

KÖZHIR



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Önkormányzat 2013.okt. 77/2



Tartalom

Miről is olvashatsz?

- 03 Főszerkesztői jegyzet
- 03 Impresszum
- 04 Hírek
- 05 Bemutakozik a Halgatói Képviselő - Vörös Márton
- 06 A katedra másik oldalán - Interjú Dr. Bodács Gáborral
- 08 Diák hagyományainkról
- 09 Hogyan tovább?
- 10 110 méter papír
- 11 A Szabadság Napja - október 23.
- 12 "Kettőegésznyolc?"
- 13 X. Hajtányverseny 2014
- 15 Halo Wlen, halo Szakkolli
- 16 Önkéntes Nap 2013
- 17 Pro Youth – a fiatalok egészségének védője
- 18 10 legszebb autó az én szememmel
- 20 Egy ütemre jár az agyunk
- 22 Hidroplánállomás a Gelért téren
- 24 Vilamosnap ötödször
- 25 Kultúra két keréken
- 25 Christine a garázsban
- 26 Középkor újratöltve
- 26 Janelle Monáe: The Electric Lady
- 27 Boldog szülinapot!
- 27 Harold Pinter: A gondnok
- 28 Kalkonyha
- 29 Rejtély
- 29 Nem mi mondtuk
- 30 Humor



15



8



11



16



22



24



25

Főszerkesztői jegyzet

Kedves Olvasó!

Az ember nem is gondolná, hogy szellemileg milyen megterhelő hónapról hónapra megírni egy több mint kétezer karakteres bevezetőt az újsághoz. Ugyan nem lenne ez egy nehéz feladat, ha időben nekiállna az egyszeri főszerkesztő, de az egyetemen már megtanulhattuk, hogy bármennyire is korán szerzünk tudomást egy zárthelyi időpontjáról vagy egy tervezési feladat leadási határidejéről, úgyis csak előtte való éjjel kezdünk el lázasan készülni a megmérettetésre. Természetesen nincs ez másképp a Közhír háza táján sem.

Ha másnap már nyomdába kell küldeni az újságot, akkor felbolydul a szerkesztőség, érkeznek az utolsó pillanatban megírt cikkek, innen-onnan összevadászott fényképek. Izzanak a telefonvonalak és csattognak a billentyűk. Ilyenkor lesben állnak az olvasószervezők is, hogy újból lecsapjanak a már tucatnyi alkalommal kijavított hibák tömkelegére. Közben a tördelészerkesztők már javában készítik az újság újabbnál újabb pdf verzióit. De itt még hiányzik egy kép, ott még maradt egy hibás mondat, amit ki kell javítani... És arról még nem is beszéltünk, hogy közben a MűTerem szorgos dizájnerei még készítik a címlapot és a tartalomjegyzéket is... Ilyen stresszben márpedig nem lehet bevezetőt írni, soha nem leszünk készen... De aztán néhány kitartó kollegina és kollega - éjszakai pihenésének feláldozásával - valahogy mindig összehozza a lehetetlent, és reggelre már a nyomda szerverén csücsül az újság digitális változata.

Bár valószínűleg a legtöbb olvasót ez hidegen hagyja, nekik az a fontos, hogy az újság időről időre megjelenjen a Közhír tartókban. És ez valószínűleg teljesen rendben is van így. De akkor miért írtam le mégis? Azért mert jó érzéssel tölt el, hogy egy olyan közösséghez tartozhatok, melynek tagjai a legnehezebb pillanatban is kitartanak egymás mellett annak érdekében, hogy karunk olvasóközönségét minden hónapban friss szellemi táplálékkal lássák el. Kérlek tehát, kedves olvasó, hogy becsüld meg a következő sok száz sort és fogyaszd egészséggel!

Laca



Elsős hallgatótársaink figyelmébe ajánlom a belső hátapon található hirdetést. Ha bármilyen kis kedvet is éreztek magatokban az újságírás, tördelés, olvasószervezés vagy bármilyen kreatív feladat elvégzése iránt - legyen az egy rejtvény elkészítése vagy egy karikatúra megrajzolása -, akkor mindenképpen gyertek el október 24-én, csütörtökön a Baross Gábor Kollégium Landler termébe, hogy közelebbről megismerkedjétek a Közhírral. Azzal, hogy eljöttök, semmilyen kötelezettséget nem vállaltok, de legalább betekintést nyerhettek egy lelkes amatőrökből álló szerkesztőség rejtelseibe.

A szerkesztőség elérhetőségei:

1114 Budapest, Bartók Béla út 17. fsz. 31.

Tel/Fax: 1/463-3780

E-mail: kozhir@kozlekkar.hu

Honlap: kozhir.bme.hu

Közhír Blog: kozhir.blog.hu

Facebook: www.facebook.com/kozhir

Készült 700 példányban

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

Felelős kiadó:

Németh Ákos Zoltán

Felelős szerkesztő:

Dominik Turné Zsolt

Kari lap felelős:

Somogyi Soma József

Főszerkesztő:

Majkut Ötvenesosztály László

Főszerkesztő helyettes:

Ádám Megintkéső Zsuzsa

Rovatvezetők:

Ádám Demegoldom Zsuzsa

Bortei-Doku Shaun

Stefán MegAFelvétele Péter

Zentai 21 Zsófia

Tördelészerkesztő:

Darázsi Futár István

Munkácsi Koncert Kristóf

Révész János

Olvasószervezők:

Lencsés Lencsi Anna

Mentés Dorina

Tenk EuroMeló Csaba

Onódi Péter

Terjesztési felelős:

Ernszt Anita

Írták még:

Balogh Falramászk Bianka

Boczor UtálokMosogatni Eszter

Dominik ManicMonday Zsolt

Fölföldi Conan Konrád

Hajdu Marcell

Harsányi Kata

Mészáros Nincserreidőm István

Patthy KávévalÜzemelek Gellért

Somogyi Imre

Spohn KSK Márton

Strausz Péter

Tenk Csaba

Tóth Ádám

Udvari Benjámin

Várhelyi Márton

Design, Fotó:

Kiss Fanni Flóra

Kersity Milán

Zsákai Megmentő Balázs

Nyomás:

Multiszolg Bt.

2600 Vác, Kandó K. u. 20/B

Tel: 27/502-765, Fax: 27/502-766

E-mail: info@multiszolgbt.hu

Hírek

Hónapról hónapra összegyűjtjük nektek a legfontosabb információkat, eseményeket, pályázatokat az egyetem és karunk háza tájáról.

BME Sportösztöndíj 2013

Az Egyetemi Hallgatói Képviselőtársaság pályázatot hirdet a BME kiemelkedő sporttevékenységet végző hallgatói részére. Pályázhat minden a BME-n nappali képzésben résztvevő, a 2013/14-es tanév őszi félévében aktív státuszú hallgató, aki 2012. november 19 - 2013. október 22. között nemzetközi, országos, régiós vagy egyetemi szinten kiemelkedő sporteredményt ért el. A pályázat beadási helye és határideje: 2013. október 23. 12.00 Testnevelési Központ (BME Sportközpont, ÉL épület). A pályázati kiírást, valamint a pályázati adatlapot az ehk.bme.hu oldalon találjátok!

Gólyamenü a HaBárban!

2013. október 31-éig a 2 cl vodka-narancs 300 Ft, illetve a 2 cl Jim Beam-kóla 450 Ft-os kedvezményes áron kapható a HaBár Szórakoztató és Élmenycentrumban! Az akciót a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Képviselőtársasága támogatja.

Regeneráció – Kormányzati Karrier Expo

2013. október 19-én a Mille-náris Park E épületében negyedik alkalommal rendezik meg a Regeneráció - Kormányzati Karrier Expót. Az Expó keretében a látogatók közvetlen betekintést nyerhetnek a közigazgatási szféra rejtelseibe, valamint megismerkedhetnek a kormányzat kiemelt témáival. Találkozhatnak továbbá a nyolc minisztérium államtitkárságainak és háttérintézményeinek vezetőivel, dolgozóival, valamint kérdéseket tehetnek fel az általuk preferált

intézmény standjánál. Mindemellett pódiumbeszélgetésekkel és számos egyéb programmal, élménnyel várnak mindenkit a szervezők! Bővebb információ a programról a facebook.com/regeneracio oldalon olvasható.

Szabadság napja – 2013. október 23.

2013. október 23-án a Műegyetem Központi épületének aulájában délelőtt 10 órától kerül sor a közös megemlékezésre és koszorúzásra. Ezen a napon az egyetemen az oktatás szünetel!

Kifizetési időpontok

A 2013/2014. tanév I. félévében havonta folyósított tanulmányi ösztöndíj, rendszeres szociális ösztöndíj, Bursa Hungarica ösztöndíj, Bursa Hungarica ösztöndíj, külföldi hallgatók miniszteri ösztöndíja, alaptámogatás gazdálkodó egység ösztöndíja, doktorandusz ösztöndíj, doktorjelöltek ösztöndíja, köztársasági ösztöndíjat az alábbi kifizetési időpontokban utalják át:

2013. november 8. (péntek),
2013. november 19. (kedd).

Kötetlen pálya

Okos közlekedési megoldásokhoz vár ötleteket az IBM Magyarország! Indul Kötetlen pálya című játékuk. Ha van egy jó elképzelésed, hogyan tennéd rendbe városod közlekedését, és mindezt képes vagy összefoglalni egyetlen infografikában, toborozz csapatot és jelentkezz! A fődíj egy City vagy Trekking bicikli a csapat minden tagjának, a közönség kedvencei pedig ajándéksomagot kapnak - benne Xboxszal, Kindle e-book ol-

vasóval, kaland élménycártyával és egy szemeszterre szóló tömegközlekedési bérlettel. További részletekért keresd fel az IBM Magyarországot Facebook oldalt!

Oktatás hallgatói véleményezése

Idén is lehetőségetek van a Neptun Egységes Tanulmányi Rendszereken keresztül véleményezni az oktatás minőségét. A kérdőívet kitöltők nagyban hozzájárulnak oktatásunk minőségi javulásához, emellett büszkéek lehetünk arra is, hogy a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar évek óta a kérdőív-kitöltések számában az élmezőnybe tartozik!

Mondd el a véleményed!

Október 14-től üzembe állt a Baross Gábor Kollégium földszintjén a *kollégiumi véleményező láda*. Ha bármilyen észrevételed, problémád, vagy ötleted van közös lakhelyünkkel kapcsolatban, azt írt fel egy papírra és bátran dobdd be a ládába, ezzel segítheted a Kollégiumi Bizottság munkáját.

Országos Felsőoktatási Véradóverseny 2013

Szeptember 2-án kezdetét vette a VIII. Országos Felsőoktatási Véradóverseny. A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem is csatlakozott az idén 8. alkalommal megrendezésre kerülő eseményhez. Szálljatok be ti is a véradók versenyébe! Az előző verseny során 33852 életet mentettek meg a versenyen résztvevő hallgatók. Lépjtek ti is a csendes hősök táborába!

Zsolt



Bemutatkozik a Hallgatói Képviselő – Vörös Márton

A juttatásokért és térítésekért felelős hallgatói képviselőnk-ről megtudtuk, hogy mechatronika szakirányon van, másfél éve lakik a Baross koliban, de eredetileg Budapest egyik messzi területén él – és még szinte mindenre van ideje, amire szeretné.

A Kari Diákjóléti Bizottság tagja voltál korábban. Mennyiben különbözött az a feladatkör a mostanítól?

Először a bírálókat segítettem, mellettük ellenőriztem a leadott dokumentumokat a szociális ösztöndíjra leadott pályázatok elbírálása során, de akkoriban még semmilyen felelősség nem hárult rám. Később letettem a bírálói vizsgát, melyet mindenkinek sikeresen kell teljesítenie ahhoz, hogy bírálhasson, aláírasson dokumentumokat. Már az is felelősséggel járt, de össze sem hasonlítható azzal, ami a juttatás posztján nehezedik rám. A képviselő-ség annyival nehezebb, hogy minden ilyen jellegű kérdésben én döntök, én mondok áment az adott igazolás megfeleltetésére a bíráló bizonytalansága esetén, ezen kívül pedig a hallgatók informálása az, ami nagyon komoly feladat, mert nem tájékozathatom őket félre, nem kaphatnak hamis információkat, folyamatosan naprakésznek kell lennem a különböző szabályzatokból és eljárásokból. Ez egy bírálótól nem feltétlenül elvárta, hiszen ő kérdezhet a juttatási felelőstől, ha valamit nem tud vagy bizonytalan, de én már nem kérdezhetek, nekem tudnom kell minden ilyen jellegű kérdésre a választ.

Hosszú folyamat volt beletanulni ebbe a posztba? Volt rá elegendő idő?

Volt időm, hiszen elég sokáig voltam a KDJB-ben. Az egyik, könnyebbik oldala a szabályzatok megtanulása. Ezeket egyszerűen elolvassa az ember, megtanulja, és már tudja is. A másik, nehezebb része az eljárások menetének elsajátítása volt, ez az, ami időigényes, és csak tapasztalat útján tanulható meg. Minden pályázat különböző, minden pályázó egyéni háttérrel pályázik a szociális ösztöndíjra, ezeket tudni kell kezelni, felmérni. Ezt egyik napról a másikra nem teheti magáévá senki, ehhez idő kell és folyamatos aktív részvétel a bírálások idején.

Hogyan tudjátok kiszűrni, ha valaki jogosulatlan a szociális ösztöndíjra?

Elsősorban természetesen az igazolások alapján tudjuk kiszűrni, de segítségünkre vannak a hatályos felsőoktatási törvény, valamint az egyetemi szabályzatok is. A rendszernek vannak hiányosságai, már hosszú idő óta egyeztetések folynak az átalakításról, megreformálásról. Reméljük, hogy az új rendszer bevezetésével majd sokkal jobban tudunk kezelni bizonyos kérdéseket, de alapvetően senkiről sem feltételezzük, hogy jogosulatlan a szociális ösztöndíjra; azért itt komoly bizalommal is vagyunk a hallgatóság felé.



Azon kívül, hogy leveleznyel a szociális ösztöndíj pályázatok bírálatát és értékelését, milyen feladatokat látsz még el juttatási és térítési felelősként?

E-mailezés útján általában engem keresnek a hallgatók minden pénzügyi kérdéssel kapcsolatban, emiatt elég nagy számban folytatok levelezést. A kollégiumi fel-

vételi során is igencsak jelentős a szociális háttér és annak megítélése, illetve most már a költség-térítés-csökkentés igénylésénél is fontos szerepet játszik. Tehát egyik része a feladatnak félév elején kimondottan koncentráltan jelentkezik egy párhetes időszakban, de a félév további részében is mindig akad tennivaló.

„Reméljük, hogy az új rendszer bevezetésével majd sokkal jobban tudunk kezelni bizonyos kérdéseket, de alapvetően senkiről sem feltételezzük, hogy jogosulatlan a szociális ösztöndíjra; azért itt komoly bizalommal is vagyunk a hallgatóság felé.”

Ezek mellett jut elég idő tanulásra és magánéletre is? Szokták mondani: mindenkinek arra van ideje, amire szálni akar.

Mivel májusban kerültem be a képviselőbe, a nyári időszak viszonylag nyugodtabb volt, nem hárult rám olyan sok feladat, amit ne tudtam volna leküzdeni. Egyelőre még nem érzem, hogy bármi is annyira sok időt venne el tőlem, de remélem, hogy ezentúl is sikerül majd egyensúlyt teremtenem. A zh-időszakban mindenképpen sok időt szeretnék a tanulásra fordítani, ahogyan eddig is, és természetesen a magánéletre is igyekszem annyi energiát szentelni, amennyit szükségesnek érzek. Természetesen vannak határidős feladatok, melyek mindig elsődleges prioritást élveznek, de ezeken felül próbálok úgy beosztani a mindennapi teendőket, hogy ne legyen annyira megerőltető, ne kelljen kapkodni, és jócskán jusson idő nem HK-s dolgokra is. Kíváncsi vagyok, hogy ez a keményebben tanuló időszakban mennyire fog sikerülni, de azon leszek, hogy ne boruljon fel az életrendem.



Zsu

A katedra másik oldalán – Interjú Dr. Bohács Gáborral

Ritka az, amikor egy interjúalany olyan hatást gyakorol a kérdezőre, hogy az utána egészen más színben látja a világot, egészen más szemszögből kezdi el szemlélni a mindennapokat és alapvetően a saját terveit is a jövőre nézve. Velem most ez a ritkaság esett meg, pedig tényleg nem beszélgettünk másról Dr. Bohács Gáborral, az Anyagmozgatási és Logisztikai Rendszerek Tanszék vezetőjével, mint munkáról, egyetemről, mindennapos problémákról.

Legyen szíves, meséljen egy kicsit magáról!

Dr. Bohács Gábor vagyok, én is itt végeztem a karon 1996-ban, amúgy '73-as évjárat vagyok. Vidéken, Száron lakom, és napi szinten igénybe veszem a közlekedés vasúti alrendszerét. Két gyermekem van, a nagyobbik 13 éves, és nagy valószínűséggel ő is ide fog jönni majd egyszer tanulni, ugyanis izig-vérig villamosos beütésű. A kisebbik nem biztos, de azt hiszem, ez így is elég jó arány.

Nem megterhelő a mindennapos ingázás vidékről?

Nem, nem mondanám, vasúton 35 percre van innen Szár, és arrafelé elég jó a vasúti közlekedés. Az utat végig tudom laptopozni ügyes-bajos dolgokat intézve, így gyakorlatilag csak a Kelenföld-egyetem távolság az, ami nem telik hasznosan utazás közben.

Gyakran elgondolkodom azon, hogy én miért pont a Közlekedésmérnöki Kart választottam gimnázium után, és egyértelmű választ kapok a kérdésemre. Ön miért ezt a kart választotta akkoriban?

Számomra a múlt kódéba vész, hogy miért éppen Közlekedésmérnöki Kar, nyilván akkor még nem tudtam, hogy az anyagmozgatás és a logisztika micsoda, úgyhogy nem mondhatom azt, hogy már efelé tendáltam. Tulajdonképpen mindig is érdekelt az anyagok mozgatása, az ehhez kapcsolódó ismeretek, de igazából villamosmérnök sem akartam lenni, annyira gépészmérnök sem, hogy azt válasszam, viszont ez a két közötti terület érdekesnek tűnt. Nem nagyon tudtam még, hogy mibe is csöppenek bele, de szerencsére sikerült megtalálni azt, ami valójában érdekelt, így jó döntésnek bizonyult.

Középiskolában voltak kitüntetett tárgyak, melyekre nagyobb fi-

gyelmet fordított? Többségünk úgy jön ide, hogy a matematika-fizika kettős az elsődleges, de ismerek olyan hallgatót is, aki a történelemért és az irodalomért volt oda, idekerült, és elég jól elboldogul ennek ellenére is.

Örülünk neki, ha az a hallgató jól elvan (nevet - a szerk.), ritka azért az ilyesmi.



Én már akkor is reál gondolkodású voltam, a matek és a fizika érdekelt is, ez pedig megadta az irányultságot a felvételihez is. Ez a beállítottság meg is maradt, enélkül nem is mehetne szerintem.

Hogyan élte meg vezetőként a karon történt átalakításokat? Egyetértéssel vagy ellenérzéssel fogadta ezeket?

Mi már nagyon régóta álmodtunk az ún. nagy logisztika tanszékről, ami ugye nagyon nagy nem lett, de létrejött és megvalósult, így ennek én nagyon örülök. Az is biztos, hogy nagy fába vágtuk a fejszénket. Ugye

a logisztika is világszerte egy dinamikus, változó, alakuló terület, hallgató korunkban már mi is tanultunk logisztikát, sőt, már az előttünk levők is, bár akkor még nem kimondottan logisztika néven futott ez. Régre nyúlik vissza ennek az oktatása, de végre normális kereteket is kapott, amit nagyon fontosnak tartottunk és tartunk ma is. A logisztikát azonban sokan még ma sem értelmezik helyesen, annak ellenére, hogy már sok területe „megszilárdult”.

Ha az interneten például rákérünk a „definition of logistics” kifejezésre, a legnagyobb számban megtekintett keresési találat azért nagyjából közelfogadásnak örvend, és az, ami nagyjából tényleg logisztikaként van jelen a világban. Folyamatosan formálódik, de elég nagy tévedés, hogy ez egy fiatal, most kialakuló terület.

Ennek megfelelően a tantervet is folyamatosan igyekszünk a kor követelményeihez igazítani és állandóan hozzáhangolni az éppen aktuális változásokhoz, épp a nyáron végeztünk egy nagyobb szaktárgy-átcsoportosítást.

Adódnak nehézségek az áthangolás folyamán?

Nagyon nagy energia-befektetést igényel, de hála az égnek van egy nagyon lelkes csapat, aki ilyesmire mindig kapható. Itt az oktatóknak, ha Kovács Péter tanár úrtól kezdve bárkire gondolok, a lelkesedés sosem jelentett gondot. Ezt a területet nagyon szívükön viselik az itt dolgozók, és tény, hogy piszok nagy energiákat visz el, de muszáj csinálni, nem szabad megtántorodni. Minden évben elmegyünk Dortmundba a Zukunftkongresszusra („Jövőkongresszus” - a szerk.), és ott minden éven új gondolatokat hallunk, tulajdonképpen mindig forradalmi újítások kerülnek szóba a logisztika területéről. Ezért célunk az, hogy ne olyan logisztikai mérnököket képezzünk, akik ismerik a logisztika fogalmait, és ezzel le is van tudva, hanem olyan mérnököket, akik a logisztikának ismerik a műszaki hátterét, képesek önállóan gondolkodni és problémákat megoldani, kezelni, hozzájárulni a rendszerhez, ha éppen arra van szükség.

Nem titkolt célunk az, hogy az országban tulajdonképpen az ún. flagship szerepet töltsük be, a topképzés nálunk valósuljon meg; szeretnénk elérni, hogy ez a hallgatók oldaláról is fogadókészséget találjon, hogy érezzék át: azzal, hogy tanulnak, és később munkát vállalnak, tudnak majd a logisztikának nagyobb szerepet kiharcolni, tudják majd megmutatni másoknak, hogy mi miért van, hogyan működik. Semmiképpen sem szeretnénk elmenni a könnyítés irányába, hanem inkább korszerűsíteni akarjuk. Végére is mindenki azért jött ide, hogy tanuljon!

Nyilván Ön elfoglalt a logisztikával és alapvetően a mérnöki tudományokkal kapcsolatban, de egy pillanatra próbáljon kívülállóként gondolkodni! Hogyan értékeli esélyeinket a nagybetűs Életben, a munkaerőpiacon?

Az iparban az a bevett gondolkodás nagyon sok helyen, hogy van a gépész-, és van a villamosmérnök, a többről pedig felteszik a kérdést, hogy na, az meg milyen mérnök? Ez a karon jelenlevő összes képzést érinti, de szerencsére egyre több helyen jöttek rá és jönnek rá ma is, hogy igenis jelentős mérnöki munka például egy autógyárban az anyagáramlási rendszer paramétereinek beállítása, optimalizálása. Külföldön ez már sokfelé működik, de itthon is nap mint nap azzal szembesülünk, hogy például a logisztika területén nagyon nagy munkaerőhiány van, és előfordul, hogy megkérdezik, tudunk-e egy jó szakembert, de néha azt kell válaszolnunk, hogy most éppen kifogytunk. Egy nagyvállalat

logisztikai vezetője mondta azt nekem, hogy nem tudunk annyi embert képezni előre, amennyit ők ne alkalmaznának, de persze zárójelben ott van, hogy a megfelelő minőségben és szaktudással. Nem véletlenül próbáljuk beleplántálni a hallgatókba a tudást, hiszen úgy érezzük, hogy elég komoly felvevőigény van.

„Egy nagyvállalat logisztikai vezetője mondta azt nekem, hogy nem tudunk annyi embert képezni előre, amennyit ők ne alkalmaznának, de persze zárójelben ott van, hogy a megfelelő minőségben és szaktudással.”

Korábban a közlekedési pályák című tárgy hallgatása során Ön azt a benyomást keltette bennem, hogy oktatóink közül talán az egyik legkiegyensúlyozottabb, legnyugodtabb előadót ismerhettük meg személyében. Minek köszönhető ez?

Ezt talán a harcedzettség teszi. Mint tanszékvezetőt és dékánhelyettest gyakran próbálnak felidegesíteni, de ha minden ilyen alkalommal valóban idegessé válnék, az nagy problémákhoz vezetne. Igyekszem nem idegeskedni, mindenre megoldásorientáltan tekintek, a pályám során szerintem mindösszesen két-három alkalommal sikerült igazán kihozni a sodromból.

Ha újrakezdené az egyetemet karunk valamelyik alapképzésén, milyen fortélyokat vetne be, milyen taktikához folyamodna, hogy gördülékenyen, problémamentesen sikerüljenek a vizsgák, jó eredménnyel zárja az egyetemet, és jó diplomával végezzen?

Mindenek előtt nagyon fontosnak találom a hallgatók közötti hatékony információáramlást. Ahhoz, hogy egy tárgyat sikeresen teljesíthessünk, tudnunk kell, hogy ha vala-



mit nem értünk, kihez fordulhatunk segítségért. És minden hozzáállás kérdése. Fel kell mérnünk, hogy egy adott tárgy teljesítése mekkora energiabefektetéssel fog járni. Nekem például a tanulmányaim idején soha nem volt ismétlővizsgám, mert mindig előre megnéztem, mennyit kell majd készülnöm a sikeres teljesítés érdekében, és így sokkal könnyebb volt.

Ahhoz, hogy sikeresek legyünk, meg kell tanulnunk a kijelölt tananyagot. Ezt lehet úgy is, hogy egy betűt sem értünk meg belőle, és semmit nem fogunk tudni hasznosítani, de lehet úgy is, hogy igyekszünk megérteni, összefüggéseiben látni egy-egy tantárgy anyagait. Így jóval egyszerűbb. Ezzel használható tudást is szerzünk, és a saját dolgunkat könnyítjük meg, ha valóban akarjuk is elsajátítani az előírt ismereteket, nem pedig fogcsikorgatva állunk neki. Nem lehet mindent szeretni, de utálni sem szabad, így menni fog.

Egyébként az ipar is megköveteli, hogy alapvető természettudományos ismereteink legyenek, még akkor is, ha ezeket nem feltétlenül fogjuk tudni később hasznosítani.

Igen, gyakran én is azzal biztatom magam, hogy ha nem is fogom később hasznosítani az adott ismereteket, de esetleg egy sörözés alkalmával, ha elmesélem, mi mindent tanultam, talán okosabbnak tűnhetnek...



Zsu

Diákhagyományainkról

A közlekkar életének 1999 óta üde színfoltját jelentik szakestélyeink. Kicsit átfogóbb képet szerezve eme rendezvényekről, nyilvánvalóvá válik mindenki számára, hogy többről van szó, mint vidám összejövetelekről. Ez a többlet pedig nem más, mint az a gondolati és erkölcsi rendszer, amit úgy hívunk: selmeci alapokon nyugvó hagyományok.

Felvetődhet az emberben a kérdés: mik is ezek a hagyományok, és hogyan voltak képesek mintegy 15 éve gyökeret eresztetni eredeti közegüktől, a Selmeci Akadémia négy városban működő utódintézményeitől távol, és mi az, ami képessé tette arra, hogy az elmúlt másfél évtized alatt megerősödve virágozzon karunkon?

Ha jobban belegondolunk, nem volt váratlan, hogy ez történt. A selmeci diákhagyományok mindig is nagy túlélők voltak. Válságos idők végén lehet, hogy más városban, megváltozott országhatárok között vagy más politikai rendszerben, de mindig megerősödve kerültek ki a történelem viharaiából. Ennek az oka nem más, mint hogy mindig voltak olyan diákok, akik az eszméket, amik a „selmeci hagyományok” szavakhoz fűződnek, nem hagyták feledésbe merülni.

A régi selmeci, majd soproni diákok az eszmét és Alma Materüket mentették háborún és Trianonon át. Azt az eszmét, melynek négy alappillére ma is a *szakma- és hazaszeretet, a vidámság, a barátság és a kollegialitás*.

Nem meglepő, hogy ha hagyományaink képesek voltak ilyen nehézségeken is túljutni, a közlekkaron sokkalta nyugodtabb időkben is mindig vannak diákok, akik megélik, és továbbadják a következő évfolyamoknak is ezeket a csodaszép, régi diákhagyományokat.

Aki ma karunkon a selmeci hagyományok szellemében, bányász szokás szerint megkeresztelkedik, egy olyan körbe kerül be, amely biztos pontot, igaz barátságokat fog jelenteni élete végéig. Ez a nagybetűs Barátság azért alakulhat ki egy, a karunkon is jellemző nagy létszámú társaság esetén is, mert aki vállalja, hogy részt vesz hagyományaink ápo-

lásában, *magára kötelező érvényűnek tekintve elfogad egy közös értékrendet*, és néhány normát. Ezek a normák a fent említett négy alappillért mellett legjobban a balek tizparancsolatból vezethetők le. Lássuk, hogy ez a tíz pont milyen útmutatással szolgál az egyszeri, „egységsugarú” selmeci hagyományainkat magának valló hallgatónak:

1. balek, kusch!
2. balek, kusccchh!
3. balek, kusssccchhh!

Joga van a kötelességeit teljesíteni. Leginkább figyelni, tanulni; mind az egyetemen, mind a közösségi életben. Ez nem azt jelenti, hogy ha valami nem megfelelőt lát, akkor ne tehetne ellene, de azt a megfelelő időben és helyen cselekedje. Ezt a gondolatot egészíti ki a 6. pont is.



4. balek, légy illedelmes!
Tartsa be az alapvető viselkedési szabályokat.

5. balek, ne légy falánk!
Mértéktartás mindenben. Ne habzsolja az élvezeteket, tartson meg egy egészséges határt.

6. balek, ne légy konfidens!
Ne akarja jobban tudni azt, amit még csak nem is látott. Ne akarja a Firmát, a nála idősebbeket és tapasztaltabbakat kioktatni.

Ne legyen bizalmaskodó, ne váljon mások terhére.

7. balek, mutakozz be!

A bemutatkozásba beletartozik a mindennapi viselkedése is. Az, hogy a közösségről, a közlekkarról milyen képet mutat a külvilágnak.

8. balek, illedelmesen köszönj!

Köszöntse, és ezzel tisztelje meg azokat, akikkel közösséget vállal.

9. balek, a Firmák asztalához csakis engedéllyel ülj!

Ebben az esetben az asztal egy hasonlat. Szimbólum, ahová mindenki elhelyezi a teljesítményét, munkájának gyümölcsét. Akinek nincs teljesítménye, annak nincs semmije az asztalon, így keresnivalója sincs ott.

10. balek, válassz magadnak Firmát!

Firma az, aki a fentieket tudja, ismeri és életvitelszerűen alkalmazza.

Emellett az utolsó, 10. pont a hagyományok egyik alapkövét is magában hordozza. Ez pedig nem más, mint a balek-Firma kapcsolat, ami a diákhagyományok továbböröklődésének talán legszebb aspektusa. Igazi életre szóló, nagybetűs Barátságok kötődnek kereszt-szülő és balekja között. Ezt a kapcsolatot a hagyományok közösen megélt, sok felemelő, esetenként szomorú, vagy éppen vidám eseménye fonja erősre. A balek Firmája, ha tényleg méltó erre a névre, mindig ott lesz, ha keresztgyerekének támogatásra van szüksége egy igaz barát részéről. Akár tanulmányaiban, de később is, már az egyetem falain kívül, egészen a sírig.

Végezetül álljon itt egy idézet Ruzsinszky László (1909-1949) Tempus című, a selmeci diákéletéről szóló művéből. Az alábbi szavakat egy Firma intézi a balekjához:

„Különös, de valami csodálatos diákélet ez a miénk! Csak meg kell érteni.”

Benji



Hogyan tovább?

E cikk főleg azok számára lehet érdekes, akik a közeljövőben írják szakdolgozatukat, és fontolgatják a továbbtanulás opcióit. A karunkon működő MSc képzésről szeretnénk némi információt adni, ezzel segítve a döntést, hogy a megszerzett BSc diploma mellé kedvet kapjatok a mesterképzés elvégzéséhez is.

Karunk 2008 óta indít mesterképzéseket a közlekedésmérnöki, járműmérnöki és logisztikai mérnöki szakokon, szeptember óta kereszt-félévben - tehát ősszel és tavasszal - is. Mindegyik szakot 4 félév alatt lehet elvégezni, melyből az utolsó félév a diplomamunkáról szól. Ebből is sejthető, hogy a mesterképzés komolyabb szakmai felkészültséget nyújt, mivel egy teljes félév van a feladat elvégzésére. Emellett az alapszakon megszerzett szakirányú tudás bővítésére is lehetőség van.

Az ipar által is alkalmazható, szakmailag felkészült mérnökök képzésére eredendően az osztatlan (ötéves) rendszert találták ki. A megszerzhető teljes tudásanyagot így a kétszintes képzési rendszer kettévágja, ezért is fontos, hogy a BSc befejeztével ne álljunk meg félúton. Az iparban tevékenykedő cégek szívesebben vesznek fel egy jól képzett mérnököt, de mivel hiány van belőlük, így sok BSc-st is alkalmaznak. Ezért gondolhatják sokan, hogy bőven elég az alapszak elvégzése is. Be kell látni viszont, hogy hosszú távon plusz két év munkája meg tudja hozni a gyümölcsét a további, munkával töltött évtizedekre is.

A két év alatt természetesen a régebben részben elsajátított tárgyakkal is újra foglalkozni kell, ám ezeknek inkább felelevenítő funkciója van, és sok esetben utólag könnyebbnek is tűnhetnek, mint az alapképzésben. A tárgyak többsége természetesen szakmai, mely alapszakos tudásunkat egészíti ki.

Az MSc képzésekre idén október 15. és november 16. között lehet jelentkezni!

Bár lehet, hogy többen a felvételi eljárás miatt gondolják úgy, hogy nem tanulnak tovább karunkon, de félelemre semmi ok. Az MSc felvételi a karunk valamely alapszakán végzett hallgatók számára csupán egy szóbeli beszélgetésből áll, ahol a bizottság tagjai meggyőződnek a jelentkező szakmai rátermettségéről, eddigi tevékenységéről, illetve további ambícióiról.



Akinek esetlegesen további kérdései lennének, azok figyelmébe ajánljuk a hamarosan megrendezendő hallgatói fórumot, ahol oktatóink tartanak egy rövid bemutatást a mesterszakokról, illetve további kérdéseiteket is feltehetitek. További részleteket olvashattok hamarosan a Közhír blogon vagy a kozlekkar.hu honlapon.

Nem mi mondtuk! – A mostani MSc-s évfolyam véleménye

József: „MSc-n azt tapasztaltam, hogy a BSc alatt megszerzett tudást először felfrissítik, ami azért jó, mert már néhány éves tapasztalattal mögöttünk sokkal átláthatóbbá és emészthetőbbé válik a tananyag. Ezután kezdődik az új anyag elsajátítása, ami könnyebb volt, mint anno a háromszázas elő-

adóban az utolsó sorokból figyelni a tanár hangjára. Ezzel ellentétben MSc-n családiasabb a hangulat, ismerjük a csoportársainkat, és segítünk is egymásnak. Végző soron azt látom, hogy a tanáraink is úgy kezelnek minket, mint végzett mérnök, ugyanakkor jól tudjuk, ez csak egy állomás, ahonnan tovább kell indulni a végcél felé.”

Dávid: „Bővíthetem a BSc alatt megszerzett tudásomat. Gyakorlatiasabb, mint az alapképzés. Előnyben részesítenek egy állásinterjún egy alapszintű diplomát megszerzettel szemben. Magasabb fizetést és magasabb posztot tudok majd elérni a munkahelyemen. Mivel nagy a verseny a munkahelyekért, ezért aki teheti, akár állami támogatással, akár költségterítéssel, de érdemes elvégezni.”

Marci: „Bár BSc diplomával sem nehéz elhelyezkedni, a képzés mégis az MSc-vel lesz teljes (és az előbbi feladat is könnyebb). BSc-n jó pár tárgyat magam sem tudtam hova tenni, de utólag (végül is jobb később, mint soha) sikerült elrendeznem az ismereteket. A kisebb létszám miatt teljesen más légkörben telnek az órák, ezzel együtt magasabb léccet állítunk saját magunk számára, hisz tudjuk, képesek vagyunk rá. Ebben a két évben komolyabb, a valós munkakörökben is felmerülő féléves feladatokkal is találkozhatnak a kinttartóak. Ez az utolsó lehetőség, ahol még szabadon garázdálkodhatunk, hisz csak egy tárgy érdemjegye, nem pedig egy projekt megvalósíthatóságának vagy sikerének a felelőssége áll rajtunk.”

Laka: „Ahogy Ganxsta Zolee is megénekelte: „dupla diploma, kétszer járod, már a bulikat várod”. Az MSc olyan, mint a sokadik rendőri igazoltatás: az elején még félsz, utána már rutinból megcsinálod.”



AdEe

1100 méter papír

Biztosan mindenkivel előfordult már, hogy eltévedt a K épületben. Legalább egy picit. Az itt megtalálható funkciók felsorolása valószínűleg hosszú oldalakon sem férne el. Ki tudta például, hogy a földszint egy elhagyatottabb részén kap helyet a BME Levéltára is? Ki tudta, hogy a BME-nek van levéltára? Batalka Krisztina levéltárossal és Dr. Kiss Márton főlevéltárossal beszélgettünk.

Márpedig van. 1972-ben alakult a Központi Könyvtár levéltári részlege, ezzel megkezdődött a Rectori Hivatal addig a könyvtár alagsorában tárolt iratainak szakszerű rendezése. 1984-ben a Z épületben új helyiségeket kapott a levéltár, ez lehetővé tette az iratok folyamatos rendezését, begyűjtését, kutatását, az adat-szolgáltatást. 2012-ben kezdődött az előkészítés, és 2013 márciusában adták át a levéltár új, modern irodáját, kutatószobáját és raktárát jelenlegi helyén, a K épület földszintjén.

Mégis milyen iratokat találhatunk a vastag tűzálló ajtók mögött, szemet gyönyörködtető pedáns rendben a raktár polcain? - Úgynevezett „maradandó értékű iratokat”. Ilyenek például a Rectori Hivatal, a különböző átfogó szervezeti egységek (pl. KTH) és a karok iratai. De megtalálhatóak hallgatói nyilvántartások, szigorlati, államvizsgai, diplomavédési jegyzőkönyvek, valamint jeles oktatók irathagyatékai is.

A levéltár feladata a könnyebb információszolgáltatást elősegítő segédletek készítése is. Ha valaki csak egy kis bepillantást szeretne nyerni, mekkora mennyiségű adatról van itt szó, annak ajánlom figyelmébe az OMIKK honlapján keresztül elérhető kb. 260 oldalas Millenniumi Évkönyvet, melyben pusztán felsorolásszerűen szerepelnek a BME és elődintézményeinek vezetőinek, doktorainak, jelentős díjazottjainak nevei. Ezt végigpörgetvén lépten-nyomon olyan nevekbe futhatunk, amelyek látványa büszkévé tesz, hogy ugyanott tanulhatunk, mint egykor ők. Emellett nagyon szemléletes maga a levéltárak használati mértékegység az iratok mennyiségének jelzésére. Ez az iratfolyóméter. A BME Levéltárába 1846 óta meglepő folyamatossgal (számomra, laikusnak) kerülnek iratok. (Az 1890-es években volt 3 év, amikor ez nem történt meg, nem tudni, miért). A máig felhalmo-

zott iratok egymásra rakva 1,1 kilométer magasságot tennének ki. Ezt úgy kell elképzelni, hogy ha tornyot építenénk az iratokból, akkor az magasabb lenne, mint a legmagasabb hegyünk.

A magyarországi egyetemi levéltárak közül ez a második legnagyobb, csak az ELTE levéltára előzi meg a maga 1,3 kilométernyi anyagával. Ezek a méretek eltörpülnek azért egy megyei vagy országos könyvtárhoz képest. A raktár méretei lehetőséget adnak a gyűjtemény további bővítésére, de a levéltár reményei szerint ennyi hely sem lesz elég a jövőben beszerzett iratoknak.



Az iratok beszerzésének módja is tartogatott meglepetéseket, hiszen nem csak az egyetemen keletkezett iratok képzik a gyűjteményt. Ennek bővítésére a levéltárnak a könyvtár költségvetésén belülről, de különböző pályázatokon keresztül is jut pénz. Sok anyag családoktól kerül be a levéltárba, van, hogy az egyetem keresi meg a családot a hagyaték megvásárlásának céljával, de az ellenkező is előfordul. Az antikváriumok is jó lelőhelynek bizonyulnak néha, de ami a legjobban

tetszett, hogy a Vaterán keresztül is került már irat a levéltár tulajdonába.

Idén harmadik alkalommal rendezik meg a levéltár szakmai rendezvényét, a műegyetemi Levéltári Napot. A téma a Műegyetem az első világháborúban. Az előadások kitérnek majd az egyetemi történésekre is, például arra, hogy egy hadikórház volt a területén; az iratokon keresztül végigkövethetőek az események (például a háború előrehaladtával egyre több műtétet végeztek altatással, aminek oka a sérülések egyre súlyosabb volta). Szintén részben kapcsolódva a világháborúhoz szó lesz egy volt egyetemi diák, egy építész memoárjairól. Ez 9 darab 800 oldalas, kézzel írt kötetet jelent, amin keresztül lényegében képet kaphatunk egy műszaki értelmiséginek a 20. századról alkotott torzítatlan képéről, véleményeiről. Igen, a levéltár a múltról szól, annak a tükre. A honlap leírása szerint a kutatók között rendszerint akadnak olyan tanárok, akik a tárgyaik múltja, régi oktatók, tanrendek után kutatnak a levéltárban. És valóban, végtelenül sokat lehet tanulni egy ilyen nagy múltú egyetem történetéből. Csak hogy egy példát hozzak fel erre, a háromnegyedórás múltbeli kirándulásom alatt a fejemben megfogalmazódott, voltak olyan idők, amikor az Építézmérnöki, az Építőmérnöki és a Közlekedésmérnöki Kar külön egyetemenként, Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem néven létezett. Persze pont nem a különállás szúrt szemet, hanem ennek a három karnak az egysége, amely a jelenlegi oktatási rendszerben egy teljesen elhanyagolt elem, pedig ha kikerülünk innen, nagyon sok esetben fogunk együtt dolgozni.

Mindenkit biztatok a tanulásra, egyszer a mi nevünk is egy raktárban fog feküdni sok jeles tudóséval. Persze addig még el kell telnie egy kis időnek. Pontosabban a főlevéltáros úr kontextusból kiragadott szavaival élve: „Hozzám 15 év késéssel jutnak el a dolgok.”

Marci & Shaun



A Szabadság Napja – október 23.

1956. október 23-a reggelén egy élhetőbb és igazságosabb rendszerért kiállottak a fiatalok, az Írószövetség tagjai és a sajtó képviselői. Vajon mekkora szerepe volt karunknak a forradalom kitörésében? Kikre is emlékezünk e jeles nap alkalmából?

A lengyel események után Magyarországon is felerősödtek az ellenzéki megmozdulások. A fővárosban egyre több gyűlést tartottak a diákok. Ennek eredményeképpen október 20-án az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemen megfogalmazták követeléseiket. A magyarországi reformellenzék a lengyelországi tüntetőkkel rokonszenvezett, és a diák-szervezkedés is felgyorsult az egész országban. Október 22-én a különböző egyetemek küldötteiket a Budapesti Műszaki Egyetemre irányították, ahol azok egy nagygyűlésen vettek részt. Az egyetemisták itt elhatározták, hogy másnap délután három órára a lengyel néppel szimpatizáló tüntetést hirdetnek Budapesten. A demonstráció helyszínéül a lengyel-magyar barátságot jelképező Bem József-szobrot jelölték meg. A diákgyűlés elfogadta az egyetemisták híres 16 pontos követelését is, amelyek már független, demokratikus Magyarország-képükkel túlmutattak a pártellenzék elképzelésein. A felhívás első pontja a szovjet csapatok kivonását szorgalmazta.

Este a diákok képviselői megpróbálták beolvastatni a 16 pontot a Magyar Rádióban, azonban a rádió vezetői ezt a kérésüket megtagadták. A Műszaki Egyetem orgánuma, a **Jövő Mérnöke** Az ifjúság követeléseiről című cikkében ismertette annak a levélnek a tartalmát, amelyet az iskola vezetőbizottsága küldött a párt központi vezetőségének. Ebben „aggodalmát fejezi ki a XX. kongresszus, a júliusi határozatok irányvonalának megvalósítását akadályozó visszahúzó erők működése miatt.” A cikk végén pedig szinte szóról szóra megismétli az említett levél tartalmát, immár a szerkesztőség és az általuk képviselt erők nevében. „Mi határozottan tudjuk, hogy mit akarunk. Akarjuk a XX. Kongresszus szellemének maradéktalan érvényesítését, a júliusi határozat egyértelmű végrehajtását.” Vagyis az egyetemi sajtó is a szocialista reformokért szállt síkra.

Talán kevesen tudják, hogy a forradalom nem Budapesten kezdődött el, hanem Debrecenben. A jeles nap reggelén debreceni diákok több ezres tömege gyűlt össze az egyetem előtt. A diákok innen jelszavakat skandálva és forradalmi dalokat énekelve vonultak a pártszékházhoz, hogy 20 pontból álló követelésüket kinyomtassák. Aszékház erkélyéről Görbe János elszavalta Petőfi Sándor Még kér a nép című versét. A Magyar Rádió 12 óra 53 perckor a déli programját megszakítva ismertette a belügyminisztérium közleményét, amely a rend védelmére hivatkozva megtiltotta az utcai gyűléseket. Két órával később a belügyminiszter feloldotta a tiltó intézkedést és közölte, hogy Gerő este beszédet mond a rádióban. A budapesti diáktüntetés pontosan 15 órakor kezdődött a Petőfi-szobornál, ahol Sinkovics Imre elszavalta a Nemzeti dalt. A hangulat egyre feszültebbé vált. A kétszáz ezer főre duzzadt tömeg az Országház elé vonult. A kormány, miután látta, hogy nem tudja felügyelni az eseményeket, elrendelte a fontosabb középületek védelmét. A Kossuth téren 18 óra 30 perckor lekapcsolták a villanyokat, arra számítva, hogy a tömeg meggondolja magát és hazamegy. A tüntetők ekkor a Szabad Népet és más újságokat használták fáklyaként. 20-21 óra között a rádió védelmére kirendelt katonáktól a tömegnek sikerült 30-35 géppisztolyt zsákmányolnia. Nem sokkal 21 óra után körülbelül a Sztálin-szobor ledöntésével egy időben az épületet ostromló tömeg közé lőttek. Ettől a pillanattól mindenki számára valósággá vált, hogy ez már nem egy erősebb hangvételű tüntetés, ez már forradalom. Az 1956-os forradalom és szabadságharc során sok, velünk egyidős vagy fiatalabb műegyetemista ragadt fegyvert a Corvin-közből, valamint a Móricz Zsigmond körtéren. Ez utóbbi helyszín az, ami a Baross Gábor Kollégiumban lakó kollégisták számára talán még fontosabb. Hón szeretett kollégiumunk - akkori ne-

vén Vásárhelyi Pál Diákotthon - lakói, nők és férfiak egyaránt fegyvert fogva harcoltak az útkövekből és villamosokból eszkábált barikádok mögött a körtéri összecsapások során. Kedves Olvasó! Kérlek, nemzeti ünnepünkön ne az jelentsen pozitívumot, hogy aznap nem kell az egyetem padjait koptatni. Egy pillanatra gondold bele abba, hogy mindaz a temérdek lehetőség, ami körbeveszi egyetemista életed, nem volt ingyen. Ezért a szabadságért velünk egykorú, életük hajnalán járó fiatalok 57 évvel ezelőtt a legdrágábbat áldozták: az életüket! Soraimat Márai Sándor Mennyből az angyal című versének egy részletével zárom:



„És kérdik, egyre többen kérdik, Hebegve, mert végképp nem értik - Ők, akik örökségbe kapták - Ilyen nagy dolog a Szabadság?”

Zsolti



„Kettőegésznyolc?!“

A kérdés, ami feltehetően sokszor hangzott el az előző fél-év alapján megállapított tanulmányi ösztöndíj táblázat megtekintésekor. A korábbi félévek ösztöndíjaitól merőben eltérő eredményről szeretnénk most néhány sort írni nektek.

A jelenség megértéséhez vezető út megkezdése előtt tisztázzuk, hogyan is épül fel az ösztöndíjrendszerünk - különös hangsúlyt fektetve a tanulmányi ösztöndíjra.

A rendszer

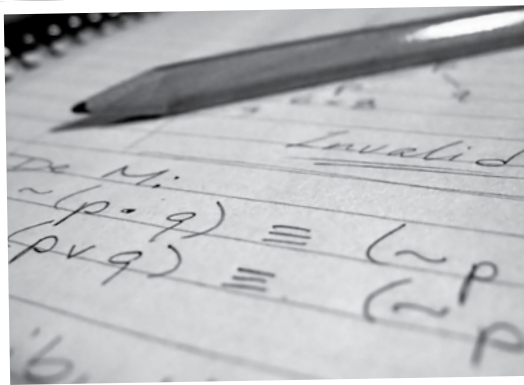
Kormányrendelet határozza meg, hogy az egyetemeken minden egyes hallgatójuk után anyagi hozzájárulást - ún. hallgatói normatívát - kapnak. Az összeg felosztását a különböző törvényeket, szabályzatokat betartva az Egyetemi Hallgatói Képviselő (EHK) osztja szét, majd hivatalos levélben tájékoztatja a kiosztható összegről a kar Hallgatói Képviselőt (HK). A Térítési és Juttatási Szabályzatot (TJSz) figyelembe véve a HK dönti el, hogy a hallgatók hány százalékát részesíti ösztöndíjban. Legfeljebb a jogosult hallgatók fele kaphatja meg, és a képviselő törekszik is rá, hogy minél jobban megközelítse ezt az arányt, tehát minél több ember kapjon ösztöndíjat.

A HHCS-k

Nagyon fontos lépés a pénz igazságos felosztásának érdekében, hogy a hallgatókat ún. homogén hallgatói csoportokba (HHCS) sorolja a HK. Egy ilyen csoport kialakításának részletes követelményét a TJSz határozza meg. Lényeges, hogy hasonló tanulmányi követelmény alapján történik a hallgatók elhelyezése az egyes csoportokba. Jelen állapot szerint karunk esetében ez két HHCS-ban merül ki: az MSc képzés első féléves hallgatói, valamint minden más hallgató alkot egy-egy csoportot. Az első féléves MSc hallgatók a felvételi pontszámuk alapján érdemelhetnek ki ösztöndíjat.

A számítás menete

Tekintsünk a természetesebb csoport felé. A hallgatók ösztöndíj indexeinek értékét beviszik egy táblázatba, ami egy célértékkeresés után megállapítja, hogy mekkora átlagtól



jár az ösztöndíj, illetve kiszámolja a növekményeket is. Röviden és egyszerűen összefoglalva: X tengelyen az ösztöndíjindexek értékei szakaszonként szerepelnek (pl.: [2,4-2,5]), Y tengelyen az átlagokhoz tartozó hallgatók létszáma. A legmagasabb átlag egyértelműen kap ösztöndíjat, tehát ott „kezdődik” az 50 %, és az origó felé haladva az osztályközökhöz tartozó hallgatók létszámát folyamatosan összegezve meg kell állnunk a fele értéknél. A tárgyalandó, kialakult ösztöndíjtáblázat esetében a 7,7-es átlag volt a maximum, és így szépen haladva lefelé 2,8-nál állt meg a számítás.

Ez a 2,8-tól 7,7-ig terjedő zárt intervallum jelenti a hallgatók 46 %-át. Történt ugyanis, hogy a 2,7-es átlaghoz tartozó létszám elég jelentős volt, így ha - tegyük fel - 2,7-től járt volna ösztöndíj, akkor az már bizony 53 %-a lenne a karnak, amit a szabályzat nem enged.

„Miért nem lehet századpontosággal megadni az átlagokat?“

Ez hosszas és bonyodalmakkal sürített statisztikát alkotna, főleg úgy, hogy az egyes osztályközök létszáma kicsi lenne, ami megborítaná az egészet a statisztikai alapját. Fontos tisztázni azt is, hogy a program beállításai alapján nem kerekíti, hanem levágja a százados értéket, tehát ha valakinek 2,97 az átlaga, 2,9-re kap ösztöndíjat. A tartomány meghatározása után az egyes osztályközökhöz tartozó hallgatói létszámokat figyelembe véve történik egy százalékosítás, majd ez alapján a súlyozás, ami meghatározza az intervallumok pénznövekményeit.

A cáfolat

Keringtek szájról szájra mende-mondák, melyek szerint a 7,7-es átlag miatt lett ilyen magas az alsó határ és maradtak jó páran szomorúan.

A fentebb leírtakat figyelembe véve könnyen belátható, hogy nem a 7,7-es átlag volt a felelős azért, hogy 2,8-tól jár az ösztöndíj, hanem az, hogy 2,7-2,8 között annyi hallgató helyezkedik el, hogy az már túllépné a szabályzatba foglalt maximum 50%-ot. Ezen kívül a kar hallgatói teljesítettek olyan jól a tavaszi félévben, hogy a hallgatóság 46%-a 2,8 felett van.

Emellett már 2010-ben - mielőtt elindult a



második alapszak - megszületett a gondolat, miszerint a HHCS szerinti elkülönítéseken változtatni kellene a hallgatók érdekében. Az indok egyértelmű: különböző képzések, különböző alapszakok - de főleg szakirányok - nem mérhetőek össze teljesen megfelelően. Az akkori HK egy hallgatói fórumot hívott össze, és ott fel is vetette ezt a lehetőséget, de akkor nyílt szavazás során a hallgatók úgy döntöttek, hogy a jelenleg is működő HHCS-k legyenek. 2012-ben már közlekedésmérnöki, logisztikai és járműmérnöki alapszakokról beszélünk, s így már három különböző tematikájú és szakirányú képzés folyik.

Tavaly ősszel még azért nem volt érzékelhető semmi, mert akkor indult a három alapszak és vele a szakonként eltérő tanulmányi követelmény. Most össze alakultak ki az alapszakok, szakirányok követel-

ményrendszerei közötti eltérések - amiket az átlagok is alátámasztanak -, éveget érezhető az is, hogy más hangulattal fogadták a különböző szakok hallgatói az eredményt.

A lehetőségek

A HK reakciója a kialakult helyzetre egy olyan változtatás lenne, ami a HHCS-k újrafelosztásában rejlik. Alapszakokat és szakirányokat, BSc és MSc képzéseket elkülönítve terveznek meg többféle HHCS-felosztást, amit egy - a már fent említetthez hasonló - hallgatói fórum során a hallgatók véleményezhetnek,

Köszönjük a hallgatói képviselő tagjainak, Németh Ákosnak és Dudás Ferencnek a cikk elkészüléséhez nyújtott segítséget.

Fotó: Kilián Zsuzsanna

és nyílt szavazás során dönthetnek a számukra szimpatikus koncepcióról. Ahhoz, hogy egy év múlva ősszel érvénybe léphessen az alkalmas felosztás, a tavaszi félév elejéig meg kell szavazni az új HHCS-kat, mert a TJSz kimondja, hogy az ösztöndíjosztás félévét megelőző félév első napjáig lehet ezt megtenni, tehát jelen esetben a tavaszi félév első napjáig.

A projektben mély elhivatottságot véltünk felfedezni, ezért arra buzdítunk minden hallgatót, hogy gyűjtse össze gondolatait, jelenjen meg a Hallgatói Fórumon, és törekedjünk együtt egy olyan, mindenki számára optimális felosztás létrejöttéért, ami a következő generáció hallgatóinak is kedvező teret nyújt!

Conan



X. Hajtányverseny 2014

A Közlekkari Napok elmaradhatatlan programjává vált a 12 éve még technikai próbaként induló, de ma már önálló rendezvényként is helytálló Hajtányverseny. Mint minden nagy rendezvényen, az évek alatt sok minden történt mind a résztvevőkkel, mind a hajtányokkal, nem ritkán botrányoktól sem mentes médiavisszhanggal és megmosolyogtató televíziós szereplésekkel. Mint egy WTCC- vagy egy Forma-1-es futam, csak a síneken...

A kezdetek

A legelső hídon rendezett versenyre a XX. Kari Napok keretein belül, 2001-ben került sor, mint a bevezetőben említettem a technikai próba részeként. Egy év kihagyással 2003-ban folytatódott a rendezvény, és 2007-ig minden évben, töretlenül növekvő népszerűséggel rendezték meg. Ekkor pár évre félbeszakadt a sorozat a Szabadság híd több mint két évig tartó felújítása miatt. A nagy visszatérés 2010-ben következett be, VI. Hajtányverseny fedőnéven ugyancsak a megszokott helyszínen, Budapest legrövidebb hídján. A két időszak közti ürt inverz gokartversenyek és egyéb

technikai kreálmányok megméretésével hidalták át, de az igazi mégis csak a hajtányverseny volt! Azóta minden évben megtartják a versenyt, jövőre a tizediket, ami sok szempontból rendhagyó, de a hagyományokat tiszteletben tartó és szakmai szemszögből is érdekes versenyesnek ígérkezik...



Az idei versenyről

Sok változást eszközöltünk az elmúlt évekhez képest a verseny szabályzatában. A hivatalos szabályzatot hamarosan a www.szakkollegium.com oldalon érhetitek el. A tavalyihoz képesti változásokat dőlt betűvel szedve látjátok a versenyszabályzatban. Amit mindenképpen meg kell említeni, hogy az előző évben még csak a közúti villamosvasúti járműkerékprofilra nagymértékben hasonlító, jövőre azonban csak a mellékelt szabványban leírt profilkialakítású kerékekkel felszerelt jármű hajtathat fel a hidra. Az építőket legjobban próbára tevő pont a hármas, amely kimondja, hogy a hajtóerőt kézzel, alternáló mozgást végző kar segítségével fejtsék ki. A hajtányok utasait védendő az ő biztonságukat garantáló berendezések felszereléséről is gondoskodni kell. Megelőzendő az elmúlt év nem kis nyilvánosságot kapott eseményeit, új elemként került be a hajtányok közlekedtetéséi idejének és helyének meghatározása, illetve a hazaszállítás módozatának deklarálása.

Aztán az utolsó pillanatban...

Ez a mondat biztos, hogy nem fog elhangzani a hajtányépítő csapatok szájából, idén ugyanis a nevezés



többlépcsős rendszerű lesz. A legelső próbatétel a december 18-ai tervek benyújtása, amit a szakmai zsűri (lásd keretes írásunkat) fog elbírálni. A megépítendő hajtánynak jellegében meg kell felelnie a beadott terveken felvázolt szerkezettel.

A következő időpont, amit meg kell jegyezni, február 26., amikor is a már gurulni képes hajtányt kell bemutatni a végleges (-nek gondolt) profilkerekekkel. A hajtáslánc felszerelése és működőképessége nem elvárta, de ha esetleg kész, természetesen nem baj, sőt! Ezután már csak a végszerelés maradt hátra, amit a zsűri, im-

A zsűri tagjai:
Dr. Buza Gábor
Dr. Szabó András
Dr. Komócsin Zoltán
Keresztes Péter
Radócz Csaba

már személyesen, az áprilisi XXXIII. Közlekkari Napok során fog szemlézni a Baross Gábor Kollégium kertjében.

Természetesen felmerül a kérdés: mi szükség van erre? Miért nem volt úgy jó, mint régebben? Miért tűnik el a verseny előtti utolsó félórától jól ismert hegesztőszisztegéssel és rengeteg véres verítéssel átítatott rohanó percek hangulata?

VERSENYSZABÁLYZAT

A XXXIII. Közlekkari Napok keretében a Közlekedésmérnöki Szakkollégium által meghirdetett hajtányversenyhez

1. A hajtány a mellékelt rajzon bemutatott – arra hasonlító - profilú kerekkel, a villamospálya sínkoronáján gördülve közlekedjen (nyomtávolság: 1435 mm, továbbá figyelembe veendő a felépítmény Phoenix-profilú sínjének nyomvályú szélessége is! Keréktáv: 1366 mm (illetve lásd a mellékelt szabványban).
2. A szerkezet alátámasztása, meghajtása és a fékezése is a mellékelt rajzon bemutatott profilú kerekkel, a sínen történjen.
3. Meghajtás mindenkor emberi erővel történjen, csakis a hajtányon helyet foglaló, legfeljebb két hajtó személy által, oly módon, hogy a hajtóerőt kézzel, alternáló mozgást végző kar segítségével fejtsék ki.
4. A hajtó személyek számával megegyező utast kell a verseny során a hajtányon biztonságosan szállítani.
5. Az utasok nem vehetnek részt a hajtány meghajtásában, fékezésében.
6. Az utasok elhelyezésekor gondoskodni kell kapaszkodóként is használható védőkorlátról, valamint az ülés alatt, illetve a lábtérnél elhelyezett padlózatról.
7. A hajtányt el kell látni a biztonságos fékezést lehetővé tevő berendezéssel. Legfeljebb négy személy képes legyen a hajtányt mozgatni (felemelni, sínre rakni).
8. A fenti feltételeknek nem megfelelő hajtányok a verseny során pontot nem szerezhetnek, de a bíráló bizottság jóváhagyása mellett bemutató jelleggel a verseny alkalmával közlekedhetnek.
9. A versenyből történő kizárást követően, melyről a bíráló bizottság dönt, a hajtányt a versenypályán felvonultatni tilos!
10. A hajtányverseny kitűzött időkeretén és kijelölt közlekedtetési helyén kívül használni SZIGORÚAN TILOS! A hazaszállítást minden csapatnak egyénileg, vaspálya használata nélkül kell megoldania!

A hajtányversenyen való indulás feltétele a következő időpontok betartása::

- December 18.: A Hajtány terveinek bemutatása. A tervben szereplő rajzhoz a járműnek - jellegében és általános felépítésében - nagymértékben hasonlítani kell (az elküldött tervek mellé a nevezési lapot is mellékelni kell)!
- Február 26.: „Gurulópróba”, a hajtány alvázának és kerekeinek előzetes szemléje (a hajtáslánc bemutatása nem kötelező).
- Április : A XXXIII. Közlekkari Napok géptávfeteli szemléje, a kész hajtány bemutatása a verseny előtt a Baross Gábor Kollégium kertjében.

A nem teljesített határidők jogvesztőek a nevezés szempontjából.



Egyrészt megpróbálunk nektek is egy logikus, tartható időbeosztást készíteni, hogy be tudjátok osztani az időtöket, hogy igényes és működőképes hajtánnyal tudjatok felhajtani a hídra. Valamint több külsős szervezet és csapat jelezte, hogy szeretnének indulni a versenyünkön, ezért kellett egy „komolyabb” és strukturáltabb versenykiírással előállnunk. Reméljük, hogy ezen intézkedések előrébb lendítik a munkát és a lelkesedést.

Végezetül pedig szeretnék mindenkinek jó munkát kívánni! Találkozunk a hídon!

Marci



Halo Wien, halo Szakkoli!

I. Mátyás legendás hadjárata után 528 évvel ez év szeptemberében ismét magyarok szállták meg Bécset, ám ezúttal a császárvárosi szél nem a Magyar Királyság zászlóit lengette, hanem a hallgatók bérelt buszának kipufogógázát fújta odébb... a Szakkollégium a Technisches Museumban járt.

A kora reggeli indulás ellenére sokan gyülekeztek a K épület főbejáratánál, hogy egy utolsó cigi elszívását és a gyors népszámlálást követően útra keljen a közlekesekből és villanykarosokból álló csapat. Az út a múlt homályába vesző osztálykirándulások hangulatát idézte: az utasteret álmos, de egyúttal izgatott zsidobongás töltötte be - a többség a szomszéd üléseken utazókkal beszélgetett, de volt, aki nézelődött, aludt, vagy éppen a következő köz híres cikkét fogalmazta. Az OMV olajfinomítójának feltűnése után azonban már minden szem az ablakokra, illetve az azok túloldalán található városra szegeződött: az autópályáról letérve fokozatosan tárult eléink Bécs jellegzetes házaival, a most épülő Hauptbahnhof látványával és az út mellett kanyargó Wien folyóval. A Schönbrunn-nál leírt hurok után végül megérkeztünk a múzeumhoz, ahol a csapat osztrák kisiskolások gyűréjében özlött be a kiállítótérbe. Itt baráti társaságok, érdeklődési körök vagy egyéb más, ismeretlen szempontok alapján kis csoportokra bomlottunk, és már kezdődhetett is a móka!

A földszinten a budapesti Csodák Palotájára emlékeztető, interaktív kísérletek elvégzését is lehetővé tévő módon mutatták be a természettudományokat. Betekintést kaphattunk a tudomány, illetve a tudományos eszközök fejlődésébe is, a távcsövektől kezdve a röntgengépekig, a legnagyobb érdeklődést azonban - az egyikünk által „pogószimulátor”-ra keresztelt - rezgést bemutató masina váltotta ki.

A második szint az energiával és a nehéziparral foglalkozott, és minden bizonnyal ez volt a múzeum leglátványosabb része: a mozdonyok, vagonok, gőzturbinák és hajótestek mellett egy komplett vasöntőművet is láttunk, legnagyobb sajnálatunkra

azonban a Taurus szimulátorba nem tudtunk beülni.

A harmadik emeleten a mindennapi élet, a tömegtermelés tárgyai között böngészgettünk, talán túlzottan is részletes ismereteket kapva az osztrák háztartási eszközök történetéről.

A negyedik szintet nagy örö-



münkre a közlekedés, a hangszerek és a kommunikáció uralta: veterán autók, régi és új motorok és kerékpárok sorakoztak itt, de mellettük jól megfért egy-egy repülő, helikopter és műhold is. Ezen a szinten találtunk egy TV-stúdiót, ahol az ORF-híradó, a Zeit im Bild díszletei között leforgattuk a Baross Televízió első próbaadásait. A múzeum dolgozói nagy valószínűséggel sajnos nem ismerték fel e médiatörténeti esemény fontosságát, és aznap este az értékes tartalmat letörölték a szalagokról...

De ne rágódjunk a múlton, nézzük, milyen programokat szervezett a Szakkollégium a következő hónapra!

Október 28-án először Győr-

A hónap programjai

be vonatozunk, hogy megnézzük a Kravtex összeszerelő üzemét, majd céges busszal átme gyünk Mosonmagyaróvárra, hogy ott a Kühne Múzeum, majd gyár megtekintése után megebédeljünk az üzemi menzán,

visszatérjünk Győrbe, onnan pedig Budapestre.

A Kravtex Kereskedelmi Kft.-t 1992-ben alapították, fő profilja az Ikarus autóbuszok és ezek alkatrészeinek, főleg a Rába főgépeinek a FÁK országokba történő exportja volt. A cég 2 évvel később Győrben létesített üzemegységet használt Ikarus autóbuszok felújítására. 1997-ben a cég megvásárolta a mosonmagyaróvári Kühne Mezőgazdasági Gépgyár Rt. többségi tulajdonát, és megkezdte máig tartó diadalmenetét: jelenleg a Credo márkájú buszai a különböző Volán társaságok révén az ország útjain bárhol megtalálhatók, de Pécs városi közlekedéséből is kiveszik a részüket.

November 8-án ismét a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér lesz a célpont, de most a MALÉV Ground Handling jóvoltából. Bár a maximális létszám a program meghirdetése után szinte azonnal betelt, a Szakkollégium a hatalmas érdeklődésre való tekintettel igyekszik a létszámkeretet kibővíteni, a legfrissebb információkért tehát látogassatok el sűrűn a szakkollégium.com oldalra, illetve a szakkoli Facebook-oldalára is! Addig is egy kis olvasnivaló:

A több mint hat évtizedes múltra visszatekintő Malév Ground Handling az egyik legjelentősebb szereplője a Budapest Airport földi kiszolgálási piacának. Főbb tevékenységei közé tartoznak a különféle utasszolgáltatások a terminálon, rampaszolgáltatások (pl. ki- és berakodás, posta és csomag szállítása), járatüzemeltetési szolgáltatások (többek között az időjárás-jelentések és repülési jelentések biztosítása).

Október-novemberben is érdekes programok várnak rátok, tartsatok velünk!

Stranzy Péti



Önkéntes Nap 2013

Szeptember 24-én ismét angyalok szállták meg a kerületet, hogy a benne élők környezetét szebbé varázsolják. Az eseményről Daku Dávidot, az Egyetemi Hallgatói Képviselő sport és egyetemi öntevékeny körök felelősét kérdeztem.

Az Önkéntes Napot egy lelkes, 5 fős csapat kezdte el szervezni még februárban, hogy az önkénteskedni vágyó egyetemisták kiélhessék hajlamaikat idén ősszel is. Bár az időjárás keresztülhúzta a számításait, és az utolsó pillanatban el kellett tolni egy héttel a programot, mégis összejött a remélt létszám, közel 1000 hallgató festett kerítést, szedett szemetet vagy mosott le graffitiket a falról a nap folyamán. A helyszíneket a XI. kerületi önkormányzat és az Újbuda Prizma ajánlotta, majd a szervezőgárda végigjárta, megnézte és végül döntött. „A saját elképzeléseinket is próbáljuk megvalósítani, így jött a graffiti eltávolítás ötlete.”-árulta el Dávid.

A minden évben megrendezett esemény szimbóluma, az „Agyal vagyok” felirat mára beépült a környéken lakók tudatába, és sok helyen örömmel üdvözölték a fiatal önkénteseket. Több intézmény vezetője is köszönő levelet írt a szervezők felé és a résztvevőknek; az önkormányzat részéről is nagyon pozitívak voltak a visszajelzések. Támogatják a rendezvény ismételt megrendezésének lehetőségét is.

„A felmerült költségeket az Egyetemi Hallgatói Képviselő finanszírozza,” -tudtuk meg Dávidtól, - „de idén több szponzort is sikerült szerezni, például a Trilak-ot, a Mester Centrumot vagy az Ifotech Kft-t is.”

Közlekkar az Önkéntes Napon

A közlekes önkénteskedés ez évben nem idilli kerítésmázolással telt, hanem, mint ahogy az már az előző években is előfordult, egy illegális szemétkupacok felszámolásával. 6 konténer telt meg változatos összetételű hulladékkal, ám megérkezésünkkel már nem üresen fogadtak minket- talán egy „jobbérzésű” személtelő élt a lehetőséggel, és ezúttal

nem a bokrok közé borította ki kocsija tartalmát.

A talált apróságok sokakból előhozták a gyermeki énjüket: volt, aki a koszos műanyag autót tologatta és berregett hozzá; volt, aki egy zacskó (gyanús lében úszó) Lego-t talált, és kezdett nosztalgiázni saját játékaival és az oviról; és volt, aki a lebomlófélben lévő könyveket sajnálta. A fiúk érdeklődését egy pajzán borítójú (és valószínűleg témájú) könyv is felkeltette, de már nem volt olyan állapotban, hogy érdemes legyen elhozni.



Az élővilág is érzekelte a jelenlétünket: egy félős anyacica jöttünk-re elmenekült a kényelmes kanapén való napfürdőzéstől, és valahol más hol keresett menedéket. Tudunkon kívül megkörnyékeztünk egy darázs-fészket is, a felbőszült dolgozók még időben jelezték, hogy hol van az a pont, amíg még eltűrik a határsértést. A szemétből lakmározó legyek

Az Önkéntes Napon készült fotókat megtaláljátok a muterem.bme.hu oldalon!

és egyéb rovarok ebédjét is megzavartuk, ezt ők a körülöttünk való céltalan röpködéssel hálálták meg. A fenti példákban is jól látszik, hogy bár az állatok nem örültek a jelenlétünknek, a növények fellélegezhettek, mivel eltakarítottuk a körük és rájuk szórt, hosszú évek alatt felgyülemlett szemetet.

A hallgatói utánpótlás szerencsére folyamatosan érkezett, aszerint hogy ki hány óráján tartotta fontosnak a részvételt. De nem csak önkéntesből jött (volna) utánpótlás! A nap folyamán 3 gyanús autót is számoltam, ami mintha meg lett volna pakolva zsákokkal, de a sok fehér pólós agyalt látva inkább tovább állt. Sajnos előfordulhat, hogy jelen sorok olvasásakor már nem is látszik egész napos munkánk eredménye.

Alig pár órával megérkezésünk után máris szünetre kényszerültünk, mivel megteltek a konténerek. Ezt az időt a regisztráláskor kapott étel és ital elfogyasztására fordítottuk, néhányan pedig még felfedezetlen szemétkupacok keresésére indultak. Mondanom se kell, hogy találtak bőven. Egy gumibroncs lelőhely a domb tetején újra felkorbácsolta az izgalmakat: a „ki tudja legközelebb gurítani a konténerhez” játék felpörgette a megfáradt társaságot.

Közben megérkezett a Bográcskör néhány főzésre kész tagja, hogy paprikás krumplival kényeztessen a jó munkásembereket. Egy félreeső és többé-kevésbé szélvédett helyen állították fel a bográcsot, és egy órán belül már benne rotyogott a készülő estebéd. Mikor aztán már annyira tele voltak a konténerek, hogy egy tűt sem lehetett volna bedobni, a közlekesek összegyűltek és együtt várták, hogy megfőjön végre valahára a krumpli, és lehessen enni.

Elmondható, hogy a Közlekkar idén is kivette részét a város megújításából, és talán csökkentette a rosszindulatú szólamokat, miszerint az egyetemisták csak a bulizással vannak elfoglalva.



Zsófi

Pro Youth – a fiatalok egészségének védője

2012-ben az Európai Unió számos országában, köztük hazánkban is útjára indult a ProYouth nevű kezdeményezés. A program célja nem más, mint a fiatalok mentális egészségének megóvása, éppen ezért a háttérben képzett pszichológusok és önkéntes diákok végzik a munka legjavát.

Kinek szól?

A ProYouth-Magyarország első sorban a 18 év feletti, felsőoktatásban tanuló fiatalok egészségvédelmével foglalkozik.

Ismert jelenség, hogy a serdülőkör és a fiatal felnőttkor kifejezetten stresszes időszak lehet a fiatalok számára. Tudjuk azt is, hogy ebben az életkorban a legérzékenyebbek és a legsérülékenyebbek az emberek, ezért megnő a pszichológiai problémák kialakulásának veszélye.

Ebben az időszakban számos kisebb-nagyobb problémával kell szembenéznie a fiatalnak, a problémák egy része pedig a bennünk végbeménő változásokból fakad. Kezdve a testi változásoktól, az otthonról történő elköltöztésen át egészen az egyetemi élet adta izgalmas tapasztalatokig, számos olyan fordulat következik be egy fiatal életében, amely összezavarhatja, addigi világát felboríthatja, ezáltal érzékenyebbé teheti őt. Mint már említettem, egy ilyen állapot kedvező talajt biztosít a mentális és egyéb betegségek kialakulásához.

A program célja

A ProYouth célja, hogy online felületet biztosítson a felmerülő problémák megoldásához. Ezen az internetes felületen lehetőség nyílik gondjaink fórumon való megosztására, ahol kortársainkkal és a program önkénteseivel kereshetjük meg a legjobb megoldást, vagy megoszthatunk egy érdekes cikket, esetleg saját gondolatot is. Súlyosabb probléma (például evészavar) esetén lehetőség nyílik egyéni chatet folytatni a Semmelweis Egyetem Magatartástudományi Intézetének pszichológusaival. Ennek köszönhetően az oldal látogatója anonimitását megőrizve jut szakember

segítséghez, szükség esetén pedig el-
irányítják a megfelelő egészségügyi
ellátó rendszerhez.

Ezen túlmenően a ProYouth egészségnevelő fórum szerepét is betölti, hiszen az oldalra tévedve számtalan cikket olvashattok az egészséges táplálkozás, a sport, a stresszkezelés, az időgazdálkodás, vagy a testtel való elégedettség témakörében.



A honlap kiemelten foglalkozik az evészavarok témakörével, hiszen napjainkban egyre nagyobb számban, és egyre több réteget érintve terjed ez a betegség. Fontos leszögezni, hogy nem csak az anorexia nervosa és a bulimia nervosa tartozik ide, hanem maga az elhízás is. E három megbetegedés mára már igen jól ismert, és köztudott, hogy a mentális elváltozásokon túl rengeteg testi szövődmény is kialakulhat (pl. különböző szív-érrendszeri megbetegedések). Természetesen az evészavarok köre nem merül ki ennyiben, jelentős számban fordul elő a testedzés-függőség vagy az orthorexia nervosa is. Előbbi jellemzője, hogy a személy egyre több időt szentel az edzésnek, munkahelyi, baráti kapcsolatait és feladatait elhanyagolja, kizárólag

a sportnak él, annak ellenére, hogy ez már nem jelent neki örömet, csupán a kényszer hajtja. Az orthorexia esetében is elvész az öröm, azonban itt az étkezés, evés élvezete szűnik meg. Az orthorexiában szenvedő kizárólag egészséges (vagy annak vélt) ételt hajlandó fogyasztani, az étkezést rituálévá változtatja, így az evés elveszíti társas funkcióját. Evészavaroknak minősül a „nagy evés” (binge eating), vagy az „érzelmi evés” is. Binge eating esetén az egyén egyszerre nagy mennyiségű ételt vesz magához, melyet kontroll nélkül elfogyaszt, de később nem szabadul meg tőle úgy, mint a bulimiában. A nagy evés éppen ezért rendszerint elhízással és önértékelési problémákkal jár együtt. Az érzelmi evés szintén kapcsolódhat az elhízáshoz, hiszen az unalom, bánat, vagy éppen öröm miatt elfogyasztott falatok könnyen alakulnak zsírpárnákká, melyek a későbbiekben okozhatják az illető elégedetlenségét önmagával.

Mivel a ProYouth célja az evészavarok és egyéb mentális megbetegedések kialakulásának megelőzése, rendszeres visszajelzést ad a felhasználó számára. Ennek fő formája egy rövid kérdőív, mely felméri az egyént érintő kockázati tényezőket, ez alapján pedig pár soros értékelést ad az aktuális állapotáról. A kérdőív regisztráció nélkül is kitölthető, azonban a regisztráció sem kötelező semmilyen aktivitásra vagy részvételre. Ha a magas kockázati csoportba esél, e-mailben felkeresnek majd, és felkérnek a kérdőív újbóli kitöltésére, mely természetesen továbbra sem kötelező.

*Amennyiben problémád van az étkezéssel, nehezen találsz a helyed, vagy egyszerűen csak bön-
gésznél a cikkeink között, ne habozz felkeresni honlapunkat (www.proyouth.eu), vagy Facebook oldalunkat (facebook.com/proyouth.magyarorszag/)!*

Harsányi Kata



A 10 legszebb autó az én szememmel

Az interneten sokan összeállították már a maguk top 10-es listáját az általuk legszebbnek tartott autókról. Hozzájuk csatlakoznék most én is, szerény és rendkívül szubjektív véleményemmel. Bár a terjedelem korlátozottsága miatt sok szépséges négykerekű kimaradt az összeállításból, azért remélem, hogy mindenki talál az itteniek között is kedvére valót. Természetesen a lista nagyobbik részét supersportkocsik teszik ki, de igyekeztem kiemelni egy-két hétköznapiabb masinát is. Nézzük tehát, milyen járgányokra szórnám el a pénzem, ha milliárdos lennék!

10. Mercedes-Benz CLS

Kívánságlistámon tizedikként itt van a manapság oly divatos kupélimuzin kategória megteremtője, az első generációs CLS, mely 2004-ben mutatkozott be a nagyközönségnek. A Mercedes amerikai formatervezőjének, Michael Finknek remekül sikerült a négyajtós limuzinforma eleganciáját a sportkocsik dinamizmusával összefésülni. Nem csoda, hogy a kocsi sikerét látva rövid időn belül megjelentek a piacon a hasonzorú konkurens is. Ezt a formát azóta is sokan, sokféleképpen próbálták és próbálják utánózni, de eddig valahogy senkinek sem sikerült ennyire harmonikusan és látványosan megvalósítani - még magának a Mercedesnek sem, hiszen a most futó második generációs CLS már jóval kevésbé egyedi megjelenésű, mint elődje volt.



9. BMW Z3 Roadster

Nagyon eltalálták a bajorok a kis Z3 roadster formáját 1995-ben. A kétüléses, vászontetős sportkocsi a legszebb frizuraborzolás hagyományokat idézi, az orr-rész hamisítatlan BMW-s vonásokat hordoz, a sárvédők izmosan domborodnak, az

összképet pedig az első kerekek mögött húzódó kopolyák teszik teljessé. Az M Roadster névre keresztelt csúcsváltozat az M3-as motorjával felvértezve már komolyabb sportgépeket is megszorongathatott. Sajnos a kupéváltozat formája már nem lett ennyire telitalálat, sokak szerint kicsit kombisra sikeredett, ennek ellenére ez is szép eladási számokat produkált. A Z3 egyébként sokak szerint visszalépés volt egyedi megoldások terén elődjéhez, a műszaki újdonságok egész sorát felvonultató Z1-hez képest, az idő azonban a piacképesebb, megfizethetőbb - és kétségkívül szebb - konstrukciót igazolta.

8. Mercedes-Benz 300 SL



Minden idők egyik legszebb autójaként tartják számon a rajongók a legendás sirálysárnyas 300 SL-t, így nem maradhatott ki az én összeállításomból sem. A felfelé nyíló ajtókat egyébként nem a formatervezői zsenialitás, sokkal inkább a kényszer szülte, ám a rendkívül látványos megoldás később divatot teremtett. Az eredetileg versenyautónak kifejlesztett 300 SL mítoszának fényét tovább növeli, hogy a maga idejében a világ leggyorsabb, sorozatgyártású utcai autója volt. A sirálysárnyas verzió 1955-től 1957-ig volt elérhető, innentől egészen 1963-ig a valamivel szokványosabb megjelenésű roadster változatot kínálta a gyár. A típusnak a Mercedes 2011-ben ál-

lított emléket az SLS AMG képében, de szépségben ez a kocsi sem veheti fel a versenyt a legendás őssel.

7. Lotus Esprit V8

A Lotus a kedvenc autómárkám, így álomgépeim listáján természetesen helyett kapott a hetheli manufaktúra talán leghíresebb modellje is. Az Esprit a legkifinomultabb angol sportkocsik egyike, közel harmincéves pályafutása alatt szinte megszámlálhatatlanul sokféle kiadás készült belőle. A sallangmentes, ugyanakkor erőt és dinamizmust sugárzó klasszikus ék alak nekem személy szerint nagyon tetszik, mint ahogy a bukólámpák bekapcsolásakor előtűnő dupla fényszórók is. Az 1996-ban megjelent, V8-as motorral hajtott csúcsváltozat esetében mindehhez egy lendületes vonalú hátsó szárny és egy látványos, légbeömlőkkel tetelűzdelte első kötény is társul, így a Lotus zászlóshajója megjelenésében is a csúcst képviselte a gyártó modellpalettáján.



6. Porsche 911 (993)

Sokan az utolsó valódi 911-esnek tartják az 1993-tól 1998-ig gyártott, 993-as kódszámú szériát, hiszen ennek kifutásával tűntek el az olyan ősi 911-es jellegzetességek, mint a léghűtés vagy az egybefüggő hátsó lámpasor. Ennél a modellnél a légellenállás javítása érdekében már finomítottak az első fényszórók elhelyezésén, de ez kifejezetten jót tett az összképnek is. Véleményem szerint mind a mai napig ez a legharmonikusabb megjelenésű 911-es. A formaterv még gömbölyűbb lett, mint az előd 964-es szériáé, a lökhárítók is jobban belesimulnak a karosszéria vonalába. Egyébként ennél a generá-

ciónál jelent meg a kínálatban a ma ismert üveg tetetű Targa, az eredetileg versenypályára kifejlesztett GT2-es verzió és a hatsebességes váltó is.



5. Lamborghini Gallardo

A Lamborghini kevés kivételtől eltekintve mindig is látványos, kortalan szépségű autókat készített. Az én kedvencem a bolognai szupergépek közül a márka aktuális belépőmodellje, a Gallardo, azon belül is az eredeti, 2003-ban bemutatott széria. A Lamborghinire jellemző szögletes vonalvezetés itt is megvan, de nem annyira kizárólagosan, mint mondjuk a Countach esetében, ugyanis itt helyenként komoly szerep jut a lendületes íveknek is. Ezeket nem mindig sikerül szépen összehozni, de az olaszoknak, úgy gondolom, nagyon jól sikerült. Álmaim Gallardója egyébként, mint olyan, sajnos nem létezik, mivel én szívem szerint a facelift előtti változat „hosszúlámpás” orrát párosítanám a ráncfelvarrás utáni verzió hátsó traktusával.



4. TVR Sagaris

Egyesek szerint kicsit túllő a célon, de nekem nagyon bejön a Sagaris agresszív fizimiskája. A kis angol manufaktúra talán legismertebb típusa 2003-ban debütált, sorozatgyártása (már ha beszélhetünk ilyenről) egy évvel később indult meg. A karosszéria arányai leginkább a Vipert idézik, de annál sokkal radikálisabb kiadásban. Mindenütt légbeömlők, kopolyák, légterelők hívják fel a közlekedőtársak figyelmét, hogy sürgősen távozzanak a belső sávból - és akkor még ott vannak az olyan

formai apróságok, mint a kétoldalt kivezetett kipufogócsövek vagy az átlátszó hátsó szárny. Sajnos a jó értelemben vett szélsőséesség odáig fajult, hogy a Sagarist az elfajzott Európai Unióban soha nem árusíthatták, ugyanis nélkülözött bármiféle menetstabilizáló elektronikát, sőt, még az utasoldali légszákot is.



3. Aston Martin DB9

Mindenki tudja, hogy Aston Martinék már lassan évtizedek óta ugyanazt a formát csiszolgtatják, de kit érdekel, ha az tényleg ennyire szép? A csodálatos gaydoni álomautók sorából én most a DB9-est emeltem ki, de említhetném ennyi erővel a majdnem teljesen ugyanígy kinéző V8 Vantage-t is. Az Aston Martin varázsereje abban van, hogy mesterien ötvözi a sportosságot és az eleganciát. A karosszéria sziluettje, az oldalablakok íve, a hátsó lámpák formája mind-mind csillagos ötös. Igazi időtálló szépséggel van dolgunk, hiszen a 2003-ban bemutatott forma mind a mai napig frissnek hat. Most hogy mondom, a legújabb csúcs-Aston, a One-77 is elférne ezen a listán... mennyi idő is van még lapzártáig?



2. Jaguar XJR-15

Sokáig gondolkodtam azon, hogy vajon az XJR-15-öst, vagy házon belüli vetélytársát, a hasonlóan gyönyörű és exkluzív XJ220-ast válogassam be a listára. Végül is hosszas latolgatás után e mindössze 50 példányban készült különlegesség mellett döntöttem. Mindenhol gömbölyű, áramvonalas karosszériája rendkívül modernnek számított a típus megjelenésekor, 1990-ben. A szűk utastér igazi versenyautós élményt

nyújt a szerencsés sofőrnek. Az XJR-15 nevéből adódóan a Jaguar legendás, Le Mans-i versenyeken remeklő XJR szériájának hivatott emléket állítani, és mint ilyen, számos alkatrészben osztozott az 1988-as viadalon diadalmaskodó XJR-9-essel. Maga az XJR-15 soha nem indult a híres 24 órás futamon, azonban a dúsgazdag vásárlók 1991-ben egy zártkörű, gyári versenysorozatban mérhették össze tudásukat azonos tudású XJR-15-ösök volánja mögött. A győztes a futamsorozat végén 1 millió dollárral lett gazdagabb, így máris megtérült a befektetés az egyébként újonnan csillagászati összeget, 960 165 dollárt kóstáló szupersportkocsiba.

1. Ferrari F50



Kissráckori álomautóm, ha megnyerném a lottóötöst, ma is ezt venném meg, modernebb és gyorsabb utódai helyett is. Azóta szeretnék egy ilyet, hogy először láttam az 1997-es Need for Speed 2-ben (emlékeztek még rá?). A kupé vagy roadster változatban kínált szuperautó legfőbb stílusjegyei a semmi mással össze nem téveszthető orr, az integrált hátsó szárny és a jellegzetesen ferraris vonásokat hordozó hátsó rész - az alkalmi versenytársaknak leginkább ez utóbbit volt szerencséje megcsodálni az esetleges közúti versengések alkalmával. A Ferrari fennállásának ötvenéves évfordulójára készült szupersportkocsiból összesen 349 példányt gyártottak, ebből valószínűleg jó néhány a roncstelepen végzte az önjelölt Schumacherek száguldozása folytán. Azért remélem, hogy egy tűzpiros kupé még marad belőle addig, amíg felmarkolom azt a bizonyos lottóötöst.

Gege



Egy ütemre jár az agyuk

A minap kezembe került a győri közlekesek egy régebbi vasúti üzemtan tankönyve. Mivel pdf-ben volt, szakmai ártalomból az ütem szóra kapásból rákerestem, lássuk, mit tanulnak ők az ütemes menetrendről. Az egyetlen találat a bisztrókocsik kínálatáról szólt: kávé, szendvicsek és sütemények. Jó tíz évvel ezelőtt karunk három „cukrászának” ennél jóval több sütnivalója volt, nekik köszönhető, hogy ma az ország nagy részén ütemesen járnak a vonatok.

Az ütemes menetrend időközben a vasútnak központi paradigmájává vált - mire a szakirányos tárgyait eljutottam a saját kezű menetrendszerkesztésig, már a tervezési feladat követelményei közt szerepelt az ütemesség. Az ember persze szeret megdolgozni a hét kreditért, így szorgalmas közlekesként átfésültem a Merlint kidolgozott feladatokért. Nem kis meglepetésemre volt TDK-témavezetőm, Borza Viktor 2001-ben elkövetett menetrendjébe

Mi is pontosan az integrált ütemes menetrend?

Ne ijedj meg, ha egy vasutas barátod egészes vagy feles pókokról kezd mesélni! Ütemes menetrendben a vonatok óránként, az óra azonos percében járnak, így az egy vonalon ellentétes irányban közlekedő vonatok félóránként találkoznak. Ezek a találkozások mindig az óra azonos percében (egészkor és félkor – vö. szimmetria), és a pálya egy meghatározott szakaszán történnek. Ha a találkozási hely épp egy elágazó vasútállomásra esik – ez egyvágányú vasútvonal esetén egészen kíváncsú – akkor óra egész vagy fél előtt néhány perccel az állomásra minden irányból megérkeznek a vonatok, majd röviddel ezután minden irányba továbbindulnak, így az átszállás az összes lehetséges irányba biztosított (vö. integráltság). A különböző irányokból egyszerre, egy pontba érkező vonatok menetvonalai a grafikus menetrenden egy pók lábaihoz hasonlítanak, így ezt az átszállási rendszert póknak nevezik.

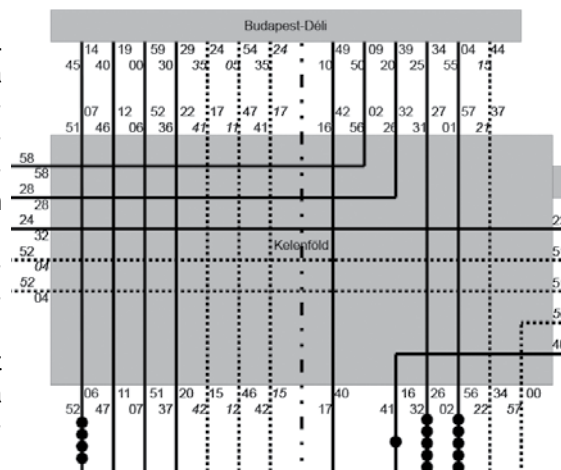
botlottam, ami úgy volt integrált, szimmetrikus és óránként ismétlődő, ahogyan azt akkoriban a MÁV-nál még csak a nyugati, hanyatló vasúttársaságok úri hóbortjának tartották. Mérnökstanoncként mind szeretjük Magyarországra képzelni mindazt, amit külföldön jónak látunk - a határ talán csak a kétfarkú kutyapárt által beígért Sopron-Záhony 9-es metró - kevesen dőlhetünk viszont tíz év múlva hátra azzal, hogy igen, megcsináltuk.

Mikor Viktorral találkoztam, hogy beszéljen kicsit a hőskorról, korántsem volt ilyen elégedett: Vác állomást most építik át, leszakadt a felsővezeték, a vonatok ma is csak mutatóban láttak arrafele menetrendet. Hazamenni így nem tud, legalább több ideje marad mesélni egyetemista éveiről - jegyzi meg egy félmosollyal. Borza Viktor, Kormányos László és Vincze Béla nem csak a vasutas szakirányra, hanem a szünetekben külföldre utazni is együtt jártak. Svájc mint az integrált ütemes menetrend (röviden ITF) szülőhazájának felfedezését fokozott izgalommal várták, a csalódás annál nagyobb volt: a vonatok tulajdonképpen lepukkantak, a vasúti pálya sem egy nagy szám, az egyetlen, ami feltűnt, hogy mindenhol meglepően gyorsan el lehet jutni. A tanulság tehát, hogy a drága kirakatberuházásnál (a „hardvernél”) a jó menetrend (a „szoftver”) sokkal fontosabb - EU-nagyprojektekkel elvakított, mellékvonalakon napi két vonatot közlekedtető kis hazánkban erre talán még mindig nem sikerült rájönni.

Viktor végül a Közlekedésügyi Tanszék áldásával egy egész különös szakmai gyakorlatot végzett: vett egy összvonalas bérletet, és hat héten át keresztül-kasul beutazta Ausztriát vonaton. Az ütemes me-

netrendnek akkoriban nem csak magyarád, de egyáltalán nem volt szakirodalma, így az ITF annál mélyebb összefüggéseit, mint hogy a vonatok óránként járnak, utazásról utazásra bogozta ki, miközben néhány szakki-fejezés magyar megfelelőjét is meg kellett alkotnia (lásd a keretes írást is). Diplomamunkáját már egy, a teljes magyar hálózaton bevezethető integrált ütemes menetrendből írta, majd a MÁV pályavasúti üzletágához került, ahol szembesült a menetrendszerkesztés akkori realitásaival: a kétezres évek derekán az államvasútnál egy DOS-alapokon működő programmal igazából csak a meglévő menetrendet tudták csiszolgatni. Mikor éppen nem állt tornyokban a tennivaló - és általában nem állt -, Viktor hobbiból közvetlen portájára, a Budapest-Vác-Szob vasútvonalra szerkesztett vadonatúj menetrendet, de hamar rájött, hogy ez ilyen kőkorszaki eszközökkel igen nehéz. Ekkor kérte meg Vincze Bélát, aki diploma után a Közlekedésautomatikai Tanszéken maradt doktorálni, így elég jól ment neki a programozás, hogy írjon neki egy scriptet, amely a megírt menetrendet képes grafikusan megjeleníteni. Viktor hobbimenetrendje és Béla hobbiszoftvere kéz a kézben fejlődött, míg Viktor kezében már egy kiforrott menetrendet, Béla pedig azt a Takt (németül ütem) nevű programot tartotta, amellyel ma a MÁV és egyébként a vasutas szakirány hallgatói is szerkesztik a menetrendet.

Ez a menetrend keltette fel annak az István Györgynek a figyelmét, akinek a MÁV-nál „betöltött” egyetlen hivatalos tisztje akkoriban is csak



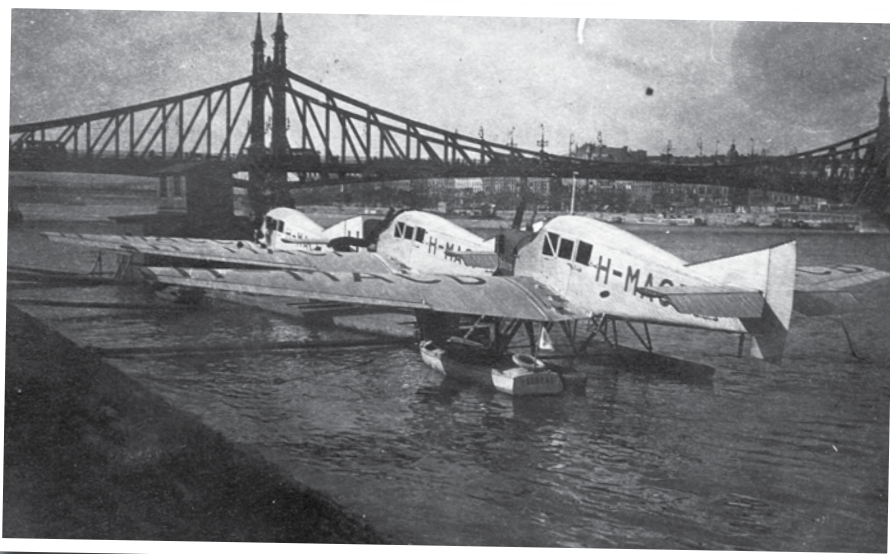
Hidroplán állomás a Gellért téren

A Szabadság híd budai hídfőjénél kopottas emléktábla őrzi a magyar repüléstörténet egy rég lezárult fejezetének emlékét. Kilencven éve ezen a helyen állt az Aeroexpress Rt. hidroplánállomása.

Az első világháború után a trianoni békeszerződés szigorú repülési és repülőgép-építési korlátozásai nagy mértékben visszavetették a magyarországi repülés fejlődését. Ennek ellenére már ekkor többekben megfogalmazódott egy önálló magyar légitársaság létesítésének gondolata.

Az első Junkers F 13 típusú repülőgép 1922. december 22-én szállt le a Duna vizére. A szokatlan látvány miatt nagy nézősereg gyűlt össze a budai rakpart műegyetem előtti szakaszán. Ezek a repülőgépek a kor csúcstechnikájának számítottak. A típus a világ első teljesen fémépítésű

érkezett Magyarországra, hogy visszszakóvetelje a hatalmat Horthy Miklós kormányzótól. Ezt az eseményt tartják számon a világ legkorábbi repülőgép-elterítéseként. A budaörsi csatában a kormányhű csapatok visszaverték a királpártiakat, az Ad Astra légitársaság gépét pedig elkozták, és szétszerelve Budapestre szállították. A híressé vált repülőgépet egy ideig a Nemzeti Lovarda kiállításán tekinthették meg az érdeklődők, ezután a Junkers a mátyásföldi repülőtér hangárjába került. Később felajánlották a Közlekedési Múzeumnak, ahol épségben vészelte át a második világháborús bombatalakat, és ma is a Petőfi Csarnok repüléstörténeti kollekciójának részét képezi. A repülőgépet a hatvanas években a Malév és a Pestvidéki Gépgyár restaurálta.



Fotó: FORTEPAN / Weygand Tibor

1922-ben a magyar kormány két légitársaság megalapítására adott engedélyt. Az állam a Magyar Légiforgami Rt.-t és az Aeroexpresszt nagyvonalú támogatásban részesítette, ingyenes reptér- és hangárhasználatot biztosított, valamint vállalta, hogy két évig államsegélyt is nyújt számukra. Az Aeroexpress alapítója, Jankovich-Besán Endre gróf a Budapest-Székesfehérvár-Nagykanizsa-Zágráb, Budapest-Prága és Budapest-Bukarest vonalakra kért repülési engedélyt és kizárólagossági jogot, melyeket a kormánytól hamarosan meg is kapott. Az engedélyt megszerző földbirtokos kötelezte magát, hogy az év legalább 280 napján üzemelni fognak repülőgépei, vállalja a postaszállítást, a repülőgépek személyzete kizárólag magyar állampolgár lesz, viteldíjai pedig nem lesznek magasabbak az expresszszovnat jegyárainak kétszeresénél.

polgári célú repülőgépe volt. A kétfős személyzet mellett öt utast szállíthatott, akik a nyitott pilótafülke mögötti zárt utastérben foglaltak helyet. Szintén egyedülálló volt, hogy a személyzet és az utasok üléseit is ellátták biztonsági övvel. A vonóerőt egy hathengeres, 310 lóerős BMW motor biztosította, amellyel a majdnem két tonnás felszállósúlyú gép 170 km/h-s sebességet tudott elérni. A törzs sárkányszerkezetét acélból készített rácsszerkezet alkotta, melyet duralumínium hullámlemez borított. A típusból összesen mintegy 330 darab készült, melyből hat darab F 13W került az Aeroexpress Rt. birtokába. A hidroplánokat rövid átalakítás után szárazföldi üzemeltetésre is alkalmassá lehetett tenni.

A típus már ez előtt is megfordult Magyarországon, IV. Károly - az utolsó magyar király - 1921-ben, egy Svájcban eltérített Junkers F 13-assal



Az Aeroexpress első hidroplánja 1922. december 22-én érkezett Budapestre, ugyanaz a svájci pilóta szállt le vele a Duna vizére, aki annak idején IV. Károly gépét vezette. A szomszédos államok és Magyarország közötti feszült politikai helyzet miatt az első repülések nem a nemzetközi útvonalakon, hanem a Duna magyarországi szakaszán, valamint a főváros és a Balaton között indultak meg. A társaság sétarepüléseket is szervezett. Egy 5000 koronás jegy ellenében az utasok 15-20 percen át csodálhatták a budapesti panorámát, miközben a gépek elrepültek a Szabadság-hegy és a Rózsadomb

felett, és Rákost illetve Soroksárt érintve szálltak le a Duna vizére. Az akkor Ferenc József hídnak nevezett Szabadság híd elől induló repülőgépek sok érdeklődőt vonzottak a Duna-partra, és a sétarepülések gyorsan népszerűvé váltak.



Ezeket viszont, sajnos, egy halálos baleset árnyékolta be, amikor egy régiségkereskedővel és annak családjával a fedélzetén az egyik Junkers egy forduló közben a Csepel szigetnél átesett, és álló motorral a földbe csapódott. A kereskedő a becsapódáskor szörnyethalt, a többi utas és a személyzet karcolásokkal megúsza a balesetet.

Szabó Lőrinc: Körrepülés

De ha baj lesz?! A háború után iszonyú csábítás volt a Dunán az első repülőgép. Lezuhan?! Szorongó szívvel s mégis boldogan láttam: indul! Míg a puha vizet pofozta, soha még becsstelenebb nem rázott földön vágató szekér, aztán billentünk, s jött a kék-fehér alkonyi semmi. Csak e szörny zaj és rá a teljes csönd volt meglepetés; a többi mind, ahogy képzeltem: a billenő föld, a felhők ostroma, Újpest, rézsút föl a Jánoshegyig, vissza Csepelnek, majd megint a híd... (Közben olvasmány: a Faust)... Égi fény lótt, letről, a visszahozott Napé: attól ragyog ma is e kis kaland... Másnap a gép a Dunába zuhant.

1923

1923 nyarán megindultak a menetrend szerinti Budapest-Bécs járatok is. A két főváros között ekkoriban csak a két magyar légitársaság, az ML Rt. és az Aeroexpress járatai biztosí-



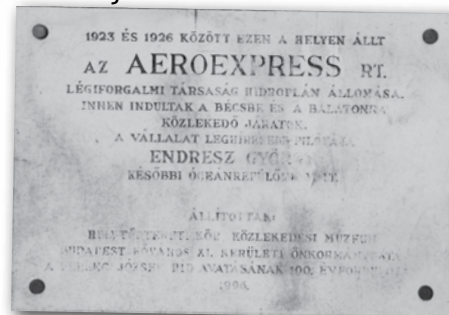
Fotó: FORTEPAN / Weygand Tibor

tották a légi összeköttetést. Ebben az időben az Aeroexpress menetrendjében már Balaton feletti körrepülések is szerepeltek. A hidroplánok Siófok-ról felszállva Almádi, Füred, Keszthely és Földvár érintésével repültek körbe a Balatont. Esténként pedig fordított irányban kerültek meg, majd visszarepültek Budapestre, és a Gellért Szálló előtt landoltak.

A húszas évek második felében a légitársaságnak komoly gazdasági problémákkal kellett szembenéznie. 1925-ben a Bécs-Budapest járatokat az osztrák Österreichische Luftverkehrs A.G. vette át, és az ezt követően csak belföldi járatokat és sétarepüléseket indító vállalat már nem bizonyult gazdaságosnak. A Junkers Flugzeugwerke, mely nem csak a hidroplánok gyártója, de az Aeroexpress főrésztulajdonosa is volt, fokozatosan kivonta a repülőgépeit a vállalatból, mígnem a légitársaság 1927-re teljesen repülőgépek nélkül maradt. A kormány is megvonta támogatását, és az alkalmazottak nagy részét elbocsátották. Az alapító, Jankovich-Besán Endre kártérítést követelt a kormánytól, ám kérését elutasították. Az évek óta már csak papíron működő céget a Junkers repülőgépgyár már nem kívánta tovább fenntartani, és 1937. január 5-én az Aeroexpress Rt. hivatalosan is megszűnt.

A légitársaság leghíresebb pilótája a későbbi óceánrepülő, Endresz György volt, aki Magyar Sándor na-

vigátorral egy Lockheed Sirius fedélzetén tizenötödikként repülte át az Atlanti-óceánt (a páros három világrekordot is megdöntött). Ez a repülés nem volt mentes a nehézségektől, földindukciós iránytűjük már útjuk elején meghibásodott, valamint a sűrű köd is tovább nehezítette a tájékozódást. Mátyásföldön több ezer fős tömeg gyűlt össze a fogadásukra, az üzemanyag kifogyása miatt azonban Felcsúton kényszerültek leszállni. Az 5770 kilométeres távot minden eddiginél gyorsabban - 25 óra 20 perc alatt teljesítették.



A Helytörténeti Kör, a Közlekedési Múzeum és a XI. kerületi önkormányzat 1996-ban, a Ferenc József híd 100 éves évfordulójának alkalmából emléktáblát állított a repüléstörténet eme rövid, ám érdekes korszakának emlékére.

Peti



Villamosnap ötödször

Mára már hagyománnyá vált a budapesti kötöttpályás közlekedésben, hogy ha eljön az ősz, akkor Budafok kinyitja kapuit, és összegyűjti a villamossereg neves képviselőit.

Az idei év már az ötödik volt a sorban. A megszokotthoz képest, ezen az éven nem lehetett a Kamaraerdőbe vezető festői villamsvonalban gyönyörködni, mivel a pálya még a nyár végén megsüllyedt Kőérberekén, és a forgalmi kocsik is egy vágányra kényszerültek. Ez persze nem tántorította el a szervezőket, és megrendezték idén is a Villamosnapot.



A rendezvény központja az előző évekhez hasonlóan a Budafok kocsisín volt. A kapun belépve a gyerekprogramoké volt a főszerep. Kifestők, puzzle-ök, papírmakettek, aszfaltrajz és még megannyi szórazókzó játék várta a legkisebbeket. A szervezők idén gondoskodtak róla, hogy egy gyerek se unja meg a rendezvényt, ezért a foglalkoztató placcon, valamint a járműveken különböző feladatok vártak rájuk, melyeket egy „menetlevél” segített sorra megoldani.

A vágányokhoz érve szépen felsorakozva mutatkoztak be a budapesti villamostípusok. Tisztelet tette a körút ura, a Siemens Combino; a Hannoverből idetelepuült TW6000; a pesti rakpart és Óbuda megszállója, a KCSV7-es; az első FUTÁR rendszerrel felszerelt Tatra T5C5 egyenesen Angyalföldről; a közelmúlt körúti vendége, a Ganz ICS, és ők még csak a forgalmi kocsik voltak. Amivel forgalomban nem igazán találkozhat az átlagsugarú utas, az a forgóvázaitól -jelen esetben be-

mutató céllal- megszabadított Tatra T5C5 volt, valamint a majd' 60 éves hóseperő-villamos, a szakzsargonban csak „hómuki” néven emlegetett jármű volt. A sort díszítette továbbá a 2006-ban leállított UV típus egy példánya is.

Ha pedig öreg kocsikról van szó, a Magyar Villamosvasút-történeti Egyesület (Mavite) idén is kitett magáért. Hogy mivel? Egy külföldről visszahozott ikerkocsi-val. De ezt a történetet inkább kezdjük a legelején. Úgy esett, hogy a nyolcvanas évek eleji selejtezését követően összesen csak három BVVV F típusú szerelvény maradt meg az utókor számára. Ezek közül kettő vidéken éli újra fiatalságát, egy pedig Angliába került. Bradfordban egészen a '90-es évek végéig közlekedtette a helyi vállalat, ám ezt követően árverés tárgya lett, és sokan eltűntnek nyilvánították. Mivel a budapesti nosztalgiajármű-parknak egy hiányfoltja az úgynevezett „Füzesi-kasztnis” ikerkocsi, ezért a Mavite már régebb óta szeretne volna felkutatni és visszajuttatni ezt a szerelvényt. Végül 2008-ban magyar és külföldi villamosbarátok



segítségével megtalálták a járművet és tulaját, majd sikerült vele leülni és tárgyalni a hazahozatalról. Mivel ez nem kevés anyagi vonzattal járt, sokáig halogatták a vásárlást, ám idén nyáron végre összegyűlt az az

összeg, amiből aztán június végén el tudtak indulni, és pár napi utazás után megérkeztek tréleren a kocsik a Hungária kocsisínbe. Ezeket mutatta ezalkalommal be a Mavite az V. Villamosnapon.

Nem telhet el persze villamosos hétvége forgalmi nosztalgia kocsik nélkül. Ha pedig felhajtás, hát „vi-gyűk ki, amink van” elven Újbuda központ és Budafok kocsisín között járt a budafoki illetőségű 1074-es, a 611-es fradista, a Debrecenből importált Bengáli, a legutóbb felújítást kapott 2624-es, de a meglepetéseknek ezzel még nem volt vége. A 41-es vonalán -kissé módosított úton Budafok, Városház térre- közlekedett egy rég nem látott szerelvény, mely nem más, mint egy pótkocsi Ganz UV trió.



Aki esetleg unta volna a nagyvasakat, az is otthon érezhette magát. A csarnokban a modellezőké volt a főszerep. Ezek viszont nem a klasszikus nagyvasúti modellek voltak. A terepasztalok mindegyike egy-egy városrészt kicsinyített le, és ott villamosok zakatoltak körbe-körbe. Ez volt az a terület, ahol a felnőtt is egy pillanat alatt gyerekké vált.

Úgy gondolom, a szervezők idén is rendkívül sokat tettek azért, hogy mindenki, aki kicsit is szereti a villamosokat, az jól érezze magát. Jómagam eleinte kételkedtem benne, hogy ötödjére még elő tudnak húzni valami újat, ráadásul a Kamaraerdő kiesésével együtt. Kellemes csalódás ért, ismét meg tudtak lepni. Remélhetőleg jó szokásukat megtartják, és jövőre a hatodik Villamosnapról is ugyanilyen lelkesen számolhatok be.

Stefipeti



Kultúra két keréken

Szeptember 16. és 22. között rendezték meg a Magyarországon most már 12. évében járó Európai Mobilitási Hetet. A számtalan program mellett talán elsikkadt az egyik legrendhagyóbb és legtanulságosabb rendezvény, a Bebiciklizés és annak hétvégi párja, a Kultúrbebiciklizés.

A Bebiciklizést a Magyar Kerékpárosklub hívta életre, hogy a kevésbé gyakorlott, de érdeklődő biciklistákat egy rövid elméleti és gyakorlati oktatással vértessék fel a mindennapi kerékpározás nehézségeivel szemben. A Kultúrbebiciklizés ennek „prémium” változata: a programban résztvevők - az oktatás mellett - egy rendhagyó kirándulás keretében kaphattak ízelítőt Budapest közlekedéstörténeti érdekességeiből. És most jöjjön kiküldött tudósítónk jelentése a helyszínről:

„Picit hűvös, de ragyogó nap-sütés fogadta a sajnos érthetetlenül kevés érdeklődőt az Erzsébet téren, a Kultúrbebiciklizés gyülekezési helyszínén a Mobilitási Hét utolsó napján.

A gyors regisztrációt és bemutatkozást követően nyeregbe pattantunk, hogy a szervezői csapat (egy profi idegenvezető és két MK-s aktivista, akik közül az egyik személyében - mint ezt később megtudhattuk - egy volt közlekest tisztelhattunk) vezetésével nekivágjunk a nem is olyan rövid utunknak. Ennek során érintettük a Nyugati teret, a Margit-hidat, a Clark Ádám teret, a Szent Gellért teret és a Kálvin teret, a túra utolsó állomásaként pedig a forgalom elől lezárt Andrassy úton felállított MK sátrat. A „kötelező mesélőnivalókon” túl a résztvevők mind a jól felkészült idegenvezetőnek, mind a kerékpáros klub lelkes tagjainak is tehettek fel kérdéseket. Így derült ki többek kö-



zött, hogy az újonnan megalkotott Nemzeti Közlekedési Stratégiának szerves része a magyar kerékpáros közlekedés fellendítése, európai szintre hozása, de felmerült egy, a BuBi mintájára kialakítandó car-sharing rendszer is.

„Európai Mobilitási Hét” ide, NKS oda, a kirándulás során mégiscsak a magyar közlekedési morállal találkozunk, és az autósok néha nyomdafestéket nem tűrő szavakkal illették az egyébként teljesen szabályos úttes-ten való haladásunkat. Hosszú még az út a képen látható békéig!”

Strausz Péter



Christine a garázsban

Budafok belvárosában, egy állandó kiállításon megtekinthető közel 100 autó. Nagyrésztük amerikai, de európai klaszszikusok is akadnak szép számmal. Mercedes 280 SL, Corvette Stingray, Cadillac Eldorado és még 90 társuk.

Amikor vendégségbe megyünk, általában ott lapul egy üveg bor, egy doboz bonbon, vagy tiszteletünk egyéb manifesztációja a táskánkban. Megérkezünk, köszöntjük egymást, majd, mint újoncokat a háztájon, körbevezetnek minket. Valami hasonló érzés keletkezik bennünk, amikor belépünk a leányka utcai kapun, hogy a vágyott autókat megtekintsük. A mi táskánkban viszont nem borosüveg vagy pezsgő lapul, hanem a belépőjegy, mely-lyel engedélyt nyerünk a belépésre, és gondos útmutatást kapunk a nagy „nappaliban”, ahol már első ránézés-

re is több tucat autó fogad minket.

A belépést követően rögtön libabőrösök leszünk, és ez nem feltétlenül az állandó 15 °C-os hőmérsékletnek köszönhető, sokkal inkább annak, hogy a járműipar történelmének elég nagy szelete tárul egy pillanat alatt a szemünk elé. Természetesen nem illik a levegőbe beszélni. Emlékszünk még az '50-es évek amerikai divathullámára, amikor az autókra repülő alkatrészekre emlékeztető elemeket aggattak? A teljesség igénye nélkül a Cadillac, Chevrolette vagy a Buick autói közül több példát is láthatunk erre. A század első harmadában világszinten megannyi autómárka keletkezett,



sokan nagy reményekkel vágtak bele az autógyártásba, de a várt hosszú távú siker sokuknál elmaradt. Példaként ilyen volt az amerikai DeSoto is, mely típusból több gyönyörű állapotú

autót is láthatunk a teremben. Az újvilág századközepéből ugorjunk Európába térben, és a '70-es évekbe időben. A Mercedes minőség ekkor az etalont jelentette, megannyi gyártó próbálta ezt a szintet megugrani

sikertelenül. Erről a színvonalról magunk is megbizonyosodhatunk egy 600 Pullman, vagy egy 280 SL láttán.

Természetesen oldalakban is kevés lenne leírni azt, mit láthattok ott. Így, ha érdeklődtök az oldtimerek iránt, akkor látogassatok el ti is az Álomautó Múzeumba.

Imi



Középkor újratöltve

Ha szereted a középkort, de kicsit unalmasnak talárod, akkor ez a könyv neked való. Na, nem kell rögtön A gyűrűk urára gondolni, annyira azért nem elrugaszkodott. Ez A tűz és jég dala.

Valószínűleg mindenki hallott így vagy úgy a Trónok harcáról. A többség ismerettségi körében olyan is akad, aki szereti és látta az első három évadot. Viszont azt nem mindenki tudja, hogy az egész sorozat alapja egy többkötetes (konkrétan hét-) könyvsorozat, A tűz és jég dala, melyből még csak az első öt készült el.

A történet egy fiktív térben játszódik, de a sztori alapötlete valós eseményen alapszik. Ez pedig a rózsák háborúja néven elhíresült történelmi esemény, melyben két uralkodóház szállt harcba a trónért, majd végül a nevető harmadiknak sikerült azt elhódítani és rendet teremteni. Három szálon fut a történet: Westeroson, a Falon túl és Essoson. Westeroson meghal az aktuális király,

és ekkor nyújtják be többen is igényüket a trónra különböző érvek és szövetségesek társaságában. Olyan is akad, aki egyszerűen csak bosszút akar állni, majd hazavonulni, kiválni a Hét Királyságból és békében élni. Keleten, a Keskeny-tengeren túl is elindul egy folyamat, melynek eredményeképpen a jogos trónörökös rádöbben, hogy valójában Westeros felé kellene orientálnia, ám közel sincs olyan könnyű dolga. Westeros északi részén, a Falon túl is hatalmas mozgolódás veszi kezdetét, hiszen a vadakból álló hadsereg át akar jutni a Fal másik oldalára, nyomukban pedig a Mások (nem a nemi identitásuk miatt), akiket leginkább zombiként ismerhet a nagyerdemű.

Elsőre kicsit soknak tűnhet hét kötet egy ilyen volumenű történet-

hez, ám nagyon sok esemény mozog nagyon sok szálon. Nem egyszer keresztezik is egymást ezek a szálak. Sok a jellem- és tájbrázolás, ami megkönnyíti az olvasó dolgát, ugyanakkor még nagyobb szabadságot ad neki a hitelesség elvesztése nélkül. Személy szerint még csak az első négy könyvet olvastam, és filmen láttam az eddig megjelent évadokat, de azt kell, hogy mondjam, az első két évad nagyon alaposra sikeredett. Nem hagytak ki szinte semmit a könyvben ábrázolt történetből. A harmadik évadból viszont már kimaradtak események, és nem is ott ért véget, ahol a könyv. Aki tehát ég a kíváncsiságtól, kezdje nyugodtan a harmadik kötetrel, nem marad le semmiről!

Pityu



Janelle Monáe: The Electric Lady

Kétségtelen, hogy Janelle Monáe az utóbbi évek egyik legszórakoztatóbb előadóművésze. Az aranytorkú kansasi R&B-énekesnő „Metropolis sorozatának” legújabb darabja a The Electric Lady című nagylemez. Monáe három évvel ezelőtti, The Archandroid című munkája jelenkori klasszikusként vonult be a történelembe, úgyhogy 2013 egyik legjobban várt albumával van dolgunk.

Csalódásra pedig semmi ok: a diadalmenet töretlenül folytatódik. Konceptcióba illően ugyanazt a felépítést és színvonalat kapjuk, mint az Archandroidon; egy hetvenperces főhajtást a fekete zene összes hőse előtt, mindezt David Bowie-szerű messianizmussal és szuperintelligens szövegekkel. A lemez hallgatása közben úgy érezzük, hogy fülpucolóval kell kikotorunk az megállíthatatlan kreativitást, amit Monáe hirtelen az agyunkba



zúdít. Humoros ötlet volt a hip hopnak tisztelgő rádiós skitek betűzdelése is.

A slágernek szánt dalok hibátlanok és izgalmasak. A tavasszal kiadott Q.U.E.E.N. című, önel fogadról szóló himnusz többet mond, mint korunk felkapott énekesnőinek zagyaságai együttvéve. A sláger észrevétlenül csusszan át a címadó dalba, ami George Clinton össznemzeti úrfunkját idézi, és aminek hatására előbb akarok menst ruálni, mint bármelyik szárnyasbetétreklámtól. Aki pedig a Dance Apocalyptic ellenállhatatlan

rágógumipopjának hallatán nem érez készletet az önfeledt táncolásra, az nem érdemel lábakat. A Ghetto Woman formájában erre a lemezre is jutott egy kis kvázi-Stevie Wonder.

És micsoda vendégművészek! Prince, Erykah Badu, Miguel, Solange szerepeltetése mind azt jelzi, hogy mennyire megkerülhetetlenné vált ennek az öltönyös, pudlifrízurájú nőnek a neve a kortárs afroamerikai zenében. Összességében a lemez csak egy lehetnivaló lett gyengébb, mint az előző, a melodramatikus darabok túlsúlya miatt, de azt sem bánám, ha még tíz ugyanilyet adna ki a fő küldetésévé vált Metropolis sorozat keretein belül.

Az R&B tehát él, virul és izgalmasabb, mint valaha. Az olyan előadók, mint Janelle Monáe, Frank Ocean, Miguel, lelket öntöttek a zenébe pont akkor, amikor szükség volt rájuk.

Csaba



Boldog születésnapot!

Gondolkoztál már azon, hogy mit szeretnél elérni, mire be-töltöd a harmincat? Vajon teljesülnek a gyerekként kitűzött célok?

A film főszereplője, Osváth András (Kocsis Gergely) a születés-napjának reggelén arra döbben rá, hogy még mennyi álma nem teljesült. Harminc évesen még mindig az anyjával él, zenetanárként dolgozik, de ami a legjobban bosszantja, hogy se felesége, se gyereke. Teljes elkeseredettségében úgy dönt, hogy egy napra belekóstol abba a bizonyos „mi lett volna, ha” érzés-be, ezért ír egy listát a pótolni való élményekről, és nekivág teljesíteni őket. Miután kipróbálta, hogy milyen két nővel egyszerre, és szerzett egy autót, kicsit alábbhagy a szerencséje, mert sehogy sem talál magának egy megfelelő feleségjelöltet. Végül úgy dönt, hogy kimegy a Déli pályaudvarra, hátha megpillantja álmai nőjét, de e helyett megismerkedik egy fiatal, nagyon csinos várandós

nővel, Verával (Ónodi Eszter). Vera nem ismeri Budapestet, és Andrást kéri meg, hogy segítsen neki eljutni egy címre. András végül elviszi a lopott autóval, de amikor a keresett személy felesége nyit ajtót, már sejthetjük, hogy a gyerek apja körül gondok lesznek. Innentől fogva sem lesz bonyodalommentes András nagy napja, de vajon ő elégedett lesz-e a szülinapjával és sikerül-e neki igazi családi harmincas férfivá válnia az este végére?

A történet egyetlen nap törté-néseit meséli el, de ettől még nem válik unalmassá, hiszen András meg-mutatja, hogy mit is lehet kihozni 24

órából, ha nagyon akarjuk. A sztori nagyon nehezen indul, mert a fekete-fehér múltbéli bevezető rész kis-sé indokolatlannak tűnik, és eléggé művészire is sikerült, de a kezdeti nehézségek után, igazán szórakozta-tó lesz. Maga az alap-ötlet nagyon eredeti, kevés ehhez hason-ló hazai mű készült, amelyben egyáltalán nem érezzük azt, hogy ez egy külföldi alkotás magyar újragondolása lenne. Akiknek elégük van a hollywoodi film-csodákból és szeretné-nek egy hétköznapiabb történetet megnézni, ami ráadásul Budapes-

ten játszódik, azok-nak feltétlen ajánlom ezt az alkotást.

Bia



Harold Pinter: A gondnok

Színházajánlónk e havi témája a Nézőművészeti Kft. és a Szkéné Színház közös előadása.

Ha a Parlament elsötétül ülés közben, hívják a gondnokot. Az ország működésképtelenné válna, ha nem lennének emberek, akik néha lendítenek rajtunk, ha valamivel magunkra maradunk. A gondnok segít. És neki is segítenek fizetéssel, juttatással, hogy köztünk legyen, sose menjen messzire. Fontos ember. Ha ott van, amikor kell. Erre születni kell. De mindannyian képe-

sek vagyunk rá, ha tudjuk, hogy mit, kinek és mennyiért.

Létezik azonban egy nagyon furcsa munkaadó, aki nem vár el semmit cserébe a felajánlott munká-ért és létezik egy alak, akinek nem igazán felelnek meg a munkák. Természetesen nem vele van a baj, egy-szerűen csak nem találkozott még a megfelelő munkakörrel. Mindeneset-re se lakása, se papírja, még neve

sincsen. A másik meg - a munkaadó - fura, nem vár el semmit, még csak a munkát sem kell elvégezni. Neve van, de olyan, mintha ő maga nem létezne. És van egy harmadik alak, aki szereti tisztázni, hogy ki, mit, miért és mennyiért. Övé a ház és az ő bátyja ez a fura alak. Neki is van neve, és nem örül az új fejlemény-nek. A névtelen senkinek egyszer csak két munkaadó közül kell vá-lasztania. Az egyik nem kér semmit, de semmit. A másik a földig alázza és elhalmozza feladattal. A dilemma súlyos, de végül sikerül dönteni.



Mick: Katona László

Aston: Scherer Péter

Davies: Mucsi Zoltán

szkéné

Szkéné Színház

Kolikonyha

Gyakran eltűnődöm, hogy vajon minden huszonéves úgy működik-e, mint én: hogy szinte minden nap rántott husit vagy karfiolt enne sült krumplival, pudingot desszertnek, és a világért sem lenne hajlandó levestel elfoglalni a pocakban adott szűkös tárhelyet, ha mindenféle más finomságot is bele lehetne tölteni. Úgy sejtem, legtöbbször így működünk, de most elárulok egy titkot, amelyet valószínűleg már mindnyájan tudtok: Ez nem egészséges!

Anyáink és apáink nem véletlenül igyekeznek kölyökkorunk óta belénk nevelni, hogy változatosan kell táplálkozni, nem húst hússal tömni a cuki kis pofinkba, és olykor nem árt, ha megeszünk egy-két tányér levest is. Valószínűleg, ha nem így kellene étkezni, akkor nem alakult volna ki az a jó szokás, hogy a felnőtt emberek általában levest és másodikat főznek és esznek, és igyekeznek minket is meggyőzni eme számunkra érthetetlen és ésszerűtlen tradíció helyességéről. Mivel azonban felnőtt emberek vagyunk, viselkedjünk felnőtt módjára! Ma levest eszünk. Persze olyat, amiből nem kell nélkülöznünk a húst... *Gulyásleves? Naná!*

Hozzávalók: 50 dkg sertéscomb, 3-4 közepes burgonya, 3 szál fehérrépa (én gyökernek hívom - lehet, hogy ő is engem...), 3 szál sárgarépa, 2 közepes fej hagyma, 2 gulyásleveskocka (nem muszáj, de finomabb tőle), egy jókora evőkanál zsír, bors, só, petrezselyem zöldje, csemege fűszerpaprika

Elkészítés:

Remélem, mély nyomokat hagyott bennetek a pár számmal ez előtti pörkölt recept, mert tulajdonképpen a gulyásleves nem más, mint híg pörkölt zöldséggel. ☺ Na, azért persze ez nem egészen így van, de nekem mindig úgy tanították (hát igen, nem egyszer kellett nekiállnom a főzés elsajátításának), hogy a gulyáslevest mindig egy pörkölt alappal kell kezdeni! Persze azért előtte nem árt a hozzávalókat is előkészíteni.

Tehát a húst összekockázom kb. 2x2 centis szabályos kockákra - ha nem szabályos is, ér beletenni -, va-

lamint a hagymát is apróra aprítom. Egy elég nagy fazékba beleteszem a zsírt, nagyláng fölé teszem, és amikor folyósra olvadt, beleteszem a hagymát. Hagyom szépen üvegesedni, ezt jobb kisebb lángon tenni,



majd amikor már szép a hagyma, lehúzzuk a tűzről. Most jön a neheze. Találjuk ki, mennyi fűszer kell! Őszintén? Sosem mértem még le, hogy pontosan miből mennyit teszek bele, így nektek is a saját ízlésetekre kell hagyatkoznotok. Nagyjából három-négy kávéskanál pirospaprikát, ugyanennyi sót és egy-két kávéskanál borsot szórunk a hagymás zsírra, összekeverjük, beleborítjuk a feldarabolt, megmosott húst, összekeverjük, és visszatesszük a tűzre. Alacsony lángon megforgatjuk egy kicsit, pár percig így hagyjuk, majd felöntjük éppen annyi vízzel, amennyi elfedi a húst. Nem többel, nem kevesebbel! Ekkor nyugodtan bele lehet dobni a gulyásleveskockát, kicsit megkavargatjuk, hogy feloldódjon, és fedőt teszünk rá.

Amíg ez az alap rotyog magának a tűzhelyen, feldaraboljuk a kis marék petrezselyemzöldet, megpucoljuk a fehér- és sárgarépát, valamint a krumplit, előbbieket karikák-

ra vágjuk, utóbbit kisebb kockákra. Vízben hagyjuk, leülünk, megpihenünk, elővesszük az éppen aktuálisan következő zárthelyi anyagát, és olvassunk, tanuljunk, okosodjunk, miközben várunk. Ugyanis a húsnak nem tíz perc kell ahhoz, hogy megpuhuljon, viszont ha a zöldséget már most hozzáadnánk, a végére úgy szétfőne, hogy gulyásfőzelék lenne belőle, nem pedig -leves. 30-35 perc rotyogós főzés után megkóstoljuk a levet. Ilyenkor jön az, hogy még egy kis ezt meg még egy kis azt hozzáadunk, mert sótlan, erőtlen. Bátran lehet fűszerezni, a végén úgyis fel kell még engedni vízzel, akkor még

egyszer utánfűszerezünk majd, és akkor lesz igazán jóízű, kész leve-sünk. Na, de ne szaladjunk ennyire előre! Körülbelül egy órát kell főnie a húsnak fedő alatt, folyamatosan eltakarva a vízzel, majd ezután adjuk hozzá a zöldségeket és a petrezselymet, felöntjük vízzel (ha sűrűbbre szeretitek, akkor kevesebb vizet kíván, ha hígabbra, értelemszerűen többet), hagyjuk, hogy felfőjön, és újra kóstolás következik. Most már a húst is meg kell nézni, hogy nem rágós e, az igazi gulyásleves úgy a tuti, ha jó puha benne minden - már-már szottyos, mondhatni. Belekóstolunk, megint utánfűszerezünk, a zöldségek puhulásáig hagyjuk főni, és szolid két-három óra után voilá, készen van a nagyon finom, nagyon laktató, nagyon ínycsiklandozó ungarische Gulaschsuppe.

Van, aki kenyérrel eszi, van, aki dob bele egy kis csípős paprikát, hogy biztosan leégjen a nyelve, sokan kis bográcskonyhából fogyasztják az illúzió kedvéért, de a lényeg, hogy ettől biztosan jól fogtok lakni, és nem annyira fog hiányozni mama rántott husija sült krumplival!

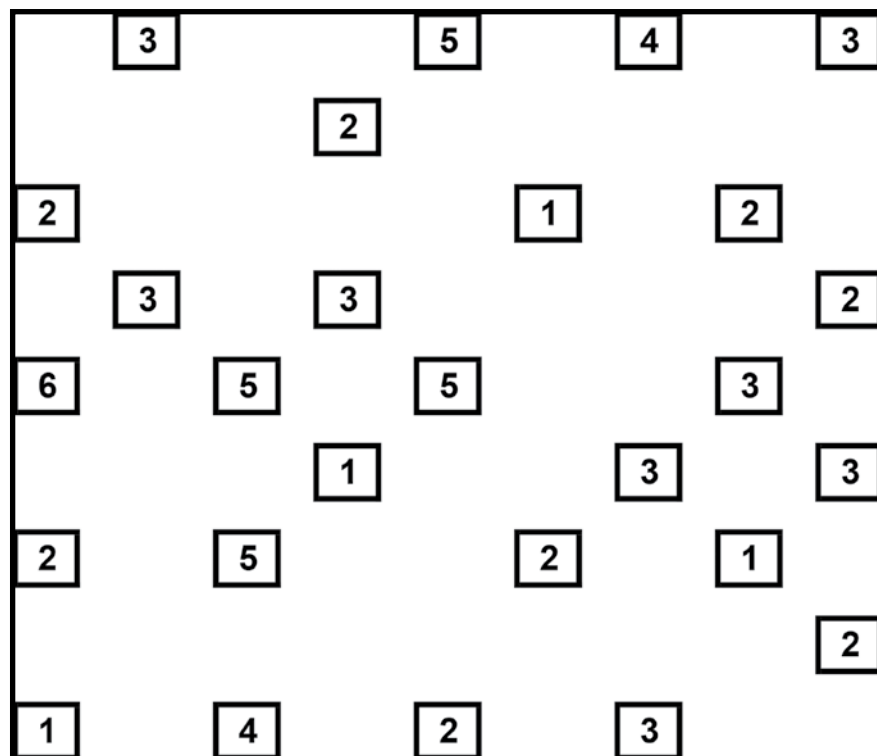
Évés közben jegyzetet olvasni így az 5.-6. hét környékén nem ér, inkább már illik! Jó étvágyat!

Zsu



Rejtvény

A mostani rejtvényhez igazi mérnöki gondolkodásra lesz szükséged: tervezned kell! Igaz, hogy nem hajtóművet, hanem csupán hidakat, de néha kell egy kis kikapcsolódás is, nem igaz?



A rejtvény téglalapjai egy-egy szigetet jelölnek, amelyeket hidak kötnek össze. A téglalapokban szereplő számok a szigetből kiinduló hidak számát jelzik. A hidak csak függőlegesen és vízszintesen haladhatnak, nem keresztezhetik egymást vagy egy másik szigetet, s nem is kanyarodhatnak. Két sziget között legfeljebb 2 híd haladhat, s a hidak megépítése után bármely szigetről el kell tudni jutni bármely másikra.



Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtöttünk össze egy csokorra valót.

- „Ezeket az ember már a fán is tudta. Azért jött le, hogy többet is tudjon!” (Matematika)
- „A Z épületben két labor között nem volt fal, ott fért el a terv hosszában, ott fetrengtünk évekig a földön.” (Logisztikai adatbázis rendszerek)
- „Neked nem logisztikus kell. Raktáros!” (Logisztikai Rendszerek)
- „Én is utólag jöttem rá, mielőtt nagyon okosnak tartanának; bár nagyon okos vagyok.” (Számítástechnika I.)
- „Ott van az a kísérő triéder. Nem triéder. Kísérő...nincs ennek neve.” (Matematika)
- „Ugye, milyen nehéz számokkal számolni?” (Matematika I.)
- „Az egységsugarú lottózó személy, aki a közeli kocsmából ugrik át.” (Számítástechnika I.)
- „Az algebra tanszék tök aranyos! Kevés embert buktatnak meg, csak a felét” (Matematika I.)
- „Sajnálom, hogy demonstrációs eszköznek használok önöket, de önök ingyen vannak.” (Számítástechnika I.)
- „Az a gyakorlat, hogy maguk gyakorolnak, nem én. Nekem már mindegy.” (Matematika I.)

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

Humor

Mi a különbség a villa és a csatorna között?

A villa csak villa, a csatorna kanális.

-Anyu, elmehetek a diszkóba?

-Diszkóba? 13 évesen?

És elfeledkezel anyád 25. születésnapjáról?

Két jóbarát találkozik. Az egyiknek rettenetesen össze van törve a képe.

- Hát veled mi történt?

- Képzeld, kijöttem este a kocsmából, felugrottam a biciklire...

- Atyaég, és elestél?

- Dehogyis! A falnak volt támasztva.

Öt székely veszekszik, hogy mi a leggyorsabb dolog a világon:

- Szerintem a fény!

- Szerintem a hang!

- Pedig a pislogás az!

- Szerintem meg a gondolat!

- Szerintem meg az ágybacsinalás

Erre jól kinevették a többiek.

- Az ágybacsinalás? Hát hogy jutott ez az eszedbe?

- Hát egyik éjjel arra ébredtem, hogy ki kell mennem. Még fel sem kapcsoltam a lámpát, még azt sem mondtam, hogy „wc-znem kell”, még a szememet sem nyitottam ki, sőt még rá se gondoltam, de már becsináltam!

- Hol a vella, lányom?

- A gereblye mellett, apám!

- És a gereblye hol van?

- A vella mellett, apám!

- Akkor a vella és a gereblye hol van?

- Egymás mellett, apám!

Kapitány úr! Mit csináljon, aki aknára lép?

- Nos, a szokásos eljárás: húszt méter ugrani a levegőbe, és szétszóródni a szélrózsa minden irányába.

- Apu, ég a karácsonyfa!

- Nem kisfiam, a karácsonyfa nem ég, hanem világít.

- Apu, már világít a függöny is!

Nyuszika ül az erdő szélén és gépel a számítógépén. Arra megy a Róka és megkérdi:

- Mit csinálsz Nyuszika?

- Írom a diplomadolgozatomat.

- Na és miből írod?

- Hát, hogy hogyan védekezzenek a kis állatok a ragadozókkal szemben.

- Ne hülyéskedj Nyuszika! De te ehhez mit sem értesz!

- Ha nem hiszed Róka, gyere be velem a bokorba, mindjárt megmutatom! Be is mennek a bokorba. Nagy csatazaj, a Róka kirepül a bozótól és fejvesztve elrohan. Nyuszika előjön és folytatja az írást. Arra megy a Farkas:

- Mit csinálsz Nyuszika?

- Írom a diplomámat.

- És miből?

- Hogyan védekezzenek a kis állatok a ragadozókkal szemben.

- Na ne nevetess, te ehhez nem értesz!

- Ha nem hiszed, gyere velem a bokorba, majd megmutatom! Be is mennek a bokorba. Nagy zajjal kirepül a Farkas és elrohan. Nyuszika folytatja a gépelést. Kisvártatva jön a Medve:

- Mit gépelsz Nyuszika?

- Írom a diplomámat.

- És milyen témából?

- Hát, hogy hogyan védekezzenek a kis állatok a ragadozókkal szemben.

- Jaj, ne röhögtesd! Te ehhez nem érthetsz!

- Ha nem hiszed, gyere be velem a bokorba, megmutatom, milyen profi vagyok. Be is mennek. Nagy csihi-puhi, kirepül a Medve a bozótól és elszalad. Kilép a Nyuszika a bokorból, utána előjön az Oroszlán:

- Látod Nyuszika, nem megmondtam! Nem az a lényeg, hogy miből írod a diplomádat, hanem, hogy ki a konzulens!

Nem lesz vékony ez a fal? - kérdezik a kőművest.

- Nem, erre még tapéta is jön!

Két szőke beszélget:

-Ma voltam terhességi teszten.

-És nehezek voltak a kérdések?

Amerikában megkérdezték a világ legmodernebb intelligens számítógépét, hogy milyen lesz a világ ötven év múlva. A választ senki sem tudta elolvasni... kínaiul volt.

- Mi van az idegbeteg ló lábán?

- Pszichopata ...

Mielőtt Londonba repül az amerikai üzletember, Rolls Royce autójával egy New York központjában lévő bankba megy, hogy 5000 dolláros kölcsönt vegyen fel. A kocsit felajánlja biztosítékként. A bankügyintéző kiutalja az 5000 dollárt az üzletembernek és az autót a bank föld alatti parkolójában helyezi biztonságba. Két hét múlva a férfi visszamegy a bankba.

- 5000 dollár, plusz a kamat: 15 dollár, 40 cent - mondja az ügyintéző. Az üzletember megírja a csekket, és menni készül.

- Egy pillanatra, uram! - szól az alkalmazott.

- Amíg távol volt, megtudtam, hogy ön milliomos. Akkor minek kért kölcsön 5000 dollárt? A férfi mosolyog:

- Talán van más hely Manhattanben, ahol a Rolls Royce-ommal két hétig parkolhatok 15 dollár 40 centért?

A világ legrövidebb meséje: Egyszer volt, hol nem volt, volt egy fiú aki megkérdezett egy lányt:

- Leszel a feleségem? A lány azt mondta:

-NEM!

A fiú ezután boldogan élt, horgászni, siklóernyőzni járt a barátai-val, sört vedelt és akkor szellentett amikor csak akart.

Apuka sétál a kisfiával egy kastély romjainál. Mindenütt ledőlt falak, ledőlt oszlopok, elgurult kövek. A kisfiú odafordul az apjához és megkérdezi:

- Ugye itt tanult anya vezetni?

- Jean, hozza ide a távcsövet!

- Jó, de minek uram?

- Mert egy távoli rokonom temetésére megyek.



GÓLYA TOBORZÓ

2013. okt. 24. (csüt.) 18:30

BAROSS KOLI
LANDLER TEREM

Érdekel?

CIKKÍRÁS
FOTÓZÁS
TÖRDELÉS
RAJZOLÁS
OLVASÁS





VÁLTSD ÉLMÉNYRE A PILLANATOT!

OSZD MEG A FOTÓIDAT, CSETELJ ÉS BÖNGÉSSZ
KEDVEDRE TELEKOM LIKE DÍJCSOMAGOKKAL!

Válaszd Like 300 díjcsomagodhoz a Net&Roll
1 GB LTE limitbővítő opciót, így 1 GB-tal
növelheted adatforgalmadat!

www.telekom.hu

NET&ROLL 1 GB LTE
LIMITBŐVÍTŐ OPCÍÓ
790 FT-OS HAVIDÍJJAL
2 HÓNAPIG

T..

EGYÜTT. VELED

A Net&Roll 1 GB LTE havi díj akció 2013. augusztus 1. és október 31. közötti megrendelés esetén érvényes. A 2 hónapos akciós időszak után az opció havi díja 1000 Ft. A Like díjcsomagok egyetemistaként vagy főiskolásként az aktiválás időpontjától számított 2 + 2 évig vehetők igénybe, egy diákigazolvány egy Like díjcsomag használatára jogosít. A Like díjcsomagok új havidíjas előfizetesként vagy Dominóról való váltással érhetőek el.