Ingyenes

KÖZHÍR

Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar Hallgatói Önkormányzat

2011.márc. 72/2

Tartalom

Miről is olvashatsz?

03 Főszerkesztői jegyzet
04 Megújult a Hallgatói Képviselet
06 A katedra másik oldalán
08 Fából voláncsiga
10 Új szelek fújnak Miskolcon
12 Amikor a hóhért akasztják...
14 Hogy mások élhessenek I.
16 Motorozás = életérzés - tavasszal is!
17 Vigyázz! Kész! Tavasz!
18 Megállóban ne dohányozz!
19 Egy kis autóstörténelem
20 Járvány Európában
22 Hozzuk magunkat formába!
23 Márciusban nem csak az évfolyamok csapatai készülődnek
24 Kedvcsináló tesizéshez
25 Közhír ki-kicsoda
26 Írások az írásról - V. rész: Mi a művészet?
27 Koli-konyha
28 Szirének a Titánon
28 Jajj, de gonosz
29 Rejtvény
30 Nem mi mondtuk...
30 Humor

17

6

8

12

16

18

22

Főszerkesztői jegyzet

Sziasztok!

Úgy tűnik, lassacskán megérkezik a tavasz.

Ennek egyik jele, hogy a félévben ez már a második Közhír, azaz a márciusban megjelenő szám. Ebben a hónapban pedig bekövetkezik az egyik napéjegyenlőség, ami azt jelenti, hogy időjárás ide vagy oda, a tavasz hivatalosan, csillagászatilag beköszönt.

Én mindig úgy gondoltam, hogy ez az évszak nem jelent számomra semmi különöset, jobban belegondolva azonban ez egyáltalán nem így van. Nagyon szeretem például ilyenkor megfigyelni az embereket. Ahogy egy kicsit enyhébbre fordul az idő, mindenki hajlamos arra, hogy a télikabátot gyorsan lecserélje valami lengébbre. Bezzeg ősszel, amikor hűvösödik, milyen nehezen keressük elő a bélelt ruhaneműket!

Érdekes még az is, hogy mennyivel több időt töltünk a szabadban. Egy-egy napsütéses napon elárasztják az utcát az emberek, hétvégén mindenki igyekszik kimozdulni, így a forgalmasabb helyeken, például a könnyebben elérhető kilátókban alig lehet megmoccanni. Pedig hidegebb időben is lehet ám kirándulni, sőt nemrég olvastam egy kísérletről, amiben bebizonyították: attól, hogy a négy fal közé zárkózunk a melegbe, még ugyanolyan eséllyel elkaphatjuk a fertőző betegségeket, mint, ha kint sétálgatunk a hűvösben.

A kimozdulás tehát lehet időjárástól független, mégis vannak olyan tevékenységek, melyeket csak a hőmérséklet növekedésével lehet élvezettel űzni. Rögtön két közlekedési példát is tudok erre mondani: biciklizés és motorozás. Szerencsére - egy kis odafigyelés mellett - az egyetemen sem az eszközt, sem a társaságot nem kell nélkülözni ezekhez a tevékenységekhez, ezért is írtunk hozzájuk ebben a hónapban egy kis kedvcsinálót.

A tavasz kapcsán még egy dolog van, amit muszáj megemlítenem, hiszen az enyhülő idő, a kinti tevékenységek, és egyáltalán a második félév több száz embernek eszébe juttat valamit. Ez pedig nem más, mint a Kari Napok. Nekem ez a programsorozat évek óta egybe forr az első igazi „napsütéses, pólós" héttel, bár nem vagyok benne biztos, hogy mindig szép idő volt… A témáról bővebben azonban legközelebbi számunkban olvashattok.

Petrus

Március 2-án megtartottuk az első élő tagtoborzónkat! Ha lemaradtál, ne keseredj el, változatlanul várjuk jelentkezésedet személyesen bármelyik tagunknál vagy a kozhir@kozlekkar.hu*-n.*
Hogy mit is lehet csinálni a Közhírnél, arról ebben a számban bővebben is olvashatsz!

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

Készült 700 példányban

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

Felelős kiadó:
Nagy Roundabound Gábor
Felelős szerkesztő:
Majkut Morpheus László
Kari lap felelős:
Vermes Boldizsár
Főszerkesztő:
Koncz Kereszteződés Petra
Főszerkesztő helyettes:
Boczor Ládázik Eszter
Rovatvezetők:
Bán Kocsonyás Veronika
Boczor Eszter
Kovács RandomGenerált Frigyes
Osváth-G. HINIdejó Péter
Tördelőszerkesztő:
Szabó Egyke Ádám
Olvasószerkesztők:
Fiskál Zsenibogár Szandra
Kecskeméti MostCsöppentemBele Bódog
Tóth Elromlott Csilla
Design:
Műterem Médiakör
Terjesztési felelős:
Majkut IttATavasz? László
Írták:
Ádám Nyughatatlan Zsuzsa
Bán LapátoljHavat! Veronika
Bicsák Chuck Spencer György
Boczor FirmaLettem Eszter
Bortei-Doku Mégegyzombi Shaun
Davidesz AlbertoValentino!Mária Magdolna
Koncz Csomópont Petra
Kovács BiztBerMánia Balázs
Osváth-G. Pöcc-Röff Péter
Paróczai MiATeendő Péter
Pölczman HelloTourist Balázs
Stefán NABIPaparazzi Péter
Tompos CsakEgyCsöppötPapa Balázs
Tóth ÜgyesVagyok Csilla
Nyomás:
Komáromi Nyomda és Kiadó Kft.
2900 Komárom, Igmándi u.1.
E-mail: nyomda@komarominyomda.hu
Tel: 34/342-248, Fax: 34/342-361

Megújult a Hallgatói Képviselet

Néhány hete söpört végig a hír a karunkon, hogy három hallgatói képviselőnk is abbahagyta tevékenységét. A következő két oldalon a lemondások okairól, illetve az új tagok céljairól olvashattok. Az interjúk első három alanya Vígh Gabriella, Sztrinkó Péter és Lázár Benedek, akik búcsúztak a HK-tól.

Gabi, lemondtál a Tankör-felelősi posztról. Miért?

Mivel Beny *(Lázár Benedek)* a munka miatt nem akarta folytatni, én pedig mindenképpen lemondtam volna, jobbnak láttam, ha ezt egyszerre tesszük. Így az utódomnak nem egy hónapja lesz a tankörbeosztás és tantárgy tematika megtanulására. Nem szerettem volna, ha az elvégzendő munka rovására megy a lemondásom, a Mentor Gárda miatt is jobb így.

Lesz valamennyi átfutási idő?

Beszéltem már a többiekkel erről, hogy bejárnék még ülésekre, segíteném az utódom munkáját. Persze, ha ez nem kellemetlen neki, ha elfogadja ezt a segítséget. A Mentor Gárdában is szeretnék majd a továbbiakban is részt venni mint mentor.

Milyen volt az az időszak, amíg betöltötted a posztot?

Jó volt itt tevékenykedni. A különbség ahhoz képest, amikor mentor voltam, hogy míg akkor csak a rám bízott elsősökért feleltem, addig Tankör felelős hallgatói képviselőként az egész elsős évfolyamért és a Mentor Gárdáért. Az első mentorülésen ki is jelentettem, hogy én szeretnék velük együtt dolgozni. Nem is volt probléma az együttműködéssel.

Milyennek értékeled az elmúlt időt a HK-ban?

Nagyon megszerettem ezt a csapatot, akikkel együtt voltam, egyedüli lányként. Erre mindig tekintettel voltak a fiúk. Nekem ez az egy év nagyon sok mindenre jó volt, például megtanultam nemet mondani. Nem rosszindulatból, hanem, mikor mondjuk a jogszabályi háttér vagy az időm nem engedte, hogy megtegyek valamit.

Akadt rossz tapasztalatod?

Volt olyan, hogy akár évfolyamtársak, akik nem láttak bele munkánkba, nem megkérdezték, amit nem értettek, hanem egyből rosszat feltételeztek, pedig szívesen elmondtuk volna a részleteket.

Mik a terveid, mire fordítod a felszabadult idődet?

Elsősorban a tanulmányaimra és magamra, mindenre, amire eddig nem volt időm. Hirtelen jött ez az egész, furcsa volt például vendégként szerepelni a jegyzőkönyvben. De majd megszokom.

Peti, miért döntöttél úgy, hogy nem leszel tovább Kolifelelős?

Azért, mert úgy éreztem, nem tudom úgy csinálni, ahogy magamtól elvárom, nem tudtam annyi energiát és időt belefektetni, hogy minden feladatot azon a szinten teljesítsek, ahogy azt célul kitűztem. Ezért ezután inkább kívülről támogatnám a Hallgatói Képviseletet.

Kívülről hogyan tudod majd?

Talán most, többszöri nekifutás után sikerül létrehozni a Kollégiumi Bizottságot. Ezenkívül ha bárkinek bármi kérdése van, akkor megpróbálok segíteni, ha tudok. Persze főként az utódomat szeretném támogatni, a betanulását megkönnyíteni.

Akkor lesz egy kis átfedés?

Ahogy megkapják a mandátumukat az új képviselők, már ők fognak ülésre járni, és elvégezni a feladatokat. Megpróbálom majd olyan tanácsokkal ellátni az utódomat, hogy ne essen bele azokba a hibákba, amiket én elkövettem. Segítek neki átlátni a rendszert, mert ő most kívülről jön.

Ezek szerint negatív élmény nincs benned, nem ezért mondtál le.

Nem, nincs, jó hangulatban váltunk el. Ezután is próbálom majd kívülről segíteni a munkát.

Mik a terveid a továbbiakra?

Elsősorban az iskolára fogok figyelni. Segítek az utódomnak a betanulásban.

Beny, miért mondtál le a Programfelelősi posztról?

Az őszi félévben rájöttem, hogy véges az időm, akkor csak a szakdolgozatom volt, meg egyetlen tárgyam, ezenkívül dolgoztam mellette, és sok szabadidős programom is volt. Idén tavasszal felvettem 30 kreditet, és az egyéb elfoglaltságaim sem csökkentek. Ezért úgy gondoltam, hogy jobb, ha valaki más veszi át a helyemet, megelőzve az esetleges problémákat.

A Kari Napok szervezésében idén már nem is lesz szereped? Csapattag leszel?

Már nem fogok teljes lendülettel részt venni a szervezésben, a Szabadság híd területfoglalásának igénylését már elindítottam, várjuk a visszajelzéseket a megfelelő helyekről. A Külső Aranykerék szervezésében is biztosan részt vállalok, a többi majd kialakul. Csapatot meglátjuk, mivel már kevésbé leszek benne a szervezésben, így szerintem ebből nem lehet probléma.

Mi volt a legkülönlegesebb emléked az eltelt évek alatt?

Talán az volt a „legemlékezetesebb”, amikor visszahallottam elsősöktől a Gólyatábor után, hogy két gonosz ember volt, ebből az egyik én.

Miért, milyen voltál?

Gonosz, legalábbis szerintük. Próbáltam kicsit „Ákososra” venni a figurát. *(Ákos a HaBár vezetője, lelke mélyén valahol egy tengerészgyalogos kiképző őrmester- A szerk.)* Hangos voltam, nem annyira kemény, csak igyekeztem hangerővel megközelíteni a dolgokat.

PPétya

Megújult a Hallgatói Képviselet

Most pedig megismerkedhettek a Hallgatói Képviselet új tagjaival, Tóth Ádámmal, Polgári Dáviddal és Varga Balázzsal, akik három régi tag lemondása után töltik be a megüresedett posztokat.

Mesélj magadról!

Tóth Ádám, alias AdEe vagyok, másodéves hallgató. Egy éve tevékenykedem aktívan, addig valahogy elvesztem a ködben… Az őszi félévtől mentorkodom, illetve tagja vagyok a Hagyományőrző Öntevékeny Körnek, a MűTeremnek és a Kari Diákjóléti Bizottságnak is.

Ez elég sűrű program. Miért akarsz még emellett a HK munkájában is részt venni mint Kollégiumfelelős?

Én csak ősszel kerültem be a koliba, viszont rögtön magával ragadott ez a légkör. Ezért kívánok jobban belefolyni a kolesz ügyeibe, és erre, azt hiszem, ez a legmegfelelőbb lehetőségem. Sokáig szeretnék felelős lenni, de majd kiderül, hogy igazán jól tudom-e végezni a munkámat.

Sokan abban a hitben élnek, hogy a kolifelelős elintézi a ki-, be- és átköltözéseket, majd onnantól semmi dolga sincs. Ez igaz?

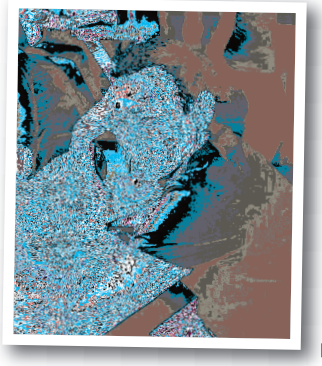
Dehogyis! Miután szépen levezényeljük a költözéseket, rengeteg tennivaló van még. Ott kezdődik, hogy Chippel (*Dudás Ferenc*) egyeztetni kell a szociális pontokat, hiszen vannak, akik ez alapján kérnek felvételt. Miután véget ér a jelentkezési időszak, és lezajlanak a költözések, az egyetemi szintű kollégiumi ügyek megbeszélésében és elrendezésében is részt kell vennem, illetve lehetőségeimhez mérten támogatnom kell az öntevékeny köröket. Ezek mellett még ott van a Hallgatói Képviselet is, aminek tagjaként amúgy is sok feladat vár az emberre!

Talán kinevetsz a kérdésért, de van szabadidőd?

Kevés, de akad. Ha Budán vagyok, akkor általában a barátaimmal töltöm a szabadidőmet, ha pedig otthon, Veszprémben, akkor színjátszós és zenekari próbákra, illetve fellépésekre járok. Innentől már tényleg nincs egy szabad percem sem.

Mit kell tudnunk rólad, mesélj!

Polgári Dávid, alias Pufy vagyok a kar harmadéves hallgatója. Járműgépész szakirányon tanulok, szakmodul-választás előtt állok, amin még gondolkozom, mert legjobban a gépjárművek és a hajók szakterülete érdekel.



Honnan jött az ötlet, hogy indulj a Tankörfelelős posztért?

Onnan, hogy dolgozom a Mentor Gárdában, és már az előző félévekben is segédkeztem a rendezvényeken. Mindet nagyon élveztem, szívesen csináltam. Ezek után jött a gondolat, amikor hallottam, hogy Gabica (*Vígh Gabriella*) lemond. Mikor ez a tudomásomra jutott, beszélgettem vele, hogy mi a véleménye a posztról, és érdeklődtem a hozzá kapcsolódó feladatok felől. Mikor nagyrészt minden teendőt megtudtam, elhatároztam, hogy jelentkezem.

Mit csinálsz még a karon a tanuláson kívül?

Mint már említettem, tagja vagyok a Mentor Gárdának, illetve a Hagyományőrző Öntevékeny Körnek, ahol az első félév két szakestélyén Fuchsmajorként vettem részt. Dolgozom a MűTeremben is mint grafikus. Hétvégi szabadidőmet sokszor a testvéreimmel töltöm, hétköznap pedig a barátaimmal vagyok. Mivel a MAFC nagypályás focicsapatában játszom, ezért van heti két edzésem, plusz hétvégén egy bajnoki meccs.

Mutatkozz be röviden!

Varga Balázs László, alias Bazsi vagyok harmadéves közlekedésmérnök hallgató. Logisztika szakirányra szakosodtam és majd a Logisztikai folyamatok szervezése modult fogom választani. A Veszprém megyei Szigligetről csöppentem Budapestre. Gimiben speciális matek osztályban tanultam, így azzal nem nagyon volt problémám.

Mit tevékenykedsz a karon belül?

Tagja vagyok a Bográcskörnek, azután csatlakoztam a MűTeremhez is, ahol előadásokat vettünk fel Lacával (*Majkut László*). Legutóbb pedig a Közlekedésmérnöki Szakkollégiumba jelentkeztem, és a BME Nyílt napján is közreműködtem.

Miért szeretnél Programfelelős lenni? Nagy kihívásnak érzed?

Azért tetszik a poszt, mert jó szervezői képességekkel rendelkezem, másrészt szeretném minél jobban kivenni a részem a közösségi munkából. Ezen kívül Galamb (*Tompos Balázs*) jó barátom, sokszor láttam, hogy mi a dolga, és segítettem is neki néha. Hazudnék, ha azt mondanám, hogy nem kihívás, hiszen nagy felelősséggel jár. De úgy gondolom, hogy képes vagyok megbirkózni a nehéz feladatokkal, és jól fogom végezni a rám kiszabott munkát.

Szabadidődet mivel töltöd a legszívesebben?

A koliban elég sokat kockulok, de ha lehet, akkor inkább aktívabb szórakozást keresek magamnak. Szeretnék kondizni járni, legszívesebben pedig a haverokkal lógok, trance bulikba vagy a HaBárba járok. Hétvégente bringázni szoktam, és otthon a családnak segítek.

Köszönöm, hogy válaszoltatok! Sok sikert a munkátokhoz!

Zsu

A katedra másik oldalán

Aktuális tanárinterjúnk szereplője Hokstok Csaba, a Közlekedésgazdasági Tanszék doktorandusz hallgatója, aki párhuzamosan a Gazdaság- és Társadalomtudományi Karra is jár. Ez azonban a sok közül csak néhány érdekesség róla…

Mondj néhány szót magadról, mi vezetett a Közlekkarra?

Már kis koromban is érdekelt a vasút, szerettem utazgatni, vonatozgatni. Aztán el is döntöttem, hogy a Közlekkarra jövök, és vasutas leszek, tudtam, hogy ezt akarom csinálni. Komócsin Zoltán tanár úr tanácsára német képzésre jelentkeztem. Nagyon tetszett, kiváló csapat verődött össze, és több karral is közösen hallgattuk a tárgyakat. Két évig tartott a német nyelvű alapképzés, utána pedig fél évig kinn voltunk Karlsruhe-ban, ami egy rendkívül jó, tartalmas félév volt. Amikor visszajöttem, leszakosodtam, így gyakorlatilag az alapképzésben a legdurvább, húzós tárgyakat németül hallgattam, és így szerintem könnyebb volt. A szakosodás után már nem volt nehéz az egyetem.

Ha jól tudom a német képzés már megszűnt, de időnként kísérletet tesznek rá, hogy újra visszahozzák. Tudnál még mondani pár dolgot róla azoknak, akik esetleg részt vennének benne? Mennyire tudtál németül mikor belevágtál?

Még a gimnázium évei alatt szereztem egy középfokút. Ez nem volt annyira stabil tudás, de fél év alatt teljesen bele lehetett rázódni a nyelvbe. Annyira megszoktam a németet, hogy amikor váltottam magyar képzésre, már furcsa volt, hogy magyarul kell beszélni. Teljesen németül gondolkoztam, főleg a kint töltött fél év után. Miután visszajöttem, letettem a felsőfokút, azzal már nem volt gond, de az elején tényleg alig tudtam valamit. Ha van ilyen lehetőség, mindenkinek ajánlom, hogy gondolkozzon el a jelentkezésen.

Mik voltak a kedvenc tárgyaid, amikre szívesen emlékszel?

Az alapképzésben nem voltak kifejezetten kedvenc tárgyaim. Kivéve a Mechanika, ami Bende Margit tanárnő (Műszaki Mechanika Tanszék) egyéniségének volt köszönhető. Egyes tantárgyak nem csak közlekeseknek voltak meghirdetve, így alkalmunk volt arra, hogy megismerjük más karok hallgatóit is. A szakórák majdnem mind a kedvenceim közé tartoztak, például a Vasúti üzemtant, Vasúti menedzsmentet, Vasúti automatikát és a Közlekedésgazdaságtant is kifejezetten szerettem. Később egyre inkább orientálódtam a gazdasági ismeretek felé, leginkább a kontrolling és a pénzügy kezdett el érdekelni. Amikor elvégeztem a Közleket, jelentkeztem a Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar BSc-képzésére.

Erről mesélj egy kicsit, légy szíves, mert Bokor Zoltán tanár úr, aki interjúalanynak javasolt Téged, külön kiemelte, hogy ott is milyen szépen helyt állsz!

Amikor 2008-ban befejeztem a Közleket, akkor Bokor tanár úr kérdezte, hogy nem akarnék-e a tanszékre jönni doktoranduszsnak. Ezen elgondolkodtam, mert a MÁV-val volt egy tanulmányi szerződésem, ami kikötötte, hogy kapom az ösztöndíjat, amíg egyetemre járok, aztán pedig a MÁV-nál kell dolgoznom. A doktoranduszi lehetőség nagyon tetszett, de a MÁV-nál engedélyt kellett kérni ahhoz, hogy meghosszabbítsuk a szerződést, vagy később kezdjem el a munkát. Végül is három évvel elhalasztottam a szerződés teljesítését, ezért most szeptemberben kezdek dolgozni. Így belevágtam ebbe a PhD-ba, közben mellette jelentkeztem a GTK-ra, Gazdálkodási és menedzsment szakra, mivel egyre inkább érdekelt a kontrolling és a pénzügyi szakterület.

Osszel jelentkeztem TDK-ra, számvitel szekcióban indultam, vasúti infrastruktúra-menedzsment költséggazdálkodási témában. A szekciót megnyertem, és azonkívül kaptam egy rektori különdíjat is (közlekedésmérnökként a GTK-n…).

Mesélnél erről a kutatott témáról bővebben?

Olyan költségszámítási modellt dolgozok ki a MÁV Pályavasútnak, az infrastruktúra üzemeltetőjének, amely átláthatóbbá teszi a költségeket, a költségleosztást. A MÁV-nál ugyanis alapvetően rendkívül nagy az általános költségek aránya, amelyek nem egyértelműen rendelhetők hozzá az egyes, vasútvállalatok által igénybevett pályavasúti szolgáltatásokhoz. Egy olyan költségkalkulációs modellen dolgozom, amely valamilyen szisztéma szerint szétosztja a költségeket az egyes szolgáltatásokra, így egyáltalán tudjuk, hogy mi mennyibe kerül. A MÁV-nál erre nincsen kiforrott rendszer, de a téma elég aktuális, mert 2012-ben lesz a teljes piacnyitás a személyszállító magánszolgáltatók számára is.

Hogy tudod a nappali tagozatos tanulmányaidat összeegyeztetni a doktorival?

Régebben nehezebb volt, amikor több tárgyat oktattam, de mivel néhány Közleken tanult, első féléves tárgyat (ilyen volt például a matek és az informatika) a GTK-n elfogadtak, ezért több időm volt. Ha éppen ütközött az oktatás az óráimmal, akkor nem volt választásom, de ebből sosem volt gond. Doktoranduszként többször utaztam külföldi konferenciákra (például Hollandiába, Olaszországba vagy éppen Litvániába), amiket néha csak kikérővel tudtam megoldani.

Sajnos nem volt időm egyszerre egy dologra koncentrálni (doktori, oktatás, PhD-s és GTK-s tantárgyak), így hiába van most vége a doktori képzésnek, a témát csak később fejezem be, ha minden jól megy, úgy 1-1,5 év múlva.

Milyen tárgyak keretén belül találkozhatunk veled? Gondolom, főleg szakirányon oktattál, ugyanis kevesen ismernek.

Igen, elsősorban szakirányokon, ahol kevés emberrel találkoztam, mivel a csoportok kis létszámúak voltak. Alapvetően Szállítmányozási menedzsmentbe, Vasúti menedzsmentbe segítettem bele, valamint a Kereskedelmi, pénzügyi és számviteli technikák tárgyba, BSc-s és hagyományos képzésben egyaránt. Ezenkívül külső képzésben a közgazdászokat oktattam Nemzetközi fuvarozás és szállítmányozásból. Ez érdekes helyzet volt, mert így a GTK-n egyben oktató és hallgató is voltam.

A hallgatókkal milyen a viszonyod? Szigorúbban viszonyulsz hozzájuk, vagy inkább még mindig úgy, mint hallgatótársakhoz?

Mivel jelenleg én magam is diák vagyok, egyrészt megértem a helyzetüket, másrészt el kell határolnom egymástól a két dolgot. Tanárként megpróbáltam kellő szigorúsággal fellépni, ha viszont valamilyen problémával fordultak hozzám, diákként próbáltam meg segíteni.

Az egyetem évei alatt volt olyan kellemetlen élményem, amikor egy doktorandusz olyan mértékben lenézte a hallgatókat, hogy az már sértő volt. Mindig arra törekedtem, hogy én ne ilyen legyek.

A tanszéken milyen a hangulat? Nekem az a megfigyelésem, hogy a Közlekedésgazdasági Tanszék egy kifejezetten fiatalos közeg.

Nagyon jól érzem itt magam, nem is tudom, lesz-e még ilyen jó munkahelyem. Jó a légkör, barátságos a hangulat, ami szerintem a tanszékvezető emberi és szakmai vezetésének, valamint a munkatársak pozitív hozzáállásának köszönhető. A fiatalabb kollégákkal pedig rendszeresen szervezünk különféle programokat.

Térjünk el most egy kicsit a munkától. Hogy teltek a diákéveid?

A német képzéses csapat nagyjából 12 fős volt, és nagyon összetartottunk. A közös tanulás mellett együtt mentünk bulizni. Részt vettünk nagyon sok műegyetemi bulin és rendezvényen, például Egyetemi Napokon, Kari Napokon, gólyabálokon, szakestélyeken, valamint más egyetemek bulijaira is jártunk. Ezenkívül sokat utazgattunk, még külföldre is. Bejártuk Ausztriát, Németországot, de voltunk Svájcban, Rómában, sőt közös síeléseket is szerveztünk. Egyszer voltam kinn Párizsban is a BEST keretén belül, ami egy felejthetetlen közösségi élményt adott.

Mostanában mivel foglalkozol még?

A szabadidőm nagy részét a tánc teszi ki. Gimnazista koromban ismerkedtem meg először a társastáncokkal (standard, latin, salsa). Emellett már kiskorom óta karatéztam, de akkor még ez tetszett jobban. Később az egyetem alatt újrakezdtem a táncot. Először, amikor bejött a salsa-láz, elkezdtem kubai salsázni. Később visszatértem a társastáncokhoz, mivel azok jobban tetszettek, így a karatét is abbahagytam, és egyre többet táncoltam. Végül három éve a latin táncok mellett kötöttem ki, és azt kezdtem el versenyszerűen űzni. A tánc nyújtotta életérzés kárpótol a ráfordított időmért és energiámért.

Van még egy szokásos kérdésünk, amit minden tanárinterjúban felteszünk. Mivel Te is egyenesben végeztél a karon, mit üzennél a hallgatóknak, hogyan lehet ezt véghezvinni?

A tanulás és bulizás mellett aktív sportolást ajánlok, ami erőt és kitartást ad minden máshoz.

Petrus

Fából voláncsiga

Aki egy kicsit is járatos az autóbuszmodellek terén, az biztos ismeri a méltán híres kecskeméti úriember, Rigó Endre modelljeit. Éppen egy modellbörzéről érkezve, egy kellemes vendéglőben beszélgettünk buszokról, modellekről, régmúltról, jelenről, jövőről.

Hadd kérdezzem meg, honnan jött az ötlet, hogy modelleket készíts?

Volt egy gyerekkori szerelem, az autóbusz. Az első papír makettek után 14 éves, elsőéves gimis voltam, amikor az első csuklósomat elkészítettem, ami egy Ikarus 180-as volt. Azokban az években csak négy darab modell készült. Ezek mind jellegrajz és felnőtt segédlet nélkül készültek. Iskola után elsétáltam a városháza mellé, ahol megfigyeltem az autóbuszokat, majd hazamentem, leültem, lerajzoltam, majd elkészítettem az Ikarus 180-as csuklóst, ami szerintem ma is megállja a helyét, leszámítva az akkori technológiai gyakorlatot, anyagokat. Aztán jött egy hosszabb szünet, nem azért, mert nem akartam csinálni, hanem, mert az élet úgy hozta, hogy más elfoglaltságaim lettek.

Miért éppen fából készülnek ezek az autóbuszok?

Szinte kötelező volt, mert otthon volt egy jól felszerelt kis asztalosműhelye édesapámnak, és természetes volt, hogy "Ikarust csinálok, no de miből? Édesapám, adjon nekem fát." Ágállt ellene, hogy „fiam, ez fából sosem fog működni". Fás szakember volt, sosem gondolta, hogy ez életképes elképzelés. Akkoriban még az iskolában is többet foglalkoztunk fűrésszel. Megtanultuk, hogyan kell papírt hajtogatni, ragasztani, de nem ilyen szép ragasztókkal, mint ma, hanem hagyományos csirizzel. Most ezt úgy hívják, hogy origami. Végül is ott is lombfűrészeltem, meg otthon is segítettem a műhelyben, hát akkor mi másból legyen a csuklós. Így lett a fa az alapanyag. Persze lehetne fémmel dolgozni, de mint asztalos fia, egyértelmű volt az irány, hogy én fából csinálom. Azt nem értem, hogy iskolázott emberek kiakadnak azon, hogy fából lehet valamit készíteni. A fa egy szilárd anyag, amiből, ha például egy vitrint csináltatnak maguknak, a szükséges formákat ki lehet hozni, szóval akkor itt is ki lehet hozni másmilyeneket. A faros az élő példa rá, azt is fából kellett megcsinálni.

Később folyamatosan készültek a modellek, vagy volt még kihagyás?

Hosszú kihagyás volt a gyerekkori négy modell után, 2004-ben kezdtem újra. Egy betegség ledöntött a lábamról, s nem bírtam dolgozni, így valami olyat próbáltam, ami fizikailag könnyebb, mint a bútorrestaurálás. Ott volt egy csomó rajz meg elképzelés, ami nem valósult meg, hát legyen belőle valami. Megcsináltam egy farost, ami az első modellbörzén el is kelt, hát gyorsan csinálni kellett még egyet. Onnantól fogva nem volt megállás. 2005-től folyamatosan készülnek a modellek. Most, vagy két-három éve, majdhogynem a teljes munkaidőt kitöltve. A technikám pedig folyamatosan fejlődik, hisz ha valaki figyelmesen nézi végig a honlapot (*www.rigomodell.hu*), akkor láthatja, hogy az első farostól mondjuk az E97-esig milyen hosszú volt az út.

Emellett nyilván bútorrestaurátorként is tevékenykedsz. Ez menynyire foglal le?

Most fordult a kocka, mert volt két olyan év, amikor fele-fele volt az arány. Én annak is örültem, ha barokk fotelt hoztak, meg annak is, ha farost vagy 280-as csuklóst kellett csinálni. Most pár éve, hogy gazdaságilag tönkrement az ország, nincs fizetőképes kereslet arra, hogy bútort felújíttassanak az emberek. Ahogy az lecsökkent, vele egy időben emelkedett a buszmegrendelés. Hihetetlen, mert válság ide, válság oda, vannak emberek, akik költenek ilyenekre.

Ebben az évben fog elkészülni a századik modelled. Megvan-e már a típus, és ha igen, melyik lesz az?

A típus megvan, igaz több versenyző is volt (nevet). Végül három Ikarus típus maradt, a háromtengelyes E94-es, az E99-es, illetve a 417-es csuklós. Mind a három nagyon tetszik, nagyon szeretném megcsinálni, végül is az döntött, hogy a 417-es az első alacsonypadlós csuklós volt, a festése is nagyon különleges, s ha már egyszer csak azért elmentem Salgótarjánba másfél évvel ezelőtt, hogy lefotózzam, akkor ez a típus lesz a századik. Körülbelül májusra készül el, s olyan modell lesz, amit nem adok el, hisz folyamatosan fel kellene tölteni a vitrint.

„Ágállt ellene, hogy 'fiam, ez fából sosem fog működni'."

Jelenleg hány darabos a saját flottád?

Most csak nyolc darabos sajnos. Jó lenne, ha lenne 30-as, 31-es, 60-as, 620-as, mindegyikből legalább egy, amit nem adok el sehova. Egyébként meg csak nevetni tudok, mert folyamatosan rendelnek ilyen modelleket, és azokat nem tudom otthon tartani. Nálam van egy hétig, addig gyönyörködök benne, aztán elviszik. Talán az egyik legszebb modellem az E97-es, amiből már rögtön kértek egyet, tehát nem csak nekem tetszik. Ez egyébként saját példány marad, ezt nem adom el senkinek semmi pénzért.

Úgy tudom, hogy egy igen nagy darabszámú megrendelésed érkezett. Mesélj erről egy picit!

Régi álmom volt egy Ikarus-múzeum létrehozása. Több nagy cégnek

évekig jártam a nyakára, hogy rendeljenek meg egy múzeumi sorozatot, de jó részt anyagi okokból nem lépték még meg idáig. Korábban volt egy fiatalember, aki egy Ikarus-múzeumot tervezett - mint hungarikum -, abba kellett volna egy teljes Ikarus-sorozat, ami nem két perc, hanem több éves munka. A dologból végül nem lett semmi, viszont most úgy tűnik, hogy egy magánember majdnem ugyanezt, egy negyven darabos szériát rendelt, amibe aztán tényleg ügyesen válogatta a típusokat, hogy a legfontosabbak legyenek meg. Ez a 40 darab nagyon kemény dió lesz, még festékből is sok, ha kiszámolom, hogy hány féle kell hozzá.

A beltérhez szükséges anyagokat, például a textíliákat honnan tudod ilyen kis mennyiségben beszerezni? Mennyi az anyagköltség egy modellnél?

Sima, egyszerű szövetboltokból. Kérem, hogy vágjon belőle egy tíz centis csíkot, nevet egyet aztán levágja a tíz centis csíkot, és kifizetem. Ezekben a boltokban meg van választék bőven. A feleségem is segít szövetet választani, hisz ő csak jobban ismeri az anyagokat. Az anyagköltség egyébként a teljes modell árának minimális részét képezi, egy szóló busznál kb. 5000 forintot. Plexi, festék, fa, réz, rézdrót. A műgyanta az, ami elég drága, éppen ezért, ha egyszer öntök, akkor rendszerezek is, és egyszerre kiöntök vagy 30 kereket. Csak így gazdaságos a kilónként kilencezer forintos műgyanta. Ugyanígy van ez más alkatrészeknél is, komplett raktárkészletem van Ikarus 200-as lökhárítókból.

„Kérem, hogy vágjon belőle egy tíz centis csíkot, nevet egyet, aztán levágja a tíz centis csíkot.”

Az Ikaruson kívül más, mai, nyugat-európai típusokról is készítesz modelleket?

Ezen nemrég gondolkodtam, voltak igények emeletes csodákra, Mercedesekre meg Neoplanokra. Ezekre felár illene, mert többletmunka kitalálni. Csak úgy, saját kútfőből megcsinálni az emeletes busz belsejét nem lehet, nem eredeti. Az Ikarusban az a szép, hogy azokat ismerem, azokon utaztam, azokat javítottam. Persze el lehet menni az ország másik végébe, csinálni pár képet a belsejéről, és akkor máris megvan, hogy ez a korlát így néz ki, de nem lenne valóságos. Ha az ember ránéz egy 417-esre vagy a 284-es csuklósra, akkor nem biztos, hogy tudja, hogy annak a padlója mit takar, miért emelkedik az a padló, amit ki kell dolgozni.

Egy modell elkészítése mennyi időt vesz igénybe?

Átlagosan két hét, teljes, kilencórás munkanapban értve; a csuklós, emeletes modellek pedig egy hónap alatt készülnek el. A jellegrajzok hál'Istennek megvannak, szinte nincs olyan magyar típus, amiről ne lenne jellegrajzom, köszönet érte mindenkinek, aki ez ügyben támogatott, kedves mátyásföldi kollégák, veterán-buszosok, találkozószervezők, és még sorolhatnám, hogy ki mindenki segített. A rajzokat kinagyítom megfelelő méretre a fénymásolóban, így már könnyebb méretezni. Aztán az oldalakat átrajzolom egy rétegelt lemezre. Kézzel kivágom az ajtót, az ablakokat lombfűrésszel, utána ívelem az oldalfalat, hisz egyenes oldalfal nincs. Hiába, ha valaki ránéz egy kétszázasra, azt mondja, hogy az egyenes, holott az az oldalfal íves. Ilyen apróságokkal lehet egy modellt szebbé tenni.

Tökéletes modell nincsen, mondjuk a Közlekedési Múzeumban vannak 1:10-es méretarányú csodamodellek. Azokon viszont egy éven keresztül dolgoztak négyen, megfelelő anyagi támogatás mellett. Persze lehetne itt miniajtót rakni bele, meg motort, de az ár-érték arányba most ez fér bele, több nem. Emelni meg nem lehet, mert azt már nem bírná el a piac. Így is, amennyi buszmodellt lehet kapni az országban, azok közül a legszínesebb választékot én tudom produkálni. Abszolút egyedi igényekkel is foglalkozom. Kárpit színe, beltér színe stb. Ebbe az irányba lehet lépni, meg kell is. Van azonban egy határ, amit meg kell húzni. Egy ZIU trolinál jártam meg. Szegedre ment, nagyon meg voltak vele elégedve, apuka kapta születésnapjára. A testvéreknek volt egy kérésük, amit beletettem. S utána volt még egy kérés, meg még kettő, na ott volt egy határ, hogy akkor eddig, és nem tovább. Azt nem lehet, hogy valaki úgy vigye a kezemet, hogy ő kezeli az ecsetet.

Visszatérve a negyven darabos megrendelésre, mi lesz az első tagja?

Egy 630-as különlegesség lesz, valószínűleg valami gyermekkori emlék fűzi a megrendelőket hozzá. Egy egyajtós, piros-fehér 630-as, távolsági ülésekkel. A többi modell sorrendje rám van bízva, azt majd csoportosítom, hogy farosok egyszerre, kétszázasok egyszerre. Külön örülök neki, hogy a 293-as benne van a sorozatban, mert az abszolút kuriózum, nem sok duplacsuklós van a világon, ráadásul ez magyar. Másodikként egy ZIU 5-ös fog elkészülni tavasszal. Sokkal szebb, gömbölyűbb formája van, mint a 9-esnek. Érdekes lesz.

Nagyon jó egészséget kívánok minden elkészült modellhez! Az interjút hálásan köszönöm!

Én köszönöm a lehetőséget.

balakaa

Új szelek fújnak Miskolcon

Jelenleg a miskolci tömegközlekedés talán soha nem látott válságát éli. Pár éve az ország egyik legjobb vonalhálózatát és menetrendjét építették le a mai színvonalra. Most új igazgató került az élre, akitől változásokat remélhetnek a lakosok. Új szelek fújnak Miskolcon?

Négy év alatt sikerült elérni, hogy rengetegen átszokjanak egyéni közlekedési eszközre (legtöbb esetben autóra). Kérdés, hogy ki lehet-e ebből mászni, lehet-e még mindig jobb és gazdaságosabb alternatíva a közösségi közlekedés, mint az autózás? Mivel a városomban és a közlekedési körökben is egyaránt magas az érdeklődés, hogy vajon lesz-e változás, és hogy milyen irányba mozdul a vállalat, ezért legkézenfekvőbbnek azt találtam, hogy magát az újonnan kinevezett vezérigazgatót, Dr. Borsos Attilát kérdezzem meg életpályájáról, terveiről.

Kérem, mesélje el, hogy milyen utat járt be az első diploma megszerzésétől az MVK vezérigazgatóságig.

Úgy kerültem kapcsolatba ezzel a területtel, hogy Franciaországban dolgoztam. Korábban profi kézilabdázó voltam, és a karrierem vége felé kaptam egy lehetőséget a legnagyobb közösségi közlekedéssel és közszolgáltatással foglalkozó cégcsoportnál (a közösségi közlekedés üzemeltetése mellett egyéb városgazdálkodási területeken is működő Veolia Csoportnál), akik élsportolói múlttal rendelkező, potenciális vezetőjelölteket kerestek. Úgy gondolták, hogy ők egyes tulajdonságaikat jól tudnák kamatoztatni a vállalati vezetésben. Nekem jogász végzettségem van, és egy projektek menedzselésével foglalkozó képzést végeztem el még Franciaországban. Mikor bekerültem ebbe a vállalatba, akkor részt vettem Párizsban egy olyan kurzuson is, ami városgazdálkodási menedzsmenttel foglalkozik. 2000-ben az első területem, ahova beosztottak, a hulladékgazdálkodás volt, majd kiküldtek Magyarországra, mert nyílt itt egy leányvállalata a Veoliának. 2004-ben váltottam, a közlekedési ágazathoz kerültem, ami abban az évben nyitott egy új irodát Budapesten, azzal a feladattal, hogy a csoport tevékenységét a busz, villamos, metró, elővárosi vonatok, illetve nagyvasúti közlekedés üzemeltetésére specializálják. Ez egy nagyon nagy cég, harminckétezer jármű tartozott akkor a flottájába, ami igen jelentős szám. Több mint ötezer vonatot üzemeltetett harmincegynéhány országban. Én itt Magyarország, valamint Közép- és Dél-Európa közlekedési fejlesztéséért voltam felelős. Ezt követően, mivel a magyarországi közlekedési piac liberalizációja nem történt meg, hanem továbbra is megmaradt a Volán és az önkormányzati cégek, városi cégek monopóliuma, illetve a MÁV is ugyanúgy működik, a Veolia csoport úgy döntött, hogy magyarországi tevékenységét befejezi. Ez 2009-ben történt, és választás előtt álltam, hogy a csoport más országban levő irodájában dolgozom tovább, vagy pedig ezután is Magyarországon maradok, és mást csinálok. Én úgy döntöttem maradok, mert azt a felgyülemlett tapasztalatot, tudást, melyet az elmúlt 6-7 évben a közösségi közlekedés területén összegyűjtöttem, nem szerettem volna veszni hagyni. Alapítottam is egy tanácsadó céget, mely főleg Európai Uniós közlekedésfejlesztési projektek menedzselésével foglalkozott, illetve részt vett a magyarországi közlekedésirányítási és finanszírozási kutatásokban. Tavaly októberben, a választások után érkezett a polgármester úr felkérése, hogy vegyem át az MVK-nak a vezetését, mert azt gondolta, hogy az a fajta, nemzetközi magánszférában, valamint az Európai Uniós projektek terén szerzett tapasztalat, amivel rendelkezem, hasznos lehet az MVK-nak. A cég most a Zöld Nyílon keresztül egy nagyon jelentős projektet menedzsel, valamint a vállalat gazdálkodási környezete nem megfelelő, és ennek kezelésében szintén segíthetek.

Európában már most egyre elterjedtebb az elektronikus jegyrendszer. Az utóbbi években többször szó volt róla, hogy Miskolcon is bevezetnék. Hogy áll jelenleg ennek az előkészítése?

Jelenleg két külön projektünk van erre. Első körben a Zöld Nyílon belül a villamoshálózatban a GPS-alapú utastájékoztatás, forgalomirányítás és jegyrendszer fejlesztése. Másrészt van egy másik projektünk, az úgynevezett Okos Pont. Ez a Regionális Operációs Programból elnyert pályázati pénzre alapul, amivel az előbb említett fejlesztések a buszhálózatra

is megtörténnének. Az Okos Pontot a következő hónapokban ki tudjuk írni, a Zöld Nyílnál pedig ez már meg is történt. Ezek mellett kisebb-nagyobb pénzeket próbálunk még különböző

forrásokból pályázni az elektronikus jegyrendszer különböző funkcióinak a fejlesztésére. Ugyebár ez egy komplex feladat, mely nem csak abból áll, hogy van egy elektronikus jegyrendszer. Itt az adatforgalomnak, a különböző naturális és pénzügyi adatoknak a vállalat egységes informatikai rendszerére való kommunikációja lehetővé teszi, hogy a bevételeket és kiadásokat egységesen tudjuk kezelni. Gyakorlatilag a működés szempontjából ez egy nagyon fontos dolog lenne, ugyanis így konkrét információink lenne vonal szinten a költségekről és a bevételekről. Csak ekkor tudunk valós adatokkal a megrendelő felé fordulni, hogy például a 11-es busz ennyit megy, ennyi utas van rajta, ennyi a bevétel, ennyi a költség, hiányzik x millió forint, és ezt a megrendelőnek ki kell fizetni. Pillanatnyilag ezt csak hálózati szinten tudjuk bemutatni, ami nyilvánvalóan nem megfelelő információs szint.

Ezzel megoldhatóak lennének, hogy különböző regionális jegyeket adjanak, akár közös tarifarendszerben?

Igen, ezen is dolgozunk párhuzamosan, de sajnos ennek még nincs meg Magyarországon a törvényes háttere. Ezzel kapcsolatban csak törvénymódosítási javaslatok vannak az Országgyűlés előtt, melyek lehetővé tennék olyan közlekedési szövetségek létrehozását, melyek megrendelői oldalán egy olyan egységes megrendelő definiálható, akire alapozva, egy adott körzetben kialakítható lenne egy közös tarifarendszer. Ebbe a rendszerbe, ha az utas belép egy tetszőleges közlekedési eszközön keresztül, gyakorlatilag kapcsolatba lép egy közös adatbázissal. Ez az adatbázis rögzítené, hogy egy adott utas hol, honnan, hova utazott, hány kilométert tett meg, és mennyi tarifát fizetett. Ezt követően a rendszer el tudja osztani a szolgáltatók közt a bevételeket. Ezzel eljuthatunk odáig is, hogy személyre szabott tarifarendszer legyen, mindenki annyit fizet, amennyit utazik. Az, hogy ez fizikai formában milyen módon oldható meg, tehát hogy az utas milyen eszközön keresztül regisztrálja magát, már csak technikai kérdés, melyre rengetegféle megoldás van, a lényeg, hogy az utas regisztrálja magát, hogy fel- vagy leszállt a járműről. Arra kell nagyon figyelnünk, hogy ez egy gyorsan változó technológia, és ha eldöntünk valamit januárban, de csak decemberben tudjuk kivitelezni, akkor az valószínűleg már elavult lesz.

Ön szerint mennyire könnyen tud elhelyezkedni egy ma frissen végzett közlekedésmérnök a magyar vagy nemzetközi közlekedésben?

Ez jó kérdés. Én azt tudom általában mondani, hogy jó szakemberekre és lelkes, a közlekedés ügyéért elhivatott friss diplomásokra biztos, hogy szükség van. Éppen ezért látni kell, hogy a közlekedés az a terület, ahol a régi struktúrák a legtovább megmaradnak valamilyen formában. Látjuk azt, hogy a nagy közlekedési vállalatok szervezete még többé-kevésbé hasonlít arra, amilyen régebben is volt, tehát nem mentek végbe olyan a gyökeres átalakulások, mint más területeken. Ez valamilyen szinten védett, monopolisztikus piac. Ez magában hordozza azt, hogy a szakembergárda is sok esetben egy olyan vállalati közegből nőtt ki, ami nem feltétlenül követi az idők szavát. Én azt gondolom, hogy a fiataloknak mindenféleképpen teret kell biztosítani azért, hogy az újfajta irányítási, vállalatvezetési stílust megvalósítsák, valamint azokat az új közlekedéstudományi eredményeket, melyek az elmúlt években születtek, bele tudják vonni a vállalatok működésébe. Ugyanakkor azt is látni kell, hogy a közlekedés az a terület, ahol az emberek hosszú éveket töltenek egy munkahelyen, és azt sem tartanám jó tendenciának, hogy húsz-huszonöt éves munkaviszonnyal a vállalathoz nőtt embereket csak úgy kidobáljunk. A két dolgot tehát össze kell hangolni, de nyilván szükség van fiatal munkaerőkre.

További sikereket kívánok az elkövetkezendő időszakra, köszönöm az interjút!

Mivel a vezérigazgató úrral folytatott interjú nagyon terjedelmes, így, sajnos, annak minden részét nem tudtuk az újságban lehozni. Amennyiben érdekel, hogy milyen további fejlesztések, beszerzések várhatók a borsodi megyeszékhelyen, olvasd el a teljes interjút a Közhír-blogon (*www.kozhir.blogspot.com*).

Stefipéti

Amikor a hóhért akasztják

E havi cikkíró interjúnk két szereplője ismét két barátnő, Petrus és Csillu, akiknek a Közlekkarra való jelentkezésében és közösségi aktivitásában is fellelhető néhány párhuzam.

Petrus, kérlek, mesélj egy kicsit magadról, honnan jöttél a Közlekkarra?

Pécsett jártam gimnáziumba, de szinte mindig Pécs melletti falukban laktam. A gimi utolsó két évében matekot és fizikát tanultam emelt szinten, mert már akkor is tudtam, hogy a Műegyetemre szeretnék jelentkezni. Ezt már sokaknak elmeséltem, de az Építészmérnöki Karra akartam először menni, jártam is rajzra két évig, de aztán annyira nem tetszett, hogy a jelentkezés előtt egy nappal mindent átvariáltam: a Közlekedésmérnöki Kart írtam első helyre, az Építészkart meg sem jelöltem, de ezt a döntésemet azóta sem bántam meg.

Minek hatására kezdtél el Közhírezni?

Elsőben sokat szemeztem az üléseket hirdető plakátokkal, de akkor kicsit nyuszi-muszi voltam ahhoz, hogy egyedül lemerészkedjek. Amúgy is úgy gondoltam, hogy a közhíresek mind nagyon értenek az újságíráshoz, és mind mogorva felsőévesek, és biztos vonakodva fogadtak volna egy kis fiatal, tapasztalatlan elsőst. Azt hozzá kell tenni azonban, hogy nem voltam teljesen tapasztalatlan, ugyanis akkor már egy éve dolgoztam szerkesztőként a *www.f1hirek.hu*-nál, az viszont teljesen más jellegű munka volt, és úgy gondoltam, hogy a Közhírnél erre nem lehet alapozni.

Aztán egy hallgatói tábor alkalmával lehetőségem adódott közelebbről megismerni néhány tagot (ha csak látásból is), így a legközelebbi alkalommal, mikor találkoztam velük, megkérdeztem, hogy csatlakozhatok-e hozzájuk. Az csak hab a tortán, hogy a szüleim is közlekkarosok, sőt Közhíresek voltak, apukám később is sokat foglalkozott újságírással és szerkesztéssel, anyukámról viszont csak Közhírbe kerülésem után derült ki, hogy olvasószerkesztője volt az újságnak.

Cikkíróból hogy avanzsáltál főszerkesztővé?

Már egy ideje gondolkoztam rajta, hogy ezt a feladatot szívesen ellátnám, mikor Balázs *(Pölczman Balázs - A szerk.)* kihirdette, hogy utódot keres, és kiírt egy pályázatot a főszerkesztő-helyettesi pozícióra. Egyetlen jelentkezőként sikeresen megnyertem a pályázatot, így Balázs végzésekor egyenes út vezetett a főszerkesztői poszthoz. Bár már az elején tudtam, hogy egyetemi előrehaladásom miatt csak egy évig leszek főszerkesztő, mégis remélem, hogy egy kis újítást, egy másfajta szemléletet sikerült vinni az újságba. Mindezekben hatalmas segítségem Majkut Laca, akivel nagyjából együtt csöppentünk bele a Közhír szervezési részébe, valamint Boczor Eszti, aki most az én (nagyon lelkes) helyettesem, és a közeljövőben átveszi a feladataimat.

Ezek szerint aki a jövőben főszerkesztő szeretne lenni, annak a nevében mindenképp szerepelnie kell a „cz" betűkombinációnak?

Érdekes, hogy erre felfigyeltél, de természetesen ez nem így van!

Ha emlékeim nem csalnak, a Közhírezés előtt is aktív tagja voltál a közösségnek…

Igen, abba a bizonyos hallgatói táborba, ahol megismertem a közhíreseket, mentorként kerültem. Két évig láttam el ezt a feladatot, és nagyon szerettem, habár a BSc-s tantervvel mindig egy kicsit gondban voltam; lényegében ezért sem folytattam. Szerencsére ezt a döntésemet sem bántam meg, ugyanis a mostani tankörrendszeres mentorkodás sokkal kötöttebb, szerintem már nem olyan egyszerű, mint régebben volt. Őszintén szólva a mentorkodás előtt nem voltam annyira jártas a kari közösségi életben, az első ülésem előtt mindenkit meg kellett néznem az iwiw-en, hogy tudjam, kikre számítsak.

Pedig korábban a Kari Napokon voltál oldalborda is…

Igen, mivel elsőben alig tudtam részt venni a programokon, úgy gondoltam, hogy másodévben aktív szerepet vállalok. De ettől függetlenül mentorként már az első pár hónapban is sokkal több emberrel ismerkedtem meg. A KN azóta is a szívem csücske, voltam főkormányos-jelölt is, amit nagyon szerettem. Mindenesetre szerintem nagyon jó hangulata van az egésznek, és biztos vagyok benne, hogy a diploma után is vissza fogok rá járni, ha csak egy-két napra is.

Gondolom, sokat elvesz a szabadidődből az újsággal való foglalkozás, marad időd másra is?

Olyan sok időt nem vesz el, mint amennyit gondolnál, inkább időszakosan kell vele többet foglalkozni, mert eleve úgy van kialakítva az egész rendszer, hogy a tanulmányainkat és a szórakozást se akadályozza túlzottan. Tehát marad idő a hobbijaimra is: nagyon szeretek például sorozatokat nézni, talán túlságosan is, erre a tevékenységre még kolisként szoktam rá. Nem sok sorozatot követek, de Jóbarátokból bármennyit meg tudok nézni. Szeretek utazgatni, kirándulgatni is, bár ezt legtöbbször a hazautazással tudom megvalósítani. Az utazásból jött egyébként az egyik kedvenc hobbim: a hógömbök gyűjtése. Akár hiszed, akár nem, szinte minden nagyobb városban lehet kapni, olyan gömböt, melyben benne van a város fő nevezetessége vagy látképe. Én is szoktam venni, de ismerőseimet is gyakran ösztönzöm arra, hogy hozzanak nekem, így alakult ki a nagyjából hatvan darabos gyűjteményem. Amikor nem ezeket porolgatom, akkor szoktam néha varrni és kötni is. Mindezek mellett nagy kedvencem télen a síelés, amit igyekszem többször is űzni egy szezon alatt.

Koncz Petra Zsuzsanna
Születési dátum: 1986. 06. 17
Feladatkor: főszerkesztő, rovatvezető, cikkíró
Az óvodában gomba volt a jele, majd évvesztesként cseresznye és körte.

Csillu

Honnan és miért jöttél a Közlekkarra? Milyen szakirány a szíved csücske?

Ácson éltem családommal, Győrbe jártam gimnáziumba, ahol informatika szakos voltam, és mivel ez magával vonzza a reál tárgyak magasabb óraszámban történő oktatását is, sok matekot és fizikát is tanultam. De ez nem is volt probléma, mert világ életemben érdekeltek ezek a dolgok, úgyhogy egyenes út vezetett a Műegyetemre. Nyílt napon is voltam, ugyan nem a közlekedésmérnökin, hanem az építőmérnökin, de végül az utolsó napon megváltoztattam a sorrendet, így került az első helyre a Közlekkar. A közúti, városi közlekedés, elsősorban a közösségi közlekedés érdekel, mert úgy gondolom, hogy van ezen mit javítani.

Mi vonzott a Közhír csapatába? Az irodalom általában is érdekel, vagy csak kimondottan a sajtó?

Már gólyaként is lelkes olvasója voltam a Közhírnek, A-tól Z-ig elolvastam mindig az újságot, és ezt csinálom a mai napig is, csak most már hivatásból. Akkortájt kerültem a csapatba, mikor generációváltás történt, egyik napról a másikra lényegében lecserélődött a szerkesztőség, ha jól emlékszem, két ember maradt a régiek közül. 2006 tavaszán történt mindez, és azóta is töretlenül próbálom megtalálni a cikkírók által elkövetett hibákat olvasószerkesztőként.

Szeretem az irodalmat, régen nagyon sokat olvastam, ma már viszont jobban meg kell gondolni, hogy nekiállok-e egy könyvnek. Nincs túl sok szabadidőm, márpedig ha olvasok, akkor azt folyamatosan teszem, nem szeretem és/vagy nem tudom letenni a könyvet. Viszont az olvasás más dolgoktól veszi el az időt. Pont ezért kénytelen voltam átpártolni a sajtóra olvasás terén is, egy kicsit időtakarékosabb.

Milyen hobbijaid vannak? Fel szoktad a cikkeidhez használni ezeket?

Szeretek filmet, sorozatokat nézni, legalább hat félét követek nyomon. Filmekből azt szeretem, ami leköt, ami előtt nem úgy ülök a moziban, hogy várom a végét. Ezenkívül nagyon szeretem a rajzfilmeket, illetve animációs filmeket, várom már a Kung-Fu Panda II.-t. Ez egyébként az állatok iránti szeretetemből is fakad, otthon van egy keverék kutyusom, Negi, aki a szívem csücske. Sajnos a koliban nem tarthatok állatot, de nagyon sok plüssállatom van, és támogatom a koli-kutya beszerzését, hátha egyszer valaki vevő lesz az ötletre. ☺

Ezenkívül sokat lejárok a HaBárba, szeretek közösségi életet élni, Kari Napozni. Utóbbi témáról, és úgy általában a kolis életről, sokat írok a Közhírbe is.

Van esetleg valamilyen vicces történeted vagy emléked a közösségi élettel kapcsolatosan?

Vicces történetet inkább nem mondanék, mert nem tudok kiválasztani egyet vagy kettőt, meg nem is hiszem, hogy ide illik. De elmondhatom, hogy imádom a Kari Napokat, mindig a lehető legtöbbet próbálom a csapatomat segíteni. Szeretem a kreatív feladatokat, például a zászló elkészítését, a fellegvár-építést. Év közben mindig részt veszek az Iron Hook-bajnokságon, a Fitless FC lánycsapatban. Ebben a félév végi lánydöntők és az eredményhirdetés a kedvencem, ami mindig nagy buliba torkollik.

Milyen jellegű cikkeket szeretsz írni, és mi az, ami nem áll hozzád közel?

Személyiségemből adódóan nem szeretek komoly hangvételű dolgokról írni, ha nem feltétlenül szükséges. Nem szeretek például interjúzni, annak ellenére sem, hogy tudom, hogy kell az emberekkel bánni, kommunikálni. Nem szeretem a váratlan helyzeteket, interjúzás közben viszont akad bőven. Jobban szeretem az ötletelős, utánajárós cikkeket, mert ezekben leírhatom a saját véleményemet is.

Melyik cikkedre vagy a legbüszkébb, és melyik okozta a legnagyobb fejtörést?

Nagyon szerettem Petrussal írni a Mindmegittuk-sorozatot, mert sok helyen jártunk, igaz utólag már bevallhatom, néha előfordult, hogy emlékezetből kellett írnunk, és néhányszor kaptunk egy kis segítséget, mivel nem ismertük elég jól a helyeket. Ebből következően ez a cikksorozat okozta a legtöbb fejtörést is.

Egyébként meg volt bőven cikk, ami azért nem készült el lapzártára, mert épp nem volt ötletem, nem jöttek a szavak annak ellenére sem, hogy több órát ültem a cikk felett, néha mindenki kerülhet „alkotói válságba". Amúgy ez a cikk is nagy fejtörést okoz, ugyanis elég nehéz összeszedetten és ráadásul magamról beszélni!

Hogyan tudod összeegyeztetni az újságírást mint humán jellegű tevékenységet a műszaki beállítottsággal?

Mindig jó voltam nyelvtanból, és ahogy már mondtam, szerettem az irodalmat, így az, hogy újságírással foglalkozom, egyáltalán nem furcsa számomra. Szerintem a Közlekkaron amúgy is annyiféle tudományággal foglalkozunk, hogy nem is szabad teljesen csak a műszaki tudományok felé fordulni.

Tóth Csilla
Születési dátum: 1986.03.27.
Feladatkör: olvasószerkesztő, néha cikkíró
Az óvodában cseresznye volt a jele.

M*gdee!

Hogy mások élhessenek I.

Már említettem, mennyire szívemen viselem a YouTube világát. Nem véletlen, hogy itt találtam rá arra a budapesti mentősofőrre is, akit a hivatásáról, a munkájához való sajátos hozzáállásáról, és a szakma helyzetéről kérdeztem.

Coolean – nevezzük így – szereti az állását. Nem is állás, hivatás az, mondja. Amivel talán kitűnik kollégái közül, az az, hogy a vonulásait felveszi videóra, és az érdekesebbeket némi vágáskorrekció után felteszi – vagy legalábbis tette – az említett videomegosztó portálra.

Miért gondoltál rá először, hogy rögzítsd az útjaid?

Hadd kezdjem egy kicsit távolabbról! Szép a mi hivatásunk, nagyon büszke vagyok rá. Egyetlen hiányossága van csak: nem hozunk létre produktumot. Életem meghatározó személye édesapám, (akire eddig és ezután is büszkén fel tudok nézni) szerkezetlakatos. Nem tudom szavakkal leírni azt a bizsergető érzést, amikor járunkban-keltünkben rá tud mutatni az ország sok szegletében valamilyen általa gyártott szerkezetre, és azt mondani: "nézd fiam, ezt én csináltam", vagy „én találtam ki", „ezt együtt festettük, amikor nyári szünetben együtt dolgoztunk". Nekem ilyen nincs. Ha egyszer sikerül megelőznöm a védőangyalomat, és megszűnök egyik napról a másikra, utánam semmi nem marad. A sok sikeres vonulás elszáll az emlékekkel együtt. Ezért találtam ki, hogy rögzítem; no meg önvédelemből is. Volt már arra példa, hogy feljelentettek, mert a család szerint lassan jött a mentő.

A gépész itt nem a mérnököt, hanem a mentősofőrt takarja.

Ez vezetett odáig, hogy jelenleg 94 GB-nyi videón ülök. Nem tudtam hová rakni, ebben jelentett megoldást a YouTube, ahová elkezdtem feltenni a videókat. Aztán eköré lassan közönség is kialakult, akik érdekesnek találták a munkánkat. Ahogy elkezdtek érkezni a hozzászólások is, több szem többet lát alapon sok olyan hibámra fény derült, melyeket én nem vettem volna észre. Te is említetted, hogy sokszor nem vagyok szalonképes. Először próbáltam konszolidálódni, de azóta rájöttem, hogy amikor káromkodom, akkor bizony elborul az agyam, és azokban a másodpercekben veszélyes vagyok. Ezt soha sem ismertem volna be, mert amikor visszanézem magam, ugyanúgy felfortyanok az adott szituáción, és fel sem tűnik a hiba.

Többször kértek arra, hogy adjak mentőhöz kapcsolható címkét, mert akkor többen látnák. Nekem nem ez a célom. Azt vallom, hogy bárki, aki a szakmáját mindig a legjobb tudása szerint végzi, az büszke lehet magára, nem kell ahhoz adott esetben embereket mentenie.

Hogy látod a „civil" autósok közreműködését?

Induljunk ki magunkból: ha én (a hivatásos) elborult aggyal közeledem egy előttem „tökölőhöz", akkor neki, aki lehet, hogy a gyerkőcöt viszi az oviba, és Micimackót hallgatnak, hogyan kéne lereagálnia az 50km/h-hoz szokott vezetéstechnikájával azt a százzal közelítő mentőt, amelyet két másodperce vett észre?! Nincs szabály arra, hogy mindig jobbra, vagy balra térjen ki, fékezzen vagy gyorsítson. Azt bizony nekem kell megoldanom higgadtan, előre felkészülve a lehetséges akadályoztatásra, hiszen én sokkal több ideje bemértem már az előttem lévőt. Van az úgy, hogy amikor teljesen pihent vagyok, ráadásul nyugodt is, át tudom lépni azt a sebességet, hogy észlelési időn belül odaérjek, és megelőzzem. Akkor „kész tények elé van állítva" a polgár, nem neki kell választania, vagy szerencsés esetben nem is érzékeli a „támadást", csak amikor már elmúlt. De ehhez olyan idegállapot kell, olyan forgalmi helyzet, és olyan technika, amely lehetővé teszi e sebesség elérését.

„A videón csak az látszik, hogy megy a 'hős' életet menteni..."

Nem akarok népet nevelni! Sokszor a tesze-tosza „úrvezető" aki bénának látszik (lehet, hogy rutinjának köszönhetően az évtizedek alatt több mentőt engedett el logikusan, mint ahány autót én megelőztem idáig), már messziről felkészülten várta, hogy beérjem, erre én a számára logikátlan megoldást választottam. A videón csak az látszik, hogy megy a "hős" életet menteni a „skodás papa" meg bénázik, és feltartja. Nincs jogunk ítélkezni, és menőnek látszani. Lehet, hogy a „béemvésaudismergás" csoport is a kiváló hangszigetelés miatt nem vesz észre időben. Azt pedig végképp nem lehet elvárni egy B kategóriás jogsistól, hogy hat másodpercenként belenézzen a tükörbe.

Hogyan lehetne könnyebbé tenni a munkátokat?

A legnagyobb segítség az volna, ha olyan fizetésünk lenne, amely mellett már megengedhetnénk magunknak, hogy csak a mentőzéssel foglalkozzunk. Másod-, harmadállásból hullafáradtan beesve az állomásra nehéz higgadtnak és türelmesnek maradni. Ez tény, sajnos a világ már a pénzről szól. Ettől függetlenül itt vagyunk, tesszük a dolgunkat, de nem a pénzért. Akiknek nem hivatásuk ez, azok kikopnak rövid időn belül. De nekünk is enni kell, gyerekeket nevelünk, iskolába járatjuk őket, felelősek vagyunk a jövőjükért! Ezért nem tehetem meg, hogy csak egy helyen dolgozzak.

Fontos még a technikai támogatás. Alap lenne a szezonális gumi. Megfelezi a kocsi és a gépész adottságait a négyévszakos gumi, percekben mérhető a hátrány (egy ember agya

4(!) perc alatt elszáll, ha nem kap oxigént). Ráadásul nem is jelent igazi pluszköltséget két garnitúra tartása, a cserét, hidd el, mi is megoldanánk/finanszíroznánk. A hangtechnika szerintem megfelelő, a modern hangszigetelésű autók védelmét úgy sem lehet hatékonyan áttörni. De a fénytechnikát fejleszteni kell. Ezek a mostani H1-es izzóval imbolygó kupakok nevetségesen kevesek. Komolyabb LED-es szúrófényre van szükségünk, mert mire az izzó felizzik, már el is veszi az áramot. Csillogni kell, nem vakítani, a lehető legfeltűnőbben. Sőt, az összes új kocsit LED-es irányjelzővel és féklámpával szereltetném fel, ha rajtam múlna.

A vezetéstechnikai tréning is létfontosságú lenne. Jelenleg nincs a gépészeknek képzése, saját zsebből pedig nyolcvanezret kifizetni nem minden tél előtt jön össze. Nagyon hatékonyak ezek a képzések, minden közlekedőnek ajánlom. Félelmetesen felkészületlenek vagyunk, és magamból kiindulva tudom, hogy milyen sokat fejlejt az ember egy év alatt.

Tehát összegezve: adjanak nekem egy hátul hajtós Ford Transitot 130+ lóerővel, szezonális gumikkal, komoly fénnyel, minden évben tréninggel, normális anyagi megbecsüléssel, és én adok cserébe kilométerenként 5 másodperc mínuszt szárazon, és több, mint 10-et hóban.

„Nem azt akarom sugallni, hogy mi sérthetetlen profik vagyunk, nekünk mindent szabad..”

Melyik vonulásra vagy a legbüszkébb?

Választani azért nehéz, mert mindegyik vonulásom alkalmával elkövettem olyan hibákat, melyeket csak később vettem észre. Vezetéstechnikailag a két legkedvesebb az, amikor a kavicsot nyelt gyerkőchöz vittem a dokit, és amikor a megégett kislányt vittük a Bethesdába. Szintén gépészetileg a legnehezebb vonulásunk, melynek visszanézésénél inkább szégyent érzek, mint büszkeséget, egyértelműen az, amikor a leforrázott kisfiút szállító “kolléga” megállt a hibás ablaktörlője miatt, és mi mentünk segélykocsiként. Erről azért nem beszélek szívesen, mert komolyan elgondolkodtam azon, hogy egy olyan szervezetnél dolgozom, ahol olyan “bajtársakkal” osztozunk a rólunk kialakult képen, akik magukat mentőgépésznek vallják, tán még büszkék is rá, és van képük egy ilyen helyzet előtt megtorpanni! Hol az az eltökéltség, szilárdság és alázat, ami felvértez azzal, hogy minden helyzetben bárkinek a szemébe nézhessek? Hogy igen, én ezt vállaltam, bízd rám az életedet, mert biztos vagyok abban, hogy bármi történik, a fizika korlátain áthajolva is azon vagyok, hogy a munkámat elvégezzem. Ez a minimum, amit én elvárok, amikor a 104-et tárcsázom, ebben az arculatban hiszek. Ez a kifakadás azért nem tisztességes, mert a kolléga háta mögött történt, ne is beszéljünk róla többet, megkeseredik a szám.

„Bárki, aki a szakmáját mindig a legjobb tudása szerint végzi, az büszke lehet magára, nem kell ahhoz adott esetben embereket mentenie.”

Ha a tétmeccset vesszük figyelembe, akkor megemlíthetném azt az utunkat, amikor a méhrepedéses ikerterhes kismamát vittük a kórházba. Ott három ember élete függött tőlünk, és akkor komolyan megizzadtam, pedig nem látványos vonulás volt. Piszkosul kellett volna menni, mégis lehelet finoman kellett megoldani, mert egy döccenővel megölhettem volna a kismamát és két magzatát. Visszagondolva is kemény feladat volt. Innen üzenem azoknak, akik az utak állapotáért felelősek, hogy akkor nagyon hiányoztak abból a mentőből. Látniuk kellett volna a kismama és a kollégáim szenvedését.

Lapzártánk előtt nem sokkal kénytelen voltál felfüggeszteni a YouTube csatornád. Miért?

Videót rögzíteni nem szabad, közzétenni pláne nem szabad. Sok személyes adat hangzik el a háttérben, ez sérti a személyiségi jogokat. Azok a felvételek, amelyeket a YouTube-on megosztottam, olyan válogatott vonulások, melyek személyes megítélésem szerint érdekesek lehetnek, akár a feladat különlegessége, akár a vonulás sebessége, akár a környezeti körülmények miatt. Nem „schumacherkedésről” van szó, nem azt akarom sugallni, hogy mi sérthetetlen profik vagyunk, nekünk mindent szabad. Sok olyan kommentelőnek írtam már privát üzenetet, aki csak azért akart mentőt vezetni, mert itt büntetlenül lehet száguldozni. Ez is csak egy velejárója a szakmánknak, amit - mi tagadás - nagyon élvezek, de ez önmagában nem meghatározó. Nem akarok uszítani, tanácsot adni, minősíteni.

(Coolean-t a Közhír blogon történő szereplése után nem sokkal megszólaltatta a Blikk újságírója is. Az a cikk viszont az OMSZ vezetőségének a fülébe jutott, ezért kellett a YouTube csatornát felfüggeszteni. Sofőrünket azóta egyébként a TV2 szerkesztősége is felkereste. - a szerk.)

A cikk II. kiadásában helyszíni riporttal jelentkezem a mentőállomásról, és leírom, milyen is lehúzni egy műszakot a mentőcsapattal.

Sonci

Motorozás = életérzés – tavasszal is!

Egyre inkább „divatba jön" a motorozás, napról-napra több a motoros kolléga az utakon, viszont még mielőtt belecsapnánk a szezonba, nem árt tisztázni pár, szintén évről évre felmerülő gondot.

Kezdésnek talán nem is a gondokkal, mintsem inkább a motorozással mint életérzéssel foglalkoznék. Tény, hogy az utakon egyre több az ezt, (a földhözragadtak közül) a leggyorsabb városi helyváltoztatási módot választók száma. Aki próbálta már, az pontosan tudja, hogy miért, aki pedig nem, az kéredzkedjen fel egy ismerőse mögé, és hamar rájön. A városban kétségtelenül verhetetlen a motorizált kétkerekű, főleg amióta a KRESZ megengedi nekünk a buszsáv használatát, valamint a pirosnál előregurulást a kocsisorok között *(gurulást*, és nem nagy gázzal száguldást!). Plusz motorral nem kell aggódnod, hogy találsz-e parkolóhelyet.

Itt még mindig csak a városi előnyökről beszéltem, arról az érzésről, ahogy a bontakozó tavasz friss virágillat-áradatában suhanva kanyarog az ember, viszont felesleges, mert azt csak átélni lehet, elképzelni nem! Még mielőtt a hőmérő elérné a +7 fokot, és mindenki rohanna a garázsba leporolni a vasat, érdemes pár problémát kicsit megrágni.

Ilyen például a motorok téli tárolása, amellyel sajnos sok-sok új motoros kolléga csak kevésbé van tisztában. Mint minden járműnek, így ezeknek is az egy helyben állás a legfőbb ellensége. Nem tesz jót az akksinak, a gumiknak, de a rozsdásodni hajlamos részeknek sem ez az időszak. Ezért érdemes motorunkat télen 1 bar-ra eresztett gumival (ne feszítse a nyomás egész télen, így később kezd el repedezni), felpolcolt motorral (mindkét kerék a levegőben, egy kis megtámasztás segítségével), és teletankolva, esetleg még le is mosva eltenni. Az akksit legjobb kivenni, és a meleg lakásban tartva olykor-olykor csepptöltőre tenni, de az se rossz, ha 2-3 hetente beindítjuk 5-10 percre a vasat, járatással töltve az akkumulátort.

Az első tavaszi napsütés alkalmával egy ilyen, szakszerűen téli álmot alvó motort kicsit körülményesebb elővenni, de paripánk hosszútávon meghálálja a törődést, ami ezáltal nem csak eszközünk, hanem társunk is lesz. Télen viszont nemcsak erre érdemes figyelni, hanem felszerelésünk rendbetételét is ilyenkor a legjobb megejteni.

Sajnos nyáron nap mint nap találkozok póló-rövidgatyás keménylegényekkel, akikre a legtökéletesebb elnevezés a „donor". Nem olcsó egy jó motoros ruházat, de mindig azt kell szem előtt tartani, hogy mennyivel olcsóbb egy tolószékhez, vagy egy csinos kézprotézishez képest (azt az esetet feltételezve, hogy az út betonja elkoptatta a pótolhatatlan ízületet). Én nagyon bízom benne, hogy ezen sorok olvasói között nagy többségben vannak a felelősségteljesen gondolkodó emberek, akik a sarki közértbe elugrás esetén SEM tesznek kivételt a motoros dzseki, kesztyű és sisak viselése alól. A baj bárhol és bármikor megtörténhet, ez a három legelemibb felszerelés viszont megmenthet az aszfalton csúszás kellemetlen következményeitől.

Na, de térjünk vissza ezek ápolására. Télen bőven van ideje protektoros kabátunknak, cordura nadrágunknak a fogason lógni, és száradni, ezért célszerű ilyenkor kimosni. Ezek mosása nem egyszerű, mert azonkívül, hogy elemeikre kell őket szedni, elsősorban kézi mosást kívánnak. Ha viszont belefér a téli nem-motorozós keretbe, akkor célszerű felkeresni egy erre szakosodott helyet (amilyen például az Astoriánál lévő mosoda). Mosás után ne felejtsük el újra impregnálni őket egy megfelelő spray-el, hogy visszanyerjék vízálló képességüket!

Ha viszont a mosás már nem segít, mert már annyira kopott/elöregedett a ruhadarab, akkor sem kell csüggedni, ugyanis mindjárt itt a *Budapest Motor Fesztivál*. A Közhír hasábjairól is sokan ismerhetitek ezt az évente megrendezésre kerülő kiállítást, amelyen jó lehetőségek nyílnak kedvezményes vásárlásokra, és az új dolgok megismerésére. Ez idén *március 11-13*. között kerül megrendezésre, a Hungexpo területén. Mindenkinek érdemes lehet kimenni!

Ha a motor és a cuccunk is rendben, akkor nincs más hátra, mint az indítás, és indulás! A szezon elején viszont *csak ésszel*! Egyrészt legkevesebb 2 hónapig nem ült már az ember motoron, így kellhet némi idő, míg újra belejön. Ráadásul a téli fagyokból ébredezve a levegőtől is jóval hűvösebb az aszfalt, az olvadás okozta meglepetés-vízátmosások a kanyarokban pedig sok helyütt életveszélyesek, ezért kiemelten fontos, hogy a szezon első gurulásainál fokozottan óvatosak legyünk!

Egy dolgot hagytam még a végére, ami az utóbbi időben némileg szívfájdalmam: Nekünk, motorosoknak az egyik legjobb ismérvünk a többi közlekedővel szemben az együvé tartozás, és ennek egymásnak intéssel történő kifejezése. Ez egy életérzés (olykor életmód is), aminek szerves része az összeintés és egymás tisztelete. Sajnos az utóbbi időben egyre többen megfeledkeznek erről, de fontos lenne, hogy ez az apró momentum örök maradjon két motoros találkozásakor. Ezért kérném, hogy Ti se hagyjátok ezt kiveszni!

Széles utat, gumifákat!

GrafUr

Vigyázz! Kész! Tavasz!

Talán még nem egészen érezzük, de lassan végre tényleg eljön a tavasz, ami mindig valami újat, valami szépet, s egyben valami változást is hoz. Változik a közérzetünk, változik a hangulatunk, s változik az is, ahogy hozzáállunk az eddigi szürke, borús világhoz. Nagykabátról széldzsekire váltunk, bakancsról sportcipőre, BKV-ról biciklire.

Igen. Jól olvastátok. Ahogy eljön a jó idő, egyre több bringást látni az utakon, s szerencsére ez az évek múlásával egyre csak fokozódik, hiszen legtöbben rájövünk, hogy mennyivel emberbarátabb dolog felpattanni a nyeregbe, és végigkerekezni a városon, mint várni a villamosra, vagy beülni a haverunk kocsijába, és „piros hullámot" kapni végig a Bartókon. Emellett a jó idő is erre késztet minket, hiszen a sötét, lámpa világította szobából már mindannyian vágyunk a szabadba. Ilyenkor előhozzuk a pincéből a bicajt, szépen letakarítjuk, hogy régi fényében ragyoghasson, és útnak is indulunk, kinek merre van dolga.

Van, aki munkába vagy iskolába jár kerékpárral, van, aki az ügyes-bajos dolgait intézi el két keréken. Legtöbben talán azok vannak, akik csak kedvtelésből, a bringázás okozta öröm miatt ülnek fel a nyeregbe, s „csak úgy"-ból, egy kis testmozgás és délutáni kedvtelés végett szabadulnak ki ily módon a szabad ég alá. Lehet, hogy tévedek, de én úgy érzem, ez az egyik legkedveltebb mozgásforma manapság, hiszen nem unalmas, nem is különösebben megerőltető, és mégis, ha hazamegyünk biciklizés után, jóleső fáradtság érzete keltődik bennünk, ami jobb kedvre derít és egyben fel is tölt minket energiával.

Sokan sokféleképpen űzzük ezt a sportot – még ha nem is versenyszerűen. Én személy szerint abba a csoportba tartozom, akinek van egy nagyon olcsó – mondhatni nagyon gagyi – kerékpárja, ami csak arra jó, hogy tekerjek, nézelődjek, de semmi extra. Többeknek van nagyon szuper, nagyon drága, mindennel felszerelt versenybiciklije, amivel hatalmas túrákat, több száz kilométeres utakat tesznek meg; ők azok, akik már nem csak mint hobbinak hódolnak a két keréknek, hanem mint legfőbb sportáguknak.

Én amondó vagyok, hogy egészen mindegy, milyen bringa van alattunk. Lehet új, lehet régi, lehet szép és lehet inkább furcsa, a lényeg, hogy ráüljünk, és tekerjük, és ürítsük ki egy kicsit az agyunkat. Nem számít, hogy itt Budapesten vagy otthon, vidéken ülünk fel rá, az a fontos, hogy ki tudjunk általa kapcsolódni, és egy kicsit átadjuk magunkat a természetnek, a levegőnek, a szabadságérzetnek. Mert ez itt a titok nyitja. A szabadságérzet. Akárhányszor úgy döntök, hogy bicajozni megyek, azt érzem, hogy kinyílik a világ előttem, és kiürül a fejem. A nyomasztó, stresszes gondolatok eltűnnek az agyamból, nem rágódom apró butaságokon, nem parázok a másnapi laborbeugró miatt – egyszerűen csak tekerek, gurulok, és élvezem, ahogy a levegő az arcomba csap, és elfeledtet velem minden borús gondolatot. Lehet, hogy csak arra az egy-két órára, de legalább akkor nyugodt vagyok. És ez nagyon sokat jelent. Főleg nekünk, egyetemistáknak. Hiszen tele vannak a mindennapjaink izgalommal, nyugtalansággal, olykor rosszkedvvel, s kell, hogy legyen valami, ami kiszakít minket ezekből a szürke hétköznapokból. Zh-időszakban talán sajnáljuk azt az egy órát rászánni naponta a mozgásra, pedig nagyon fontos lenne, mert utána megújult erővel és kitisztult szellemmel tudnánk újra leülni tanulni, ami lehet, hogy sokkal jobb eredményeket szülne a zárthelyi dolgozatok alkalmával.

Nem kell, hogy több százezer forintos kerékpárt vásároljatok, és nem kell, hogy mindenféle ruhát és kiegészítőt beszerezzetek hozzá. Nem kell, hogy több tíz vagy száz kilométert tekerjetek le pár óra alatt, nem kell, hogy versenyekre vagy nagy túrákra járjatok. Annyi kell csupán, hogy legyetek magatokkal legalább annyira jóban, hogy belátjátok, ennyi szabadságra és kikapcsolódásra nektek is szükségetek van, és ne sajnáljátok rá se azt a pár ezer forintot, amiért egy bármilyen ócska bicajt meg lehet venni, sem pedig az időt, ami alatt mondjuk letekertek 6-8 kilométert, mert hihetetlen felüdülést tud jelenteni egy-egy elkapott naplemente vagy egy pillanatig érezni a tavaszi virágillatot a levegőben. Gondoljatok magatokra! Tegyetek az egészségetekért, tegyetek azért, hogy könnyebben átvészeljétek a dolgos mindennapokat.

Üljetek fel a biciklitekre, nézzetek szét egy órára a városban, előzzétek meg a 7-es buszt és a 49-es villamost, és élvezzétek, hogy süt a nap, hogy eljött a jó idő. Élvezzétek a tavaszt!

Zsu

Megállóban ne dohányozz!

A dohányzást Európába Kolumbusz Kristóf hozta be, miután felfedezte Amerikát, s a 16. századra az egész kontinensen elterjedt a cigizés. Az évek során sok-sok szabályozást vezettek be a témával kapcsolatban.

Amerikában született először törvény a füstölgésre, a Közegészségügyi Cigarettatörvény 1971 elejétől a rádióban és tévében való dohányreklámokat szüntette meg; ugyanez a törvényt Ausztráliában csak '92-ben vezették be, de itt a dohánycégek szponzorként való megjelenésének vetettek véget, az Európai Unió 1991 óta tiltja e termékek reklámozását a média minden ágazatában. A magyar cigis dobozokon feliratok olvashatóak, hogy milyen betegségeket okozhat ez a káros szokás, Kanadában azonban még ennél is tovább mentek: a helyi dobozokba 16 féle kártyát tesznek, amikre a leszokást segítő tanácsokat írtak. A legtöbb európai ország törvénye tiltja, hogy a kiskorúak dohánytermékeket vásároljanak.

A világon a legnagyobb tiltás jelenleg Ausztrália egyik tagállamában, Queensland területén van érvényben, itt teljes a tilalom minden belső térben, vagyis a munkahelyeken, bárokban, pubokban és étkezdékben, valamint a járőrök által felügyelt strandokon és néhány szabadtéri nyilvános helyen is.

Február 6-ától a BKV megállóiban (villamos, busz, fogaskerekű, sikló, libegő és HÉV) való dohányzást akár 50 000 Ft-ig terjedő bírsággal is büntethetik.

A tiltó jogszabály bevezetésének kezdetén sokan nem is tudták, hogy mi az új szabály, de hamarosan elkezdték bemondani a járműveken, és figyelmeztető matricákat is elhelyeztek a megállókban. Vannak, akiket mégsem érdekel az új törvény, s nyugodtan dohányoznak a buszmegállóban, hiszen úgy sem jön arra közterü-

let-felügyelő, aki megbüntetné. Különben is, honnan lehet tudni, hogy meddig tart egy megálló, hiszen nincs is felfestve jelzés. Ezeknek az embereknek most elárulom, hogy a dohányfüstmentes zónát módosító indítványban 35 méteresről 55 méteresre terjesztették ki. A nemdohányzó terület autó- és trolibusz esetében csuklós járműveknél 2 méter széles és 18 méter hosszú, egyéb járműveknél 2 méter széles és 12 méter hosszú, kettős megállóban pedig 2 méter széles és 36 méter hosszú. A villamosmegállóknál 2 méter széles és 35 méter hosszú a meghatározott terület, a HÉV-nél pedig 2 méter széles és 120 méter hosszú. Az utasváró helyiségekben is tilos a dohányzás.

Úgy gondolom, hogy kiskapukat mindig lehet találni, s kifogásokat, panaszkodást is, hogy milyen rossz a szegény dohányosoknak. De a nemdohányzókkal mi a helyzet? Nekik nincsenek jogaik? Engem nagyon zavar, ha valaki mellettem áll a teli villamosmegállóban, és rám fújja a füstöt. Persze, ha nem lettek volna ilyen pofátlan emberek, talán a szabályra sem lett volna szükség… Mindenesetre az sem megoldás, amit pár napja láttam: egy 40 körüli férfi, ahogy beért a 4-es villamos Fehérvári úti megállójába, hátra sem nézve maga mögé hajította az égő cigit, ami néhány centivel a fejem mellett ment el…

Az utcai dohányzás megtiltása egyáltalán nem új jelenség Magyarországon, több városban történt már szabályozás ez irányban. Pécsett 2009. január 1-jétől tiltják a dohányzást közterületen, Dombóváron emellett a kukázást is büntetik 30 ezer Ft-os bírsággal. Szekszárdon és Hódmezővásárhelyen is hasonló rendelkezés került bevezetésre.

Úgy tűnik, hogy júliustól az éttermekben sem lesz szabad füstölögni, legalábbis a jelenlegi törvénymódosító javaslat szerint, bár sok vendéglátós fél attól, hogy ezzel a rendelettel a vendégeik egy részét elveszíthetik.

Eszti

Egy kis autóstörténelem

1875-ben járunk. Az utakon még lovas kocsik közlekednek, azonban hamarosan egy német férfi, Karl Benz új találmánnyal áll elő: az autóval. Sokan nem hittek az új jármű sikerességében, bár mára már beigazolódott, hogy ők tévedtek.

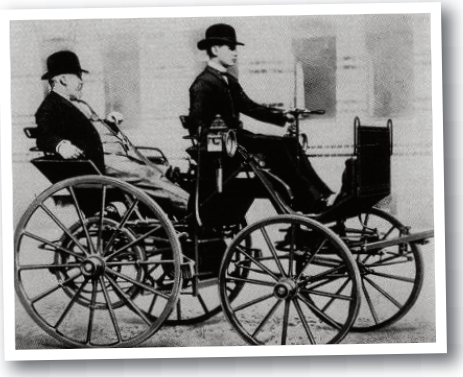
A nehéz pénzügyi helyzetben lévő Karl Benz kétévnyi munka után, 1879 elején elkészült az első kétütemű motorral. Miután megszerezte rá a szabadalmat, gázmotorgyárat alapított, de nem hagyta abba a kutatást sem, így elkészítette az első autót, amire szintén szabadalmot kapott 1886. január 29-én.

Az első autó nem mondható megbízhatónak, Karl kezdetben nem is indult vele hosszabb útra. Lehet mondani, hogy az asszonyok meggondolatlanok, de azt is, hogy okosak, ugyanis az első nagyobb lélegzetvételű útra Benz felesége, Berta kötötte el a járművet. Fiaival 106 km-re utazott egy kis rokonlátogatásra. Az út nem lehetett túl kényelmes a háromkerekű, nyitott, mindössze 0,8 lóerős járművel, aminek maximális sebessége 16 km/h volt. A nagy utazás során bebizonyosodott, hogy a jármű megbízható hosszabb távon is, így 7 év alatt 69 példányt gyártottak le belőle.

Az első autókat sok támadás érte. Voltak olyan tévhitek, hogy az utasok és a vezető is elmebajt kap, vagy fulladásos halált szenved a gyors tempótól. A kocsisok, nyeregkészítők, illetve kocsigyártók tömeges munkanélküliségtől tartottak. Mások a négykerekű által kibocsátott bűz és nagy hang ellen tiltakoztak, bár meg kell hagyni, a négylábú állatok is hagytak bőven maguk után lócitromot. Nemcsak szóbeli tiltakozás folyt, fizikai ellenállást is kifejtettek, gyakran dobálták kövekkel, vagy helyeztek a járművek útjába üvegcserepeket és szögeket.

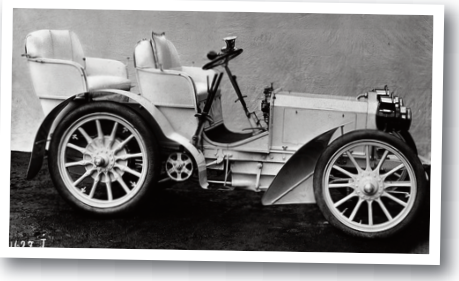
A közlekedési szabályok megalkotásával kapcsolatban is felmerültek problémák. Egyes országokban ugyanis ilyet egyáltalán nem vezettek be, vagy éppen túl szigorú szabályozást alakítottak ki. Angliában a megengedett maximális sebesség kezdetben 6 km/h volt, ami egy gyorsabb gyaloglás tempójának felel meg. Egy másik szabály szerint a gépkocsi érkezését nappal egy vörös zászló lengetésével, éjszaka pedig lámpással kellett jelezni, ugyanis a fékrendszer ekkoriban még közel sem volt tökéletesnek mondható.

Benz ötlete sok mérnök figyelmét felkeltette, közülük Gottlieb Daimler kezdett Otto-motorokat építeni négykerekű hintókba, valamint kerékpárokra, ezzel elkészítve a motorkerékpárok ősét. Az ő nevéhez fűződik az első tehergépkocsi elkészítése is, ami 16 lóerővel 16 km/h sebességgel bírt menni, és 1,5 tonna volt a terhelhetősége.



Az első járgány, amely külső megjelenésében hasonlít a mai kocsikhoz, a Daimler vállalat által gyártott Mercedes 35 HP volt. A HP rövidítés a horse power kifejezésé, ami lóerőt jelent, vagyis ez a kocsi már 35 lóerős volt, négyfokozatú váltóval, s akár 75 km/h sebességgel. Eredetileg versenyautónak tervezték, ezért a motor a jármű elejében kapott helyet, s a kerekek a kocsitest mellé kerültek, így a járgány bármely kortársánál stabilabb volt.

A következő nagy mérföldkő Henry Ford T-modellje volt, ami később futószalagos tömeggyártásban készült, ez levitte az árát, így mintegy 15 millió példányt adtak el belőle világszerte. Csak kétfokozatú sebességváltó és mindössze 20 lóerő rejtőzött a gépben, de már teljesen zárt utastérrel rendelkezett. Az alkatrészeinek tervezésében két magyar is részt vett, Farkas Jenő és Galamb József.



A híres magyarok közül fontos még megemlíteni Jedlik Ányost, Bánki Donátot és Csonka Jánost.

Jedlik Ányos alkotta meg az első elektromotort az áram elektromágneses hatásainak órai bemutatására készült villámdelejes forgonyának továbbfejlesztésével. A készüléket tökéletesítve megmutatta, hogy az elektromos áram a járművek hajtására is alkalmas, így született meg az elektromos autó nagyon korai őse.

Bánki Donát és Csonka János munkássága szorosan összefonódott, együtt kifejlesztették a Ganz-gyár egyik nemzetközileg is versenyképes termékét, a Bánki-Csonka motort. Csonkával együtt szabadalmaztatták a fúvókás benzinkarburátort, s 1984-ben az első nagynyomású robbanómotort, ami a robbanókeveréket a hengerbe porlasztott vízzel hűtötte le, s ezzel a motor hatásfokát nagymértékben lehetett növelni.

A második világháború után Európában fellendült az autógyártás, új márkák jelentek meg, sok országnak saját autómárkája van.

Eszti

Járvány Európában

1848 márciusában egy angol orvos, dr. Thomas Johnson hazafelé tartott olaszországi útjáról. A kontinensen áthaladva megdöbbentették a felbolydult világvárosok. A higgadt úriember értetlenül állt az események előtt...

Derűs, tavaszi nap volt. A fák ugyan még csupaszon komorlottak a téli hidegek után, a fű sem zöldült még ki a múzeumkerten sietősen átvágó, lelkes fiatalok talpa alatt, mégis reszketett a város a benne lappangó friss erőtől.

A negyvenes éveiben járó férfi nem törődött vele, hogy megbámulják különös viselete miatt. Gőgösen elfordította a fejét, és megigazította a fején a cilindert, amelynek makulátlan tisztaságára különösen ügyelt minden körülmények közt. Ez a mai nap sem volt kivétel: kimért léptekkel vonult végig a korzón, tartva attól, hogy a nagy zsibongásban valaki le találja sodorni a fejéről elegáns fejfedőjét.

Aggodalommal töltötte el, hogy Budapest jelen minőségében semmiben sem különbözik Palermótól vagy Bécstől: ijesztő folyamatok zajlottak Európa-szerte, amelyek hatása alól nem tudta kivonni magát. Legnagyobb megkönnyebbülésére talált egy csendes kis utcát, ahol nem bántotta annyira a fülét az egész körúton eluralkodó hangzavar. – Nem értem... – morogta a bajsza alatt. – Egyáltalán nem értem.

– Már megbocsásson, mit nem ért uraságod?

A férfi felemelte a fejét. Magas, daliás ifjú állt előtte, hullámos sötét hajjal, huncut mosollyal az arcán. Fekete atillája láttán a bizonytalan úr érdemesnek találta rá, hogy bemutatkozzon neki. – A nevem dr. Thomas Johnson, örvendek.

– Részemről a szerencse. Vasvári Pál vagyok.

– Volna oly kedves, miszter Vasvári, és elmondaná kérem, mi ez a nagy felfordulás? – fordult újdonsült beszélgetőpartneréhez a külföldi jövevény. Vasvári megütközve nézett rá. – Felfordulás? Hogy érti ezt, dr. Johnson?

Az angol tanácstalanul széttárta a kezét. – Az emberek kokárdát tűznek a ruhájukra, lelkesen jönnek-mennek...

– Mintha Párizsban lenne, igaz? – tette hozzá lelkesen az ifjú. – Hát nem rendkívüli? Kitört a forradalom!

Johnson lassan bólintott. – Hm. Nos, ez roppant különös.

– Európa népei megunták a szolgaságot. – jelentette ki Vasvári dacos lánggal a szemében. – Most mindenki a szabadságáért küzd, az összes lehetséges eszközzel, ami csak rendelkezésére áll. Nincs ebben semmi különös, dr. Johnson, ez teljesen normális emberi viselkedés. Az ön kiváló magyar tudása sokkal meglepőbb a számomra. – tette hozzá kérdő tekintettel.

– Anyai részről magyar ősökkel büszkélkedhetem... de ez most nem fontos. Tudja, nemrég Szicíliában jártam, Palermóban. Érkezésem napján tört ki a felkelés, rengeteg puskalövés, lángoló épületek... Én békeszerető ember vagyok, nem bírom elviselni az agressziót, hát elutaztam, amint lehetett: féltem, hogy később nem lesz majd módom rá. Milánóba érve már barikádok fogadtak. A párizsi eseményekről ott hallottam először, ez arra ösztönzött, hogy hazafelé vezető utam során ne ejtsem útba Franciaországot. Így érkeztem meg Bécsbe egy héttel ezelőtt, ahol nem adtak szállást a rendkívüli állapotok miatt. Budapest volt az utolsó reményem... hogy itt még minden a régi.

– Semmi sem lehet többé a régi! Azoknak az időknek vége van! – ellenkezett Vasvári önérzetesen.

– Maga nem értheti meg, miszter, hogy mennyire el vagyok keseredve. Olyan érzésem van, mintha a háború angyala lennék, aki körül káosz tör ki, akárhová is próbálna bújni előle. Borzalmas érzés, mint egy betegség... kérem, magyarázza meg, miért kell ennek így lennie?

A harcias lelkületű ifjú elmosolyodott az angol tanácstalan arckifejezését látva. – Tudja, mit? Jöjjön velem a Pilvaxba, dr. Johnson! Ott minden kérdésére választ kap. – megragadta a férfi karját, aki gyanakodva tiltakozott. – Nem, miszter. Nem vagyok hajlandó belekeveredni semmibe.

– Ne féljen, ez egy kávéház. A gyülekezőhelyünk. Ha nem száll inába a bátorsága egy jóakaratú eszmecserét folytató asztaltársaságtól, jól fogja érezni magát. Meghívom egy csésze forró angol teára is!

***

A Pilvax kávéházban javában folyt az érdemi munka, amikor a két vendég belépett az ajtón. Észre sem vették őket: minden szempár egy fiatal férfira szegeződött, kinek heves gesztikulációja impozánssá tette egyébként vékony, ösztövér alakját. – Ezt hallgassátok! – kurjantotta lelkesen. – Megírtam életem legnagyobb versét!

– Halljuk! Halljuk!

– Harcra, magyar, hí a haza!
Itt az idő, most vagy soha!
Rabok legyünk, vagy szabadok?
Ez a kérdés, válasszatok!...

Egy kéz emelkedett fel a sebtiben összegyűlt rajongótáborból. – Állj meg egy kicsit...

Petőfi rosszallóan vonta össze a szemöldökét. – Még nincs vége!

– Elnézésedet kérem... hogy is kezdted?

– „Harcra, magyar, hí a haza!" – szavalta a költő átszellemülten. – Mi az, nem tetszik? Elég buzdító, nem?

– Az, kétségtelenül. – bólintott a felszólaló. – De egy elnyomott, térdre kényszerített nemzetnek hiába mondod azt, hogy harcra. Nem mer kardot ragadni a szabadságáért, mert meg van félemlítve... előbb talpra kellene állnia.

Petőfi tekintete elszántan felcsillant. – Igazad van! Ez kell ide! Talpra! – megragadta az asztalon heverő, jobb napokat látott lúdtollat, és kijavította a kezdősort. – Remek! Talpra, magyar! Így lesz az igazi! – Miközben a magasba emelte a levegőben a papirost, hogy gyorsabban száradjon rajta a tinta, megpillantotta a cilinderes figurát az ajtóban. – Hát maga kicsoda?

– Ne aggódjatok, nem spion! – lépett elő Vasvári védelmezően. – Bemutatom dr. Johnsont: angol úr, aki átutazóban van Magyarországon...

– Orvosdoktor?

– Igen, miszter. – bólintott a megszeppent vendég.

– Kitűnő! – lelkendezett Petőfi. – Majd Jókai megmutatja, hol találja a kórházat, ugyancsak elkelne a segítség...

– Tartok tőle, hogy lehetetlent kér, miszter. – csóválta a fejét dr. Johnson kimérten. – Annyi lőtt és vágott sebet láttam az elmúlt hónapban, hogy álmomban is kísértenek. Jelen állapotomban képtelen vagyok ellátni bárkit is.

– Volt Palermoban. – jegyezte meg Vasvári, mintegy mellékesen.

– Á, ez pompás! Meséljen, hogyan alakul a helyzet olasz harcostársainknál?

Az angol urat nem lehetett kizökkenteni higgadtságából. – Őszintén szólva fogalmam sincs, miszter. – felelte csendesen. – Nem értek az ilyesmihez... de ha a halottak számára kíváncsi, megmondhatom uraságodnak, hogy hatalmasak a veszteségek. Biztos, hogy ezt akarják? Halált és vért?

– Távolról sem, doktor. – helyesbített egy alacsony, világos hajú diák. – Nekünk nem kenyerünk a vérontás. Egész éjjel röpiratokat fogalmaztunk, most a cenzorhoz megyünk, aztán pedig a nyomdába.

– Cenzorhoz soha! – kiáltotta Petőfi felháborodva. – Nem ismerünk többé semmiféle cenzort!

Többen helyeslően bólogattak. – Helyes! Irány egyenesen a nyomda! A Landerer és Heckenast van a legközelebb!

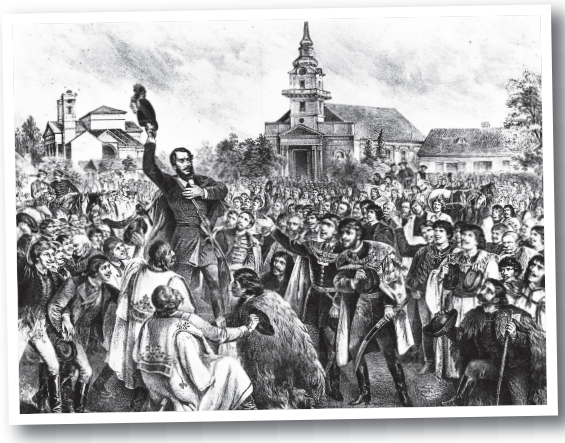
Mire dr. Thomas Johnson feleszmélhetett volna, már sodródott is a felcsigázott tömeggel a nyomda épülete felé. A gépek ijesztő, monoton robaja messzire hallatszott a belvárosban.

Az egyik tulajdonos magányosan felügyelte a sokszorosítás felelősségteljes, dübörgő és kényes folyamatát. Békés tevékenységében megzavarták a lendületes léptekkel az épületbe törő márciusi ifjak. – Megbízásunk van a számára, Landerer úr!

A nyomdász ráérős mozdulattal szivarra gyújtott. – Mi lenne az?

– A tizenkét pontot kell kinyomtatnia, és Petőfi Sándor barátunk költeményét, a Nemzeti dalt!

Landerer tekintete végigfutott a lázító sorokon. – Nem látom a cenzori engedély pecsétjét. – állapította meg idegesítő apátiával.



Petőfi szemmel láthatóan negatív bírálatként fogta fel a hűséges alattvaló flegma szavait. – Mi adjuk az engedélyt! A forradalmi ifjúság! – csapott dühösen az asztalra. Landerer összerezzent a kérlelhetetlenség eme gesztusát látva. – Uraim, kérem! – hátrált egy lépést ijedten. – Mindennek megvan a rendje és a módja! Én csak egy egyszerű iparos vagyok, nem szállhatok szembe a hatalommal... de ha önök például azt mondanák, hogy: „Ezt a nyomdát a nép nevében lefoglaljuk!”, akkor... – a mondat befejezése helyett széttárta a karját.

– Köszönjük! – bólintott Vasvári elégedetten. – Ezt a nyomdát a nép nevében lefoglaljuk! Látja, dr. Johnson, szó sincs itt erőszakról... Rajta, kezdjék el a nyomtatást, Landerer úr!

Az angol úr nem szólt semmit, csak rosszallóan megcsóválta a fejét.

***

„1849. május 19.
Drága Catherine-em!

Hosszú és kalandos út után nemsokára végre megérkezem hozzád. Kimondhatatlanul szerencsésnek érezheted magad, hogy otthon maradtál a jó öreg Londonban, és megváltoztattad ama szándékodat, hogy velem gyere, ugyanis súlyos, ragályos járvány söpört végig nemrég földrészünkön. Középpontja Párizs volt, s hamar felütötte a fejét számtalan fővárosban. Sok halálos áldozatot szedett, s tünetei közé tartozott a magas láz és a szabadságvágy is. Bármerre jártam, mindenütt úgy éreztem magam, mintha felbolydult méhkasba nyúlnék. A kontinensen élők ezt forradalomnak nevezték, s bizonyossággal kijelenthetem, komoly változások indultak útjukra.

Megismerkedtem egy lázadó lelkületű fiatalemberrel, akinek a cimboráival együtt számtalan olyan eseményben részt vettem, amelyekről nem is álmodhattam volna odahaza. Meg akarták velem értetni a forradalom szükségességét. Sosem hittem volna, kedvesem, hogy látni fogok kiszabadulni a börtönből egy Táncsics nevű rabot, és én, a törvénytisztelő polgár együtt fogok egyszer örülni egy elítélttel. Január 5-én a császári csapatok bevonultak Pestre, a magyar kormány Debrecenbe menekült, én pedig velük tartottam, mert újdonsült barátaimmal érezhettem magam a legnagyobb biztonságban. Most Bécsből írok, remélve, hogy hamarosan elindulhatok észak felé.

Félelmetes, hogy egy nép ilyen összetartó lehet, s ekkora összhangban fáradozhat vagyonos és szegény egyaránt közös sorsuk jobbá tételén. Tisztelem és irigylem a magyarokat, hogy mernek bátrak lenni egy ilyen elkeseredett időszakban, és nem félve a haláltól fegyvert ragadnak az elnyomók ellen.

Zárom soraimat; indul a postakocsi. Isten áldja Magyarországot!

Szerető férjed”

Hozzuk magunkat formába!

Egyetemisták körében igen gyakori jelenség, hogy a sok bulizás, sörözés, punnyadás vagy akár tanulás közben azon kapjuk magunkat, hogy a kilóink száma kissé meggyarapodott. Ebben a cikkben azt próbáltuk feltérképezni, hogy a Közhíresek csapatában ki mit tesz ez ellen.

Az egész cikk alapja – hol máshol, mint - egy ülésen felvetődő téma volt, mely szerint az egyik közhíres fiú diétázik. Igaz a diétája nem állt bonyolult fehérje-zsír-szénhidrát arányok számolgatásából vagy ezerféle nyakatekert receptből, ám annál nagyobb önfegyelmet igényelt. Én hat éve járok a Közlekkarra, de őszintén megmondom, hogy még nem találkoztam diétázó férfival. Az információ tehát eléggé meglepett, és mivel már nem először került szóba a fogyókúrázás, így gondoltam, többeket is érdekelhet ez a kérdéskör.

Időhiány miatt nem volt lehetőségem arra, hogy az egész Közlekkarra kiterjesszem a kutatásomat, de úgy gondolom, kis közösségünk módszerei nagyjából lefedik a főbb diétázási lehetőségeket. Amúgy sem célom fitnesz- és wellness-magazinokat megszégyenítő cikkel előállni, törekvésem csupán, hogy megmutassak néhány olyan opciót, amellyel – úgymond - formába hozhatjuk magunkat.

A gyors módszer

Számos diéta-típus létezik, amely egy hét alatt akár több kiló fogyást is ígér, sőt javarészt be is válik. Ezek közül szerkesztőségünk kettőt ismer: az úgynevezett Shaolin-diétát és a káposztaleves kúrát.

A Shaolin-diéta neve onnan származik, hogy a Shaolin szerzetesek által folytatott életmódot követi. Ők ugyanis a világtól elzárva, saját közösségüknek termesztették és állították elő élelmüket, ami főképp rizsből, babcsírából és néhol zöldségekből, gyümölcsökből állt. A Shaolinok nem fogyasztottak húst, mivel úgy gondolták, hogy leölt állatok vére beszennyezi a lelküket. Érdekes életfelfogásra vall...

Lényege a mai értelemben - tehát nem kell elvonulnunk egy civilizációtól távoli kolostorba - , hogy az étkezések meghatározott időben zajlanak, napi öt alkalommal. Ezek során rizst, zöldséget, gyümölcsöt, esetleg kevés fehér húst és halat kell fogyasztani ajánlott étrend alapján, amitől el lehet térni, kicsit megvariálva az étkeket. Fontos, hogy kenyeret, cukrot nem szabad enni, kerülni kell a hat óra utáni étkezést, és sokat kell mozogni. A diéta állítólag annyira hatékony, hogy a Hallgatói Képviseletből többen is sikerrel alkalmazták. Egy hét alatt négy kiló fogyást ígér, de tovább nem szabad csinálni! Tulajdonképpen méregtelenítésképpen is alkalmazható.

A híres-hírhedt káposztaleves kúra szintén egyik tagunk bevált receptje. Ez is egy hétnapos fogyókúra, amiben minden nap kell enni káposztalevest (ez kötelező), mellé pedig az adott naptól függően valami mást. Van zöldség- és gyümölcsnap, de olyan nap is, hogy csak 6 paradicsomot vagy 3 banánt lehet enni a leves mellett egész nap. Ezek a legkeményebb időszakok.

Akinek sikerül betartania, rövid idő alatt sokat tud fogyni, egy hét alatt akár 8 kg-ot is.

A rövid távú kúrák tehát hatásosak, ám hátrányuk, hogy utánuk könnyen visszajönnek az elvesztett kilók, miután elhagytuk a szigorú étrendet. Ennek oka, hogy közben legfőképpen vizet és salakanyagot veszít a szervezet, meg persze, hogy az ízletes, zsíros, kalóriadús ételek iránti elfojtott vágyak előtörnek. Akkor érdemes tehát ezeket alkalmazni, ha egy fogyókúra elején gyors és látványos eredményt szeretnénk, és ha később képesek vagyunk megállni, hogy ne térjünk vissza a korábbi egészségtelen étrendhez. Vagy egyszerűen csak, ha a sok buli után vágyunk egy hétre, amikor a szervezetünk megpihenhet.

A Nagy Fogyás

Talán néhányan még emlékeztek, hogy pár éve egy kereskedelmi csatorna műsorára tűzte a Nagy Fogyás című műsort, amiben kétféle fogyókúrás módszert versenyeztettek egymással. Szerkesztőségünk egyik tagja a Schobert Norbi-féle Update és a Béres Alexandra által megalkotott Súlykontroll diétát is ismeri. A műsor nyertese a utóbbi technikával fogyott le, és – ha hihetünk a híreknek - azóta is tarja a súlyát.

Bár Norbi diétája néhány hétig betartva szintén hatásos, tavaly mégis átdolgozta az egészet, méghozzá úgy, hogy most már Alexandráéhoz áll egy kicsit közelebb. Hiába tűnik tehát nehezebben tarhatónak a Súlykontroll-módszer, hosszú távon érdemesebb azt választani.

Érdekesség, hogy tulajdonképpen sem az Update, sem a Súlykontroll nem nevezhető diétának, inkább mindkettő az életmódváltásra ösztökél. Az ételeket csoportba sorolva adják meg aszerint, hogy mikor lehet (vagy lehet-e egyáltalán) fogyasztani, sőt a Súlykontrollban még az adagokat is szigorúan ki kell mérni. Ennek egyébként létezik egy gyorsított verziója is, a 21 napos diéta, ami annyiból jobb, mint a fent említettek, hogy az étrend rendkívül változatos, bőséges és hosszúsága miatt nem csak vizet távolít el a szervezetből. Sajnos garantálni ez sem tudja, hogy a „hibás” étrendre való visszatéréskor nem jönnek vissza az elvesztett kilók.

Természetesen mindkét diéta része az aktív testmozgás, legalább heti 3-4 alkalommal. Ennek kapcsán érdemes megemlíteni még egy dolgot: a mozgás ugyan megoldható egy olcsó kolis kondi- vagy kardio-bérlettel, ám az ételek adott esetben sokkal többe kerülhetnek, mint egyébként. Norbi módszeréhez rengeteg terméket lehet kapni, amik nem éppen az egyetemisták pénztárcájára vannak szabva, és ha nem főzünk magunknak, nehezen ta-

lálhatunk olyan helyet, ahol (olcsón) kapható fogyókúrás étel. Ennek megoldása lehet, ha előre eltervezzük az étrendet, és heti bevásárlást tartunk. S hogy mi legyen az étrend? Ehhez segítséget nyújthatnak a diéták honlapjai, a saját fantáziánk, sőt olykor-olykor még a Koli-konyha is…

A házi praktika

Egyik tagunk olyan módszerre esküszik, amely a családjában öröklődik, és be is vált. A lényege igen könnyen összefoglalható: három dolgot nem szabad enni: liszteset, zsírosat és édeset. Azzal a megjegyzéssel, hogy a magas keményítőtartalom miatt kiesik a körből a burgonya és a rizsköret is.

Az az előnye, hogy nem éhezik az ember, jól lehet lakni „nem tilos" ételekkel, sőt: hébe-hóba diabetikus édességet is lehet fogyasztani. Jó, ha az ember maga tud főzni, hogy biztos lehessen tápláléka összetevőiben. Lassú, de biztos módszer: körülbelül heti egy kiló megy le átlagosan, ha a folyamat beindul. Fontos, hogy ne keseredjünk el, ha egy héten nem tapasztalunk súlycsökkenést: a fogyás szakaszos.

Jó tanács azoknak, akik emellett a fogyókúra mellett döntenek: két hónap elteltével konzultáljanak háziorvossal, mondják el neki, hogy milyen vállalkozásba fogtak. Ez azért lényeges, mert ennyi idő alatt ürülnek ki a szervezetből azok a vitaminok, amiket azelőtt a gabonával, zsírral kerültek be, ilyen például a B-vitamin. Ezeket pótolni kell tabletta formájában, orvosi javaslattól függően.

A módszer egyébként nagyjából összefoglalja a jó diéta alapját, és nagyjából megegyezik a „Nagy Fogyás" által tanácsoltakkal. Az biztos, hogy ezzel nem fenyeget minket a jojó-effektus: vagyis nem fordulhat elő, hogy a szervezetünk kevesebb kalóriát kap, mint amennyit igényel, és emiatt lejjebb vesz az igényekből, és kevés ételbevétel ellenére is hízni kezdünk.

Bár kissé széles spektrumon mozog a zsíros és édes fogalma, azért nagyjából érthető, hogy mik a tiltott ételek (aki ezt választja, ne nézze meg az e havi receptajánlónkat).

Remélem sikerült valamennyire átfogó képet adnom azoknak, akik diétázásba kezdenének. Sajnos egy közlekkaros élete nem igazán kompatibilis a fogyókúrákkal (alkohol például a legtöbb módszerben nem megengedett, ahol pedig az, ott kicsi adagban javasolják), mégis úgy gondolom, egy kis akaraterővel leadhatjuk a feleslegeket. Igaz, nem akarok képmutató lenni: az a kis akaraterő néha nagyon nagy.

Petrus

Márciusban nem csak az évfolyamok csapatai szerveződnek

Emlékszem, elsősként február első heteiben megtartottuk az évfolyam első megbeszélését, és szépen lassan elkezdtük építeni a karinapos csapatot…

Mindenki megtalálhatta a számára legalkalmasabb feladatot a szervezés során. Így lett a „tömegből" több kisebb munkacsoport, akik a rájuk bízott teendőket legjobb tudásuk szerint próbálták megoldani. Az idei vizsgaidőszakban a HaBárban való sörözések alkalmával kiderült, hogy már idén is beindult több évfolyamnál a csapatépítés.

Nekünk, a Kari Napok szervezőinek is ez idő tájt kell csapatot építeni, keresni azokat az embereket, akik szívesen részt vennének a szervezésben, vagy csak épp egy-egy feladat megvalósításában segítenének nekünk. Aki érez magában elhivatottságot, a *tompos.balazs@kozlekkar.hu* e-mail címen jelezze nekem, vagy írjon szervezőtársamnak, Varga Balázsnak a *varga.balazs@kozlekkar.hu*-ra.

Ha megvan a csapat, kitaláljuk, hogy mi legyen a program a hét során. Ennek függvényében akárcsak ti, mi is csoportokat alkotunk, és nekilátunk a számunkra kijelölt program megvalósításának. Lesznek, akik a versengésre a feladatokat találják ki, lesznek, akik az esti bulik, koncertek fellépőit szervezik le. Lesz olyan, aki a szponzorkereséssel és a rendezvény pénzügyi hátterével foglalkozik. Egyszóval rengeteg feladat van, ami közül lehet választani, és lehet velük dolgozni egészen április elejéig.

Idén már 30. alkalommal kerül megrendezésre ez a nagy múltra visszatekintő rendezvény. Az ilyen kerek évfordulójú rendezvényekkel szemben mindig nagyok az elvárások, ezért nekünk, szervezőknek egyáltalán nincs könnyű dolgunk az idei Kari Napok szervezését illetően. Remélem, az idei Kari Napokat körbelengi majd a múlt szelleme, ami véleményem szerint az, hogy a csapatok közti versengés nem fog a bulizás rovására menni. Annak idején nem azért találták ki, és nem azért vált a Közlekedésmérnöki Kar legnagyobb hagyományokkal rendelkező rendezvénysorozatává, hogy az évfolyamok vérre menő küzdelmet folytassanak egymással, hanem inkább azért, hogy közösen jól érezzék magukat, bulizzanak az esti koncerteken, utána pedig hajnalig a HaBárban.

Kedves Olvasó, ha e cikk olvasása közben bármilyen ötleted támadt a Kari Napokkal kapcsolatban, ami szerinted emelné a rendezvény színvonalát, ne habozz, írd meg bátran bármelyik fent említett e-mail címre!

Tompos Balázs
a. Galamb

Kedvcsináló tesizéshez

Sokféle tesikurzus közül lehet választani a BME-n. Utánakérdeztem, hogy ki milyen testnevelés órát választott, és mi róla a véleménye.

Először kezdjük a fontos változásokkal. A Testnevelés Tanszék a testnevelés tárgyak rendszerében változásokat vezetett be. Akik 2010 szeptemberében iratkoztak be, és két kötelező testnevelés félévük van csak mintatanterv szerint, a Testnevelés BSc - 1/A, 1/B, 1/C valamint 2/A, 2/B, 2/C tárgyak közül válogathatnak. Az 1/-rel kezdődő tárgyakat az őszi, a 2/-rel kezdődő tárgyakat a tavaszi félévben lehet és érdemes teljesíteni. Ezek a tárgyak nem épülnek egymásra, tehát mindegy, hogy melyiket teljesíted először. Ha ősszel már csak a tavaszi tesid van hátra, akkor csak egy gyűjtőkurzussal találkozol majd, ahol különböző önköltséges, tanfolyam jellegű kurzusok közül választhatsz.

Mi is a különbség az A,B és C kurzusok között? A „/A" a tanszék saját, ingyenes vagy legalábbis tanszéki testnevelő tanár által felügyelt, vezetett hagyományos kurzusait jelenti (foci, kosár, röpi, tenisz stb.). A „/B" a tanszék által felügyelt önköltséges tanfolyamok és kurzusok tárgya lett (különböző küzdősportok, táncok, egyéb, kiszervezett tárgyak, köztük a túrázás is). A „/C" tárgy az orvosi vagy sportolói felmentést igénybe vevőké lett.

Akik korábban iratkoztak be, azoknak továbbra is négy kötelező testnevelés tárgyat kell teljesíteniük, de itt szigorítottak. Akinek testnevelés tárgya hiányzik, csak egy gyűjtőkurzust tud majd felvenni, és csak önköltséges tanfolyammal vagy kurzussal teljesítheti (persze ha nincs felmentése), hagyományos tanszéki kurzusokkal (foci, kosár és társai) nem.

Aki a kötelező testnevelés órák után még szeretne mozogni, a Testnevelés-E vagy -F kurzust veheti fel.

Lássunk néhány véleményt:

„A **kosárlabdát** a Bercsényiben tartják, ingyenes. A tanár nagyon jó fej, kisebb problémák esetén lehet vele alkudozni. Iron Hook-kal ki is lehet váltani ezt a tesit." *Andris*

„Régebben **bodyztam** a K épületben, de nem tetszett annyira. Sokan voltunk, s kevés gép volt, azok is régiek. A kézi súlyzóból sem volt nagy választék. A bemelegítés elég jó volt, a tanár alaposan megmozgatott minket. A második félévtől **pingpongozok**, az nagyon bejött. A Hauszmann Alajos utcai sportcsarnokban vannak az órák. Mozgás szempontjából nem egy kemény sport, de van pár jó arc, akikkel elvagyok." *Lali*

„Tavaly **fociztam**, szerintem az jó volt. Ingyen volt, csak egy cipő kellett, meg olyan ruha, hogy a hidegben se fázzak meg. Idén **teniszezek**, ez is jó, az ára 6000 Ft/félév. Erre olyan cipő kell, ami jól megtapad a salakon, valamint olyan ruha, amiben könnyen lehet mozogni." *Gábor*

„**Tollaslabdán** voltam, ami ingyenes volt; annyi anyagi ráfordítást igényel, hogy saját ütőt kell vinni. Megtanítanak a különböző ütésformákra, a játék hivatalos szabályaira, az ember levetkőzi a "Balaton-parti stílust". Sok izmot megmozgató sport, izgalmas és szórakoztató, és nem csak a lányoknak." *Magdi*

„**Sportlövészeten** voltam, ott 5000 Ft egy félév. Mivel a BME-nek nincs saját lőtere, ezért a TF-re kellett elmenni, ez a Móricztól kb. 15-20 percre, az Alkotás utcánál van. Légpuskával és légpisztollyal tanítanak meg lőni alapfokon, van több időpont egy napon, szóval arra az időpontra írod be magad, amikor mondjuk lyukas órád van, vagy simán ráérsz. Az órákat tartó tanárok többsége ugyanolyan hallgató, mint mi, és ők is jegyet kapnak az oktatásra. Ahhoz, hogy teljesítsd, be kell járni, és meg kell csinálni egy erőnléti felmérést, ami 4 választható részből áll, pl. 50 felülés, 10 fekvőtámasz, vagy 1 percig kell tartanod egy 2 literes üveget, meg hasonlók, egyáltalán nem vészes. Én nagyon bírtam, otthon is van 1-2 légpuskám, szoktam gyakorolni." *Martina*

„Én 3 félévet **pingpong**ozással töltöttem. Bármennyire is azt hiszi erről az ember, hogy laza, azért aki szereti, és aki élvezi, az bizony rendesen el tud fáradni a végére. Mi legtöbbször így voltunk, meccseztünk, élveztük, de volt, aki csak pötyögött, és nem erőltette meg magát. Úgy is lehet. A pingpong ingyenes, de felszerelés kell hozzá (ütő), ami nem egy nagy befektetés, annyit megér. Minden óra elején van "katalógus", és aki tényleg sokat hiányzik, annak könnyen meglehet, hogy nem lesz meg a tárgy. (Minden félévben van valami versenyféle, azokra nevezve ki lehet váltani 2 tesiórát is.)" *Grafur*

„**Capoeira**-ra jártam, ami egy kicsit csalódást okozott, mert többet énekeltünk, meg zenéltünk, mint mozogtunk. Illetve a csapat nagyon vegyes volt, ugyanis profik is voltak köztünk. Amúgy fizetős volt, így nem nagyon figyelték, hogy bejárunk-e, szóval lehetett egy kicsit többet lógni. Mindenesetre az biztos, hogy ezt a sportot nem a BME-n kell elsajátítani. Bár régen volt, de úgy emlékszem, az oktató egy nagyon helyes brazil fiú volt, cuki akcentussal. A **zenés női gimnasztikát** nagyon szerettem, csak sajna egy alkalom egy héten nem elég sok mindenre, de lehetett járni olcsón plusz órára is. Nagyon jó kis aerobikszerű mozgást kellett végezni, a zenét meg külön szerettem, a tanár meg egy kis energiabomba volt." *Petrus*

„Én eddig háromféle tesire jártam. A **zenés női gimnasztika** nevű tárgy keretében tulajdonképpen aerobicoztunk, a Bercsényi koliban voltak az órák, szóval az odajutás nem volt megerőltető, viszont az órán rendesen megmozgatott minket a tanárnő. Később **tollaslabdáztam**, az nagyon tetszett. Óra elején bemelegítő futás volt, aztán gyakorolhattunk végig – néha adott feladatot kellett végrehajtani, néha pedig szabad játék volt. Most pedig **Callanetics-re** járok, ez egy alakformáló torna, amit talán a jógához tudnék hasonlítani. Itt nincsenek hirtelen mozdulatok vagy ugrálás, mégis minden izmot átmozgatunk, és a stresszoldó hatás is kivételes. Ez a torna a fizetős tesik közé tartozik, de megéri az árát. Mindegyik említett kurzust nyugodt szívvel ajánlom a lányoknak (a tollast a fiúknak is)!" *Szandra*

Eszti

Közhír ki-kicsoda

Rengeteget olvashattatok már arról, hogy a Közhírhez csatlakozni nem igényel túl nagy ördöngösséget: csupán jelentkezni kell egy e-mail címen, és mi mindent megtanítunk Nektek, amit tudni kell a munkához. De milyen munkához is pontosan?

Sokat hangoztatjuk azt is, hogy mennyiféle pozíció létezik nálunk. Egy korábbi felhívásunkban, - ami többször megjelent az újságban - a következő embereket kerestük: cikkíró, riporter, tördelő, olvasószerkesztő, designer, ötletgazda, poéta, diktátor, mecénás. Én úgy emlékszem, hogy az utolsó háromból egy sem dolgozik nálunk (legalábbis senkinek nem szerepel ilyesmi a névjegykártyáján) mégis át tudom érezni, hogy a toborzó írója mire gondolt, amikor ezeket a sorokat megfogalmazta. A Közhír ugyanis kifejezetten alkalmas arra, hogy amivel az egyetemen nem tudunk foglalkozni, azt itt megtehessük. Szinte látom magam előtt a poétát, aki minden hónapban kap egy kis helyet, hogy verssel töltse meg, elképzelem a diktátori hajlamú hallgatót, hogy lapzárta után egy adósságbehajtó keménységével rohangál a cikkekért, és lelki szemeim előtt megelevenedik a mecénás, aki például egy olyan lány, aki a szükséges pillanatban anyatípusként simogatja a fejünket, hogy kipattanhasson belőle a megfelelő cikkötlet.

Nézzük azonban a ténylegesen működő pozícióinkat, hogy kire mi vár, ha jelentkezik hozzánk, és ezeket szeretné csinálni.

Cikkíró

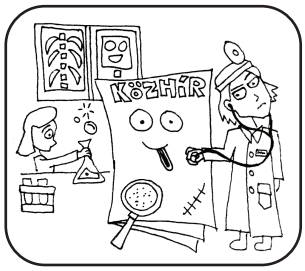
A cikkíró az újság alappillére.

32 oldal áll rendelkezésünkre egy-egy hónapban, és ha ezt nem a cikkíró tölti meg, akkor senki más. Tulajdonképpen a Közhírnél mindenki cikkíró, még az is, akinek beosztásából adódóan nem is kellene írnia. Ez adódik egyrészt abból, hogy kis szerkesztőség vagyunk, de javarészt abból, hogy mindenkinek akad valamilyen mondanivalója. Mivel mindannyian Közlekedésmérnöki Karra járunk, az újság pedig többségében közlekedési témával foglalkozik, sokszor megesik, hogy ha valaki hiányol egy, a szakirányát érintő témát, akkor összedob róla egy kis írást. Megesett már, hogy a MűTerem egyik designere szerette volna kedvenc témáját viszontlátni az újságban, és egy hivatalos cikkírónk segítségét kérte ehhez.

Mellesleg a cikkírónak nagyon jó dolga van, ugyanis szabadon meghatározhatja az újság tartalmát. Egy cikknek hatalmas értéke van: lehet vele például ingyen kiállításra menni, vízibuszozni, EFOTT-ra járni, motoros tanfolyamot végezni és hasonlók. No persze nem száz százalék, hogy ez mind teljesül, az azonban biztos, hogy egy hétszázas példányszámú újságban megjelenő cikk reklámértékét - főleg, hogyha a megfelelő közönségnek jelenik meg - sokan megértik.

Tördelő

A tördelő az újság igazi háttérmunkása. Nincs a rivaldafényben, nem jelenik meg az arca a cikkek alján, de talán a legtöbb múlik rajta az újságkészítésben. A tördelő a "mérnök" az újságnál. A cikkíró, a fotós, a grafikus, illetve a főszerkesztő elképzeléseit vegyítve a tördelőszerkesztő rakja össze egy nagy egésszé a darabokat. Kell némi vizuális képzelőerő, hogy az ember már előre lássa, hogy mit is akar kihozni egy cikkből. Ez az esetek többségében nagy szabadsággal is jár. Nem szabad elfelejteni a szépérzéket és a precizitást sem, mert bár sokszor nem tűnik fel a hiba, az embert mégis zavarja valami, csak nem tudja, hogy mi. A tördelő akkor végzi jól a munkáját, ha az újság egy egységes, kerek egésszé áll össze. Emellett szükség van jó munkabírásra és némi szabadidő feláldozására is. Nem kell 50 kg-s cementes zsákokat cipelni, de egy tördelő soha nem kerülhet alkotói válságba. Ha egy cikkíró nem készül el a cikkével, akkor nem kerül bele az újságba, helyette másvalaki cikkét rakják be. Ha tördelő nem végzi el a feladatát, akkor nem készül el az újság.



Mindig két tördelő dolgozik az újságnál, akik rugalmasan megosztják egymás között a feladatokat, ők ketten alkotnak egyet. A határidők szigorú tartása az egész újságkészítést végigkíséri. Ezen tulajdonságok a mérnökök sajátjai is, melyekből nincs hiány a szakon…

Olvasószerkesztő

A szerkesztőségnél jelenleg három olvasószerkesztő dolgozik hónapról hónapra azon, hogy nyelvi szempontból a lehető legigényesebb kiadványt tarthasd a kezedben. Amikor egy cikkíró elkészül az írásával, továbbítja azt a rovatvezetőjének, aki megfelelő ellenőrzés után feltölti a cikket az FTP-szerverünkre. A nagy mű ekkor kerül először az olvasószerkesztők árgus szemei elé. Az ő legfőbb céljuk, hogy a formázási és nyelvtani hibákat, amennyire csak lehet, eliminálják a szövegből.

A szükséges korrekciók elvégzése után a tördelőszerkesztők szorgos keze újsággá formálja a dokumentumok tartalmát. Miután ezzel elkészülnek, a harmadik olvasószerkesztő veszi kezébe a lapot, és további – eddig fel nem derített vagy a tördelés során bekerült – hibákra vadászva böngészi át az anyagot. Többszörösen átnézett újságot küldünk tehát a nyomdába, hogy utána kedvedre lapozgathasd azt.

A feladat megfelelő színvonalú elvégzéséhez szükséges az egészségesen kritikus hozzáállás, sok-sok türelem, egy kis magyartanári véna, némi szabadidő, és nem árt, ha kéznél van egy Helyesírási szabályzat is.

E felelősségteljes poszt előnye, hogy az újságot már megjelenés előtt többször is átolvashatod, ezzel szélesítheted a látókörödet. Részletesen feleleventheted a helyesírás szabályait, például hogy a gépjármű-közlekedés miért írandó kötőjellel és a villamosközlekedés miért nem.

Petrus

Írások az írásról – V. rész: Mi a művészet?

Jelen cikkünkkel búcsúztatjuk a kalligráfia témáját, az elegáns betűvetés minden csínját-bínját felvonultatva a technikáktól kezdve a különböző betűtípusokig, amelyek könnyedén maguk mögé utasítják a szövegszerkesztő programok formázási csodáit.

Ha minden eszközünk megvan ahhoz, hogy elkezdjük az írás fortélyos folyamatát, elsősorban kitartásra lesz szükségünk. Sir Winston Churchillt idézve: „Nem ígérhetek mást, csak vért, erőfeszítést, verítéket és könynyeket!”. Nosztalgikus érzések kerít hetnek hatalmukba minket, amikor a kezdeti lépésektől haladva barátkozunk a hullámos vonalakkal, mint első osztályban. Sajnos erre szükség van, hogy magabiztosságot szerezzünk a toll használatában.

Ne várjunk nagy eredményeket elsőre: egyetemistaként az ember elképzelhetetlennek tartja előadásonkénti öt-hat oldal jegyzetelési rutinnal és megizmosodott jobb karral, hogy az írásban fizikailag is el lehet fáradni. A szépírás művészete főleg a kézfejen futó inakat terheli, amelyek az ujjakhoz futnak. Lelkesedés ide vagy oda, fájdalom esetén mindenképp pihentetni kell a kezet, mielőtt ínhüvelygyulladásig fajulna a dolog.

Ha kellően elszánt az írni tanuló alany, bele lehet jönni. Az említett ínszálak folyamatos terhelésén múlik a dolog: jelen cikk írójának hat oldal a rekordja, ami egy teljes napnyi türelmes munka gyümölcse. Ez a mai zsúfolt életmód közepette soknak tűnhet, de itt szükséges megjegyezni, hogy a középkorban egy szerzetes számtalan éven keresztül dolgozott egy kódexen. A legnagyobb ismert kötet, a Codex Gigas pergamenre vetése szakértők szerint több, mint harminc évbe is beletelhetett. (Ebben a díszítések és a képek kifestése még nincsen benne.)

A gyakorlás során legpraktikusabb időrendi sorrendben haladni, és így sorra venni a betűtípusokat: így követik egymást ugyanis bonyolultságban. Az első említésre méltó a Karoling-minuscula, amely, mint neve is mutatja, Nagy Károly uralkodása alatt jött létre a VIII. század végén. A minuscula azt jelenti, hogy csak kisbetűkből állt; ezzel együtt használtak egy maiusculát, azaz nagybetűkből álló betűtípust. Ez az unciál nevet viselte, s nehézségben sem múlja felül kisbetűs társát.

Hatalmas újításnak számított akkor egy ilyen tiszta és olvasható oklevél-betűtípus, addig ugyanis nem volt egységes megjelenése a hivatalos iratoknak, s ez jócskán megnehezítette az adminisztrációt. Nagyon sokáig népszerű volt az említett írásjelleg, példának okáért a Tihanyi alapítólevélben található nevezetes sor, a „fehervaru rea meneh hodu utu rea” betűi is erős Karoling-hatást mutatnak.

A következő lépcsőfokot a korai gót betűtípusok jelenthetik, ezeket fraktúrának hívják. Számtalan ilyen stílusú kalligráfiával találkozhatunk régi kódexek lapjain, templomokban. Az idő múlásával bájosan egyszerűből a csaknem olvashatatlanig bonyolódtak az évszázadok alatt.

Németország a szülőhazájuk, ott nagy becsben tartják a fraktúrát. Nyomtatásban még az ’50-es években is használatban volt, meglepően egyszerű kis kiadványokban is. Ha az ember híres német személyiségek leveleit próbálja kisilabizálni, nem azért nehéz, mert az illetők csúnyán körmöltek, hanem mert gót folyóírással tették. Ilyen is van: a mi verébfejbetűinkre hajaz a szerkezete, csak az összhatás jobban hasonlít egy rakás párzó szöcskére.

A problémát csak egy módon lehet orvosolni, ami a kódexekre is igaz általában: tanulj meg úgy írni, és akkor majd el tudod olvasni a szövegeket. Tapasztalat szerint ez a fraktúránál működik a leglátványosabban. Azonban sok év gyakorlás után sem fogja az ember kapásból úgy falni a Gesta Hungarorum-ot, mint a Harry Pottert: a középkorban több olyan karakter is használatban volt, ami ma már nincs, ezeket ildomos ismerni.

Az r-nek volt egy ívelt L-re hasonlító formája, az s-nek a hosszú alakja még nyomtatásban is gyakran előfordult, a Vizsolyi Bibliában lehet találkozni vele. Újlatin nyelvekben bizonyos szókapcsolatokra külön karakterek álltak rendelkezésre, óolaszban például a „con” és a „per” bírt külön jelöléssel. A v helyett főleg a régi szövegekben u-t használtak. Ezekhez hozzá lehet szokni, és folyékonyan olvashatunk középkori „betveket” is.

Késői fraktúra

Modern betűtípusokban sincs hiány, ezek kicsit más hatást keltenek régi társaik mellett. A legnépszerűbb a dőlt Antiqua, de sokkal nehezebb, mint amilyennek elsőre tűnhet: álló betűkkel írni viszonylag egyszerű, de pontosan egyforma mértékben dönteni a betűket úgy, hogy az összhatás is megfelelő legyen, nem könnyű feladat.

A különböző kalligráfia-betűtípusoknak csak a fantázia szabhat határt: ha az ember elég rátermettnek érzi magát, nekirugaszkodhat kidolgozni a saját külön bejáratú írását is. Sok sikert minden leendő írnoknak!

M*gdee!

Koli-konyha

Üdvözlet! Az előző alkalommal megígértem, hogy készítünk egy rántott húsos palacsintát, viszont mást nem vetítettem előre. Sokáig gondolkodtam, mit lehetne így kora tavasszal megírni, de aztán bevillant, hogy nemsokára itt a húsvét (már csak kettőt kell aludni), illetve valószínűleg már mindenki, aki tehette, túl van az idei disznóvágáson, úgyhogy egy igazi férfias receptet fogok megosztani veletek!

De ne hamarkodjuk el, kezdjünk neki a **rántott húsos palacsintá**nak!

Hozzávalók:

tésztához a kellékek (előző szám alapján, ezt helyhiány miatt nem írnám le még egyszer!)
1 nagy fej hagyma
0,4 kg darált sertéshús (a comb a legfinomabb, de szinte akármivel megpróbálhatjuk)
egy nagyobb konzerv sűrített paradicsom
~3 db tojás
zsemlemorzsa
liszt
étolaj
só, bors, pirospaprika, majoránna

Elkészítés:

Csináljunk egy adag palacsintát, úgy, ahogy az előző számban már írtam. Lehetőleg ne cukrozzuk túl a tésztáját, mivel most sós cucc megy bele, de azért ne is spóroljuk ki belőle. Ha megvannak a palacsinták, készítsük el a tölteléket! A hagymát daraboljuk fel, 2-3 evőkanál olajban pároljuk meg (adjunk hozzá 2-3 evőkanál vizet, így biztosan párolódni fog, és nem pirulni!). Ha ez megvan, vegyük le a tűzről, dobjunk rá 2 teáskanál pirospaprikát, keverjük alaposan össze, majd rakjuk vissza a tűzre, és már borítsuk is bele a darált húst. Ezt folyamatosan kevergetve nagyobb lángon süssük addig, amíg a darált hús rendesen átsül (azért kell kavargatni, mert a darált hús hajlamos rá, hogy egybesüljön, ami egy tölteléknél nem túl szerencsés). Kínáljuk meg ízlés szerint sóval, borssal, majoránnával, majd a sűrített paradicsommal. Alaposan keverjük össze, majd ha a kóstolás is rendben van, vegyük le a tűzről. Most jön a neheze! Verjük fel a tojásokat egy mélytányérban, egy másikba öntsünk lisztet, egy harmadikba zsemlemorzsát. Egy palacsinta közepére tegyünk kb. 2 (ha több fér bele, mehet több is, de ezt ki kell kísérletezni) evőkanálnyi tölteléket, két oldalát hajtsuk be, majd az alját fel, végül a tetejét dugjuk bele a felhajtott aljba úgy, hogy ne jöjjön szét. Ezután a rántott húshoz hasonlóan először beleforgatjuk a lisztbe, majd a tojásba, végül a zsemlemorzsába, és közepesen forró olajban, lehetőleg vastag aljú serpenyőben arany barnára sütjük. Nekem egyik nagy kedvencem, és a legjobb benne, hogy ha egy nagy adagot csinálunk, másnap csak fogunk egy zsemlét, kettévágjuk, belecsapunk egy palit, és kész is a tízórai!

A palacsintahajtogatás folyamatának illusztrációját a blogon (kozhir.blogspot.com) *megtekinthetitek!*

És jöjjön azon férfiak étele, akik nem félnek a kihívásoktól, akik Chuck Norris és Bud Spencer filmeken nőttek fel, akik legalább hetente egyszer harcba bocsátkoznak akármilyen szuper-nindzsa csapattal, természetesen győztesen kerülve ki belőle, és még akár szellenteni is mernek barátnőjük jelenlétében, az ő számukra következzen a **sörben sült csülök**!

Hozzávalók:

egy szép nagy bőrös csülök (ha még füstölt is, külön királyság)
3-4 gerezd fokhagyma
olaj
őrölt kömény, bors, só
4-5 db közepes burgonya
~6 doboz sör, amiből legalább az egyik barna sör
kitartás és mindenre való elszántság

Elkészítés:

Hölgyeim és Uraim, de inkább Uraim! Aki azt hitte, hogy csak úgy elkészítjük, az téved! Először is ki kell választani egy dátumot, amit pirossal bejelölünk a naptárban (lehetőleg a saját vérünkkel, mert attól férfiasabb!). Egy-két nappal a nagy esemény előtt fogjuk a becses csülköt, és bepácoljuk. Kb. 1,5 dl olajban elkeverünk egy kávéskanálnyi őrölt köményt, egy púpos kávéskanálnyi borsot, ugyanennyi sót, illetve beledaraboljuk a fokhagymákat. Bevagdossuk a csülköt, lehetőleg ugyanazzal a késsel vagy tőrrel, amivel borotválkozni szoktunk! Belerakjuk egy tálba, majd a kikevert cuccal jó alaposan bekenjük, különös tekintettel a bevágásokra. Alaposan lefedjük, lehetőleg celofánnal, légmentesen, majd berakjuk a hűtőbe, és pihenni hagyjuk egy napig. Másnap, mikor úgy érezzük, hogy eljött a pillanat, a 6 sörből megiszunk egyet, igazi közlekeshez méltón: 3 másodperc alatt. Egy férfias böfögés után elővesszük a csülköt, és belerakjuk egy magasabb falú tűzálló edénybe, majd egy barna sört aláöntünk. A krumplikat megpucoljuk, hatfelé vágjuk, és mellédobjuk. Lefedjük alufóliával, és egy óráig pihenni hagyjuk, addig megiszunk még egy sört. Vagy kettőt. Bedurrantunk a sütőbe, kb. 200 °C-ot idézünk elő, majd berakjuk a húst. A továbbiakban 2 órán keresztül megpróbáljuk elfoglalni magunkat, javaslatok: igyunk meg 2-3 sört. Ezután gyorsan ugorjunk le a boltba, és vegyünk még sört. Ha letelt a két óra, levesszük az alufóliát, a levével megöntözzük, és megnézzük, hogy menynyire puhult meg. Elméletileg már teljesen puhának kell lennie, még egy picit piríthatjuk, és egy igazán tökös befejezés ínyenceknek: egy lilahagymát kockázzunk fel, és szórjuk rá. Nincs is más dolgunk, mint meginni pár sört, és elfogyasztani a csülköt, majd keresni pár harcos nindzsát, és körbepörgő rúgásokkal elintézni őket.

FIGYELEM! Az étel elkészítése és elfogyasztása 18 éves kor alatt nem ajánlott!

Remélem, sikerült pár férfiszívet megdobogtatnom, vagy pedig hölgyeim: a férfihoz vezető második legrövidebb út a hasa!

Bicsák György
a. Chuch Spencer

Szirének a Titánon

Kurt Vonnegut neve sokak számára ismerősen csenghet, akik kedvelik a tudományos-fantasztikus olvasmányokat. A Titán szirénjei *című műve egyfajta kifigurázása a vallásnak; a vallás és tudomány szembeállítása.*

A regény kulcsfigurája Winston Niles Rumfoord, egy lelkes milliomos űrutazó, aki kacifántos nevű „kronoszinklasztikus infundibulum” - vagyis nagyjából: „időegybetöréses betölcséresedés” - áldozatává vált a kutyájával együtt. Magyarul a fizikai teste megszűnt létezni, s hullámjelenséggé vált. Ezáltal képes bárhol jelen lenni, s mindent tud a múltról, jelenről, jövőről egy véges időintervallumon belül. Létrehozza a Merőben Közönyös Isten Egyházát, s meghatározott időszakonként megjelenik, hogy hívei elé tárja a jövőt.

A főszereplő Malachi Constant, tipikus playboy: a pénzét apjától örökölte, s útját csak szerencse kíséri. Ám Rumford egy jelenéskor beavatja őt a tikokba, elárulja, hogy milyen sors vár rá és a saját „özvegy” feleségére, Beatrice-re. Megjósolja nekik, hogy elutaznak a Marsra, majd a Titánra, s hogy egymásba szeretnek, és gyermekük születik. A két ember már az első pillanatban meggyűlöli egymást, és mindent elkövetnek, hogy a jóslattal homlokegyenest ellentétes dolgokat cselekedjenek.

A sorsuk ellen mégsem tehetnek semmit, s elérkezik az a pillanat, mikor mindketten a Marson ébrednek agymosott emberként. Nem emlékeznek semmire, nem ismerik fel egymást. Élik a saját kis életüket, s mint minden marsbeli ember, a Föld leigázásán fáradoznak. Ám a támadás rosszul sül el, a földlakók mellé pártol a szerencse.

Constant elszakad Beatrice-től, s egy társával együtt a harmóniumok bolygójára kerül. Pár év múlva egyedül tér vissza a Földre, hogy megkeresse a szerelmét. Meglepődik, mikor Beatrice-t egy Chrono nevezetű fiúcska társaságában találja.

Hárman utaznak tovább a marsi űrhajón, s végül a Titánon kötnek ki. A bolygó nem lakatlan, egy Salo nevű ősöreg űrlény él ott, s próbálja helyrepofozni az űrhajóját, hogy hazatérhessen. A Titán gyönyörű hely, szereplőink mégis elégedetlenek az életükkel. S a végén nem marad el a keserédes befejezés sem.

Ajánlom a műfaj kedvelőinek, azoknak, akik szeretik a csavaros történeteket. Önfeledt kikapcsolódás szinte mindenkinek.

Vera

Jaj, de gonosz

Gru a világ leggonoszabb embere. Illetve szeretne azzá válni, s szeretné, ha az emberek is annak látnák őt. Ám az évek múlásával egyre több problémával kell szembenéznie.

Céljai elérésétől semmi sem tántoríthatja el. A következő gonosztett, amire készül, az eddigieket is felülmúlja. A nagy terve: ellopni a Holdat. A háza alatti atombunkerben élő hű segítőtársai, a minyonok és Dr. Senkiházi őrjöngve fogadják a hírt. Hiszen lopott ő már el igazán nagy dolgokat, például a Szabadság-szobrot... a kicsit Las Vegasból. Vagy az Eiffel-tornyot! De azt is Vegasból.

A legnagyobb ördögi terv végrehajtásához az anyagiakat a Gonoszok Bankjából szeretné hitelezni. De az igazgató csak abban az esetben támogatja, ha sikerül megszereznie a megvalósításhoz szükséges zsugorító sugarat a Távol-Keletről. Ám Vektor, egy másik gonosztevő mégis elcsaklizza Gru-tól a sugarat.

Gru minden tudását felhasználva próbál bejutni az ellenfele erődítményébe. Sajnos kísérletei egymás után fulladnak kudarcba. A szerencse egy véletlen folytán kopogtat be hozzá. Három árva lány süteményeket árul, s a kínálatukban pont szerepel Vektor kedvenc süteménye is. Gru cselekvésre szánja el magát, s a tervei megvalósításához örökbe fogadja a lánykákat, akik sikeresen hozzájuttatják a zsugorító készülékhez.

A három árva a boldog család lehetőségét látja a gonosztevőben, aki szépen lassan idomul is hozzájuk. Balettórára kíséri a kicsiket, teazsúrt rendeznek a minyonokkal, esti mesével altatja őket – Gru igazi mintaszülővé válik. Ám a gondtalan életnek lassan vége szakad, teljesítenie kell a Hold elrablását.

Vektor sem tétlenkedik, hiszen ő is a világ leggonoszabb embere címet pályázta meg. A lányokat elrabolva kényszeríti Gru-t a miniatűr Hold átadására. Az izgalmakban bővelkedő finálé kimenetelét nem árulom most el, mindenki sejti, hogy borítékolt a hepiend.

A Pixar animációs filmje nem csak a gyerekközönséget célozza meg. A történetek és az erkölcsi tanulság inkább a kisebbeknek szól, ám a rengeteg vicc, tréfás utalás a felnőttek számára is élvezhetővé teszi. Egy kellemes családi mozizás ideális filmje lehet.

Vera

Logikai rejtvény

Logikai rejtvényünk szereplői végzős mérnökjelöltek, akik különböző szakirányon írják a diplomájukat. A megadott információk alapján állapítsd meg, hogy ki milyen témában, milyen (tervezett) terjedelemben ír, és mit tanult eddig!

Szervezési területből Szilvia ír diplomát.

Miklós Járműgyártás és -javítás szakirányon van.

A logisztikai területen tanuló diák nem László, és nem is biztonsággal kapcsolatos témát választott.

Annamária nem autógépész, és nem foglalkozik kutatással.

A gazdasági területről író diák neve nem a legrövidebb és nem is a leghosszabb, de az ő dolgozata ígérkezik a legkurtábbnak, 75 oldalasnak.

A tervezéssel foglalkozó vasutas hallgató neve egy karakterrel rövidebb, mint azé, aki a 90 oldalas dolgozatot írja.

Angéla dolgozata 80 oldal hosszú lesz.

A legterjedelmesebb diplomamunkát a hajógépész nyújtja be.

Feladvány

		oldalszám					téma					szakirány				
		75 oldal	80 oldal	90 oldal	95 oldal	110 oldal	szervezési	kutatási	gazdasági	tervezési	biztonsági	autógépész	hajógépész	logisztikus	vasutas	járműgyártó
név	Angéla															
	Annamária															
	Miklós															
	Szilvia															
	László															
szakirány	autógépész															
	hajógépész															
	logisztikus															
	vasutas															
	járműgyártó															
téma	szervezési															
	kutatási															
	gazdasági															
	tervezési															
	biztonsági															

Megfejtés

név	oldalszám	téma	szakirány
Angléla			
Annamária			
Miklós			
Szilvia			
László			

Péterus

Humor

Egy fiatal lányt elkísér az anyja az orvoshoz:
- Doktor úr, a lányomnak valami furcsa betegsége van. Alig eszik, mégis minden nap egyre kövérebb, reggelente meg állandóan rosszul van.
Az orvos megvizsgálja a lányt, majd közli a diagnózist:
- Asszonyom, a lányának nincsen semmi baja, egyszerűen csak terhes, úgy számolom, a negyedik hónapban lehet.
- De az lehetetlen, az én lányom nem olyan! Még sosem volt egyedül egy fiúval sem! Igaz, kislányom?
- Igen mama, még csak meg se csókoltam soha egyetlen fiút sem!
Az orvos nem szól semmit, csak odamegy az ablakhoz, és nézeget kifelé. Öt perc után az anya nem bírja tovább, és megkérdi:
- Doktor úr, talán valami érdekes van odakint?
- Egyelőre nincsen, de amikor utoljára történt ilyen eset, feltűnt az égen egy csillag, meg megjelent három bölcs. Azokat keresem, nem szeretném elmulasztani.

* * *

Válóperes tárgyaláson sírva panaszolja a feleség:
- A férjem úgy bánt velem, mint egy kutyával!
A bíró együttérzően:
- Bántotta önt?
- Azt nem, de azt akarta, hogy hűséges legyek!

* * *

Nagymama a kis unokájához:
- Kisfiam, én nem értem ezeket a mai zenéket!
- De nagymama, ez a porszívó!

* * *

Az utasszállító az Atlanti-óceán fölött repül, amikor megszólal a kapitány:
- Kedves utasaink, szélcsendes időben utazunk, az út felét már megtettük. Ha kitekintenek a jobb oldali ablakon, láthatják, mindkét motor működik. Ha balra néznek, láthatják: a két motor lángokban áll. Kérem, ne essenek pánikba! Nézzenek le, s az óceán mozdulatlan tükrén egy sárga foltot láthatnak. Az egy gumicsónak. Én innen beszélek.

* * *

- A hipermarketekben már kilóra lehet megvásárolni a komolyzenei CD-ket!
- Tényleg? Akkor vegyünk egy kiló Lisztet.

* * *

- Miben különböznek a japánok és a Mikulás?
- A japánok nindzsák, a Mikuláson meg van zsák.

* * *

Mórickát kérdezi a tanítónő:
- Mi leszel, ha nagy leszel?
- Katona!
- Jaj, Móricka, hát a katonát megöli az ellenség!
- Akkor ellenség!

* * *

Az öregek otthonában Sándor bácsi dicsekszik az ápolónőnek:
- Jaj, kedvesem, amikor fiatal voltam, egy ötliteres tejeskannát tudtam a péniszemen száz méterre elvinni.
- De Sanyi bácsi, ugye, az már nem megy?
- Nem, aranyom, már nem bírja a térdem.

* * *

Nem mi mondtuk…

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„Ilyen multiplexert bármelyik drogériában utánam vágnak bónuszpontokért." (Elektronika, elektr. mérőr.sz.ek)
„Volt egy ilyenünk is, aztán valaki trombitának nézte, és megfújta." (Mechatr., robottech. és mikrosz.)
"Azt szoktam mondani, hogy azok a hallgatók, akik az első sorban ülnek, tudják a matematikát. (üres első sor) Hát igen..." (Matematika)
"Érzésekre nem lehet adni. Ez definíció." (Matematika)
"Lássuk be, a felsővezeték nem olyan szép. Nekem mondjuk tetszik." (Közlekedési technológia)
"A trolik - ahol vannak - jól működnek. (...) A mai trolik már nem nagyon ráznak." (Közlekedési technológia)
„Egy modern műszer csenget egyet, hogy megmérte a dolgot, egy még finomabb egy Danke! szóval megköszöni, hogy odaállítottam." (Gépjárművek üzeme és diagnosztikája)
„Ha egy doktor néni, egy műszaki antitalentum, megy haza a sötétben, és lát egy villogó piros lámpát, biztos arra fog gondolni, hogy az egy amerikai autó, amelyik kanyarodni akar!" (Gépjárművek üzeme és diagnosztikája)
„Manapság hirdetik az új autókat, hogy új élmény, új élvezet…Új típusbizonyítvány, új általános forgalomba helyezési engedély." (Gépjárművek üzeme és diagnosztikája)
„A közúti közlekedés óceántól óceánig egy nagy közös társasjáték, ebben nem lehet csinálni egyéni huncutságokat, mert az megbosszulja magát." (Gépjárművek üzeme és diagnosztikája)
„Nem úgy néz ki, hogy egy autót összetörünk elölről, hátulról, aztán kicsi kipufogógáz-vizsgálat…" (Gépjárművek üzeme és diagnosztikája)
„…egy kellemes úriember vastag nyaklánccal a nyakában tudja vezetni." (Gépjárművek ü. és d.)
„Ha valamelyik hallgató kiveri az autónk ablakát, vagy kiszúrja a kerekét, akkor úgy kérdezzük vissza a feladatot, mintha leadtuk volna." (Irányítástechnika)
„Lóra ülünk karddal, meg elöltöltős puskával, azok meg jönnek szembe géppuskával!" (Irányítástechnika)
„Meséli édesanyám, hogy az orvosnál a váróban ült, és mondták, hogy 10 ezret szokott kapni a főorvos asszony… Na most, ahogy elnézem magukat, elég sikeres napom lesz!" (Irányítástechnika)

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

KaBár
„A mi helyünk!
Lájk GYUREX
www.facebook.com/djgyurex
MűTerem

HaBár

SZÓRAKOZTATÓ ÉS ÉLMÉNYCENTRUM

BAROSS GÁBOR KOLLÉGIUM ALAGSOR

1114 BUDAPEST, BARTÓK BÉLA ÚT 17.

MÁRCIUS 9. PIZSAMA PARTY

ITALAKCIÓ CSAK PIZSIBEN

MÁRCIUS 16. VIVA LA REVOLUTION

FORRÓ LATIN HANGULAT

MÁRCIUS 23. DRESS DARK

A ROCK SZERELMESEINEK

DJ GYUREX

WWW.HABAR.HU

design by MűTerem