

ERASMUS+



Ösztöndíj változások

Mit hoz a 4-es metró?

- 4 KÖZLEKKAR
- 4 HÍREK
- 5 TANULMÁNYI ÖSZTÖNDÍJ FÓRUM
- 6 KATEDRA MÁSIK OLDALÁN -
TETTAMANTI TAMÁS
- 8 ERASMUS+
- 10 SZAKDOLGOZATKÖVETELMÉNY-
VÁLTOZÁSOK
- 11 OKTATÓI KLUB
- 12 VÁROSTERVEZÉSI NAPOK
- 12 A SZAKKOLI 2014 TAVASZÁN
- 13 FŐÁLLÁS: EGYETEMISTA.
MELLÉKÁLLÁS: DIÁKMUNKÁS
- 14 KÖZÉLET
- 14 ÖNTEXPÓ 2014
- 14 GIGABITES HÁLÓZAT A KOLIBAN
- 15 KÖZHÍR
- 16 EDUCATIO 2014
- 17 KÖZLEKEDÉS
- 17 MISKOLCI SKODA VILLAMOS
- 18 LOGISZTIKAI ÜZEMLÁTOGATÁS
- 20 4-ES METRÓ ÚJABB ÁLLOMÁSAI
- 22 4-ES METRÓ UTÁNI FELSZÍNI
HÁLÓZAT
- 23 KÓTÁZÁS A REGÉNYEK KÖZÖTT
- 24 TELEKOCSIVAL
MAGYARORSZÁGON
- 25 GUMIBITUMEN
- 25 LOGISZTIKAI ÉVKÖNYV 2014
- 26 SZÓRAKOZÁS
- 26 AJÁNLÓK
- 28 KOLIKONYHA
- 29 REJTVÉNY
- 29 NEM MI MONDTUK...
- 30 HUMOR



Kedves Olvasó!

Engedd meg, hogy bemutatkozzam: Munkácsi Kristóf vagyok, harmadéves hallgató. A tavaszi félévtől én dolgozom a Köz-hír főszerkesztői posztján.

Akik régebb óta járnak a karra, észrevehették, hogy az elmúlt évek során sokat fejlődöttünk tartalom terén. Büszke vagyok rá, hogy hasábjainkon sok olyan cikket olvashatsz, amit máshol nem találsz meg, mert szerzőink elszánt utánajárásával valósulnak meg. Legfontosabb és talán legnehezebb feladatunk, hogy továbbra is megőrizzük az újság egyre növekvő színvonalát, és érdekes cikkekkkel tájékoztassunk, szórakoztassunk vagy keltsük fel a figyelmed.

A színvonalas tartalomhoz komolyabb ki-nézetnek is társulnia kell – gondoltuk a szerkesztőségben –, ennek eredményét tartjátok most a kezetekben. Az új dizájn már régóta foglalkoztat minket, de mostanra érett meg arra, hogy ti is így olvashassátok az újságot.

Az új formában elhagytuk a legtöbb kö-tött elemet, hogy az újság lapjait teljes egészében a tartalommal tölthessük ki. A tervezés során nagyobb hangsúlyt fektettünk a képekre is, melyeknek eddig sokszor nem jutott elég hely. Összességében egy maga-zinosabb és modernebb újságot hoztunk létre. Reméljük, neked is elnyeri a tetszésed az új megjelenés, és továbbra is örömmel veszed kézbe a megújult Köz-hírt. Az új kül-

ső tervezésben végzett munkájáért szeret-nék köszönetet mondani Révész Jánosnak, Majkut Lászlónak, Szentannai Gábornak, Somogyi Imrének, és mindenkinek, aki véle-ményével és tanácsával segített minket.

Akár tetszik az új külalak, akár nem, várjuk véleményed a kozhir@kozlekkar.hu címre!

Ha szívesen részt vennél az újság el-készítésében, keress minket február 18-án az ÖntExpón, ahol olvasósarok-kal és játékokkal várunk. Ha érdekel a szöveg és a képek formába öntése, ak-kor jelentkezz a február 25-én induló tördelőszerkesztő-oktatásunkra, ahol megtanítunk a tördelés fortélyaira! Részletekért látogass el a Facebook oldalunkra!

MUNKÁCSI
KRISTÓF



A szerkesztőség elérhetőségei:
1114 Budapest, Bartók Béla út 17.
Tel/Fax: 1/463-3780
E-mail: kozhir@kozlekkar.hu
kozhir.bme.hu
kozhir.blog.hu
facebook.com/kozhir

Nyomás:
Multiszolg Bt.
2600 Vác, Kandó K. u. 20/B

Készült 700 példányban

Közhír

2014. Január
78/01

Felelős kiadó
Németh Ákos Zoltán

Felelős szerkesztő
Dominik Zsolt

Kari lap felelős
Somogyi József

Főszerkesztő
Munkácsi Kristóf

Főszerkesztő helyettes
Majkut László

Rovatvezetők
Ádám Zsuzsa
Bortei-Doku Shaun
Stefán Péter
Zentai Zsófia

Tördelőszerkesztők
Darázs István
Révész János

Olvasószerkesztők
Mentés Dorina
Onódi Péter
Tenk Csaba
Waszlavik Eszter

Terjesztési felelős
Ernszt Anita

Írták még
Balogh Bianka
Dudás Ferenc
Fehér Bálint
Joó Róbert
Dr. Juhász János
Mácsai Domonkos
Molnár Gyula
Spohn Márton
Strausz Péter
Zeitler Mátyás

Grafika
Zsubori Eszter

Címlap
Mentés Dorina
Somogyi Imre

Design
Révész János

Hírek

► Szakdolgozat című tantárgy előkövetelményének változása

A Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Kari Tanácsa a 2013. december 12-i ülésén elfogadta a szakdolgozat című tantárgy előkövetelményének megváltoztatását. 2015 szeptemberétől a Szakdolgozat-készítés című tantárgy felvételének általános feltétele valamennyi szakirányon a mintatanterv első 4 félévében szereplő valamennyi kötelező tantárgy teljesítése. Szakdolgozattéma abban a félévben választható, melyben a – tantárgyfelvetelek alapján – a szakdolgozat-készítés fenti feltételeinek teljesülése várható. A változás okairól készült riportunkat a 10. oldalon olvashatod.

► Jendrassik György-kiállítás

Jendrassik György gépészmérnök számos nagy jelentőségű találmány – a Ganz-Jendrassik motor, a Jendrassik-gázturbina, a Jendrassik-nyomáscserélő – megalkotója, a Ganz-gyár fejlesztő kutatója, tervezőmérnöke, főfelügyelője, vezérigazgató-helyettese és vezérigazgatója. Halálának hatvanadik évfordulója alkalmából nyíló kiállítás március 7-ig látogatható a BME OMIKK könyvtár aulájában.

► Téves kiírás esete

Aki úgy érzi, hogy jogtalanul írtak ki számára valamilyen fizetési kötelezettséget, az a Neptun rendszer ügyintézés menü, kérvények menüpont 007-es számú, Felszólalás fizetési kötelezettség kirovása ellen nevű kérvényt adja be!

► A Baross Rádió műsorai a tavaszi félévben

A rádiót a Baross Rádió Facebook oldalán, a Live gomb megnyomásával tudod hallgatni.

	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat	Vasárnap
15:00							
16:00			Szelektor			Hétfégi Kívánságműsor	Hétfégi Kívánságműsor
17:00							
18:00	NagyonKígyó	Hét előadója & Magyar lelátó	Hangár	Rigalánc	Fakepofák	Hangár	Rigalánc
19:00	Fakepofák	Fülpiszka				NightLife	Hét előadója & Magyar lelátó
20:00		Ütköző	Magyar tarka		Fülpiszka		Baross TOP30
21:00				NightLife	NagyonKígyó	Ütköző	
22:00			Szelektor				Lazulj velünk!
23:00						Magyar tarka	

► Megjelent a BME Campusalbum

A 19. század végére a műegyetem kinőtte akkori pesti épületeit, új helyet jelöltek ki számára. A lágymányosi telken az új egyetemváros a 20. század első évtizedében, alig nyolc év alatt készült el. A közel 300 oldalas különleges album mintegy félezer fotón mutatja be a több mint száz éves épületegyüttest. Az könyv megtekinthető a könyvtárban, vagy 6500 forintos áron megvásárolható a tankönyvvasóban.



► Fontos időpontok a tavaszi félévben

ÖntExpó (részletek a 14. oldalon)	február 18.
Jeges Est	február 20.
Nemzeti ünnep	március 15.
Közlekkari Napok	április 11 – 16.
Dékáni szünet	április 16.
Húsvét	április 21.
Dékáni szünet	április 22.
Munka ünnepe	május 1.
Munkaszüneti nap	május 2.
Munkarendváltozás	május 10.
pénteki órarend (május 2.)	
Szorgalmi időszak befejezése	május 16.
Pótlási időszak	május 19 – 23.
Vízsgaidőszak	máj. 26. – jún. 23.

► Műegyetemi Jeges est

A nyolc műegyetemi kar idén második alkalommal rendezi meg közösen a Műegyetemi Jeges estet. Belépőjegyek hétfőtől kaphatók elővételben a Hallgatói Irodában, nyitvatartási időben (hétfő-csütörtök 16:30-19:30).

BME jegyárak:
Elővételes: 1000 Ft
Helyszíni: 1500 Ft

Külsős jegyárak:
Elővételes: 1500 Ft
Helyszíni: 2000 Ft

► A Műegyetemi Vöröskereszt

véradásokon donorokat toborzó önkéntest, grafikai tervezésben jártas önkéntest és adminisztratív munkában jártas önkéntest keres. Jelentkezni folyamatosan, rövid motivációs levél írásával lehet a vöröskereszt@sc.bme.hu e-mail címen.

Tanulmányi ösztöndíj fórum

Azt hiszem, az elmúlt néhány héten sokunkat foglalkoztatott ez a téma, annál is jobban a mögöttes tartalom. A következő oldalon a tanulmányi ösztöndíj kiosztásáról, a fórum tapasztalatairól, illetve a jövőbeli tervekről szeretnék írni.

► Az elmélet

A tanulmányi ösztöndíj odaítélésekor a hallgatókat homogén hallgatói csoportokba (továbbiakban: HHCS) kell sorolni, melyeket minimum 10 fő létszámmal és azonos vagy hasonló tanulmányi kötelezettségek alapján érdemes kialakítani. Fontos tudni, hogy ha új kari HHCS-felosztást fogad el a Hallgatói Képviselő (továbbiakban: HK), akkor az csak az elfogadás utáni 2. félévben lép életbe. Magáról a HHCS-ról a Térítési és Juttatási Szabályzat (továbbiakban: TJSZ) 6. paragrafusa ír részletesebben.

Ezen kívül figyelembe kell venni a TJSZ 10. paragrafusát is, ami magáról a tanulmányi ösztöndíjról rendelkezik. Főként a (3) pont a fontos, ami kimondja, hogy az ösztöndíjat a hallgatók legfeljebb 50%-a kaphatja meg, és az ösztöndíj fél év időtartamra adható.

A HK az ösztöndíjosztásnál törekszik arra is, hogy a lehető legjobban megközelítse a hallgatók felét, tehát a lehető legtöbb ember részesüljön ösztöndíjban. Mindezen kívül a legkisebb ösztöndíj összege az előírt minimális összeget (hallgatói normatíva 5%-a) ne haladja meg, valamint a HHCS-k között a teljesített összes kredit alapján ossza szét a rendelkezésre álló keretet. Részletesebben a kari tanulmányi ösztöndíj osztásának elveiről a www.kozlekkar.hu oldal Juttatási pontjának Tanulmányi ösztöndíj részénél olvashatsz.

► A gyakorlat

Az ösztöndíj kiosztásának megvalósulását úgy kell elképzelni, hogy a Központi Tanulmányi Hivatal (továbbiakban: KTH) a félév kezdete után két-három héttel megküld egy táblázatot a HK részére, ami tartalmazza az államilag támogatott nappali tagozatos hallgatók ösztöndíjszámításához szükséges adatait. Ebből a szabályzatokat figyelembe véve, továbbá a kari ösztöndíjosztási elveket szem előtt tartva alakítjuk ki az adott félévre vonatkozó ösztöndíjakat. Értelemszerűen az átlaghatár úgy alakul ki, hogy az 50% felé közelítve, ott kell meghúzni a határt, ahol még éppen

kevesebb, mint a hallgatók fele kap ösztöndíjat. A tizedekhez tartozó növekmények, valamint a havi ösztöndíjak kiszámítása Gauss-eloszlással történik, a hallgatók létszámának változása és az átlag elérésének valószínűsége szerint.

► Fórum a kari HHCS-felosztásról

A januári fórum összehívása azért vált fontossá, mert a legutóbbi hasonló rendezvény óta karunk alapszakjai és mesterképzése is hatalmas változáson mentek keresztül, ami indokolta tette, hogy újra kikérje a HK a hallgatók véleményét.

Erre az alkalomra készítettünk egy új HHCS-felosztási lehetőséget a jelenlegi mellé, amivel kapcsolatban elég komoly észrevételek merültek fel, valamint sokak ellenszenvét is kiváltotta. Így aki részt vett a fórumon, az tudja, hogy végül abban maradtunk a jelenlévőkkel, hogy a tavaszi félév folyamán további egyeztetéseket folytatunk a felosztásról, mert az irány és az elvek jók, de több lehetőséget is meg kell vizsgálni. Figyelembe kell venni a hallgatók véleményét, mielőtt újra összehívánk egy a tanulmányi ösztöndíj kiosztásának módjáról szóló fórumot.

Ez természetesen azt is jelenti, hogy ősze nem változtatjuk meg a jelenlegi két HHCS-s rendszert, amiben az egyik HHCS az MSc-s elsősöket, a másik pedig az összes többi hallgatót takarja.

► Jövőbeni (tavaszi) tervek

Miután megegyeztünk a fórum résztvevőivel, hogy a jelenlegi félévben folytatjuk az eszmecséret azokról a lehetőségekről, melyek felmerülnek, az a legfontosabb, hogy minél többen gyertek el ezekre az egyeztetésekre! Csak akkor lesznek eredményesek és hasznosak, ha nem 20-30-an ülünk a Baross Gábor Kollégium Dísztermében, hanem mindenki, akit érdekel, ott lesz, és akinek véleménye van, el is mondja azt.

Arra kérek téged, aki most olvassa ezt a cikket, hogy szánj rá 20-30 percet a szabadidődből, és ásd bele magad a témába, olvasd utána az elméleti

ti részben megadott hivatkozásoknak, és gondold végig, hogy szerinted milyen változtatások, lehetőségek azok, amiket érdemes lenne megvitatni a tavaszi félév során! Azt hiszem, nem túlzok azzal, ha azt mondom, hogy a tanulmányi ösztöndíj szinte mindenkit érintő teljesítményalapú juttatás, melynek mindenki számára elfogadható kialakítására érdemes időt szakítani.

DUDÁS
FERENC



A katedra másik oldalán - Tettamanti Tamás

fotó: Elek Szabolcs

Tán kevesen tudják Tettamanti Tamásról, hogy jazz-zenekara is van az iránytech gyakorlati csoporton kívül. A KJIT újdonsült adjunktusát 2008-ban már megszólaltattuk, akkor azonban még szakmai és zenei pályája elején járt. Azóta majdnem 6 év telt el.

Hogyan lettél zenészből mérnök?

Se a zenész, se a mérnök nem volt tudatos. Középiskolában volt egy Barabás Lőrinc nevű osztálytársam és barátom (biztos sokan ismerik egy régebbi zenekarát: Barabás Lőrinc Ekletrix), aki egyszer, 13 éves koromban mondta, hogy menjek el a trombitaórájára. A családban senki más nem zenélt, úgyhogy bármiféle szándék nélkül elmentem az órára, ahol a tanár úgymód fogadott, mint az új növendéket. És mivel már akkoriban is úgy kellett összeszedgetnie a zenetanároknak a diákokat, eléggé marasztalni akart, én meg gondoltam, miért ne próbálhatnám ki. A középiskola utolsó két évét végül már zene-művészeti szakközépiskolában töltöttem, ami után következett egy tisztán zenei tanulmányokkal teli év. De ekkorra már kicsit vesztettem a lelkesedésemből, így biztos, ami biztos alapon beadtam a jelentkezésem a BME közlekkarára is (apám és nagyapám is itt tanult, illetve nagyapám tanított is a vegyész karon, engem viszont a közlekkedés, konkrétan a vasút érdekelt inkább). Akkoriban még olyan rendszer volt, hogy ha a középiskolai 3. és 4. osztályban bizonyos tantárgyakból egy bizonyos átlag fölött volt az ember, akkor automatikusan be lehetett kerülni. El is kezdtem az egyetemet, közben felkeltették az érdeklődésemet (klasszikus trombita helyett) a jazz zene iránt, amit magántanároknál tanultam. Végül a Kőbányai Zenei Stúdióba felvételiztem, és el is végeztem a 4 éves képzést, aminek a vége nagyjából egybeesett a diplomázással.

Mennyire érzed úgy, hogy a családi háttér a BME felé terelt volna?

Nem mondanám, hogy így volt. Mindig is szabad utat hagytak nekem, nem szóltak akkor sem, amikor középiskolát váltottam a zene miatt. Ezért utólag is igen hálás vagyok. Szerintem mindenki akkor teljesebben ki igazán, ha hagyják.

Szerinted a mérnökök fogékonyabbak a művészetekre?

Úgy látom, nem. Múltkor, számítástechnika órán például megkérdeztem a hallgatókat, hogy ki olvasta Orwelltől az 1984-et. Nem sokan jelentkeztek. De összességében mondanám, hogy változik a világ. Elolvasni egy könyvet már túl lassú, helyette ránézek fél percre a Facebookra, az Indexre. Ezt magamon is tapasztalom.

Találkoztál már a zenéddel torrentoldalakon?

Amikor az első lemezt elkészítettük, kíváncsiságból megnéztem, rátalálok-e ilyen oldalakon, és két hét múlva már fenn is volt. Ami azért nem semmi, mert akkoriban csak koncerteken árultunk CD-ket (akkor még volt olyan, hogy emberek CD-t vettek). Az egyik lelkes rajongó pedig azzal

a lendülettel fel is rakta. De nem tudok ezért rá haragudni, ilyen a világ.

Melyik volt a legjobb fellépésed?

A legjobb fellépések vidéken vannak. Például a kapolcsi Művészetek Völgyében a szabad zenélés a nyári estén, a malomtó partján. Az nagyon jó volt. Szegeden is volt egy jazzkocsmá, ahol emlékezetes volt zenélni. Vidéken kevesebb az élő zene, ott jobban értékelik az emberek.

Ismertek már fel?

Rengeteg helyen felismernek, de ők hallgatók általában. Pedig elég sok helyen játszottunk már. De az is lehet, hogy a rajongókra is azt hiszem, hogy hallgatók.

Ha hallgatni kell a zenét, melyet preferálsz?

Mindenevő vagyok. Klasszikus zenét sokat hallgatok, mivel a feleségem klasszikus zenész.

Véletlen, hogy ő is zenész?

Nem. A konzervatóriumban ismerkedtünk meg. Szóval a jazz-zenészek általában nyitottak mindenre, főleg, mivel a jazz egyre inkább egy befogadó, fúziós műfajjá válik. Sokat hallgatom a barátaim zenekarait is. Elmegyek megnézni a zongoristám csapatát, a dobosom (Pribojszki Mátyás) bluesbandját. De a legközelebb a jazz és a blues áll hozzám.

A Tettamanti Téma jazz-zenekarról bővebben a www.tettamantitema.hu-n!

Térjünk át a mérnök énedre - most lettél adjunktus. Szándékozol tovább mászni a ranglétrát?

Nem tudom, ez mennyire köztudott, de a docens fokozatig elég könnyen el lehet „mászni”. A következő fokozat viszont már az egyetemi tanár (habilitáció, nagydoktori), ami már más téma. 40-50 éves korára lesz az embernek olyan szaktudása és tapasztalata, hogy ezt meglepje. Aztán hogy 20 év múlva mi lesz, azt ki tudja még. Mindig mondom: soha ne mondd, hogy soha!

Említetted, hogy gyerekkorodban érdekelt a vasút. Viszont ettől még lehettél volna gépész is. Hogy lett ebből közúti közlekedés-automatika?

Sokan úgy vannak, hogy gépésznek jönnek, aztán meglátják, miről szól a Mechanika, meg a Gépelemek, és elmenekülnek. Velem nem ez volt. A gépész tárgyakkal sosem volt bajom, de tudni kell azt is, hogy francia képzésben kezdtem, ahol kis csoportok voltak, családi hangulat. Aztán később egyrészt jobban is kezdett érdekelni a közút, másrészt pedig több jövőt láttam benne.

Miért tanultál franciául?

Mindig szerettem a nyelveket. Érettségi után volt egy szakképzős évem, amikor intenzív francia nyelvi kurzusra is jártam. Annyira megszerettem, hogy úgy döntöttem, az egyetemem is megpróbálom így. Az első félévben volt is szenvedés vele, de aztán belejöttem. Érdekes egyébként, hogy a közgazdasági tárgyak több gondot okoztak, mint a műszakiak (a nagyobb szókincs miatt). A francia nyelvű tanulási lehetőség azóta sajnos megszűnt, de megragadnám az alkalmat, hogy hangot adjak annak a régi vágyamnak, hogy az MSc képzés angol nyelven legyen. Ugyanis a jobb nevű, nemzetközi szintű műszaki egyetemeken a mesterképzés mindenhol angol nyelven van.

Melyik volt eddig a legelvezetesebb kutatásod?

Az ember, amikor kutat (pláne így, a doktori után nem sokkal) nagyon sok munkát beleöl minden kutatási fázisba, így minden kutatást nagyon magáénak érez. De a legjobb érzés az, amikor az eredményeket sikerül egy nemzetközi, impakt faktoros szaklapban publikálni. Ilyen volt most a Nokia-Siemens közös kutatása a mobilinformációk közlekedési felhasználásáról, ebbe sikerült bekapcsolódnom. Szabadalom is lett a dologból, amelyet közösen adtunk be.

Hogyan győznél meg hallgatókat, hogy szakodjanak közlekedési automatikára?

Azzal, hogy ez egy nagyon sokszínű terület. Itt lehet szerezni olyan képességeket, amelyek akkor is hasznosak lesznek, ha az ember nem szigorúan közlekedéssel foglalkozik. Értem ez alatt különböző szoftverek alkalmazását, programozási nyelvek ismeretét, algoritmikus gondolkodást. A nálunk szakdolgozó hallgatóktól el is szoktuk várni, hogy a szakdolgozat mellé készítsenek simulációt, szabályozást, egy mérnöki megoldást, és azt vizsgálja is meg. Jó módja ez egy projekt végigvezetésének a-tól z-ig. Ezek a képességek később hasznosak lesznek.

A tanszéki honlapon lehet látni, hogy jártál Krétán. Ez a Papageorgiou-féle tanfolyam volt?

(Nagy nevű közúti közlekedésmérnök - a szerk.) Igen. Elég intenzív gyorstalpaló volt. Azt kell

Tettamanti Tamás

Született:	1982. július 27, Budapest
Zenei képzés:	2001 Szent István Király Zeneművészeti Szakközépiskola 2008 Kőbányai Zenei Stúdió
Mérnöki képzés:	2007 BME Közlekedés-mérnöki Kar 2013 doktori disszertáció
Beszélt nyelvek:	angol, francia, német
Díjak:	2006 TDK 1. helyezése 2007 KTE Diplomamunka-pályázat 2. helyezése 2013 KTE Irodalmi Díj

tudni Papageorgiou-ról, hogy ő nem viccel. Reggel 9-től délután 5-ig, minden nap végig előadásokat tartott. Vicces volt, mert egyszer, a közepe felé úgy döntöttem, kihagyok fél napot, és szétnézek Chanián (a településen). Természetesen pont akkor vették a Kálmán-filtert, és amikor visszatértem, úgy kezdte az előadást, hogy „Sajnos a magyar kolléga pont nem volt itt, amikor a módszert magyaráztam...”.

Utazáskor szoktad nézni az adott ország közlekedési megoldásait?

Persze, de szerintem ez szakmai ártalom. Egyszer például, amikor New York-ban jártam, meglepve vettem észre, hogy az utcasarkokon a mai napig kattognak a régi, relés forgalomirányító berendezések. De az amerikaiak a mosógépet is addig használják, amíg az még javítható.

Hogyan jellemeznéd magad három szóval?

Ez olyan, mint egy állásinterjú. Egyszer voltam egy gumibroncsokat gyártó cégnél még szakmai gyakorlat kapcsán. Ott esett meg az, hogy az IQ tesztől kezdve fakockák kirakogatásáig minden volt, csak arról nem volt szó, hogy milyen nyelveket beszélek és mi a végzettségem. Ha már nagyon muszáj, akkor:

-kitartó – Bár ez néha hátrány is tud lenni... Sajnos van úgy, hogy ha nem tudok megoldani valamit, nem vagyok képes feladni, még akkor sem, ha az adott dolognak nincs túl sok jelentősége.

-következetes,

-optimista - szerintem ez az egyik legfontosabb a sikerek eléréséhez.

Bohémnek akkor nem mondanád magad?

Maradjunk a vidámnál.

Mi a legidegesítőbb kérdés szerinted, amit egy interjúalanyunk fel lehet tenni?

„Jellemezd magad három szóval.”

BORTEI-DOKU
SHAUN



Fotó: Munkács Kriszta

Hazamennék két hétre, aztán jönnek is vissza...

„Egy életre szóló élmény. Meghatározó, hogy mennyire kiszélesedik az ember látásmódja.” – ilyen és ehhez hasonló véleményeket kaptunk azoktól, akik részt vettek a programban. Lapunk felmérései alapján a kari hallgatók harminc százaléka szeretné átélni. A lehetőség megvan, mégis nagyon kevesen élnek vele. De miről is van szó?

Az Európai Unió Erasmus programjáról, mely 2014-2020 között megújulva, Erasmus+ néven egyesít hét korábbi programot az oktatás, ifjúságügy és sport szolgáltatában. Ahogy a Tempus közalapítvány honlapján (www.tpf.hu) olvasható, a megújult program tartalmaz némi változást elődjéhez képest, de egy átlagos, felsőoktatásban tanuló hallgatónak ez valószínűleg kevésbé lesz szembetűnő. Ennek ellenére már a program beindításakor egy lényeges változással találkozunk: az elmúlt években a felsőoktatási mobilitási programban résztvevőknek – hallgatóknak, gyakorlatosoknak, oktatóknak – általában február közepe táján volt a leadási határidő, azonban idén ez március közepére esik majd.

„Az Erasmus+ program beindítása végső szakaszába érkezett, most a végrehajtás következik. Minden egyetemet arra biztatok, alaposan tanulmányozza a program útmutatóját, hogy minden szempontból felkészülten tudjon pályázni, amint az online pályázati eljárás megkezdődik. Az Erasmus+ költségvetési kerete 40%-kal nőtt, ami azt jelenti, hogy több mint 4 millióan – köztük diákok, gyakorlatosok, tanárok és önkéntesek – fognak az elkövetkező hét évben ösztöndíjban részesülni” – nyilatkozta korábban Andrula Vaszi, az oktatásügyért, a kultúráért, a többnyelvűségért és az ifjúságpolitikáért felelős európai biztos az Európai Bizottság által kiadott hivatalos sajtóközleményben.

Bár az intézmények részére kiadott hivatalos angol nyelvű pályázati útmutató már elkészült, ennek magyar nyelvű változata még várat magára, és arra vonatkozóan sem kaptunk pontos információt, hogy a hallgatók számára kiírt pályázati anyag mikor lesz elérhető a BME Erasmus és Csereprogramok Iroda (továbbiakban: iroda) honlapján. A támogatásra az intézmények elektronikus úton, január végétől pályázhatnak.

► Erasmus+ a műegyetemen

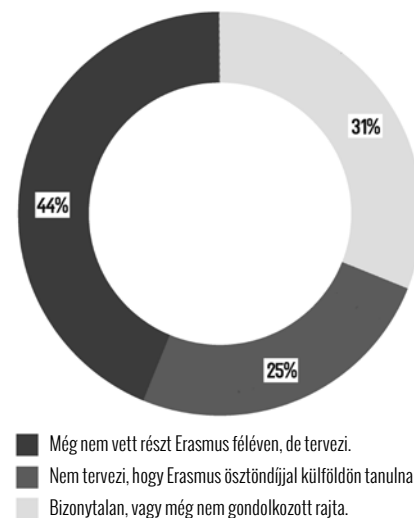
„Az Erasmus+ az Európai Unió új programja, amely az Erasmus program „örököseiként” 2014-től indul útnak. Az Erasmus+-hoz kapcsolódó pályázati kiírások azonban EU-, valamint országos szinten elhúzódtak, így a többi magyar intézményhez hasonlóan a BME-n is a szokásosnál később kerülnek meghirdetésre.” – olvasható az iroda honlapján. Pár héttel korábban még a január végi időszakot, majd február közepét jelölték meg, így csak reménykedni tudunk benne, hogy az egyetem február közepére már tényleg kiírja a pályázatot. Addig érdemes gyakran nézegetni az iroda honlapját (erasmus.bme.hu).

Azonban, amíg nem kerülnek fel a pályázáshoz szükséges dokumentumok az oldalra, tekintsünk bele néhány erasmusos hallgató külföldi életébe. Milyen lehetőségek is várják az embert külföldön? Erről olyan személyeket kérdeztünk meg, akik a közelmúltban vettek részt az Erasmus programban.

► Szakdolgozat Barcelonában

Katona Géza 2010 őszi félévében a barcelonai Katalán Műszaki Egyetemen tanult az építő-, vízépítési és kikutató mérnöki karon, ugyanis kifejezetten közlekedésmérnök képzést nem talált. A kezdetekben nem kötött szoros barátságot az egyetemmel, ugyanis egyrészt elég kevés angol nyelven hallgatható tárgyat talált, másrészt az oktatók sem voltak segítőkészek. Hosszadalmas folyamat volt, amíg sikerült egyeztetni velük, hogy milyen nyelven tartják a számonkéréseket, valamint hogy milyen típusú házi feladatot adnak. Mivel a tantárgyak véglegesítésére nagyjából két és fél hét állt a hallgatók rendelkezésére, így az elhúzó egyeztetések miatt könnyen idő szűkében érezhette magát az ember. Érdemes tehát a tanulmányokkal kapcsolatos adminisztratív teendőket minél hamarabb elintézni.

Mivel Géza a szakdolgozatfélévét töltötte Spanyolországban, így a tárgyak beszámíttatásával



nem kellett törődnie, de azt tanácsolta olvasóinknak, hogy aki be szeretné fogadtatni a tárgyait, mindenképpen egyeztessen az itthoni oktatókkal, mielőtt elutazna.

A legnagyobb kiadások általában a szállásra, étkezésre mennek el. Az ember igényétől függően akár több száz eurót is spórolhat. „Én 280 eurót kaptam havonta. Kint 300 euró alatt az ember csak egy pincében vagy hasonló helyen kap szobát. 300-350 között már rendes, de ablak nélküli helyiséget bérelhet, míg a felett már normális lakhatást találni. Itthonihoz hasonló kollégium nincs, általában egy-, ritkán kétágyas szobák vannak, és a legolcsóbb is négyszáz euró volt.” – mondta Géza.

Az élelmiszer gyakorlatilag annyiba kerül, mint itthon. Egy normál adag meleg étel ára kb. 4-7 euró között mozog, ezért hosszútávon jobban megéri, ha saját magára főz az ember. A városban belül főképp kisebb boltok vannak, ahol a helyi élelmiszerek (sajtok, halak) viszonylag olcsók, a magyar konyha alapanyagai kicsit drágábbak, és közülük néhány (például a tejföl) nem is létezik kint. A szolgáltatások (múzeum, telefon, mozi, tömegközlekedés) többre kerülnek, mint Magyarországon.

„Azért ajánlanám, mert egy egyedülálló lehetőség, hogy egy másik országban éljünk, hogy távolabban gondolkodjunk, hogy megismerjük, mások hogyan állnak egy problémához.” – foglalta össze a kint töltött idő hasznosságát.



► Hat hónap a Balti-tenger partján

Sztrinkó Marcell és ikertestvére, Sztrinkó Péter 2012 őszi félévét töltötték külföldön, méghozzá a Baltikum két különböző országában. Az Erasmus program segítségével Marci Litvániába, míg Peti Észtországba utazott egy szemeszterre.

Marci a fővárosban, a vilniusi műszaki egyetem gépészmérnöki karán hallgatott egy félévet. Annak ellenére, hogy a BME-n járműtechnika szakirányon tanult, csak általános gépész tárgyakat tudott felvenni, ám mivel az utolsó félévét töltötte kint erasmusosként, és az összes tárgya megvolt már, ezért nem is volt szüksége a kreditekre. Az egyetemen egyébként közlekedésmérnöki kar is van, így nem csak gépészeknek érdemes a litván intézményre jelentkezni.

Peti Észtország fővárosában, a tallinni műszaki egyetemen végezte BSc-s tanulmányai utolsó félévét. Testvéréhez hasonlóan ő is általános gépész tárgyakat hallgatott (végelelemmódszer, minőségügy stb.) és a befogadattással neki sem kellett bajlódnia, hiszem neki sem maradt már teljesítendő tárgya.

A két országban hasonlóak az életkörülmények. Tapasztalataik alapján havi 4-500 euróból meg lehet élni, úgy, hogy az ember kirándulni, szórakozni is tud az egyetem mellett. Kollégiumi férőhelyet 100-200 euróért kaptak. Kiemelték, hogy nagyon jó társaság alakult ki a kollégiumukban, több ott szerzett barátjukkal azóta is tartják a kapcsolatot, többen még Budapesten is meglátogatták őket. Mindketten nagyon jó választásnak tartják a Balti országokat. Mikor megkértük a fiúkat, hogy emeljék ki valamilyen élményüket, nehezen tudtak választani.

„Az Erasmus Student Network sok programot szervezett nekünk: városnézéseket, kultúresteket, bulikat. A kollégiumban is nagyon jó hangulat alakult ki, több szinten csak erasmusos hallgatók voltak, ami egyrészt előny, hiszen a multikulturális környezetben több országbeli ember mentalitását, gondolkodásmódját ismerhetjük meg, másrészt viszont hátrány, hogy kevésbé találkozik az ember a helyi lakosokkal. Nagy pozitívuma még a külföldön töltött félévnek, hogy az ember rá van kényszerítve, hogy idegen nyelvet használjon, ezért egy idő után sokkal nagyobb magabiztossággal szólal meg.”

„Ha lesz rá lehetőségünk, természetesen szívesen eltöltenénk még egy félévet Erasmuson, akár a szakmai gyakorlati programmal. Külföldön is szívesen dolgoznánk hosszabb-rövidebb ideig a lehetőségektől, élethelyzettől függően.” – osztották meg velünk.

► Angliai szakmai gyakorlat

Vétes András 2013 őszi félévében az Erasmus szakmai gyakorlati ösztöndíjjal töltött egy félévet Angliában, ahol egy projektfeladat keretein belül a szakdolgozatát is írta. Mivel nem egy külföldi egyetemen, hanem egy mélyépítő cégnél töltötte a félévét, így a kiutazását komolyabb szervezés előzte meg. A kezdetekben több ismert külföldi nagyvállalatnak is elküldte az önéletrajzát, de sehonnan nem választottak neki, ezért egyik oktatójához fordult, aki segített neki kapcsolatot teremteni a céggel.

Az utazásban a kintiek segítettek, miután megérkezett, egy szállodai éjszakát követően másnap űk vitték egyből a telephelyre, majd a szállásra, a Liverpool és Manchester között elhelyezkedő Southportba. A kiutazást követő első pár hétben megismerkedett a gyártási folyamatokkal, munkagépekkel, valamint munkavédelmi tanfolyamon is átesett, hogy beléphessen az építési területekre.

Szálláskeresőssel külön nem kellett foglalkoznia, a cég saját szállásán néhány munkatársával lakott együtt, akik az étkezésben, szórakozási lehetőségekben is segítettek neki. Voltak közösen focimeccsen, az egyik skót kollégája pedig még a családjához is meghívta vendégségbe.

Az Erasmus ösztöndíj mellett a cégtől is kapott némi juttatást a felmerülő költségeire, így szabadidejében nyugodtan szétnézhetett Liverpoolban, vagy megihatott egy-két sört a kollégáival. Az élelmiszerárak viszonylag magasak, András egy heti bőséges étkezést nagyjából 15-25 fontból tudott kihozni, azonban ha pubban vagy étteremben eszik az ember, ennek többszörösét is elköltheti.

A félév során egy fékpád tervezését kapta feladatul. Az ottani konzulense nem adott túl sok segítséget; ha bármit kérdezett tőle, azt volt a válasz, hogy keresse meg az interneten, szervezzen találkozót a cégekkel, érdeklődjön tőlük.

„Szakmailag a legjobb választás egy ilyenre elmenni, mert az önéletrajzba bekerül a féléves tapasztalat. Ha megkérdezik, hogy miből írta az ember a diplomáját, akkor máris tud mondani az ember egy témát, ami külföldi vonatkozású.”

András elég sokáig tanult angolul, középfokú nyelvvizsgája van, de mivel az egyetem alatt nem beszélt, így sokat felejtett, kopott volt a nyelvtudása. Amikor kiutazott, akkor nagyjából felét értette meg annak, amit neki mondtak, és körülbelül egyötödét annak, amit az angolok egymás között beszéltek. A félév végére már szinte mindent sikerült megértenie a helyiek beszélgetéséből is. Pár hét alatt a gondolkodása is átállt angolra.

► Kari hallgatók lehetőségei

A Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar hallgatói – az egyetem többi tanulójához hasonlóan – az Erasmus és Csereprogramok Iroda honlapján található bilaterális szerződések listájából tájékozódhatnak a számukra érdekes úti célok közül. A táblázatot jelenleg körülbelül hetente frissítik, így aki a jelen helyzetben nem talál a számára szimpatikus külföldi fogadó intézményt, akkor később térjen vissza a honlapra. Szintén itt található meg a kari pontozási rendszer is. E cikkünkben nyilatkozó hallgatók elérhetőségeit az olvasók külön kérésére a kozhir@kozlekkar.hu e-mail címre küldött levélre válaszolva megírjuk. Mindannyian elmondták, hogy szívesen segítenek a hozzájuk fordulóknak.

A kari hallgatói képviselő idén is megrendezi Erasmus fórumát, ahol a szükséges tudnivalók ismertetése mellett korábbi erasmusos hallgatók is beszámolnak élményeiről. A fórum helyszíne és időpontja a hallgatói képviselő információs csatornáin lesz elérhető.

További információ:

BME Erasmus és Csereprogramok Iroda

Honlap: erasmus.bme.hu

E-mail: erasmus@kth.bme.hu

R épület 1. emelet 104.

Telefon: +36-1-463-2237

Kari koordinátor:

Dr. Bohács Gábor

E-mail: gabor.bohacs@logisztika.bme.hu

A program eredeti angol nevéből (European Community Action Sceme for the Mobility of University Students) alkotott ERASMUS mozaikszó egybeesik Desiderius Erasmus Roterodamus (1466-1536) németalföldi humanista tudós nevével. A képen Erasmus rotterdami szobra látható.



MAJKUT
LÁSZLÓ



„Feltételeztük a hallgatóság felnövését a feladathoz...”

A vizsgaidőszakban két közlekes kollegám BSc-s diplomájáért is szoríthattam. Nem mintha kételkedtem volna szaktudásukban – egyikük már tulajdonképpen diploma nélkül elhelyezkedett egy biztosítóberendezéseket fejlesztő cégnél – de ugye az a fránya áramlástan még hiányzott mindkettejüknek a pecsétetes papírhoz. 2016-tól ők viszont már bele sem vághattak volna szakdolgozatuk megírásába a Bernoulli-törvény készség-szintű ismerete nélkül.

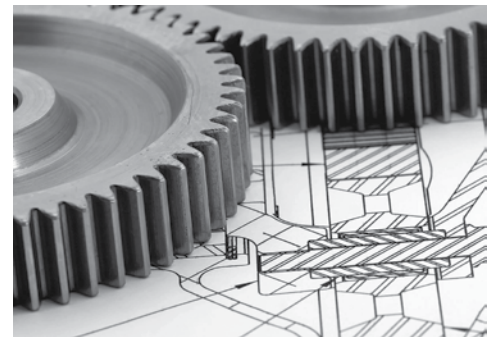
Vegyes érzelmekkel ültem le Varga István, Tóth János és Szabó András tanár urakkal beszélgetni – ahol a címbeli mondat is elhangzott – hiszen három közlekesként lehúzott tanév után már én is érzem a bőrömbbe ivódva annak a szemléletformálásnak nevezett valaminek az eredményét, amivel az alapozó tárgyak elengedhetetlenségét indokolja egységbe forrva az oktatói kar. Mégsem gondolom, hogy az azóta természetesen már sikeresen lediplomázott két kollegám ne lett volna felkészült, összenyomhatatlan folyadékok ide vagy oda.

betöltött szerepe, a példabeszédek a matekról vagy a mechanikáról szólnak. Hogy ezekre az ismeretekre minden mérnöknek szüksége van, szerintem senki sem vonja kétségbe, az egyszerű közlekedésmérnök sirlamai inkább a harmadik-negyedik féléves tárgyról szólnak. Szabó András oktatásért felelős dékánhelyettes szerint több helyes út is vezet a mérnökemberré váláshoz, a biztosítóberendezések lélektanát például gépészmérnöki és villamosmérnöki alapozással is meg lehet érteni. „Ezek olyan látens ismeretek, amelyek a hallgatóra ráragadnak azon gyötrődéseken keresztül, amit a tantárgyak teljesítése során átélt” – próbálja meg a szemléletformálás lényegét konkrétabban körülírni.

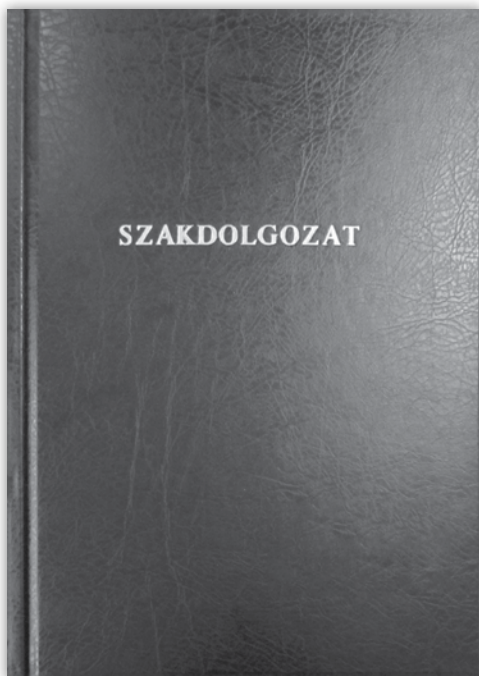
A tanár urak ígérete szerint javaslat az új közlekedésmérnöki tantervre a tavaszi félév végére, azaz 2014. június 23-ára lesz.

A jelenlegi közlekedésmérnöki tantervről még mint korántsem véglegesről beszél Varga István dékán úr, hozzátéve, hogy egy hosszabb egyensúlykeresés eredménye mindez, mely a járműmérnöki és a logisztikai alapszakok kiválásával kezdődött. A járműmérnöki képzés kialakításakor például megpróbálták a mélyebb közlekedésmérnöki ismereteket mellőzni, de utólag ezt sem a leghelyesebb lépésként élük meg. A ló túloldalára sem szeretnék átesni: „Az ominózus szerkó II.-t mi is kinéztük, én is azt gondolom, hogy a forgácsoló szerszám élszögeit nem kell tanítani a közlekedésmérnöknek.” – teszi hozzá a dékán úr. Mégis, a mostani szigorítások mögött kevésbé álltak a tanterv kialakításának magasröptű elvei, inkább egyfajta adminisztratív lépésnek szánták: számos kedvezőtlen tapasztalat volt az elmúlt félévekben ugyanis olyan hallgatókkal, akik a szakdolgozatukkal elkészültek ugyan, de a diplomájukat mégsem kaphatták meg valamely alapozó tantárgy hiánya miatt. „Az az egészséges, ha a szakdolgozat minél később, a tanulmányok legvégén készül el.” – fogalmazta meg Szabó András, hozzátéve, hogy bár céljuk mindenkit a mintatanterv szerinti teljesítéshez kötni, igyekeznek minél megengedőbb feltételeket biztosítani az időben való végzéshez.

Nem tűnnek a tanár urak meglepettnak, hogy a mostani szigorítással darázsfaszkekbe nyúltak,



tudják, hogy a következő lépés a közlekedésmérnöki képzés hallgatói igényekhez való további közelítése lesz. Nem tartják például megfelelőnek azt, hogy míg a járműgépészeti alapismeretekben mindenki részesül, egy vasútra szakosodó hallgató sosem mélyülhet el a közúti forgalomtechnika rejtelmeiben. Viszont további ismereteket csak valami mást elhagyva lehet tanítani, és itt már jóval óvatosabban fogalmaznak, példaként megemlítve egy szintén decemberi változtatást, miszerint a 2010 előtt beiratkozott közlekedésmérnökök már választhatják a 2 kreditű közlekedés-gazdaságtant és a 2 kreditű vázszerkezetek helyett a 4 kreditű közlekedés-gazdaságtant is. Az is tény, és sajnos ezen változtatás mögött is felsejlik, hogy – ahogy azt Szabó András is elismerte – a tanterv kialakításánál célszerűségi szempontok is szerepet játszanak, bizonyos tárgyakat csak akkor indítanak el, ha elegendően nagy közönsége van, és igyekeznek a közlekedésmérnöki, járműmérnöki és logisztikai szakok közt is minél több tárgyat közösíteni. A közlekedésmérnöki alapszak átalakításakor tehát nekünk, hallgatóknak az lesz a feladatunk, hogy a célszerűséggel szemben a saját, szakmai igényeinket érvényesítsük.



Tény: a Kari Tanács tavaly decemberi ülésén elfogadott előterjesztése szerint 2016-tól nem lehet szakdolgozatot írni a mintatanterv szerinti első négy féléves tantárgy mindegyikének teljesítése nélkül. „Valaki nem attól lesz mérnök, hogy a szakdolgozatát megírja, hanem hogy a tanterv összes tárgyát elvégzi.” – teszi hozzá Tóth János, közlekedésmérnöki szakfelelős. Mikor tanárokkal szóba kerül egyes tárgyaknak a tantervben

**SPOHN
MÁRTON**



Oktatói Klub

Oktató kollégákkal találkozáva többször felmerült, hogy nem csak az óráközi szünetekben beszélgetnénk egymással a kari oktatásról, kutatásról, érdekképviseletről, hanem időről időre összegyűlhetnénk egy erre alkalmas helyen. Ennek hatására érlelődött meg a kari oktatói klub létrehozása, ahol havonta találkozhatnánk és kötetlen formában társalogva oszthatnánk meg ötleteinket, segítséget adhatnánk egymásnak, vagy csupán jól beszélgetnénk a minket foglalkoztató dolgokról.

Az első találkozó a Közlekedésüzemi és Közlekedésgazdasági Tanszék adott otthont december 4-én. Az előzetes érdeklődést igazolta, hogy valamennyi tanszékről érkeztek oktató kollégák.

A beszélgetés elindítását két téma felvetése segítette. Az első a kari dolgozók érdekvédelmi képviseletének helyzete, a második a duális képzéssel és a karunk képzési lehetőségeivel kapcsolatos vélemények.

Bizonyára sokan tudják, hogy a Közalkalmazotti Tanács tagjainak megválasztása karunk szempontjából sikertelenül zárult, ugyanis a jelöltjeink közül senki sem került be a 13 fős testületbe. Így a dolgozói érdekképviselet egyedül a kari FDSZ-en (*Felsőoktatási Dolgozók Szakszervezete – a szerk.*) keresztül végezhető. Ennek segítésére szükséges lenne az FDSZ működésének, céljainak megismertetése minden kollégával, illetve a támogatásuk elnyerése, a tagok számának növelése elsősorban fiatalokkal.

A közelmúltban rendezték meg az Automotívó szakkiallást, amelyen a hazai autógyártók és az egyetemek, főiskolák mutatták be tevékenységüket, az együttműködésük formáit, eredményeit, kiemelve a duális képzést. A rendezvényen a győri Széchenyi Egyetem, a Kecskeméti Főiskola rektorai tartottak előadást, karunkról sajnos senki sem. Karunk mögött nincs olyan nagyvállalat, amellyel együttműködve duális képzést lehetne kialakítani, így célszerű lenne nem ebben versenyezni a két felsőoktatási intézménnyel, hanem olyan mérnököt kell képeznünk, akik kiemelkednek az elméleti ismeretek területén és azok gyakorlati alkalmazásában. Ezt megnehezíti, hogy a középiskolából egyre kevesebb matematikai ismerettel érkeznek a diákok.

A vitaindítót számos hozzászólás követte, majd további érdekes témák kerültek felszínre. A teljesség igénye nélkül: a nemzetközi pályázatokban történő indulás elősegítése; néhány vállalati kapcsolat bemutatása; az oktatók segítése a habilitációs követelmények teljesítéséhez; hogyan lehetne a fiatal kollégák számára kedvezőbb feltételeket teremteni, ezáltal az elvándorlást csökkenteni, az oktatói és kutatói utánpótlást biztosítani; miként lehetne változtatni a felvett hallgatók matematikai ismereteinek hiányosságain.

A kezdeményezést sokan eredményesnek, a beszélgetéseket hasznosnak értékelték, így megállapodtunk abban, hogy januárban ismét tartunk összejövetelt. Szívesen látjuk bárki javaslatát megbeszélendő témáról!

A második oktatói klubra január végén került sor. A kar és az egyetem elkészítette az önérté-

kelést a MAB (*Magyar Felsőoktatási Akkreditációs Bizottság – a szerk.*) számára, amely számos eredmény mellett rámutat arra, hogy karunk oktatói közül még kevesen habilitáltak, amely az egyetemi tanári cím megszerzésének feltétele. Az egyik legfőbb akadály a minősítéshez elfogadott publikációk és hivatkozások kevés száma.

A beszélgetést az oktatóink tudományos munkáját minősítő publikációk (cikkek, előadások) megjelenésének elősegítése, a hivatkozások megszerzése indította. Egyetértés mutatkozott abban a tekintetben, hogy segítenünk kell egymást, hiszen közös érdekünk, hogy a nyugdíjba vonult egyetemi tanár kollégákat mielőbb pótolni lehessen. Ennek érdekében létrehozunk egy olyan publikációs listát, amelyet a kereső programok könnyen megtalálhatnak, remélve, hogy a cikkeinket több helyen olvassák és hivatkozzák a jövőben.

A másik téma az egyetemi dolgozók béremelésének szükségessége volt, amelyben már nem volt teljes egyetértés a résztvevők között. Közismert, hogy 2008 óta nem történt béremelés a felsőoktatásban, az oktatók, kutatók bére - különösen a fiatalok esetében - elmarad az iparban elhelyezkedő pályakezdekők fizetésétől. Ennek hatására ebben a korosztályban az egyetemen jelentős az elvándorlás. Ennek mérséklése a hosszú távú működés alapfeltétele, tehát emiatt is indokolt lenne a béremelés. Az FDSZ 20%-os béremelést javasolt.

Jelentős különbségek alakultak ki az oktatók egyetemi terhelésében. Az alacsony bérek másik negatív hatása, hogy vannak oktatók, akik kevés órát tartanak és nem vesznek részt tanszéki feladatokban, közülük sokan az egyetemen kívüli munkákra koncentrálnak. A béremelést ellenzők szerint az egyetem bérhiánnyal küzd, ami azt jelenti, hogy a kormányzat nem biztosítja a bérek teljes összegét. Szerintük egy esetleges béremelés növelné a hiányt és még nehezebb helyzetbe hozná az egyetem gazdálkodását.

Az első két oktatói klub tapasztalatai alapján joggal remélhető, hogy sikerül egy hasznos hagyományt teremteni a karunkon.

DR. JUHÁSZ
JÁNOS



Várostervezési Napok

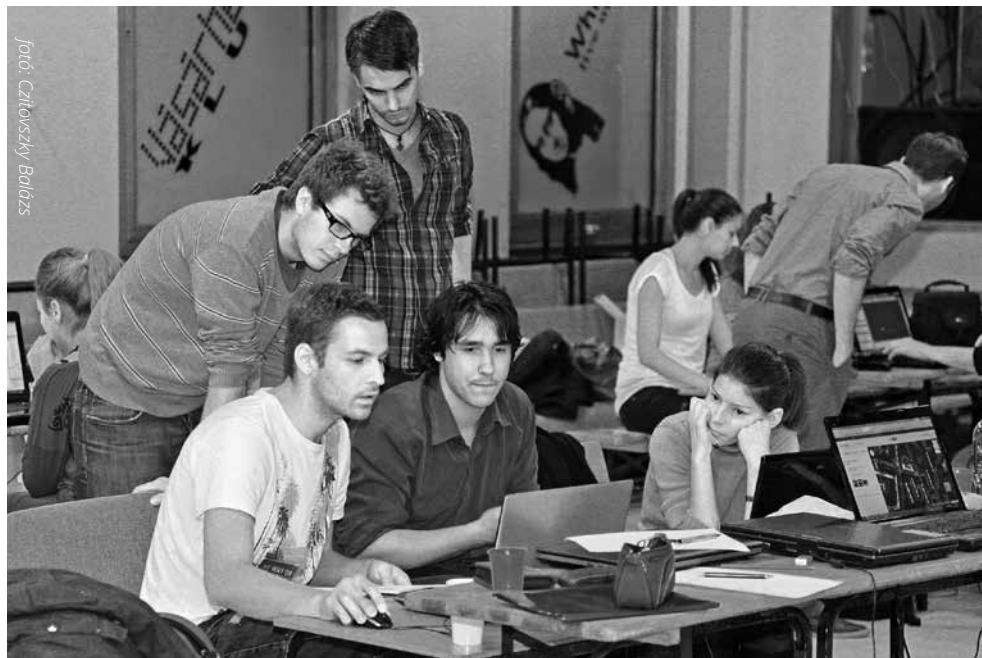
Szeretnél kiskorodban színes vonalakat rajzolni várostérképekre, amelyeket aztán metróvonalaknak képzeltél? Össze akarsz jönni egy építész lánnyal, de sosem jutsz el a Bercsényi kolliig? Szeretnél egy építő ivócimborát? Akkor a Várostervezési Napok neked szólnak!

A programot immár ötödik alkalommal rendezik meg az Építőmérnöki, Építésmérnöki és Közlekedésmérnöki Kar közös projektjeként február 27. és március 3. között, témája: Boráros tér 2025. A verseny keretében a résztvevőknek a szervezők által kiválasztott városi útszakaszt vagy csomópontot kell áttervezniük „a fenntartható, élhető környezet megteremtése érdekében, mind építészeti, mind közlekedési szinten”. Ahogy az az előző mondatból is kitűnik, ez egy igen összetett feladat, amelyet a magányhoz szokott hallgatóknak most egy közlekedésekből, építősből, valamint építészektől álló csapatban kell megoldaniuk. A különböző karokon tanulók ily módon – még ha csak erre a pár napra is – egymásra vannak utalva, így kénytelenek

megismerni a „másfajta” mérnökök szakmai szemléletét, elveit, és megtanulni, hogyan lehet azokat összehangolni annak érdekében, hogy a kölcsönös kompromisszumok eredményeképpen valami igazán figyelemreméltót hozzanak létre.

A tavalyi versenyen a Műegyetem rakpart volt az átalakítás tárgya: a hallgatók lehetőséget és nem utolsó sorban szabad kezet kaptak, hogy azt saját ízlésük szerint alakítsák át építészeti és közlekedési szempontból - a túlságosan nagyratörő tervek megálmodóit az építőmérnökök persze visszatértették a realitások talajára. A prezentációkat és a területről készült maketteket a karok oktatóiból és szakértőiből álló öttagú zsűri értékelte, a karunkat Dr. Mándoki Péter képviselte a

bizottságban. De az élményeiről meséljen inkább a tavalyi győztes csapat egyik tagja, Spohn Márton: „Számomra nagyon szép volt látni, hogy az önként vállalt megmérettetésben mindenki teljes erőbedobással vett részt, egy pillanatra sem kérdőjelezve meg szabad hétvégéjének feláldozását. Ez az az inspiráló élmény, amiből nem érdemes kimaradni.” Nos tehát, kedves Olvasó, ha sikerült felkeltenem az érdeklődésedet, akkor nincs más dolgod, mint figyelni a Várostervezési Napok és a Közlekedésmérnöki Szakkollégium Facebook-oldalait, hogy ne maradj le semmilyen új információ-ról. Várostervezésre fel!



A szakkoli 2014 tavaszán

A vizsgaidőszak alatti hosszú téli álmom után ismét hallat magáról a szakkollégium: a tavalyi érdekesbnnél érdekesebb programok sikerén felbuzdulva (amelyeket egyébként megtaláltok a decemberi számban), erre a félévre is megpróbáltunk olyan programokat összeválogatni, amelyek megmutatják, hogy miért is érdemes erre a karra járni.

Mire megszáradsz a festék az újságon, már túl is vagyunk az első látogatáson, nevezetesen a váci álom építőmérnökkel közös meglátogatásán (a beszámolót keressétek a következő lapszámban).

Ezen kívül azonban még számtalan más alkalom lesz kimozdulni az egyetem falai közül: első-

ként a Lufthansa Techniknél tesszük tiszteletünket február 21-én. A 2000-ben alapított cég fő profilja a közepes hatótávolságú repülőgépek átvizsgálása és karbantartása (itt a Boeing 737 Classicra és Next Generation-e, valamint az A320-as repülőgépcsaládra kell gondolni). Az LT ezt a tevékenységét a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérén található közel 600 négyzetméteres hangárjában végzi, amely elég nagy ahhoz, hogy egyidejűleg két repülőgép nagyjavításával is foglalkozzanak. Így az itt dolgozó 350 szakmunkás és mérnök évente átlagosan 30 repülőgépet tud átnézni és javítani. Extra szolgáltatásuk, hogy a szükséges javítási munkák elvégzése után - a modern szellőztetőrendszernek köszönhetően - lehetőség van a repülőgép helyben történő lefestésére is, amely így kívül-belül megújulva gördülhet ki a hangárból.

További tervezett programjaink: március 7-én látogatjuk meg hazánk nemzetgazdaságának egyik legfontosabb GDP-növelőjét, a kecskeméti Mercedes-gyárat. A tavalyi nagy siker után újra (illetve az idei Lufthansa Technik mellett) felbukkan majd

a közlekedések kisebb csoportja Ferihegyen, hogy sok egyéb mellett megnézzék a 2-es terminál csomagellenőrzését, és hosszú sóvárgás után végre eljussanak a hón áhított tűzoltóságra. A következő programok egyelőre időpont nélkül árválkodnak, ezeknek később, az egyéb kari rendezvények függvényében találunk majd helyet a naptárban: meglátogatjuk az első pillanatra fura nevű ZF magyarországi gyárat, FUTÁR-t és VT-Transmant, valamint a DBR Metróhoz is benézünk pár órára.

A korábban már elkezdett munkák mellett - pl. a metrószimulátor készítése - a közlekkar szervezésében igyekszünk a Gyermekvasúttal is összehozni a tavalyihoz hasonló bütykölést, valamint egyéb érdekfeszítő oktatásokat, kurzusokat is tervezünk.

STRAUSZ
PÉTER



Főállás: egyetemista. Mellékállás: diákmunkás

Biztosan nektek is van legalább egy cimborátok, aki az egyetem mellett aktívan dolgozik, vagy éppen ti vagytok azok, akik nap mint nap húzzák az igát az egyetemi tanulmányaitok kiegészítéseként. Egy biztos: aki egyszerre él diák- és munkáséletet, nem túl irigylésre méltó mindennapokat tudhat magáénak.

A Központi Statisztikai Hivatal felmérései szerint az elmúlt években a nappali tagozatos tanulmányokat folytató és közben rendszeresen munkát végző fiatalok száma mintegy 82-85 000 főre rúgott, közülük több mint 35% egész évben, folyamatosan, tanítási és szünidőben egyaránt dolgozni járt. Természetesen ezen adatok tartalmazzák azokat is, akiknek heti három órára kell bejárniuk, a Vices Főiskolán tanulnak csupa móka-kacagás szakirányon; elég, ha hétvégén három-négy órát szánnak tanulásra, és így is vígan 4,5 fölött van az átlaguk. Ez a hozzávetőlegesen 85 000 fő azonban magában foglalja azon hallgatókat is, akik félévente 30-32 kreditet vesznek fel a BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karán, legjobb barátjuk a feketekávé, a friss levegő és egyik kedvenc oktatóm egyetemindító lelkesítő mondata: „Aludni ráérték az egyetem után is!”.

Ők azok, akik családi, anyagi vagy elvi okok miatt heti 2-4 napot dolgozni, heti 1-3 napot egyetemre járnak – ilyenkor a pár napba besűrített órarend miatt akár reggel nyolctól este nyolcig is a padokat koptatják –, és igyekeznek úgy alakítani mindennapjaikat, hogy az egyensúly ne boruljon fel, ne menjen a munka az iskola rovására, de ne lehessen rájuk panasz a nagybetűs életben sem.

„Mivel a szüleim nehéz anyagi helyzetük miatt nem tudnak támogatni, munkát kellett vállalom. Eleinte egy ismerősöm boltjában dolgoztam, később pedig bekerültem a HaBár csapatába. Ezt a munkát nagyon megszerettem, de az itt megkezesített fizetés sajnos nem lenne elég ahhoz, hogy megéljem, ezért plusz munkákat szoktam vállalni. A sulival számomra nem nehéz összeegyeztetni, ha mindkét helyen hetekkel előre ismerem a programot. Viszont zh- és vizsgaidőszakok előtt jócskán be kell tárazni koffeinnel, hogy fizetést is kapj és a tárgyait is meglegyenek.” – mesélte Kitti, aki már évek óta dolgozik az iskola mellett, és javasolja, hogy mindenki dolgozzon egy kicsit egyetem alatt, mert így láthat bele igazán a munka világába.

Gergő 17 éves kora óta kénytelen dolgozni családi nehézségek miatt. Szerinte nem olyan nehéz megszokni, jelenleg azzal van probléma, hogy normál esetben hetente 3-4 napot kell munkában töltenie, és emiatt némileg lassabban halad az iskolával a kevesebb felvett tárgy miatt. Mint mond-

ja, egy átlagos ösztöndíj nem lenne elég ahhoz, hogy fenntartsa magát, így minden idejét vagy a tanulás vagy a munka köti le. Manapság gyakornokként dolgozik egy szakmabeli cégnél, úgy érzi, hatalmas előnnyel indul majd diplomaszerezés után a munkaerőpiacon, hiszen többéves szakmai tapasztalatot tudhat majd magáénak, ami rengeteg álláshirdetésnél alapfeltétel ahhoz, hogy egyáltalán állásinterjúra kerülhessen a sor. Mindezek ellenére is azt mondja, hogy aki teheti, minél később vállaljon munkát, mert fontos lenne, hogy az iskola és a tanulás legyen az első mindenkinek.

„Az egyetemre kerülésemtől kezdve mindig dolgoztam, hol komolyabb, inkább szakmai, hol pedig inkább tucatmunkákat végeztem. Természetesen az elején nem nagyon számíthat az ember túl jó lehetőségekre, olykor be kell érni egy-egy gyorséttermi vagy promóteri munkával, esetleg árufeltöltéssel, ám szerintem ezeket sem szabad lenézni, a legfontosabb, hogy mindig igyekezzünk valami újat tanulni, ezzel pedig fejleszteni személyiségünket, melyből később egész biztosan csak profitálhatunk. Az egyik legnehezebb ránk váró feladat mérnökként az lesz, hogy miként adjuk el magunkat egy-egy projektnél, és ez az, amire az egyetemen nem tanítanak meg bennünket. Erre jó a sok diákmunka, hiszen a legtöbb helyen bizonyítani kell, hogy igenis megfelelünk a kiírt elvárásoknak.”

„A legfőbb irányelvnek azt tartom, hogy soha ne helyezjük a munkát az tanulás elé, hiszen ha jól tanulunk, akár ösztöndíjat is kaphatunk, vagy különórát is adhatunk egy-egy nehezebben boldoguló egyetemi társunknak.” – mondta el nekünk Miklós.

Ő is már több munkahelyen dolgozott, ám kiemelte, hogy a tanulmányok vége felé már próbáljunk feltétlenül szakmába vágó tevékenységet végezni, hiszen az lesz gyakorlatilag az egyik alappillére a jövőnknek.

Ördögi körként is tekinthetünk az egyetem-munka kombinációra, az biztos, hogy akik a kettőt együtt végzik, tiszteletet érdemelnek. Nem szabad elítélnünk valakit, mert esetleg nem úgy halad a tanulmányaival, mint azt elvárnánk, vagy hogy éppen önköltséges képzésben vesz részt. Amíg nem lát bele valaki a másik életébe, nem viszi vállán a másik terheit, addig inkább örüljön csendben, ha nem kell dolgozni járnia, és néha üljön oda a másik mellé egy bögre kávéval és pár biztató szóval.

ÁDÁM
ZSUZSA



ÖntExpó 2014

Szeretnél egy igazán összetartó közösség tagja lenni? Kipróbálnád magad újságíróként, videósként, grafikusként, rádiósként, informatikusként, esetleg az órákon tanultakat próbálnád gyakorlatba átültetni? Ha igen, akkor várunk szeretettel február 18-án a Baross Gábor Kollégium Dísztermében!

A Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Képviselője 2010-ben rendezte meg első ízben a karon működő öntevékeny körök kiállítását. A rendezvény célja, hogy az érdeklődő közönség előtt is bemutatkozhassanak a közösségi élet magját alkotó körök, elősegítve ezzel a személyes kapcsolatfelvételt az öntevékeny körök tagjaival, vezetőivel.

A február 18-án negyedik alkalommal megrendezett ÖntExpó némi meglepetéssel szolgál a Baross Gábor Kollégium Dísztermébe ellátogatóknak. A délután 4 órakor kezdődő rendezvényen képviselteti magát a Bográcskör, a Bringakör, a Baross Informatikai Szakkollégium, a Közlekedésmérnöki Szakkollégium, a Közhír, a MűTerem, a Baross Rádió, a Kertkör, a Hagyományörző Öntevékeny Kör és az újjáalakuló Riszálykör, akik a Kollégiumban népszerűsítik és szervezik meg a szelektív hulladékgyűjtést, valamint a környezet-

barát hulladékgazdálkodást. Önálló standdal vesz részt a kiállításon a MISZ Iskolaszövetkezet, ahol a jelenlévők diákmunka lehetőségekről érdeklódhatnak, és ha megtetszett egy ajánlat, akár helyben regisztrálhatnak is az iskolaszövetkezethez. Az ÖntExpón a Szkéné Színház is részt vesz, akinek lehetőség nyílik arra, hogy műgyetemistaként kedvezményesen lehessen színházjegyet vásárolni. A rendezvény díszvendége Scherer Péter, aki rengeteg magyar sikerfilmben szerepelt már, a nagydímmal pedig hétről-hétre találkozhat vele a K épület második emeletén, a különböző előadások során. Délután négytől másfél órán keresztül közönségtalálkozó keretében válaszol a riporter és az érdeklődők kérdéseire. Az eseményre a szervezők egy nyereményjátékról is gondoskodtak. A kiállításon résztvevők a körök által összeállított kérdőívek kitöltésével ajándék kupont vehetnek

át, mely aznap a HaBár Szórakoztató és élménycentrumban használható fel.

A díszterem este hét órakor zárja kapuit, ezután a szervezők egy kötetlen beszélgetésre invitálják a rendezvényen résztvevőket. Reméljük, mindenki megtalálja az érdeklődésének leginkább megfelelő öntevékeny kört, és aktív tagja lesz a kar közösségi életének!

DOMINIK
ZSOLT



A gigabit beteszi a lábát a koliba

Aki mostanában szemfülesen járkált a kollégiumban, észrevehette, hogy kisebb a zaj a főlépcsőházban, illetve akinek jobb hálózati kártyája van a számítógépében, gyorsabbnak is érezheti az internetet.

Ezeknek az oka az, hogy január folyamán a Baross Gábor Informatikai Szakkollégium tagjai cserélték az öreg, hangos és lassú switcheket vadonatúj, csendes és energiatakarékos eszközökre. Az új berendezések gyorsaságukban is kiemelkedőek, a régi switchekhez képest tízszeres sebességre képesek. Sikert az is elérni redundáns bekötéssel, hogy egy hálózati gerincvonal kiesése esetén a megszünt kapcsolat helyét átvegye egy másik kábel, így sokkal kiszámíthatóbbá téve a kollégium internet-szolgáltatását.

► Fontos időpontok a tavaszi félévben

Hamarosan révbé ér új szervertermünk kialakítása is. A jelenleg felújítás alatt álló helyiségben helyet fog kapni négy új szerver, melyeken virtuális gépek fognak futni. Igény esetén, ha valamely projektet erőforrásra van szükség, bátran keress meg minket, és rendelkezésedre bocsátunk egyet. Az egykori fotólaborban a számítógépek légkondicionált környezetben működnek majd, ami a régi, napfényes gépteremhez képest megnyországgal lesz a szervereknek nyáron.

A tervek szerint a nyár végéig be fog fejeződni a vezetékes hálózat cseréje. Minden szobába új, 1 gigabit sebességre alkalmas vezeték fog futni. Switchekkel sem kell majd bajlódni senkinek: a szobai portok mennyisége a lakók számával lesz egyenlő. A biztos háttérrel Cat6 kategóriájú, nagy megbízhatóságú gerinchálózat segítségével gondoskodunk. A számok szerelmeseinek kedvéért elárulhatom, hogy a tervek szerint mintegy 9 km kábelt tervezünk beépíteni az épületbe. Természetesen a vezetékek cseréjét úgy ütemezzük, hogy az a lehető legrövidebb kiesést okozza a kollégisták internetelésében.



Switch: adatátviteli kapcsoló, mely a rá csatlakoztatott eszközök közötti adatáramlást biztosítja.

Amennyiben úgy érzed, hogy értesz az informatikához, tevékenykedni szeretnél a BISZ-ben, és tapasztalatot szerezni egy 350 végpontos hálózat üzemeltetésében, jelentkezz a jelentkezés@bgk.bme.hu címen!

Természetesen a sok felújítás és fejlesztés mellett a mindennapi forgalmat is fenntartjuk, és továbbra is célunk, hogy minőségi szolgáltatást nyújtsunk nektek, ezért ha bármilyen probléma adódik az internettel, keresd a rendszergazdákat a 316-os, 321-es vagy 402-es szobában, vagy írd az info@bgk.bme.hu címre!

DARÁZSI
ISTVÁN



Köz hír

Ez a név már több mint 38 éve szerepet játszik minden közlekkari hallgató életében. Vannak olyanok, akik az elsőtől az utolsó betűig elolvassák, akadnak olyanok, akik csak a vicceket olvassák és akadnak olyanok is, akik elkészítik e lapot.

► Régen

A szerkesztés technikai és az újság tartalma az évek során nagyon sokat változott. Korábbi főszerkesztők elmondása alapján tudjuk, hogy régebben az újságot a következő procedúrával készítették: összejött az egész szerkesztőség, mindenki vitte magával a cikkeket, melyeket írógéppel hasábkba rendeztek, ollóval kivagdosztak, majd A3 méretű papírra ragasztottak. Végül az üres részekre illusztrációkat, képeket helyeztek el, vagy szimplán kézzel ráírtak valamit. Ezek után az egyetemi nyomdában A4-es re kicsinyített méretben fénymásolták a kívánt példányszámban. Mivel az internetes kommunikáció akkor még ismeretlen fogalom volt a hallgatók körében, így véleményüket, történeteiket vagy bármilyen alkotásukat ilyen formán adhatták társaik tudtára.

► Most

Azóta sokat fejlődött a technika, így ha szeretné megosztani véleményét a nagyközönséggel, akkor az ember többnyire valamilyen internetes felületen teszi meg azt, így nem könnyű minden hónapban harminckét oldalt megtölteni tartalommal. Ennek ellenére az újság hosszú évtizedek óta jelen van karunk életében. Annak érdekében, hogy az újságírás iránt érdeklődők csatlakozzanak a szerkesztőséghez, az utóbbi időben különféle tanfolyamokat is szervezünk, ahol a szerkesztőség tagjai adják át tudásukat az érdeklődőknek.

► Tanfolyamok

Ebben a félévben – immár második alkalommal – tartjuk ingyenes tördelés-szerkesztői oktatásunkat, ahol a résztvevők átfogó képzést kapnak a tördelés alapjaitól kezdve, a nyomdatechnikai alapismereteken keresztül egészen egy teljes újság betördelésének folyamatával bezárólag a tördelés-szerkesztői feladatokról. Nem titkolt célunk az utánpótlás-nevelés, de azok jelentkezését is várjuk, akik a későbbiekben nem szeretnének csatlakozni az újság szerkesztőségéhez, csupán érdeklődnék a tördelés iránt. Az első alkalomra február 25-én, kedden este 18 órakor kerül sor. Jelentkezni név és telefonszám megadásával a kozhir@kozlekkar.hu e-mail címen lehet.

E mellett idén első alkalommal szervezünk tanfolyamot cikkírók részére, ahol egyrészt a jelenlegi szerkesztőségi tagok tudását szeretnénk fejleszteni, másrészt pedig várunk mindenkit, aki szívesen írna a Köz hírbe, de nem tudja, hogy kezdjen hozzá. A résztvevők megismerkedhetnek majd az újságírás műfajaival, sajtótechnikai alapismeretekkel, források használatával, a sajtófotózás alapjaival és sok más érdekességgel. Megtanulhatják, hogyan készülhetnek fel egy interjúra, vagy hogyan írjanak beszámolót egy eseményről. Az elsajátított ismeretek a szakdolgozat vagy diploma írásakor is nagyon jól jönnek.

A fent említett feladatkörökön kívül várjuk olvasó-szerkesztők jelentkezését is, kiknek feladata a cikkek nyelvtani és stilisztikai hibáinak javítása.

A szerkesztőség tagjai sokszor az egyetemi teendők mellett is éjszakába nyúlóan írják, javítják, tördelik a cikkeket, hogy végül elkészüljön a nyomdába szánt anyag. Amikor pedig megérkezik, büszkén látjuk, hogy gyorsan kiürülnek az újságtartók. Ha szeretné átélni, hogy milyen egy igazán jó közösségben létrehozni egy újságot, akkor keress meg minket az ÖntExpón, e-mailben a kozhir@kozlekkar.hu címen vagy a Facebook oldalunkon!

► ÖntExpó

A közlekkari öntevékeny körök idén is megmutatják magukat az érdeklődőknek. Február 18-án délután 16 órától velünk is találkozhattok a Baross Gábor Kollégium dísztermében, ahol többféle játékkal és olvasókuckóval is várunk mindenkit.

KÖZHÍR
SZERKESZTŐSÉG



Gondolkodom, tehát ott vagyok!



Ezzel a mottóval indult el az Educatio kiállítás, mely a továbbtanulóknak már évek óta a fő információforrást jelenti. Idén is megannyi stand segített dönteni az alap- és mesterképzésre jelentkezőknek, hogy melyik szakot válasszák.

A 14. alkalommal megrendezett kiállítás a Papp László Budapest Sportaréna-ban kapott helyet. A szervezők ügyesen alakították ki a programtervet, ugyanis a középiskolások és az egyetemisták számára külön napokon volt látogatható a rendezvény. Ezáltal az eltérő célcsoportoknak sokkal könnyebb volt a tájékozódás, és a kiállítók is jobban fel tudtak készülni az esetleges kérdésekre. A mesterképzésről érdeklődők már csütörtökön megkaphatták válaszaikat, és magabiztosabb döntésekkel hagyhatták el az aréna kapuit.

Pénteken és szombaton hagyományosan a középiskolásoké volt a főszerep. A bejárat előtt hosszú sorok kígyóztak, ezért néhányan meggon-

dolták magukat és visszafordultak, de szerencsére elenyésző volt az így gondolkodók száma. Bár kívülről nem látszott, a sor gyorsan haladt, így mindenki hamar bejuthatott a kiállításra. A tapasztalatok alapján a legtöbben kész tervekkel jöttek, hiszen a feltett kérdések zöme céltudatosan az előkövetelményekre, tantárgyakra és a jövőbeli elhelyezkedési lehetőségekre összpontosult, de a közösségi életről és a lehetséges fizetésekről is legálább ennyien érdeklődtek.

Természetesen nem csak prospektusokkal és információkkal távozhattak az odalátogatók. A kiállítók rengeteg ajándékkal készültek. A kari logóval ellátott tollak szinte mindenhol megtalál-

hatóak voltak, de nem volt ritka a hasonló felirattal rendelkező sörnyítő sem. A stresszlabda-gumilabda duó szerelmesei idén nem találhattak számukra sok variációt. Az egész nap sétáló és érdeklődő vendégek alapvető energiabeviteléről is gondoskodtak a szervezők, hiszen frissen sült palacsinta, gyümölcsök, kávé és tea mindenki számára biztosított volt.

Az apró elvihető tárgyakon kívül még sokféleképpen próbálták csábítani az egybegyűlteket. A legtöbb kar közösségi életet hirdető eszközökkel készült; nálunk például nagyképernyős tévén keresztül tekinthették meg a MŰTerem által készített filmeket. Mások elég nagy meglepetésre egy flashmobbal készültek, mely talán nem aratott akkora sikert, mint azt várták. Leginkább levideózták és továbbcsélták a diákok. Bár az ötlet díjazandó volt, a kivitelezés nem sikerült a legjobban.

Az ember végzősként mindig egy válaszúthoz ér. Dönteni kell, hogy miként akarjuk életünket egyengetni a jövőben. A választás súlya úgy látszik, ugyanolyan teherként nyomja a vállunkat akkor is, ha alap-, vagy ha mesterképzésre szeretnénk jelentkezni. E teher nagy részét képes levenni rólunk az Educatio. Így, 14 év után már bátran kijelenthetjük, hogy a pályaválasztási fórum mint kezdeményezés bevált, s mára szükséges eleme lett a felelősségteljes továbbtanulásnak.



ZENTAI
ZSÓFIA



SOMOGYI
IMRE



Helló Miskolc!

Városünnep, csillogás, szenzáció, és rengeteg utas. Így fogadta Miskolc városa az új, modern Škoda villamost. Kettő már utasforgalomban, huszonkilenc gyártás alatt. Cseh sikertörténet az ország szegényebb régiójából.

Végéhez közeledik Magyarország elmúlt évtizedeinek legnagyobb vidéki közlekedésfejlesztési sorozata. Három város több kilométernyi vaspályája újult és hosszabbodott meg. Viszont nem csak a pálya, a járművek is modernebbek lettek. Szegedre a lengyel PESA, Debrecenbe a spanyol CAF, Miskolcra pedig a cseh Škoda nyert gyártási jogot. Míg az első két esetben már létező típusokról beszélhetünk, a csehek, hogy kielégítsék a miskolci Zöld Nyíl Villamosprojekt által támasztott igényeket, teljesen új típus gyártásába fogtak. Ez a 4 sikertelen tendereljárás után tovább bonyolította a helyzetüket, és sokkal több engedélyeztetésnek kellett megfelelniük.



Az első érdemi megnyilvánulása a cseh gyárnak 2012-re tehető, amikor bejelentették, hamarosan elkészül az első kísérleti jármű. Még az év végén ki is gördülhetett az üzemből, és birtokba vehette Plzeň utcáit. Talán nincs is olyan alkatrésze ennek a villamosnak, amit ne cseréltek volna ki 2-3 alternatívára, hogy megtudják, melyik lesz a legmegfelelőbb. 2013-ban már javában barangolt a 118-as pályaszámra keresztelt tesztjármű a cseh városban, amikor a Škoda bejelentette, a második villamos nem az ottani utcákon kezdi meg pályafutását, hanem azonnal a miskolci pályára szállítja elkészülte után.

A városvezetés az elkövetkezendő évek, évtizedek főutcai képét befolyásoló Škoda villamos fogadtatására aztán hatalmas dzsemborit szervezett. Már a július 2-ai hajnali 3 óras érkezésre sokan érkeztek a Szondi György utcai telepre, hogy részesei legyenek a villamos tréleres érkezésének. A korai órákban a polgármester is tiszteletét tette, aki a sínekre engedett villamos előtt átvágta a nemzeti színű szalagot. Az igazi buli aztán 3 nap múlva következett. A város színpadot épített a Városház téren és koncertek közepette szép lassan megérkeztek először a múlt kor jelképei, a bengálík, majd nem sokkal később a jelent képviselve egy SGP és egy Tátra is. Az est fénypontja természetesen az éjjel 10 órakor begördülő új Škoda volt, amit tűzijáték, konfettizápor és rengeteg boldog miskolci ember fogadott.

A „Villamosok Éjszakája” után aztán elcsendesedtek a kedélyek, és a város új büszkesége elkezdte róni 11 ezer kilométeres futópróbáját. Hogy miért nem láttunk ehhez hasonló hosszúságú tesztet a többi városban? A magyarázat nem más, mint hogy ezek a kocsik új típusok, így az NKH felügyelete alatt kellett teljesíteni ezt a távot. Miután a legtöbb alkatrész-kivitelezési kérdésben a cseh gyár döntésre jutott, az államalapítás ünnepén, augusztus 20-án, nem sokkal éjfél előtt megérkezett leendő új otthonába a 600-as pályaszámú Škoda is. Természetesen az ő számára sem ért véget a próbaút és szerelés sorozata. Bőven kellett még köröznie a miskolci vaspályán a 11 ezer kilométer eléréséhez. A napok nem teltek el a prototípusok számára unalmasan. Egy ilyen próbajáratozáskor nem csak egyszerűen fel-alá kell szaladgálni, hanem sokféle tesztnek, mérésnek is alávetik a járművet. Heteken át terheléses vizsgálatot folytatott a hatóság, de ellenben a fővárosi Combinokkal és a debreceni CAF-fal, a miskolciak nem homokzsákokkal pótolták az utasok tömegét, hanem a pályafelújításból maradt sín-szállak egységsúlyra vágásával szabályozták azt. Akiknek megadatott a lehetőség ekkoriban utazni vagy vezetni az új járművet, annak az is feltűnhetett, hogy elég sok vezetőnk lógott még az utastérben, valamint néha tele volt a villamos lappal és mérnökkel. Ez a megannyi finomhangolás miatt volt fontos, hiszen egyáltalán nem volt mihez nyúlni a típus működése terén.

Október közepére végül a prototípusok elérték a Miskolc - Los Angeles távnak megfelelő futásteljesítményt, így jöhetett a hatóság és a dobpergés. „Éééé a mai típusbizonyítvány szerencsés győztese... a Škoda 26THU3! Gratulálunk neki és sikeres gyártást kívánunk a maradék 29 járműre!” - mondhatta volna az NKH megbízott TV show-kban jártas kommunikációsa.

Hogy is álltunk a hatósági mérföldkő után? Volt egy 90%-ban új villamospálya, egy Miskolcra szánt egyedi villamostípus két prototípussal és típusengedéllyel, valamint felfokozott érdeklődés pár tízezer lakos részéről. Ilyen körülmények között talán át is lehetne nyújtani az utazóközönségnek őket. Az elképzelés szép volt, karácsony tájára sikerült is először beígérni, mint ajándékot, de a pályafelújításból kimaradt Tiszai pályaudvar előtti ívből sajnos baljós hangok jöttek a próbák alatt. Tanakodtak is az igazgatóságon, hogy mi legyen, végül két egymást követő januári délután pontot tett a kérdések végére, amikor egyszer nyomtáv-bővülés miatt, másnap pedig a sínek kopottsága miatt történt kisiklás a kritikus pályaszakaszon. A szakemberek 2 nap alatt megszervezték és bejelentették egy háromnapos vágányzárát, és egyben elindult a visszaszámlálás is. A gyors sebkezelés és a megfelelő körülmények megteremtése után január 20-án délután 13:54-kor elindult a 600-as pályaszámú új Škoda villamos, hogy valóban sikeresztorivá váljon egy új típus születése és egy város közlekedésének megújulása.

Ezzel a történet még nem ért véget, várjuk szeretettel a további 29 új villamost. Akit pedig érdekelnek a technikai nyalánságok, keresse fel a Közér Blogot, elárulunk nekik mindent!

STEFÁN
PÉTER



Logisztikai üzemlátogatás

A DHL Express Magyarország megkeresésünkre beleegyezett, hogy körbevezessenek bennünket központi telephelyükön. A raktárat és a szortírozási folyamatokat Tóth Ádám operációs igazgató mutatta be.



forrás: Terjek Tamás

A DHL Express magyarországi leányvállalatáról valószínűleg csak kevesen tudják, hogy az – legalábbis ami a gyorspostai küldeménytovábbítást illeti – Közép-Európában egy központi bázisnak számít. A budapesti központokon keresztül naponta indított légi és közúti járatok révén jutnak el a csomagok több kelet- és dél-európai országba.

Mi a IX. kerületi telephely szortírozóüzemének működésébe nyerhettünk bepillantást. Az épületbe lépve talán a legszembetűnőbb jelenség egy hídszerű építmény, ahová egy futószalag csomagokat visz fel, amelyek aztán csúszdákra jutnak vissza a földszintre. Egyelőre csak elhaladunk az építmény mellett, házigazdánk légi konténerekhez vezet minket. Mint megtudjuk, ilyenkor – azaz minden reggel – az importküldemények feldolgozása zajlik. A folyamat a DHL repülőtéri al-elosztóközpontjában kezdődik, ahol a konténerekbe zárt beérkező csomagokat a repülőgépről egy úgynevezett magasrakodó (highloader) eszközre tolják, majd leeresztik annyira, hogy a teherautó pótkocsijával szintben legyen, és egyszerűen áttolják a konténereket a gépjárműre.

Ezek a konténerek – amelyek együttes tömege elérheti a 10 tonnát – látogatásunk helyszínére, a IX. kerületi szortírozó üzembe kerülnek, ahol mun-

kások mindent egy futószalag-hálózatra pakolnak. A csomagok először egy vámkezelő-állomás mellett haladnak el, ahol egy munkatárs kiválasztja a harmadik (nem uniós) országból érkező, vámkezelést igénylő csomagokat, melyek adatait számítógépes rendszerbe rögzíti.

Mint megtudjuk, a vámkezelést igénylő áruk döntő többségét egy órán belül vámkezelik, hála az úgynevezett CIA (Clearing In the Air) eljárásnak. Ennek lényege, hogy amikor a küldeményt feladják a DHL által kiszolgált 220 ország valamely indító állomásán, az adott állomás rögzíti a szükséges dokumentációt egy központi számítógépes rendszerbe, az egyes fogadó állomások pedig ezek segítségével saját importküldeményeik vámkezelését már a csomag utazása közben el tudják végezni.

A vámkezelés jellegét tekintve lehet belföldiesítés (végleges vámkezelés), vagy egy másik (külső) vámkezelő állomásra való továbbítás. Megtudjuk azt is, hogy a küldeményeknek csak egy részét bontják fel: a DHL különböző rakománylistákat szolgáltat az illetékes hatóságoknak, melyek alapján az illetékes hatóság egy speciális algoritmus alapján választja ki azokat a küldeményeket, amelyeket szemlézni kell.

A vámkezelő állomástól a csomagok a már említett „hídra” kerülnek fel, ahol az ott dolgozók elsőként beszkennelik a küldemények vonalkódját. A szkennerek wi-fi kapcsolattal kommunikálnak a központi (értsd: az egész DHL-univerzumban közös és egységes) rendszerrel, ahová bekerül, hogy az adott küldemény fizikailag megérkezett ebbe az üzembe. A folyamat ezen pontja egy úgynevezett „statikus pont”. Ezt követően a frissen beléptetett csomagokat az irányítószámuk alapján szortírozzák. Itt válik érthetővé az egész híd koncepció, ugyanis a (kezdetben igen széles) futószalag keresztmetszetében szétválik, majd különböző csúszdákhoz csatlakozik.

A csúszdák pedig ún. járműállásokhoz vezetnek a csomagokat. Ezek az üzem olyan szekciói, melyek egy-egy területhez tartoznak. Így létezik A, B, C, és D állás, melyek az ország különböző régióit szolgálják ki. A reptéri poggyászkonveijorhoz hasonló módon a futárok leveszik a hozzájuk tartozó irányítószámú csomagokat, és berakodják azokat 1,5 tonnás kisteherautóikba. A teherautók raktere polcos kialakítású, megkönnyítve így a futárok munkáját: egyrészt a raktér így átjárható, másrészt pedig gyorsabb kiszolgálás érhető el, ugyanis a polcok úgynevezett kvadrantokra, különböző al-

területekhez, címekhez tartozó részekre osztják. A kvadrantok felosztását a raktárban képek is jelzik a futárok számára.

A vidéki állások a fővárosiaktól kissé eltérő módon működnek: itt a csomagok a hídról eleve a megfelelő vidéki város csúszdájára kerülnek. Ezeket a csomagokat itt nem, csak a vidéki telephelyeken szortírozzák szét további területekre, szállításuk pedig nagyobb, 7,5 tonnás járművekkel történik.

Ahogy sétálgatunk az üzemben, egy hölgyet pillantok meg: amolyan fél-irodai munkát végez asztalánál, a konveorok között kialakított munkaállomásán. Mint meséli, előfordul, hogy egy-egy küldemény csomagolása megrongálódik, és például a vonalkód leolvashatatlaná válik. Az ő feladata, hogy az informatikai rendszerben visszanyomozza az importküldemény célállomását, hogy az még az adott napon továbbítható legyen, és ez az esetek döntő többségében sikerül is neki. Kérésünkre Ádám szerez találmomra egy küldeményt, hogy megnézzük a hölgy számítógépén: a földadó állomás, célállomás, darabszám, tömeg, feladási dátum, feladó és a címzett mellett egy táblázatban látjuk az ún. nyomkövetési pontokat: ha a csomag megérkezett egy állomásra, vagy elhagyta azt, vagy ha valahol feldolgozásra került, a táblázat időponttal és helyszínnel tartalmazza.

Így vagy úgy, de az importfolyamat vége minden esetben ugyanaz: amikor a futárok kézbesítik a küldeményt a címzettnek, akkor a szkennerek és a címzett szignója segítségével azt egy „kézbesítve” nyomkövetési ponttal látják el, mely kvázi valós időben bekerül az informatikai rendszerbe.

„Rendben, így működik az importfolyamat minden reggel. De mi történik a nap többi részében?” - gondolom magamban, és hamarosan meg is kapom a választ: gyakorlatilag majdnem ugyanez, csak fordítva: „A délután folyamán egy kicsit átalakul az üzem, miközben felkészülünk az exportfolyamatra” - mondja Tóth Ádám, miközben egy kerek konveor-részre mutat - „Látjátok? Rengeteg futószalag elmozdítható.” Ezután egy nagyobb, meg egy kisebb gépre mutat: ezek átvilágító berendezések, raklapos, illetve kézi áruk számára. Az exportfolyamatnál például ezeket is bekapcsoljuk a konveor-rendszerbe, ugyanis minden küldeményt meg kell vizsgálnunk légügyi biztonsági szempontból, mielőtt azokat a légi konténerekbe raknánk.” Ahol tehát reggel ki-



pakolják a konténereket, ott éjszaka megpakolják azokat, ahol reggel a futárok megtöltik a járműveket kiszállítandó küldeményekkel, ott éjszaka kirakják furgonjaikat a konveorsorra. Ehhez megfordul a futószalagok iránya, és néhány diverter, „váltó” segítségével az átvilágító berendezésen kívül mérlegek, illetve volumetrikus (térfogati) újmérők is kapcsolódnak a szalagokhoz, az ezeket üzemeltető munkaállomásokkal együtt.

Szintén éjszaka dolgozzák fel a belföldi-, továbbá a közúton beérkező nemzetközi küldeményeket (melyek később a légi importküldeményekkel együtt kerülnek szortírozásra, majd a futárokhoz).

A túra végén Ádám a raktárba kalauzol bennünket: itt katonás sorokban állnak a raklapokra képzett egységgrakományok, méghozzá úgy, hogy egy-egy sor egy-egy országhoz (városhoz) tartozik. Ugyancsak itt találhatók meg például azok a nagyméretű (több palettát foglaló, overlapping) import küldemények, melyek kezelése méretüknél fogva nem integrálható a meglévő szállító-szortírozó rendszerbe, és amelyeket ezért egy külön teherautó hoz át a repülőtérre.

„Megmondom őszintén, nagyobb üzemre számítottam” - mondom búcsúzóul - „de ezek szerint hatékonyan tudtok működni.”

„Igen, csapatunk és folyamataink kiváló hatékonysággal működnek. 2013-ban Európai, és talán világviszonylatban is a magyar operáció érte el az egyik legkiemelkedőbb eredményt. A tavalyi év folyamán szinte száz százalékos tranzitidővel dolgoztunk, ami azt jelenti, hogy a vállalt szolgáltatási színvonalat tartani tudtuk: magyarul, ha valamire azt mondjuk, hogy egy nap alatt tudjuk leszállítani, akkor az gyakorlatilag mindig meg is érkezik másnapra. Emellett az áruküldemények száma kétszámjegyű éves növekedést mutat.” - meséli Tóth Ádám operációs igazgató. „Ami pedig az üzemi folyamatokat illeti: úgy gondoljuk, hogy akkor tudunk a leghatékonyabbak lenni minden területen, ha a globális sztenderd folyamatokat integráljuk a rendszerünkbe.”

MOLNÁR
GYULA



Fotók: Terjék Tamás

A 4-es metró újabb állomásai

A 4-es metró állomásait bemutató sorozatunkban most a legnagyobb forgalmúakat mutatjuk be nektek. Nem mások ezek, mint a két végállomás (név szerint a Kelenföldi pályaudvar és a Keleti pályaudvar), valamint a Móricz Zsigmond körtér. Vessük is magunkat mélyebbre, átlagosan 18 méternyire!

► Panellépcsőház és mesterséges forgalmi igény

Kezdeképp látogassunk a vonal dél-budai végállomására, Kelenföldre. Aki gyakran utazik erre vonattal, az láthatja, hogy a pályaudvar peronszintjén az aluljáró lezárt lejáratai egy ideje tárt karokkal várják a metrót. Magáról az aluljáróról ez már nem mondható el, ahol fenn maradt minden egyes szocreál tábla és persze a mocsok. Ez azért van, mert a 4-es metró egy teljesen új alagutat ad az utazóközönségnek, melynek egyik vége az Etele tér, a másik Őrmező lesz. Apropos Őrmező: nem csak lakótelepi funkciók kerültek a Budaörsi út irányába, hanem egy komoly intermodális csomópont is (de ez lapszámunk egy másik cikkének témája). Ha a funkcióknál maradunk, akkor láthatjuk, hogy itt helyezkedik el a járműtelep is, valamint az irányítóközpont.

Mit is sugall nekünk a 4-es metró budai végállomása? Már az aluljáróban tudtja velünk, ez nem az a szerethető végállomás, ahol jól fogjuk érezni magunkat. Ez annak az intermodális közlekedési csomópontnak a tölcse, amely tovább akar minket minél gyorsabban lökni a belváros irányába. Egyszerű, letisztult felületek, sima beton, egyszínű fémburkolatok. Úgy tűnik, az állomás kialakítása nem volt elég az építészeknek, hogy azt a képet keltsék, koránt sincs vége a rekordhosszú beruházásnak, és megy tovább a Budaörsi út felé. Ezt megerősítették jellegében is. Lakótelepi „panelgyerekként” rendkívül otthonosnak érzem az aluljárót és az állomást egyaránt, olyan, mintha épp hazaérnék a lépcsőházba. Az új aluljáró nagyon kis belmagasságot kapott, ami eléggé nyomasztóan hat az emberre. Így nem csak a hajléktalanok, illegális árusok és az idekényszerített tömeg miatt van kedve minél hamarabb a kijáratok felé vagy a metrószintre si-

etni. Furcsa, hogy minden állomáson törekedtek a tervezők az egyedi és formabontó elemekre, a természetes fény bejuttatására. Itt valahogy nem érezni ezt. Talán az alagutat övező téglavörös falak azok, melyek megnyugtatóan hatnak egész addig, ameddig be nem ér egy szerelvény. Összességében elmondható, hogy semmi nem tereli el az utas figyelmét: kiszáll, beszáll, átszáll. De lehet, hogy ez így a legjobb egy közlekedési csomópontnál.

► Nyugalomsziget a nyüzsgő Keleti alatt

Kalandozzunk most Budapest új metróvonalának másik végébe: Keleti pályaudvar. Ha ezt egy budapesti meghallja, akkor jelenleg a káosz szó az, ami elsőként eszébe jut, másodsorban viszont az egyik legfőbb közlekedési csomópont. A vasútállomás, villamos-végállomás, a 7-es buszcslád egyik súlypontja, trolibusz-végállomás, a 2-es metró jelentős állomása, arról nem is beszélve, hogy Rákócziiban, Thökölyben, Kerepesiben, és Rottenbillerben csupán két közös dolog van: az egyik Baross Gábor, a másik a forgalmi káosz. Mindent egybevéve egy nehezen kezelhető közlekedési gócpontot kell professzionálisan kiszolgálni minden szempontból. Míg Kelenföldön szabad volt a turkálás, mert egy addig jelentéktlenebb területet vettek munkaállomásként körbe paravánokkal, addig a Baross tér környékét fenekestül felforgatta az építkezés. Jogos volt hát az emberek elvárása, hogy akkor már legyen szép, jó, nagy, impozáns. Ha a pályaudvar irányából közelítünk, és felidézünk régi-régi emlékeinket a térről, akkor bizony nem fogunk csalódni, visszakapjuk a gödröt mindenestül, csak modernebb formában, amolyan négyesmetrósan.

Akit viszont nem elégít ki ez a tudat, azt bizony a lenti látvány se fogja. Hogy miért? Akár csak kelenföldi társa, ez az állomás sem kapott különösebb specialitást. Csak a szokásos elemek köszönnek vissza. A látszóbeton, a természetes fény levezetése, a vízszintesen cikázó pillérekbe épített világítás. Felmerülhet a kérdés: vajon ez is csak ideiglenes végállomás-e? Hát persze! Hogy érezhető-e a letisztultságon és az egyediség teljes megkerülésén? Határozottan. De ez nem baj. Különösen annak fényében, hogy megnyugtató



ézés letérni ide az illegális dohányárosok, önjelölt zöldségesek és virágboltosok, utcai iPhone kereskedések, az egy pitányi gyrost negyvenen süítő arab gasztrocsoport és hasonló, amolyan „keletis” lények elől. Nem valószínű, hogy valaha is megragad bárkiben, hogy „Ó, a 4-es Keleti állomására még húsz év távlatából is emlékszem, milyen volt, mikor megnyílt!”. Hogy a későbbiekben szerezz-e magának bármilyen jellegzetességet, az már csak a történelmen és nem az építészeken fog múlni.

► Rendezett felszín alatti játékbolt

Két, viszonylag jellegtelen állomás után egy játékboltba érkezünk. Legalábbis félig. Hogy mi lett a Móricz Zsigmond körtéren? Nos, haladjunk ez esetben is fentről lefelé. Egész sokáig elégedettek lehetünk, bár a felszínen elhelyezett gigantikus méretű IKEA cserepek azért már gyanúsak lehetnek. Az utcai tárgyak egyébiránt maradéktalanul szépek, használhatóak lettek, akár csak a térkövezés és az üvegmegálló. Örömteli a Szent Imre-szoborcsoport környezetének rendbetétele, valamint a napokban készülő márványlapfelújítás is, a „Gomba Project” hozzákapsolása pedig különösen örömteli, mert így sok év után felszámolódik a Móriczon lévő fejetlenség. Az aluljáró – amit jelenleg nem az építkezés miatt nem használ senki, hanem azért, mert felül is lehet rohángálni (viszonylag jó lámpaprogram mellett), és amúgy is egy büdös, koszos hajléktalanszállónak lett elkönyvelve –, talán a legkellemesebb meglepetésem mind közül. Amikor lementem, nem menekültszállóba csöppentem, hanem egy tiszta térbe, ami még szép is. Az üvegfalon túl ki tudja, hova sorolható ülő (?) alkalmatosságokat találunk, élére állított márványlapokból balatoni hullámokat megszegyenítő vágással a felső síkjukon. Rádásul sokat és logikátlan elrendezésben. Igazából amilyen letisztult és használható tárgyak lettek felülre beépítve, olyan indokolatlanok kerültek lentre. Ha folytatjuk utunkat lefelé a mozgólépcsőkkel, azonnal rengeteg inger ér bennünket. Az első a felfelé szűkülő (és igen, direkt nem lefelé tágulót írtam) falak, melyek furcsán nyomasztóak. Ezt próbálták megtörni az építészek a látszóbeton színes megvilágításával, amelytől mégsem egy betonkoporsóban érzi magát már az ember. Talán az Enterprise egyik folyosója sokkal találóbb. De próbáljuk meg elvonni erről a nyitott, mégis sötét, sejtelmes, elérhetetlen lyukról a tekintetünket, és nézzünk lefelé. Színek. Színek mindenhol. De leginkább a falakon, hatalmas táblákban. Mintha csak egy játékbolt kellős közepére csöp-

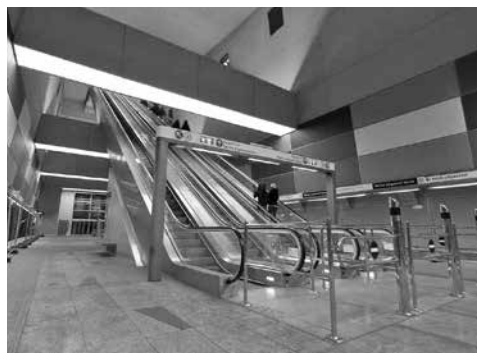
pentem volna, a LEGO osztályra. Leérve kellemes meglepetésként hat a betonba süllyesztett fényforrások monumentális, egész betonlapnyivá növelése. Szép, hogy az oszlop alja egészében, szórtan világítja meg a teret. Érdekes egyébként, hogy a környező állomásokhoz képest itt sokkal inkább tölti el az ember várakozásának idejét, mint az Újbuda-központ fagyos vagy a Szent Gellért tér magába szippantó mozaikcsempéi közt. Ha valami, akkor a játékos vidámság jelző illetheti a Móricz állomás peronszintjét, ami valljuk meg, ritka a metróüzemek életében.

► Na de mégis, mikor?

Ha valaki manapság a napi sajtóban jártas, és körültekintő, elkerülhetetlenül azt hallja, ez a metró bizony nem fog elindulni. Politikailag korrekt szeretnék maradni, és annak is kell lennem, ezért nyilvánvalóan nem fogok senkire sem mutogatni, de tény, ami tény, a 2014-es választásokig bizony nem lesz utasforgalmi indulás. Jelen helyzet szerint az utolsó engedélyezési fázis, az úgynevezett sötétüzemi próba zajlik, aminek a lényege, hogy üzemi körülmények között lényegében egyedül az utasokat kihagyva a képletből 60 hibátlan, egymást követő napot tudjon az üzem menetrendet tartva és minden biztonsági feltételnek eleget téve működni. Sajnos mára biztossá vált, hogy ez nem olyan egyszerű, mint azt az optimistább mérnökök és politikusok hitték. A Siemens biztosítóberendezése és az Alstom vonatvezérlő rendszere nem találja mérnöki munkaórák sokasága ellenére sem a közös hangot. Ezen sorok írásáig az egymást követő hibátlan napok száma mindössze a kettőt érte el. A baj, hogy nem kicsi, véletlenszerű hibák vannak jelen a rendszerben, hanem olyan szintűek, hogy a szerelvények megállási helye nem pontos az állomáson, avagy nemes egyszerűséggel áthaladnak rajta, az ajtók a rossz oldalon nyílnak, ajtózáras után a szerelvények rossz irányba indulnak el.

Türelmetlen leendő utasként, én csak bízni tudok benne, hogy választások ide vagy oda, minél hamarabb megoldódnak ezek a problémák és sikerül a 60 napot egyben, megszakítás nélkül letudni, hogy végre napi szinten élhessük meg az állomások egyedi hangulatát.

STEFÁN
PÉTER



A 4-es metróhoz kapcsolódó felszíni közösségi közlekedési átalakítások

A négyes metró csaknem kész van. A szerelvények a próbaútakat végzik, és a tervek szerint március 31-én felszállhatnak az első utasok is a vonal járműveire. Viszont maga a metró jelenléte nem elég, hogy az emberek igénybe vegyék azt, az utasokat is rá kell venni, hogy arra vigyen az útjuk.

A korábbi budapesti metróépítkezésekhez kapcsolódóan több rossz felszíni tömegközlekedési átalakítást élhetett meg a főváros lakossága, melyek során korábban jól működő viszonylathálózatokat szüntettek meg, és a föld alá terelték az embereket. Mára a közlekedésmérnöki szakma belátta, hogy ez nem jelent megoldást, és integrálni kell a metróra a felszíni viszonylathálózatba.

A négyes metró rövid állomástávolságokkal épült meg, ám nem vált ki egyetlen felszíni viszonylatot sem teljes mértékben. Utólag belátható: okosabb lett volna ritkábban megállítani, hogy versenyképesen szállíthassa az átutazókat keresztül a városban, ám sajnos a BKK-nak is abból kell „főznie”, amije van. A metró adott, a felszínt lehet igazítani.

A négyes metró megnyitásával a közlekedésszervezők láthatóan nem titkolt célja volt, hogy a Dél-Buda és Budaörs felől a városba érkező utasokat a négyes metróra tereljék. Ezt kétféleképpen tehetik meg: jobb kapcsolatokat biztosítanak a metróhoz, ekkor az utazók azért mennek a föld alá, mert így gyorsabban és kényelmesebben érhetik el úti céljukat. A másik megoldás a viszonylatok visszavágása a négyes metróig, azaz az utasok kényszerítése a metróhasználatra. A jelenlegi tervcsomagban mindkettőre látunk példát. A tervek bemutatása példás volt, 21. századi módon ismerhettük meg a leendő hálózatot.

Több szervezet is fogalmazott meg kritikákat a tervezett változtatásokkal kapcsolatban, egy részük jogos, más részük azonban nem tűnik lényegesnek. Vannak azonban megosztó témák is, ilyen például az örmezei lakótelep környezeti terhelésének növekedése, mely ott eddig sem volt alacsony a vasút és az autópálya miatt, de az eddig takarásban lévő házak között haladna el hat viszonylat is.

A közösségi közlekedési hálózat változásainak térképes tervét böngészve sok pozitív és negatív változást is észrevehetünk. A Baross kollégium utcafrontján lakóknak jó hír lehet, hogy eltűnnek a Bartók Béla útról a buszkonvojok: a hetes buszcsaládnak egyedül a névadó járata marad meg, valamint a 33-as család pár viszonylatát vezetik erre. Szomorú azonban, hogy a déli kampusz, az Infopark és a Kopaszi-gát továbbra is feltáratlan marad, pedig az itt dolgozó és tanuló tömegeket minőségi módon is el lehetne szállítani.

A negatívumok között szembetűnik, hogy a Rákóczi úton 9 viszonylat is közlekedne. Ez beismerése annak, hogy a négyes metró nem képes csökkenteni a Rákóczi út terhelését, amelynek jelentős része az egy-két megállót utazó embe-

rek. Valamint nem enyhíti jelentősen a Ferenciek tere – Blaha Lujza tér közötti csúcsterhelést sem. Ugyan a négyes metró biztosít átszállást a 4-6-os villamosra is, az Újbuda – Ferenciek tere (– Blaha Lujza tér) viszonylaton közlekedők lehetőségei jelentősen megcsappannak.

A dél-budai villamoshálózat is módosulna a metró indulásával. A 49-es járatot ritkítják a metróval való párhuzamosság miatt, így azonban sűrűtteni kell a 19-es és 47-es járatokat a többi szakaszon a követés idő fenntartására. Ezáltal felesleges kapacitás indul Budafokról és a Batthyány térről, és a mostani egyensúly a viszonylatok között felborul.

Mint az a BKK oldaláról kiderül, a budaörsi és törökbálinti járatokat kettő kivétellel visszavágják az örmezei buszvégállomásig. Ez az utasoknak sem feltétlenül jó, mert a Móróc Zsigmond körtér sok térségbeli utazónak a végcélja. A másik kérdés, hogy a buszfordulóból hogyan tud majd a jármű rákanyarodni a Budaörsi útra és az autópályára, mert ehhez jelenleg nincs infrastruktúra, és egyelőre nem is látni nagy átépítéseket a környék útjain. Pozitív viszont, hogy a 140-es busz közvetlen eljutást biztosít a Széll Kálmán térre a fővárossal összenőtt város utasainak.

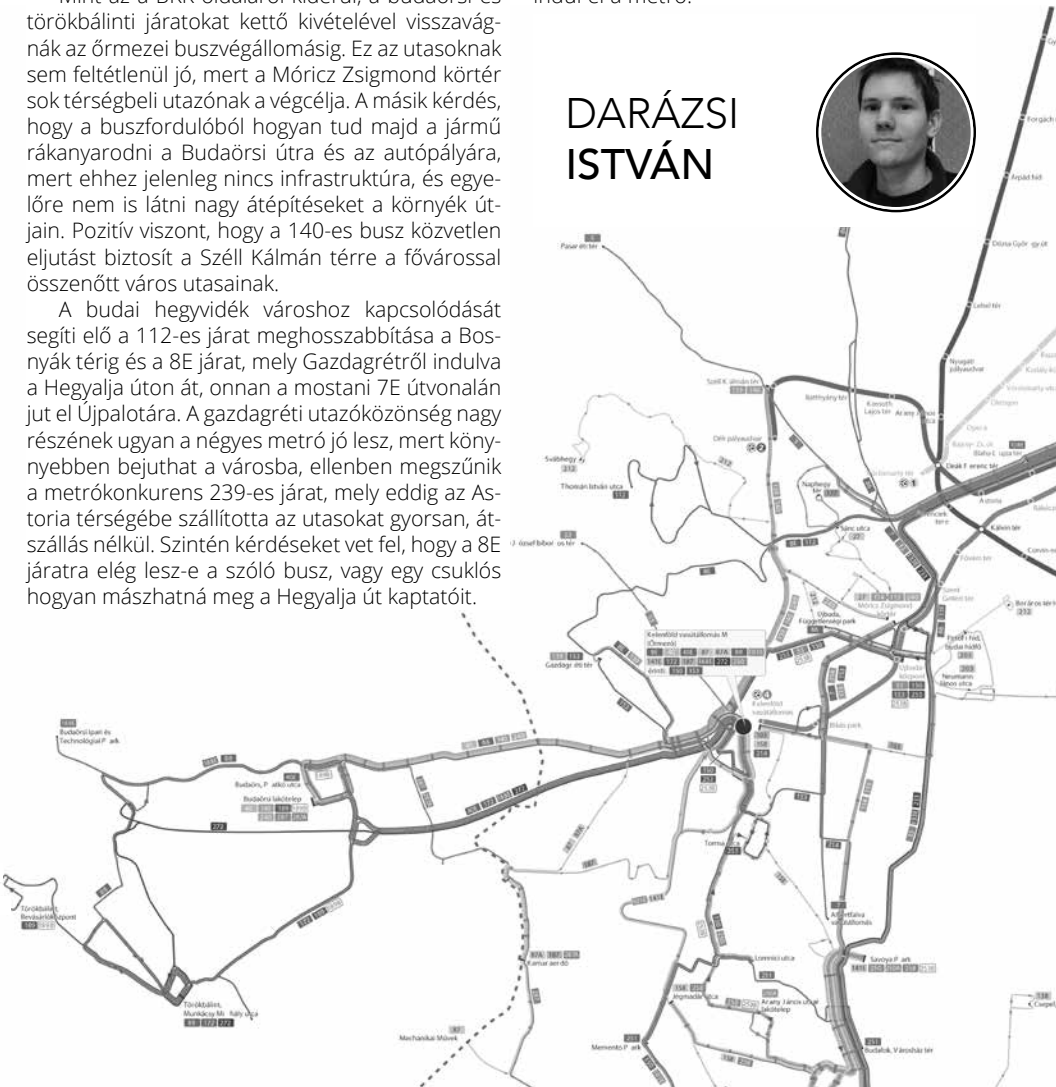
A budai hegyvidék városához kapcsolódását segíti elő a 112-es járat meghosszabbítása a Bosnyák térig és a 8E járat, mely Gazdagrétről indulva a Hegyalja úton át, onnan a mostani 7E útvonalán jut el Újpalotára. A gazdagréti utazóközönség nagy részének ugyan a négyes metró jó lesz, mert könnyebben bejuthat a városba, ellenben megszűnik a metrókonkurens 239-es járat, mely eddig az Astoria térségébe szállította az utasokat gyorsan, átszállás nélkül. Szintén kérdéseket vet fel, hogy a 8E járatra elég lesz-e a szóló busz, vagy egy csuklós hogyan mászhatná meg a Hegyalja út kaptatóit.

A dél-budai régió változásai első ránézésre nehezen értelmezhetőek. Második megközelítésre azt mondhatjuk, hogy sok viszonylat fog közlekedni bonyolult útvonalakon. A tervezők célja láthatóan az volt, hogy minden külvárosi végállomásokra átszállásmentesen el lehessen jutni a fő belbudai csomópontokról, ám ez azt eredményezte, hogy egy célpontot több párhuzamos úton is el lehet érni, és az egyszeri utas fejében zavar keletkezik, a spagettitérkép is bonyolulttá válik.

Jó ötletnek tűnik a 101E járat, mely Budatétényből a Tétényi-fennsíkban keresztül közelíti meg az örmezei buszvégállomást. Szimpatikus továbbá, hogy új, eddig feltáratlan területeken is közlekedik majd autóbusz; ilyen például a 287-es viszonylat, mely Budatétény és Budaörs között hoz létre eddig nem létező kapcsolatot.

Mindenki kíváncsi a módosított közösségi közlekedési rendszer hatására és az új vonalhálózatra, melynek indítását a négyes metróval együtt tervezik. A kérdés már csak annyi, hogy mikor indul el a metró.

DARÁZSI ISTVÁN



Kótázás a regények között

Szakadt régi könyvek az aluljáróban? Kelletlen olajszag minden oldalon? Nem kizárt, hogy aranyat találunk a megkopott kötetek között. Érdemes kutatni és nyitott szemmel járni a sárga papíros könyvesboltok polcainál.

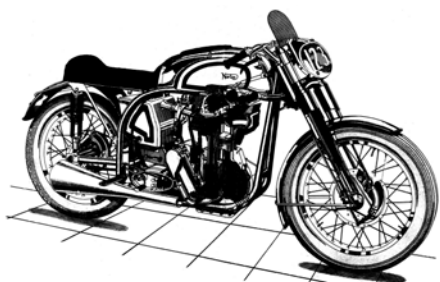
Általában az antikvárium szóról rögtön régi könyvek, azon belül is inkább verseskötetek, regények jutnak eszünkbe. Pedig megéri néha ellátogatni egy használtkönyv-kereskedésbe, mert egy műszaki beállítottságú ember is találhat számára érdekes olvasnivalót. Persze jogos a kérdés: egy régi szakmai írásnak mi haszna manapság? Egyrészt a kor műszaki megoldásait nagyon jól és érthetően leírja (meglepő módon akár egy régi 40-50 éves KRESZ-könyv is jól elmagyarázza a gyújtás rendszer működését), másrészt betekintést kaphatunk egy olyan korba, amikor még teljesítménynek számított autóval leutazni a horvát tengerpartra vagy a Balatonra. Példaként bemutatunk pár könyvet, amiket hasonló módon már sokadik tulajdonosként volt szerencsénk kezünkbe venni.

► Ternai könyvek

Talán a legismertebb művek ilyen téren Ternai Zoltán írásai, melyekből az autók és motorok kedvelői is sok hasznos információhoz juthatnak. Az életműből nehéz alkotásokat kiemelni, így csak példaként hozom A gépkocsi és A motorkerékpár című köteteket. Ezekben az alapoktól kezdve magyarázza el a különböző berendezések működését, és sok-sok ábrával szemlélteti is azokat.

► Surányi E.-Rózsa Gy. - Motor, moped, robogó

Néhány évvel korábbi ez a kétkerekűekkel foglalkozó kiadvány. Tulajdonképpen egy KRESZ könyvről beszélhetünk, de ettől függetlenül az utolsó csavarig megérthető egy Csepel vagy Dacia működése, és a motor fenntartásához szükséges műszaki tudás is elsajátítható belőle. Például lépéről lépésre leírja, hogyan öntsük ki újra motorunk hajtókarcsapágát. A könyv végén pedig megismerhetjük a korabeli motortípusokat, és azok részletes műszaki paramétereit. Érdekes, hogy a benzinfogyasztás mellett megadták azt is, hogy mennyi kenőolajat fogyaszt 100km-en kedvenc négyüteműnk.



► Autósok, motorosok túrakönyve

A következő kötet már nem ennyire gépész beállítottságú. Érdemes először a mellékletként szereplő Magyarország térképet megnézni és összehasonlítani a mai úthálózattal, (a könyv '56-os kiadású, a térkép tehát még korábbi). Jól látszik, hogy a maihoz képest sokkal kevesebb volt a rendes, szilárd burkolatú út! Ezután alaposan lapozzuk át a belívet is, mert megismerhetjük a korabeli utazási szokásokat, és megtudhatjuk, milyen korabeli látványosságok voltak egy autós kirándulás során.



► Liener György - Autótípusok

Az internet világában már észre sem vesszük azt az információsereget, amit minden kedvelt vagy megvetett autótípusról kapunk. A modellek összegyűjtését végző író odafigyelt a legkisebb részletekre is, és igyekezett minket a legprecízebb adatokkal ellátni. Érdemes kutakodni a virtuális vagy a valós antikvárium polcain, mert ezekből az írásokból rengeteget megtudhatunk a kor típusairól, koncepcióautóiról. A könyvsorozat évtizedekig nyújtott jó eligazítást azoknak, akik új autót szerettek volna vásárolni, vagy képben szerettek volna lenni az utcán megforduló járműállománnyal.

Mielőtt nekiugranánk és beszerezni minden kiadott műből egyet-egyet, érdemes pénztárcát terhelő információként megemlíteni, hogy a könyvek piaci értéke vetekszik az új könyvek árával. Sőt legtöbbször ennyi pénzért egy igen szedett-vetett papírhalmaz tulajdonosai leszünk. Azonban azoknak, akik érdeklődnek a téma iránt, talán a könyv állapota csak egy sokadik, vásárlást nem befolyásoló tényező lesz.

► Werner Oswald - Deutsche Autos

Rendhagyó módon a XX. század sokszínű magyar műszaki irodalmát félretéve egy német nyelvű kötet is bekerült a listánkba. Werner Oswald hatalmas munkát végzett a könyvsorozat megírásával és szerkesztésével. Majd' száz éven keresztül információkkal és képekkel látott el minket a sorozatgyártott vagy a szinte be sem mutatott német gépkocsikról. Természetesen német nyelvtudás nem árt hozzá, de az ilyen témára fogékonyaknak a nyelvi különbségek nem jelentenek majd nagy problémát.



► Írj nekünk, a kedvenc antik műszaki könyvedről!

Célunk e cikkkel nem titkoltan a régi műszaki témájú könyvek megismerése, megismertetése volt. Ha úgy érzed, ebbe a listába a kedvenc könyved is beleillett volna, vagy rendelkezel egy egész kis könyvtárral, ne habozz, írd meg nekünk a kozhir@kozlekkar.hu-ra! Egy későbbi számban természetesen az általatok összegyűjtött címeiből is készül egy hasonló rövid összeállítás.

FEHÉR BÁLINT
SOMOGYI IMRE



Telekocsival Magyarországon

Egyre többen választják a vonat vagy a volánbusz alternatívájaként az itthon leginkább az oszkar.com-on elérhető telekocsi szolgáltatást. Mi ebben a meglepő? Az, hogy működik.

Ma már az utazás nem akkora teher, mint régen. A technikának köszönhetően 1-2 kattintással kiválaszthatjuk, hogy milyen módon szeretnénk eljutni egy kijelölt úti célhoz. Már nem kell két nappal az utazás előtt bebuszozni vidékről az állomásra, hogy megvegyük a jegyünket vagy körbetelefonálunk a fél falut, hogy megtudjuk, megy-e valaki a városba. Ezt az információhiányt az internet segítségével könnyen orvosolhatjuk, csak egy egészséges, jól használható modell szükséges. Ennek lényege, hogy utasok és sofőrök olcsóbban, az autót jobban kihasználva jussanak el A-ból B-be.

Több telekocsi-rendszer is működik hazánkban. Most elsősorban az oszkar.com-ról olvashattok, hiszen tapasztalataim nagy része innen származik, illetve a keresőbe beírva ti is ezt fogjátok leg hamarabb megtalálni. Nem mellesleg a

gyobb profit érdekében. Gyakran el sem indulnak, ha az elegendő létszám nincs meg, sok embernek okozva ezzel nem kis problémát. Van olyan is, aki más módon akar ebből meggazdagodni. Éves vonatjegy-kedvezményt vásárol, s a MÁV menetrendje szerinti időpontokra „járműveket” hirdet, majd a hirdetésre jelentkező felhasználóknak elmondja, hogy ár alatt kapnak tőle első osztályú menetjegyeket. A magyar találekonyosság tényleg határtalan, de ezek a tévutak veszélybe sodorhatják az amúgy jól működő rendszert.

Bár a hirdetések egyre nagyobb hányadát teszi ki a hasonló bejegyzések, azért a többség továbbra is rendeltetésszerűen szeretné használni a szolgáltatást. A megvalósításhoz az oldal rengeteg segítséget nyújt. Ügyesen bevezették az értékelési rendszert, melynek köszönhetően könnyen ki-

szűrhetjük, kivel nem érdemes együtt közlekedni. Nagyobb lelkesedéssel vágunk bele az utazásba, ha tudjuk, ki vezet, vagy kivel fogunk kommunikálni adott esetben több órán keresztül. Ezen kívül az autósok külön utazástervezőt kaptak, így könnyebben kiszámolhatják a szükséges benzin mennyiségét, vagy megnézhetik, hogy mely nagyvárosokon haladnak majd át. Utóbbi abból a szempontból is fontos információ, hogy a köztes célként megjelölt városokban is megtörténhet az utascseré.

Egy utazás vagy személy adatlapját jó hatásokkal átböngészik a felhasználók. A megjelent adatok alapján választják ki a nekik legmegfelelőbbet. Elsőre talán az indulási idő és az ár tűnhet a legfontosabbnak, de nem mindig ezek élveznek prioritást. Sokszor dönt egy „üzlet” létrejöttéről, hogy a sofőr használ-e autópályát, dohányzik-e, vagy milyen típusú, színű autóval rendelkezik. Hasonlóképpen a másik oldalról sem szívesen választanak olyan mitfárert, aki korábban nem tudott fizetni, folyamatosan beleszólt a vezetésbe, vagy sokat késlett.

A legjobb telekocsizókká tehát akkor válhatunk, ha a feltöltött adataink tükrözik a valóságot (indulási idő, költség stb.), vagy attól csak minimálisan térnek el. A tapasztalatok szerint 15 perc késést szinte mindenki tolerál, de fél óra után nyilván hátrányokkal indul a kellemesnek tervezett utazás. Igyekezzünk az ígéreteinknek eleget tenni, a más tulajdonában lehetőleg kárt nem okozni, és akkor talán legközelebb is együtt utazunk majd!

legnagyobb kereslet és kínálat is itt található meg. Első körben le kell szögeznünk valamit! A telekocsi nem taxi. Ez egyértelmű lehet mindaddig, amíg nem vizsgáljuk meg jobban az autósok/utasok hozzáállását. Ideális esetben egy jól működő stoppos hálózatról beszélhetünk. Az járművezető egy előre eltervezett útirányban halad, melynek egy részén vagy egészen utasok csatlakoznak hozzá. A valóság annyiban eltérhet, hogy a jobb férőhelykihasználás érdekében a sofőr az útvonalat tudatosan módosítja. Éppen ezért egyelőre adóztatási szempontból támadhatatlan, hiszen bevétele ebből senkinek nem keletkezik, maximum csak a kiadások csökkennek.

Hogy miért csak egyelőre? Egyre többen használják tévesen a rendszert, és próbálnak minél nagyobb hasznot húzni belőle. Csak azért járnak kisbuszokkal, hogy minél több utast tudjanak vele elszállítani, ráadásul az árat is maximalizálják a na-



SOMOGYI
IMRE



A jövő aszfaltja a gumibitumen?

A technológia, amely forradalmasíthatja az útépitést, megérkezett. A sikere most már csak azon áll vagy bukik, hogy hosszú távon is kifizetődő lesz-e alkalmazni.

Mint azt tudjuk, napjainkban a klímaváltozás és a növekvő közúti forgalom sok mindenre hatással van. Ezen befolyásoló tényezők teszik szükségessé az aszfaltutak kötőanyagainak fejlesztését is. Így jutunk el cikkünk témájához, a gumibitumenhez, melynek előállítása és alkalmazása mérőközhöz érkezett.

Ezt az anyagot már évtizedek óta használják szerte a világon, ám magyar kutatóknak sikerült megoldást találni az előállítással és felhasználással kapcsolatban felmerült problémákra. Ezáltal az anyag szállítható és a hagyományos gépekkel leteríthető lett, köszönhetően a kémiai stabilizációnak.

A kísérletek eredménye egy állandó minőségű anyag, amely minőséget leginkább befolyásoló tényező maga a gumiőrlemény. Főleg műszaki gumihulladék, használt gumiabroncsok és természetes izoprén őrlemény képezi az alapot, melynek számos kritériumnak kell megfelelnie. Ellenőrzik többek között a korom- és hamutartalmat. Ha például túl sok benne a korom, akkor nagy az esély a szétüledésre. A természetes és mesterséges poliizoprén mennyiségét is megvizsgálják, amely nagyban befolyásolja az útburkolat rugalmasságát. Végül az őrlemény kaucsuk-tartalmát elemzik, amely szintén fontos tényező. Ha az alapanyag megfelelt az elvárásoknak, bitumennel keverve és további adalékok hozzáadásával mintát állítanak elő, amelyen a következő vizsgálatokat végzik: mérik a lágyuláspontot, a penetrációt, a viszkozitást és a tárolási stabilitást.

Ily módon jutottak el mára ahhoz, hogy Zalaegerszegeen évi ötezer tonna gumibitumént állítanak elő körülbelül 150 000 darab gumiabroncs újrahazno-

sításával, melyet az aszfalthoz keverve egy különösen jó tulajdonságokkal rendelkező útburkolatot kaptak. Előállítási költsége mindössze 10-15%-kal nagyobb az adagolatlan bitumeneknél. Ez egy környezetbarát eljárás, amely során a környezetterhelés minimalizálására törekednek. A hagyományos bitumennel szemben számos előnye van, mely alkalmassá teszi széleskörű elterjedésre. Nyáron kevésbé hajlamos a nyomvályúsodásra, télen pedig a repedésre, kátyúsodásra. Hosszú az élettartama és jó a teherbírása is. Kisebbségi menetzaja és kevesebb „kráter” képződik rajta, mivel kiválóan tapad az ásványi anyagokhoz, továbbá a kisebb beépítési rétegvastagság is megfelelő stabilitású burkolatot eredményez. A kis viszkozitás miatt könnyen kezelhető. Az ilyen anyagból készült utak fenntartási költségei alacsonyabbak. Jelenleg hazánkban Zalaegerszegeen, Szolnokon és Budapest környékén is használják. Külföldön többek közt a pekingi olimpia helyszínén és Spanyolországban is alkalmazták, a visszajelzések pedig pozitívak voltak.

Reméljük, hogy ez az eljárás kellő figyelmet fog kapni, és felhasználásával jobb minőségű és tartósabb utakat építhetünk majd, ám ehhez előbb hosszas közúti teszteknek kell alávetni, hogy előnyei bebizonyosodjanak.

ZEITLER
MÁTYÁS



Logisztikai évkönyv 2014

Ismét megjelent a Magyar Logisztikai Egyesület tudományos kiadványa, a Logisztikai évkönyv. A magyar és angol nyelven íródott tanulmányok gyakorlati szakemberek és felsőoktatásban oktató szerzők tollaiból származnak.

A bemutatót a Magyar Tudományos Akadémiaán tartották december 12-én. A megnyitón Dr. Doór Zoltán, az egyesület elnöke és Dr. Bokor Zoltán főszerkesztő köszöntötte a közel harmincfős hallgatóságot. Idén huszonnégy tanulmány készült, amelyeket négy fő témakör szerint csoportosítottak: logisztikai folyamatok és technológiák; logisztika a vállalatok, vállalkozások gyakorlatában; menedzsment módszerek a logisztikában; makrogazdasági összefüggések a logisztikában. A köszöntő után hét tanulmány összefoglalóját hallgathattunk meg, ezek közül három emelnék ki.

Dr. Király Éva a hazai kiskereskedelmi láncok helyzetéről tartott előadást. Elemezte azok piaci helyzetét, részesedéseket, és a rájuk ható külső tényezőket. Példának megemlíttette az olyan diszkontárúházakat, mint az Aldi vagy a Lidl, ahol

főképp sajátmárkás termékek kis választéka miatt jelentős logisztikai költséget tudnak megtakarítani.

Dr. Habil Réger Béla a Canvas üzleti modell alkalmazhatóságát mutatta be lean logisztikai tervezéshez. A modell kilenc modulból tevődik össze, amely a felhasználóktól kezdve a kulcsfontosságú folyamatokig mindent magába foglal. Talán az egyik legnagyobb újítás, hogy a modulok összehasonlítása nem egy táblán történik, hanem digitális megoldással, Android és Apple termékeken, így rugalmasan lehet követni a tervezést az egész folyamatban.

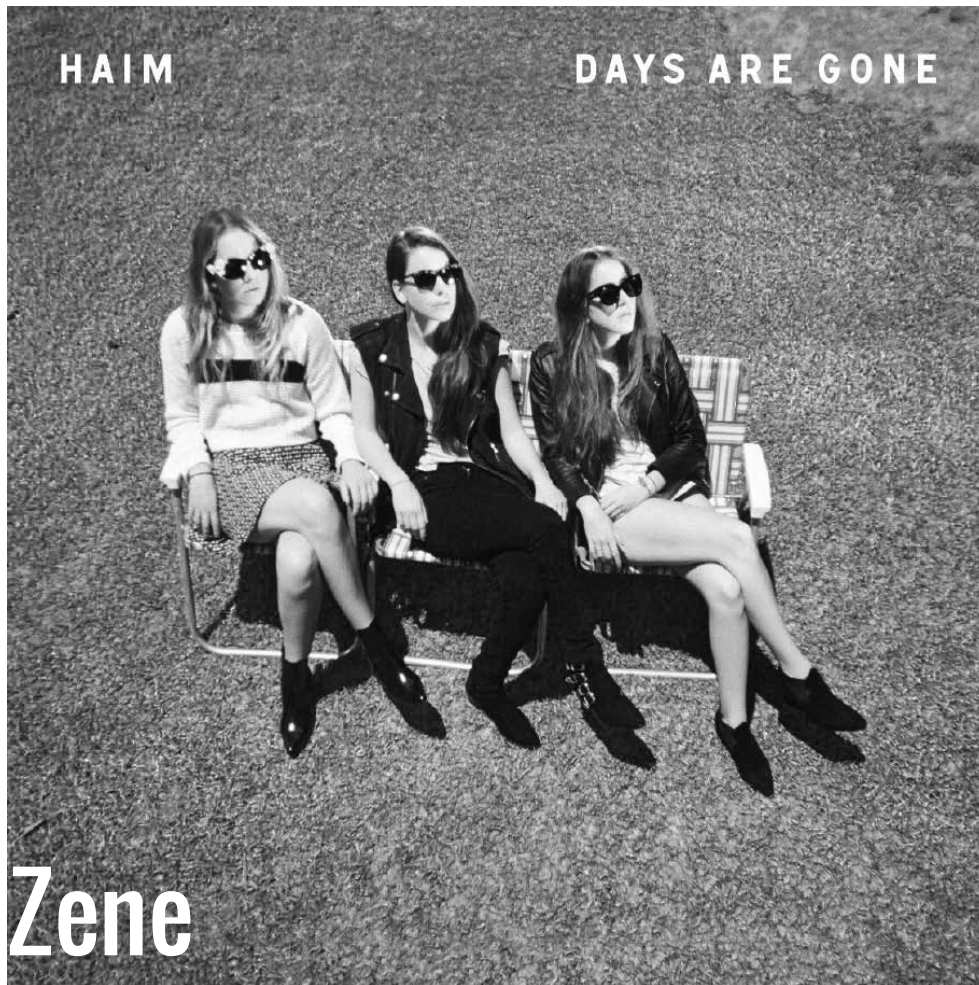
Dr. Veres Lajos a logisztika tágabb értelmezéseként a magyarországi villamoshálózat hatékonyságának javításáról beszélt. Szerinte hiányzik a logisztikai szemléletmód a rendszer kialakításában, erre megoldásként egy korszerű informatikával

támogatott rendszert vázol fel, amellyel jelentős költségmegtakarítást lehetne elérni.

Ajánlom a kiadványt minden logisztika szakos hallgatónak, aki szeretne mélyebben, a kötelező tananyagon kívül is elmélyedni ebben a színes és sokrétű tudományban.

MÁCSAI
DOMONKOS





► Haim: Days Are Gone

Tudjuk, hogy minden generáció zenéje jobb, mint az utána következő, mégis időről-időre megjelenik egy-egy popalbum, amit egyszerűen lehetetlen nem szeretni. Ez a szerep 2013-ban a Los Angelesből származó Haim nevű nővértől jutott bemutatkozó lemezükkel, a Days Are Gone-nal. Már az első dal, az éppen rádióslágerre avanszáló Falling ugyanazzal a szívdobogásra emlékeztető dobálással kezdődik, amivel a Prince-féle Little Red Corvette. Amint meghalljuk az énekesnő első dinamikus sóhajtását, agyunk Michael Jackson-központja bizseregni kezd, az adrenalin elárasztja szervezetünket, és már tudjuk, hogy ebből a hullámvasútból csak a végén szállhatunk ki.

A lemez, ami egy pillanatra sem hagyja pihenni a hallgatót, leginkább a '80-as-'90-es évek energikus, basszuscentrikus R&B-jéből és popzenéjéből, klasszikusaiból (Thriller, Purple Rain, 1999) táplálkozik. Persze mint minden izgalmas albumon, itt is akadnak kivételek: a másik slágerdal, a Wire egy tökök Gary Glitter-alappal dobja fel az évtized végi pasisízivatós csajrockot, hogy mindenki megtanulja végre, melyik nem uralja a világot. A sikerre termett Don't Save Me pedig nagyjából mindent összefoglal, amit a nők hosszú évek során kiharcoltak maguknak a popzenében, Blondie-stól, Madonnástól.

A Days Are Gone ellenállhatatlansága elsősorban a mérnöki pontossággal adagolt produceri munkának köszönhető, James Ford (Arctic Monkeys, Florence and the Machine) nevével fémjelvezve. Akármikor úgy érezzük az egyes dalok hallgatása közben, hogy ezt már tényleg nem lehet fokozni, az idegrendszerünk még kap jutalomfalatnak egy stoner rock/dubstep-kavalkáddá változik.

A dalok szerkezetének legnagyobb összetartó ereje az a játékos dinamika, ami még sok-sok évig meg fogja határozni a popzene hangzásvilágát: váratlan szünetek, még kevésbé kiszámíthatóan lecsapó szólók, hangerő, visszhangosított dobok. Ha valóban ez vár ránk, mosolyogjunk csak gúnyosan azokra, akik a zene hanyatlásáról beszélnek!

TENK
CSABA



Sorozat

► Visszajárók (Les Revenants)

Képzeld el, hogy felébredsz, kinyitod a szemed, és a Szabadság híd alatt találsz magad. A telefonod, igazolványaid sehol, és ráadásul nem tudod, hogy kerültél oda. Elvigyorodsz és a HaBár felé veszed az irányt, hogy elmeséld a kollégáknak, milyen durva estéd volt tegnap. Mikor megérkezel, egy kis nyugtalanság fog el, hogy valami nincs rendben: mintha a tegnaphoz képest megváltozott volna a fal színe. A rossz érzésed csak fokozódik, amikor a pultosban felismered egykori évfolyamtársadat, aki pár évvel idősebbnek tűnik, ráadásul még úgy is néz rád, mintha szellemet látna. Vele beszélgetve kiderül, hogy te tulajdonképpen halott voltál az elmúlt négy évben...



Na, hasonló alaphelyzettel találkozhatasz a címben említett francia sorozatban: egy hegyvidéki kisvárosba elkezdnek visszaszivárogni a már évekkel korábban elhunyt lakók, akik az előző életükből mindenre emlékeznek, csak a halálukra nem, és onnan szeretnék folytatni az életüket, ahol éppen abbahagyták. A bonyodalmak tovább fokozódnak, amikor egy rejtélyes kór támadja meg a visszatérőket, ráadásul még a rendőrség is elkezd rájuk vadászni (vö. boszorkányüldözés). Filmes minőségével, a Mogwai zenéjével megtámogatva nálam az elmúlt év egyik nagy kedvence lett.

STRAUSZ
PÉTER



Film

► Mellékhatások

Emily (Rooney Mara) rögtön az esküvője napján elveszíti férjét, akit bennfentes kereskedelem miatt hosszú időre börtönbe zárnak. A férfi kiszabadulása után a tökéletes élet csak ábránd marad, hiszen a lány mély depresszióba zuhan. Emilyt, miután öngyilkossági kísérletet tesz, egy képzett pszichiáter (Jude Law) veszi gondozásba, aki gyógyszeres kezelést javasol. Az újdonsült gyógyszer látszólag beválik, a lány hangulata egyre jobb, minden kezd visszatérni a régi kerékvágásba, de a mellékhatások újra kezdik beárnyékolni a pár életét. Martin (a férj) egyik éjszaka észreveszi, hogy felesége alva jár, aminek eleinte nem tulajdonítanak komoly figyelmet, de amikor már ott fekszik



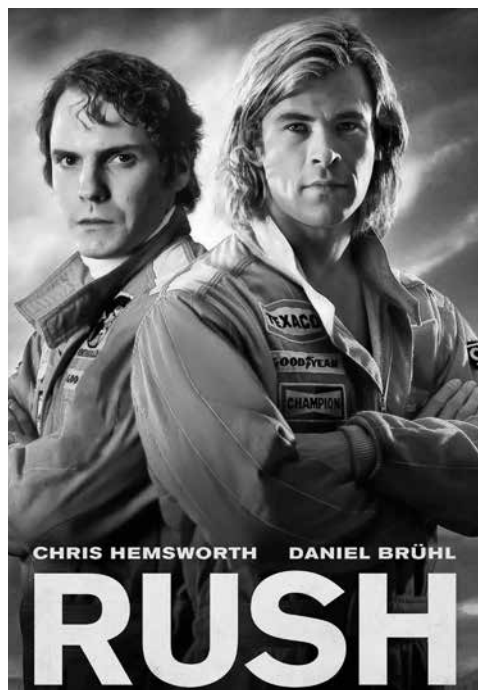
hullaként a konyhapadlón, késő keresni rá a megoldást. A film témája igen merész, hiszen a gyógyszeripar a mai napig egy nagyon érzékeny téma, de végül a történetben nem kap akkora szerepet, mint ahogy eleinte hinné a néző. A cselekmény inkább csavaros eseményeken keresztül fordul át egy izgalmas krimibe, amiben szép lassan a főszerepet a háttérben álló orvos veszi át, aki a karrierje megvédése érdekében kénytelen saját maga kideríteni, hogy mi is történt valójában azon a bizonyos estén. A film képi világa, a komorsága és szürkesége kicsit nyomasztó, mely kiegészülve a kiváló színészi játékkal, egy igazán izgalmas filmet ad, amit érdemes megnézni és elgondolkozni rajta.

BALOGH
BIANKA



► Hajsza a Győzelemért

A mai napig nem sok, F1 alapján készült film létezik a világon. A Hajsza a győzelemért (Rush) egy önéletrajzi dráma, mely a két volt versenyző,



James Hunt és Niki Lauda rivalizálását eleveníti fel a 70-es évek idején, néhol kitérve a magánéleti konfliktusaira is. Két egyenlő, mégis különböző fél küzdelmét mutatja be, végig fenntartva a tudatot, hogy a végére az egyiküknek mégis el kell buknia. Bár ismerhetjük előre a végkifejletet, ez semmit sem ront az izgalom fokán. A film a maga műfajában egyszerűen tökéletes: az operatőri munka gyönyörű, Hans Zimmer zenéje a végletekig képes fokozni az izgalmakat, a néha már-már túl komorrá váló hangulatot pedig pár jól eltalált poén képes feloldani. Külön érdemes kitérni a fantasztikus színészi játékra, főleg Daniel Brühre, aki bámulatosan jól hozza a Laudától megismert hűvös, gépies magatartást.

Ezt a filmet mindenkinek érdemes legalább egyszer megnéznie. Még annak is, aki különösképpen nem rajong az autósportok iránt, mert ez a film garantáltan be fogja rántani az F1 világába.

JOÓ
RÓBERT



Színház

► A Grönholm-módszer

Egy állás, négy pályázó egy multinacionális vállalat felvételi beszélgetésén, de hagyományos interjú helyett négyen maradnak egy szobában és különleges feladatokat kapnak. Ha valaki kimegy, akkor feladja a küzdelmet. A különböző személyiségű jelentkezők, akiket Fenyő Iván, Botos Éva, Ficzer Béla és Vass György alakítanak, a feladatok során mutatják meg valódi énjüküket. Vajon meddig hajlandók elmenni az áhított állásért, vagy éppen miről mondanak le érte? De ami még ennél is fontosabb, mit várhat el tőlünk és mennyire túrhat bele a magánéletünkbe a munkáltató?



*Ficzer Béla, Fenyő Iván és
Botos Éva A Grönholm-módszer
című színdarabban.*

Jordi Galceran egyfelvonásos darabját egy HR-es dolgozó feljegyzései ihlették, melyet egy madridi kukában találtak. A személyzetis így jellemezte a jelentkezőket: „kövér, bögyös”, „dagadt, külföldi”, „sötétbőrű, azt sem tudja, hogyan kell kezni fogni”, „sípóló hangú, tiszta idióta”, stb.

A darab szórakoztat, de a végén mégis hoszszan velünk marad, elgondolkodtatva morális kérdéseken, és azon, hogy mi mit tettünk volna meg egy álomállásért?

A Grönholm-módszer című előadást legközelebb február 28-án láthatod a Szkéné Színházban.

MUNKÁCSI
KRISTÓF



Kolikonyha

Új év van, és már elegend lett a rántott hús-húsleves kombó amúgy megunhatatlan párosából, ennél végre valami olyat, amit nem nevezünk ünnepi fogásnak, és nem fordul fel a gyomrod már a neve hallatától is? Akkor bizony ma is jó helyen jársz, és éppen a megfelelő oldalt olvasod, hiszen ma olyat eszünk, amit nem minden hétfvégén készít nagymamád, mert eléggé pepecselős meló – de legalább finom, és egészen biztos, hogy megtelsz tőle egy fél napra.

A sajtos roló (újságíróknak, mondhatni sajtosoknak különösen ajánlom) egy olyan „péksüti”, amit ehetsz reggel, délben, este. Nem valószínű, hogy nem fogsz tőle jól lakni, és kiinni utána a csapot! Az elkészítése először elég nehézkes, ám ha már két-három alkalommal sikerült túlesni rajta, már-már rutinműveletként fogsz rátekinteni, és fél óra alatt meg is lesz. Javaslat: NE mechanika zéhá előtt jusson eszedbe próbálkozni vele...

Elkészítés: A leveles tésztát kivesszük a hűtőből, ha netán fagyasztóban volt, akkor jó sokáig hagyjuk kiengedni, hogy ne törjön, amikor elkezdjük felvágni.

Érdemes először a krémet elkészíteni. Egy kisebb lábasban kis lángon felolvasztjuk a margarint, majd hozzáadjuk a lisztet, csomómentesre keverjük, és amikor kissé sárgásbarna színt ölt, hozzáadjuk a tejet. Először ne mindet, 3-3,5 dl már elég szokott lenni, ugyanis vigyázni kell, nehogy túl folyós legyen a krém. Ha felvette azt az állagot, amelyet bele szeretnénk tölteni a rolóba, leveszük a tűzről, és a reszelt, valamint a tömlős sajtot hozzáadjuk. Homogén masszává keverjük, közben bőven sózzuk, majd hűlni hagyjuk.

Most jön a munka oroszlánrésze. A tésztát 1-1,5 cm széles csíkokra vágjuk. A rolócsöveket meghempergetjük lisztben, elkerülve ezzel a tészta ráragadását, ám ezt elég mindössze az első feltekerésnél megtenni, utána már nem fontos. A lisztezett csövekre felcsavarjuk a tésztacsíkokat úgy, hogy lehetőleg kis felületen fedjék egymást a szélek, így nem fog szétválni a sütés közben, ergo nem lyukas rolókat fogunk kivenni a sütőből. Nekem háromdarabos csőszettet sikerült beszerezni, így több adagban sülnék ki a kis cuki rolók. Tehát ha feltekertük a tésztát, a tetejét megkenjük vízzel vagy egy kis tojásfehérjével, és tepsibe rakva már mehetnek is a sütőbe 180-200 fokon. Kö-

Hozzávalók:

habroló-cső
1 csomag előhűtött
leveles tészta
8-10 dkg margarin
2 púpos evőkanál liszt
3-4 dl tej
10-15 dkg reszelt sajt
(ízlés szerint trappista,
füstölt, stb)
1 tömlős sajt
só



rülbelül 10-13 percet vesz igénybe egy-egy adag szép pirosasbarnára és ropogósra sülése, ám nagyon figyeljünk kivételkor, hogy amikor húzzuk le a csőről, csak törőruhával vagy erre alkalmas kesztyűvel fogjuk meg a forró fémcsőveket, mert ahogy a Republic is megénekelte: „Sírás lesz a vége...”, ha szabad kézzel emberkedünk.

Egy csomag tésztából nekem kb. 12 darab roló szokott kijönni, ezzel egy magam termetű ember három-négy alkalommal is jóllakik, egy normális méretű ember pedig mondjuk kétszer.

Ha elkészültek a rolók, kenőkéssel töltjük bele a krémet (burzsoá kategória a habzsák használata, ám én felesleges és úri pénzkidobásnak ítélem), majd a már töltött rolók két végét még

pluszba reszelt sajtbá nyomkodjuk, így lesz szép, mutatós, kész, egész ez a remekmű.

Először tényleg nagyon dolgozok elkészíteni ezt a finomságot, és azt veszed észre, hogy már hegyekben áll a mosatlan, de a kaja még közel sincs kész. Azonban nem szabad túlparázní, nekem már a második alkalommal is hipp-hopp összejött!

Remek csemege lehet, ha meghívsz pár barátot társasozni szombat délután (alkoholi, feles-sakk, feles-malom...), de ha jóllakni szeretnél, akkor is nagyszerű, hiszen kellően laktató és ízletes.

Mellé tejet ajánlok, de mivel nem láttam még olyan ételt, amihez a sör ne lett volna finom, így azt is csak javasolni tudom. A lényeg: ne kenődj el, amikor az első adag roló lyukas, esetleg nyomi és/vagy törött lesz, a következő biztosan sokkal jobban fog már sikerülni! Amúgy meg a ronda kaja is finom kaja, és hát inkább csúnya és fíncsi legyen, mintsem szép és íztelen. Vagy ami még rosszabb: szép és kimondottan rossz ízű...

Fogyasztását csak olyan társaságban javaslom, ahol nem szívatnak azzal, hogy vajon mi az a fehér a szád szélén!

Jó étvágyat!

ÁDÁM
ZSUZSA



Rejtvény

Az ábécé 34 betűjének egy-egy szám felel meg, 1-től 34-ig. A felsorolt szavak végén látható szám egyenlő az egyes betűknek megfelelő számok összegével. Összehasonlítva a különböző szavak betűit és a végösszegüket, megállapítható az összes betű értéke. Például az M = 5, mivel GYÁM = 45; ÁGY = 40, és $45 - 40 = 5$.

ADÓ = 6	KÉR = 29	RAK = 20
ALAK = 44	KÓC = 36	RÁMA = 17
ÁGY = 40	KÓRÓ = 25	RÉKA = 30
BAJA = 49	KÖT = 58	RÚT = 48
BOG = 60	KUBA = 61	SOR = 24
BUX = 74	LAKAT = 55	STÁB = 46
BŰN = 61	LAP = 49	SÚLY = 75
CICA = 53	LEN = 47	SZEM = 36
CSÓK = 42	MAGA = 31	TEST = 40
DÓRA = 10	MANÓ = 17	TÉVÉ = 61
FONT = 52	MARS = 16	TON = 33
GOMB = 65	MÉNY = 34	TÖR = 41
GYÁM = 45	MERSZ = 40	TÚRÓ = 51
HÍR = 41	NEM = 25	ÜTŐ = 65
JAKAB = 64	NYEL = 56	VÉTŐ = 54
JUT = 59	PALI = 65	WALES = 80
KARD = 22	PÁST = 45	ZSÍR = 40

A	Á	B	C	D	E	É	F	G	H	I	Í	J	K	L	M	N
O	Ó	Ö	Ő	P	R	S	T	U	Ú	Ü	Ű	V	W	X	Y	Z

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
				M												
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtöttünk össze egy csokorra valót.

„Engem már nem rúgnak ki... nyugdíjas vagyok”

„Ez a villamos mindenség, az meg a mágneses mindenség.”

„Ha végtelen sokáig élnék, akkor Isten lennék... bár az vagyok!”

„Így reggel még nem vagyok igazán ébren, aztán később meg elálmosodom.”

„Amit le lehet írni 100 karakterben, miért írjuk le 1000-ben? Elvégre nem a bölcsészkaron vagyunk.”

„Beteg vagyok, tanszéken mondják, hogy »Ne közelíts, mert elkapom!« Az ész kapná el...”

„...ez vicc akart lenni. Nem én találtam ki, ezért nem olyan jó.”

„Ha valaki nem tudja a másodrendű nyomatékot, akkor összetörök a kövér bácsi alatt a szék.”

„A gyök olyan, mint az Animaxon a szellemfiú. Ha lemegy az alvilágba, meghatványozódik az ereje.”

„Bedobok még 80 forintot, mert csak 80-asom van.”

„Egyrészt a statikának nincs olyan, hogy szépsége...”

[oktató] „Vannak ilyen hurrikánok... pl. Katrina. Nem tudom miért, de mindig női nevet adnak nekik.”

[hallgató] „Mert viszik a pénzt, a házat, meg az autót...”

Matematika II.

Elektrotechnika I. - Elektronika

Matematika II.

Mechanika

Számítástechnika

Matematika II.

Matematika II.

Mechanika

Matematika

Számítástechnika

Mechanika

Matematika

Humor

Drágám, elromlott a mosógép!

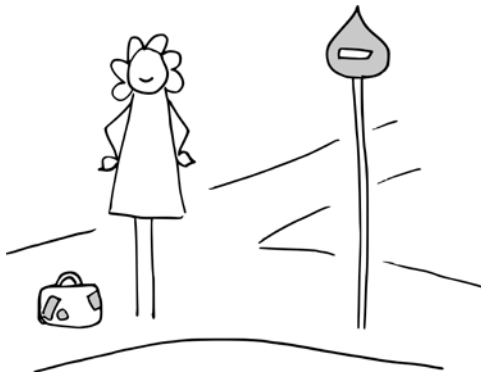
- Mi vagyok én, mosógépszerelő?
- Édesem, nem jó a vasaló!
- Mi vagyok én, vasalószerelő?
- Szívem, folyik a csap!
- Mi vagyok én... ?

Másnap jön haza férj, minden működik.

- Kincsem, hívtál szerelőt?
- Nem, a szomszéd fiú megjavított mindent. Azt mondta, cserébe süssek sütit vagy feküdjek le vele.
- És mit süttöttél?
- Mi vagyok én, cukrász?

Ment, mendegélt a kis virág az úton. Egyszer csak odaért egy táblához: „Behajtani tilos”.

- Jó - mondta, és kihajtott.



A székely család vacsorázik, és a gyerek nagyon csámcsog. Az apa megszólal:

- Ne csámcsogj!
- A gyerek tovább csámcsog.
- Ne csámcsogj, mert pofon lesz!

A gyerek azért is.

Lendül az apa keze, de a gyerek lehúzza a fejét, és a pofon az asszonyt éri úgy, hogy leesik a székről.

A gyerek éktelenül elkezd röhögni, mire az apa:

- Ne röhögj, anyád is csámcsogott!

Két munkatárs beszélget:

- Te, figyelj, manapság annyira stresszes vagyok, hogy tők feledékeny lettem! Például a minap pizzamában mentem ki az utcára.
- Mire a másik:
- Ez semmi. Én tegnap fogkefével a számban mentem be az irodába dolgozni. De nem is ez a félelmetes...
- Hanem?
- Hát például egy medve.

A legrosszabb dolog a cenzúrában a _____!

- Édösapám, látja, mit csinál a kutya?
- Látom, fiam, a tőkét nyalja.
- Ezt megpróbálnám én is, édösapám!
- Próbáld, de szerintem meg fog harapni.

Honnan van ez a ló, amit hajtasz?

- Sakkon nyertem!
- Sakkon?
- A Lajos ütötte a parasztot, én meg léptem a lóval!

Meghal a kalózkapitány. A legénység megegyezik, hogy aki kiállja a három próbát, az lesz közülük az új vezér. Először meg kell inni egy hordó rumot egy óra alatt, utána be kell menni a medve barlangjába és kezét kell fogni vele, végül el kell venni egy lány szüzességét.

Az első kalóz 3 óra alatt nagy nehezen megissza a hordó rumot, majd betántorog a medvéhez, egy perc múlva a medve cafatokba dobja ki.

A második kalóz már egy óra alatt lehúzza a rumot, bemegy a medvéhez, 10 perc múlva azonban őt is darabokba dobja ki a medve.

A harmadik kalóz negyed óra alatt végez a rummal, bemegy a medvéhez, hangosan viaskodnak, majd egy kis idő múlva kijön a kalóz és győzelemitasan megkérdi:

- Na, milyen szűz lánnyal kell kezét fogni?



Két vasutas barkochbázik. Hosszú gondolkodás után az egyik megunja és rákérdez:

- Személy?
- Nem, gyors.

- Halló tessék, cipőbölt!
- Jaj, elnézést, eltévesztettem a számot!
- Semmi baj, hozza vissza, majd kicseréljük!

A magyar labdarúgó válogatott ma felkeresett egy árvaházat. „Annyira rossz érzés volt látni azokat a szomorú arcokat, a reménytelenséget a szemükben.” - nyilatkozta később a 6 éves Palika.

- Te, disznó! Miért van a házadra írva, hogy Pb?
- Mert az az ólom jele.

Így írunk mi...

A novemberi számunkban közzétett felhívásunkra az alábbi zárthelyi kérdésekre adott válaszokat küldte egyik kedves oktatónk. Szerintünk nem viccesek, hanem inkább tanulságosak a következő sorok.

Mit értünk a hővíllám fogalma alatt?

„A hővíllám a pillanatnyi hőfokot jelenti.”

„Hogy a fogprofilra hol és mekkora hőmérséklet hat.”

„Az érintkezéskor fellépő munka hatására keletkező többlet hő a hővíllám.”

„Hővíllám akkor keletkezik, amikor az egyik fog megreped, és a hő jobban terjed.”

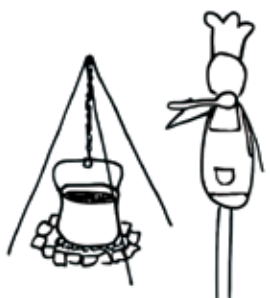
„A berágódás szempontjából mértékadó hőmérséklet, melynél a fogaskerék negatív változásokat szenved el.”

„Adott terhelés mellett az a kerületi sebesség, amikor a kenési viszonyok nagy kedvezőtlenül alakulnak.”

Mit értünk a fogaskerék berágódásán, és mi okozza? Milyen feltétel teljesülése esetén kerülhető el?

„A fogaskerék berágódása alatt azt értjük, mikor valamilyen idegen anyag kerül a fogaskerek közé, és az egy idő után a nagy nyomástól belenyomódik az anyagba, és ezáltal kitüremkedést okoz, ami miatt a fogaskerek nem tudnak pontosan illeszkedni egymáshoz. Ez elkerülhető a megfelelő kenés mellett; jól zárható fedéllel.”

„A nem megfelelő ponton történő egymáson elgördülés miatt az egyik fogaskerék elkopatja / marja, vagyis „belerág” a másik kerék fogaiba.”



Bogrács-
kör



Közhír

Hagyományörző
öntevékeny
kör



Kert kör

ÖNTEXPÓ

A BME KJK ÖNTEVÉKENY
KÖREINEK KIÁLLÍTÁSA

DÍSZTEREM
BAROSS KÖLI
2014.02.18. 16⁰⁰

Közönségtalálkozó

Scherer Péter

Bringa
kör



Baross
Rádió



75

Közlekedés-
mérnöki
Szakkollégium



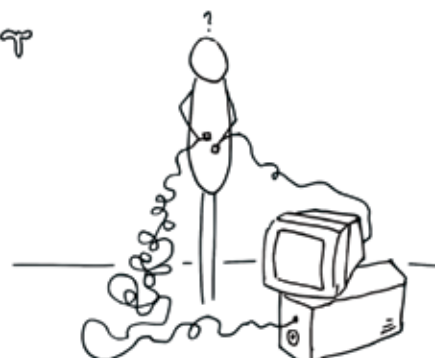
MűTerem



Riszálykör



Baross
Informatikai
Szakkollégium



most Te értékelisz

ohv

Oktatás Hallgatói Véleményezése

Neptun / Ügyintézés /Kérdőívek

Töltsd ki az OHV-t és nyerj
egy fehér, vagy egy fekete
32 GB-os iPad mini-t!

