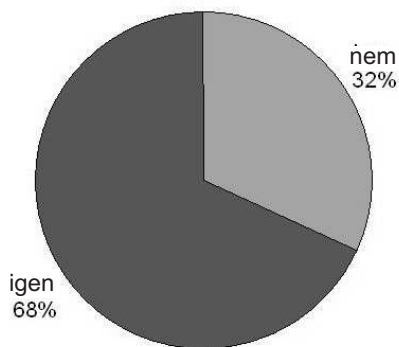


Első egyetemi heteinkről

Természetesen nehéz döntésről van szó, amikor elhatározzuk: én ezt szeretném csinálni egész életemben. Tavaly 320 diák felvételizett sikerrel és ezáltal eldöntötte, hogy a BME Közlekedésmérnöki Karán szeretné folytatni tanulmányait.

Az egyetem megkezdése óta két hónap már eltelt. Vajon még mindig ugyanúgy gondolják? Röpké közvélemény kutatásunk nem éppen erről árulkodik. A megkérdezettek (52 fő) harmada nem választaná megint ugyanezt a szakot? Vajon miért lehet ez? Egyszerű a válasz, amit minden tanár már oly sokszor hangoztatott. Túl nagy űr tátong a középiskolai és az egyetemi szintű elvárások között, amit a felsőoktatás nem bír kezelni. Szerény véleményem szerint, aki időben eldönti, hogy ilyen irányban szeretne továbbtanulni, az feltétlenül nézzen utána, hogy mi lesz a követelmény és azt emelt szinten tanulja. Igen, akár több mindent is. Nézzük a százalékos megoszlást:

Újból ide jönnél?



Kérdéseink közé tartozott az is, hogy vajon melyik tantárgy az első éves hallgatók kedvence és melyik az az óra, amitől még a hideg is kirázza őket. Igen változatos eredmények születtek, azonban a végleges eredmények előtt, hogy említsek meg egy-két extrém esetet is. Akadt olyan diák, aki nem kisebb megdöbbenésünkre az Általános Járműgéptan című tárgyunkat kedveli a legjobban, de az utált kategóriában a tesi is szerepet kapott. Volt, aki azt mondta, hogy egyiket sem szereti és volt, aki a kedvencekhez akár többet is sorolt volna. És most lássuk a ranglistát:

Legjobb
1. Matek
2. Közlekedési rendszerek
3. Mechanika

Legrosszabb
1. Mechanika
2. ÁJGT
3. Számítástechnika

Mint kiderült a Mechanika tantárgyunk kellőképpen megosztja a társaságot. Miért is lehet ez?

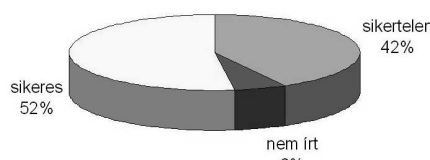
A legkönnyebb és legnehezebb tantárgyak sorrendje részben megegyezik a legjobb, illetve legrosszabb listával, azonban úgy tűnik, hogy a bár Számítástechnika a legrosszabb tantárgyak között van, mégis könnyű? A legnehezebb tantárgyak közé került a Műszaki ábrázolás is, valószínűleg a sok-sok éjszaka rajzolt beadandó házi miatt.

Legkönnyebb
1. Matek
2. Közlekedési rendszerek
3. Számítástechnika

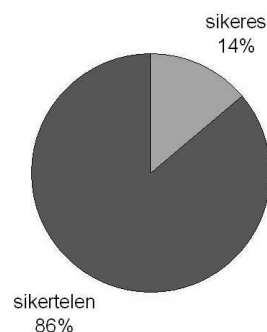
Legnehezebb
1. Mechanika
2. ÁJGT
3. Műszaki ábrázolás

Túl vagyunk az első ZH-k megírásán, az eredmények megdöbbenően rosszak. Bár sokat hallottuk, hogy bekerülni könnyű, bennmaradni nehéz, de valójában ezt csak most kezdjük megtapasztalni. Itt máshogy kell tanulni, mint középiskolában.

Műszaki kémia ZH eredmények



Mechanika ZH eredményei

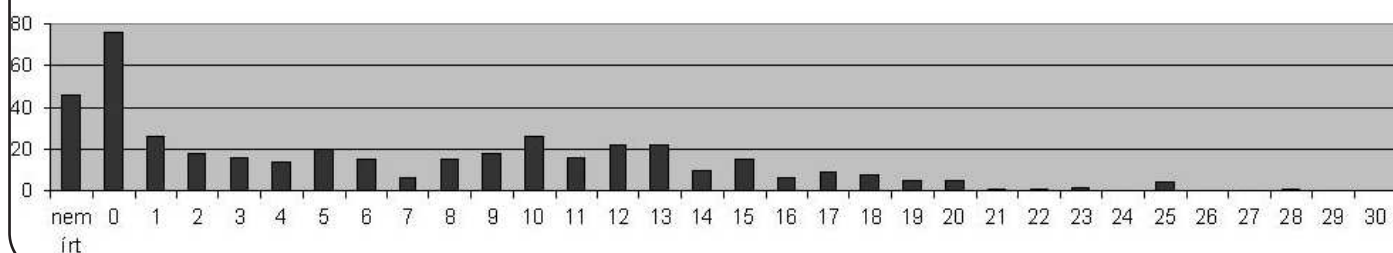


A Műszaki ábrázolás ZH csak az emberek 13%-ának sikerült, 46-an meg sem írták, 76 ember pedig 0 pontos ZH-t írt.

Azt mondják 3 út lehetséges a diplomához: tanulsz (3 és fél év), bulizol (ez kicsit hosszabb időt vesz igénybe), tanulsz és bulizol (aki ügyes, megoldja). Csak javasolni tudom, hogy ne engedjétek elszállni az egyetemi éveket anélkül, hogy ne vettetek volna részt egyetlen rendezvényen sem. Valamit mesélni kell az unokáknak is... De viccen kívül, én úgy gondolom, hogy a mi karunkon minden lehetőség adott arra nézve, hogy néha kikapcsolódj egy kicsit. Egyrészt, szerintem muszáj néha kikökeni a megszokott kerékvágásból, másrészt ismeretségeket köthetsz, ami megint nem utolsó szempont. Már az elmúlt két hónapban is hétről-hétre új programok követték egymást! Mi lesz még ezután? Ha nem vagy az a bulizós típus, kéthetente belefér egy stand-up, ha táncolni szeretnél, ott vannak a HaBár partyk, de volt BME Fesztivál az egyetemen, csatabárdás a mi karunkon és persze ott vannak a Szakestélyek is, amelyek valóban kulturált körülmények között biztosítják a jó hangulatot. Ha ez utóbbihoz idén nem sikerült csatlakoznod, de felkeltette az érdeklődésed, akkor jövőre te is leteheted a balekvizsgát, hogy tiszteletbeli balekká avassanak. Természetesen erről a témáról is megkérdeztünk első hallgatókat és íme itt az eredmény:

„Eddig szinte minden programon részt vettem, amiket egytől egyig nagyon élveztem. Tetszenek az öntevékeny körök által adott lehetőségek is, amelyek a mentorok mellett sokat segíte-

Műszaki ábrázolás ZH eredményei



nek az egyébként is nyitott felsőbb évesek közé való beilleszkedésben.” (Huncutka)

„A programokkal nincs semmi gond, csak kicsit későn szokták meghirdetni őket, kivétel a közös saunázás a Ka26-ban.” (Waszlavik Eszter)

„Nagyon jó a közösségi élet; mindenki jó fej, szuperek a programok, segítőkészek az emberek. Remek az ÁJGT szakkör a HaBárban és kicsit „hideg” van a Ka26-ban.” (Smiley)

„Azt hiszem, hogy az egyetemen eddig eltöltött óráim száma egyenesen arányos a HaBáros óráim számával! Úgy érzem, hogy a negatív egyetemi élményeimért kárpótol a közösségi élet lendülete és vidámsága!” (Baranyi Gabriella)

Két hónap! Milyen gyorsan elszállt! Próbálja valaki azt mondani, hogy olyan könnyen, mint egy nyár esti fuvalat.. Ha nem is egy könnyed szellő, de lássuk be, azért annyira rosszul nem állunk. Még csak a társa-

ság egyharmada gondolkodik iskola-váltáson és az eredmények sem olyan hajmeresztőek. Véleményünk szerint - ahogy Nyitrai tanár úr szokta mondani - még semmi sincs veszve, még mindent meg lehet tanulni, csak már el kellene kezdeni...

Judit és Eszter



A világ arcai

A World Press Photo több mint 50 éve áll annak szolgálatában, hogy évről-évre összegyűjtse a legjobb sajtófotókat, és ezeken keresztül mutassa be a nagyvilág legfontosabb eseményeit.

Budapesten a közelmúltban egy hónapon keresztül lehetett megtekinteni a gyűjteményt, amely 196 képbe sűrítve elevenítette fel a 2008-as évet. A Műegyetemi Sajtóklub szervezésében szerkesztőségünk több tagja is ellátogatott a kiállításra.

Különös és kegyetlen - talán ez a szókapcsolat írja le leginkább az anyagot, amely hűen reprezentálja az Úr 2008. évének drámaiságát. Gazdasági válság, orosz-grúz konfliktus, természeti katasztrófák - hogy csak párat említsünk a történelmet formáló események közül, melyek következményeiről szólt ez a kiállítás. A hangsúly a kegyetlen van, hisz domináns volt az erőszak jelenléte a képeken. A már említett ellentétén túl több fegyveres konfliktussal, terrorista merénnyel vagy épp Dél-Amerika véres

mindennapjaival kellett szembesülnünk. Az pedig kifejezetten abszurd látvány volt, hogy 21. századi ruhákba öltözött kenyaiak egymást nyilazták két szemközti domboldalról. Mintha egy másik dimenzió lett volna... A World Press

Photo elvileg körképet nyújtott arról, hogy merre tart éppen a világ. Ha ez így van, az emberben óhatatlanul felmerül a kérdés: Miért?

A gyűjteménynek az elborzasztás ellensúlyozására azért akadtak békésebb részei is, például a pekingi olimpián készült felvételek vagy éppen a hóleopárdokat bemutató sorozat.

A rendezvényen egy ötletes kísérőprogram is volt, amely Civil Expo néven futott. Erre a kiállítás ideje alatt bárki küldhetett be saját, friss

készítésű fotókat, amelyek a mindennapi életünkhöz kapcsolódnak és esztétikai illetve hírértékkel rendelkeznek. A beérkező művek közül zsűri választotta ki, hogy melyek azok, amelyek kikerülhetnek a folyamatosan bővülő, dinamikus galériába, valamint mindig megválasztották az elmúlt nap képét is.



World Press Photo 2009

Freety



A Magyar Rádió

Érdekes látogatásban volt része a közhíres csapat tagjainak. A dátum is különleges volt, hiszen október 22-én délután érkezünk a Rádió épületéhez. 53 évvel azelőtt az esti órákban a diákság küldöttei érkeztek oda, hogy az általuk megfogalmazott 16 pontot beolvassassák, azonban erre nem került sor. Mi békés és kíváncsi szándékkal mentünk, hogy megismerjük, hogyan működik Magyarország legpatinásabb rádióműsor-szolgáltató szervezete.

A Rádió legismertebb bejáratánál, a Bródy Sándor utcai kapu felől kezdtük utunkat. Egy-kettőre a „pagoda”-nak nevezett előcsarnokban voltunk, ahol a dohányzási lehetőség és a büfé közelsége miatt, valamint a kényelmes fotelek révén egy kellemes kis társalgóban vártuk be egymást, majd kezdődött el sétánk.

Tárlatvezetésnek nem merném nevezni, de azért láttunk olyat is, ami bőven befért a muzeális jelentőségű ereklyék fogalmkörébe. Bár első átlomásunk nagyon is napra kész információkkal dolgozott. A Kossuth adó Krónika című műsorának készítőit láttuk, amint a beérkező anyagokon az utolsó simításokat végzik. Érdekes, hogy mindent gyorsítva hallgatnak, így időt spórolva, valamint héliumos hangzást elérve. Delet ütött az óra, az összes, ami a stúdiókon át az épületek folyosóin és közlekedőin szerte lógott, és megszólalt a harangszó is. Mint megtudtuk, a minden nap más harang hangjával szóló déli harang szignált, egy külön csapat veszi fel országszerte. Szép is lehet utazgatni az országban, és bim-bam hangot gyűjteni... Az élő adás vezérlőjében hallottunk még parlamenti bejelentkezést, az éppen folyamatban lévő műsor felkonferálásait és a hírek beolvasását.

Tanulságos betekintést nyertünk a komolyság világába, hiszen, valljuk meg, ritkán hallgatunk végig egy teljes délutános beszámolót az általa-

nos iskolai matematika oktatás jelenlegi állapotáról. A jelen híreiből és a múlt illatú, de modern vezérlőjű stúdióból a kezdetekhez vezetett utunk. A rádió saját gyűjteményéből összeállított Rádiómúzeumban töltöttünk el

régi korokat idéző percek. Abban az épületben, amely sajnos egy II. világháborús bomba találatára óta igencsak rossz állapotban van. Bizonyára



szébb napokat látott, ameddig a Károlyi család rezidenciájaként működött. Szerencsére, a kiállított tárgyak ugyan vesztettek már itt-ott csillogásukból, de ettől csak patinásabbak lettek a régi időkbeli megmaradt technikai berendezések. Találtunk itt az 1920-as években világelsőnek számító előfizetéses műsorszóró, vezetékes hálózat vevőjétől kezdve a mai napig használt multimédiás kütyükig mindent. Sok ósdi és kevésbé ósdi gépen örömmel vettem észre, hogy bizony a gyártójuk magyar cég volt. Nyilván az akkor ipari céltermelési felfogás sem engedte, és nem is alakult még ki, hogy az elektronikai termékeket importáljuk. Nem utolsó sorban az is említésre méltó,

hogy a korabeli gyárak tudták tartani a lépést az akkori világszínvonalal. Keverők, mágnesszalagvágó-berendezések és természetesen fadobozos Orion rádiók dicsérik a letűnt, de régen dicső, magyar elektronikai ipart. Folyamatosan zajlik a régi hanganyagok digitalizálása, például a háború nyersanyaghiányos éveiben, leleményesen felhasznált röntgenfelvételekre préselt lemezeket dolgozzák fel. A mágnesszalag-gyűjtemény az 1950-es években bunkernek kialakított épületben kapott helyet, ahonnan egy esetleges támadás után még adást is lehetett volna sugározni.

A bunkertől nem messze parkolt egy régi Ikarus is, ami megdobogtatta a szívünket. Ez egy berendezett, még mindig üzemképes közvetítőbusz volt.

Innen a stúdiókhoz vezetett utunk, láthattuk a 6-os számút, ami beillik hangversenyteremnek is, illetve a 20-ast, ahol egy 96 csatornás vadonatúj keverővel állnak a dallamok rendelkezésére. Jártunk a 22-esben is, ahol különböző hangeffekteket lehet rögzíteni. Az érdekes benne, hogy ezeket nem számítógéppel, hanem tekerhető, vihar- és esőhangot utánozó vagy akár ajtónyikorgást imitáló régi masinákkal hozzák létre. Még a Szabó család gongját

is megüthettük, amely műsor egyébként, a fiatalabbak kedvéért, egy régi hangjáték, a rádió Szomszédokja volt.

Legvégül az MR2, Petőfi Rádió stúdiójába tettünk látogatást: kicsi, de hatékony része ez az épületnek, sok olyan munkatárssal, akiknek élete a zene, és minden nap foglalkoznak vele. A zenék válogatására is nagy gondot fordítanak, igyekeznek a más rádiók által üresen hagyott zeneműfaji űrt betölteni, méghozzá úgy, hogy az Nagyon Zene legyen. Persze itt is vannak hírek és időjárás is, amit az épületben működő más csatornák és az internet segítségével szereznek be.

PPetöfi



Az éter szerelmesei

A rádiós összeköttetéssel mint lehetőséggel általában a hivatásuk területén találkoznak az emberek, és a társadalmi vélekedés hajlamos ezt valamiféle privilegizált tevékenységnek tekinteni, amihez az átlagember túl apró. Azonban vannak „civil” hódolói is ennek a tudománynak. Kevés szó esik a rádióamatőr sportról, holott izgalmas és sokrétű szakág: az erdei kirándulások hívei éppúgy találhatnak benne élvezetet, mint az inkább műszaki beállítottságú otthonulók.

Kisebb koromban lenyűgözött a vezetékek nélküli távíró találmánya: az elegáns sárgaréz alkatrészek, és a csoda, hogy rövid és hosszú hangjelek látszólag véletlenszerű váltakozásával életet lehet menteni. Borzasztóan szerettem volna én is beavatott lenni. Reményeim hiú ábrándoknak tűntek, és kezdtem beletörödni, hogy már csak filmekben fogok távírókészüléket látni, amikor egy sportrendezvényen hirtelen ötlettől vezérelve odamentem a rádióamatőr sátorhoz, és az első dolog a csatlakozók és kábeldobok rengetegében, amit felismertem, egy gyakorló távíró volt, ráadásul egyáltalán nem múzeumi darab. - Léteznek ezek? - kérdeztem a jelenlévő segítőkész úriembereket, akik készségesen válaszoltak: persze, sok rádiós morzézlik egymással szerte a világon ebben a pillanatban is, kontinenseken átívelő barátságokat létrehozva, sőt gyorstávíró-versenyek is vannak.

Hogy ez mire jó? A Morse-ABC csakugyan életet menthet, ugyanis ez a világ egyetlen egyetemes jelrendszere, amelyhez a legkevesebb technikai felszerelés szükséges - elég egy kopogó ököl -, hogy az ember üzeneteket küldjön vele, neadjisten egy mentőcsoportnak: a távírón keresztül

használatos vészjelzést szerte a világon ismerik. Aki tudja a kódokat, az nem csak az eltéveszthetetlen SOS-t közölheti le, hanem azt is, hogy hol van, mennyi vize és élelme van, egyáltalán bármit, ami fontos lehet. Az SOS-t 1912-ben vezették be, és elsőként a Titanic használta, vitatható sikerrel. Azóta a hajózáson kívül is számtalan területen használják, mivel nagyon praktikus: a három rövid-három hosszú-három rövid (... --- ...) jel elsőre kivehető akkor is, ha rosszak a vételi körülmények, illetve könnyen megjegyezhető. Az állítólagos jelentését (Save Our Souls! - Mentsétek meg lelkeinket!) később találták ki hozzá. Elődjének, a CQD-nak ugyan eredendően volt értelme (Come Quick, Danger! - Siessetek, veszély!), ám távírász legyen a talpán, aki elsőre venni tudja azt hibátlanul, hogy (-.-. ---. -..), főleg akkor, ha valami zavarja az adást.

Hogy teljes legyen a kép a vészhelyzeti rádióforgalmazásról: fónián (azaz beszélő üzemmódban) „Mayday” a segélyhívás. Ennek a pontos eredete ismeretlen; a legelképzelhetőbb az, hogy a francia M'aidez! (Segítsenek!) kifejezést vették át az angolok torzítva.

Természetesen rádión keresztül nem csak távírozni lehet: a különböző adó- és vevőkészülékek a kikapcsolódás széles palettáját nyújtják. Ilyen például a rádiós tájfutás, ahol az embernek a terepen az adóállomás

jeleit kell bemérnie a saját vevőjével, és a hang után megtalálnia azt. Borzongató élmény ráakadni a légben egy gyenge kis sípolásra, a semmi közepén a civilizáció egy képviselőjére, amely egyre erősödik, ahogy a lelkes futó ráakad a helyes irányra.



Akik a szobájuk kellemes melegéből szeretnének rádiózni, azok előtt is nyitva áll a lehetőségek tárháza. Nem kell hozzá más, mint egy antenna (lehetőleg valamilyen magaslati ponton) és egy rádiókészülék (sajnos ezek bizony nem olcsók). Helyes frekvenciát választva, kellő tapasztalattal a háta mögött bárki tereferélhet a földgolyó másik oldalával. Életem legelső rádiós összeköttetését Horvátország egy kis szigetével hoztam létre: az internet és a nemzetközi távközlés virágkorában is szívhez szóló élmény volt előben hallani az onnan adó magyarok hangját. Ebben a szakágban is vannak megmérettetések: lehet különböző diplomákra hajtani, például összeköttetés az USA összes tagállamával, egy ilyen hosszú ideig gyűjtöget az ember. Rendeznek évente világbajnokságot is, melynek célja a lehető legtöbb rádiókapcsolat létrehozása adott idő alatt. Az országok csapatokat küldhetnek, amelynek a tagjai folyamatosan váltják egymást a készülék mellett.

Magyarország olyan ebben is, mint pár másik sportban: néhány éve többszörös világbajnokok voltunk zsinórban, de mára a jobb technikai felszereltségre lehetőséget adó országok átvették ezt a stafétát. Reméljük, hogy lesz a közeljövőben dobogós csapatunk ezen az általánosan kevésbé ismert területen is.

M'aidez!



Állás(talan)börze

Válság van. Igen, tudom, már a csapból is ez folyik, de most a Műegyetemi Állásbörze kapcsán újra belekóstolhattunk, mit is jelent ez. Lehet nézni a számok tükrében, le lehet mérni a kongó folyosók számán... Mi most egy szubjektív áttekintést szeretnénk adni.

A K épület főbejáratán belépve ugyanaz a kép fogad, mint bármelyik eddigi Állásbörzén: tolongás (talán a szokottnál kicsit kisebb), információs pult, hostessek. Beljebb haladva, a földszinten továbbra is átlagos a hangulat. A meglepetés az emeleten éri a látogatót: a folyosók üresen konganak, csak az aulát töltik meg a kiállítók - rajtuk kívül mást nem is nagyon látni, csak elvétve egy-két kíváncsi nézelődőt, aki ide is felmerészkedett. Ötödével kevesebb a megjelent cégek száma, mint tavasszal, és kevesebb, mint fele a 2008. tavaszi Állásbörzéhez képest.



További visszaesést jelentett az időtartam is: ezúttal a korábbi évekhez képest egy nappal rövidebb ideig, mindössze két napon át tartott a rendezvény (akárcsak tavasszal). Az állásajánlatok terén is szűkült a kínálat, és egyértelműen három terület: a gépész-, villamosmérnök és informatikus-programozó volt a legkeresettebb. A mi karunkon végzettek számára még a logisztikus szakirány lehetett jó ajánlólevél, de általános volt, hogy a kiállítók-munkaadók nem tudták, mit is takar a „közlekedésmérnök” kifejezés. Sok olyan cég volt, akik konkrét álláslehetőséget egyáltalán nem kínáltak, hosszú távon gondolkozva jelentek meg az idei börzén. És hogy ez mit is takar? Minél több önéletrajzt begyűjteni a magasan kvalifikált mun-

kaerőtől, és minél több, az elkövetkező években végző hallgatóval megismertetni, esetleg megkedveltetni a vállalatot, így a válság következtében meghirdetett létszámstop lejárta után bőségesen válogathatnak a megfelelő munkatársat keresve.

Lássuk kicsit bővebben, mit is kaphatott a pályakezdő álláskereső és az utolsó diákéveit taposó egyetemista a K épület aulájában! Időrendben ugye van a szakmai gyakorlat, a diploma-tervezés, utána vagy esetleg közben gyakornoki pozíció és végül a tényleges elhelyezkedés. Szakmai gyakorlati lehetőséget közlekedésmérnököknek vajmi kevesen ajánlottak, főként a gépész szakon tanulók vannak itt előnyben, 6 hetet is eltölthetnek valamelyik autóiipari vagy akár mezőgazdasági gépgyártó vállalat hazai üzemében, persze minden esetben a fővárostól távol. Volt olyan

kiállító is, nem is kevés, aki feltevéül szabta, hogy ha náluk szeretné írni a diplomamunkáját, akkor az azt megelőző kötelező nyári gyakorlatot is kötelezően náluk kell eltöltened. Vagyis 6 hétig többnyire ingyen termelsz vagy újraelosztasz a multi javára - a nyári gyakorlat ugyanis mentes mindenféle anyagi kötődéstől, csakis a munkavágy és a tudásszomj mozgasson!

Eddig is tudtuk, és most bebizonyosodott: mindegy, mit írnak a diplomádba - a gépész az gépész! Nem egy standnál hallottam olyat, hogy amennyiben gépész diplomád van, pályázz bátran, a szükséges specifikus tudást majd cégen belül megszerzed, az első 3-6 hónapban úgyse engednek az éles termelés közelébe, utazhatsz Németországba vagy más „fejlett ipari országba”, hogy a cégnek megfelelő szintre csiszold a nyelvtudásodat, és megtanulod, hogy is kell ezt csinálni >>náluk<<. De ért meglepetés is: gépész vagy? Tök jó! És tudsz C programnyelven profi szinten programozni? NEM?! Hát, tanul meg, és szeretettel várunk...

A logisztikusaink számára legnagyobb hányadban a belső, üzemi logisztika területén ajánlottak állásokat, szállítványozók nemigen jelentek meg a kiállítók között. Viszont itt komoly konkurenciával kell szembenézni: a logisztika szakon végzett gazdaszok nagyjából ugyanazokat a pozíciókat célozzák meg, mint a közlekedésmérnökök, és ilyenkor már elsősorban a nyelvtudás a döntő. Ez mondjuk alapvetően is fontos terület, bár nem nagyon láttunk olyan céget, amelyik a helyszínen próbainterjút tartott volna, szinte mindenhol szóba került - különösen nemzetközi vállalatoknál -, hogy a felvételi

része egy elbeszélgetés a cég hivatalos belső kommunikációs nyelvében (többnyire német vagy angol). Mindenképp előnyt jelent még egy nyelv ismerete, itt érvényes a „minél több, annál jobb” elve.

Az egyik budapesti rádióadó szerint a villamosmérnöki és a gazdasági végzettség a legkeresettebb, a börzén kínált tényleges álláslehetőségek

„...ha náluk szeretné írni a diplomamunkáját, akkor az azt megelőző kötelező nyári gyakorlatot is kötelezően náluk kell eltöltened.”

„...mind-egy, mit írnak a diplomádba - a gépész az gépész!”

„A műszaki végzettségük a jelenlegi kínálat alapján havonta mintegy bruttó 280 ezer forintos kezdő keresetre, a gazdaszok bruttó 240 ezer forintba számíthatnak.”

Hazánk legnagyobb állásbörzeje.



műegyetemi
állásbörze
Keress jól!

2009. október 28-29.

39%-ával célzották meg az első, 25%-ával a második csoportot. Teljesen kivesztek ugyanakkor a telekommunikációs és építőipari állások. A műszaki végzettségűek a jelenlegi kínálat alapján havonta mintegy bruttó 280 ezer forintos kezdő keresetre, a gazdászok bruttó 240 ezer forintra számíthatnak.



Több médium jelent meg most a börzén, vagy lehet, hogy csak kevésbé veszték el a kiállítók tömegében? Mindenesetre ott voltak, előfizetőkre éhesen, mintapéldányokkal, plakátokkal, színesen és figyelemfelkeltően. Hasonlóképp jelentős részt vállaltak a standok feltöltésében a fejjadász, más néven állásköz-

vetítő, munkaerő-toborzó cégek. A 102 kiállítóból 10 közvetítő, 5 újság és 3 egyéb médium, tehát a kiállítók közel ötödét a fejjadászok és a sajtó adták...

Nem elhanyagolható az oktatási intézmények, illetve a hallgatói szerveződések jelenléte sem. Külföldi ösztöndíjakról éppúgy kaphattunk tájékoztatást, mint az egyetem elvégzését követő kiegészítő, illetve másoddiplomás képzésekről.

Másképp is tetten érhető volt, hogy az Állásbörzén megjelentek közül a legtöbben anyagi nehézségekkel küzdenek. Csökkent a létszám a pultoknál, kevesebb szaktekinétyt delegáltak bemutatkozni. Gondolom, senki se azért

jár a kiállításra, hogy feltankoljon ajándéktárgyakból, de ezen a téren is szűkebb lett a kínálat: darabszámra éppúgy, mint az ajándékfajták változatosságát tekintve. A népszerűsítés eszközeül leginkább laptopokon futó videók, színes molinók és plakátok, kevés, de jól tájékoztatott szakembergárda szolgált. Utóbbi okozta,

hogy az érdekesebbnek tűnő, nagy-névű cégek pultjai előtt sorok alakultak, mivel az információ továbbadása erősen lecsökkentett sebességen folyt. Üdítő kivétel volt a Honvédség, ahol nem a hiány, hanem az élményekben gazdag bemutató, nevezetesen egy vadászgép-szimulátor volt a sor kialakulásának előidézője.



András

Diákhitel-határidő: december 15.

Idén itt az utolsó alkalom azok számára, akik idáig nem kértek Diákhitelt, de szeretnének pénzhez jutni még ebben a szemeszterben. Ez a pénzüsszeg akár 200 ezer forint – a költségtérítéseknek akár 250 ezer forint – is lehet.

Aki 2009. december 15-ig igényli, az 2010. január 15-én a teljes őszi félévre járó (öt havi) Diákhiteléhez hozzájuthat. Az igénylés gyors és egyszerű: mindössze a szükséges papírokat kell leadni a kijelölt bankfiókban vagy a nagyobb postákon. Aki lekési a december 15-i határidőt, az végérvényesen elesik az őszi szemeszterre esedékes pénztől.



A Diákhitelhez bármely 40 éven aluli magyar hallgató hitelbírálat nélkül hozzájuthat, az egyetlen feltétel az aktív hallgatói jogviszony. Ezzel a

szabadon felhasználható kölcsönnel több pénz juthat a hasznos dolgokra. Törleszteni csak a tanulás befejezése után kell, ráadásul a banki hiteleknel jóval könnyebben visszafizethető. A kötelező törlesztő részlet nem válságérzékeny, mivel csak az egyén jövedelméhez igazodik. Az előtörlesztés díjmentes, sőt az így befizetett pénz közvetlenül a tőketartozást csökkenti.

A Diákhitel nem bankhitel. A Diákhitel Központ - jogszabály szerint - önköltségi (nonprofit) elven, üzleti haszon nélkül ad hitelt a diákoknak. A hitelfelvétel felelős döntés, érdemes utána nézni a további részleteknek: www.diakhitel.hu

Párhuzamos közlekedés

Vizelyi Mártával és Havasi Zsolttal, a Fővinform munkatársaival beszélgettem arról, hogy egy közlekedési információs központban hogyan tud két teljesen eltérő beállítottságú ember ugyanazon a feladaton dolgozni.

Márti, ha jól tudom, akkor Te is nálunk végeztél a Közlekedésmérnöki Karon. Hogyan vezetett utad a jelenlegi munkahelyedig?

M: Igen, a KSK-n végeztem, rendszertervezőként. A kezdet kezdetén ez nagyon jövőbetekintő szak volt, hiszen még senki sem dolgozott ilyen végzettséggel. Elsősorban a számítógéppel próbálták minket megismertetni, az akkor még szobányi berendezésből egy volt a karon, így alig lehetett hozzáférni. Azt gondoltuk, hogy az egyetemen szerzett széleskörű és korszerű tudásunk birtokában majd rendbe szedjük a közlekedést. Az egyetem után a BKV-hoz kerültem, ahol akkor már léteztek a jelenlegi számítógépes forgalomirányító központ tervei. A központ beindításához, működtetéséhez pedig közlekedésmérnökökre volt szükség, akik a főváros közlekedését szervezik, tervezik. Ebben a tudatban dolgoztam néhány kollégámmal együtt ezeken a terveken, de 3-4 év után sem indult be a központ. Számomra a legfőbb problémát az jelentette, hogy nem láttam a munkánk gyakorlati hasznát. Ezért aztán egyre unalmasabbá és fárasztóbbá vált ez a helyzet, így arra a következtetésre jutottam, hogy más munkahelyet kell keresnem. Ekkor jött az a kezdeményezés, hogy az Útinform mellett szükség van Budapesten is egy közlekedési információs központra, aminek a neve Fővinform lett. Akkor nem tudtam, hogy ez micsoda, teljesen ismeretlen volt számomra, de váltani akartam. Így kerültem a megalakuló Fővinformhoz.

ZS: Én akkor léptem a Fővinformba, amikor az már nem gyerekcipőben járt. Én nem célirányosan, hanem a véletlennek köszönhetően kerültem ide. Pedagógus voltam (magyar-angol szakos) a rendszerváltás előtt, jött egy pont, amikor sok minden miatt arra az elhatározásra jutottam, hogy 'kiugrok' a pedagógusságból. Munkát kellett keresni, és a naponta rendszeresen megvásárolt új-

ságban egyszer csak egy hirdetésre akadtam, amelyben jól kommunikáló, esetleg idegen nyelvet is beszélő embert kerestek. Ez fölkelte az érdeklődésemet, jelentkeztem, és sok ember közül kiválasztott a Fővinform csapata. A Fővinform akkor még a számítógép előtti korszakban volt. Ez az én szempontomból a későbbiek során jelentőséggel bírt.



M: A számítógépek megjelenése a mindennapi munkánkban óriási változás volt. Ti ezt már nem érzékelhettek, mert ebbe születtetek bele, de nekünk nagyon nehéz volt hozzászokni. Én még néhány évvel ezelőtt is azt hittem, hogy a számítógép nélkül is lehet dolgozni, de rá kellett jönnöm, hogy ez nem így van. Ma már napi 12 órát ülünk a gép előtt, és csak így tudjuk ellátni egyre gyarapodó feladatainkat.

ZS: Engem a számítógéphez különös és régi kapcsolat fűz. Még a fővinformos időszámításom előtt nem sokkal jártam az USA-ban, ahol a számítógép akkoriban elterjedtebb volt. Szerencsésnek mondhatom magam, mert a Fővinformba abban az időszakban jöhettam, amikor a számítógép bevezetésének valamiféle katalizátora lehettem. Ez a kezdő fővinformos munkám egyik, nagyon izgalmas oldala volt. A másik termé-

szetesen az emberi oldal. Régen is volt, most is van, és a jövőben is egyre nagyobb jelentősége lesz, függetlenül a technikai fejlődés mértékétől. Úgy gondoljuk mindketten, hogy emberi hangon kell megszólítani az embereket - a jelző konkrét és átvitt értelmében is - ebben a látszólag eltechnicizált világban is. Most, hogy már meglehetősen jó technikai eszközökkel dolgozhatunk, jólesően veszem tudomásul, hogy a többiek is belátták: ezek a technikai eszközök a nemesebb, humánusabb munka számára adnak és hagynak több időt, az egyszeri megszólalás lehet ennél választékosabb és emberibb.

Hogyan élte meg azt a helyzetet, hogy humán végzettséggel műszaki emberek közé kerültél?

ZS: Mondhatom, hogy ezt már rutinosan éltem át: amikor még kiskatoná voltam, a bevonuláskor, valamiféle svejki hozzáállásomból, rosszul jegyeztem meg egy katonai szakkifejezést, ennek köszönhetően nem abba a századba kerültem, ahová kellett volna. Így aztán egyedüli - jövőendőbeli - magyar-angol szakos tanárként 80 veszprémi vegyészmérnök-jelölt között sajátíthattam el a szocialista haza védelmének kifinomult fogásait. De ennél fontosabbat is megtanulhattam itt: hogy ha csapatban dolgozol, akkor a megvalósítás előtt lehetnek különféle szempontok, de a célkitűzés után csak a csapatmunka lehet a szem előtt. Ehhez persze az is szükséges, hogy lássuk és elfogadjuk ezeket a célokat, ne legyünk előítéletesek, és az újdonságokat ne utasítsuk el kapásból. A mi munkák lényege is itt ragadható meg, hiszen mi is mindent csapatmunkában végzünk. A közlekedéssel kapcsolatos információk szerzésétől kezdve annak továbbításáig. Ebben folyamatában - óhatatlanul - sok hiba csúszhat, de hogy ezek minimálisra csökkenjenek, az együttgondolkodás és a fejlett, átgondolt szervezés elengedhetetlenül szükséges.

Úgy vélem, a minket hallgatók a Fővinformot - vagyis az itt megszólalókat - az időjárás-jelentőkkel együtt helyezik el a rádió keltette akusztikus térben. Akár tetszik nekünk ez, akár nem, ez tény. Engem ez egyáltalán nem zavar, sőt. Ha az embernek az a

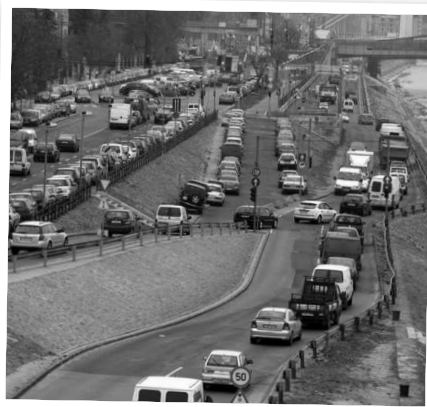
feladata, hogy hírmondó legyen a szó szoros értelmében, akkor legyen az. Ne akarjon semmiképp sem showman lenni, még akkor sem, ha a mikrofon sokszor erre csábíthat. A hírmondás az a hír mondása! Egyébként is a beszélőnek sok mindenre kell figyelnie: nehéz dolog a hanggal olyan, az információs magon kívüli, külön meléktartalmat közvetíteni, ami egy volán mögött ülő vagy egy útnak induló ember számára valamiféle biztonságot adhat. Olyan biztonságra gondolok, ami a híradásomból fakadhat: „legalább tudom, mi történt az úton, és akkor nem megyek arra, nem idegeskedem hiába.” Apróság? Nem az, ezt mindannyian bizonyíthatják a torlódásokban kényszerűen várakozók. Ezért is fontos, hogy munkánkat kis beleéléssel végezni nem szabad. Amikor kezdtem, körülöttem a többiek természetesen már rutinszerűen szóltak meg a mikrofon előtt. Amikor először, majd tizedszer, huszadszor és századszor is megszólaltam a Krónikában, nekem még sokáig ott maradt (maig!) egy felesleges levegőgombóc a torkomban amiatt, hogy a lelki szemem előtt mindig megjelenik a sok százezer, ezer, száz, az EGY hallgató. Egyszer erre rákérdeztek, de erről csak annyit tudtam mondani, hogy számomra ez hatalmas felelősség, nem a bakiktól való félelem izgat, hanem a hitelesség és a pontosság igazgat, hogy világosan fejezzem ki magam. (Egyébként a „legsötétebb” bakim szó szerint így hangzott el: „Sötétén villognak a jelzőlámpák...”)

M: ...amit - ezt a bakit - persze mostanáig is nekem tulajdonítanak. Nemrég volt egy rádiós találkozó, ahol azt mondták, hogy ez olyan szőke nős. Mondtam, hogy ezt történetesen nem én mondtam, de köszönöm a bókot! Komolyra fordítva a szót, ez az áhítat ennyi év után is megvan bennünk.

ZS: De az már régen rossz, ha egyedül csak a hallgatók elvárásainak akarunk megfelelni. Bár közhelynek tetszik (hehehe), a hírre magára is tekintettel kell lennünk... Megismétlem, amit korábban Márta már kihangsúlyozott: a „hírmondás”-on kívül nagyon sokfajta munkát végzünk. A híreket fel kell dolgozni, szerkeszteni kell. Anyagokat gyűjteni és értelmezni

mindazt, amit látnak a forgalomfigyelő kamerák, utóbbit néha tizedmásodpercek alatt, és a mi fejünk sem káptalan, sőt nem számítógép. Az egyéni tapasztalat persze sokat számít.

M: Én is a munkánk pszichológiai oldalát emelem ki. Az emberekkel folytatott beszélgetéseink kapcsán az derül ki, hogy az információra van igazán szükségük. Akkor is hálásak, ha történetesen azt mondjuk, hogy nem lehet közlekedni, mert akkora dugó van. Fontos, hogy a szükséges információ birtokában lehessenek. Nekünk már az is egyfajta siker, ha az információink által valaki nyugodtabban tér haza, vagy megy a munkahelyére.



Nektek mi tetszett meg a közlekedésben, hogyhogy ezt a pályát választottátok?

M: Gimnáziumban jól ment a matek és a fizika - és jött a pályaválasztás. Akkor még nem tudtam, hogy mi legyek. Édesapám mérnök volt, anyukám tanár. Először tanár akartam lenni, de erről a családom lebeszélte. A sógorom, aki fizikus volt, és már kezdett a számítógéppel megismerkedni, úgy látta (ahogyan Zsolt is), hogy ez a jövő útja, ezért rábeszélte, hogy a KSK-n induló rendszertervező szakra jelentkezsek, ahol - a tájékoztató szerint - számítógépes ismereteket is tanulnak a hallgatók. A felvételem sikerült, és így kerültem a KSK-ra. Eleinte idegenkedtem a sok ismeretlen tantárgytól, de később a széles látókörű gondolkodás miatt megkedveltem, és elkezdett érdekelni, hogy az egész közlekedés hogyan is működik.

És mit szerettél meg az egészben, vagy most mit szeretsz?

M: Tulajdonképpen a közlekedési tudósítói munkát szeretem. Legjobban azt részét, hogy rálátásom van a budapesti közlekedésre (az utcai kamerák segítségével a szó szoros értelmében is), így hasznos információkat tudok átadni a közlekedőknek. Azon vagyok, hogy ezt minél jobban, pontosan és hitelesebben tegyem.

ZS: Mialatt Márta beszélt, addig én elmerenghettem, de egy kicsit másfelé vittek a gondolataim, és szeretnék kilépni a kérdéskörből, ha lehet. Eljutottunk a közlekedés egy olyan posztmodern időszakába, ami Magyarországon még alig érzékelhető, de a világ jobbik felén már a mindennapok részévé vált. Már eljutottak hozzánk a varázsszavak, ilyenek, hogy zöld, fenntartható, tudatos és minden más, de a többi néma csend vagy káosz. Én nem tanultam ezeket, de az itt végzett munka során átfogó képet kaphattam a közlekedésről. Ismerni vélem a döntéshozói szint gondolkodásmódját, valamint elég sűrűn a gyakorlati megvalósulását mint a közlekedés „elszenvedő” alanya. Látom a közlekedés többarcúságát, az emberarcú tervezés által megvalósított pozitív hatásokat, de minden porcikámban érzem a keletkező gondokat is, a megoldásra váró feladatokat. Többségében lesújtóak tapasztalataim a közlekedés szervezői és használói oldaláról egyaránt. A leges-legnagyobb baj az, hogy egyre inkább a politika befolyása alá kerül a közlekedés kérdésének egésze. A mindennapi gondolkodásra is kihatással van ez, hiszen a közlekedés lassan átveszi az egyre süllyedőbb színvonalú és a köznap diskurzus számára egyre értéktelenebb és használhatatlanabb labdarúgás szerepét Magyarországon. Az előző rendszerben még - meg egy kicsit most is - mindenki azt gondolta, hogy ért a focihoz, merthogy érdekli. Ma így van ez a közlekedéssel. Főleg Budapesten...

Köszönöm a rendelkezésre állásokat az interjúhoz!

Zsolt



Karikásostorral a volán mögött

Ha nemzetiségekről esik szó, előszeretettel hagyatkozunk sztereotípiákra, és azonosítunk népeket, országokat azokra jellemző egy-két dologgal. Így kapjuk a mindenre juharszirupot öntő kanadaiakat, kasztanyettával a kezükben születő spanyolokat vagy épp a bő gatyában járó, ostort csattogtató magyarokat.

Vajon hogy van ez a vezetésben? Mennyire hat ki egyes nemzetek mentalitása közlekedésükre? Összegyűjtöttük szerkesztőségünk világjáróit, most ők összegzik személyes tapasztalataikat.

Amerikai Egyesült Államok

Két fő oka van, hogy az amerikaiakat gyakran gúnyolják azzal: még a házban is autóval közlekednek. A nagyhatalom a sorozatgyártott autók bölcsője, és míg Európában a huszadik század elején egy automobil kuriózumnak számított, ott már létezett a népaútó-effektus (Ford T-modell). A másik ok az, hogy a fél kontinenst elfoglaló államcsoport eleinte csak önálló egységek csoportja volt, melyek később egyesültek, addigra azonban az infrastruktúra főleg területileg épült ki. A közösségi közlekedés pedig később sem fejlődött megfelelően: buszozni a mai napig belvárosi viszonylatban érdemes csak, agglomerációs kiterjedésben órákat vesz igénybe egy átlagos út. Így tehát már korán kialakult az amerikai családi ideál: két autó, egy a férjnek, egy a családnak/feleségnek.



Mára azonban sok minden megváltozott. Hatalmas méreteket öltött a közlekedésben a megalománia. A faberakásos oldalú kombi már régen a múlté: minden családban van legalább egy hatalmas SUV (Sport Utility Vehicle, városi terepjáró) vagy ami még megdöbbentőbb: óriási platós

pickup, és ezek mindennapos használati eszközök (indokként szokott szerepelni, hogy legyen mivel vonatni a lakókocsit a Yellowstone-ig). A módosabb családoknak lakóbusza is van.

Van még valami, ami nem paszszol a profilba. Amikor négy éve először jártam az Államokban, nem tűnt fel, de most elképedve figyeltem meg, hogy az USA sofőrjei szinte semmennyi követési távolságot nem tartanak az autópályán. Az átlagos sebességkorlát 70 mph (kb. 110 km/h), ilyen sebesség mellett 60 m legalább megkövetelhető, azonban van, hogy két autó egy kocsihossznyit (!) sem tart, tehát nem veszik elég komolyan a vezetést (sok állam van, ahol a jogosítvány korhatára 15 év).

Bulgária

A bolgár vasúti hálózat összesen 4294 km hosszú, nagy része két- vagy többvágányos. A másodosztályú állomásokon átlagban naponta egyszer járnak vonatok.

A nagyobb városokban buszok és trolibuszok szolgáltatják a tömegközlekedést, amelyek a belvárosok szűk utcái miatt előnyben részesülnek az egyéni közlekedéssel szemben. Érdekesség, hogy Szegedről származó trolis is közlekednek Bulgáriában. Csak a fővárosban, Szófiában találkozhatunk villamossal és metróval, ahol ez utóbbi csak 1998 óta van, előtte a sűrű villamoshálózat szolgálta ki a város közlekedési igényeit. Egy jegy ára csupán harmada a BKV-jegyének, azonban a járművek rendkívül koszosak és régiek. A turisták tájékoztatására csak a metrónál gondolkodnak, máshol nem mondják be, nem írják ki a megállókat. A buszok sem állnak meg minden megállóban, csak ha van le- vagy felszálló. A „csilingelés” sem szokás az ajtók bezárása előtt.

Szófiában úgynevezett iránytaxik is léteznek. Ezek előre meghatározott útirányban közlekednek, nincsenek

kijelölt megállóhelyeik, hanem integreálással lehet őket megállítani, a le- szállás helyét a sofőrrel kell közölni. A szolgáltatás ára magyar áron kb. 150 Ft.



A sebességhatárok nagyjából megegyeznek a magyarokkal. Aki kevesebb, mint 2 éve rendelkezik jogosítvánnyal, lakott területen kívül és autópályán is maximum 20 km/h-val lassabban mehet a megengedett sebességnél. A közlekedési kihágásokat (pl. ittas vezetés, biztonsági öv be nem csatolása, tilosban parkolás) sokkal szigorúbban büntetik, mint Magyarországon.

Ghána

Európai elképzelés szerint Afrikában még mindenki sárkunyhóban él, háziállatként zebrát tart, és maximum gyalog megy vadászni. Természetesen ott is van közlekedési hálózat, forgalomirányítás stb. Ami viszont tényleg hiányzik, az a szigorú(bb) kormányzati kontroll: könnyű jogosítványt vásárolni, autónak nem igen nevezhető dolgokat levizsgáztatni. Mivel Ghánában az értelmiség létszáma egyre nő (akik az autósok felét kiteszik), vannak kultúráltan vezetők is az utakon. Azonban ott van az autós társadalom másik fele is: a taxisok és a trotro sofőrök. Mivel a tehetősek és szegények közötti szakadék elég nagy, a lakosság kisebb része rendelkezik autóval, mint más kontinenseken, ezt kompenzálni pedig csak sok taxival lehet, hiszen közlekedési igények attól még ugyanúgy vannak.

A ghánai taxis általános ismérvei: nagy valószínűséggel F-es Opel Astrával dolgozik, amely borzalmas műszaki állapotban van (itt most nem olyanokra gondolok, hogy nincs hátul öv, hanem például a hátsó tengely erőteljes tulizására), a hátsó ablakra garantáltan van ragasztva valamilyen

mottó, jelmondat, a sofőr pedig ott igyekszik becsapni utasát, ahol tudja. A trotto pedig nem más, mint gyűjtő-taxi. Kiszuperált kisbusz (néha használt német mentőautó), amelyről az ember el sem tudja képzelni, hol kapott műszaki engedélyt.



Az utak minősége változó. Az ország autópályáinak kvalitása túlszárnyalja a magyarét, és vetekszik a némettel, ugyanis az az útpálya, amelyet az 1957-et követő években, Ghána felszabadulása után építtetett a legendás Nkrumah elnök, a mai napig szinte kátyúmentes. A peremkerületekben viszont gondot jelent, hogy a gazdasági átalakulás következtében a lakónegyedek gyorsabban nőnek ki a földből, mint azt az infrastruktúra (pl. aszfaltozott utak) követni tudná, így sok helyet csak földúton lehet elérni, ami esős időben nagyon elgödrösödik. A városi utak minősége átlagos. Végül egy megjegyzés: a duda ugyanúgy a közlekedés szerves része, mint Indiában.

Németország

Az ország alapvetően híres precizitásáról és alaposságáról, ez az utakon is érezhető: autópályán nincs felső sebességhatár feltüntetve, és a burkolat minősége is megengedi, hogy mindenki maga mérje fel, milyen gyorsan hajtson. Nem ritkák a 200



km/h fölött süvítő kocsik a sztrádákon, eltart egy darabig, amíg az ember megszokja azt a kölcsönös, feltétel nélküli bizalmat, ami az országban jelen van.

Üröm az örömben, hogy közlekedni remekül lehet, csak nincs hol: a válság miatt gyakorlatilag az egész ország fel van túrva (munkahelyteremtés végett), tekintet nélkül arra, hogy Drezda belvárosáról van-e szó vagy egy bonyolult autópálya-csomópont karbantartásáról. Ötletnek kiváló, bár a gyümölcsét egyelőre nem élvezheti a lakosság. A lezárások miatti kerülőútvonalak rendszere sokszor túl kiterjedt ahhoz, hogy átlátható legyen, s ez nagy meglepetéseket tud okozni, a jelentős késésekről nem is beszélve.

A vonatokhoz atomórát lehetne igazítani. A Deutsche Bahn (német vasúttársaság) honlapja az átszállásoknál akár három(!) percre is szűkítheti az átszállási időt, mégis gond nélkül kivitelezhető a dolog. Ha viszont valamilyen vis maior esemény miatt mégis késne pár percet a szerelvény, a különböző regionális járatok csak a németek legendás gyorsjáratát, az InterCity Express-t várják be, de azt mindig.

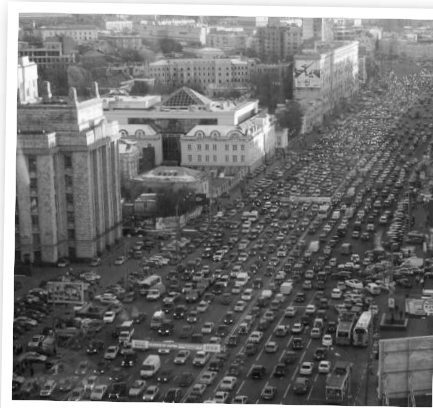
Németország otthonosan mozog a másik két őselemben is: hatalmas légivállalatuk, a Lufthansa a puritán ízlésű állampolgárok szavazatainak köszönhetően továbbra is szürke hasú gépekkel szeli a levegőt (a sárgát túl komolytalannak érezte hazájához a nagyérdemű), s valószínűleg éppen a magas járatszáma miatt nincs benn a világ tíz legpontosabb légitársasága közt. A vízi közlekedés szerelmeseit pedig évről évre várja a Rostockban megrendezett Hanse Sail, a tengeri vitorlások nagyszabású ünnepe.

Oroszország

Oroszország - nem meglepő módon - magán hordozza a „keleties” jellemzőket a közlekedés területén is. Ugyan Moszkvában a Mercedesek egyre jobban kiszorítják a régi Ladákat, Moszkvicsokat, Szentpéterváron és az ország más részein a járművek túlnyomó része még mindig matuzsálem korú. A sofőrökre se nagyon jel-

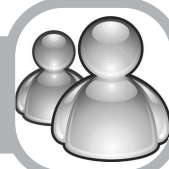
lemző a nyugati mentalitás: kérdés nélkül felrúgják a közlekedési szabályokat, és ha a vezetőt elkapja a rendőr, nem szokott gondot okozni a problémák „alternatív” megoldási módja sem.

Sokan űzik az „illegális taxizást” is: éjszakánként nagyon hasznos tud lenni - figyelembe véve, hogy az éjszakai közlekedés semmilyen formája nem létezik -, ha az utcán stoppolva, szinte bárki felvesz bennünket a taxi tarifák harmadáért. Másik közkedvelt utazási forma az iránytaxi: egy kisbusz előre meghatározott útvonalon közlekedik, azonban menetrend nélkül, viszont bárhol fel- és le lehet szállni róla. A dugók szinte állandónak mondhatók, és nem csak a csúcsidőszakokban: Szentpéterváron többször találkoztam az éjszaka közepén is fennakadásokkal.



A közösségi közlekedés legpraktikusabb módja a metró, amely több oroszországi városban is megtalálható, azonban itt sem minden fenékgig tejfel: könnyen akár fél óras sorban is találhatjuk magunkat reggelente, amikor le szeretnénk jutni az állomásra. A vasúti közlekedés szintén népszerűnek számít, sokan ugyanis nem tudják megvenni a méregdrága repülőjegyeket. Senkinek sem kell bemutatni a majdnem egyhetes transz-szibériai vasútvonalat, ám várakozni itt is kell: teljesen normális, ha másfél hónapra előre már az összes jegy elkelt.

*Eszt. Jani,
M*gdee!, Sonci*



Amikor még nem járt a hetes busz...

A Retroközlek rovat olvasói ezúttal a főváros buszos közlekedésének őstörténetével ismerkedhetnek meg. Attól a korszaktól kezdve, amikor még lovak húzták az igát, egészen a 70-es évek elejéig, amikor a legnagyobb példányszámban gyártott magyar busz meghódította a várost.

A történet ezúttal is a dualizmusban kezdődik, mint az már lassan megszokott ebben a rovatban. A történések vezérfonalát most 1915 februárjában vesszük fel. Ekkor már javában tartott az első világháború, de ez a gazdaságban egyelőre nem éreztette hatását, a hanyatlás csak később következett be. A városban pezsgő közösségi élet folyt, mindenki a háborúról beszélt, a füstös lokálokban hangos értekezéseket folytattak a keménykalapos, mindenhez értő emberek.

A nagy tömegek mozgása azonban még nem volt központilag megoldott.

Ennek egyik jele, hogy számos közlekedési vállalat létezett: volt, amelyik az omnibusz-közlekedést bonyolította; volt, amelyik a Földalattit üzemeltette; és természetesen volt a dunai hajózásért felelős cég is. Ekkor döntött úgy a fővárosi tanács, hogy Budapesten autóbusz-próbaüzemet létesít, megbontva ezzel a Székesfővárosi

Közlekedési Vállalattal (SZKV) a tömegközlekedésről szóló szerződését - ez a cég üzemeltette az omnibuszok és lóvasutak többségét a fővárosban -, és megalapítva saját, a város kezelése alatt álló vállalatát Budapesti Fővárosi Közlekedési Vállalat néven. Ez év (1915) március 1-jén reggel 7 órakor el is indult az első busz a mai Dózsa György út - Benczúr utca sarokról a Bajcsy Zsilinszky út irányába. Ez ismét egy jele annak, hogy több közlekedési cég működött, akik ráadásul konkurensek is voltak. Az Andrássy úton haladt ugyanis az 1-es busz, de ekkor már megvolt a Földalatti is.

A viszonylaton két darab jármű közlekedett: egy emeletes, akkumulátoros (!!!) és egy egyszintes, benzinmotoros busz, 15 perces követési idővel. Hamar elnyerték a városiakok tetszését, hiszen a díjszabásuk az omnibuszéval azonos volt, és egy forgalmas útvonalat fedtek le. Alig fél évvel az első út után meghosszabbították a vonalat, a korábbi 2,8 km-es szakaszt 1 kilométerrel megtoldották, így a busz már átment Budára is, és a Clark Ádám térnél fordult vissza. Az üzem 7:30-tól 21:30-ig tartott. Technoló-



én indult meg újra a buszközlekedés az 1-es busz vonalán, ezúttal már négy járművel. 1924-ben megalakult a Székesfővárosi Autóbusz Üzem (SZAÜ). Erre az időszakra egyébként is jellemző volt, hogy a mai BKV egyes üzemegységei akkor még külön vállalatot alkottak. Igaz, hogy voltak törekvések - még a Tanácsköztársaság idején - az integrált közlekedés megvalósítására, de ezek kudarcba fulladtak, főleg a hiányos infrastruktúrának köszönhetően. A tényleges integrációra 1968-ig, a BKV megalakulásáig kellett várni, de ennyire még ne szaladjunk előre.

1924-ben indult el az első teljesen budai buszvonalon a közlekedés, 3-as viszonylatjelzéssel.

Ezen a vonalon már kizárólag benzinmotoros járművek közlekedtek. A városvezetés 1924-ben szükségesnek tartotta a járműállomány korszerűsítését és a hálózat bővítését. 1926-ban került a vállalat kezelésébe az első Laurin-Klement autóbusz. Ez korszakalkotó járműnek számított, mivel háromtengelyes nyerges vontatóhoz hasonlított, és fűvott gumibroncsokkal közlekedett. Ez jelentős kapacitásnövelést eredményezett, ráadásul a fenntartási költségek is csökkentek. A vezetők arra a döntésre jutottak, hogy úgy tudnák optimálisan kiválasztani, hogy melyik autóbusztípus felelne meg leginkább az igényeknek, ha azokat előtte kipróbálják. Így 1926 őszén 8 gyár-



giai érdekességük ezeknek a járműveknek, hogy tömör gumibronccsal voltak felszerelve. Ez azt a következményt vonta maga után, hogy rendkívül hamar elkoptak, és használhatatlanná váltak. Erre és az üzemanyaghiányra hivatkozva 1917. április 10-én be kellett szüntetni a buszforgalmat. Ne feledjük, hogy még tartott a háború, és kezdtek rossz irányt venni a dolgok a csatatéren.

A nagyjából két éves üzem azonban azt mutatta, hogy van igény ilyesfajta közlekedésre, az emberek nagy kedvvel használták a járatokat. A háborús veszteségek felmérése és a trianoni sokk után, 1921. szeptember 21-

tó buszai álltak forgalomba, összesen 9 új busz közlekedett az utakon. Még ez év decemberében, kísérleti jelleggel ugyan, de üzembe helyezték az első forgalomirányító jelzőlámpát a forgalom gyorsabb áthaladása érdekében a Blaha Lujza téren.

1929-re a SZAÜ-nek már 29 busza róttá az utakat, viszont ez a növekedés a járműtárolásban okozott gondokat. Eleinte egy lóistállóból kialakított garázsban tárolták a buszokat az Erzsébet királyné útján, de hamar nyilvánvalóvá vált, hogy ez az állapot nem tartható fent sokáig. Pályázatot írtak tehát ki egy állandó telephely kialakítására még 1927-ben. Az ettől a kortól megszokott módon, hamar és időben, 1930-ban került átadásra a nyertes pályázat megvalósulásaként felépített Szent Domonkos Autóbuszgarázs, amelyet később Récsei garáznak neveztek el. Erről bővebben olvashattok ebben az újságban is. A géppark fejlődése és gyarapodása megkövetelte egy külön szerelőműhely létrehozását is. Ez a Miskolci úton kapott helyet az Ajax reszelőgyár egyik egységében. Ebben az évben Dél-Budán is építkezésbe kezdtek hasonló célból.

1928-ban 100 db Mercedes-Benz N 500-as autóbusz került a SZAÜ állományába, valamint a minőségibb szolgáltatás eléréseért egy magánvállalattal, a Budapesti Autóbusz-közlekedési Rt.-vel is szerződést írtak alá 40 db Rába busz használatáról. 1930-ban létrejött a BSZKRT, a Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársaság. Annak ellenére, hogy elég átfogó neve van, messze nem jelenti azt, hogy a város összes tömegközlekedéssel kapcsolatos cégét magában foglalta. A '30-as éveket követően a BSZKRT agresszív politikát követve szinte felvásárolta a piacot, de még így is maradt elérhetetlen részek. Ez annak tudható be, hogy élelmes magánemberek szinte minden kerületben (főleg a kül-

ső kerületekben) létrehoztak valami féle céget, aminek a nevében benne volt, hogy 'Közlekedési'. Ilyenek voltak, a BHÉV, a fogaskerekű, a Sikló, az omnibuszos cégek, a hajózási társaságok és egyebek. Csúpn az 1930-ban működő budapesti közlekedési társaságok betűszavaival meg lehetne tölteni az oldalt, úgyhogy most eltekintek a felsorolástól.

A technikai vonalat figyelve a buszozás tekintetében Budapest igen előkelő helyet foglal el az innovációk terén is. Esett már szó a Siklóról és a Földalattiról korábbi számokban, a buszok kapcsán pedig a dízelmotorok alkalmazása hozta meg nekünk a hírnevet. Budapest volt ugyanis az első város, ahol a tömegközlekedésre használt egységbe dízelmotort építettek. 1937-ig az összes ilyen járműben olcsó magyar gyártmányú motorokra

1-es járat, és fokozatosan helyreállt a rend. 1950-re az állományt 400-nál is több busz alkotta.

1951-ben megalakult a Fővárosi Autóbuszüzem, a FAÜ. Ennek állományában már az Ikarusok is megjelentek, először a 30-as és 60-as család. Innentől indult meg az Ikarus és a FAÜ közös szárnyalása, és ezentúl szinte kizárólag az Ikarustól szereztek be buszokat. 1955-ben közlekedett először pótkocsis járműszerelvénnyel a FAÜ színeiben - talán nem túlzás ez a kifejezés a kék szín miatt. A pótkocsis közlekedés gyakorlatilag azt jelenti, amit a neve takar: volt egy motorkocsi, ami húzott maga után egy motor nélküli pótkocsit. Természetesen mindkét kocsiszekrény nagyjából azonosan volt kialakítva belülről, ülő- és állóhelyekkel, valamint kalauzüléssel. Egyébiránt a pótkocsikat leselejtezték Ikarus 30-asokból alakították ki.

1960-ban egy hasonló elgondolás alapján a FAÜ dolgozói egészen zseniálisat alkottak. Arra gondoltak, hogy ha már így is - úgy is selejtezték járművekből készítenek pótkocsit, mi lenne, ha ezt a fél kocsiszekrényt hozzáhegesztenék a motorkocsihoz. Megcsinálták az akkor elvetemültnek tűnő ötletet, és egy új korszakot nyitottak

meg a főváros közlekedésében. Több ember fért fel a járművekre, és ezáltal sokkal biztonságosabb lett a közlekedés.

Sajnos mivel nincs több helyem, ezt az elbeszélést ezen a ponton fel kell függesztenem, de akit érdekel a téma, és szívesen végigolvasná az Ikarus diadalmenetét egészen a 280-as típusig, mindenképp látogasson el a kozhir.blogspot.com oldalra, ahol a cikk teljes terjedelmében elolvasható és kommentálható.

Pál



cserélték a korábbi benzinmotorokat. Egyedül a Rába buszokba építettek négyhengeres, négyütemű benzinmotorokat, amelyek 33 kW teljesítményt voltak képesek leadni, és végsebességük 45 km/h volt. Ekkor színezték át a buszokat is, és kialakult a mai koncepció: kék oldal, szürke tető.

A második világháborúban Budapest ostromakor a tömegközlekedés gyakorlatilag megszűnt. A járműveket egyéb célokra használták fel, és épp ezért az ellenség elsőszámú célpontjai az ezeket a buszokat tároló épületegyüttesek voltak. A háború után mindössze a korábbi állomány felét, közel 180 buszt tudtak helyreállítani. Már 1945. július 2-án újra elindult az

Álmában csönget egy picit...de hol alszik?

Az alábbi cikkben a Récsei buszgarázsról lesz szó; a főváros első, direkt erre a célra épített létesítményéről, amelyben közel 70 évig pihentek a BKV buszai műszak után, és amely a kor sajátos jegyeit is magán hordozza. Sőt, nem csak jegyeit, hanem jegyszedőit is...

A Retroközlek rovat a szerkesztőségén belül ihletett adott az embereknek, hogy lehetne hasonló jellegű cikket megjelentetni, de egy közlekedéstől eltérő, mégis műszaki témában. Nem kellett sokat gondolkodni, hogy melyik legyen ez a terület. Legyen építészet! Jó ötlet, de ki foglalkozzon vele? Gondoltam, ha már amúgy is írok retro témában, akkor összekapcsolom a kettőt, hátha kisül valami olvasható és szerethető a dologból.

1927-et írunk, amikor is a Székesfővárosi Autóbusz Üzem megnövekedett állományát egy állandó helyre kellett telepíteni, amely a lóistállókból kialakított garázsoknál színvonalsabban látta el a nem olcsó buszok tárolását. Egy gyors pályázati kiírást, elbírálást, kivitelezést és átadást követően - ami mind lezajlott 3 év alatt - 1930-ban megnyílt a mai Dózsa György út - Thököly út kereszteződésében a Szent Domonkos Autóbuszgarázs, egy üzemépületből, tárolócsarnokból és hatalmas parkolóból álló busztelep.

A terveket az a Hütl Dezső készítette el, aki 1930-32 között a Műegyetem rektora is volt. Sikerült társaival olyan koncepciót megvalósítani, amely addig páratlannak mutatkozott hazánkban és egész Európában. Az épület három jellegzetes részből áll. Az egyik a 23 méter magas torony, amely négy oldala közül csak kettőn van óra - ki tudja milyen indokból, de kelet felé nem néz óra; a másik az egy-szintes, tömzsi üzemépület, ahol az adminisztráció kapott helyet; végül maga a csarnok: egy 100 méter hosszú, 72 méter széles 'terem', ahol a szélesre tárható kapukon lehetett ki- és be-közlekedni. Ennek a hatalmas csarnoknak egyetlen érdekessége van, az viszont annál elgondolkodtatóbb, tud-

niillik egyetlen helyen sincs alátámasztva, kizárólag az oldalfalakra támaszkodik az egész tetőszerkezet. Tekintve, hogy acélból készült, igényelt némi odafigyelést a tervezőktől.

Az épület hátsó oldalán, a Kisstadionra nézve öt szobor kapott helyet, amelyek Bory Jenő szobrászt dicsérik. Ezek a szobrok természetesen kapcsolódnak magához az épülethez és a közlekedéshez. Egy Nőutas, egy Kalauz, egy Szerelő, egy Gépkocsivező és egy Közrendőr köbe vésett mozdulatai jelennek meg az arra járók előtt.



Az épület a második világháborúban sok találatot kapott - nem véletlenül, hiszen a közlekedést kiszolgáló épületek mindig is stratégiai célpontok voltak. A tetőszerkezet miatt egyébként is sérülékeny épületről van szó. A háború után keresztelték át, és az 1947-ben mártírhálált halt Récsei Ernőről nevezték el.

A 60-as, 70-es évek óta kezdett egyfajta kultikus érzés kialakulni az épülettel kapcsolatban. Egy hely a város szívében, amelybe csak egy nagyon szűk kör tagjai léphetnek be, és amelyben a mindenki által használt járművek pihennek. Hasonló misztikum lengi körbe a Damjanich utcai egykori tro-

libuszkocsiszínt is, amely azóta szintén bevásárlócsarnokká alakult. A Récsei garázs esetében persze voltak, akik megőrizték a szóbeszédeket. A mellette elhaladó Istvánmezei út vezet ugyanis a Népstadionhoz (ma Puskás Ferenc Stadion), a már említett Kisstadionhoz, az egykori Olimpiai Csarnokhoz, és a Központi Sportiskola egyéb létesítményeihez. Naponta tehát rengeteg gyerek ment el az épület előtt, és mindenkit lenyűgözött az épület hatalmassága, és a belőle kiszűrődő sajátságos zaj, amely a folyton babráló szerelőktől származott.

2000-ben döntött úgy a BKV, hogy végleg kivonja buszait a telepről, és eladja a Récsei garázst. Számos kétségbeejtő nyilatkozat született a telep, de legalábbis az épület megtartása érdekében. Nem tudni, hogy ennek kö-

szönhetően-e, de végül valaki kecsesítő üzleti lehetőséget látott benne, és pár év alatt teljes felújítás után bevásárlóközponttá alakíttatta az épületet. A hatalmas parkoló sorsa mi más lehetett volna, mint akármelyik másik szabad földterületé a városban? Lakóparkot építettek rá.

Az épület belseje kissé érdekesen hat, mivel a boltok teteje gyakorlatilag "lóg a levegőben", ugyanis nincs a tetejéig beépítve a csarnok.

Sőt a legújabb hírek szerint kialakításra került egy második szint is, ahol a Nemzeti Jégszínház - merthogy ilyen is van - kap helyet.

Ez lenne tehát Budapest első buszgarázsának igen rövid története. Persze ennek is van hosszabb verziója, és természetesen ezt is olvashatjátok a kozhir.blogspot.com oldalon, ahol várom az ezzel kapcsolatos kommenteket.

Pól



Környezetvédelmezős tárgyak a karon

Tisztelt emberek! Engedjétek meg, hogy felhívjam a figyelmeteket arra a nem túl elhanyagolható tényre, hogy bolygónk napjai meg vannak számlálva. Ha érdekel Titeket a kérdés, itt van néhány felvehető tárgy, hogy szélesedhessen a látókör.

Roppant hatásadás bevezető gondolatmenetét annyival egészítem ki, hogy ha nem érdekel Titeket a kérdés, az bizony elég nagy baj, ugyanis a földi ökoszisztéma felborulásának antropomorf eredete talán még egy nem túliskolázott ember számára is nyilvánvaló. Igazából fogalmazhatnék kevésbé körmönfontan is, de remélem, hogy a mondanivaló így is átmegy, ha már értelmiséginek tartjuk magunkat. Bár ez nem minden esetben tűnik fel nekem, amikor előadás keretében itt-ott előkerül a téma, és olyan benyomásom van, hogy a mi generációnk sem lesz jobb annál, mint amelyik erre a pályára állította a világot. Pedig muszáj lesz jobbnak lenni.

Nem potyakredit-ajánlót akarok játszani, ezeket a tárgyakat azért szedtem össze, (amiért a cikket is írom), hogy ezen keresztül is felnyissak pár szemet, mert ha környezeti

kérdésekben tétlenek maradunk, akkor a mi utódaink már valóban szívni fognak. (CO₂-t!)

Itt van mindjárt a népszerű **Hulladékgazdálkodás**, ami egy roppant érdekes kérdés, és környezetünk leromlásának megelőzésében hadd ne taglaljam, hogy milyen fontos a szerepe.

Levegőtisztaság-védelem: Nem volt még szerencsém a tárgyhoz, de azt hiszem, nagyon magyarázni sem szükséges, hogy miről szólhat. Taglalja a belső égésű motorok hatását, ami azért talán nem ritkaságszámba menő fogalom a mi területünkön.

Környezetvédelem a légiközlekedésben: Szeretett RHT-nk égisze alatt fut, talán egyszerűbb is, mint a Hőtan. Az egy utasra vetített legnagyobb környezetterhelést produkáló ágazatban van is még hová fejlődni.

A **Környezeti jog** a hazai, a **Környezetvédelem nemzetközi gyakorlata** pedig inkább EU-s szemszögből kö-

zelíti a kérdést, a kettő között szerencsére egyre több az átfedés. Persze van mit behoznia Magyarországnak környezetvédelem terén is, az előző rendszerben ugyanis a fejekben és az életben is siralmas lemaradás gyökereszt meg.

A **Környezetgazdaságtan** és a **Környezetmenedzsment** leírásai között felfedezni vélek némi átfedést, ezek a tárgyak már inkább piaci/gazdasági/vállalati szemszögből láttatják a problémát. Aki jó volt mikróból-makróból, az érdekesnek találhatja ezt is.

Szóval hajrá, lányok-fiúk, a tárgyakat vegyétek fel, a problémát meg komolyan, ugyanis ha fejlett világban akarunk élni idős korunkban, és nem valami szemétdombon, valamint nem akarjuk, hogy a következő generációk átkozzanak minket, amiért olyan önzők voltunk, amilyenek valóban, akkor tennünk is kell ezért!

Peta!



Dezirosz

Visszatértek a Siemens Desiro motorvonatok a Balaton északi partjára, miután a MÁV újabb 8 példányt szerzett be – ezúttal használtan.

A most szolgálatba állított szerelvényeket eredetileg a görög vasútársaság vásárolta az athéni olimpiára, ám az érintett vonalak villamosítása miatt leállította a projektet, nemrég pedig eladásra kínálta a vonatokat. A beruházás a MÁV számára is nagyon előnyös, olcsóbb, mint akár a Flirt, akár az azóta leállított Talent vonatok, és természetesen jelentősen olcsóbb, mint a szintén felkínált új Desiro szerelvények. A vételár összesen 23,9 millió euró, amit húsz éves lízingszerződés keretében fizet ki a magyar vasút. A Desirokat Szolnokon vették át, a MÁV Gépészet alakította át őket 875 millió forintért.

Az alapvető karbantartási munkálatok nem voltak túl időigényesek:

a vonatok egyike sem érte el a százezer futott kilométert. A honosítás során kívül-belül jelentős változásokon estek át. Kívülről megkapták a MÁV-Start többi Desiro motorvonatával



egyező fényezést, illetve az anti-graffiti bevonatot, magyar nyelvű feliratokat helyeztek el, beépítették az utastájékoztató berendezést, és megszüntették a dohányzó részt. Műszaki területen megkapták a MÁV rendsze-

rében használatos vonatbefolyásoló berendezést, sebességmérőt és kürtöket, áthelyezték a fékrendszer légtartályait, valamint kiépítették a már megszokott, az eltérő peronmagasságok miatt szükséges kimozduló lépcsőt.

A vezetőfülke sem maradt érintetlen: a magyar nyelvű szoftverfrissítésen túl a kezelőfelület kijelzőit is a magyar rendszerhez igazították, valamint az utastérben 230V-os csatlakozókat helyeztek el, mind a takarítás elősegítése, mind az utasok kényelmének növelése céljából.

Az „új” Desiro vonatok az esztergomi és Balaton-felvidéken túl a Vác-Balassagyarmat szakaszon is megjelennek a Bz szerelvényeket kiváltandó.

András



Ókori Forma-1 – Kocsiversenyek

A technikai sportok igen népszerűek szerte a világon, s a lenyűgöző teljesítményű járművek pilótáit is nagy tisztelet övezi hivatusuknak köszönhetően. Felmerülhet a kérdés, hogy vajon nekik van-e nehezebb dolguk, vagy ókori kollégáiknak volt, akik négy lóerős kocsijaikat vezették végig a pályán? Az alábbiakból kiderül.

A lovassport történelmének első fogatversenyéről az Iliászból találhatók írásos feljegyzések. Ez volt a Patroklosz-emlékverseny, amelyet a megmérettetés ötletgazdája, Akhilleusz harcban elesett barátja tiszteletére rendezett, és Homérosz híven beszámolt róla. Ez Trója falai között zajlott, a későbbi versenyektől eltérően egyetlen nagy terepkört kellett tenniük a fogatoknak, és az első helyezett díja egy szép rabnő volt.

Olimpiákon a megmérettetések távja általában 48 stadion volt (ez kb. 9000 m). A pálya hossza 4 stadion, ezért a fogatoknak 12 kört kellett futniuk. Mivel az egyik ív után volt a starthely, ez huszonhárom hajtókanyart jelent. Középen a két menetirány két sávját egy hosszú korlát választotta el egymástól, ezt ezer évvel később Rómában spinának, azaz gerincnek hívták. Ennek az elválasztónak a starthelytől távolabb eső végén állt Taraxipposznak, azaz a Ló-ijesztőnek az oltára, ahol minden hajtó áldozatot mutatott be a verseny előtt.

Ehhez egy görög monda fűződik: Oinomaosz király annak szánta leányát, Hippodameiát, aki őt legyőzi fogatversenyben, ami gyakorlatilag lehetetlen volt, mert a király lovait a szél nemzette, s így verhetetlenek voltak. Az egyik kérő, Pelopsz azonban megvesztegette a király kocsisát, Mirtiloszt - aki Hermész fia volt -, hogy lazítsa meg a királyi versenykocsi kerekeit, amely így széthullott futam közben, az uralkodó halálát okozva. Pelopsz így elnyerte a királylány kezét, azonban az árat Mirtilosz tettéért túl magasnak találta (a kocsis Hippodameián és a királyságon is osztozni akart), így a tengerbe hajította őt. Hermész azonban megkönyörült a fián, és felemelte az égre, az Auriga (Kocsihajtó) csillagképbe, Mirtilosz

haragja pedig a versenypályákon kísértett tovább.

Ez több volt, mint babona. Az olimpiai stadion ugyanis nyugat-keleti irányban feküdt. A versenyek napkeltekor kezdődtek, a hajtóknak és a lovaknak az elrajtolás után szemükbe tűzött a reggeli fény, rontva ezzel a látási viszonyokat, amely körülmények között egy kis kihagyás is veszélyes lehetett: a kocsinak milliméterekre kellett fordulni az oltár oszlopa körül. Ha sikerült bevenni a kanyart - alig pár pillanat állt erre rendelkezésre -, újabb veszélyforrás lépett



színre: a lovak előtt ugyanis hirtelen jelent meg a saját árnyékuk, s ettől gyakran megrémültek, a hajtónak pedig minden ügyességére szüksége volt, hogy uralja a négy ijedt állatot.

A kanyarodás módja igényel némi magyarázatot a mai vérbeli fogatosoknak is. Egy kocsi elé fogott két lónak ma a két jobb zablakarikájából megy a gyeplő a hajtó jobb kezébe, és ugyanígy a bal kezébe a másik oldalról. Ez azt jelenti, hogy ha a bakon ülő úriember meghúzza a jobb gyeplőt, a két ló egyszerre fordul jobbra. Az ókorban azonban a jobb oldali lóhoz tartozó két gyeplő volt a hajtó jobb kezében, a bal ló pedig a bal kezében.



Egy fordulatot tehát úgy tudott kivitelezni a versenypályán az óramutató járásával ellentétes irányban, hogy a belső íven forduló lovat erősen visszafékezte, a külsőt pedig megeresz-tette, így az kénytelen volt a belső ló elé fordulni, hogy a kanyar után ismét felgyorsíthassa a belsőt az egyenes szakaszon, minél több sebességet gyűjtve.

A kanyarig - ugyanúgy, mint a mai viadalokon - vérre menő küzdelem folyt azért, hogy melyik fogat forduljon a belső, legszűkebb, ám legveszélyesebb íven: elég volt a figyelem egyetlen pillanatnyi kihagyása, hogy a kerekek megugorjanak a kerülőkövön, a szerkezet egyensúlya megboruljon, s a versenyző életveszélybe kerüljön.

És ez még csak egyetlen forduló volt a huszonháromból! Ráadásul az álló hajtó csak a keze erejével irányíthatta a négy, esetleg kettő száguldo lovat. (A kettesfogat biga, a négyes quadriga névre hallgatott.) Volt, aki a dereka köré kötötte a hajtószárát, hogy hátradőlve fékezhessen vele, de ha bukott a fogat, ez a biztos halált jelentette, ezért erre a célra a hajtók éles kést tarthattak övükben, amelylyel, ha szerencsájük volt, levághatták magukat a hajtószárról.

A legmodernebb csúcstechnika híveit is elgondolkodtatja talán, hogy elődeik milyen körülmények között hódoltak szenvedélyüknek, s elismerően gondolnak a sebesség úttörőire.

*M*dee!*



Balról jobbra

Kinek mi jut eszébe a jobbra tartásról? Nem, nem politikailag. És ha azt mondom: angol sportkocsik? Így már közelebb állunk a közlekedési vonatkozáshoz. 58 éve még hazánkban is jól használhatóak lehettek volna, ugyanis akkoriban Magyarországon a „balra hajts, jobbra előzz” elve szerint közlekedtek.

Azért nem kell egészen az Egyesült Királyságig utazni, ha valaki balos közlekedést akar látni: elég kimetározni az Őrs vezér térére, és megtekinteni a Gödöllői HÉV-et. A zárt rendszer miatt a kötöttpályás közlekedésben tovább megmaradhatott a régi közlekedési rendszer, mint ahogy Svájc és Franciaország vasútvonalain a mai napig így közlekednek a vonatok. De honnan is ered vajon a kétféle közlekedés?

A bal oldali közlekedés a jobbkezesek számára előnyösebb, mivel a jobb szem élesebben reagál. Tehát valószínűleg ez volt az eredeti, a természetes változat, lévén, hogy az emberek többsége jobbkezes. Van egy olyan elképzelés a baloldali közlekedés eredetét tekintve, ami szerint - szintén a jobbkezességhez kapcsolódva - a régi időkben, a rómaiak idején és a középkorban is az önvédelem könnyítését szolgálta: ha a szembejövő idegenről rossz szándékot feltételeztünk, könnyebb volt kardot rántani rá.

Hogy ki melyik oldalon halad, annak egy időben társadalmi jelentősége is volt: a francia forradalom idején a pórnép, az egyszerű emberek haladtak az út jobb oldalán, az „elit” pedig a bal oldalon. És a jobbos közlekedés bevezetése is francia kötődésű, konkrétan Napóleon volt az, aki miután fél Európát uralma alá hajtotta, birodalmában bevezette a jobb oldali közlekedést. Egyesek szerint azért, hogy ebben is különbözzön az angoloktól, mások szerint azért, mert ő balkezes volt - persze ezek legendák, igaz, némelyik még a korabeli Die Zeit-ben (néves német újság) is olvasható volt.

Napjainkban a világ útjainak mintegy 28 százalékán közlekednek bal oldalon, nagyjából a volt Brit Birodalom területén, illetve a Távol-Keleten. Hazánk két lépésben, 1941. július 6-án a vidéki, november 9-én pedig a fővárosi utakon vezette be a jobb oldali közlekedést. Érdekes, hogy nálunk a vasút már 1855-től a jobb oldali közlekedést alkalmazta - persze

csak ott, ahol két sínpálya volt kiépítve. Ellenben a Kisföldalatti (MillFAV) egészen az 1973-as felújításig bal oldalon közlekedett. Lehet, hogy a Gödöllői HÉV is a felújításra vár? A repülés és a hajózás világszerte napjainkban is a jobb oldali kikerülést alkalmazza.

Az áttérés nálunk elsősorban a környező országok váltása miatt vált szükségessé: 1939 júniusára a minket körülvevő összes ország a jobb oldali közlekedést alkalmazta. Ekkor döntött úgy a kormányzat, hogy elkerülendő az elszigetelődést, illetve az idegenforgalom visszaesését, hazánk is változtat. A késés elsődleges oka a világháború kitörése volt, de természetesen az intézkedés végrehajtása hosszadalmas, körültekintő, alapos előkészítést, és jelentős anyagi források felhasználását is igényelte. A '41. júniusi tényleges váltás előkészületei már az adott év áprilisában megkezdődtek, az alaposságnak meg is lett az eredménye: a baleseti statisztika alig romlott, a közlekedők igazodni tudtak az új helyzethez.

Külön nehézséget okozott a budapesti tömegközlekedés átalakítása, hiszen nem lehetett csak úgy lecserélni a teljes járműparkot: a buszokra jobb oldalon is ajtót kellett vágni. 1941. november 8-án 23 órakor teljes egészében leállt a tömegközlekedés a fővárosban, és a rohamtempóban végzett végső átalakítások után 9-én hajnali 3 órakor már az új rend szerint indult újra. Az átszervezés akkoriban 24 000 személygépkocsit, mintegy 5000 teherautót és buszt, valamint 12 000 motorkerékpárt érintett - összehasonlításként: ma Magyarországon mintegy 2,4 millió személyautót, 340 000 teherautót, 18 000 buszt és 91 000 motortartanak nyilván...

András



A budapesti Közlekedési Múzeumban kiállított rendelet:

“M. kir. rendőrség dési kapitánysága

Szám: 975-1941. Jobbra hajts, balra előzz!”

Hirdetmény

“A m. kir. belügyminiszter úr 186.100-1941. V. számú rendeletével értesített, hogy folyó évi július hó 6-tól kezdődően a bal oldali közlekedés helyett a JOBB OLDALI közlekedésre való áttérést vette az 1929. XXXII. t.-c. 3. paragrafusában kapott felhatalmazás alapján a kereskedelmi és a közlekedési miniszter úrral egyetértőleg tervbe.

A fentiekkel kapcsolatosan tájékoztatásul az alábbiakat közlöm:

1. A fenti időponttól kezdődően a járművek, lovasok, vezetett vagy szabadon hajtott állatok csak az úttest jobb oldalán közlekedhetnek.

2. Előzni csak az úttest közepe, bal felé szabad.

3. Az egyik utcából a másikba történő befordulásnál a szabály a következő:

a) jobbra forduláskor kis ívben, a gyalogjáró mellett szabad befordulni,

b) balra forduláskor nagy ívben az ún. közlekedési négysszög középpontját megkerülve szabad.

4. Szekerek (országos járművek), kerékpárok névjelző tábláit a jármű bal oldalára kell átszerelni.

5. A szekerek, kocsik megvilágítására szolgáló lámpákat a jármű bal oldalára kell az eddigi előírásoknak megfelelő módon elhelyezni.

6. Járművekkel a menetirány szerinti jobb oldalon szabad megállni, a fel- és leszállás a gyalogjáró felőli jobb oldalon történjék.

7. A gyalogközlekedésre vonatkozó szabályok változatlanul maradnak.

Kelt Désen, 1941. június hó 15-én.

A kapitányság vezetője:

Dr. Serény István s. k.
m. kir. rendőrtanácsos”

Félig Le Mans

Október 9-10-én második alkalommal került megrendezésre a Hungaroringen a '24h series of the world for Touring, GT-Cars & 24H Specials' sorozat keretében a hosszú távú autóversenyek szerény képviselője: a 12 órás viadal.

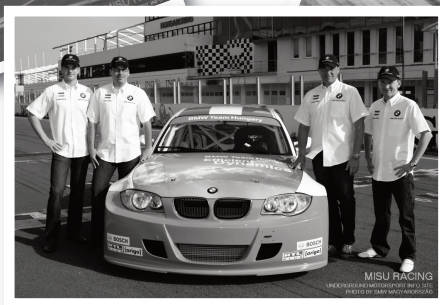
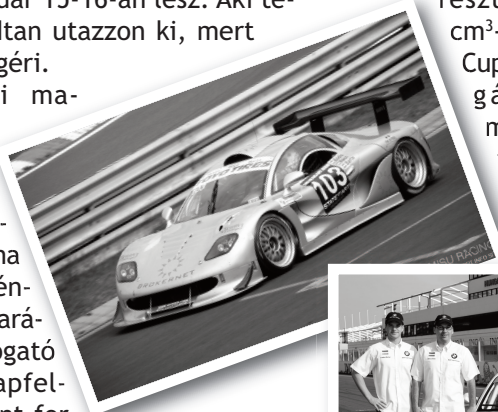
A 2006 óta működő versenysorozat szervezője a Dutch National Racing Team (DNRT), akik nagy tapasztalattal rendelkeznek e téren, az ötletgazda pedig a sorozat hivatalos promotere, a Creventic BV cég. Az elmúlt években több európai és közel-keleti pálya is helyt adott a megmérettetéseknek, melyek hol 12, hol 24 órán át kötik le a kíváncsi és kitartó nézőközönség figyelmét. A kulcsszerepet játszó helyszín Dubai, ahol az éghajlati viszonyoknak köszönhetően télen is bátran róhatják a köröket a versenyzők. A következő, 24 órás futam ennek örömeire 2010. január 15-16-án lesz. Aki teheti, nyugodtan utazzon ki, mert biztosan megéri.

Az idei magyarországi versenyhétvégén a tavalyihoz hasonlóan nyoma sem volt a vénasszonyok nyarának. A kilátogató nézőkön alapfelszereltségként fordult elő sapka, sál és annyi pulcsi, ahány csak akadt a szekrényben. A fül dugó nem volt gyakori elem, mert a mezőny egyetlen, természetes, 4997 cm³-es Ford Mustang GT3-ja tette csak komolyabban próbára a dobhártyákat. Akusztikailag utolsó helyen végzett Palikék BMW 120-asa, melynek Dieselmotorja csendes vetélytársaként suhant körbe-körbe a pályán. A programok a nézők számára pénteken kezdődtek. Először is, aki kicsengette a 150-200 eurós összeget, annak lehetősége volt élményautózni a verseny pályán. Majd - immár az ingyenes program részeként - 15 órától 21:30-ig megtekinthetett két szabadedzést, és a középük ékelt időmérő edzést. Szóval a második tréning már sötétbe nyúlóan zajlott - ez volt ám az igazi különlegesség! És mivel Bernie Ecclestone nem ebben a sorozatban játssza a főszerepet, itt csak a célegyenes né-

hány reflektora segítette a tájékozódásban a versenyzőket, az aszfaltcsík többi részén a saját fényszóróikra hagyatkozva kellett teljesíteniük a kilométereket.

A vasárnap kora délelőtti szabadedzésen mindenki átmozgatta álmós tagjait, majd 10 órakor repülőrajtot vett a harminc autót számláló mezőny. Számos kategória járművei versenyeztek egymás ellen a félnapos viadal során. Már az első körökben sok szép és merész előzést élvezhetett a kilátogató, szerény nézőcsapat. A verseny egyik igen szemrevaló résztvevője, 1798

cm³-es Lotus Exige Cup 260, melynek gázpedálját magyar pilóták taposták, egyike volt



a nagy felzárkózóknak. Azonban az ígértes kezdet után már a 9. körben a verseny feladására kényszerült férendszerének meghibásodása miatt. A továbbiakban az első helyért csatázó járgányok, a német Schubert Motorsport 3246 cm³-es BMW Z4 M-Coupe-ja, valamint a magyar illetőségű Bovi Motorsport 3598 cm³-es Brokernet Silversting-je szolgáltatották a fő izgalmakat. A Silversting toronymagasan vezetett az első etapban, majd a jobb boxtaktikának köszönhetően a BMW Z4-es kerekedett felül. Érdekesség, hogy a Bovi Motorsport versenyzői között ott volt Talmácsi Gábor is, aki most jobban szerepelt négy keréken, mint a királykategóriában.

Az égiek kegyesek voltak a résztvevőkhöz és a publikumhoz, ugyanis csak a verseny utolsó 10 percében eredt el az eső - de akkor aztán isteniesen, ezért életbe is lépett a veszélyhelyzetben előírt 60 km/h-s korlátozás. A futamot egyébként a már említett BMW Z4-es nyerte a saját kategóriájukban diadalmaskodó Silversting és a svéd Hubert Bergh Motorsport Porsche 911-ese előtt. Két másik csoportban hón szeretett kommentátoraink is kivették részüket a magyar győzelemből, szóval ezt figyelembe véve tessék hallgatni Palikot és Wébert (BMW Team Hungary), valamint Czollnert (Zengő Motorsport)!

A szívet gyönyörködtető marketing után szóljunk az árnyoldalakról, amik nem meghatározók ugyan, de léteznek: a helyszínen egy árva kajaárus sem bukkant fel, alig lehetett nyitott mellékhelyiséget találni,

valamint a versenyhétvége során mindössze hangosbemondón keresztül tájékoztatták a nézőket a pályán zajló eseményekről. Sokat

dobna a követhetőségen egy-két kivétítő, hogy ne csak az első tankolásig lehessen kimatekozni, hogy kik állnak az élen. Ami viszont hatalmas pozitívum, hogy a rendezvény teljesen ingyenes, nincs dress- és facecode, mindegyik tribün birtokba vehető és igen kedvesek és készségesek a kapuknál álló szekuritisek is. Valamint - ami a legfontosabb - igazi csemege szemnek és fülnek egyaránt, ami a pályán zajlik! Minden autómániás találhat itt kedvére valót, hiszen a különleges Saker GT Dieseltől kezdve a Ferrari F430-on és az Aston Martinon át a Seat Leonokig számos versenygép akad. A benzingőzimádók a következő címen nyomozhatnak egyéb érdekességek után: www.24hseries.com.

Scherezádé



Balekká lettünk!

„És annyi balszerencse közt, oly sok vizsály után, megfogya bár, de törve nem” válhattunk balekká.

Több hetes daltanulás, a selmeci történelem rejtelmek, a BME rendkívül változatos múltja; ezek elsajátítására volt szükség ahhoz, hogy valaki balekká váljon. Az oktatások utáni mélyreható beszélgetéseknek a HaBár adott otthont, ahol megtudhattuk, mi vár ránk, ha megkeresztelkedünk. Ez pedig nem kisebb ajándék, mint a szakestélyeken való részvétel. Ha valakinek nem lenne tudatában a becses magyarázat; szakestély: kellő mennyiségű ital - leginkább sör - elfogyasztása kulturált körülmények között. Tehát egy olyan szórakozási lehetőség, ahol nyakkendő urak és kis szoknyás hölgyek daloláshoz és iszogatnak együtt egy felújított díszteremben. Kell ennél több?

Valószínűleg ez motiválta a megkeresztelkedni vágyókat is. Így hát nem volt más dolgod, mint eljárni az oktatásokra, beírni a részvételt a leckekönyvbe, megtanulni mindent, amit ott láttál, hallottál vagy tapasztaltál, és végül választani egy keresztszülőt, aki valószínűleg örömmel elvállalja, hogy a nyakadba öntsön fél liter sört. Ha mindez megtörtént, joggal voltál esélyes arra, hogy megpróbálkozz a balekvizsgával, amely két delikvens kivételével mindenkinek sikerült. Ezek után pedig tényleg nem maradt más hátra, mint a Balekkeresztelő Szakestély.

Eme nevezetes eseményre október 21-én este került sor a Baross Gábor Kollégium dísztermében. Asztalok sorba rendezve, 3 méteres sörsor az elnöki pódiumon elhelyezve, kígyózó sorok a folyosókon. Minden készen áll, hogy belecsapjunk a lecsóba - gondolom, gondolták ezt a felsőbb évesek.

Mi, pogányok azért más szemszögből közelítettük meg a dolgot. „Miért is kell ilyen katonás rendben ülni”, „az a sörsor csak vicc, vagy tényleg megfogják inni” és „ugye nekünk is adnak”, de „miért kell ilyen sokat várakozni”? - hangzottak a kérdések a zöldfülű oldalról. Idővel azonban minden elcsendesedett, s a sötétben felhangzott a Balekkeresztelő Szakestély kezdetét jelző nóta. Ezután megtörtént a tisztségek kiosztása, ami egy elég nehezen megvitattott elnökválasztással indult. Miután azonban az

ezzel telt. Néhányan már csak a poharukkal kopogtak ezen felkiáltás után, hiszen annyira elfáradt a kezük. De rá se ránts, ennyit csak megér az este! Mint ahogy már említettem, két pogánynak nem sikerült teljesítenie a balekvizsgát, így itt, a Szakestélyen kaptak lehetőséget tudásuk igazolására. Természetesen a pótlás mindkettőjüknek sikerült, bár ezek után a kissé pikáns prezentációk után nem is csodálom.

Az est folyamán tanúi lehettünk sörpárbajnak, magasröptű összeszólalkozásnak, remek impotenciabeszédeknek, de a sötétségben megbúvó pogányokat mégsem ez izgatta leginkább. Rövid szünet után végre érkezett a mi időnk. Az elnök keresztelésre szólította a firmákat, akik persze nem is húzták tovább az

időt, és mindenkinek ott landolt a nyakában (és ruháján) a balekság első látható jele: a sör. Mondanom sem kell, ki többet, ki kevesebbet kapott, a keresztszülő szolidaritásától függően. Ezt vártuk egész este! Végre mi is gyertyát gyújthat-

tunk, és magunkhoz vehettünk ama fenséges nedűt, az komlósörpöt. Mindezek után, a várakozással teli feszültséget felváltotta a könnyed és szertelen szórakozás.

Gyertyafényben dalolászni, s közben iszogatni egy kellemes társaságban. Azt hiszem, ennél szebb első igazi Szakestélyt nem is kívánhattunk volna!



Praeses elnyerte méltó helyét, megnevezte az általa választott tisztségviselőket, akik megkapták színes szalagjaikat (már akinek viselnie kell). A vörös színben pompázó Cantus Praesesek gondoskodtak arról, hogy a lehető legszebben szárnyaljanak a Szakestély dalai, a fekete Fuchsmajorok megrendítő határozottsággal rótták köreiket a teremben, figyelve a pogányok óhaját, hiszen eme setétek csak rajtuk keresztül kommunikálhatnak az estéllyel. Vidámságunk tárgyát képezte továbbá, hogy az etalon részegnek már elsőre sem sikerült elmondania a mondókáját, de az irigységtől sárga Contrapunctok csípős megjegyzései is fokozták a hangulatot. „Vivát!” felkiáltásokkal fejeztük ki örömünket, és joggal mondhatom, hogy az estély negyede

Indit



Mindmegittuk -3. rész

Szinte már megszokhattátok, hogy újabban minden Köz hírben megismerhettek két helyet ahova érdemes betérni órák után, vagy ahol érdemes egyet bulizni. Ebben a hónapban a gépészkar szórakozóhelyére, az Old's-ba, illetve az Oportó borozóba tértünk be.

- Old's -

Az Old's kiértékelésére egy éve egyszer már a gépészekkel közös szám (Kétütemű) kapcsán alkalmunk nyílt. A tesztelés során olyan jól éreztük magunkat, hogy ekkor született meg a rovat ötlete, melynek eredményeképpen minden hónapban olvashattok az egyetemi szórakozóhelyekről.

Ha erről a helyről beszélünk, semmiképp sem felejtethjük el annak átalakulását, átalakulási fázisait. Idősebbek talán még emlékeznek a régi Kármánra, és benne a régi Old's-ra: a buli két szinten folyt, tehát nem csak magában az alagsorban, hanem a folyosón is és az aulában, ahol az utóbbi időben maximum a sófalat lehet suttymban megnyalni. Tavaly (a PPP-s felújításnak köszönhetően) az egész szórakozóhelyet áttették az épület másik végébe, nemdohányzó helyiséget csináltak belőle, és ha nem volt buli, gyakorlatilag az sem látszott, hogy az épületnek azon a részén táncolni szoktak.

A gépészek azonban nem adják fel ilyen könnyen, és próbálják kihozni a helyzetből a legjobbat: az „átmeneti” helyiségben is kéthetente volt buli, melynek központja nem a táncparkett, hanem a hősugárzókkal, fáklyákkal, sörpaddockal ellátott, kollégiumon kívüli területek voltak. A lehetőségekből sikerült kihozni a maximumot, ami nem véletlen, hiszen külön öntevékeny kör épül az Old's bulik szervezésére, a tagoknak külön póló jár, és tényleg sokan vannak.

A kitartás meghozta eredményét: az idén nyáron a klub visszaköltözhetett az alagsorba. Immár két teremben működik, melyek közül a csendesebb arra szolgál, hogy a megfáradt egyetemisták a táncolás közben félrevonulhassanak, a másik pedig a pörgős rész.

Aki csendesen, beszélgetés és némi alkohol társaságában szeretne egy estét eltölteni, az ne az Old's-ot válassza. Bár egy kis idő kell hozzá, a még mindig kéthetes periódusokkal megrendezett bulikon éjfél körül már elég sokan vannak ahhoz, hogy igazi parti-hangulat alakuljon ki. Ha mégis a Kármánba vágysz, de nem szeretnél gépész-buliban részt venni, akkor válaszd a Jazz Bárt. Ennek működését még nem volt alkalmunk részletesen feltérképezni, hiszen csak nemrég nyílt meg (újra), de a helyszín ugyanaz, és hétfőtől szombatig minden nap nyitva van, már délután 2-től.

Amit fogyasztottunk: Általános-ságban itt is jó néhány dolgot kipróbáltunk már. Legutóbbi ott jártunkkor éppen Jim Beam - Kóla akció volt, tehát azt használtuk ki.

Tesztelők száma: 2, de akár végtelen sok is lehet. Leülni egy kb. 8 fős társaság tud kényelmesen.

Benyomásaink:

Hely hangulata: 6/10

Nem rossz. Kicsit vegyes a társaság, megjelennek az „örült” gépészek is, akik néha nagy balhét tudnak csapni, de ha beindul a buli, akkor általában hatalmasat szól.

Vendégek: 6/10

Mivel a lejutás elég nehézkes, ezért „külsősök” nem nagyon választják ezt a helyet. Gépész ismerősökből bőven akad, de ha Közlek- vagy más karról akartok valakit látni, akkor nem ez a megfelelő hely.

Kiszolgálás: 8/10

Nagy bulik alkalmával rengeteg ember dolgozik a pult mögött. Szerecsére kisegítik egymást, így egyikük sincs túlstrapálva, és senki nem annyira fáradt, hogy ne lenne néhány jó szava vagy egy mosolya a kiszolgáláskor. A pultosok mellett érdemes még megemlíteni a folyamatosan dolgozó szervezőket, akik akár egy hányást vagy egyéb szennyeződéseket is 2 perc alatt eltüntetnek, ha a helyzet úgy kívánja.

Enteriőr: 10/10

Az egyetemi klubok között talán ez a legszebb, és legfantáziadúsabb. A csendesebb helyen a falakat egzotikus mintásra festették, bambuszdíszítéssel látták el, a bulis teremben pedig számos gépész szerkentyű is található, melyek tökéletesen illenek a környezetbe, és nagyon-nagyon jól mutatnak.

Mellékhelység: 9/10

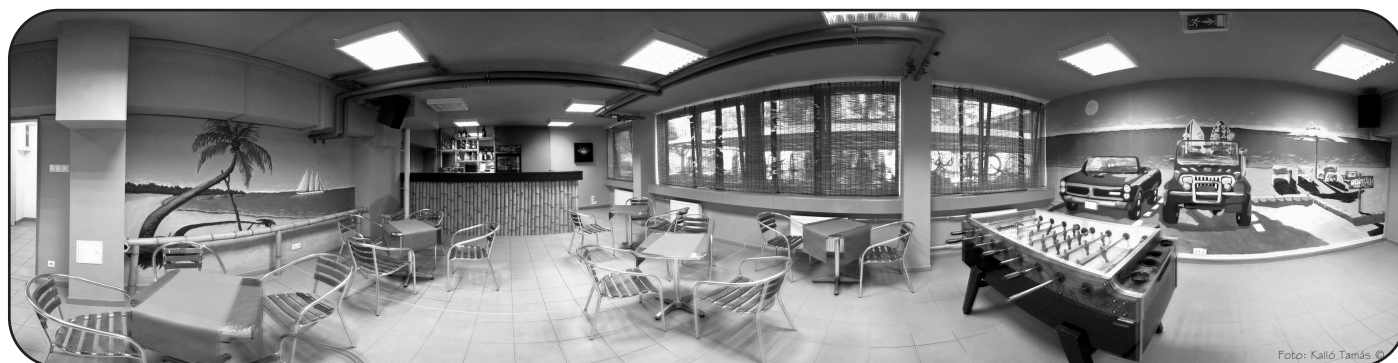
Legalább olyan rendezett, mint a Martosban, hiszen ez is viszonylag frissen felújított. Természetesen az alkohol függvényében romlik a tisztasága, de ennek ellenére ritka, hogy szórakozóhelyeken ilyen szép WC legyen.

Ár-érték arány: 8/10

Egyetemi klub, tehát nincs semmi gond a minőséggel, és az árak is a szokottal megegyezők. Pozitívum, hogy szinte minden buli alkalmával van valamilyen akció.

Zene: 6/10

Mindig külön DJ van, a számok java viszont külsősök számára nem olyan szórakoztató. Mint a Közlekk-



ron, a gépészeknél is megvannak a helyi kedvencek, dalt kérni pedig elég nehézkes, ugyanis a repertoár kicsit korlátos.

Választék: 9/10

Ugyan két pult van, de nem túl nagyok, ezért nem fér el bennük sokféle ital. A szokásos - alap - frissítők azonban megtalálhatók, és ha valakinek speciális kérése akad, azt is teljesítik, igaz az illető érdemesebb a csendes teremben kérni, a másikban ugyanis nagyon hangos a zene.

Összesítés: ☺☺☺☺☺☺☺☺☺ (7,75/10)

- Oportó borozó -

Ittál már közlekedési eszközön? Na jó, persze. Végül is közlekednek vagyunk... De ha esetleg egy kicsit stabilabb formájában szeretnéd kipróbálni, akkor irány az Oportó!!!

És hogy mire is gondoltam? Egy villamosra, mert ha belépsz a kocsmába, és nem indulsz el balra le a lépcsőn, hanem jobbra lépsz kettőt, egy régi fajta villamosban találsz magad. Nem vicc! Van minden: ablaktekerők, kapaszkodók, lyukasztók és még olyan deszkaszékek is, amikre utazás közben ráfagyta, ha télen rá mertél ülni. Sajnos a lyukasztóval nem lehet lyukasztani, próbáltuk...

Amit fogyasztottunk: MaciFröccs-öszt

Tesztelők száma: 3

Legutóbb hárman vettük ismét szemügyre a helyet, de már alig férünk be. A villamosba szinte sosem tudsz beülni, hacsak nem foglald be már kora délután. Kisebb társasággal érdemes elindulni, kb. este 8 körül általában ki lehet tenni a megtelt táblát, olyankor már nem lehet helyet találni.

Benyomásaink:

Hely hangulata: 6/10

Egy beülős, sörözgetős, MaciFröccsözös estére teljesen alkalmas a hely, összességében mindig jó a hangulat. Csocsózni is lehet, de tapasztalataink alapján elég gyorsan be is fejezed, hacsak nem vagy vérprofi.

Vendégek: 7/10

A törzsközönséget leginkább egyetemisták alkotják, nem igazán találkoztunk lecsúszott alkoholistákkal és hajléktalanokkal.

Kiszolgálás: 6/10

Elég sajátos, de hozzátartozik a helyhez. Elsőre nem túl barátságos a pultos, sőt másodszorra sem, de ha megszokod a stílusát, akkor már nincs semmi baj. Egyébként meg teljesen korrekt módon viselkedik, szolgálja ki a vendégeket.

Enteriőr: 8/10

Nem egy modern hely, nevezhetjük „oldszkúúlnak”, de ez hozzátartozik a szellemiségéhez. A villamos mindent visz, a lenti rész pedig külföldi újságokkal van kitapétázva, nagyon jól néz ki. És körülbelül a díszítés ennyiben ki is merül, fő a mértékletesség.

Mellékhelység: 5/10

Oldszkúúlnak... Kicsi, nehezen lehet közlekedni, elég régen lehetett felújítva, de fontos, hogy tisztán tartják.

Ár-érték arány: 7/10

A környékhez képest szinte azonos árak vannak, ha ennél is olcsóbb piákra vágysz, akkor irány a szomszédban lévő Bohém.

Zene: 6/10

A zene változó: light rock, régi klasszikusok, semmi populáris. Pont jó hangerővel, simán lehet mellette beszélgetni.

Választék: 7/10

Van mindenféle, amit megszokhattunk, de amiért jó idejárn, az a MaciFröccs. Bor málnaszörppel... Elég alattomos tud egyébként lenni, mert finom és édes, és nem veszed észre, hogy már az ötödiket iszod. Ha így jársz, még menthetsz valamicskét a helyzeten: van zsíroskenyér, tele hagymával.

Összesítés: ☺☺☺☺☺☺☺ (6,5/10)



Csilla

Péter



Az alábbiakban a nagy sikert aratott, közlekednek minden napjait megjelenítő képsorozat legújabb darabját szemlélhetitek meg.



Dani



Szórakozás

Szokásos rovatunkban ezúttal *A vasmacska kölykei* című filmet, *a Jill, a vakmerő leányzó* című könyvet, illetve a *Veckatimest* című albumot ajánljuk figyelmetekbe.

- Film -

Egy nem túlságosan új, tipikus vasárnap délutáni családi filmet szeretnék a figyelmetekbe ajánlani. Jó szereplőgárda, könnyű történet kevés bonyodalommal. És a vége természetesen az, ami elvárható.



A történet középpontjában egy elkényeztetett milliomos nő áll: mindegyre megvan, amit csak kívánhat egy földi halandó. Tengersok pénz, egy jól csengő nevű férj, jacht, szolgák hada és eszméletlenül hatalmas ruhatár. Ám a férj szemszögéből közel sem ilyen rózsás a helyzet: idegesítő anyós, hisztis, akaratos, önfejtő feleség; túl nagy ár a jólétért, de lépni nem mer.

Főhősnőnk az egyik isten háta mögötti kikötőben egy határozott és jó kiállású asztalossal végezteti a gardróbja felújítását, ám mivel a férfi nem úgy ugrál, ahogy ő fütyül, a nő szó szerint kidobja a hajójáról. A sors fintora, hogy éjszaka hatalmas vihar tombol, és a nő a vízbe esik. A helyi halászok fogják ki, és a kórházba viszik.

Férje a keresésére indul a kórházba, ám szerencséjére az asszony nem ismeri meg, amnéziában szenved. Lelkiismeret-furdalás nélkül otthagyja a hitvesét. Ám az asztalosnak remek ötlete támad: hazaviszi a nőt, és ledolgoztatja vele a ki nem fizetett munka árát. Az orvosok örülnek a legjobban, hogy végre elviszi valaki ezt a lehetetlen nőszemélyt.

„Otthon” a pasi szépen elmeséli az emlékezetét vesztett asszonynak a

közös életüket, a négy gyerekkel is megismerteti új mamájukat. A nő megtanul dolgozni, zokszó nélkül végezni a házimunkát. Elhiszi, hogy ez a családja. Segít a férjének, tökéletes anyává és tündéri feleséggé válik. De nem tudja, hogy hazugság az élete.

A régi férj eközben vígan éli a világát, hajókázik csinos lánykakkal. Az anyósa enyhe unszolására (hogy bérnyilkosokat küld rá, ha nincs meg a lánya) visszatér a kikötőbe, hogy hitvese után nézzen. Mikor a nő meglátja a törvény szerinti férjét, hirtelen minden emléke visszatér, sajnos a pénz iránti szereteté is. A szerető ál-családot otthagyja a pénzért és a gazdagságért, de a régi környezetében nem érzi otthon magát. Hamar megunja az anyját és a férjét, és egy merész ötlettől vezérelve visszafordítja a hajót. Ám a kikötőből egy másik is közeledik, fedélzetén az örökbefogadott családdal. A hajókürt háromszor szólal meg, mint a város legendájában...

Vera



- Könyv -

P.G. Wodehouse egy nagyszerű, szórakoztató regényét szeretném most ajánlani. Nincsenek benne válaszok az élet nagy kérdéseire, nem akarja megváltani a világot, mégis mosolyt csal az arcokra ezeken a zimankós novemberi napokon.

Jill Mattrowse árva leányzó, a nagybátyja, Chris bácsi az egyetlen rokona Londonban. Legjobb és gyermekkori barátja Freddie, akivel most is tartja a kapcsolatot. Vőlegénye Derek, aki ígéretes politikai karrier előtt áll, és szintén Freddie bizalmát élvezi. Tökéletesen idilli élet, amíg...

Amíg meg nem jelenik Derek anyja, és el nem mennek Freddie-vel né-

gyesben egy előadásra. A rossz színarabot tetézi még az is, hogy tüzet fog a díszlet, és az egész színház kigyullad. Jillt egy számára ismeretlen fiatalember menekíti ki, akiről kiderül, hogy Wally az, a gyermekkori barátja, akivel együtt játszottak hármásban, Freddie-vel. Mellesleg a szörnyű darabot is ő írta. Derek anyja pedig nem csípi Jillt, más feleséget szánna a fiának.

Kiderül, hogy Chris bácsi Jill pénzét befektette a festékgyári részvényekbe, és bizony mindent elveszített. Sajnos a rossz hír gyorsan terjed, De-



rek pénz iránti szerelme pedig nagyobb, mint a lány iránt érzett, így az eljegyzést felbontja. Chris bácsi magát okolja a történetekért, és Amerikában akar összeszedni annyi pénzt, hogy kárpótolni tudja unokahúgát. Jillt sem köti már semmi Angliához, így hát ketten indulnak útnak.

Jill a Broadway világában talál munkát, egy tánckar tagja lesz. Hamar barátokat szerez, sőt, Wally-vel is találkozik, aki mint színdarabíró dolgozik New Yorkban.

Derek meggondolja magát, és mivel a halaszthatatlan politikai tevékenysége mellett nem szakíthatja félbe a kampánykörútját, Freddie-t küldi maga helyett hírnöknek, hogy az eljegyzés felbontását szeretné semmissé tenni. Freddie rátalál Jillre, ám annyira megtetszik neki a színház világa, hogy ott ragad. Beválogatják a tánckarba, sőt szerepet is kap. Wally is ezen a darabon ügyködik, így egyre többet és többet találkozik Jillel, és

szorosabb kötelék alakul ki köztük. Közben Chris bácsi is svindlerkedik, hogy minél több pénzt szedjen össze.

Derek megunja a várakozást, és Amerikába utazik, ahol szemtől szembe kerül a díszes társasággal, és szomorú gazságokat kell megtudnia.

Vera



- Zene -

Lemezajánlónk aktualitási szintjéhez képest „régí”, májusban megjelent albumot ajánlunk ebben a hónapban, amely azonban olyan előkelő helyezéseket ér el különféle zenei publikációk év vagy évtized végi listáin, hogy foglalkoznunk kell vele.

A new yorki Grizzly Bear zenekar harmadik, Veckatimest című lemeze az áttörés évévé tette 2009-et a kollektív számára: ma már kikerülhetetlen

a nevük, és még önagysága Jay-Z és Beyoncé is ellátogatott nyáron egy koncertjükre. Az együttest mindenféle kategóriába besorolták öt éves fennállásuk óta: ellátták már olyan címkékkel, mint freak folk, neopszichedelikus rock, lo-fi és így tovább. Az igazság az, hogy az album eklektikus, leírhatatlan felhozatalát talán ezzel a három műfajnévvel lehet a legjobban körbehatárolni.

Az első néhány szám olyan, mint ha az őket ért hatásokat próbálnák Grizzly Bear-nyelvre fordítani. A kezdő Southern Point egy jazzes, folkos katyvasz, ami Joni Mitchell és a Grateful Dead legjobb pillanatait idézi, megspékelve egy kis romantikus zongoraszóval. A sorból leginkább kirívó dal a Two Weeks, ami az év egyik legnagyobb indie rock-slágerévé vált, köszönhetően fülbemászó zongoratómájának, amit Dr. Dre Still D.R.E. című számából nyúltak.

Ezek után kezd igazán manifesztálódni a valódi Grizzly Bear-hangzás, már ha beszélhetünk ilyenről. Komplex, gregoriánszerű énekek, visszafogott technológiájú felvételek, még komplexebb akusztikus gitárszólások, megfeszített szövegek és hibátlan

dobszekciók uralják az albumot, a háttérben továbbra is azzal a pszichedelikus-jazzes-folkos egyveleggel, aminek a stafétabotját most éppen a Grizzly Bear tartja a kezében.



Tulajdonképpen a díszítőelemeket és a visszhangosított lo-fi hangzást levetkőzve kedves kis popalbumnak is tekinthető a Veckatimest. Például az „emészthetőbb” elektromos gitárral és nagyszerű polifóniával felturbósított While You Wait for the Others a lemez legjobb dala; akkora erővel hat, mint akármelyik Beatles-szám az Abbey Roadról. Még ha ebben az évtizedben nem is fejlődött sokat a zene, a Veckatimest egy felemelő összegzés.

Tankcsapda



Rejtvény

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

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

Humor

A feleség panaszkodik a férjének.

-Te, apjuk, a gyerek nem száll le a nyakamról. Azt akarja, hogy vegyek neki biciklit, vagy játsszak vele papás-mamást.

- Hát, pénzünk nincsen biciklire, úgyhogy játsszál vele, amit akar, legalább nyugodtan lesz!

Jön is a gyerek és rimánkodik.

- Anyuuu, vegyünk nekem bicikliit!

- Már mondtam, kisfiam, hogy nincs rá pénzünk.

- Jó, akkor játsszál velem papás-mamást!

- Na jó, hogy kell azt játszani? - törődik bele az anyja.

- Hát, fürdödj meg, aztán öltözz hálóingbe! (Anyuka megteszi.) Most bújj be az ágyba, és várjál rám! (Anyuka ezt is megteszi)

A gyerek felöltözik az apja ruhájába, fogja az apja táskáját, benyit a hálószobába és odaszól anyukának:

- Hé, asszony, öltözzél! Megyünk biciklit venni a gyerekeknek!

A skót megnyeri a főnyereményt a lotón, de egyáltalán nem látszik boldognak.

- Miért nem örülsz? - kérdezi a barátja - Hiszen tiéd a főnyeremény.

- Soha nem fogom magamnak megbocsátani, hogy két szelvényt vettem.

Bíróságon a bíró kérdezi az egyik tanút:

- Maga látta, hogy a szomszédja veri az anyósát?

- Igen.

- És miért nem lépett közbe?

- Először akartam, de amikor láttam, hogy elbírja egyedül is...

Két rendszergazda beszélget:

- Te hülye vagy?! A kutyád nevét használd root-jelszónak?!

- Most miért? Mi baj van azzal, hogy "-D{K=sT&-U'73[!m+|n6yWTh,:}K'cWmfwm\$)Y" ?

Esküvő után, ágyba bújás előtt a nő így szól a párjához:

- Drágám, nézd, korábban nem akartam neked ezt elmondani, mert szégyelltem magamat előtted, de mégis tudnod kell. Én semmit sem tudok abból, ami rám vár. Teljesen tapasztalatlan vagyok ebben.

A férfi nagy önbizalommal így válaszol:

- Ne aggódj, drágám, neked csak annyi a dolgod, hogy levetkőzől, bebújsz az ágyba, szétteszed a lábadat, a többit bízd csak rám! Én ugyanis tapasztalt vagyok.

Mire a nő:

- De édesem, ne marhaskodj már! Kefelni azt tudok!! Amiről fingom sincs, az a mosás, vasalás, főzés, háztartás-vezetés...

- Mi a különbség a szovjet és az amerikai AIDS között?

- Az amerikai halálos, a szovjet legyőzhetetlen.

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„Végtelen: elindulunk balra, elmegyünk nagyon messze, és egyszer csak jobbról fogunk bejönni.”

(Fizika)

„Az utastól elvárható, hogy fizessen, megfelelő ruházata legyen, ne szállítson atombombát...”

(Közlekedési rendszerek)

„A városban sétálva igényként felmerülhet, hogy kapjunk levegőt...”

(Közlekedési rendszerek)

„Ha van személyautóm, nem biztos, hogy felszállok vele a HÉV-re...”

(Közlekedési rendszerek)

„Ha a reptérre megyünk, oda általában nem helikopterrel megyünk...”

(Közlekedési rendszerek)

„És ha az sem segít, akkor belép az RTFM szabály. READ THE FUCKING MANUAL!”

(Programozás „C” nyelven)

„Most röhögnek, de 10 év múlva én fogok röhögni, amikor maguk közül 8-ból 4-en értékesítők lesznek. Majd jöjjenek be és együtt fogunk röhögni.”

(Vasúti menedzsment II.)

„A melléküzemágban az volt a jó, hogy bármit csinálhattál: főmunkaként asztalt csináltunk, mellette meg dinnyét termesztettünk.”

(Log. rendszerek tervezése)

„Hát, nem tudom kipiszkálni belőled a konténert.”

(Log. rendszerek tervezése)

„Az egyik általam tervezett raktárt meg akarták építeni: hát, ne tud meg, milyen zavarban voltam.”

(Log. rendszerek tervezése)

„Olyan szőnyegraktárt terveztünk, hogy szem nem maradt szárazon.”

(Log. rendszerek tervezése)

„Jelentkezik BSc-s, levelezős, esti, öregképzés... Úgy kell őket meleg vizes ollóval szétvágni!”

(Log. rendszerek tervezése)

„Annyi jó történetünk van, hogy unalmas egyet duplán végighallgatni.”

(Log. rendszerek tervezése)

„A kiszolgálógép és az állványrendszer megbonthatatlan, mint a szovjet-magyar barátság.”

(Log. rendszerek tervezése)

„Ha majd elfáradunk, mesélek az előző életemből...”

(Log. rendszerek tervezése)

„Ez nagyon pikáns dolog: saját állványba dugni a felrakógépet.”

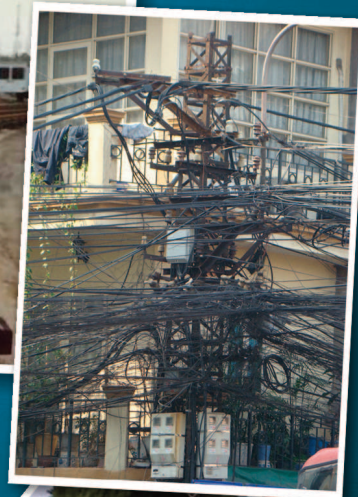
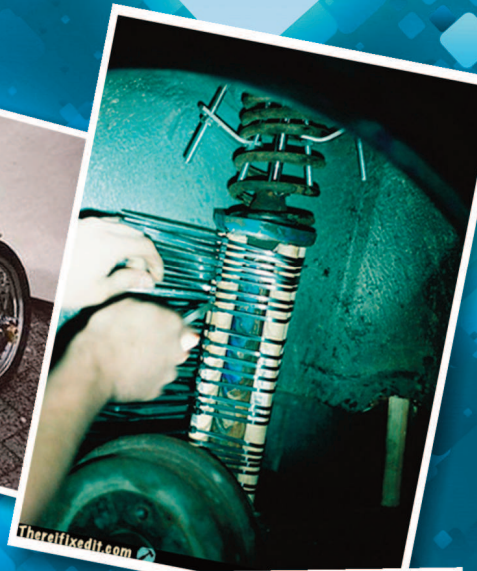
(Log. rendszerek tervezése)

„Az attól is függ, hogy süti-e az eső!”

(Elektrotechnika)

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

Fözkinés



Te sosem tanulsz?



ősz határidő:

december 15.

DIÁK HITEL

www.diakhitel.hu
06-40-24-00-24

Legyél, aki lenni akarsz!