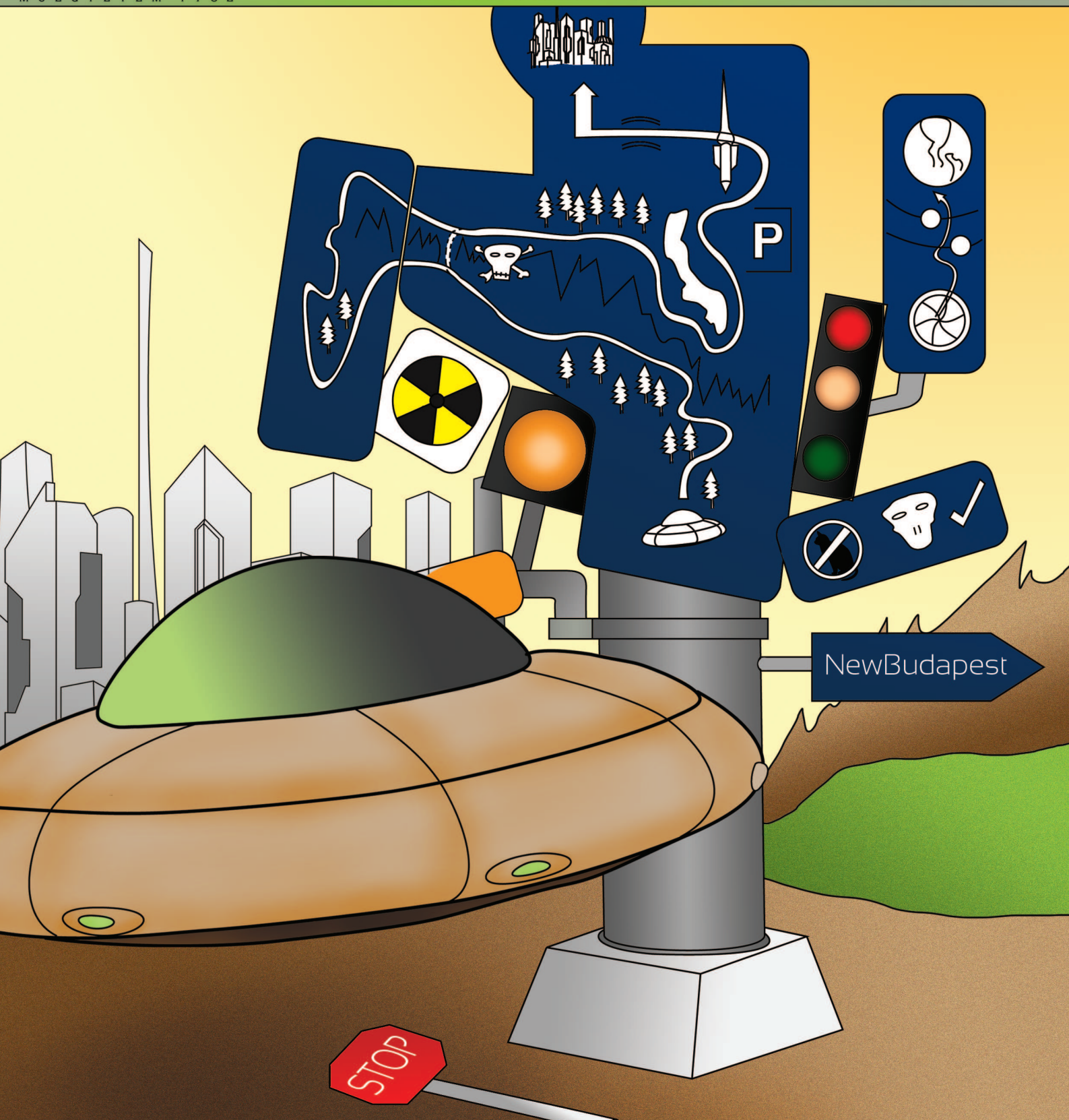
Ingyenes

KÖZHÍR

Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar

2010. febr. 70/1



Tartalom

Miről is olvashatsz?

03 Főszerkesztői jegyzet
03 Impresszum
04 BSc képzés – más szemmel
07 Gábor Dénes díjjal kitüntetve
08 A katedra másik oldalán
10 Plazmában az élet!
11 Ködbeveszve
12 Közlekedés-építés
14 A gyönyörű Corvin áruház
15 A Pamir tragédiája
16 KRESZ 2010
18 A fogaskerekű vasút története
20 Megmenekült a Saab
21 Közép-Európa legnagyobb úszódaruja
22 Újszülött nyugdíjasok
23 Múltidéző – Sztrájk kívülről belülről
24 Szórakozás
25 Iron Hook
26 Így készülünk I.
27 Az óév tragédiája
28 Mindmegittuk
29 Rejtvény
30 Humor

18 A kiegyezéskori Magyarország újabb ékköve, amely eleinte a budai nagypolgárság privilégiuma, később stratégiai szállítóeszköz, napjainkban pedig közkedvelt kirándulóhely és turisztikai attrakció.

iron hook

25

Főszerkesztői jegyzet

Kedves Olvasó!

Elkezdődött egy újabb év, ezzel együtt átléptünk évezredünk második évtizedébe, és szépen lassan nekikezdünk az egyetem tavaszi félévének is. Azonban ez utóbbi már több mint egy hónappal van a naptári évkezdet után, és reméljük is, hogy más lesz!

Az év tragikus vasúti balesetekkel kezdődött, ami megmutatta, hogy az emberi hülyeség az idén is velünk lesz. Aztán többnapos BKV-sztrájkkal folytatódtak 2010 első napjai, ami pedig arra jó példa, hogy a tömegek sorsa megint mindenkit hidegen hagy. A Hini-vírus is újra arat, ami viszont azt jelenti, hogy a természet sem néz valamit jó szemmel a tevékenységünkben. Ráadásul, még a Neptunom is narancssárga... Ez viszont fogalmam sincs, mit jelent, de egyik tanult kollégám felhívta rá a figyelmemet, mint nem elhanyagolható tényezőre.

A februári kezdésre ráadásul már az újévi fogadalmak jelentős részét is sikerült megszegni, hiába, a negyvennapos böjt sosem volt az emberiség erőssége. Ennek alapján tehát reméljük, hogy a fenti események nem az Apokalipszis rejtélyes ómenei, csupán a szürke hétköznapok velejárói. Mindenesetre azért kissé kétségbeejtő, hogy a kollégumi hangyák is furcsa rítusokba kezdtek, és a monitoron valamiféle óhéber írásra emlékeztető karakterekkel próbálnak üzenni nekem. Azonban vesztükre nem tudok semmilyen ősiül, és gyorsan le is söpröm őket, mert így nem látom, mit gépelek.

Szóval, inkább nézzük, hogy mit is tartogat számunkra ez az év! A Közhír februári számát tarthatjátok kezetekben, ami már csak azért is fontos, mert ünnepi évbe érkezett az újság: idén ünnepeljük 35. születésnapunkat. Illetve azt is érdemes megemlíteni, hogy a jelenlegi szerkesztőség magja immáron ötödik éve készíti töretlen erővel a közlekkari lapot. Ez utóbbi egyrészt önmagában szép eredmény, másrészt viszont jelzi, hogy kissé el is járt felettünk az idő. Ezért szükségünk van új emberekre, új arcokra, új impulzusokra, akik egyrészt megtartanák a Közhír jelenlegi értékeit, másrészt viszont hosszú távú célok megvalósításába kezdhetnének. Éppen ezért, ha mindig is érdekelt, hogyan készül a kari lap és vannak ötleteid, vagy csak szeretnél segédkezni a munkálatokban, ne légy rest, csatlakozz!

A továbbiakban is várjuk véleményedet, észrevételeidet a *kozhir@kozlekkar.hu* címre, és olvasd naponta frissülő blogunkat is a *kozhir.blogspot.com* elérhetőségen.

A Közhír szerkesztősége nevében szeretnék sikerekben és kreditekben gazdag tavaszi félévet kívánni a Közlekedésmérnöki Kar minden hallgatójának!

balasnyikov

Közszolgálati közlemény

A tavaszi 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 legszebb mosolyukkal és önfeledt jókedvükkel biztosan jelen lesznek, már csak Rád várunk!

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

Készült 600 példányban a Király Nyomdában

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

Felelős kiadó:
Nagy Gábor
Felelős szerkesztő:
Bella 46 Dániel
Kari lap felelős:
Kovács Nándor
Főszerkesztő:
Pölczman Boldogújévmi? Balázs
Főszerkesztő-helyettes:
Koncz Végeazünnepeknek Petra
Rovatvezetők:
Bán MárDiplomás Vera
Kovács Ezzelvége Frigyes
Osváth-G. Szezonváró Péter
Tördelőszerkesztők:
Hukics Nincsmegállás István
Szabó MegintKezdődik Ádám
Olvasószerkesztők:
Fiskál Kampányellenes Szandra
Tóth Aludniminek Csilla
Design:
Műterem Médiakör
Terjesztési felelős:
Paróczai Tavaszt! Péter
Írták:
Ádám Konvergens János
Bán MesterLesz Veronika
Boczor Teátiszok Eszter
Bortei-Doku Kezdődikelőről Shaun
Davidesz Mária Álomhajós Magdolna
Hukics ElégvoltaparagrafusokbólIstván
Koncz Megyünksíelni Petra
Kovács Régvoltmár Frigyes
Krajcsovics Legyenmártavasz Martina
Ménkű Úrimuris Judit
Molnár Sziguru András
Orosházi Mókuskerék Tamás
Osváth-G. Hétplussz Péter
Paróczai Dömötör Péter
Pölczman Piroslapotmindenkinek Balázs
Sándor Besegítek Zsolt
Szecskó Közleképít Zsuzsanna
Tóth Kezdekhisztislenni Csilla

BSc képzés – más szemmel

Talán egy egész Közhír foglalkozhatna a BSc-képzéssel, hiszen nincs olyan hallgató, oktató vagy a BME-hez bármilyen módon kötődő személy, akinek ne lenne róla véleménye. Ebben a cikkben kicsit áttekintjük a képzést, először országos, majd közlekkari szinten, hogy képet kaphassatok róla, mi is a lényege a bolognai rendszernek, illetve milyen módon fogadtuk, mi közlekesek.

Bevezető

Nálunk először a 2006-os évfolyam hallgathatta a tárgyait új tanrendben, de az úgynevezett „Bolognai Folyamat” már 1998-ban elkezdődött, amikor Franciaország, Olaszország, az Egyesült Királyság és Németország aláírta a Sorbonne-i Nyilatkozatot. Ennek kibővítését 1999-ben még 29 ország felsőoktatásért felelős minisztere írta alá, köztük Magyarországé is. Ez volt tehát a kezdő lépés. Felmerül a kérdés, hogy miért is jött létre ez a nyilatkozat, és miért csatlakoztunk hozzá?

A cél már a kezdetektől fogva az volt, hogy létrehozzanak egy Európai Felsőoktatási Térséget, amiben a hallgatók könnyen járnak át egyik egyetemről a másikra, vagyis nem okoz gondot a tanulmányokban, ha valaki néhány félévet külföldön hallgat, külföldön is elismerik a tanulmányokat, hiszen az egységes „szintek” miatt a munkáltatók átlátják, hogy a megszerzett diploma mit ér, közelebb kerülnek egymáshoz az európai országok, és az egyetemek olyan tudást biztosítanak, ami kiváló minőségű képzéssel hozzájárul a fejlődéshez.

Ezeket a mondatokat a Bolognai Tanácsadó Hálózat „BOLOGNAI irányt” című kiadványában olvashatjuk. A társaság az elért eredmények mellett folyamatosan figyeli, hogy milyen további célkitűzésekkel bővülnek az eredeti elhatározások, és erről rendszeres tájékoztatást ad.

A kiadványból megtudhatjuk azt is, hogy az alapfeladat egy olyan felsőoktatási rendszer kialakítása, aminek a hallgató a központja, vagyis a tantervek az ő igényeihez igazodnak, akkor is, ha úgy dönt, hogy egy külföldi ösztöndíjat pályáz meg.

A gyakorlatban mindezt úgy próbálják megvalósítani, hogy az országok képviselői kétévente összeülnek, és megvizsgálják, mit lehet tenni azért, hogy a célok maradéktalanul megvalósuljanak, és a térség egységes legyen.

„A „Bolognai Folyamat” már 1998-ban elkezdődött”

Ennek első lépése a kreditrendszer bevezetése volt. Ennek előnyeiről talán Ti is sokat hallottatok már, elsőként itt is az egyetemek közötti áthallgatási lehetőséget (a kreditek átvihetők, befogadtathatók) emlegették. Természetesen nagy előny még az egyéni tempóban haladás, és hogy nem kell félévet ismételni egy-egy tárgy elbukása miatt, hanem tovább lehet haladni.

Ezt követte a kétlépcsős képzés. Ennek alapvető koncepciója az volt, hogy könnyen meg lehessen állapítani, ki milyen diplomával rendelkezik, vagyis olyan képzési szakaszok jöjjenek létre, amiket könnyen át lehet látni és összehasonlítani. Magyarországon is létezett a főiskolai képzés, ami után kiegészítő képzést kellett elvégezni az egyetemi szintű diplomához. Az új képzésben már olyan lépcsők vannak, amilyenek más országokban is, így átláthatóbb, hogy ki milyen képzettséggel rendelkezik.

A bolognai képzésben gyakorlatilag három lépcső van, a BSc, az MSc, ez után a következő pedig a PhD-hallgatói fokozat. Nálunk még nem gyakori, de külföldön sokkal inkább, hogy aki MSc-re jár, az utána a doktorit is egyből megszerzi.

Kevesen tudják, de a kétlépcsős diplomához jár egy olyan oklevélmelléklet is, amely a tanulmányok tartalmát és előmenetelét írja le. Ezt elsősorban magyar nyelven állítják ki, de bármilyen nemzetközi nyelven kérhető. A munkáltatók így pontos információt kaphatnak a tanulmányokról.

A kétlépcsős képzés minőségét elvileg minden főiskolán és egyetemen vizsgálják, nálunk a Magyar Felsőoktatási Akkreditációs Bizottság. Emellett a HÖOK (Hallgatói Önkormányzatok Országos Konferenciája) is részt vesz minden felsőoktatási döntésben.

A leírtak szerint tehát minden szép és jó, a képzés csak a mi igényinket szolgálja. Ha megnézzük

1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sorbonne-i Nyilatkozat -Franciaország, Olaszország, az Egyesült Királyság és Németország -Hallgatók és oktatók mobilitásának elősegítése	Bolognai Nyilatkozat -29 ország írja alá a Sorbonne-i Nyilatkozat kibővítését -Ettől kezdve beszélhetünk Bolognai Folyamatról		Prága -Újabb 4 ország csatlakozik /33 aláíró ország -A hallgatók részvételének elősegítése -Szociális dimenzió: esélyegyenlőség biztosítása		Berlin -Összesen 40 csatlakozott ország -Oklevélmelléklet bevezetése		Bergen -Összesen 45 csatlakozott ország -A szociális dimenzió erősítése -Rugalmas tanulási útvonalak a felsőoktatásban		London Ösztöndíjak, diákhitelek hordozhatósága		Leuven	Már nem bolognai Folyamatról, hanem Európai Felsőoktatási Térségről beszélünk	

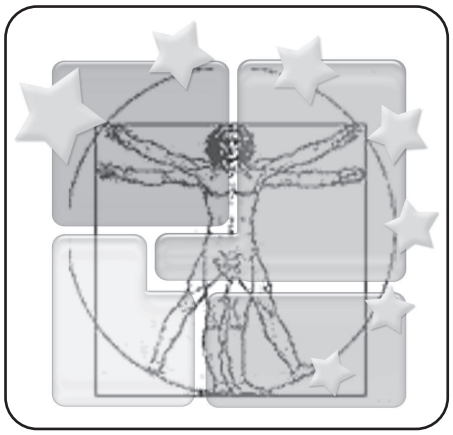
azonban a közlekkaros körképet, biztosan nem ezt tapasztaljuk… legtöbben még három év után is mindig visszasírják a jól bevált, néhányak által „mérnöki”-nek hívott 5 éves képzést.

Oktatók

Ha rátekintünk a BSc és a hagyományos képzés tantervére, elsőre drámai nagy változások nem vehetők észre, azonban ha részletesen szemléljük a listát, néhány módosítás mindenképp szemet szúr. Röviden – a teljesség igénye nélkül – áttekintettük a két tanrendet, és ennek kapcsán szólaltattunk meg pár érintett tanszéket és oktatót, a tapasztalat ugyanis az, hogy az oktatók elsősorban a tanrend megváltozását kritizálták.

„Az előadások száma a felére zsugorodott.”

Rögtön az első félévet érinti a Mechanika tantárgyhármas: a három félév ugyan megmaradt, azonban lényeges változás, hogy egy szemeszterrel előrébb csúsztatták a Járműváz és Könnyűszerkezetek Tanszék tárgyait. A régi képzésben tavasszal tartották a Statikát, ugyanis fontos a matematikai megalapozás a tárgy sikeres abszolválásához – ennek fényében talán magyarázza az első zh 86 százalékos bukási arányát az, hogy a Matematika és a Mechanika első féléve párhuzamosan és nem csúsztatva fut. A Mechanika I. tárgy előadója, Dr. Szőke Dezső is ebben látja a problémák forrását: a hallgatók nem rendelkeznek elegendő matematikai háttérrel, ráadásul a gimnáziumi tanulmányok során sem sajátították el megfelelő mértékben a matekot. Ugyanakkor, a tanszék keze meg van kötve, ugyanazt a tananyagot kell leadniuk, kevesebb óraszámban (heti hat óra helyett négyben), így a levezetésekre nem jut idő, és a hallgatók csak a végeredményeket tanulják meg. Így, az „odavezető út” hiányában a problémamegoldási módszereket nem ismerik meg kellő mértékben, és ezzel a „favágás” kerül előtérbe.



A közlekedésmérnöki képzés másik kulcsszerepet játszó tárgycsoportja, a Hő- és Áramlástan is változtatásokon ment keresztül. Itt sem a félévek számán, sem az ütemezésen nem variáltak, de a tematika változott: egyrészt az eddig elszeparált hőtant és áramlástant összeolvasztották, másrészt a lecsökkent óraszám miatt a tananyagon is vágni kellett. A Repülőgépek és Hajók Tanszék négy oktatója (Dr. Sánta Imre, Dr. Gausz Tamás, Hargitai Csaba és Dr. Veress Árpád) szerint a szétválasztással nem történt jelentős változás az eredményekben, amiben az is közrejátszott, hogy csökkentettek a vizsgaanyagon, azonban ezzel párhuzamosan növekedett a zárthelyik száma. Az előadások száma a felére zsugorodott, így olyan témaköröket száműznie kellett a tanszéknek a tematikából, melyek mélyebb fizikai tartalmat takarnak, és nem kapcsolódnak közvetlenül a későbbi tanulmányokhoz, illetve más tárgyakban kerülnek előadásra.

Mindezzel párhuzamosan, új tantárgy is bekerült a képzésbe: az első félévben a TTK Elméleti Fizika tanszéke Fizika A2K néven elektrosztatikát, mágnességet és optikát oktat karunkon. Ezzel kapcsolatban Dr. Varga Imre, a tárgy előadója volt segítségünkre. Az ő meglátása szerint az oktatási törvény módosítása folytán – ami megszabta a kötelező természettudományos tárgyak számát a mérnöki képzésekben – a Közlekkar „megrendelt” egy tárgyat a TTK-ról, és a választás erre a tantárgyra esett. A kurzus elnevezése a következőt takarja: az első betű jelöli a tárgy nehézségét (A-legkönnyebb, C-legnehezebb), a második szám pedig a tudományterületet (1-mechanika, termodinamika; 2-villamosságtan, optika; 3-modern fizika). A mechanika és a hőtan oktatása megoldott a karon belül, ezért esett a választás a 2-es jelű tárgyra.

Diákok

A BSc-képzésről a hallgatók véleménye sem túl pozitív… Több évfolyamból kérdeztünk meg diákokat, és már rögtön elsőre furcsa választ kaptunk: „Kiforratlan, kidolgozatlan és átgondolatlan. Szerintem a képzés lerövidítéséből adódnak a fő problémák. Lecsökkentették ugyan képzés idejét, mégis ugyanazt akarják megtanítani, de mivel nincs rá idő, a tananyagot is csökkenteni kellett, így nem megyünk bele mélyen a dolgokba. Sok tárgy lett, amit felszínesen tanulunk. Régebben kevesebb tárgyat tanultak nagyobb mélységig. Itt talán inkább a túlélés a cél... és a tudás sem lesz az igazi.”

Annyi valóban biztos, hogy 5 év után nagyobb ismeretanyaggal rendelkezik egy ember, mint 3 és fél után, illetve több tapasztalatot tud szerezni. Emellett a hallgatók is kifogásolták, hogy szinte lehetetlenség támogatási időn belül elvégezni a képzést.

„Az egyetemet a hagyományos rendszerben 5-6 év alatt elvégezték átlagosan, míg most a 3,5 év BSc mellett, ha az ember tényleg értékes diplomát szeretne szerezni, akkor az MSc-t is el kell végezni, ami szintén 2 év csúszás nélkül, és valljunk be őszintén, sajnos kevesen vannak ma-

napság azok, akik egy-két félévet nem csúsznak a tanulmányaikkal."

A hagyományos képzésben résztvevők közül a többség nem tanulna ebben a rendszerben, ők is elsősorban azt látják, hogy bár az óraszám lecsökkent, a követelmények megmaradtak, így viszont sokkal nagyobb arányban buknak ki a hallgatók.

„Mivel én még a hagyományos képzésben tanultam, és volt némi csúszásom, ezért volt alkalmam 1-2 BSc-s tárgyat hallgatni. Ez alapján azt tudom mondani, hogy tantárgyanként más és más különbségek fedezhetőek fel a két tanterv között."

Az elsőévesek többsége még bizakodó. 2-3 hónap után még nem teljesen nyilvánvaló, hogy mit is várhatnak el. Ennek ellenére többen válaszolták arra a kérdésre, hogy melyiket választanák a hagyományos, illetve a BSc-képzés közül, azt, hogy az osztatlan képzést.

„Sokkal logikusabbnak tűnt a tanterve, például azt hiszem a mechanikát csak a 2. félévtől tanulták, amikor már megvolt hozzá a kellő matematikai alapjuk. Ugyanez a helyzet szerintem a fizikával is."

Sajnos tanáraink szájából is sokat halljuk, hogy a BSc-s diploma már nem fog annyit érni, mint a „régi" képzésben szerzett, ezért sajnos sokan érzik azt, hogy emiatt kicsit alulértékelik, pedig még csak most kezdte az egyetemet:

„Nem mi tehetünk róla, hogy ezt tanuljuk ebben a rendszerben, ne minket okoljanak érte a tanárok."

A kérdésre, hogy tervezik-e tanulmányaikat a mesterképzésben folytatni, több eltérő választ kaptunk.

„A hagyományos képzésben részt vevők közül a többség nem tanulna BSc-rendszerben."

„Tervezem, hogy továbbmegyek MSc-re, de azon gondolkodom, hogy azt külföldön kéne csinálni, a kedvezőbb lehetőségek miatt."

„Igen, mindenképpen szeretnék maradni, mivel fontosnak tartom ezt a kiegészítést is ahhoz, hogy igazán jó szakember lehessek."

„Nem, örülök, ha a BSc-t elvégzem 5 éven belül."

Egyszerű hallgatóként talán nem is lehet pontosan megítélni, miben is rejlenek a BSc és a hagyományos képzés tantervének igazi különbségei, illetve hogy mekkorák is ezek a különbségek az egyes tantárgyaknál, és hogy a későbbiekben ezek milyen következményekkel járnak majd. Az egyértelmű, hogy a képzés jelenlegi hibáit sajnos a diákok is érzékelik, pedig nekik kéne legoptimistábban hozzáállni a témához.

Konklúzió

A bevezetőben leírtak talán megvalósulnak nálunk is, de a legtöbben nem tudják, milyen lehetőségeik vannak egy BSc-s diplomával. A Közlekkaron nem jellemző, hogy külföldre áthallgatunk, ennek oka az is, hogy kevés helyen van meg ugyanez a képzés, illetve az is, hogy a hallgatók félnek tőle, hogy a már így is elcsúszott tanulmányokon egy külföldi félévvel csak rontanának.

Sokan panaszkodnak a tanrendre: szó ami szó, vannak benne hibák, amiken a jövőben remélhetőleg javítani is fognak, de pozitív hozzáállással (mind oktatóink, mind a diákok részéről) talán megvalósulhatnak a Bolognai Folyamat céljai, és ha másban nem is, bízhatunk abban, amit az egyik diák mondott: „…lehet, hogy a BSc-s diplomát lenézik, de a BME-s diplomát talán nem".

Martina, Petrus, Jani

Gábor Dénes-díjjal kitüntetve…

2009. december 17-én az Országház impozáns Főrendházi termében immár huszadik alkalommal került átadásra a Gábor Dénes-díj, amely hazánk egyik legnagyobb műszaki-értelmiségi elismerése. Karunk idén három díjazottal is büszkélkedhet.

Egy napfényes, tiszta, ámde rettenetesen hideg csütörtöki reggelen, 9 órakor álltunk sorba a Parlament északi bejáratánál a szintén vacogó egyenruhásokkal, akik egyenként mindenkit átvizsgáltak, mielőtt bárki belépett volna a területre. Sorban állás közben örömmel fedeztem fel ismerős arcokat, hallgatótársaimat és oktatóinkat egyaránt, egyúttal megnyugodtam, hogy biztos nem néztem el a napot és az órát. Miután tüzetesen átvizsgáltak bennünket, belépést nyerhettünk az ország házába, ahol a meghívó szerint átadják a Gábor Dénes-díjat. Természetesen felkészülten érkeztem az eseményre, elolvastam a névadó életrajzát, a létrehozó Novofer alapítvány rövid történetét, áttekintettem az eddigi díjazottakat. Kiderült, hogy ezt a díjat 1989-ben hozta létre egy elhivatott és lelkes vállalkozói kör, akik ezzel akarták elismerni kicsiny országunk kiemelkedő tehetségeit a műszaki tudományok terén. Ez alkalommal négy kategóriában osztották ki az ilyenkor szokásos emlékoklevelet, és egy hologrammal ellátott Gábor Dénes-emlékérmet: Hazai, Nemzetközi, Tudományos Diákköri és In Memoriam Gábor Dénes-díjak. Természetesen az idei díjazottak névsorát titokban tartották a többség előtt, csak az ünnepélyes ceremónián derült ki, hogy ki kap elismerést, de ne rohanjunk ennyire előre.

A Ház patinás aulájába lépve egyből elfogott egy furcsa érzés, ami mindig akkor keríti hatalmába az embert, amikor tudja, hogy fontos események színhelyén tartózkodik. Nos, ezt az érzést elsősorban a koronázási ékszerek, a rendkívül gazdag díszítés, és az az egészen szokatlan miliő okozta, ami látszólag minden egyes meghívottat megérintett. A rövid idegenvezetésből megtudtuk, hogy ki, miért, hogyan építette a Házat, műszaki érdekességeket is hallhattunk, de ezek részletezésére itt most nem nyílik alkalmam.

Pontban 11 órakor elfoglalták helyüket a Főrendházi teremben a díszvendégek (például a Magyar Tudományos Akadémia elnöke, a Házelnök, miniszterek, rektorok) és az eseményt levezénylő személyek, az alapítvány kuratóriumának elnöksége. A Himnusz után Dr. Pálinkás József beszédében kiemelte, hogy mennyire fontos szerepet kapnak a műszaki értelmiség tagjai a mai modern társadalom építésében, a különféle válságok – morális, gazdasági, politikai – kezelésében, és a kivezető utak keresésében.

Az átadási ceremónia során minden egyes elismerésben részesülőt kiszólítottak a patkó közepébe, elhangzott, hogy az illető mivel érdemelte ki a díjat, majd kézfogás és fényképezkedés következett. Karunkról elsőként Dr. Palkovics László tanár urat, a Gépjárművek Tanszék vezetőjét szólították a pulpitushoz. Többek között az intelligens jármű- és útrendszerek, a vezetőt segítő rendszerek kidolgozásában vállalt áldozatos és innovatív munkájáért, valamint a műszaki értelmiség képzésében végzett iskolateremtő módszereiért kapta az elismerést.

Következő kitüntetett, akivel a kar büszkélkedhet, Dr. Michelberger Pál professzor úr, aki In Memoriam Gábor Dénes-emlékplakettet kapott, a névadó szellemiségének példamutató megőrzéséért.

Végül, de nem utolsó sorban Gábor Dénes Tudományos Diákköri Ösztöndíjat kapott Antal Norbert, aki társaival - Bakos Andrással, Cimer Mónikával, Sztrapkovics Balázzsal, Takács András Tamással – együtt megírt TDK-dolgozatáért vehette át az elismerést Dr. Péceli Gábortól, egyetemünk rektorától.

Az ünnepséget a Szózat zárta, ezután állófogadást rendeztek a Vadászteremben, ahol a protokollnak megfelelő menüből lehetett válogatni. Az itt elhangzott pohárköszöntők is kiemelték a műszaki értelmiség elengedhetetlenül fontos szerepvállalását a modern társadalomban, és a közelgő évzárásra való tekintettel mindenkinek kellemes ünnepeket kívántak.

Az összes díjazottnak az egész szerkesztőség nevében ezúton gratulálok, és további sikeres munkát kívánok.

Pál

A katedra másik oldalán

Megszokott rovatunkban ezúttal dr. Lévai Zoltánnal, a Gépjárművek Tanszék professzorával, megannyi szabadalom tulajdonosával beszélgettünk.

Megkértük Dr. Emőd István tanár urat, hogy beszéljen pár gondolatban Lévai tanár úr (Lézo) tanszéki munkásságáról.

Én a Gépészkaron végeztem, és az ottani autós tanszéken, a Gázgépek és Automobilok Tanszéken helyezkedtem el. Az 1960-as évek végén egyesítették a két egyetemet, az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemet és a Budapesti Műszaki Egyetemet. Ezt követően tették át a mi tanszékünket a Közlekedésmérnöki Karra, majd egy év múlva egy közös tanszék lett a kettőből Lévai tanár úr vezetésével, aki korábban is a közlekkari Gépjárművek Tanszék vezetője volt. Én akkor őt nem igazán szerettem, mert ugye mi voltunk a kis hal, akit megevett a nagy hal. De az sem volt szimpatikus, hogy új ülésrendet csinált, minden szobába egy-egy ember került a két régi tanszékről, aminek aztán az lett az előnye, hogy gyorsabban összekovácsolódtunk, nem különcködtünk. Nagyon nagy igyekezettel próbált közösséget faragni a tanszékből, és ez sikerült is. Annak idején nagy, két-három napos kirándulásokat szervezett, ahova családostul mentünk. Voltunk Magyarországon, Pécstől kezdve Debrecenen át Zalaegerszegig, és persze voltak kisebb külföldi útjaink is, Lengyelországba, Észak-Erdélybe. Külső („káká") munkákat is végeztünk annak idején, amiknek volt egy fel nem osztható része, amit közösségi tevékenységekre lehetett fordítani.

Lévai tanár úr a Közlekedésmérnöki Karnak minden szempontból nagyon jelentős alakja, dékán is volt, az előző egyetemen volt még rektorhelyettes is, tehát egy igazi vezető egyéniség. Egy rossz tulajdonsága volt, amit azóta sem ismer be, hogy nem volt hajlandó a hatalmát a tanszék részére kihasználni. Az egyetemen az szokott történni, hogy ha valakinek vezető szerepe van, akkor él azzal, de ez a hatás aztán végeredményben kiegyensúlyozódik. Például akkor terjeszkedett a Vegyészmérnöki Kar, amikor vegyész rektor volt, akkor épült az építőlabor, amikor építőmérnöki, a V1 és V2 épület, amikor villamosmérnöki volt a rektor. Lévai tanár úr pedig egy kicsit túl becsületes volt mindig is, és mivel a többiek visszaéltek a státuszukkal, mi egy kicsit hátrányos helyzetbe kerültünk.

Azt mondhatom, hogy jó barátságban vagyunk. Amit tesz, az mindig végiggondolt és nagyon logikus, csak nem mindig célszerű. Mindig megmondja, amit gondol, de az sem mindig célszerű. A nyelvészettel sokat foglalkozik, nagyon ad a műszaki nyelvre, de ott is hajlandó a széllel szembe menni. Ilyen szempontból ő kicsit különcnek tűnik, de csak azért, mert betart olyan szabályokat, amit mások nem tartanak be. De ha bármi kérdésem van, még ma is azonnal hozzá fordulok, mert hallatlanul jól tud gondolkodni.

Úgy tudom, hogy a tanár úr a Hadmérnöki Karon végzett páncélos és gépjármű szakon.

A kisújszállási Református Gimnáziumban érettségiztem, a honlapomon is van egy nagyobb anyag az Alma Materemről. Azóta is minden évben kétszer én rendezem az ottani öregdiákok találkozóját, ahova Kisújszállástól Debrecenen és Los Angelesen át Sidney-ig mindenhonnan érkeznek régi diákok.

Másfél évig voltam népi kollégiumban, de amikor Rákosi felszámolta a NÉKOSZ-t, mert nem tetszett neki ez a túlságosan önálló és autonóm szervezet, akkor hirdették meg a hadmérnökképzést, és akkor nyertem felvételt a Honvéd Kollégiumba. Ott az autós tanulókörnek voltam raj- és szakaszparancsnoka '49-től '52-ig. Annyira el voltunk szigetelve, hogy fogalmunk sem volt, mi történik kint a nagyvilágban. Persze szombaton, vasárnap volt kimenő, amikor elmehettünk uszodába vagy a Margitszigetre, de nem is tudtunk arról például, hogy voltak kitelepítések.

Ezután egy évig a Haditechnikai Intézetben dolgoztam kutatóként. A kihallgatáson, vagy mai szóval az állásinterjún, nagyon örültek, amikor megtudták, hogy páncélosként végeztem, és a műszaki osztályra kerültem, mert ott gyártották a harckocsi aknákat. Gyújtózsinórokat minősítettem, pokolgépet terveztem a MOM ébresztőórájából. Volt két találmány, ezeknek a kísérleteiben is részt vettem. Az egyik egy kumulatív töltetű akna volt, ami műanyag köpenyben volt, és ha elásták, akkor ugye nem találta a fémdetektor, robbanáskor pedig felfelé tört ki belőle a robbanóanyag. Az intézet szabadalmat is kapott erre a találmányra. A vastag páncélon egy ujjnyi lyukat égetett, majd a harckocsi belsejében az acél szétfröccsent, és valószínűleg mindenki meghalt volna, bár élesben ugye szerencsére nem próbáltuk ki. Az egyik ilyen teszten ott volt Farkas Mihály is, az akkori honvédelmi miniszter, és amikor robbantásra került a sor, kidugta a fejét, hogy lássa, de egy őrmester úgy lerántotta, hogy elterült, és pont a robbantást nem látta.

Ezután kerültem a Leningrádi Politechnikai Intézetbe, ahol hidrodinamikus nyomatékváltókkal és bolygóművekkel, tehát a gépjárművekben alkalmazott mechanizmusokkal fog-

lalkoztam, és a disszertációm végül ez utóbbiról szólt. Később majd egy évig voltam a Michigani Egyetemen is, de a feleségem betegsége miatt pár hónappal korábban kellett hazajönnöm. Ott is a bolygóművekkel foglalkoztam, meg is jelent két-három cikkem egy nemzetközi folyóiratban. Harmincévesen kerültem az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemre, annak is a Közlekedési Üzemmérnöki Karára. Voltam dékánhelyettes, majd rektorhelyettes is. Az egyesülő Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán kétszer hároméves ciklusban dékán is voltam.

Régen működött karunkon egy kvázi-kétlépcsős („konduktív") képzési rendszer, ami azt jelentette, hogy az, aki a harmadik év végéig nem tudta letenni a szigorlatokat, írt egy záródolgozatot, és üzemmérnöki oklevelet kapott. De aki mondjuk Győrben jól végezte a főiskolát, s letette a mi szigorlatainkat, beiratkozhatott a negyedik évre, mintha eredetileg is karunkon kezdte volna tanulmányait. A rendszerváltáskor eltörölték ezt, s visszaállították a hagyományos, deduktív felépítésű tantervet. Persze, hiába hangoztattuk, hogy az üzemmérnöki kibocsájtás nem cél, hanem eszköz az okleveles mérnöki képzés színvonalának emelésére: humánusan le tudtuk kapcsolni azokat, akikből nem lehetett jó konstruktőr, kutató stb. A többiek észre sem vették, hogy átléptek a második „lépcsőbe", szemben a vegyészmérnöki karokkal, ahol a harmadik év után mindenki kapott üzemmérnöki oklevelet. Nem tudom, hogy mit szólnak most azok, akik megszüntették a kvázi-kétlépcsős rendszert, s élvezhetjük a merev kétlépcsős képzést, és annak is a lehető legrosszabb fajtáját, az amerikait: deduktív felépítés, szemben az angliai konduktívval, ahol a szaktárgyak már az első évben megjelennek, ugyanakkor velük párhuzamosan az elméleti, alaptudományi tárgyak (matematika, mechanika stb.) oktatása elhúzódik a felsőbb évfolyamokig. Ma is él az a hibás nézet, hogy a „túl korai szakosodás" nem jó. Attól függ, hogy mit értünk szakosodás alatt: a gyakorlótér (gépjármű, repülőgép stb.) vagy a tevékenység (kutatás, tervezés, üzemeltetés stb.) kiválasztását. Az előbbi nem befolyásolja a későbbi szakmai karriert (például a Vasúti Járművek Tanszék vezetője egy autógépész professzor volt), az utóbbi annál inkább, tehát azt kell későbbre halasztani.

Az egyetemi élet mellett a közösségi életben is aktívan részt vett...

Minden hallgatói megmozduláson ott voltam, ott vagyok. Nem csak a szakestélyeken, hanem a gólyabálokon, balatoni táborozásokon, Aranykeréken. Az első alkalommal el is raboltak, és csak váltságdíjért cserébe engedtek el. A váltságdíj az volt, hogy sört kellett összegyűjtenie a tanszék munkatársainak.

„Mindig a Bartókot hallgatom, egyrészt, mert nagyon jó zenék vannak rajta, másrészt pedig, amikor indulok haza, és még hallom, arról tudom, hogy nem áramtalanítottam a szobát."

Mivel foglalkozik szabadidejében?

Fotózás, filmezés, honlapkészítés, újságírás. Az utóbbinak köszönhetem, hogy fogékony lettem a helyes nyelvhasználatra. Már a gimnáziumban szerkesztettem-írtam a faliújságot, aztán húsz évig voltam az olvasószerkesztője a Technika című folyóiratnak. Akkor tanultam meg, hogy mi a különbség például a fejlődés és a visszafejlődés, a nagy és a magas, az emelkedik és a növekszik stb. között. Ma is érzékenyen érintenek a hibás magyarsággal mondott szavak, mondatok. Cikket is írtam az „Édes anyanyelvünkbe" az ikes igéről, annak alanyi és a tárgyas ragozásáról. Arany János is írt erről egy verset: ne az akadémikusok döntsék el, hogyan beszéljen a magyar nép. Ma is tagja vagyok a százéves múltra visszatekintő Magyar Újságírók Szövetségének. Ami a honlapkészítést illeti, több mint tíz évig szerkesztettem, csináltam a tanszék honlapját (meg még más honlapokat is). Most, hogy átalakították nekem nem tetsző szerkezetűre, megváltam tőle, illetve leválasztom a nem kimondottan tanszéki anyagot (automobilizmus története, PRESSE stb.), s abból önálló honlapot csinálok (*automobilizmus.hu*). Önállósítottam a saját honlapomat is (*lezo.hu*).

Hogy érzi, amiben hitt, és amit az évek során felépített, mennyire vannak hatással a jelenkorra?

A rendszerváltáskor azt kérdeztem magamtól, hogy érdemes volt-e? Azóta is sokszor kapok egysoros e-mailt azzal a szöveggel, hogy érdemes volt. Az az érzésem, hogy ha elölről kezdhetném, akkor is ugyanígy csinálnék mindent. Eddig is a belső motivációimra hallgattam, így úgy érzem, hogy mindig jó irányba haladtam annak ellenére, hogy nagyon sok kudarc ért.

Sok minden olvasható a honlapomon a gondolataimról, visszaemlékezéseimről, provokatív írásaimból, mint például a már említett „Ikes ige, ikes iga". Az egyik cikkem, a „1848 - forradalom vagy rendszerváltás?" meg is jelent az amerikai Népszavában.

Mit tanácsolna a mai fiataloknak?

Ilyesmiket nem szoktam megfogalmazni, mert nagyképűségnek tartanám. Egy dolgot azonban nagyon fontos tudni: a mai fiatalok sem roszszabbak, mint a tíz vagy akár száz évvel ezelőttiek, csak mások, egészen mások. És amiért mások, azért bizony sok emberben ellenszenvet keltenek. Elsősorban az nem tetszik sokaknak, hogy a fiatalok mindenbe bele akarnak szólni, sőt dönteni akarnak – tapasztalatok nélkül. Nos, ez valóban kényes kérdés. Régebben a hallgatók nem szólhattak bele, hogy milyen tantárgyakat milyen sorrendben kell felvenni, milyen legyen a vizsgaszabályzat, melyik tanszék mikor, hány zárthelyit irathat stb. Ma viszont egyik-másik kérdésben a hallgatók döntenek, ami nem mindig szerencsés. Érthetők, de nem helyeselhetők például azok a törekvések, melyek a követelmények lazítására, a szabadosság növelésére irányulnak.

Köszönöm szépen a beszélgetést!

Balage & Petya

Plazmában az élet!

Alvadási faktorok, immunglobulin, humánalbumin… Ezek mind olyan egészségügyi kifejezések, melyekkel életünkben meglehetősen ritkán találkozunk. Ám vannak olyan embertársaink, akiknek ezek a szavak jelentik a mindennapi életben maradás lehetőségét. Ők ugyanis speciális vérképzési rendellenességben szenvednek.

Jelen cikkemben egy nem annyira ismert, ám meglehetősen fontos társadalmi szerepvállalásra szeretném felhívni a figyelmet, mellyel egy kis plusz jövedelemre is szert tehetünk, miközben jót cselekszünk.

Amikor az elmúlt félév Állásbörzéjén sétáltam, felkeltette figyelmem, hogy egy bizonyos Plazmaszolgálat (nevű vállalat) is képviselteti magát. A standjukhoz érve meglepődve tapasztaltam, hogy az addig megszokottaktól eltérően nem hagyományos munkaerőt kerestek, hanem segítőkész, önzetlen és vállalkozó szellemű fiatalokat, akik hajlandóak embertársaikon segíteni. Pontosabban donorokat kerestek, akik vérükkel és vérplazmájukkal mentenek meg súlyos betegségben szenvedőket. A Plazmaszolgálat tevékenysége – a plazmaferezis – által kapcsolatot teremt az egészséges plazmaadókkal és a betegekkel. A részletekről Papp Anna centrumvezetőt és Dr. Dániel Zsuzsanna vezető főorvost kérdeztem a Czuczor utcai központban.

Kérem, foglalják össze röviden, hogy mi a plazmaferezis lényege.

D.Zs. A ferezis a véradás speciális formája, mely során a donortól egy erre a célra kifejlesztett készülékkel levesszük a vérét, melyet sejtekre és plazmára bontunk. A gép a gyógyszergyártáshoz szükséges plazmát egy palackba gyűjti, majd a sejtes alkotókat visszaadja, miközben folyadékpótlás is történik.

P.A. A ferezis a véradáshoz képest kisebb megterhelést jelent a szervezet számára, ugyanis itt csak a vér egy részét vesszük el, a másikat visszajuttatjuk, és az egészséges szervezet két napon belül újratermeli a levett plazmát. A ferezis célja, hogy a levett plazmából a különböző vérképzőszervi rendellenességben szenvedő, súlyos égési sérült vagy tartósan kómában lévő páciensek számára gyógyszereket tudjunk gyártani – alvadási faktorok, albumin, immunglobulin stb. –, amihez elengedhetetlenek a donorok, ugyanis ezeket a medicinákat szintetikus úton nem lehet előállítani.

Kik lehetnek donorok?

D.Zs. Minden 18-60 év közötti egészséges ember, aki az adást megelőző 6 hónapban nem esett át fertőzésveszélyes beavatkozáson (tetováláskészítés, piercingbehelyezés). (Hasonló kritériumok vannak, mint a teljes vér adásánál.) Az első találkozás alkalmával részletes orvosi vizsgálat és vérvétel történik. Ha az eredmények negatívak, akkor a donornak lehetősége van a következő alkalomtól kezdve plazmát adni. Fontos, hogy akik jönnek plazmát adni, azok a donációt megelőző órákban legalább 2 liter folyadékot igyanak, és előtte megfelelően étkezzenek, kerülve a nehéz és zsíros ételeket.

A donációnak milyen pozitív élettani hatásai vannak?

D.Zs. Biológiai szempontból frissíti a fehérjéket. Ezenkívül donoraink beszámoltak olyan esetekről, hogy a pattanásaik kezdtek elmúlni, érezték, hogy a szervezetük elkezd tisztulni, valamint felfrissültek.

Mit jelent az, hogy valaki adhat plazmát?

D.Zs. Elsősorban egy életérzést, hogy segíthet valakin. Továbbá folyamatos egészségügyi felügyeletet, hiszen rendszeresen végzünk a donorjainkon különböző vizsgálatokat. Valamint nem megvetendő az sem, hogy költségtérítést adunk, melynek mértéke alkalmanként 2.000 Ft, plusz bónuszrendszer. Ezen kívül támogatónk a Magyar Turizmus Zrt., aki havonta egy wellness-hétvégét sorsol ki a plazmaadók között. Egyéb meglepetésekkel is kedveskedünk donorainknak.

A levett plazmával mi történik, hol és hogyan dolgozzák fel?

P.A. Elviszik Németországba, ahol a Biotest AG – nagy gyógyszergyártó vállalat – feldolgozza, gyógyszereket gyárt belőle, és visszaküldi hazánkba. Amennyiben megfelelő mennyiségű plazmával tudunk hozzájárulni a gyógyszergyártáshoz, akkor lehetőségünk van kérni, hogy az országba olyan készítmények érkezzenek, amelyek magyar donortól származnak.

A szolgálat tevékenysége még milyen további folyamatokra terjed ki?

P.A. Tevékenységünk által a prevenciónak is része vagyunk, hiszen beszélünk/írunk olyan nem mindennapi témákról is, melyekről az emberek nem mernek, vagy nem akarnak beszélni, mégis nagy hatással vannak életünkre. Ilyen a HIV-AIDS, Hepatitis, kockázatos nemi kapcsolatok, alkoholfogyasztás, drogok stb. Azt szeretnénk, ha a fiatalság nem lenne egyenlő a bolondsággal! Tesszük mindezt azért, mert figyelemmel vagyunk a donorjainkon kívül azokra a betegekre is, akik a gyógyszereket kapják, és azt szeretnénk, hogy ők mindehhez hozzájussanak a gyógyulásuk érdekében.

Bízom benne, hogy a cikkben leírtak felkeltették az érdeklődéseteket, és ennek hatására minél többen jöttök majd el, és adtok plazmát, hogy segítsünk másokon. Tőlünk nyugatabbra az efféle társadalmi szerepvállalás már divattá vált. Tegyünk együtt egy nemes cél érdekében itthon is egy-egy lépést! További információk: *www.plazmaszolgalat.hu*.

Zsolti

Ködbeveszve

A Közlekedésmérnöki Szakkollégium az elmúlt ősz folyamán is színvonalas programokkal vétette észre magát.

A szeptember végén megrendezett 3. Szakmai Napról már olvashattatok a lap hasábjain, most az ősz egy másik jeles, a szakkoli által szervezett eseményéről lesz szó. Ez pedig nem más, mint a november 20-ára meghirdetett tereplátogatás, melynek célja a Szajol-Gyoma vasútvonal felújításának, valamint az M43-as autóút építkezésének megtekintése volt. Ugyan már sok víz lefolyt a Dunán a kirándulás óta, ám hiba lenne szó nélkül elsiklani felette. A program ígéretesnek hangzott, és aki részt vett, nem is bánta meg. Na de ne szaladjunk ennyire a dolgok elébe.

November 20. pénteki napra esett, amely más volt, mint a többi. Sablonos kifejezés, de valóban így van, olyan mértékű köd borult aznap az országra, amilyet csak ritkán látni, és amely egész nap meghatározó maradt. A gyülekezőre reggel 7 órakor került sor a Baross koli előtt, ahol különböző tényezők miatt végülis csak kis létszámú, de annál lelkesebb társaság jött össze. Az út eleje ismerkedéssel telt, hisz az évfolyamok széles spektruma képviseltette magát. Közben sikeresen megúsztuk a nap legkényesebb pillanatát – a kamionosnak üzenjük, hogy ködben az úton világítás nélkül megállni nem poén.

A 120-as vasútvonal rekonstrukciója, azaz nagysebességű közlekedésre való átépítése egy Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-projekt keretében zajlik. Ennek már elkészült eleme Szajol állomás, amely egyben a kirándulás első állomása is volt. Itt fogadta a csapatot a NIF részéről Dénesy Béla. A terep bejárása során megtekintettük az új utasforgalmi létesítményeket: az új peronokat, az aluljárót, a korszerű utastájékoztató berendezést. Az állomásépület végében, amely szintén felújításon esett át, szomorú mementóként áll a 27 halálos áldozatot követelő 1994-es vonatszerencsétlenség emlékműve. Az infrastruktúrát követően a forgalmi szolgálat munkájába is betekintettünk, akik bemutatták az új biztosítóberendezést, valamint néhány fotót a munkálatokról.

A következő helyszín Mezőtúr volt. Itt az idő szorítása miatt nem sokat tudtunk időzni. Szajolhoz hasonlóan itt is a látogatásunk előtti napon átadott gyalogos aluljárót, valamint a peronokat és az utastájékoztató berendezést vettük szemügyre. Innen Gyomára vezetett az út, ahol egy nagyobb lélegzetvételű programpont, a Körös-híd megtekintése következett. Pontosabban szólva hidak, hiszen két külön szerkezet áll egymás mellett. A kétvágányos átvezetés érdekessége, hogy a két hídszerkezet közül az egyik szegecselt, a másik pedig hegesztett. Ez utóbbi 1990-ben épült, az idősebbet legutóbb 1959-ben építették át, most a rekonstrukció keretében viszont mindkettő megújult. Ennek következtében az árvízvédelmi töltésen korrekciót kellett végrehajtani, és egy útátjárót is arrébb kellett helyezni.

A terep bejárása során megtekintettük az új utasforgalmi létesítményeket: az új peronokat, az aluljárót, a korszerű utastájékoztató berendezést.

A kamionosnak üzenjük, hogy ködben az úton világítás nélkül megállni nem poén.

Ezzel le is zárult a kirándulás első szakasza, nem volt más hátra, mint 100 km-t ugrani a térben a Szeged melletti M43 építkezésre. Ha az ilyen könnyű lett volna! Ugyanis a köd a nap folyamán egyáltalán nem oszlott. Igaz, hogy különös, misztikus hangulata van, ha a Petőfi híd közepéről egyik part sem látszik, vagy a ködbevesző vágányoknak, esetleg vasúti hídnak, de a gyors helyváltoztatás szempontjából egyáltalán nem hasznos, sőt…

Az M43-as autóút (a majdani M9-es meghosszabbításaként) az M5-ös autópályát köti össze Szegeddel, és Makón keresztül a nagylaki határátkelővel. Az út első szakasza készen van, jelenleg Szeged és Makó között zajlanak a munkálatok. Itt az épülő Tisza-hidat tekintettük meg, vezetőnk Szabó Imre volt a kivitelező Hídépítő részéről. A munkaterületen átvezető út amolyan holdbéli fílinget nyújtott a ködbevesző buckák között haladó murvás kanyarjaival, a valóságba csak a jelentős személygépkocsi-mennyiséggel tarkított szembeforgalom rántott vissza újra meg újra. A folyóparti, sötétedésen túl tartó helyszíni szemle után a vendéglátók vezetésével a megyeszékhely felé vettük az irányt. A cél a Hídépítő főhadiszállása volt, ahol egy kis fogadás várt a csapatra, közben pedig egy prezentációt és az építkezésről készült képeket tekinthettük meg.

Hazafelé indulva még amolyan bónuszként szembesülhettünk a Szeged belvárosában zajló csomópont-átépítések és villamospálya-rekonstrukció okozta útlezárásokkal, majd pedig az M5-ös előnyeit élvezve fejeztük be az alföldi körtúrát.

Mindent egybevetve megérte részt venni a kiránduláson, javaslom mindenkinek a hasonló szakmai programokat!

Freetz

Közlekedés-építés

A címmel ellentétben itt nem valami szakmai témáról lesz szó, hanem a közlekkart és az építőmérnöki kart vizsgáljuk egymás relációjában, hogy is látják egymást közlekesek és építősök.

Sokan úgy vélik, az építősök „testvérei" az építészek. Igaz, ami igaz, valóban sok a hasonlóság köztük, sőt néha akaratlanul is összekeverik őket (aminek persze senki sem örül), de csak azért, mert az emberek többsége nincs tisztában azzal, mi is a különbség a két munka között. Röviden: az építész csak házat épít, az építősök meg mindent, ami építhető. Az építős szakma tehát elég összetett ahhoz, hogy ne csak egy testvére legyen. Ki lehetne a másik rokon? Természetesen a Közlekedésmérnöki Kar. Lássuk hát a közös vonásokat!

Oktatás

A két kar BSc képzése kreditekben és időben kicsit eltér egymástól, de az alapképzés lényege ugyanaz. Az alapozó képzés végighúzódik egészen a diploma félévig, és közben szakosodhatunk abba az irányba, amely minket érdekel. Az Építőmérnöki Karon nyolc féléves az alapképzés, ezalatt 131 kreditnyi közös tantárgyat, 53 ágazatit, 20 szakirányosat, és 12 szabadon választható tantárgyat kell teljesíteni a diplomamunkán kívül. A fél éves eltérésből fakad, hogy míg mi három, az építősök négy félév után szakosodnak. Ott is szabad a választás joga, persze a tantárgyakat meg kell csinálni, mivel azon a karon is élnek tantárgyi előkövetelmények.

Úgy gondolom, hogy mindenhol van egy nehezebb szak. Míg nálunk ez a gépész, náluk pedig a hírhedt szerkezet-építőmérnöki. Mellesleg e két irány, majdhogynem ellentéte egymásnak. Lényegében a szerkezetesek az építészek testvérei, a közlekedésmérnökökhöz pedig egy másik szak emberei, az infrastruktúra-építőmérnökök illenek. Velük kell majd szót értenünk az életben is. Ezen a szakon belül foglalkoznak ugyanis utak, vasutak nyomvonalainak tervezésével, forgalomtechnikával, fázistervekkel és egyebekkel. Nem árt tehát, ha megértjük egymás mondanivalóját a munkában is.

Velünk egyetemben ők is sokat rajzolnak, nem csak kézzel, de a géppel is. Tehát ők is biztosan tisztában vannak azzal, mi is az az AutoCad nevezetű program. Sok egész félévet átívelő tervezési feladataik vannak, amelyek kötelező konzultációkkal és katalógusos gyakorlatokkal, előadásokkal párosulnak. Ami még közös vonásunk, bár ez szerintem az egyetem összes karára vonatkozik, hogy ha valaki eljut a második év végéig, az már nem gondolja meg magát, nem megy máshova tanulni, azért is végigcsinálja.

Az építősök közül hozzánk legközelebb valóban az infrások állnak. Ők az infrastruktúra építő mérnökök. Ha a közlekes a rendszert tervezi, a közlekgépész az eszközöket, akkor az infrás pedig a pályát. Mint gyakorlatilag minden szakhoz, hozzájuk is tartozik egy kör, ez a Kör-Vas-Út, akik mindig találnak valami érdekes építkezést, amit meg lehet látogatni. Akit érdekel, hogy hogyan készül az infrastruktúránk, vagy meg szeretne nézni egy 13 tonnás vibrációs úthengert, vagy egy aláverőgépet működés közben, az bátran kopogtasson náluk.

„Bár közúti és vasúti járművek szolgálatára tesszük föl az életünket az út- és vasútépítéssel, sajnos szinte semennyire sem ismerjük a Közlekedésmérnöki Kart, annak tantervét. Amik elsőre eszembe jutnak a KSK-ról, hogy járműdinamika és logisztika. És hogy oda mentek az autóőrült kissrácok. Egyik tanárunk véleménye szerint: Egy vasútnál a közlekesek értenek a járművekhez, a villamosmérnökök a felsővezetékhez. Ezekhez mi, építőmérnökök is konyítunk valamennyire, de nekik például fogalmuk sincs egy egyszerű túlemelés-kifuttatásról..." - Csaba (ÉÖK)

Azonban nem csak szakmai körök vannak. Van Építőmérnöki Szakkollégium is. 2009-ben ők szervezték az Építőmérnöki Szakmai Hetet, amin belül előadások, kiállítások, versenyek voltak. Talán ebből látszik, hogy mennyire pezseg itt a szakmai közösségi élet.

Ezt a pezsgést segítik a tanszékek is. Éppen néhány napja láttam a koli liftjénél kitéve egy hirdetést, amiben az UVT (Út- és Vasútépítési Tanszék) versenykiírása volt. Gyorsvasúti pályát kell integrálni egy településbe. Első díj 1 millió, második 800 ezer, harmadik fél millió forint. Nehezen tudok elképzelni ennél jobb motivációt a hallgatóknak a szakmai munkára.

Sajnos a többi tanszéket nem ismerem olyan jól, mint az UVT-seket, de az már távolról lejön, hogy általában elég közvetlen az oktató-hallgató viszony.

Kari élet

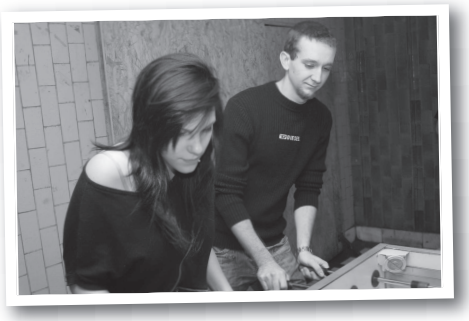
A kari élet központja náluk is természetesen a kolesz, hivatalos nevén a Vásárhelyi Pál Kollégium. Hozzánk hasonlóan ők is elmondhatják, hogy építős lakhelyük elég régi, de legalább közel van az egyetemhez és szabadon - persze bizonyos határokon belül - élhetnek benne. Forgókapu ugyan még nincs, de a porta ugyanúgy működik, mint nálunk.

Amiről meg már biztos hallottatok, azok a népszerű bulis köreik. A Drönk, Vásárhelyi Klub, Pali bácsi és nem utolsó sorban a Whitefül. Ők azok, akik egész évben biztosítják számukra az „aktív" kikapcsolódást. Ha már a buliknál tartunk, akkor itt meg is említeném a Vásárhelyi Napokat, ami ugyanolyan, mint nálunk a Kari Napok. Bár nem rendeznek hajtányversenyt, nincsenek konkrét csapatkapitányok, és oldalbordák, azért nekik is megvannak a maguk hagyományai, mint

például a város felforgatás, vagy a csapatfőzés.

„Én nem nagyon veszek részt az egyetemi életben, nem bulizom, meg ilyenek, de ismerek egy közlekes srácot, na hát az egy igazi hülyegyerek! Ha minden közlekes olyan, mint ő, akkor nagyon jó fejek lehettek!" – Bence (ÉÖK)

Rendezvényeik természetesen nem csak a szórakozás körül forognak, mindenképpen kapcsolódnak egyetemi tanulmányaikhoz is. Minden évben van egy hét, ami csak a szakmáé, és egy másik, ami csak a kultúráé. A kollégium nagyterme pedig helyet biztosít a tradicionális kari, illetve köri állófogadásnak is, ahol oktatókat és hallgatókat díjaznak kiemelkedő munkájukért. A szakestélyek közül sajnos csak a földmérőké az, ami a Bolognai rendszer ellenére is fennmaradt.



Ezen kívül pici kollégiumuk még számos kört rejt magában. Csak, hogy néhányat említsek, rögtön ott van a Szakkollégium, ami szakmai kirándulásokat, előadásokat, kerekasztal-beszélgetéseket szervez az oktatókkal. A kari eseményeket a Fotókör és a Videókör örökíti meg, és egyéb kivételes eseteken kívül a rendezvényszervező bizottság valósítja meg. Akik éhesek, szomjasak vagy csak beszélgetni szeretnének, azok a KVZOO-ban ücsöröghetnek. Akik sportolni vágynak, lemehetnek gyúrni a konditerembe, vagy csatlakozhatnak valamelyik focicsapathoz, esetleg még a diáksportkörhöz. Az írói vénával rendelkező egyének pedig mehetnek a kari újsághoz, azaz a Karimához alkotni.

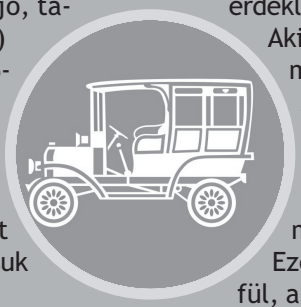
„Őszintén szólva fogalmam sincs, hogy mi folyik a közlekkar háza táján... Ezekre a meetingelős szakmai hetekre sajnos nincs időm, ismerősöm is csak kevés van arrafelé." – László (ÉÖK)

Az alábbiakban az egyik építős napi életben jólértesült közlekes gondolatait olvashatjátok:

Tegye fel a kezét az, aki már hallotta ezeket: Pali Bácsi, Drönk, KVZoo, UVT, Infrások... Ha most zavarodottan kamillázol jobbra-balra, és a többiek is értetlenkedve néznek rád, akkor itt az ideje egy kis fejtágításnak. Higgyétek el, megéri!

Építősök. Ha leállsz velük beszélgetni, azonnal felismered őket, mert a fenti 5 kifejezés valamelyikét biztosan beleszövik. (Na jó, talán még a Vasbeton II.-t!)

Személy szerint 2006-ban csöppentem bele az építős érába, akkor került az IAESTE iroda a Vásárhelyi Pál kollégiumba, azóta a fél életemet ott töltöm. És nem rossz, lássuk tehát!



A koli. Közel van az egyetemhez. Nagyon. Körülbelül annyira, hogy egy Pali bácsis este után másnap még négykézláb is be tudsz mászni az egyetemre. Piros pont. Náluk még nincs kártyás beléptető rendszer, és bár ki van írva, hogy a kolikártyát belépéskor fel kell mutatni, a kutya sem törődik vele. Plusz a portások jó fejek. Piros pont. A szobák 4 ágyasak, de van hozzájuk fürdőszoba. Óriási előny! Viszont a WC közösségi, ami abból a szempontból nem baj, hogy reggel hatkor a folyosón botorkáló pizsamás lányok egész kellemessé teszik a nap indulását. Apropó, lányok. Megdöbbentő, de az utóbbi években megfordult a nemek aránya a karon, most körülbelül 60 százalék a lány. Piros pont!

A közösségi élet igen jó. Nálam a Pali bácsi, és a Vásárhelyi Klub viszi a prímet, amelyek egymást váltva, csütörtökönként vannak. Elméletileg mindkettő zártkörű építős buli, de általában a biztonsági őrök 10 óra körül szoktak megérkezni, így ha mondjuk 8-tól lent vagyunk a Drönkben (= építős HaBár), és utána jövünk fel, akkor megint csak a kutyát sem érdekli, hogy honnan is vagyunk. Aki még nem volt, az egyszer menjen el, ki kell próbálni! A képítősök, ill. a videó kör is aktívan képviselteti magát a rendezvényeken, így a partyfotózás is megoldott. Praktikus. Ezenkívül van még a Whitefül, ahol amatőr zenekarok adnak koncertet, filmvetítések, érdekes előadások, meg ilyenek. Szóval ritkán üres a nagyterem. De ha valaki csak egy kis teázgatásra, csendes beszélgetésre vágyik, az is megoldható házon belül: a KVZoo lányaitól fantasztikus kiszolgálást kap a betérő. Szintén piros pont. Tehát a kollégium bár nincs felújítva, egyáltalán nem nevezhető rossz helynek.

Összességében az építősök egy igen aktív közösség, sosem unatkoztam még a közelükben. Ezt jelzi, hogy bár fogalmam sincs, hány pirospontot osztottam ki nekik, biztos kapnak egy ötöst. És, hogy miért? Mert megérdemlik!

Lehetne még miről mesélni, de azt hiszem, ízelítőnek talán ennyi is elég volt. Ugyanolyan hallgatók, mint mi, nem hordanak építőkockát a fejükön, ahogy mi sem fogaskerekeket. Ők is itt tanulnak, csak éppen nálunk többet tartózkodnak a K épületben. A diploma után viszont lehet, hogy egy irodán kell majd osztoznunk.

„Bár negyedéves építős vagyok, nem igazán ismerek közkeseket, nem vesznek részt az egyetemi életben." – Gábor (ÉÖK)

Benny, Eszti, Freety, Zpuzpa

A gyönyörű Corvin áruház

Egy áruház, amely hajdanán a legforgalmasabb volt a városban, amely gyönyörű épületével méltóképpen jelképezte hazánk divatját, és amelyről még a külföldi szakma is elismerően beszélt a maga idejében. Mára azonban már leáldozott a Corvin áruház csillaga, és sokan a belváros arcának sebhelyét látják benne…

Bevallom őszintén, ez az épület nem kötődik kifejezetten a közlekedéshez, maximum annyiban, hogy az egyik legforgalmasabb tömegközlekedési csomópontján (Blaha Lujza tér) fekszik a városnak. A története azonban annyira jellemző sok más épületre is a városban, hogy ezúttal kivételt teszek. Mind a mai napig sokan megmosolyognak, mikor azt mesélem, hogy a Corvin áruház milyen gyönyörű épület. Mi lehet gyönyörű egy bádogkockában? – kérdezi szinte kivétel nélkül mindenki. Íme most a válasz, mely, bízom benne, hogy sok embert meggyőz majd.

„Egész kis város ez az egyetlen épület, s ma már Európa legelső divatotthonává fejlesztette igazgatósága… Mert ahogyan Európa divatját Párizs, a főváros divatját a Corvin diktálja, és igen szerencsés, mesteri kézzel." [Pesti Hírlap Képes Naptára, 1930.]

A történet ezúttal nem a dualizmusban, hanem az első világháború után, 1926. március 1-jén kezdődik. Ekkor nyitotta meg kapuit az áruház, melyet egy hamburgi üzletember hozott létre egymillió pengő alaptőkével. Az épületet magát Reiss Zoltán tervei alapján építették klaszszicizáló stílusban. A lehengerlő hatású homlokzat kívülről egy kétszintes épületet sejtetett, ám valójában az áruház öt szintből állt. A hatalmas ablakok négy emelet magasságban összefüggtek, az emeleteket pedig alig látható fabetétek választották el egymástól. A belső teret is a kor szellemehez méltóan alakították ki. A belépőket egy kétszintes egybefüggő csarnokrész fogadta, amely bővelkedett az akkor keresett mesteremberek üzleteiben – cipészek, harisnyakötők, kalapkészítők stb.

Az áruház működésének első éveiben hihetetlen sikereket ért el. Ahhoz, hogy megértsük, miért, érdemes közelebbről megismerni magát a kort, amelyben járunk. A háború és az azzal járó – főleg területi – veszteségek eszméletlen módon megrázták az országot mind gazdaságilag, mind szellemileg. A húszas évek közepére azonban szerencsére kezdett helyreállni a rend és a biztonság. Ismét elég pezsgő korszakát élte a főváros. Egyetemeket és főiskolákat alapítottak ez idő tájt, számos új lakónegyed épült a város szélén, egyre fejlettebb volt a közlekedési infrastruktúra is, és a társadalmi élet is egyre inkább visszazökkenni látszott a megszokott kerékvágásba. A Corvin tökéletesen beleillett a kor képébe: kalapos urak és sálas hölgyek járták a körút kávézóit, a mesteremberek megéltek az utcáról betérő polgárok megrendeléseiből, a színházak teltházzal működtek. A Blaha Lujza tér elrendezését is figyelembe véve ideális helyen volt, ugyanis a vele szemben lévő Nemzeti Színház egészen annak 1964-es lebontásáig komoly vonzerőt jelentett. Nem is beszélve a pályaudvarok közelségéről, amelyek a vidéki vásárlók körében is igen népszerűvé tették a Corvint.

Műszaki szemmel tekintve az épületet, számos érdekes megoldással találkozhatunk. Érdemes megjegyezni, hogy nagyon másra nem is lehetne használni, hiszen kifejezetten áruháznak épült, a belső tér eredeti elrendezése is ezt sugallta – szemben mondjuk a Récsei garázzsal, amelyen meglátszik, hogy egyáltalán nem bevásárló céllal épült. 1931-ben itt állították üzembe az ország első mozgólépcsőjét. A kor legnagyobb divatházai mind képviseltették magukat az üzletekben, és az áruház nemzetközileg is igen elismert helyet szerzett magának a szakmán belül, hála az akkor tevékenykedő menedzsmentnek.

Elkerülhetetlen módon jött azonban a második világháború, amely súlyos károkkal járt az áruház szempontjából is. A romossá vált épületet sosem sikerült teljesen helyreállítani, és az 50-es években úgy határoztak, hogy a veszélyessé vált homlokzatot egy külső borítással fedik el. Így jött létre a sokak számára ismert Corvin áruház jellegzetes homlokzata. A belső tér is átalakításra került, a földszinten lévő apró üzleteket egybenyitották, és most egy nagy áruházlánc üzlete található meg benne. A felső emeleteken most is divatáruház üzemel, de valahogy már nem olyan vonzerővel, mint annak előtte. Ennek persze többek között a gombamód elszaporodó plázák, és a társadalmi igények megváltozása a fő oka.

Érdemes szólni a tetőn működő, egyre népszerűbb, Corvintető nevű szórakozóhelyről is, amelyről megoszlanak a vélemények. Egyvalami azonban tény, hogy ez a terület mindig is a szórakozást szolgálta, csak némiképp más korosztálynak: a Corvinban dolgozók gyerekeinek volt itt kialakítva óvoda.

Természetesen számos javaslat készült a rendszerváltás óta az eredeti homlokzat helyreállítására, de háttérben mozgó üzleti körök nem tudtak megegyezni a konkrétumokról, így a legutóbbi években egyáltalán az is kérdéses volt, hogy nyitva tud-e maradni az egykor szebb időket is megélt Corvin áruház. Mindenesetre bízzunk benne, hogy egyszer eredeti pompájában láthatjuk viszont, és nem csak képeslapok, meg efféle cikkek emlékeztetnek majd az eredeti állapotra.

Pól

A Pamir tragédiája

A fejlett technika nagy vívmányai között általában elvesznek azok a látszólag kis események, amelyek a haladás során jelentőségüket vesztették, saját korukban mégis döbbenetes hatást gyakoroltak az akkor élőkre. Ilyen volt a történelem utolsó vitorláshajó-katasztrófája, amelynek sok tanulsága van.

A modern vitorlásnak nevezett hajótípust a tenger azon szerelmeseinek törekvése hozta létre a XIX. század utolsó negyedében, akiknek a bizalmát a gőzgép nem nyerte el, s a technika korszerűsödését a vitorláshajók fejlesztésére használták fel. Ezek a hajók fémből készültek (az árbocok és a vitorlarudak is), a kenderköteleket acélsodronyokra cserélték, s a biztonság érdekében a hajótestet vízhatlan rekeszekre osztották. Ugyanebből az okból segédhajtómű és rádió adó-vevő berendezés is helyet kapott a hajókon.

Az ilyen vitorlásoknak a hamburgi illetőségű E. Laeis hajózási vállalat volt a specialistája. Ennek a társaságnak a tulajdonában állt a híres Flying P-Line elnevezésű flotta is, köztük az ötárbócos Preussennel, amely a valaha épített legnagyobb, gépi meghajtás nélküli hajó volt a maga 124,25 méterével.

Ennek a neves klubnak volt tagja a Pamir is. 1905-ben építették a Blohm&Voss hajógyárban, s majdnem lebontották Belgiumban, amikor a Laeis társaság megvásárolta és iskolahajóvá alakította át 1951-ben. Kapott segédmotorokat is, rakterét tömegáru-szállításra képezték ki. A maximálisan 56 főnyi kadétot 35 főnyi legénység tanította, hogyan is kell a négyárbócos vitorlással hajózni.

A Pamir földi pályafutása 1957. szeptember 21-én ért véget, amikor Buenos Airesből hazafelé tartva az Azori-szigetektől 650 mérföldre (kb. 1200 km) belefutott egy hurrikánba. Utolsó rádióadásukból kiderült, hogy a vitorlák cafatokra szakadtak, és a hajó 45°-os szögben megdőlt. A segélyhívást meghalló hajók a helyszínre érve csak hat embert tudtak kimenteni a vízből.

Utolsó rádióadásukból kiderült, hogy a vitorlák cafatokra szakadtak, és a hajó 45°-os szögben megdőlt. A segélyhívást meghalló hajók a helyszínre érve csak hat embert tudtak kimenteni a vízből.

Az eset nem csak azért sokkolta a nyugatnémet közvéleményt, mert

egyszerűen abszurd volt, hogy ilyen modern időkben egy „elavult” vitorlás csak úgy elsüllyed az Atlanti-óceánon, és az eset ilyen sok áldozatot követel. Egy laikus számára is belátható józan ésszel, hogy hajóval hurrikán útját nem ildomos keresztezni. Miért tették meg mégis?

A dolog oka – mint sok egyéb baleesetnél is – elsősorban a pénz volt. A Flying P-Line-t ugyanis nem könyöradományokból tartották fenn. Szüksége volt arra a bevételre, amit az áruszállítással keresett. Buenos Airesben azonban sztrájkoltak a rakodómunkások, tehát hiába ért célhoz a Pamir időben, a kirakodás késett (a türelmetlen legénység a kadétokkal volt kénytelen partra hordatni a rakományt), s ezzel jelentős bevételkiesést okozott a hajótulajdonosnak.

A kapitány, hogy valamiképpen mégis nullszaldósra hozza ki a hosszú hajóutat, hazafelé több gabonát akart szállítani, ezért a ballasztvíz-tartályokat is árpával töltötte fel. (Hasonló okból vállalta be a hurrikánnal való összecsapást is, hogy minél gyorsabban hazaérjen.) Mivel az árpa fajsúlya kisebb, mint a vízé, feljebb került a hajó súlypontja, ami instabillá tette a vitorlást, s általános járműgéptan tantárgyunkból tudjuk, hogy egy bizonyos súlypontmagasság felett a hajó megbillenésekor fellépő nyomaték nem tolja vissza a testet stabil helyzetbe, hanem erősíti a dőlést, akkor már megállíthatatlanul.

Az árpának, mint viszonylag kerek szemcséjű gabonafajtának az a tulajdonsága is megvan, hogy könnyen pereg. Ez azt jelenti, hogy az egymáson elhelyezkedő árpaszemrétegek már kis erőbehatásra elmozdulnak egymáson, a folyadékrészecskékhez hasonló elven, azzal a kivétellel, hogy a szemek közti súrlódás kisebb. Ez az oka annak, hogy egy rakomány árpának nagyobb a folyási sebessége, mint ugyanannyi víznek. Ilyen szempontból sem volt helyes a kapitány döntése.

Hihetetlen, de a Pamir utasainak még így is lett volna esélye komoly emberveszteség nélkül túlélni a hatalmas vihart, ha a hajó kevésbé modern építésű. Ugyanis ha elődeihez hasonlóan fából épült volna, akkor a szélvész terhelése alatt letörtek volna az árbócok. Ez csökkentette volna a hajótestre ható erőket, tehát csökkent volna a valószínűsége, hogy felborul a vitorlás. A Pamir árbócai azonban acélszegecsekkel voltak a kettős hajófenékhez erősítve, s semmilyen lehetőség nem volt arra, hogy a hosszú fémrudakat leválasszák a hajótestről.

Az esetnek pszichológiai tanulsága is van. A modern korok emberének nem szabad a régimódi eszközökkel kapcsolatos felelősség felett elsiklania, mert a régi szerkezetek általában nagyobb odafigyelést igényelnek ifjú társaiknál.

*M*gdee!*

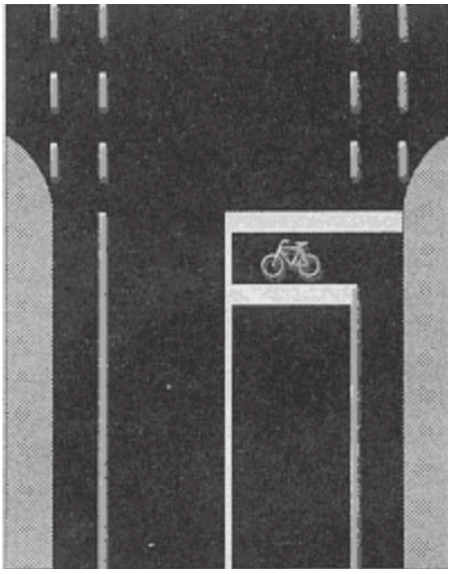
KRESZ 2010

Az 1975-ben beharangozott – a Közhírhez hasonlóan idén immáron 35 éves – „Új KRESZ” az egységes európai szabályrendszerhez való csatlakozás jegyében íródott, azóta csak kisebb pontosítások, bővítések kerültek bele. Hiába emlegetik évek óta a szakmai szervezetek, hogy alapos átgondolásra és újraszövegezésre lenne szükség, azóta is csak „finomítgatások” történtek, ahogyan most is.

Rengeteg huzavona után 2009 végén a kormány elfogadta a módosításokat. A döntést követően több mint 60 ponton változtak a közúti közlekedés szabályai, majd január 1-jével léptek hatályba. A változtatások mögött az általános szándék a veszélyeztetettebb közlekedők - gyalogosok és kerékpárosok - védelme, továbbá jó néhány „homályos” rész egyértelműsítése volt. Alapvetően szükség volt ezekre a „modernizációs” lépésekre, mert a jelenlegi forgalom ritmusa, sűrűsége és összetétele sokat változott az elmúlt évtizedekhez képest, és bizonyos új elemek bekerülése is szükségszerűvé vált. Mint már említettem, ez még mindig nem a teljesen új(ra írt) KRESZ, csak a régi „facelift”-es változata. A nyelvezet közérthetőbbé válásában továbbra sincs előrelépés, sőt, ha lehet ilyet mondani – az új elemeknek, a rengeteg új kitételnek és kiegészítésnek köszönhetően – még talán kuszábbá is vált a szöveg, de ezt leszámítva alapvetően pozitív módosítások történtek. Nem célom az összes változtatáson pontról pontra végigmenni, ezeket mindenki megtalálhatja a KHEM (Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium) honlapján. A továbbiakban - a teljesség igénye nélkül - inkább az érdekesebb és „látványosabb” módosításokat emelném ki.

Kezdjük is mindjárt a fogalmaknál. Immár több éve találkozunk quadokkal és mopedautókkal az utakon. Igen ám, de ezek a járműfogalmak eddig nem szerepeltek a hatályos jogszabályokban. Ami annyit jelent, hogy semmilyen KRESZ-szabály nem vonatkozott rájuk, épp ezért – legálisan – nem is vehettek volna részt a forgalomban. A jogalkotók most is bajban voltak ezekkel a járművekkel. Végül röviden, tömören meghatározták a quad és a mopedautó fogalmát, majd – hogy ezért ne kelljen az egész KRESZt átírniuk – besorolták őket a segédmotoros kerékpár (továbbiakban SMK) kategóriába. Érdekesség lehet még, hogy változott a motoros tricikli meghatározása is, mely most már 4 (!!!) kerekű is lehet. Ami a szállított utasokat illeti, a kerékpárosok esetében történt némi változás, de például kétkerekű segédmotoros kerékpáron továbbra sem lehet utast szállítani. A hangsúly itt a kétkerekűn van, mert három- vagy négykerekű SMK-n – bizonyos feltételek mellett - engedélyezett a személyszállítás.

A legtöbb változás a kerékpáros közlekedést érinti. Az eddig csupán megtűrt, de nem támogatott zöld közlekedési forma térnyerése érezhető leginkább. Megszűnt a szoros jobbra tartási kötelezettségük, továbbá megszületett a nyitott kerékpársáv fogalma is. Lényeges változás még, hogy egyirányú utak estén - ha ezt kiegészítő tábla jelzi -, akkor a kerékpárosok a forgalommal szemben is behajthatnak. Az indoklás szerint a kerékpár kellően „keskeny” és ebből következően még a szűk belvárosi utcákban sem zavarná az autós forgalmat. Igen ám, de a háromkerekű riksa is kerékpárnak számít, amely már egy mopedautónyi területet is elfoglalhat, így nem biztos, hogy minden szituációban elfér. További kényes kérdések merülhetnek fel a lámpás kereszteződéseket illetően. Itt a kétkerekű járművek a sorok mellett előrehúzódhatnak egy felfestett, előretolt kerékpáros felállóhelyre. A kezdeményezés alapvető célja az volt, hogy a lassabb kerékpárosok ne ragadjanak be a gyorsabb járművek közé - ezzel ne akadályozzák az autós forgalmat -, kvázi e baleseti kockázat kiszűrése volt az elsődleges szándék. Érdekes kérdés lehet, hogy a lámpás gyorsulási bajnok, fiatal boyracerek egy-egy ilyen „lendületes elindulás” alkalmával mennyire tekintik egyenran-



gú közlekedőpartnernek a felállónál sorakozó bicikliseket, vagy esetleg tudomást sem véve róluk, Föld körüli pályára állítanak egy-két bringást. Talán az ilyen eseteket is elkerülendő, megemelték a kerékpárosok megengedett legnagyobb sebességét. Bár a szabályozás túlságosan is differenciáltnak tűnik, lakott területen kívül, sisak használata mellett akár az igen combosnak is mondható, 50 km/h sebességű haladás sem tiltott. Tény, hogy ehhez kellő kondíció híján legalább egy kisebb lejtő szükséges, de az igazi drótszamárguruk mindenképp örülnek a változásnak. Más kérdés, hogy eddig sem volt túl gyakori látvány a száguldó biciklis egy traffipax felvételen (és nem azért, mert nem tudták volna elérni az eddig megengedett 40 km/h- sebességet). Ha már a sebesség szóba került, itt jegyezném meg, hogy deklarálták a sok lánclevelet generáló kötelező legkisebb, vagy megengedett legnagyobb sebességet jelző táblákon szereplő számok mértékegységét, melynek értelmében ezek az értékek km/h-ban értendők.

Személyautók esetén megszűnt a vasúti átjárókban eddig előírt maximális sebesség, ami nem feltétlenül jelenti a sebességkorlátozás eltűnését. A nehezen belátható vagy veszélyes átjárókban ezután is lesz sebességkorlátozás (ezeket külön táblával fogják jelezni). Ami az egyéb átjárókat illeti, ott csak a fokozott óvatossággal történő megközelítés van előírva. De mint azt mindannyian tudjuk, ha vonat közelít az átjáróba, akkor az nem kérdez, csak büntet. Ergo bármilyen nagy teherautóval is „szállunk szembe" a MÁV valamelyik járművével, biztosan mi fogjuk húzni a rövidebbet. Szóval ezután sem lesz tanácsos ész nélkül keresztülszáguldani a vasúti átjárón, mert esetleg rajtunk fog átszáguldani egy dízelmozdony. Nem utolsó sorban még mindig nem mindenhol elterjedt a vasúti átjárók gumiborítása, melynek hiányában egy nagyobb sebességű áthaladáskor komoly károkat tehetünk járművünk futóművében is.

Régi adósságot törlesztették a jogalkotók azzal, hogy a 35 éve másodrendű közlekedők közé sorolt motorkerékpárokra és 3500 kg maximális össztömeg alatti tehergépkocsikra vonatkozó szabályokon enyhítettek. Az eddig 2500 kg megengedett legnagyobb össztömeg feletti járművekre vonatkozó megkötések immár csak a 3500 kg-nál nehezebb járművekre vonatkoznak. Ezzel jó néhány furgonos, illetve böszme terepjárót hajtó egyén fellélegezhet, mert nem kell többé 80-nal döcögniük az autópályán, és végre ők is legálisan hajthatnak 130-cal. További újdonság, hogy a motorosok is használhatják a kettőnél több sávval rendelkező párhuzamos közlekedésre alkalmas utak belső sávját, amely eddig a személyautók kiváltsága volt (legalábbis papíron), valamint motorkerékpárral és SMK-ral ezentúl a buszsáv használata is engedélyezett. Az előzetes tervek szerint a kerékpárosok is használhatták volna a buszsávot, de ezt végül a nagy sebességkülönbség és az ebből adódó balesetveszély miatt elvetették. Mindenképp meg kell még itt említeni, hogy a közúti forgalom ellenőrzését végző járművekre és eszközökre nem vonatkoznak bizonyos megállási tilalmak. Így például leállósávban, forgalom elől elzárt területen, de akár egy belvárosi járdán is legálisan telepíthető traffipax, függetlenül attól, hogy a jármű- vagy gyalogos forgalmat mennyire zavarják ezzel.

A módosítások tekintetében mindenképp szót kell még ejteni az új közúti jelzésekről is. Az autópályák és autóutak felett vagy a közútkezelő járművein már eddig is megszokottak voltak a változtatható jelzésképű táblák, amelyek eddig csupán tájékoztató jelleggel működtek, január elsejétől azonban teljes jogú közlekedési táblává léptek elő. Emellett megjelent a veszélyt jelző táblák között a „Stau!", azaz a feltorlódott forgalom jelzése is. Önmagában, fix tábla képében nyilván kevés helyen találkozhatunk majd vele, de elsősorban autópályákon, a változtatható jelzésképű táblákon komoly szerepe lehet. Még mindig ezen a vonalon maradva, legalizálták a leginkább a skandináv országokban elterjedt, figyelemfelkeltés céljából alkalmazott, sárga hátterű jelzéseket is, melyek sokat segítenek a korai észlelésben és az esetleges veszély elkerülésében. A teljesen új táblák közül még fontos megemlíteni a „közúti forgalom ellenőrzése" és annak végét jelző, valamint a környezetvédelmi övezet határait mutató táblákat. Ez utóbbiak esetében az alatta látható (az idei évtől fokozatosan lecserélt, új rendszerű, környezetvédelmi) plakettszín határozza meg, hogy mely járművek hajthatnak be az adott területre. Nagy valószínűséggel ilyen jelzésekkel elsősorban Budapest belvárosában és esetleg egy-két nagyobb vidéki városban találkozhatunk.

Összefoglalva, azt lehet mondani, hogy egyik változtatás sem tekinthető alaptalannak és mindenképp előrelépés az eddigiekhez képest. Viszont az is igaz, hogy a nyugat-európai szint eléréséhez nem csak a paragrafusok között kellene rendet tenni, hanem a fejekben is.

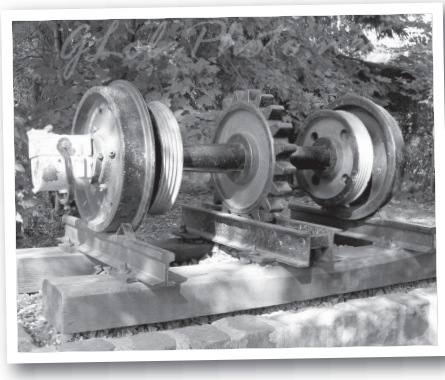
Ispán

A fogaskerekű vasút története

A kiegyezéskori Magyarország újabb ékköve, amely eleinte a budai nagypolgárság privilégiuma, később stratégiai szállítóeszköz, napjainkban pedig közkedvelt kirándulóhely és turisztikai attrakció. Ezúttal a fogaskerekű vasút történetét közöljük a Retroközlek rovat olvasóival.

Az esztendő első lapszámában megjelenő téma kiválasztása számomra mindig kihívás. Szeretem méltó módon fogadni az évet, és ilyenkor valami különlegességgel előrukkolni, éppen ezért nem volt egyszerű kitalálni, hogy mi is legyen a cikk témája. Annyi mindenről esett már szó ezeken a hasábokon, rájöhettünk, hogy annyi régi – divatosan: retro - közlekedési eszköz és mód vesz minket körül, hogy néha az az érzése az embernek, hogy csoda, hogy még működik minden. Végül sikerült egy olyan közlekedési eszközt találni, amiről még nem volt szó, holott szintén az egyik legrégebb óta meglévő, és mai napig működő tagjáról beszélünk fővárosunk színes közlekedési palettájának.

A fogaskerekű vasút története már jól megszokott módon a kiegyezés korába nyúlik vissza. A XIX. század közepéig a Sváb-hegy és annak környéke erdővel borított hegyvidéki terület volt, ahova elsősorban vadászni jártak az arisztokrácia és a nagypolgárság tagjai. Ekkor néhány tehetősebb budai polgár villákat épített a hegyoldalban, kihasználva a város közelségét, valamint kiélvezve a nyugalmat és az innen nyíló panoráma látványát.



Idővel egyre többen költöztek a hegyre, és felmerült a lakónegyed közlekedésének létrehozása. Addig ugyanis csupán lovaskocsival lehetett feljutni a kúriákhoz, ami nagyon kimerítette a lovakat, épp ezért sokáig is tartott. Számos elképzelés és terv született a negyedet a várossal összekötő vasút megépítésére. A legvalószínűbbnek az látszott, hogy Zugligetből megy majd fel sínpár a Sváb-hegyre, de Buda polgármestere végül a Diósárkon keresztül vezető utat jelölte ki, amely a Városmajorból indult, így is közelebb hozva az utasokat a belvároshoz.

Az építkezésről szóló szerződést 1873 májusában írták alá a svájci Gesellschaft für Bergbahnen in Basel céggel, amely 1874. április 22-én meg is kezdte az építkezést. Ami igazán döbbenetes mai szemmel nézve az, hogy az egész vonalat mindenestől mindössze kettő hónap alatt építették meg, ezzel a harmadik fogaskerekűt létrehozva a világon. Igaz, ekkor még csak Városmajor és Sváb-hegy megállók között közlekedett a gőzös fogas, melynek mozdonya maga előtt tolta fel a pótkocsikat. A Városmajor végállomás nem véletlenül került a budai villamosok egyik kitérővágánya mellé, mindmáig ez köti össze a város keringésével a fogaskerekűt.

Ami igazán döbbenetes mai szemmel nézve az, hogy az egész vonalat mindenestől mindössze kettő hónap alatt építették meg, ezzel a harmadik fogaskerekűt létrehozva a világon.

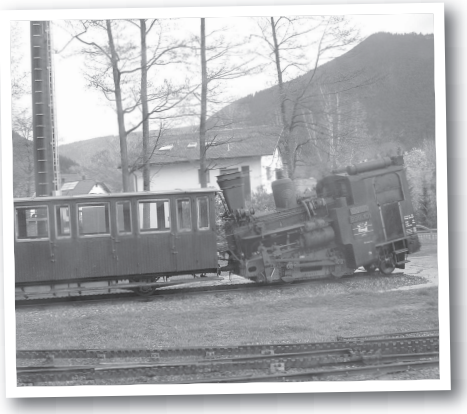
A svájci technológiával épült eszköz rendkívül népszerű lett, igaz, eleinte csak naponta kettő járat indult, egy reggel a munkába menőknek, egy meg délután hazafelé. A gőzvontatás miatt csak április közepétől október közepéig közlekedett, viszont ebben az időszakban teherforgalmat is bonyolítottak rajta, mivel a hegyvidéki területeken még mindig nem volt kiépített úthálózat, az ott lévő üzleteket és szolgáltatók áruigényét azonban ki kellett elégíteni.

A millennium környékén terjedt el az egynapos kirándulások divatja, ekkor hosszabbították meg a vonalat a Széchenyi-hegyig, a vonatok többsége azonban még mindig csak Sváb-hegyig közlekedett. Sajnálatos módon az első világháború idején leáldozott a fogaskerekű csillaga. Ez betudható a súlyos szénhiánynak, az időközben épült villamos-vonalaknak, valamint a társadalmi érdektelenségnek is. A svájci üzemeltetőtől - akivel eredeti-

leg 40 évre volt szerződése a vasút üzemeltetésére, amelyet később meghosszabbítottak -, 1926-ban került a főváros tulajdonába a fogas, amelyet egyből beolvasztottak a legendás BSZKRT-be (Budapesti Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság). 1929-ben villamosították az egész pályát, kicserélték a mozdonyokat, az új járműveket a Ganz gyártotta külföldi szakmai segítséggel. Ekkoriban napvilágot láttak egy másik fogaskerekű vonal megépítésének tervei is, amelyek azonban soha nem valósultak meg. Ez alapján a Sváb-hegyet a Tabántól induló járattal lehetett volna megközelíteni, érintve Krisztinavárost és Farkasrétet is.

A második világháború idején súlyos károk érték a fogaskerekű épületeit és szerelvényeit, ezért egy ideig szünetelt rajtuk a közlekedés. Pár hónap alatt azonban helyreállították az üzemet, és ki is használták azt, mivel a romokban heverő város újjáépítéséhez használt fát a hegyekből a

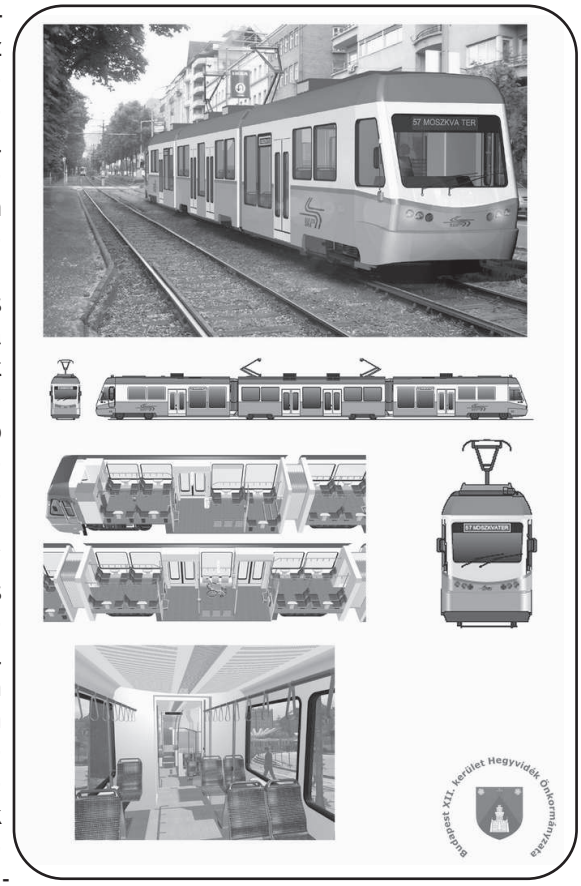
fogaskerekű segítségével juttatták le a városba. Idővel azonban kiépültek a szilárd burkolatú hegyvidéki utak, így a teherszállítás teljesen megszűnt a vonalon.



A gyermekvasút építkezésénél is fontos szerep jutott a hegyi vasútnak. Az építkezéseken felhasznált anyagokat, eszközöket leginkább teherszállításra kiképzett vonatokkal juttatták fel a Széchenyi-hegyre. Ami igazán érdekes, hogy a gyermekvasúton használt első kocsikat is a fogaskerekű pályáján tolták fel, egy külön erre a célra épített átvezetővágányon keresztül. Később a fogaskerekű ennek az úttörővasútnak köszönhette forgalmának nagy részét, hiszen a Széchenyi-hegyi állomást csak így lehet megközelíteni.

1973-ban, a főváros centenáriumának tiszteletére teljesen felújították az egész rendszert. Új kocsikat szereztek be, a mai napig is közlekedő svájci gyártású SGP motorvonatokat, melyek egy motorkocsiból és egy vezérlő pótkocsiból állnak. A korábbiaktól eltérő rendszerű pályát, peronokat, és felsővezeték-rendszer igényeltek, így az 1926 óta szolgálatot teljesítő járműveket selejtezték, a peronokat a járművek padlószintjéhez igazítva építették át. Fontos változtatás volt még továbbá, hogy kicserélték a teljes fogasléc-rendszert is, amely az egész lelkét jelenti, valamint a váltókat is villamos vezérlésűekre cserélték. A vonal kapacitásának növelése érdekében a felső végállomáson megépítették a második vágányt.

Az utolsó korszerűsítés 1990-ben történt, ekkor a régi biztosítóberendezést korszerű számítógépes irányításúra cserélték. Az utolsó nagy BKV-átalakításkor viszonylatjelzést is kapott, 60-as viszonylat néven fut. Tévesen szokott megjelenni a médiában a 60-as villamos elnevezés, ugyanis ez az eszköz műszaki szempontból vasútnak tekintendő. Külön érdekességként ki szeretném emelni, hogy ezen a járművön – a HÉV-ek mellett – engedélyezett a kerékpárok szállítása, így ideális segédeszköz egy hegyvidéki kerékpártúra megvalósításához.



Ami a jövőt illeti, nos, még mindig nem mondható véglegesnek az építkezés, hiszen a közelmúltban felmerült annak a lehetősége, hogy a pályát mindkét végén meghosszabbítják egyrészt a Moszkva térig, másrészt a Normafáig. A „lenti” fejlesztés egyértelműen kihasználná a Szilágyi Erzsébet fasor villamospályáját, ezzel kétségkívül még elérhetőbb és kényelmesebb volna a közlekedés a fogason. A legfontosabb műszaki feltétel adott, hiszen a fogasnak is szabványos nyomtávolsága és űrszelvénye van. A másik fontos műszaki feltétel pedig megoldható, jelesül az, hogy a szerelvények két áramneműek legyenek, hiszen a villamos és a fogaskerekű vontatási feszültségei eltérnek egymástól. Az elképzelések kissé futurisztikusnak hatnak, de hát a Combino-kra is ezt mondtuk, aztán tessék-lássék. Természetesen a tervek mind környezet- és utasbarátok, minden jármű és peron akadálymentesítve lenne. A szakértők azzal érvelnek a beruházás mellett, hogy ezzel megszűnne a fogaskerekű szigetüzem jellege, és valóban versenyképesen tudna működni, főleg télen. Mindenesetre kíváncsian várjuk a fejleményeket az ügyben, amely egyelőre nem kap túl nagy nyilvánosságot.

A hangulata nagyon jó, a környezet festői, a látvány önmagáért beszél az út során, és a levegő is rendkívül tiszta a hegyen. Mi más kellhet még egy megfáradt egyetemi polgárnak?

A fogas tarifái egyébként megegyeznek a többi BKV-járaton használtakkal, és a bérletek is érvényesek rá – ez alól egyedül a budavári sikló a kivétel -, ezért bátran merem ajánlani a vizsgáktól és zárthelyiktől megfáradt hallgatóknak és oktatóknak, hogy kiránduljanak a fogaskerekűvel. A hangulata nagyon jó, a környezet festői, a látvány önmagáért beszél az út során, és a levegő is rendkívül tiszta a hegyen. Mi más kellhet még egy megfáradt egyetemi polgárnak?

Pól

Megmenekült a Saab

Nemrég még úgy tűnt, véglegesen bezár a több mint 70 éves múltra visszatekintő, svéd Saab, azonban váratlanul, az utolsó pillanatban a holland Spyker újabb ajánlatott tett a General Motorsnak, és ezzel megmenekült a felszámolástól a Saab.

A svéd autógyártó már régóta komoly gondokkal küzd, ugyanis 2001 óta egyszer sem sikerült nyereséges évet zárnia - 2008-ban például 412 millió dolláros veszteséget halmozott fel. De a vállalat ezelőtt sem tudott soha stabilan nyereségessé válni, aminek fő oka az, hogy az elmúlt húsz évben nem bővítették a kínálatot, amely összesen két modellből állt.

A legelső modell, a 92001-es

A kifejezetten megbízható, biztonságos és környezetkímélő gépkocsijairól is híres Saab történelme viszont elég régre nyúlik vissza. Az 1937-ben alapított társaság eleinte csak repülőgépek gyártásával foglalkozott, a negyvenes évek végén az üzletágak változatosabbá tétele céljából vágtak bele a gépkocsik gyártásába is. Az első típust 1947-ben mutatták be, ez volt a 92001-es. Később, az ötvenes években a cég belépett a számítógéppiacra és 1969-ben egyesült a teherautógyártó Scania-val. A General Motors 1990-ben szerezte meg a gépkocsigyártó-részleg 51 százalékát, és egy évtizeddel később bekebelezte az egész Saab Automobile-t.

Saab épp csak elkezdte volna az új 9-5-ös piaci bevezetését, a 9-4X hobbiterepjáró pedig a fejlesztési folyamat végénél járt.

A gondok ugyan már 2001-ben elkezdődtek, de akkor fordultak igazán vészesre, amikor a General Motors bejelentette: csődvédelem alá került, aminek során az amerikai állam több mint 60 százalékos részesedést szerzett a vállalaton belül. A GM-nek el kell adnia leányvállalatait a pénzügyi helyzetének konszolidálása érdekében, és ezért csak négy amerikai és egy európai márkáját tarthatja meg. Márpedig a választás végül az Opelre esett, így a Saabtól mindenképp meg kellett szabadulnia a GM-nek.

A sportautókat gyártó svéd vállalat, a Koenigsegg be is jelentkezett júniusban a GM-nél, hogy megvásárolnák az autógyártót. A magyarul fonetikusan kiejtve mindenképp viccesnek nevezhető társaság szándéka elsőre azonban eléggé abszurdnak tűnt. Az 1994-ben alapított cégnél ugyanis összesen 45-en dolgoznak és 2008-ban összesen 18 gépkocsit gyártottak le. Összehason lításképp a Saab 3400 embernek ad munkát és a másfél tucat autó gyártásával kicsit gyorsabban, néhány óra alatt végeznek. A Koenigsegg autói viszont csúcsminőséget képviselnek, egyes típusok ára akár a kétmillió dollárt is elérheti. A szakértők kérdésesnek tartották, hogy a két márka, melyeknek annyi közük van egymáshoz, hogy ugyanabban az országban van a székhelyük, ugyanakkor gyökeresen eltérő autókat gyártanak, képes lesz-e értelmesen együttműködni. A kérdésre végül az adta meg a választ, hogy a házasság állítólag politikai hátszéllel jönne létre.

Az 1937-ben alapított társaság eleinte csak repülőgépek gyártásával foglalkozott, a negyvenes évek végén az üzletágak változatosabbá tétele céljából vágtak bele a gépkocsik gyártásába is.

Az ügylet végül kútba esett, a sportautógyár novemberben elállt a Saab megvásárlásától. Ekkor még mindig nyitott kérdés volt, hogy mi legyen a svéd céggel, de a pár hét alatt meghirdetett tenderen egy másik kis luxusautó gyártó, a holland Spyker is bejelentkezett a GM-nél. A Koenigsegghez képest a holland cég gyártósoráról már több, évente 50 autó is legördül. Az első ajánlatot a General Motors nem tartotta elfogadhatónak, és bejelentették: megszakítják a tárgyalásokat, és bezárják a nagy múltú svéd üzemet. Ekkor már szinte biztosnak tűnt, hogy lakat kerül a gyárra, ráadásul pont a legrosszabbkor.

A bizonytalan sorsú 9-4X

A Saab épp csak elkezdte volna az új 9-5-ös piaci bevezetését, a 9-4X hobbiterepjáró pedig a fejlesztési folyamat végénél járt. Ezért a versenyképesség megőrzése céljából egy éven belül ki kellett volna fizetni azokat a költségeket, melyek az új modellek gyártásának beindításával kapcsolatosak.

Azonban az utolsó pillanatban jelentős fordulat történt: Bernie Ecclestone bejelentette, hogy versenybe száll a Saab megszerzéséért. Ecclestone a nemrégiben a Renault Formula-1-es csapatába beszálló luxemburgi befektetési társasággal, a Genii Capitallal egyesíti erőit a márka megszerzése érdekében. A Saab egy jó márka, amit a jelenlegi tulajdonosai minden bizonnyal nem kezeltek kellő gondossággal - fogalmazta meg kritikáit a Formula-1 első számú vezetője. Ezzel együtt a holland Spyker is új ajánlatot terjesztett elő, és ez meggyőzte a General Motors vezetőségét afelől, hogy eladhatják a neves márkát a holland vállalatnak. A megállapodás szerint 74 millió dollárt és további 326 millió értékű részvényt kap a GM az átszervezett Saabból. Ráadásul a feleknek sikerült meggyőzniük a svéd kormányt is, amely további 400 millió euró hitelt biztosít a Saab számára. Ez a megállapodás azonban még egyáltalán nem jelenti azt, hogy minden megoldódott - bár tény, hogy mind a svéd autógyár, mind a GM jelentős pénzekhez jutott - egyrészt, a világ autóipara továbbra is nyomott a válság miatt, másrészt a Spykernek meg kell tanulnia, hogyan kell egy lényegesen nagyobb vállalatot vezetnie.

Jani

Közép-Európa legnagyobb úszódaruja

A Magyar Hajó- és Darugyár angyalföldi gyáregységében kiemelkedő szakmai eredményeket értek el a hajók és a daruk gyártásában, 1984 végéig 665 úszódaru készült itt a világ minden tájára.

1962-ben a hajóipar átszervezésekor alakult a Magyar Hajó- és Darugyár. A gyár elsődleges profilja a tengeri áruszállító hajók készítése volt. Ezt 1974-ben beszüntették. A másik fő profiljuk az úszódarugyártás volt.

Már 1944-ben felismerték, hogy a világháború utáni újjáépítésekhez az úszódaru világszerte keresett lesz. Így a gyár akkori vezető mérnökének, Scharbert Gyulának az utasítására kezdték el tervezni az első úszódarut. Ezzel a lépéssel a legtöbb európai hajógyárat megelőzték, és ennek is köszönhető, hogy évtizedekig vezető szerepet játszottak az úszódaruk építésében.

A gyárban alapítása óta 743 úszódaru készült, és ezekből a világ számos országába exportáltak (ez azt eredményezte, hogy a világ minden táján volt magyar úszódaru). Az első 50 tonnás úszódaru, a Táncsics Mihály 1948-ban készült el. Ezután 5 és 200 tonna közötti terhelhetőségű úszódaruk épültek.

1948 és 1977 között több önjáró úszó, illetve fixgémes forgódaru készült, ezek közül több brazil megrendelésre. Számukra megérte Magyarországon jó áron megépíttetni, majd hat hetet utaztatni egy-egy úszódarut. Az első 200 tonnás önjáró fixgémes úszódaru 1977-ben épült, ezt a brazil állami kikötőigazgatóság rendelte meg, és értéke négymillió dollár körüli volt.

A gyár történetében 1980-ban érkezett el a következő mérföldkő, ugyanis ebben az évben készült el Közép-Európa legnagyobb úszódaruja, mely hivatalos besorolás szerint önjáró fixgémes úszódaru. A Hídépítő Vállalat a híres mérnök, Clark Ádám emlékének adózott, amikor róla nevezte el.

Elsősorban jelentős emelési magasságával (a vízszinttől mért 45 m), nagy gémkinyúlásával (33 m) és 200 tonnás maximális emelési teherbírásával valóban meghatározó eszköz. Az első jelentősebb felújítást és rekonstrukciót 1995-ben hajtották végre rajta, és ezáltal az addig is jó állapotú úszódaru használhatósági fokát jelentősen megemelték. A következő nagyobb átépítés során 200 tonnára növelték az addigi 100 tonnás teherbírását.

Kiváló tulajdonságokkal rendelkezik önjáró üzemmódban, melyről 2 darab 390 kW-os, távvezérelt, SCANIA DS 14 dízelmotorral meghajtott VETH VZ-400 DRIVE gondoskodik. Folyamatos üzemre alkalmas és szintén távirányítható, 2 darab, egyenként 230 kW-os SCANIA DS 11 dízel főmotor adja a daruüzemhez szükséges elektromos meghajtást a generátorok által a fedélzeti berendezések számára. Ezen kívül a puszta megjelenése is vidám ipari látvány a maga kék és sárga színösszeállításával.

Az első, ami eszünkbe juthat egy úszódaruról az a hídépítés, hídúsztatás. A daru üzemeltetője emellett egyéb vízen végzett építőipari munkálatokat, folyami műtárgyak építését, hajómentéseket, roncskiemeléseket és különlegesebb körülmények esetén hajók vízre tételét végzi. Elkészülte óta a Clark Ádám a legtöbb magyarországi, illetve néhány ausztriai híd- és műtárgyépítésben is részt vett. Többek között a Lágymányosi Duna-híd építésében, az Árpád híd és az Újpesti vasúti híd felújításában is. Ez utóbbi alkalommal is oroszlánrészt vállalt, mikor a híd régi, elbontott elemeit kiemelte, majd helyére az új előszerelt íveket helyezte.

Ugyancsak nagy munkát végzett a kalandos történetű Esztergomot és Párkányt összekötő Mária Valéria híd újjáépítésében. Ugyanis itt alkalmazták először azt a technikát, amely segítségével a hídelemeket a parton szerelték össze, majd uszályokon szállították a helyszínre, ahol a Clark Ádám segítségével emelték helyükre őket.

De az úszódarut nem csak hídépítésben alkalmazzák. Az elsüllyedt hajó-, illetve egyéb roncsok kiemelése és a megfeneklett hajók mentése többféle technológiával történhet. Mivel Magyarországon rendszeresnek mondható az elsüllyedt hajók mentésének szükségessége, a Clark Ádám sokszor végez roncskiemelési munkákat, annak ellenére, hogy az órabére igen magas. Ezért is költséges annyira egy-egy roncskiemelés.

Közép-Európa legnagyobb úszódarujaként a térség számos vízépítési munkájánál feltűnhet. Legutóbb az északi összekötő vasúti híd felújításánál segédkezett. A Clark Ádám jelenlegi tulajdonosa a budapesti Hídépítő Speciál Kft., és kiszolgálását gyakorlott személyzet végzi.

Martina

Műszaki adatok:

Legnagyobb hossz: 50,95 m
Hossz a függélyek között: 48,98 m
Legnagyobb szélesség: 20,34 m
Legnagyobb merülés: 1,86 m
Főgép teljesítménye: 2x390 kW
Főgép típusa: 2xSCANIA DS 14/VETH VZ-400

Újszülött nyugdíjasok

Nem, ez nem egy abszurd orvosi kísérletet feltáró oknyomozó cikk, a téma teljesen más területről való. A szemfülesebbeknek nyilván feltűnt, hogy egy ideje már nem csak kék buszai vannak a BKV-nak. Nézzük meg, mi fán is termettek a jövevények, a belga Van Hool buszok!

Fővárosunk közlekedési társasága 2009 februárjában figyelt fel a belga buszgyártó ajánlatára, mely 32 darab 8-10 éves csuklós buszt kínált darabonkénti 20 millió forintos áron. Ez jóval kedvezőbb ajánlat volt, mint a korábbi járműbeszerzési kísérlet, annak 48 milliós buszaival. Bár ahogy akkor, most is felmerült a trükközés gyanúja: sokáig boncolgatta a sajtó azt, hogyan is talált rá a BKV az ajánlatra, ugyanis amikor arra hivatkoztak a Közlekedési Döntőbizottságnál, még nyoma sem volt az interneten. Továbbá a városvezetést is elfelejtették tájékoztatni, így a főpolgármester is a sajtóból értesült. A szokásosnak mondható sajtóérdeklődés és vádaskodás ellenére márciusban kiírásra került a közbeszerzési eljárás, melyet az Alfa Busszal szemben a Van Hool májusban meg is nyert.

Június végén érkeztek meg az első példányok a BKV-hoz, amelyeket el is kezdtek honosítani; ezalatt értendő a klíma beszerelése, az utastájékoztató rendszer Vultronra cserélése (ilyennel találkozhatunk a Volvo buszokon is), jegykezelő automaták telepítése, feliratok lefordítása, a rendszám feltüntetése az első ajtó fölött, és egyéb olyan intézkedések, amelyektől a budapesti utazóközönség ismerősnek érezheti az újrégi járműveket. A legjelentősebb örökbefogadási lépés azonban (eddig egyedülálló módon) elmaradt: az autóbuszok megőrizték eredeti sárga-kék-zöld, illetve ezüst-narancssárga festésüket. A felismerhetőség érdekében a homlokfalra, oldalt pedig a vonalszámkijelzők sávjába ragasztottak zöld-kék BKV matricákat, melyeken a cég logója, Budapest címere, illetve az új szlogen található: „Önnek jár." Azonban így is maradtak külföldi stílusjegyek a járműveken: ilyen például az első ajtónál az utasokat a sofőr látómezejéből kitessékelő rudazat, a pénztárgépes kialakítású vezetőfülke, vagy az autóbusz hátulján autósokat elsőbbségadásra felszólító matrica. További újdonság a Combino megállófülkéiből már ismert stílusú, textillel borított deréktámasz a csuklóban, amely már régóta váratott magára.

Az év eleji Közlekedésmérnöki Szakmai Nap keretén belül bármelyik kíváncsi műegyetemista megtekinthette az egyik levizsgáztatott, de még nem honosított buszt. Eredetileg az is az udvarra állt volna be, ahogy a tűzoltóautók, azonban a fordulókör és a kapu konfliktusa miatt a Stoczek menza előtt maradt. A prezentáló sofőr készséggel állt rendelkezésre, és a közlekedésrajongók minden kérdésére válaszolt, akik utána a volán mögé is beülhettek, és kiélhették magukat. Volt többek között távvezérelt rámpa bemutató (a sofőr a fülke mennyezetére szerelt CCTV-n követi nyomon a nyitási folyamatot, amely a belső kamera képét mutatja, amíg a rámpa át nem lendült az ajtó síkján, utána külső kamerára vált, mindeközben az utastérben végig figyelmeztető fények villognak), technikai adatok és a műszerfal ismertetése. Körbejárkálva a buszban, rögtön megállapítható, hogy a belga gyártó sem tért el a valamiért Európa-szerte elterjedt össze-vissza ülések koncepciójától (magyarul egyik fent, másik lent, hol egy, hol másfél ember széles). Azt pedig mindenképpen nehéz lett volna nem észrevenni, hogy átadás előtt a járműveket még jelképesen sem takarították ki: az ott töltött egy óra után a tenyerem igencsak feketéllett.

249 cm széles és 17,97 m hosszú. 12 l-es 265 lóerős motor dolgozik a 2-es ajtóval szemben, az utastér pedig 45 ülő- és 100 állóhelyet kínál.

A BKV álláspontja szerint – és a buszpark átlagéletkorához képest is – a jövevények fiatalnak mondhatóak, bár a dolgozók erről másképp vélekednek: volt, aki azt mondta, hogy a cég a buszokat a kohó udvaráról vette meg (tehát ha nem érkezik rájuk ajánlat, aligha közlekedtek volna többet). De nézzük meg a többi műszaki jellemzőt! A Van Hool AG 300-as nem tolócsuklós, mint általában, hanem a B (a csukló előtti) tengely hajtott, és az első mellett a C (a leghátsó) tengely is kormányzott (mint az Ikarus 280-as esetében). Mivel a 2-es ajtótól hátrafelé végig mindkét oldalon dupla ülések vannak, ide sem szervezhetünk táncversenyeket. A sofőr munkáját fedélzeti számítógép segíti, amely legalább olyan jó, mint ami a Volvókban van.

Ezek a buszok kicsit használtak és kicsit nem kékek, de a budapesti utazóközönség hamar szívébe zárja őket, hiszen ugyanúgy visznek A-ból B-be (már amikor nem sztrájkolnak), és egyébként sincs más választásunk.

Sonci

Múltidéző – Sztrájk kívülről-belülről

Széles támogatottságú, kitartó munkabeszüntetésnek lehetett tanúja (és áldozata) a budapesti lakosság. Sok mendemonda járta a várost, ami a buszokra nem vonatkozik, mivel azok többsége nem működött az egyeztetések előtt sem. Mi történt voltaképp?

A Budapesti Közlekedési Vállalat jelenlegi helyzetét kitűnően példázza a következő vicc.

Az újdonsült menyasszony búslakodva ül párjával lakásuk konyhájában, és így szól: „Be kell vallanom, kedvesem, hogy nem tudok főzni.” „Nem baj” - válaszoja a férj. „Olyan keveset keresek, hogy úgysem lenne miből.” Miután ugyanis a kollektív szerződések lejárta után – amelyekben benne foglaltatott, hogy hány perc alatt kell átvizsgálni a buszokat, mielőtt forgalomba engedik őket – a sofőrök lelkiismeretesen elvégeztek minden vizsgálatot, és csak a kifogástalan állapotban lévő járműveket engedték forgalomba, megbénult Budapest közlekedése. Eközt és a nevén nevezett sztrájk közt igazán árnyalatnyi a különbség.

Ezzel a lassítósztrájkkal kezdődött a huzavona január 5-én. Ezen a napon az egyik budapesti kiadású sajtóorgánum címlapján egy buszmenetlevél fényképe volt látható, a következő kézzel írt felirattal: „Ezzel a busszal búzát nem szabadna szállítani, nemhogy embereket! Fék – váltó – katasztrófa!” A sofőrök által elmesélt hajmeresztő esetek között van az is, amikor egy ajtó kinyílt menet közben. A hibás járgányt javításra küldték, mire másnap az összes ajtó lázadó elődjéhez hasonlóan tett.

Ezen sorok íróját egyáltalán nem lepte meg, hogy másnap, január 6-án már minden negyedik busz a garázsban maradt. Ez háromszáz darabot jelent összesen. Egyetemi polgárságom kezdetén, szeptember-október táján hetente robbant le egy 30-as alattam, sőt olyan reggel is volt, amikor a sofőr zárójelesen megjegyezte, hogy ez már a negyedik busz a vonalon(!), amelyik tönkremegy. Ekkor fél nyolc sem volt még.

Az, hogy az öreg, sokat próbált Ikarusokkal akadnak gondok, azon senki sem csodálkozik. Azon annál inkább, hogy szép számmal dőlnek ki a sorból a csilli-villi Volvo buszok is, amelyek közül a csuklós változatot 65 millió forintért vette a BKV, használtan. Újonnan egy ilyen 20 millió forinttal többe kerül, a vállalat által tavaly termelt hiányból mégis több mint ezer darabot lehetett volna venni. Előző gazdájuk korántsem strapálta le őket annyira, mint a kőkemény magyar valóság. Néhány járművezető nem szereti ugyan, de az az általános vélemény, hogy kényelmes, jól működik – normális útviszonyok közt. Azonban egy idő után felgyűrik a kerekei az aszfaltot, és az új „domborzat” erősebben veszi igénybe az alkatrészeket.

Buszokat csak elvétve lehetett látni, amelyiket mégis, arról szinte lógtak az emberek. Biztos pont volt viszont a káoszban a hatos villamos, amely szabályos időközönként járt, igaz, ez csaknem fél órát jelent.

Mindent összevetve sérülékenyebb, mint magyar gyártású elődje, valamint két méterrel hosszabb nála. Ez szintén okoz problémát: van, ahol a rövidebb csuklós Ikarus sem fér el. Olyan buszon is ültem már, amelyik elkaszált a farával egy villanyoszlopot. Két méteren múlt, hogy nem éltem át testközelből az élményt, ilyen messze álltam ugyanis a felgyűrődéstől.

A tulajdonképpeni sztrájk január 12-én kezdődött. A sofőrök az utasok életén kívül a pulykapénznek nevezett, étkezési utalványokban kapott juttatásukért küzdtek. Buszokat csak elvétve lehetett látni, amelyiket mégis, arról szinte lógtak az emberek. Biztos pont volt viszont a káoszban a hatos villamos, amely szabályos időközönként járt, igaz, ez csaknem fél órát jelent.

Ezen a járművön igazi kihívás volt utazni. Szerencsére az utazóközönség ismét igazolta, hogy a magyar ember hátán fát lehet vágni: sírva röhögős, de mégiscsak vidám a hangulat egymás hegyén-hátán ácsorogva a tömeg miatt óvatosan közlekedő Combinón. A vezető segítőkész, az utasok jókedve rá is átragad: „A hármas ajtónál ez továbbra is elég esélytelen” - szól a hangosbemondó. „A mozgássérült gomb nyomkodásának jelen pillanatban semmi értelme.” „Záródnak az ajtók, nagy levegőt…!”

A tömegközlekedés helyett autózók miatt sok helyen állt a forgalom. Kezdtek odáig fajulni a körülmények, hogy aki sietett, az gyalog ment. Soká tartott, mire a budapesti körülmények idáig jutottak, de fáradságos munkával sikerült. Nem kicsit ironikus, amikor egy leendő közlekedésmérnök egy BKV-sztrájk miatt késik el a vizsgájáról. A pórul jártakat vigasztalja az, hogy mint a mellékelt ábra is mutatja, kezd igen nagy szükség lenni a szakértelmükre.

*M*gdee!*

Könyvajánló

Kedves Olvasóm, most egy kevésbé könnyed, elgondolkodtató művet szeretnék a figyelmedbe ajánlani. Aldous Huxley Szép új világ című könyve szatirikus képet láttat a jövőbeli bolygónkról.

2540-ben járunk Londonban, ahol új istenként Fordot tisztelik. A társadalom tökéletesen tervezett és szervezett. Helikopterekkel és menetrendszerű rakétákkal utazhatnak az emberek, s aki esetleg mégis egyéb szórakozási módokat keres, annak ott a „szenzi”, a színes, hangos, szélesvásznú, illatokat és tapintásokat is közvetítő film. Mindenkit az a cél éltet, hogy az élete tökéletesen boldog legyen, ám ha valami miatt mégsem kerek a világ, a szóma nevű tökéletes, mellékhatások nélküli kábítószer egy perc alatt megoldja a problémát.

Ebben az új világban az embereknek előre meghatározott helyük van a társadalomban, melyet öt kasztra osztottak. Az alfától az epszilonig terjed a skála, mely a személyek funkcióját is jelöli. Az alfák a legkiemelkedőbb példányok, a kutatási területeken dolgoznak, míg az epszilonok csak a legalantasabb munkák elvégzésére képesek.

A Keltetőben lombikokban „tenyésztett” embriók számát meghatározza a kasztjuk is. A csecsemőket egészen a felnőtté válásukig hipnopédiával, alvatanulással kondicionálják az életre. Elfogadtatják velük a kasztjukba tartozást, boldogságot éreznek, a fennálló törvényeknek nem szegülnek ellen. A kellemetlen dolgokat elfelejtetik velük: ebben a világban nincsen öregedés, halál esetén pedig senki sem bánkódik. Mindenki társadalmilag helyesen és hasznosan cselekszik, ezért nincsenek konfliktusok. Megszűnik a régi vallás, Fordot és a T-modellt tisztelik; nincsen művészet, nincsenek mély emberi érzelmek.

Ebbe a világba csöppen bele John, a vadember, aki egy távoli rezervátumban él. Ott még a nők szülnek, a gyermekeknek van anyja és apja (az új Londonban ezek a szavak káromkodásnak számítanak). Ott létezik az öregedés, szomorúak a szeretteik elvesztésekor. Mély érzelmeket élnek meg, sőt, John még Shakespeare műveit is olvassa. Londonban persze ő a szenzáció, hiszen olyan dolgokat ismer, amelyekkel a „fejlett” ember sohasem találkozott. Megpróbál együtt élni a társadalommal, majd inkább elmenekül egy lakatlan vidékre, hogy senki se háborgassa. Végül feladja a harcot ez ellen a lélektelen, minden szépségtől mentes világ ellen.

Megrázó mű, gondolkodásra sarkallja olvasóját. Vajon tényleg ilyen lesz a világ? Ebbe az irányba haladunk? Lehet-e még tenni ellene?

Vera

Filmajánló

Tim Burton Nagy hal című filmje egy csodálatos életet tár elénk. Egy olyat, amilyet titkon, legbelül mindannyian élni szeretnénk. Tele izgalmakkal, kalanddal, életre szóló barátságokkal és szerelemmel.

Az alabamai Edward Bloom halálos beteg, már nincsen sok hátra az életéből. Az apja mellett mindig háttérben álló fia, Will és a felesége hazaköltöznek Franciaországból, hogy segítsenek Will anyjának a ház körüli teendőkben. Edward pedig a gondos ápolásért cserébe elmeséli az élete történetét…

Gyermekkorában nem kellett a szomszédba mennie egy kis csínyért, társaival együtt meglátogatták a helyi boszorkányt, akinek üvegszemébe nézve látták a halálukat. Ifjúkorában Ed volt a legsikeresebb az iskolában, a sportban, vakmerő volt és igazi vállalkozószellem. Mígnem a városkát megtámadta egy óriás. Ed tudta, hogy hogyan fog meghalni, így félelem nélkül állt az óriás elé, és kérte, hogy hagyja el a várost. Sőt, ő is csatlakozott hozzá útitársnak, mivel itt már mindent elért, amit akart, de többre vágyott.

Útközben betért Fantomba, a külvilágtól elzárt, nyugodt és békés kisvárosba, ahol minden csupa móka és kacagás. Ám hiába tartóztatták hősünket, ő továbbállt. S ezt milyen jól tette: egy cirkuszban meglátta élete szerelmét, akiről semmit sem tudott. Viszont a cirkuszigazgató ismerte a lányt, így a szolgálatába fogadta a fiút, és minden hónap végén elárult egy titkot a lányról. Végül megkereste a lányt, aki nem tudott neki ellenállni, és összekötötték életüket.

A Nagy hal mindenkinek a saját vágya képében jelenik meg.

A besorozást Ed sem kerülhette el, a háborúban minden veszélyes feladatot elvállalt, csak hogy hamarabb szabaduljon. Az egyik bevetésen összeismerkedett egy sziámi ikerpárral, és együtt szöktek át Amerikába. Hazatérése után visszakeveredett Fantomba, megvette a települést, és helyrepofozta.

Will persze semmit nem hitt el a meséiből. Ő az igazi embert akarta látni, aki az apja valóban volt. De a végén maga is belecsöppent a mesélésbe. A temetésen pedig legnagyobb ámulatára mindenki megjelent, akiről az apja valaha mesélt: a boszorkány, az óriás, Fantom lakói, a cirkuszi dolgozók, a sziámi ikrek.

Vera

Iron Hook

Az őszi félév Iron Hook bajnoksága nem igazán tért el a korábban megszokottaktól, bár kisebb változások idén is történtek. A szokásos színes paletta megmaradt, és annak ellenére, hogy akadt néhány csapatnév-változtatás és átigazolás, nagyjából most is ugyanazok a bátor közlekesek léptek pályára, mint korábban.

Az Iron Hook 2009/2010 őszi félév csoporteredményei:

A csoportkörök részletes végeredményeit a szokásos helyen (*www.kozlekkar.hu*) olvashatjátok. Itt most elsősorban azért soroljuk fel őket, hogy lássátok, kik jutottak tovább (minden csoportban az első négy, vagyis a dőlt betűvel jelöltek), és olvasgatás közben elcsámcsoghassatok a neveken. Bevallom, van olyan csapat, amelynek a neve nekem - évek után - most esett le, hogy pontosan mit is takar. Személyes kedvencem pedig (már ha lehet ilyen) az Asztalon Villa. Talán még a futballt ritkábban követőknek is rögtön beugrik milyen szellemesen utaltak ezzel a névvel a fiúk egy ismert csapatra.

A csoport:
Kárl FC
Retardált Rombolók
EEEEE
Kés Villa Anál
Asztalon Villa
Body Check
Fitless FC

B csoport
Mi FC
Rába Stock
SörMEGAzsömi
Beerkák
Utcai Ámokfutók
Idén Triplázunk
Boszik

C csoport
All In
Egyesült Állatok
PAPA
Lumpágoo
Sampion SC
Hey Bobby
Huhubagoly

D csoport
Fél Tonna
Bernoulli-ék
Faláb FC
Hugyos Zokni FC
Ex HK
D-Kahn Inter U
Mentor
LÖL

A továbbjutók közül az egyenes kieséses szakasz végén a Kárl FC és a Rába Stock jutott a döntőbe. Előbbi 2:1-re verte ellenfelét, így a csapat másodjára vihette haza a kupát, ami azt jelenti, hogy még egy alkalom, és örökre ott díszeleghet a polcukon. Szurkolunk, hogy ez így legyen!

A bronzmeccset a MI FC és a PAPA játszotta, kettejük közül a PAPA vihetett haza érmet, miután 3:0-ra nyert.

Így a fiúk közül az alábbiak állhattak dobogóra:

1. Kárl FC
2. Rába Stock
3. PAPA

A legamatőrebb csapatok között a versenyt az Idén Triplázunk nyerte, akiknek a Mentorokat sikerült megelőzniük. Így ők érdemelték ki a „legamatőrebb csapat" címét, ami persze némileg ellentmondásos, hiszen egy meccset mégiscsak megnyertek, az utolsót… de ezen ki-ki maga gondolkozzon el.

A lányok ismét egy estén jöttek össze, hogy lejátsszák a körmérkőzéseket, melynek eredményeképpen a már múlt félévben is ügyesen játszó Boszik nyertek. A sorrend tehát így alakult:

1. Boszik
2. LÖL
3. Fitless FC
4. Huhubagoly

Természetesen a négy lány csapat közül egyik sem panaszkodott, ugyanis a szervezők külön ajándékkal kedveskedtek mindegyiküknek. Egyébként nekik köszönhető az is, hogy megújultak a hálók: bár csak az egyiket sikerült teljesen kicserélni, de a fél siker is siker. Velük kapcsolatosan még az is hír, hogy következő félévtől néhányan már nem szervezik tovább az Iron Hook-ot, így figyeljétek a hirdetéseket, hogy tavasszal melyik szobában, és milyen e-mail címen kell jelentkezni.

A leköszönő szervezők munkáját köszönjük szépen, a csapatoknak pedig további sok sikert kívánunk!

Petrus

Modern idők

Katalizátoros seprűn
repül a banya,
kétütemű vetélytársát
persze, lehagyja.

Büszkén üli a járművét
- környezetbarát! -,
nem követi ólomfelhő
a jármű farát.

Sorban állás
(Közlekedési tanmese)

Minden marha szépen állt a sorban,
csak a vadkan, az nem nyughatott,
tülekedett, furakodni próbált,
meg is szidták, de rá nem hatott.

"A fene se álldogál itt annyit!
- horkantotta fogvicsorogva.
Még majd gyökér nő ki a lábamból,
szamarak álljanak sorokba!"

Azzal mindenki mást félrelökve
ott termett a sor legelején.
"Mit rohan ez úgy a vágóhídra?!"
- szólt utána az egyik tehén

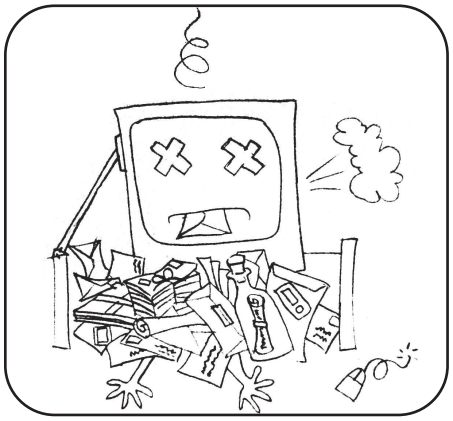
Berényi Mihály

Így készülünk I.

Van fogalmad, kedves jámbor,
ki most eme újságot kezedben tartod ,
miken mennek keresztül néhányan,
hogy a Közhír ott lehessen tenálad?

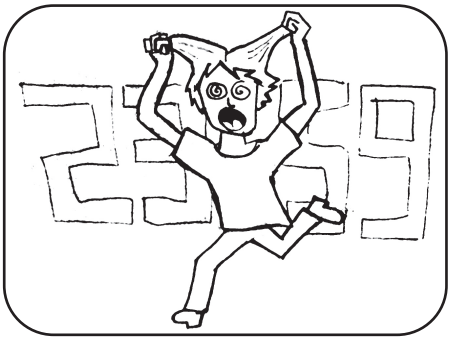
A Tisztelt Főszerkesztő Úr lelkesen közli a kiküldött e-mail-ekben, hogy ekkor meg ekkor lesz szerkesztőségi ülés, és ha valaki nem tud megjelenni, annak súlyos következménye van. Ennek ellenére mindig akad egykét delikvens, akinek fontosabb elfoglaltsága is akad, de nekik ott a pótülés. És valószínűleg ők járnak jobban, ugyanis a beígért szokásos „nem akarom rabolni az időtöket, tehát csak egy fél órára gondoltam”-ból általában minimum 2 óra hosszán át boldogítjuk egymást. De ez így jó, egy kis hangulatfokozó társaságában jól érezzük magunkat, mint látszik is…

Kedves Főszerkesztő Úr kiküldi az ülésen már részletesen átbeszélt terveket e-mail-ben. Mivel a Közhír is rendelkezik saját levlistával, így itt is mindenki megkap mindent. Tehát ha egy órán át nem nézel üzeneteket, legalább 30 csücsül a postaládában, olyan kérdésekkel, mint „Akkor most nekem mit is kell írnom?”, „Tehát én vagyok a rovatvezető?” vagy „Nem jutok föl ftp-re!”! Lehet, hogy a gép nehezebben viseli, mint mi.



Aztán jön az írói stáció, amikor elvileg mindenki lelkesen csinálja a rábízott feladatot. És - mivel nálunk lelkiismeretes emberek dolgoznak – ez így is van. De senkiről nem lehet hallani semmit. Mintha eltűnt volna a föld színéről, se jelek, se felmutatható bizonyíték. Nem vagyunk egyformák: van, aki hetekig dolgozik egy anyagon, mégis a legjellemzőbb, hogy a lapzárta előtti „zaklató” e-mail-ek hatására „ered meg mindenkinek a tolla/billentyűje”. De a leadás mégis csak nehézkes…

Lapzárta. Adott nap 23 óra 59 perc. Kőbe van vésve, be nem tartása visszavonhatatlan büntetést von maga után. Adott nap 23 óra: Főszerkesztő Urunk sikoltozó üzeneteire nem érkeznek a válaszok. 23 óra 30 perc: Főszerkesztő Úr érzi, hogy baj van. A cikkek fele még sehol. 23 óra 50 perc: a helyzet változatlan. Ez kétségbeejtő. 23 óra 55 perc: és láss csodát, jönnek a cikkek. 00:00- reméljük a hiányzó cikkek íróit nem érte baleset. Majd csak fogja (=visszavonhatatlan büntetés).



Erőteljes kutatómunka indul meg a le nem adott cikkek írói után. Lehallgatott telefonok, feltört on-line postaládák, utcasarokról figyelő ballonkabátos kémek keserítik meg mindazok életét, akik elkövetik ama szörnyű tettet, hogy késnek a leadással. Egészen addig a nyomában vannak, amíg le nem adja a várva várt cikket. Hallottunk olyan rémtörténetről is, hogy homlokához szegezett töltőtollal kényszerítették a kollégát jobb belátásra…

És mindezek után, tehát a lapzárta után körülbelül egy héttel azt mondhatjuk: igen, megcsináltuk, legalábbis, ami a cikkírókat illeti. De most jön még csak a java, amit már csak a következő részből tudhattok meg! Várjatok türelmesen…

Jucus

M*gdee!

Az óév tragédiája

A naptári év mindig ugyanakkor, december 31-én ér véget. Ha szerencsénk van, ez nem péntek 13-ra esik, és így nincs semmi akadálya a világraszóló óévbúcsúztató parti megszervezésének.

I. felvonás

2009-ben sem történt ez másként. Véget ért a karácsony, kihevertük a komoly ételmérgezéseket, elfogyott a bejgli is. De szinte azonnal egy partraszállást is megszégyenítő haditervet kellett gyártani: a szilveszteri partit vajon hol, kikkel fogjuk megtartani? Kit hívjunk meg, házibuli legyen, vagy valami szórakozóhelyre menjünk? Ezer meg ezer fontos kérdés merült fel az emberben.

II. felvonás, 1. szín

A Baross koli, oly sok közlekes szent helye, szerencsére, egész évben nyitva van. Páran az ünnepek után visszaszállingóztak az otthont adó falak közé, és vizsgára tanulással töltötték a napjaikat. Persze voltak, akik előre készültek december utolsó napjára, de egyeseket annyira magával ragadta a szerteágazó, gyönyörűséges mérnöki tudomány, hogy megfeledkeztek a naptárról.

II. felvonás, 2. szín

A folyosókon a sötétség érkeztével már a lakók alkoholszintje is emelkedett, ki-ki az elmúlt évet mérlegelte, az előtte álló lehetőségekről és bulikról fantáziált. A rövidtávú terv főleg a bevitt alkohol mennyiségét és minőségét foglalta magában. A kisebb társaságok a szobákban, folyosókon gyülekeztek, várták az alkalmas pillanatot, hogy ellátogassanak az alagsorba, minden közlekes-buli fellegvárába, a HaBárba! Vannak, akik okosan előre mentek, hogy legyen asztaluk, de ki sejti még, hogy mekkora tánc alakul ki később?!

Egy-két, tanulásban megfáradt, szorgos egyetemista hirtelen ötlettől vezérelve az órájára néz: úristen, mindjárt éjfél! Gyorsan sietni, készülődni kell, hogy együtt búcsúztassuk az óévet a legkedvesebb ismerősökkel, szobatársakkal, barátokkal.

III. felvonás, 1. szín

A későn érkezők a pulthoz sietnek, gyorsan megveszik az éjféli koccintáshoz szükséges italokat, a pultosok keze alatt ég a munka, hiszen mindjárt itt van, mindjárt vége… Felcsendül a Himnusz dallama, a boldog és lelkes fiatalok egy emberként éneklik az oly jól ismert sorokat. Amint az utolsó akkord is elhal, a hirtelen kialakuló csendet pezsgősüvegek dugóinak pukkanása töri meg. Az óvatlanul felrázott üvegek tartalma fröcsögve teríti be a körülötte álló embereket. A különböző űrtartalmú üvegekből kifolyó pezsgő hangját számtalan apró sóhaj kíséri; vége lett ennek az évnek is, remélem, a jövő több szépséget és jóságot tartogat számomra. Csendben, a fogak közt szűrve szökken a légtérbe az újévi fogadalmak rengetege: ígérem, hogy most már…, mindig…, soha többé…, de aztán tényleg….

Pár perc pihenő a munkában megfáradt, dolgozó embereknek is jár: az éjfél utáni percek a pultosok számára is az ünneplés, koccintás pillanatai. Az amúgy türelmetlen fogyasztóknak türelmesnek kell lenniük, mert ami jár, az jár.

III. felvonás, 2. szín

A kellő mennyiségű pezsgő megtette hatását: mindenki vidám, mosolyog, a kedvenc, jól ismert dallamok csendülnek fel a hangszórókból. A tömeg a táncparkett felé indul, egyszerre mozdul a sok kéz és láb. Kisebb csoportok a megmaradt pezsgőt kortyolgatva jóízű beszélgetésekbe merülnek, mesélnek a karácsonyról, az ünnepekről, rég nem látott barátaiknak és közeli ismerősüknek egyaránt. Hosszú lesz az újév első éjszakája…

IV. felvonás

Elérkezett a „reggel”, a megfáradt diákok hasára a késő délelőtti, esetleg már a délutáni nap süt. A szörnyű fejfájás, kínzó másnaposság függvényében ki-ki még megteszi a saját kis privát fogadalmát: soha többé ennyit nem iszok. Hogy sikerül-e betartani, ez maradjon a jövő zenéje…

Ezúton is szeretnénk megköszönni a HaBár vezetőségének és dolgozóinak, hogy az év utolsó napján is lehetővé tették számunkra, hogy méltóképp búcsúztathassuk el az óévet. Köszönjük!

Vera

Mindmegittuk – 5. rész

E havi repertoárunk kicsit ellentmondásos, ugyanis a potenciális helyek közül összeraktuk a „közlekkari bázistól", a Barosstól legmesszebb és legközelebb lévőket. Az Egyetemi Kávézóról és a GTK-sok szórakozóhelyéről, a Rollerről lesz szó. Fiúk, érdemes elolvasni…

- Roller -

A Wigner kollégium aljában helyezkedik el a Roller, amely elsősorban a Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar szórakozóhelye. Bizonyára Ti is tudjátok, hogy a lányok aránya itt a legmagasabb, ezért is érdemes ide ellátogatni, annak ellenére is, hogy ez a kollégium található legmesszebb az egyetemtől, és egy kicsit nehéz megközelíteni. A hely nagyjából ugyanúgy tart nyitva, mint a HaBár (H-Cs 20-02), tehát bármelyik hétköznap betérhettek.

Amit fogyasztottunk: Bacardi-kóla és Vodka-narancs, de csak mert épp erre volt hangulatunk

Tesztelők száma: 2, sajnos a szorgalmi időszak végén többeket nem lehetett elrángatni

Benyomásaink:

Hely hangulata: 8/10

A hangulat adott, a pultosok tömegesen vannak jelen, így, ha más társaság nincs is, ők szórakoztatnak Titeket. Nemcsak bulizni mehet az ember a Rollerbe, hanem meccset, filmet vagy egyéb sporteseményt nézni a kivetítőn, csocsózási és pókerezési lehetőség is van. Amennyiben bulizni indultál, mindig óriási tömegre kell számítani, legyen az retro buli vagy éppen techno party. A szellőztetés nem az igazi, de a dohányzás „tiltott", így kevésbé lesz füstös az ember reggelre.

Vendégek: 6/10

Sok egyetemista, főleg GTK-s és TTK-s látogatói vannak a helynek, de esetenként a gépészek is átkeverednek a rolleres buliba, az óriási csajfelhozatal végett. Természetesen néha a közlekesek is megindulnak, de olyan gyakran nem lehet velük találkozni.

Kiszolgálás: 8/10

Általában az összes pultos bent van a pult mögött, így mindig akad valaki, aki kiszolgálja a pultnál állókat. Bulinapon nagy pörgésre kell számítani, ki kell várni a sort, de a szimpla hétköznapokon zökkenőmentesen és mosolygósan megy a kiszolgálás.

Enteriőr: 9/10

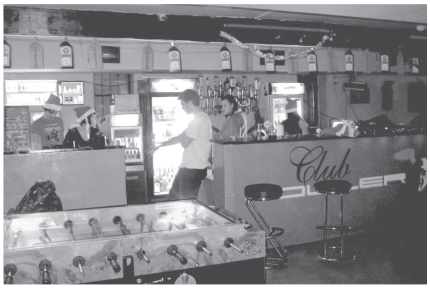
A falakat nemrég átmázolták a Clubtagok, így igényes és tiszta a megjelenése a helynek. A pult rendezett, van kitéve árlista, melyen minden ital és egyéb felhozatal megtalálható. Az asztalok tisztításáról az este megkezdése előtt gondoskodnak, de a továbbiakban nem néznek utána, így szólni kell, ha valami nem megfelelő tisztaságú. Amennyiben különleges buli készülődik, a dekorációra mindig adnak, így a hely díszítése általában tükrözi a buli témáját. A színpad szélén található egy sztriptíz rúd, melyet a szórakozni vágyók nyugodtan használhatnak. Ezzel a lehetőséggel a lányok általában szívesen élnek.

Mellékhelység: 9/10

A nyár folyamán felújították a wcket, így most már van külön női és férfimosdó egyaránt. A tisztasága azonban így is hagy némi kívánnivalót maga után a buli végére.

Ár-érték arány: 8/10

Mivel egyetemi irányítású szórakozóhelyről van szó, az ár-érték arány ugyanolyan, mint a többi egyetemi kocsmában. Nem vizezik a piát, és rendesen kimérik.



Zene: 8/10

A zene alakulása a buliban attól függ, hogy éppen ki a beosztott pultos, hétköznapokon nagyon változatos a zenei stílus, azonban hogyha buliról van szó, akkor meghívott dj-k szolgáltatják a talpalávalót.

Választék: 7/10

Szinte az összes alkoholtípus megtalálható a pultban, de ha mégsem, akkor is tudod magad kárpótolni valami hasonlóval. Italakciók mindig vannak. Ha megéhezne valaki a nagy ivászat közepette, chips, illetve popcorn áll rendelkezésére. A falon rövidital csapoló polc van, mint a HaBárban, ami látványos ugyan, de meleg piát ad. Dohányáru kapható.

Összesítés: ☺☺☺☺☺☺☺☺ (7,875/10)

- Egyetemi Kávézó -

A bejáratnál rögtön egy kis akadályba ütközhetsz, ha nem figyelsz eléggé, könnyen egy kis lépcsőfok áldozatává válhatsz, úgyhogy tessék odafigyelni! Napközben annyira nincsenek sokan, viszont délután már többen vannak, estefelé pedig a forgalmasabb napokon nehéz helyet találni. Nagy előnye a helynek, hogy nagyon közel van az egyetemhez (Zenta utca 5.) és a kolikhoz, továbbá, hogy elég sokáig nyitva van.

Ha napközben szeretnél valahova beülni, és már meguntad az Icsát, de van pont pár órád, amit el kell valahogy ütni, akkor itt megteheted.

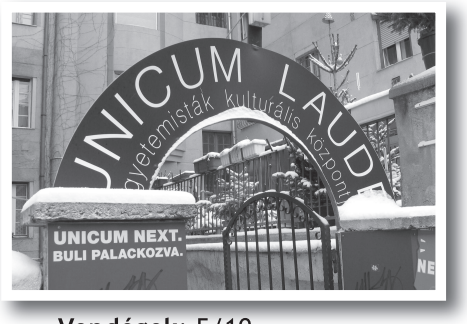
Amit fogyasztottunk: sör (elég nagy választékból szemezgethetünk), vodkanari, whisky.

Tesztelők száma: hatan vettük legutóbb szemügyre a helyet, körülbelül négy órát töltöttünk el a teszteléssel.

Benyomásaink:

Hely hangulata: 5/10

Első látásra nem túl bizalomgerjesztő, és másodikra sem. Egy kicsit szedett-vedett, ennek ellenére az ember szívesen megy le, hogy egyet beszélgessen a haverokkal, esetleg csocsózzon, dartsozzon, biliárdozzon vagy akár pókerezzen. Néha azért tud hangzavar lenni, főleg ha a melletted lévő asztalnál ülők többet ittak, mint te.



Vendégek: 5/10

Mivel elég közel van az egyetemhez, pontosan két perc alatt közelíthető meg a K épülettől, ezért napközben sok a műegyetemista, hiszen valahol el kell ütni a lyukasórákat… Este viszont vegyes az összetétel vendégek tekintetében, vannak furcsa figurák is, akikkel annyira nem szívesen beszélgetnél.

Kiszolgálás: 6/10

A csaposokon látszik, hogy ezt nem kedvtelésből csinálják, ezért nem mindig részesülsz kedves és személyre szabott kiszolgálásban. De ezen kívül korrektek, a lehető leggyorsabban igyekeznek a kívánt innivalódhoz juttatni.

Enteriőr: 4/10

Mint már említettem, egy kicsit szedett-vedett, ütött-kopott, a kanapék körülbelül lomtalanítás áldozatai voltak pár évvel ezelőtt, de ezek abszolút nem zavarnak. Ami már inkább, az a túlzott fény a kanapés – biliárdos részen. Körülbelül kiégeti a szemed, olyan erős a fény, amit nem értek, miért is van rá szükség. Ami plusz pontot ér, hogy hiába vannak sokan, akik cigiznek, az elszívást jól megoldották, nem áll bent a füst.

Mellékhelység: 5/10

Ottlétünkkor az egyik női wc nem működött, úgyhogy sorba kellett állnunk. A tisztaság nem volt tízből tízes, de azért elfogadható. Pozitív, hogy volt szappan és papír kéztörlő is.

Ár-érték arány: 4/10

Nem a legolcsóbb hely az egyetem környékén, de nem is túl drága. A sör például teljesen átlagos áron kapható, a jobbféle rövideknek és a long drinkeknek viszont már húzósabb áruk van, amit kifizetsz, azt viszont meg is kapod.

Zene: 6/10

Rádió szól általában, elég hangosan, de pont annyira, hogy még nem zavaró, lehet mellette beszélgetni.

Választék: 8/10

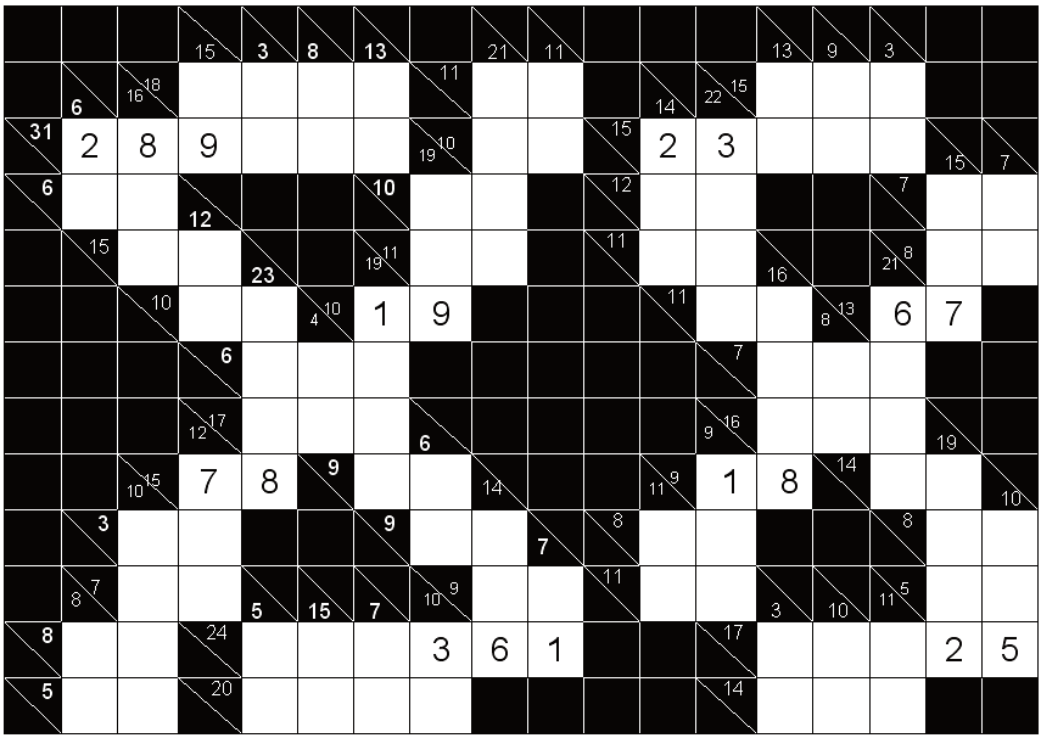
Sokféle dolgot lehet kapni, van többféle sör is, üveges és csapolt egyaránt, plusz van búzasör is, de úgy néztük, hogy az elég drága. Felesekből is van bőven kínálat, a gyomorforgató kommersztől kezdve a minőségiig. Rágcsálnivalóból is lehet bőven válogatni, meg melegszendvicset is lehet kérni. És ha már kávézó, korábbi emlékeim alapján a kávé finom.

Összesítés: ☺☺☺☺☺ (5,25/10)

„A Roller-es részhez köszönjük a GTK-s segítséget Juditnak!”

Csillu & Petrus

Rejtvény



Írj 1 és 9 közötti egész számokat az ábra üres fehér négyzeteibe úgy, hogy a fekete négyzetekben megadott számok a tőlük jobbra, illetve lefelé található számok összegét adják. Egy „részmegfejtésen” belül minden szám csak egyszer szerepelhet!

Humor

Egy nap egy Microsoft alkalmazott talál egy csecsemőt a cég épületének halljában. Egyből megindul a pletyka, némelyek tudni vélik, hogy egyenesen Bill Gates a gyermek apja, így aztán a főnök kénytelen sajtótájékoztatót tartani.
- Microsoft alkalmazott három okból kifolyólag nem lehet a kisbaba apja:
1) Itt a Microsoftnál senki nem csinál semmit élvezetből vagy szerelemből.
2) Nálunk semmi sem készül el kilenc hónap alatt.
3) Eddig még soha semmi épkézláb dolgot nem gyártottunk.

* * *

- Rabbi - kérdezi Kohnné -, van-e biztos szer terhesség ellen?
- Van. Egy pohár forrásvizet kell inni.
- Előtte vagy utána?
- Helyette.

* * *

Egy nő kétségbeesve telefonál a rendőrségre:
- Kérem, segítsenek! Eltűnt a férjem! Jaj, eltűnt a férjem!
- Nyugodjon meg, asszonyom! Kérem, adja meg a személyleírását!
- Kicsi, kövér, kopasz ... pocakos ... szemüveges ... öreg... Tudják mit? Inkább hagyják a fenébe!

* * *

- Doktor úr, nagyon nagy a baj? - kérdezi a páciens az orvos gondterhelt arcát látva.
- Ó, nem. Nagy bajról akkor beszélhetnénk, ha én lennék olyan állapotban, mint maga.

* * *

- Mit mond a pedofil a MÁV pénztárnál?
- Egy diákot Pestig.

* * *

Az öreg skót mondja a fiának:
- Fiam, te már 22 éves vagy, én meg egyre kevesebb pénzt kapok. Kicsit besegíthetnél.
- Rendben, de hogyan? - kérdi a fiú.
- Mondjuk kifizethetnéd a három utolsó részletet, amivel a babakocsid miatt tartozol.

* * *

A falusi legény elmegy gyónni:
- Tisztelendő atya, találkoztam egy gyönyörű lánnyal. Együtt aludtunk egy kis házban.
- Fiam, ebben nincs semmi bűn.
- Mellette feküdtem tisztelendő úr, de esküszöm, hogy hozzá se nyúltam.
- Ez valóban nem bűn, gyermekem, feloldozlak, de penitenciaként meg kell innod egy vödör vizet.
- Vödör vizet? Miért?
- Mert minden marha vödörből iszik.

* * *

Nem mi mondtuk…

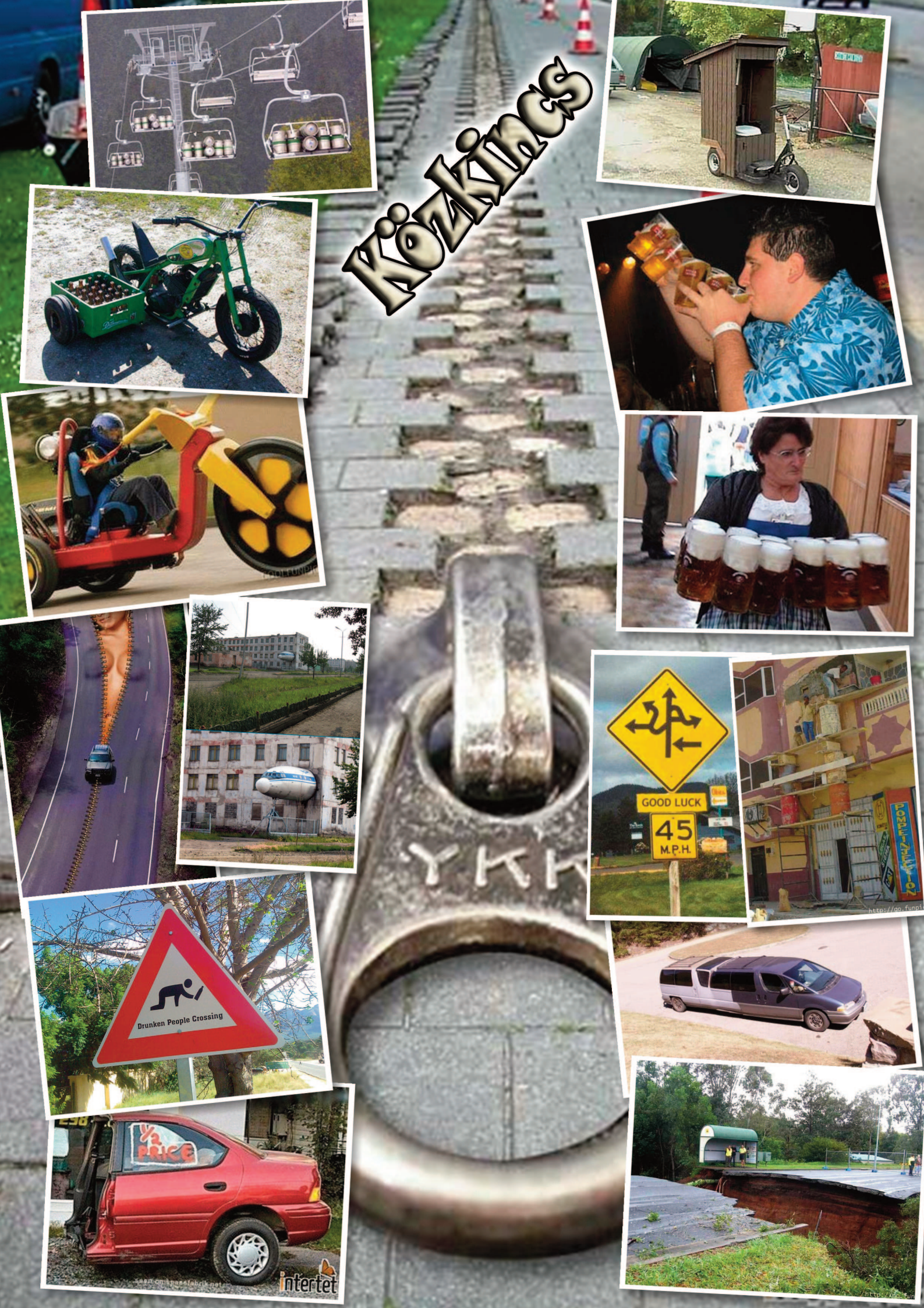
Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„Nem nagyon képzelhető el, hogy egy gyalogos olyan gyorsan menjen, hogy kirepüljön a kanyarban.” (Közlekedési rendszerek)
„Szabályos biciklis az autóbuszsáv mellett biciklizik halált megvető bátorsággal.” (Közlekedési rendszerek)
„Azért vagyok csendben, hátha ezzel pozitív példát szolgáltatok.” (Közlekedési rendszerek)
„Amikor két IC-szerelvény elhalad egymás mellett, az össze-vissza pattogó aljzatkövek jó esetben a szerelvény egy-két ablakát betörik.” (Közlekedési rendszerek)
„…többek között ezért sem érdemes menet közben járművezetőt váltani…” (Közlekedési rendszerek)
„Jó kérdés, hogy mi az a gyorsvillamos! Magyarországon ez nem egy agyondefiniált fogalom.” (Közlekedési rendszerek)
„Hat város állította, hogy náluk született Homérosz, de csak háromról bizonyosodott be, hogy tényleg.” (Fizika)
„Ha azt mondják, írja fel az Ohm-törvényt az üvegre, egy dolgot tehet: fogja a filctollat, és felírja rá.” (Fizika)
„Feszültség: csak a fiúk vannak Budán, a lányok Pesten, és ez feszültséget indukál.” (Fizika)
„Aki ott volt, az tudja, miről beszélek. Aki nem, annak picivel nagyobb képzelőerő kell.” (Fizika)
„Lány is nézi, meg fiú is, akkor ott valami unisex dolog történik.” (Fizika)
„Eszükbe ne jusson kinyomtatni! Az merénylet a környezet ellen.” (Műszaki kémia)
„…te olyan rossz gyerek vagy, normál heptán. Te leszel a nullás index.” (Műszaki kémia)
„A kőszenet 700 bar-on, divatos szóval élve, megkínáljuk hidrogénnel.” (Műszaki kémia)
„…ha nagy CO_2-tartalmú víz mészkőre cuppant…” (Műszaki kémia)
„Itt van ez a csomó szűz oxigén, én vidáman elégek vele!” (Műszaki kémia)
„Otthon is ezt csinálja? Sapkában eszik?” (Műszaki kémia)
„Egy rendes jogász 5-8 évig el tud húzni egy pert, Magyarországon ehhez még tehetség sem kell.” (Minőségügy a közlekedésben)
„Az 1. feladat könnyű lesz: meg fogunk adni valamit, és abból kell csinálni valamit.” (Műszaki ábrázolás)

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

2010
BUDAPEST-BAMAKO
the great african run
MYVIRTUAL
P422 HNF
FRED COUPE
KR 1066K
MITSUBISHI
TOYOTA
Fotó: Graffor

Közkincs


YKK
GOOD LUCK
45
M.P.H.
Drunken People Crossing
½ PRICE
intertet