

H KÖZHÍR

A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI ÉS JÁRMŰMÉRNÖKI KAR HALLGATÓI ÖNKORMÁNYZAT LAPJA

2014. ÁPRILIS 78/3



4 KÖZLEKKAR

4 HÍREK

5 ÚJ ARCOK A HK-BAN

6 A KATEDRA MÁSIK OLDALÁN -
DR. NYOLCAS MIHÁLY

8 VÁROSTERVEZÉSI NAPOK

9 COOL BUDAPEST?

9 BME MOTOSTUDENT TEAM

10 HÁMORI LÁSZLÓ,
A DUNA AUTÓ VEZÉRIGAZGATÓJA

11 KÖZÉLET

11 ELVILEG HÁTRÁNYBÓL INDULOK,
DE MÉGSEM

14 KOLI KÁPOLNA

16 XXXIII. KARI NAPOK

18 KÖZLEKEDÉS

18 AUTÓMENTES VAGY
AUTÓZHATÓ BELVÁROS

20 ELHAGYOTT VASUTI TERÜLETEK
REHABILITÁCIÓJA

22 ELSŐ AJTÓS FELSZÁLLÁS

23 SHARED SPACE

24 MOTORSPORTOK
BIZTONSÁGI FEJLŐDÉSE

26 SZÓRAKOZÁS

26 AJÁNLÓK

28 KOLIKONYHA

29 REJTVÉNY

29 NEM MI MONDTUK

30 HUMOR



Kedves Olvasó!

A minap megkérdezték tőlem, hogy miért csináljuk az újságot. Miért fektetünk bele rengeteg munkát, miért tartunk ingyenes oktatásokat, egyáltalán miért jó ez nekünk?

Én azt válaszoltam, hogy azért, mert élvezzük! Jó érzés alkotni! Ha egy járművet, egy logisztikai rendszert vagy egy kereszteződést tervezel, az is egy alkotó munka, aminek eredményére egy mérnök büszke lehet. Mi újságot alkotunk. Valaki tartalmat teremt, témáknak jár utána, riportot vagy interjút készít. Azért írunk, mert kíváncsiak vagyunk, vagy mert véleményünk van, amit meg akarunk osztani másokkal is. Ha neked is van véleményed a világról, akkor neked is itt a helyed közöttünk! De az írás nem elég, hogy a lap összeálljon. Vannak, akik fényképeznek, és van, aki a helyesírásért vagy az újság kinézetéért felel. Én abban a szerencsés pozícióban vagyok, hogy láthatom, ahogy a sok munka és a sok lelkesedés összeérik egy nyomtatott kiadvánnyá. Egy olyan újsággá, ami 700 példányban megjelenik, hogy hallgatók és oktatók olvashassák.

Ez egy másik összetevő abban, hogy miért csináljuk. Büszkeséggel és örömmel tölt el, hogy mások értékelik, olvassák azt, amit létrehoztunk. Nagyszerű érzés látni, hogy a nyomdából frissen érkezett hétszáz újságot gyorsan elkapkodjátok. Sokan megjelenés után minden szünetben odapillan-

tanak a tartóra, hogy van-e végre újság, vagy már megint mindet elvették mások. Ha visszajelzést kapok a cikkekről, vagy csak valaki megemlíti a folyosón, hogy szép lett az új kinézet, az kedvet és lelkesedést ad a következő szám elkészítéséhez, ezért mondjátok el véleményetek a cikkek írójának, esetleg beszéljétek meg velük egy érdekes téma részleteit!

Aki pedig szeretné, annak a szerkesztőség közösséget ad. Mindenkinek annyit, amennyit szeretne. Ha kihívásokra vágysz, akkor vállalhatsz komolyabb feladatot, és végül azt veszed észre, hogy minden nap beszélsz valakivel a szerkesztőségből.

Ha szeretnél valamit létrehozni, szereted, ha ezt mások elismerik, és szeretnél egy közösség tagja lenni, akkor írd nekünk bátran!

A következő Közhír május 8-án jelenik meg, a korábbi újságok digitális változatát megtalálod a Facebook-oldalunkon keresztül.

MUNKÁCSI
KRISTÓF



A szerkesztőség elérhetőségei:
1114 Budapest, Bartók Béla út 17.
E-mail: kozhir@kozlekkar.hu
kozhir.bme.hu
kozhir.blog.hu
f/kozhir

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

Készült 700 példányban

Közhír

2014. április
78/3

Felelős kiadó
Németh Ákos Zoltán

Felelős szerkesztő
Dominik Zsolt

Kari lap felelős
Somogyi József

Főszerkesztő
Munkácsi Nemhaladunk Kristóf

Főszerkesztő helyettes
Majkut László

Rovatvezetők
Ádám KiscicaHello Zsuzsa
Bortei-Doku Dkategorias Shaun
Stefán Péter
Zentai ÉppenÚton Zsófia

Tördelőszerkesztők
Darázi István
Horváth Eszter
Illés Gréta
Munkácsi Kristóf
Oroszvári Péter
Révész János
Zeitler Mátyás

Olvasószerkesztők
Fehér Tamás
Mentés Dorina
Tenk Csaba
Waszlavik Eszter
Zsubori Eszter

Grafika
Somogyi EverythingIsAwesome Imre
Zsákai Balázs

Írták még
Balogh Bianka
Boczor Eszter
Csenki Lilla
Fehér Bálint
Mácsai Domonkos
Papdi Tamás
Spohn Márton
Strausz Péter
Tóth Ádám

Design
Révész János

Hírek

► Időközi tisztújító szavazás eredménye

A Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Önkormányzat időközi tisztújító szavazáson 416 érvényes szavazat érkezett. A szavazatszám-lálás után a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Képviselőtábla a megüresedett posztokra az alábbi 2 fő került megválasztásra:

Kollégiumi felelős: Kovács Márk

Tankör felelős: Tiszai Tibor

► XXXIII. Közlekkari Napok

2014. április 11 – 16. között 33. alkalommal rendezik a Közlekkari Napokat. A különböző szakmai valamint szórakoztató feladatok mellett a szervezők idén az esti szórakozásról is gondoskodtak. 6 együttes és 6 lemezlovas garantálja a jó bulit a majd egy hetes rendezvény ideje alatt. 2014. április 11.: Kisföldalatti Zenekar, Blahalousiana HaBár: DJ Gyurex

2014. április 12.: Nightlife Prod., DJ Funflyer

2014. április 13.: Kowalsky meg a Vega

2014. április 14.: Dévényi Tibi bácsi, Nikola

2014. április 15.: Nightlife Prod.

2014. április 16.: Hősök, Animal Cannibals, Juhász Laci

► X. Hajtányverseny

2014. április 14-én hajnali egytől újra hajtányosok birtokában a Szabadság híd! Az idej megmértetésre motoros és kézi hajtányok is nevezhetnek.

► I. BME Küzdősport Gála

Első alkalommal rendezik meg a BME Sportközpontban a BME Küzdősport Gálát. A szervezők a 2014. április 12-ei rendezvényre szeretettel várják a küzdősportok szerelmeseit. A program:

Dühöngő-terem:

14.00 Jujitsu

15.00 TaiChi-ChiKung

16.00 Krav Maga

17.00 Capoeira

Küzdősport-terem:

14.00 Judo

15.00 Eszközös edzés

16.00 Aikido

17.00 Karate

Kis-terem:

14.00: Bokszt

15.00: Thai Bokszt

A teljes program ingyenes! Az edzésekre sportruházat szükséges! A részletes program a kozlekkar.hu oldalon található.

► Magyar Akkreditációs Bizottság

A MAB Látogató Bizottsága április 7 - 11. között a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen ellenőrzi a működést. A Látogató Bizottság egy megjelölt időpontban várja az érdeklődő hallgatókat.

► Műegyetemi Vöröskereszt

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

► Dékáni szünetek a félévben

A Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar hallgatói számára április 16-án és 22-én dékáni szünet lesz.

► Adj Te is vérplazmát!

Hamarosan véget ér a karok közötti vérplazmaadó verseny. Az adatokat a 14. oktatási héten összesítik, így a levett plazmamennyiség alapján kialakul a műegyetemi karok közötti sorrend. A résztvevőknek minden egyes plazmaadásért 2000 Forintot, továbbá minden 5. alkalommal további bónuszokat adnak, melynek értéke akár a 10.000 Forintot is elérheti. Egy alkalommal legfeljebb 45 percet vesz igénybe, de a felhasznált plazmából előállított életmentő gyógyszerek hetekkel-hónapokkal hosszabbíthatják meg az arra rászorulókat életét.

► Téves kiírás esetére

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

► Átadták a 4-es metró

2014 március 28-án délben megnyitotta kapuit az utazóközönség előtt a 4-es metró. Ez a műszaki egyetem hallgatóinak kényelmes és gyors elérést biztosít a Keleti-pályaudvar, Kelenföldi-pályaudvar megközelítésére.



Új arcok a Hallgatói Képviselőletben

Kovács Márkkal és Tiszai Tiborral eddig is találkozhattunk a HaBárban a pult egyik vagy másik oldalán és a Mentor Gárda tagjai között. Az időközi tisztújító szavazás eredményeképp más feladatok elé néznek, immár a Hallgatói Képviselőlet tagjai.

Mióta vagytok a közlekkaron, milyen szakirányon tanultok, és mennyi ideig terveztek még itt maradni?

Márk: Én 2010-től vagyok itt a közlekkaron, 2011-től járműmérnöki szakon. Akkor indult először a két alapszak, utólag jelentkeztem át járműmérnökre. Járműgyártás szakirányon tanulok, és még másfél évem van a BSc-n, ha minden jól megy.

Tibi: Szintén 2010-ben kezdtem, szintén belestem a jelentkezési csapdába, csak én egy félévvel később jelentkeztem át járműmérnökre, 2012 tavaszán. Azóta vagyok járműmérnöki szakon, gépjárművek szakirányon, optimális esetben még egy évem van vissza.

Miért jelentkeztetek a HK-ba és mért pont ezekre a pozíciókra?

T: Már ez a harmadik év, hogy mentor vagyok. Nagyon szeretem csinálni, és a három év alatt voltak dolgok, amiket úgy vettem észre, hogy működnek, meg voltak, amik nem. Ezeken szeretnék kicsit változtatni, újdonságokat belevinni, valamint átalakítani egy kicsit a mentorfelvételi rendszert is.

Erről egy kicsit bővebben tudnál mesélni?

T: Eddig a mentor felvételi úgy zajlott, hogy a kötelező oktatások az előtt voltak, mielőtt kiderült, ki kerül be a Mentor Gárdába. Úgy szeretnék ezen változtatni, hogy először legyen az elbeszélgetés, esetleg AC teszt, és amikor már kiválasztottuk a mentorokat, utána a szabályzatokból való felkészítés, oktatás. Ebben az évben 15 tagja volt a Mentor Gárdának, jövőre ezt szeretném többre emelni, hogy ne legyen egy mentornak több tanköre.

M: Leginkább azért jelentkeztem erre a pozícióra, mert én is kollégista vagyok, és nagyon szeretek itt lenni, élvezem, érdekel, hogy mi történik. Még inkább azért, mert a HaBár-pul-tózással és a mentorkodással én is bekerültem a közösségi életbe; és úgy gondolom, hogy magának a kolinak is elég erős közösségformáló ereje van, és ezzel lehetne mit kezdeni. Az embereket újra le lehetne csábítani a HaBárba, közösen kolin belüli programokat szervezni, egy kicsit jobban megismerni egymást, jobban odafigyelni egymásra.

A kertfelújítás terveiről mondanál pár szót?

M: A tervek még mindig napról napra változnak, ami fix, annak a munkálatai már zajlanak a kertben. Lesz egy filagória, kiülős kis hely, ugyanolyan, mint amilyen a balatonlellei táborban is van. A négy nagy lámpa felújítása már befejeződött, amik így újra működnek sötétdestől este 10-ig. Még tervben van a parkoló és a dühöngő közötti rács felújítása, a parkoló felfestése. Esetleg meg lehetne nézni, hogyan fér el több autó bent.

Mit tervezel a koliban?

M: Létrehoztunk egy belső kolibizottságot, és hetente, kéthetente megnézzük a zuhanyzókat, fogasokat, a WC-k állapotát. Hogy a kolicsoport ne arról szóljon, hogy hol mi rossz, ne nekik kelljen írogatni, hanem legyen erre egy csoport, ami elmegy, megnézi, elmondja nekem, én meg viszem Erzsike nénihez (Varró Ferencné kollégiumi gondnok – szerk.), hogy ezt kellene megcsinálni.

T: Hiába vannak eszközök, alkatrészek raktáron; ha Erzsike néni és Peti nem tudnak a hibákról, akkor nem fogják tudni megoldani azokat.

M: Erzsike néni mindig elmondja minden félévben az új beköltözőnek, hogy bármi problémája van, menjen le. De senki sem megy le, mindenki csak panaszkodik. Ezt akarjuk megelőzni. Arra is gondoltam, hogy legyen lakógyűlés, úgy, hogy jóval előtte körbemegyek, kihirdetem, hogy mindenki tudjon róla, hogy adott időpontban lent lesznek a Landlerban; akinek problémája van, jöjjön le és mondja el. Fontosnak tartom, hogy ismerjenek meg, és tudják, hogy van, aki ezzel foglalkozik és csinálja. Máshogy viszonyulnak az emberhez, ha folyamatosan találkoznak vele. Például jövő héten a még ki nem töltött űrlapokkal fogok körbemenni, hogy hozzájárul-e a szobatárs a vendégfogadáshoz. Ezek 50-60%-os arányban vannak kitöltve, jövő héten viszont mindenkihez bekopogok, bepótoltatom a hiányosságokat.

Az elődeitek segítenek nektek?

T: Folyamatosan konzultálunk. Ráadásul én most azon vagyok, hogy a többi kar Mentor, Senior gárda vezetőitől érdeklődjek, náluk hogy működik a rendszer. Hátha van valami jó dolog, amit át lehetne venni onnan.

Nem féltek attól, hogy a HK-s dolgok miatt a BSc-n töltött idő megnyúlik?

M: Én bízom benne, hogy erre nem kerül sor. Most már olyan tárgyaim vannak vissza, amiket úgyis meg kell csinálnom, már nem tologathatom. Többnyire szakos és pár alapozó.

T: A tárgyak többsége nekem is annyira egymásra épülős, hogy ha egyet elbukok, akkor még egy évet töltök az egyetemen.

Ha arra gondolok, hogy dolgoztam a MűTerenben, mentorkodtam és a HaBárban is pul-toztam, nem tudom, időben mennyivel lesz több vagy kevesebb a HK-zás. De talán nem akkora ugrás, mintha semmit nem csináltam volna, és utána kapom meg ezt a feladatot, amire minden nap időt kell fordítani. Öntévelyen körüli ülésekre eddig is jártam, most is fogok, csak épp másmilyenre.

Szóval a korábbi kötelezettségeiteket folyamatosan adjátok majd le, ahogy egyre jobban belemerültök a HK-zásba?

T: Igen. Előző félévben próbáltam a műtermes tevékenységeimet csökkenteni, és egyre több feladatot az újabb generációra hagyni, ami számukra is jó, mert így kibontakozhatnak, fejlődhetnek.



fotó: Stefán Péter

ZENTAI
ZSÓFIA



Tanárinterjú - Dr. Nyolcas Mihály

Az oktató, aki végtelen szerénységgel meséli el lelkiismeretes munkájának részleteit.

Elindulva a kezdetektől először azt szeretném megkérdezni, hogy milyen út vezette ide a Műegyetemre, hiszen nem Budapesten született?

Egy 1600 fős kis faluban születtem Szolnok mellett. Gyermekkoromban örökre fűrtam, faragtam, szereltem, különösen érdekelték a műszaki dolgok, úgyhogy nem volt kérdés, hogy középiskolába hova megyek. Szolnokon végeztem egy épp akkor szakközépiskolává átnevezett gépipari technikumot '73-ban. Utána is egyéltelmű volt, hogy ide fogok jönni, jelentkeztem is. Akkoriban még volt felvételi vizsga és mivel az országos műszaki tanulmányi versenyen második voltam kétszer is, ezért nem kellett felvételi vizsgát tennem. Úgyhogy amikor ide jöttem, a vizsgabizottság elnökével cseverésztünk egy pár mondatot az időjárásról a formaság kedvéért.

Tanulmányai után egyből oktatói pályára lépett?

Nem, először tervezőintézetben dolgoztam, amiről azt kell tudni, hogy akkoriban ezek úgy néztek ki, mint egy lovarda. Voltunk harmincan egy teremben, mindenkinek volt egy íróasztala, vele szemben pedig egy rajztábla katonás rendben. Minden második ember dohányzott, olyan volt, mint egy vasúti resti. Eljött aztán az az időszak a nyolcvanas évek elején, amikor a nagy tervezési munkák megszűntek. Elmaradtak a nagyipari beruházások, különösen a vegyiparban, és mivel a Vegyiműveket Tervező Vállalat Szállítási Osztályán dolgoztam, ez különösen érzékenyen érintett. Ekkor kezdtem el nézelődni, hogy hova is lehetne továbblépni. Már a végzésem után is felmerült bennem, hogy ide jövők, de hát akkor még nem jött össze a dolog. 1981-ben kerültem a tanszékre és itt is maradtam.

Azóta dolgozik még az iparban?

Természetesen, idekerülésemkor még élt valamennyire a magyar ipar, sok KK (külső megbízás alapján végzett kutatási munkák - a szerk.) megrendelés volt, ám később ez is beszűkült. Ugyanakkor kiépült egy vállalkozói rendszer és van egy cég, ahova rendszeresen bedolgozom. Évente 4-5 komplett berendezés tervét készítem el. Ezek jellemzően nyomdaipari gépek, szárítóalagutak, formafixálók stb. Először kísérletekkel indulunk és úgy haladunk előre a munkával. Mindig új dolgokkal foglalkozunk, ez megtartja a szakmaiságot valamennyire. Természetesen nekem az oktatás a fő vonal, én vagyok a tanszéki órarend készítő. Igyekszem mindenkinek blokkosítani az órarendjét, hogy legyen lehetősége ipari kapcsolatokat is ápolni. Mert úgy nem lehet azt oktatni, hogy hogyan lehet egy tengelyt méretezni, gyártani, ha az ember nem menedzselte végig a valóságban az előgyártmánytól a késztermékig valamit.

A tervezői tapasztalatai alapján tudna valami tanácsot adni a fiataloknak, hogy mire érdemes odafigyelni?

Nagyot változott a világ. A tervezőintézeti rendszerben könnyebben lehetett a szakterületek képviselőivel konzultálni. Most is lehet, csak már az elektronika segítségével, mindenki a maga által megválasztott munkakörülmények között. Én mindig igyekeztem elkerülni, hogy párhuzamosan több munkám is fusson, mert ez a hatékonyság rovására megy. Mindig arra törekedtem, hogy csak egy feladatra koncentráljak és azon minél hamarabb túl legyek. Sosem tudtam elképzelni, hogyan lehet úgy dolgozni, hogy az ember közben zenét hallgat, internetezik és a

háta mögött a televízió is megy, de vannak, akiknél ez működik. A konkrét tervezés során pedig arra kell odafigyelni, hogy amit lerajzolunk, azt valakinek meg is kell csinálni, tehát gyárthatónak kell lennie. Ha mi gondolatban le tudjuk gyártani az adott elemet, akkor nagy gond már nem lehet. Végig kell kísérni az egész folyamatot, el kell képzelni a működést az utolsó csavarig. És még akkor is lesz benne hiba!

Mi a véleménye arról, hogy idén már nem volt ábrázoló geometria az elsősöknek? Ön szerint jelenthet ez később hátrányt a számukra?

Én személy szerint sajnálom, hogy nincs, szerettem az ábrázolót. Most modellezéssel indulnak a tervezési gyakorlatok, már elsőben modelleket építenek a hallgatók, gyakorlatilag gondolatban testeket építenek, anyagot leválasztanak, szinte kézzel faragnak. Ez már egyfajta rávezetés a térbeli látásmódra, míg korábban síkbeli leképezés volt, ezt felhasználva készültek a térbeli feladatok. Most csak kényszerűségből térünk vissza a síkba, mert ha le kell gyártani valamit és az embernek nincs olyan gépe, amibe csak bedugja a pendrive-ot és az legyártja magától, akkor kell egy papír, amiről olvasni lehet. Szóval ezt nem lehet még elhagyni. Nekem nehezebben megy a számítógépen való térbeli testépítés, mert nem ezzel a gondolkodásmóddal indultam. Szeretek kézzel is rajzolni, ez persze csak művezetői szinten megy. Ha fogok egy darab papírt, két perc múlva kész a műhelyrajz, míg számítógéppel ez nehezkesebb. Órán az ábrázoló geometria térbeli fogalmainak hiánya okoz néha gondot, próbálok ezért olyan kifejezéseket használni, hogy a közös kommunikáció kialakulhasson



forók: Terék Tamás



valamelyest. Egyébként még nincs eredménye ennek a változtatásnak, két-három évnek el kell telnie ahhoz, hogy kiderüljön, okozott-e visszateszt az ábrázoló geometria hiánya a beadott feladatok minőségében. Reméljük, hogy nem jelent hátrányt a későbbiekben az, hogy kivettük a tananyagból. Mivel számítógépen történik a háromdimenziós testépítés elsajátítása, ez kialakít egyfajta térbeli látásmódot.

Ön szerint mennyiben jelent előnyt a számítógépes tervezőprogramok alapos ismerete az elhelyezkedés során?

Biztosan sokat jelent, de ha egyet alaposabban megismernek, az a továbblépéshez szinte elég lesz. A legtöbb ilyen tervezőprogramnak ugyan - az az alapdolog, egy tőről fakadó gondolkodásmódja van, maximum az ikonok térnek el. Az adott munkahelyen használt programra aztán már át lehet képezni magukat könnyedén. Én is törekszem arra, hogy egy adott szintre eljussak, de mindig az az elsődleges cél, hogy a feladat határidőre meg legyen oldva, utána lehet továbblépni. A tréningre, a programban való elmélyülésre kell, hogy valami ösztönözzön. Önöket a feladat, engem a határidő. Addig fejlesztem magam általában, amíg egy adott feladat konstrukciós hátterét ki nem elégíti a számítógépes tudásom.

Gondolom, mint a legtöbb tanszéken, itt is kevés az oktató. Mivel ösztönözné a végzett hallgatókat arra, hogy helyezkedjenek el itt?

Csak a lelkesedésükre lehet alapozni. Abszolút érthető helyzet az, ha valaki végez huszonéves korában, akkor első dolga, hogy az egzisztenciáját megteremtse. Szerencsés esetben tud segíteni a család és akkor nem szorítja annyira az idő. Itt csak olyan paraméterek és anyagiak állnak rendelkezésre, amelyekből nem lehet az egzisztenciát megalapozni. Aki jó képességű, az jó eséllyel el tud helyezkedni az iparban. Aki ide jön, az közalkalmazotti státuszba kerül, bértáblában meghatározott fizetést kap. Nagyon kell hozzá, hogy élvezze a tanári szakmát, kell egy bizonyos belső késztetés, hogy el akarja mondani valamit, ami szerintem fontos. Amikor az ember tanít valamit,

az egy jó élmény kell, hogy legyen. Nem feltétlenül a hallgatói szemek csillogására gondolok itt, hanem ha beszéltem az anyagról, utána örömmel tölt el az, hogy ez esetleg érdekelt valakit. Kezdetben órák után én is rácsodálkoztam, hogy tulajdonképpen egy élmény volt. Akiben ezek megvannak, annak azt gondolom, hogy ez egy jó irány. Előbb utóbb jönnek majd a sikerek, később pedig a pénz is.

A mai napig vannak ilyen pozitív élményei a tanítással kapcsolatban?

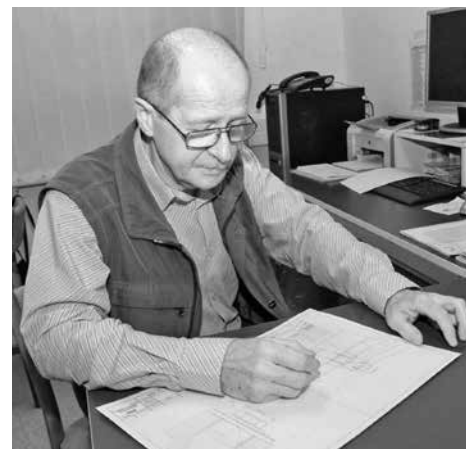
Igen, például ha valaki kiteríti a rajzát, látom rajta, hogy mennyit foglalkozott vele, mennyiben a saját munkája, de az is feltűnik, ha aprólékosan ki van dolgozva. Jó ezt látni egyébként. Egy munkahelyen is azzal az emberrel jó együtt dolgozni, aki részletesen átgondolja a feladatot. Így ki tud alakulni egy jó munkakapcsolat, ha közösen végiggondolják a feladatot. Van persze olyan is, aki a kettesre jártszik, ez is egy kategória, végül is a lécet átugrotta, a diplomát megkapja. De aki 2 méterrel ugrotta meg a lécet, az messzebbre is ér el. Aki kicsit szökken, az hamarabb leesik!

Nem voltak Önben olyan ambíciók, hogy magasabb pozíciót töltsön be itt az egyetemen?

Nem, már általános iskolában is kérdezték a tanárain, hogy miért nem jelentkezem? Tudták, hogy tudom az anyagot, de nem értették, hogy egyszerűen ilyen a mentalitásom. Sosem vágytam vezető pozícióra, mindig inkább a megfigyelő szerepét töltöttem be. Nem voltam első véleménynyilvánító sem, meghallgattam a társaimat és az alapján értékeltem. Nem mintha befolyásoltak volna, de az ember bekerül egy közösségbe és ott mérlegelnie kell, mielőtt döntene. Egyébként nem is lennék alkalmas vezetőnek, nem pezseg körülöttem az élet úgymond. Inkább a családra próbáltam koncentrálni, hogy ott minden rendben legyen, nekem az fontosabb volt mindennél. Végigjártam az utat, laktam kollégiumban, aztán albertben és azért dolgoztam, hogy a gyerekeim esetleg egy jobb pozícióból induljanak. De persze voltak szakmai sikerek, egy-egy átadáskor az elismerés jóleső érzést ad.

Végezetül megkérdezném, hogyan vélekedik a „Jóindulat Hiánya Tanszék” elnevezésről?

Egyébként, hogy egy jó hírt mondjak a JHT megszűnt, most JSZT a nevünk, úgyhogy ki kell találni valami más „elnevezést” (mondta mosolyogva). Egy tanszéki értekezleten hallottam kb. öt évvel ezelőtt ezt a kifejezést és ilyenkor az ember önvizsgálatot tart, mert ez nem hangzik jól. Ez egy összetett dolog. Aki gépészmérnökként akar tevékenykedni, azzal szemben kell valamilyen követelményt állítani. Itt nincs olyan, hogy majdnem jó megoldás vagy félmunka. Amit megtervezünk, például egy tengelyt vagy bonyolultabb berendezést, az vagy gyártható vagy nem, vagy eltörik vagy nem. A másik pedig az, hogy az időszak, amikor ez a kifejezés kialakult, nekünk se volt egy sétagalopp. Régen, a felvételi vizsgák idejében, sokkal kevesebb hallgatót vettek fel, akik általában felkészültebbek voltak, most pedig háromszor annyian kerülnek be. Továbbá amikor az öt éves képzésről át kellett térni a három és fél évesre, át kellett alakítani a tárgyainkat, el kellett döntenünk, hogy az ABC-ből melyik betűt hagyjuk ki képletesen szólva. Le kellett szűkíteni az addig jól bevált tananyagot és meg kellett próbálni a legtöbbet belepréselni a hallgatókba adott idő alatt. Voltak konfliktusok a hallgatók és közöttünk, valamint házon belül is. Most már úgy érzem, talán a kedélyek kicsit lecsillapodtak. Azt is sajnos tudomásul kell vennünk, hogy van, aki pénzért vásárolja a rajzait. Ha valaki gépész tervezőként akar tevékenykedni, akkor ezzel a saját sírját ássa. Kell az embernek egy gyakorlottság, egy észjárás, mert különben nincs ötlete, ha alkotni kell. Nekem is volt egy hosszabb időszakom, amikor nem terveztem, utána vért izzadtam, mire eszembe jutott valami, mert a kreativitás is leépül. Persze most Önöknek nem kellemes dolog a csavarfej paramétereit kibogarászni, de ez csak a kezdet, amin túl kell jutni ahhoz, hogy később már könnyen menjen. Egy idő után az ismeretek beépülnek, és akkor már tudja az ember, hol keressen stb. Ezt sajnos muszáj végigcsinálni.



**ZEITLER
MÁTYÁS**



Közlekesek újrázta a Várostervezési Napokon

A Boráros tér teljes körű közlekedési és építészeti átalakításának mindössze három nap alatt való megtervezésére vállalkoztak a BME diákjai a február 27. és március 3. közti hosszú hétvégén. A verseny kerettörténete szerint 2025-re megépül az 5-ös metró első üteme, így a Petőfi híd pesti hídfőjénél az egész város szempontjából jelentős területrendezésre nyílna lehetőség.

Az Építésztechnológiai, Építőmérnöki és Közlekedésmérnöki Karok Szakkollégiumainak közös szervezésében, Dr. Dunai László, az Építőmérnöki Kar dékánjának fővédnökségével megrendezett csapatversenyen a három kar 38 diákja hét csapatban versenyzett egymással. Az idei nyertes csapat tagjai Édelmayer Zsófia és Mundry Luca építésztechnológusok, Frenyó István építőmérnök és Hajdu Marcell és Spohn Márton közlekedésmérnök hallgatók voltak, közülük Zsófia, Marcell és Márton már a tavalyi megmérettetésen is első díjat nyertek.

A győztes pályamunka megalkotói felszabadították a Boráros tér déli oldalának jelentős részét elfoglaló buszmegálló területét, helyette a hídfőtől északra a Duna-parti, a Mester utcából kikanyarodó, és a Lónyai utcába visszaépíteni javasolt villamosvonalak – a budai oldalon megvalósulóhoz hasonló – fonódó hálózatba szervezéséhez alakítottak ki csomópontot. A jelenlegi lepusztult, funkció nélküli kerengőt és aluljárót a terv keretében teljesen felbontották, és egy íves, lejtős lépcsősorral nyitották a Duna, illetve a rakparti HÉV kéreg alá vitele nyomán kiteljesedő rakparti gyalogos folyosó felé.

A tér új, építészeti hangsúlyos épületet kapott, melyben a diákok terve szerint a környező nagy egyetemokről frissen kikerült fiatalok által alapított vállalkozások kaphatnak helyet. Az inkubátorház klíntertéglá burkolatú

magja Ferencváros ipari-kikötői örökségére reflektál, míg az amőbaszerűen arra ránövő üvegfalú emeletek a startupok világában formálódó gondolatokat szimbolizálják, miközben beillesztik az épületet a Soroksári út menti irodaházak sorába.

A térátalakításhoz a győztes terv szerint jelentős forgalomcsillapítás társulna, a Petőfi híd autópályaszerű lehajtója helyére kerékpárosbarát, lámpás csomópont kerülne. A csapat szeretne volna visszahelyezni az átkelőt a város mentális térképére, ezért a belvárosi Duna-hidak közül utolsónak a Petőfi híd is díszkivilágítást kapna. A fényjátékot – melyhez az ötletet a csapattagok mechanikai tanulmányai adták – az áthaladó villamosok vezérelnék, melyek a híd szabályos, Gerber-tartó szerkezetének rúdjaiban ébredő feszültségeknek megfelelően változtatnák a megvilágítás színét.

A díjazott résztvevők pénzjutalomban, valamint egy emléklappal ellátott vasúti sínszelvényben részesültek. Az első díjas csapattagok a verseny legfontosabb tapasztalataiként a tantervi tanulmányaikon jóval túlmutató, szakterületek közti csapatmunkát említették. Ekés András, a Városkutatás Kft. ügyvezető igazgatója által elnökölt zsűri a díjkiosztás előtt szintén a városfejlesztés és közlekedésfejlesztés integrációjának fontosságát hangsúlyozta, melynek hiánya egyes ma futó projekteknél is tetten érhető.

A siker receptje

Pontosan egy éve jelent meg első cikkem a Közhír hasábjain: a tavalyi Várostervezési Napok győztes csapatának tagjaként írtam élményeinkről (2013. április). A VTN-t idén is sikerült megnyernünk, és még jó, hogy egy év elteltével bele-rázódtam más témák közíráscikkbe öntésébe is, mivel az ideai tapasztalataimról sok újdonságot nem tudnék mesélni. Továbbra is két dolgot tartok említésre méltónak.

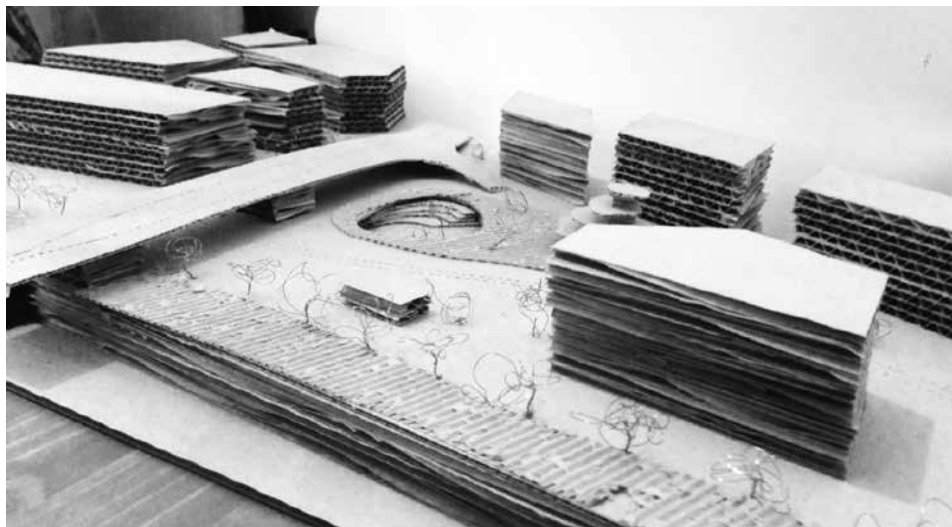
Egyrészt: a baráti kapcsolatok, amiket az egyetemen szerezünk, fontosságukban felérnek az itt megtanultakkal. Igen, a házi, jegyzőkönyv és ZH-rengeteg gyilkosa a közösségi életnek, de szerencsére a közelgő Kari Napok kiváló alkalom lesz, hogy a jegyzeteket egy pillanatra félretéve legurítsunk kollegáinkkal ezt-azt a garaton.

Másrészt: félelmetesen egyoldalú tudást kapunk a Közlekkaron. A VTN-en egy hétvégén keresztül egy csapatban dolgozhattam építész- és építőmérnök diáktársaimmal, megtapasztaltam milyen jól kiegészítik egymást szakterületeink. Azaz kiegészíthetnének, ha lenne bármilyen kapcsolódási pontunk egymás felé. Azóta a saját tantervemet tudatosan úgy alakítom, hogy nyissak a K épület felé. A Közhír hasábjain ennek már olvasható lenyomata van: az Urbanisztika Tanácsok szabvány tárgyai által inspirálva írtam már expresszbusz-rendszerek avagy a moszkvai és a pesti metró és a város kapcsolatáról, vagy épp ebben a számban a városi vasúti területek rehabilitálásáról. A tanterv hiányosságaira kihegyezve készítettem interjút Szabó András oktatási dékánhelyettes úrral, illetve riportot vele, a dékán úrral, és a közlekedésmérnöki szakfelőssel.

Most, a 4-es metró átadásából kijózanodva feltesszük magunknak a kérdést, hogy mégis milyen közlekedésmérnök volt az, aki ezt a vonalat így tervezte meg, hadd fogalmazzam meg a nyilvánvaló választ. Olyan közlekedésmérnök, aki éveken keresztül csak a járműről tanult, és annak utolsó fogaskerekében elveszve egy szót se hallott magáról az emberről, magáról a városról aki aztán majd a metrókat használja.

Tekintve, hogy a már említett tanár urak mindenkit arra bíztatnak, hogy tegyék meg javaslatukat a tantervvel kapcsolatban, hadd álljon itt az enyém, és hadd biztassalak benneteket is a józan kritikára: Miért ne válhatnak ki a közlekedésmérnök szakosok – választható módon – a többször is pengellőre állított Szerkő II.-t és a ráépülő Járműfenntartást az építészekről vagy építőszekről áthallgatott bármilyen, közlekedéshez kapcsolódó ismerettel?

SPOHN
MÁRTON



Cool Budapest?

A BME Management Szakkollégium hetedik alkalommal rendezi meg április 7. és 10. között a SZAKMARATHON című programsorozatot, amely idén a „COOL Budapest” témakörével foglalkozik. A dolog különlegessége (legalábbis közlekes szempontból), hogy egy teljes napot szentelnek a főváros közlekedésének.

► A Szakmarathonok világa

A tavasszal megrendezett Szakmarathonok célja, hogy egy olyan témakört hozzanak közelebb a hallgatósághoz, amelynek megismerésére az egyetemi oktatási keretek között kevésbé van lehetőség. Hogy idén miért éppen Budapestre esett a választás? Mert a szervezők úgy látják, hogy a város az utóbbi időben rendkívül sokat fejlődött az élet minden területén, így ideális alapul szolgál egy, az egyetem valamennyi karát megmozgató rendezvény számára. A tematikus napok alkalmával elsősorban azokra a dolgokra fókuszálnak, amelyek megítélésük szerint jól működnek Budapesten, és inspirálóan hathatnak másokra. (Ennek megfelelően tehát ne is keressük a programban a 3-as metró állapotát vagy Alstom metrók körüli vitákat boncolgató beszélgetéseket).

A közlekedésen kívül természetesen másról is szó esik a Szakmarathon alatt, így például a budapesti gasztronómiai világról, a szórakozóhelyekről és a munkahelyi környezetudatosságról.

► A közlekedés napja

A tematikus napok alkalmával előadások és kötetlenebb kerekasztal beszélgetések váltogatják egymást másfél órás blokkokban meghívott vendégek és moderátorok részvételével. A „Döntés a tiéd, avagy hogyan is utazzak a városban?” témához sikerült megnyerni többek között Prácser Attilát, az Oszkár magyar telekocsi rendszer alapítóját, Kürti Gábort a Critical Masstól és a Hajtás Pajtástól, moderátornak pedig Smiló Dávidot a hetiBetontól. Az esemény igazi nagyjúja azonban Vitézy

Dávid lesz, aki a BKK jelenéről és jövőjéről fog előadást tartani.

Már a vendégek listájából is jól látszik, hogy a szervezők igazán kitettek magukért, így az egyszeri közlekesnek nincs más dolga, mint regisztrálni a BME Management Szakkollégium honlapján (www.mszk.bme.hu), majd élvezni az előadásokat és a vitákat. Egy szóval Szakmarathonra fel!

STRAUSZ
PÉTER



BME MotoStudent Team - Motorkerékpár-fejlesztés az egyetemen

Néhány évtizede Magyarországon virágzott a motorgyártás. Nem kell bemutatni a hazai nagy motormárkákat, csak hogy párat említsünk: Danuvia, Csepel vagy a Pannónia. Sajnos ezek a márkák, és velük együtt a motorkerékpár-gyártás mára csak történelem. Voltak próbálkozások a feltámasztásukra, de sajnos mindegyik eredménytelen volt. Pedig a motorsportban sikeresen képviseltetjük magunkat mind műszaki, mind sportolói téren. Nem véletlen tehát, hogy tavaly októberben elindult itt az egyetemen a BME MotoStudent Team.

A MotoStudent lényege, hogy mérnökhallgatók vesznek részt benne, és az elméleti ismereteiket gyakorlati téren is hasznosítják, miközben rengeteg tapasztalatot is szereznek.

A versenyben részt vevő csapatok feladata egy motorkerékpár tervezése, megépítése és az ehhez kapcsolódó teljes dokumentáció elkészítése. A szervezők által biztosított alkatrészek egy 250 cm³-es, egyhengeres, négyütemű motorból, az első teleszkóp, a kerekek, és a hátsó rugóstag. A többi részét a motornak, mint például a váz, lengővilla vagy az idomok, már a csapatnak kell megtervezni és legyártani. Ezen kívül egy kisszeriás gyártás megvalósításának tervét is el

kell készíteni. Másik része a versenynek a gyakorlati feladatok: a fék- és gyorsulásteszt, a szlalom és a pályaverseny. Ezekben a versenyszámokban derül ki igazán, hogy mennyire sikerültek jól a motorok valójában. A versenyt kétfévente szokták megrendezni, a soron következő idén októberben lesz. Mivel tavaly októberben alakult a BME MotoStudent Team, ezért egyéves hátrányunk van a többi csapattal szemben, de ez nem tántorít el minket, terveink szerint haladunk a fejlesztéssel, márciusban lezárul ez a fázis. Ezután legyártjuk a szükséges alkatrészeket, és jöhet az összeszerelés, a tesztelés! Szerencsére nagyon pozitív a csapat fogadtatása a motoros szakmá-

ban, sokan segítenek nekünk mind szakmailag, mind alkatrész terén; természetesen minden támogatás jól jön. Az elsődleges tervünk az idei szezonra a versenyre való kijutás, de nem titkolt szándékunk, hogy néhány versenyszámban a dobogóra álljunk!

FEHÉR
BÁLINT



Interjú Hámori Lászlóval

Folytatódik cikksorozatunk, melyben volt kari hallgatókat kérdezzük a múltról, a jelenről és a jövőről. Ebben a hónapban Hámori Lászlóról, a Duna Autó Zrt. vezérigazgatójáról olvashattok.



fotók: Munkácsi Kristóf

Közlekedésmérnöként végzett, most vezérigazgató. Milyen főbb állomások voltak az életpályáján?

1983-ban diplomáztam az egyetemen. Ezután a Volánnál helyezkedtem el mérnökként. Alapvetően jól éreztem ott magam, de látszott, hogy az ottani fizetésnek köszönhetően nem tudom megvalósítani mindazt, amit szerettem volna. Az egyik felettesem kérdezte, hogy mit szeretnék elérni az életben, mi az, amivel megelégednék? Arra én annyit feleltem, hogy szeretnék egy 10 éves Ladát és egy másfél szobás lakást. Erre ő csak annyit mondott, hogy ott sosem fogom elérni. Ezt átgondolva döntöttem és léptem tovább. Alapítottam egy munkaközösséget, amely járműjavítással foglalkozott. Egy hétvége alatt megcsináltam a Kamaz dugattyújának gyártásához szükséges rajzokat, melyeket bevittem az akkor üresen kongó Csepel Autógyárba, és a Volánnal szerződésben legyártattam 8000 darabot, melyből rengeteg teherautót újítottunk fel. Ennek eredményeként egy év alatt megkerestem az első lakásom árát.

1989. szeptember 18-án alakult meg a Duna Interservice Kft. (mai Duna Autó Zrt.) elsősorban járműjavítás profillal. Majd nem sokkal később Mitsubishi személygépkocsik és teherautók forgalmazásába kezdtünk. Lejárt a Barkas és Žuk ideje, kellett valami, ami helyettesíti őket a forgalomban. Az akkori Mitsubishi L300-as tökéletes választásnak bizonyult. Az autók lábon jöttek a határtól, és amíg ideértek, már el is adtuk őket. Tényleg kelendőek voltak. Ezen kívül teherautó-felépítmények gyártásával is elkezdtünk foglalkozni. Igyekeztünk a különleges igényeknek is

megfelelni. A cég hihetetlen ütemben fejlődött.

A 2009-es válság nálunk is hatalmas változásokat hozott. Alkalmazottaink közel egyharmadától meg kellett válnunk, de még így is több mint kétszázan dolgoznak itt összesen. Ezen túl a magyar gépjárműeladások száma is közel a harmadára csökkent, ami elég nagy kihívást jelentett. De sikeresen helytálltunk, s erre jó bizonyíték, hogy ma miénk a piac három százaléka.

A Duna Autónál 19 márka van jelen. Mennyire nehéz ezt a mennyiséget koordinálni egy egymárkás kereskedéshez képest?

Alapvetően nem érzem nehezebbnek. Természetesen az elején nagyobb kihívás beletanulni, hogyan is lássunk át ennyi mindent, de idővel ez is rutinfeladattá válik, és nem tűnik belülről nehezebbnek, mint egy egymárkás kereskedés irányítása. Ráadásul időről-időre fejlődött a cég ekkorára, így útközben is folyamatosan fejlődhetünk szakmai szinten, ezért nem ért meglepetésként a nagy járműpark.

Műszaki hallgatóként sokan hivatkoznak a kevés szabadidőre. Ez a panasz visszamenőleg mennyire helytálló?

Rám ez a kijelentés sosem volt igaz. Bár élttem közösségi életet, és igyekeztem részt venni kari eseményeken, elsősorban a tanulásra koncentráltam. Nem csak az egyetemet vettem komolyan, hanem az élet más területeit is. Én hallgató koromban már házas voltam, és a jövőt tervezve fontos volt, hogy az 5 éves képzés tényleg 5 évet takarjon.

Ön szerint milyen nehéz közlekedésmérnökként elhelyezkedni az országban?

A rendszerváltás után kinyíltak a kapuk. Szerintem megfelelő nyelvtudással ma sokkal könnyebb elhelyezkedni, mint régen. Fontos persze, hogy a tanulmányok alatt felmerülő kihívásokat sikeresen abszolválják, és ne elégedjenek meg az elégséggessel. Ezeken kívül szükségük lesz egy nagy kalap szerencséire is, bár úgy érzem, erre nem csak közlekedésmérnökként van szükség, nem árt ez más szakmákban sem. Nyilvánvalóan nekem is kellett szerencse, hogy lépésről-lépésre előrébb jussak életemben. Félreértés ne essék, természetesen a tudást tartom első számú fegyverténynek az elhelyezkedés során, de nem árt egy csipetnyi az előbb említettből sem!

Bár életútját szemlélve nehéz nem meglátni, hogy az autók kísérik önt leginkább a járművek közül, más járműfajtákat is használ?

Igen, az autók mindig is az érdeklődési köröm középpontjában álltak. Fiatal koromban formatervező szerettem volna lenni. Nagyon sokat rajzoltam és gondolkodtam a négykerekűek formatervén. Küldtem rajzokat a Ferrarinak, a Bertonénak, a Wartburgnak és a Zaporozsecnek is. A Ferraritól aztán évekig kaptam karácsonyi ajándékokat, olykor egy Forma-1 könyvet, máskor egy plakátot. Nagy szó volt ez akkor. Elég vicces, hogy a két keleti gyártó nem válaszolt, miközben még a Bertonével is váltottunk pár levelet. Ezen kívül az autósport az, ami mindig is érdekelt. 2010-től tereprallye szakág vezető voltam az Magyar Nemzeti Autósport Szövetségénél, és szabadidőmben gokartozok is.

Az eredeti kérdéshez visszatérve, nem használok más járművet, én a mai napig megmaradtam az autózézetésnél.

Hogyan jött az ötlet, hogy ön is kipróbálja magát a legjobb körítő hajszolásában?

Egészen későn, 40 évesen vezettem először gokartot. Ott kiderült, hogy egész jó időket tudok menni, így megtetszett ez a sport. Alapvetően itt is megtanulhatja az ember, hogy milyen körről-körre a határokat feszegetni, és azonosan jó időket futni. Nagyon jó kikapcsolódás. Egyik alkalommal panaszkodtam kicsit, hogy fáj az oldalam, ezért ellátogattam az orvoshoz. Ő megvizsgált, és kiderült, bordarepedésem volt. Majd megkérdezte tőlem, hogy muszáj-e ezt csinálnom közel 50 évesen? Én erre csak annyit mondtam: Látja, doktor úr, muszáj!

Melyik a kedvenc típusa a forgalmazott járművek közül?

Mindig is japánautó párti voltam. A kedvenceim talán a Nissanok. Én is egy Muranóval járok a hétköznapiakban. Ma a 10 éves Lada helyett akár ez is lehetne az önök kitűzött célja.



Milyen tanáccsal tudná ellátni a hallgatókat?

Ha mérnökként szeretnének elhelyezkedni, akkor nyugodtan támaszkodjanak az egyetemen tanultakra, jó alapot fognak képezni a jövőben. De ha cégvezetésben is gondolkodnak, koncentrálnak gazdasági tanulmányokra is, mert elengedhetetlen lesz munkájuk során, hogy átlássák a vállalatuk működését. Én életem egyik legfontosabb momentumának tartom, hogy elvégeztem egy képzést, és megtanultam könyvelni is. Ma már természetesen nem én csinálom, de nagyon sokat jelent, hogy belelátok a pénzügy világába is.

SOMOGYI
IMRE



Elvileg hátrányból indulok, de mégsem

Egy több napi alvás- és HaBár-megvonásos, sikeres és sikertelen zárthelyikben gazdag hét után legtöbbször érezte már a lelke mélyén a hősi dicsőséget. Vannak köztünk azonban olyanok, akiknek még több akadályt kell leküzdeniük ahhoz, hogy eljussanak a céljukig. Két hallgatónkkal, Heuer Dániellel és Ivicsics Borbálával készítettünk interjút.

► Heuer Dániel

Honnan jött az ötlet, hogy a közlekedésre gyere?

Végül is onnan jött ez az egész, hogy mindenképpen olyan területen akartam elhelyezkedni, ahol fizikai munkát nem kell végezni, hanem egy asztalhoz ülve számolhatok, tervezhetek. Első ötletként jött az építészmérnöki szak, de mivel nem ez a legkönnyebb és legkeresettebb, úgy döntöttem, hogy szeretnék autókval foglalkozni, hiszen édesapám és bátyám is autószerelők, ebben nőttem fel; innen jött végül a KJK.

Nem aggódtál, hogy nehézségeid lesznek?

Igazából mindig is a dolgok pozitív oldalát néztem, nem nagyon szoktam a problémákkal törődni. Ha jön egy, akkor megpróbálom megoldani, ha nem sikerül, akkor hagyom, tehát emiatt nem igazán aggódtam. Inkább a szüleim részéről jött az aggodalom, hogy mi lesz velem a nagyvilágban, de végül is nem volt semmi probléma. Egyedül lakom, főzök, mosok, takarítok, eljárak bulizni a HaBárba.

Mi volt eddig a legnagyobb kihívás?

Az, hogy le kellett ülni tanulni. Eddig mindig mákom volt, érettségim, egyéb helyeken, minimális felkészüléssel, de itt nem. Itt kőkeményen le kellett ülni tanulni. Másrészt korán reggel magamtól kell felkelni, elkészülni teljesen önállóan. Én a gimiben is bejárós voltam, reggel vittek a szüleim (miután meglett a jogosítványom, magamtól mentem autóval), de most már az van, hogy egyedül kell menni, ez pedig egy kicsit nehéz. Meg az, hogy egyedül otthon kicsit magányos vagyok esténként, de nem veszek.

Vannak számodra aggasztó tantárgyak, tanszékek?

A matekon és a JHT-s tárgyakon belül minden, de remélhetőleg sikerülni fog, rá fogok feküdni. Próbálok ténylegesen teljesíteni, mindenképp itt akarok maradni, mert ez egy cél, én pedig a céljaimat akkor is elérem, ha török, ha szakad. Ugyanígy volt anno a jogosítvány terén, édesanyám nem akarta, hogy megszerezsem, mert felénk (Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében) nem szokványos, hogy egy mozgássérült ember csak úgy kimozdul, jogosítványt szerez. Sokkal viszármadottabbak, mint egy nagyvárosban. Az a röhej ebben az egészben, hogy az egész or-

szágban három olyan autó van, amivel egy mozgássérült ember le tud vizsgázni, Debrecenben, Pécsen, Pesten. Az én oktatóm foglalkozott régebben mozgássérültek jogosítványszerzésével, de abbahagyta, hosszú idő után én voltam végül az, aki megkereste. Két hetem volt levizsgázni, de sikerült. A lényeg, hogy ha az élet olyan helyzet elé állít, amiből ki kell hozni a maximumot, nincs mese, mindenképp teljesíteni kell.

Mondtad, hogy nálatok Nyírmadán nem annyira átlagos szituáció, hogy egy mozgássérült ember teljes életet él. Hogy látod, Budapestben hogy viszonyulnak hozzád?

Nagyon meglepődtem, megdöbbenő volt már a gólyatáborban is a teljesen eltérő hozzáállás, pozitívan csalódtam. Természetesen nek fogják fel az emberek, nincs egy lépés távolság, mint például általános iskolából gimibe érkezve. Kimaradt a „jaj, sajnáljuk” kör, de lehet, hogy ez az én hozzáállásomnak is köszönhető. Nincs az, hogy bebújok a saját mozgássérült árnyékomba, és sírok azon, hogy mi lesz velem, hanem próbálok kihozni a legtöbbet mindenből, próbálok odatenni magam. A gimiben ennek ellenére is megvolt a távolság, de itt már nincs.





Fotók: Steffán Péter

Ehhez kapcsolódva: mennyire élsz közösségi életet?

Igazság szerint a nagyobb HaBár-bulikon mindig ott vagyok, egy-két csoporttársam szóvá tette már, hogy engem mindenhol ismernek. Elég feltűnő jelenség vagyok a két mankó miatt, ezért nagyjából mindenki tudja, hogy ki vagyok, ezáltal belekerülök a társaságnak abba a részébe, ahol a víz kavarog. Ez se nem rossz, se nagyon jó, de szerintem nem az a lényeg, hogy valakinek teljes mértékben kitűnő átlaga legyen, mert akkor csak egy diplomája lesz a végén.

Részt veszel valamilyen öntevékeny körben?

Nem, egyelőre nem. Úgy volt, hogy második félévben talán belépek a Közhírbe vagy a Bográcskörbe, de a tanulmányi eredményeim alapján kicsit bele kell húznom most, hogy sikerüljön. Egyébként mindenképpen szeretnék még talán a HK-ban is szerepet vállalni, vagy mentori feladatot ellátni. Látok abban fantáziát, főleg mentori téren, hogy az újonnan jövő diákoknak is meg tudjam mutatni, hogy – noha én nem így érzem, de a külső emberek számára talán így tűnik – elvileg hátrányból indulok, de mégsem, és mégis csinálom. Ezt a mentalitást szeretném tovább vinni, ezt szeretném megmutatni.

Veled is fordult már elő bizonyára, hogy találkoztál olyan emberrel, akinek nem volt egyből világos a hozzád való viszonyulás mikéntje. Mi az, amit tanácsolnál a többieknek, hogyan viselkedjenek?

Az az egésznek a nyitja, hogy ha kétségek örlik az embert, akkor igenis fel kell hozni a témát. Mindig fontos volt nekem ez a fajta nyíltság, elmondom, hogy mi történt, hogy történt, és ezután már tudunk más témákról is könnyedén beszélgetni, nem kattog már tovább ezen az agya az illetőnek. Ne vegyük természetesnek azt, hogy valaki teljesen mellékesen kezeli ezt a dolgot, eloszlatjuk a kétséget, nem lesz susmus a hátunk mögött, így közvetlenebb lesz a viszony. A túlságos óvatosság sem jó, mert megint kétséget ébreszt az emberben. Tisztázzuk a dolgokat, utána bármiről lehet beszélni; ez nekem mindig bevált. Aki túl empátikus, akik túlságosan sajnálják a helyzetemet, és például kilométerekről előreszaladnak kinyitni az ajtót... nem azt mondom, hogy baj, néha jól esik a figyelmesség, de olykor hagyni kell, hogy megláthassák, mit tudunk megcsinálni magunktól. Nem is azt mondanám, hogy kellemetlen, hanem furcsa, mert ha mi magunkat nem tudjuk elfogadni olyanakként, amilyenek vagyunk, akkor megette a fene az egészet. Nekem is hosszú idő volt ezt elfogadni, kisebb koromban nem érdekelt, nem fogtam fel annyira, de amikor például abba a helyzetbe kerültem, hogy barátnőt szerettem volna – serdülőkor stb. –, akkor volt egy letargikus egy-másfél évem, de utána rájöttem, hogy ez van, ebből kell a maximumot kihozni.

Személyesebb témáktól elrugaszkodva: volt célod azzal az említetteken kívül, hogy idejöttél? Például a magyar közlekedés fejlesztése: hogy látod a meglévő állapotokat?

Jártam már külföldi országokban, de annyival nem jobb máshol a helyzet. Az eszközök terén gyerekcipőben járunk, de jó úton haladunk,

„Jegyzetek mint bárki, ugyanúgy elkészítem a rajzokat is.”

például alacsonypadlós buszokkal. Ez még számomra és akár egy kerekesszékes számára is abszolút kényelmesen használható. De vannak nagyon szerencsétlen megoldások, például az St épületben lépcsőn kell felmenni a lifthez. Nekem ez éppen nem okoz problémát, de ha jön valaki egy kerekesszékkal, ő hogy megy fel a lépcsőn, illetve be a liftbe? A buszokra visszatérve: az Ikarus 415-ös viszont egyáltalán nem alkalmasak erre. Egy nálam kicsit is nehezebben járó embernek ezek a lépcsőfokok nagyon magasak, rosszul lettek kitalálva. De például a Combino is szuper: a helykihasználás annyira nem, de az alacsonypadló igen. A normál villamosokon vannak olyan részek, ahol közepén nincs korlát, ezért azok is használhatóak. Kellett hozzá egy kis rutin (hol van az ajtó stb.), de már belejöttem. Azon még nem gondolkodtam, hogy ilyen téren dolgozzak, dízelmotorok fejlesztésével szeretnék egyelőre foglalkozni.

Ha már felhoztad a BME-t; meggyűlt-e már a bajod bármelyik épülettel? Mennyire korszerűek szerinted?

Igen. Például amikor a T épület 6. emeletén volt vizsgám, és rossz volt a lift, az problémás volt számomra. Végül is vannak jó épületek: az I, a Q, még az E is modernnek számít, de a többi elég régi. Rendben, dolgoznak a külső szépségén, de bent... A CH-ban is fel kell menni pár lépcsőt, hogy a liftet elérhesd. Jó, hogy van lift, de odáig is el kell jutni, ezek félmegoldások csak.

Van valami, amit szívesen mesélnél, amit fontosnak gondolsz megosztani a többiekkel?

Igazából a többi sorstársamnak mondanék olyat, ami rájuk tartozik; ott kezdődik az elfogadás, hogy mi elfogadjuk magunkat. Mérlegelünk: ha azt mondja valaki, hogy egyedül akar lenni, ám legyen, de ha kicsit megerőlteti magát, és elfogadja ezt az egészet, onnantól jóval egyszerűbb. Nekem is volt egy zűrös másfél-két évem: mind egyik osztálytársamnak barátnője volt, focizni jártak stb. Bennem akkor még nem volt meg ez a törekvés, otthon ültem a számítógép előtt, nem mentem sehova, csak édesanyámék vittek autóval. Át kellett esnem ezen, és rájöttem, hogy élhetek én is ugyanúgy, ugyanilyen életet. Volt már több kapcsolatom, eljártam én is a haverokkal, annyi kellett csak, hogy kinyitom a kikaput, és elindulok. Ezt a szüleimnek is köszönhetem, nem rágtak mindent a számba, hagyták, hogy küzdjek. Másrészt sosem voltam olyan gyerekek körében, mint én, egészséges gyerekekkel jártam óvodába, általános iskolába, gimibe és most ide is, ezért sem éreztem azt, hogy én más lennék. Nálunk az önkormányzat a sérült gyerekeknek mindig rendez rendezvényeket, én ezekre nem szívesen mentem el, mert nem éreztem magam közülük valónak. Mindig is egészségesekkel voltam, ezért magamra is így tekintettem. Én velük kellemetlenül éreztem magam; bennem is feltört az empátia, és sajnáltam őket, holott én is ebben

a cipőben járok majdnem. Ezért is tudom, hogy mit érez egy egészséges ember, ha rám néz, és megdöbben. Pont ezért szakadék szélén állok; a sérült gyerekek és a normál emberek között talán egy külön „kaszt” vagyok. Szóval először magunkban tegyük rendet, csak ezután lehet elvárni azt, hogy teljesen egészséges embernek tartsanak minket. Mindezen kívül merjünk álmodni, és legyünk céltudatosak; főleg akik ebben a cipőben járnak, mivel korlátozottak a lehetőségeik. Ha nem lettem volna ilyen, akkor vagy katona lettem volna, vagy autószerelő. Talán inkább katona; a fegyverek, a rend, a kiképzés jobban vonzanak. Ha korlátozottak a lehetőségeink, akkor abból kell kihozni a maximumot, nekem ez az életfilozófiám. Onnantól kezdve minden megvalósítható.

Hogyan jött az ötlet, hogy a közlekkarra gyere?

► Ivicsics Borbála

Mindenképp műszaki irányban gondolkoztam; apukám itt végzett, a testvérem is itt tanult, ők építésszek. Nekem ez annyira nem fekszik, mármint érdekelne, csak a rajzos résztől félttem, ezért nézegettem a további lehetőségeket. Végül a légi irányítás érdekelt a legjobban, ezért döntöttem a közlekedésmérnöki mellett. A járműmérnökit nagyon gépésznek gondoltam, inkább a folyamatirányítás érdekelt.

Nem aggódtál, hogy nehézségeid lesznek ezzel a szakkkal?

De, egy kicsit, tartottam tőle, hogy nehéz a BME, de más ötletem nem volt, maradt ez. Mindenképp műszakra szerettem volna menni.

Mi volt eddig a legnagyobb kihívás?

A tárgyak közül vannak olyanok, amik nehezek (de mindenkinek azok), nekem most a matek ilyen. Gimnáziumban nagyon jól ment, fakultációra is jártam, mindig ötöseim voltak, ezért itt fura volt, hogy ennyire nem megy, épp minimum pontos zh-kat írok, átcúsúszom a vizsgán. De főleg az a baj, hogy nem jut rá elég idő, mint ahogy sok más tárggyal is ez a probléma.

A tanárok mennyire segítenek, támogatnak?

Múltkor valaki kérdezte ezt tőlem, erre azt válaszolnám, hogy nem éreztem annyira, hogy kivételként néznek velem. Én szeretném, hogy ne is legyen így. Elvileg van arra papírom, hogy írásos vizsgánál plusz időt kapjak, ami valamikor jól jött – például mechanika vizsga, elcsúsztam az időben, a tanár pedig rendes volt, adott még időt, hogy befejezhessem. De volt, hogy mások jöttek utánunk, ezért nem kaptam meg a plusz időt; már nem emlékszem, hogy ez mennyire befolyásolta a számonkérés végeredményét. Még első félévben a kémia vizsgán volt olyan, hogy a három esszé közül csak egyet írtam meg, de végül a szó-

belin tudtam felelni a másik kettőből, így sikerült. Műszaki ábrázolásból a beadandókat otthon kényelmesen megcsináltam, a zárhelyiknél a tanárok pedig korrektek voltak, azt értékelték, amit el tudtam készíteni, nem azt nézték, hogy mit nem. Kicsit lassabban megy, de én szeretek rajzolni.

Hogyan viszonyulnak hozzád a társaid?

Már kialakult második évre egy baráti társaság, négyen-öten vagyunk, közös óráink vannak, így együtt tudunk lenni. Velük jóban vagyok, ők elfogadnak. Az egész egyetem egyébként nagy meglepetés volt, mindenki elfogadó volt, segítőkész. Gimnáziumban még nem ezt tapasztaltam, szóval tényleg meglepő volt. Itt, ha megkérek valakit, akkor nagyon szívesen segít, ilyen szempontból mindenki nagyon kedves.

Ha jól tudom, lábbal jegyzetelsz. Ezt hogyan oldod meg?

Egy olyan általános iskolába jártam, ahol minden osztályban voltak sérült gyerekek. A többiekkel együtt, tanárok segítségével megtanultam lábbal írni ugyanolyan jól, mint más kézzel. Ez már kialakult, ugyanúgy jegyzetek, mint bárki, ugyanúgy elkészítem a rajzokat is.

Mennyire élsz közösségi életet? Részt veszel valamilyen öntevékeny körben?

Nem vagyok az az eljárás típus, inkább a barátaimmal moizom, de legfőképp tanulós fajta vagyok. Az öntevékeny körökkel az a helyzet, hogy egyik sem fogott meg annyira, hogy részt vegyek, így nem.

A magyar közlekedést hogy látod? Volt valami céld azzal az akadálymentesítésre nézve, hogy idejöttél?

Erről inkább később kezdtem el gondolkodni, hogy lehetne olyan irányba menni, ahol a közlekedést a mozgássérültek célbavételével fejlesztik. Engem viszont inkább a légi irány érdekelt, ott igazából nem tudom, hogy milyen lehetőségek vannak. Múltkor volt dolgom a hármass metróval; elgondolkodtam rajta, hogy egy mozgássérült, aki nehezen jár vagy nem tud mozgólépcsőzni, abszolút nem tudja használni, ami azért gond, mert az Üllői úton például csak az jár, így nehézséget jelent eljutni a céljához.

Magáról a BME-ről mit gondolsz, mennyire korszerű?

Nekem a mozgásban annyira nincs szükséglet, de például idegesítenek a maguktól visszacsukódó ajtók, amiket nehéz kinyitni. Ez zavar egyedül, de nem tudom, hogy erre milyen megoldást lehetne kitalálni, talán önműködő ajtókat.

Van még valami, amit üzennél a társaidnak?

Talán azt, hogy ne adják fel, ha nehézségekre ütköznek.

CSENKI
LILLA



Ahol a múlt és a jelen találkozik - a Szent Imre Kápolna

Értéket őrzünk. Még ha nem is igazán tudunk róla. Erre a legjobb példa a Baross Gábor Kollégiumhoz tartozó kápolna, melyet a hosszú évtizedek történelmi viharai sem kerültek el. Ahhoz, hogy megbecsüljük a jelent, ismernünk kell a múltat. Segítségemre volt ebben Dr. Toposch József teológus, a Szent Imre Kápolna igazgatója.

Több százan megyünk el előtte nap mint nap, mégsem tudjuk biztosan, mi van az ajtó túloldalán. Induljunk a kezdetektől. Mi-lyen célzattal építették a kápolnát?

A 20. század elején Magyarországon rendkívül fontos volt a vallási nevelés. Akkoriban idehaza több milliós volt a katolikus egyház támogatottsága. Nem csoda, hiszen Budapesten és az ország több nagyvárosában is egymás után épültek a különböző rendekhez tartozó iskolák, kollégiumok. Mindennek az alapját a vallás adta. A püspökség az 1900-as évek első évtizedében úgy határozott, hogy fontos az egyetemista fiatalok vallási neveltetése, ezért kollégium és egy hozzá tartozó kápolna építése mellett döntöttek. Az épületegyüttest Szent Imre hercegnek ajánlották és szentelték fel. A kollégiumtól a dunai rakpartig fekvő területet Szentimrevárosnak keresztelték el.

Mikor következett be a fordulópon- t a kápolna életében?

A második világháború és az utána következő szovjet megszállás az épület addigi életében is hatalmas változásokat hozott. Sorra zárták be az egyházi intézményeket, a vallást száműzték az oktatásból, rendeket oszlattak fel és üldözték a katolikusokat.

Miért volt erre szükség?

A Szent Imre Kápolna az idők során egy szellemi központtá vált. Az itteni szellemi vezetők tanítványaikba tudatosan ültették el a hazafiságot. A kommunisták ezt gyűlölték. Ekkor tervezték el az épületegyüttes felrobbantását, melyről a feljegyzéseket itt a kápolnában őrizzük. Tervük komolyságát mutatja, hogy a Hősök tere mellett épített Regnum Marianum templomot 1951-ben fel is robbantották. A jó Isten közbenjárásával ez a Szent Imre Palota esetében nem következett be, mert az igazság az, hogy ehhez a kommunistáknak sem volt bátorságuk. Inkább államosították a kollégiumot. Ekkor vette fel először a Vásárhelyi Pál nevet. A kápolnát leválasztották a diákokthon-



Fotók: Stefán Péter

ról, méghozzá oly módon, hogy az összekötő ajtót bezárták, és mögé egy falat emeltek. A kápolna élére „békepapot” (rendszerhű pap – a szerk.) nevezték ki, aki minden lelkiiséget és szellemiséget nélkülözve vezette a hívőket. Az a rendszer az egyetemről is elszakította a kápolnát, mivel a kommunisták mindig is félték a műegyetemistáktól.

1989-1990 fordulópon- t Magyarország törté- nelmében. Ekkor kiáltották ki a 3. Magyar Köztársaságot, illetve szabad választásokat tartottak. Ez az időszak hozott valamilyen változást a Szent Imre Kápolna életében?

Sajnálatos módon nem. Minden ment tovább a régi kerékvágásban úgy, ahogy több évtizeden keresztül. Akkor még senki nem látta előre, hogy 10-15 éven belül még nagyobb problémák fordulnak majd elő. Azt tudni kell a kápolnáról, hogy a hívők döntő többsége „szentimrés” volt. Sokáig ők töltötték meg vasárnapról-vasárnapra a kicsiny imahelyet. Teltek az évek változatlanul, de az élet közbeszólt. Hétről hétre egyre kevesebben keresték fel szeretett kápolnájukat...

Mikor következett be a fordulópon- t?

2010 környékén felerősödtek azok a hangok, hogy a kápolna bezár. Járt ide egy idősebb úr, aki a hívek körében ezt híresztelte, ebből következően azok, akik távolabb laktak innen, a következő vasárnapi misére már nem jöttek el. A hívő közösség idősödött, mivel fiatalok továbbra sem érkeztek. Sajnos a rendszerváltáskor – bár a nyugati határt megnyitottuk, de – a kommunisták által a kápolna és a kollégium közé emelt falat nem sikerült lerombolni. 2011-ben, mint dr. Erdő Péter bíboros, Esztergom-Budapesti érsek civil tanácsadója jöttem ide, hogy megpróbáljam felrázni majd’ egy évszázados álmából ezt a kis helyet. Az ideérkezésemkor tapasztaltak nagyon mélyen érintettek. A kápolnába járó hívők száma minimális volt, és lényegében minden elhanyagolt állapotban volt. A gondokat tetézte, hogy többen kinézték maguknak ezt a helyet. Tervük az volt, hogy megveszik az egyháztól a kápolnát és lakásokat alakítanak ki a helyén. Ebben a helyzetben kezdtem meg munkámat. A hitem motivált, az adott erőt, hogy véghezvigyem azt, amiért idejöttem. Elsőként lebontottuk a falat, és megnyitottuk az ajtót a kollégium felé, hogy az egyetemisták számára könnyebben elérhető legyen a kápolna. Felújítottunk rengeteg mindent civil felajánlásokból. Célunk, hogy a Szent Imre Kápolnát újra fiatalokkal töltsük meg, úgy, ahogy annak idején. Az összekötő ajtó mindig nyitva van, így – hívő vagy nem hívő – bátran térjen be. Örülök annak, hogy része lehetek egy újjászületésnek. Kérem a jó Istent, hogy sokáig adjon még erőt és egészséget, hogy folytathassam munkámat.

DOMINIK
ZSOLT



Lélegezz fel a 9. héten - Kari Napok mindenképpen

Krisztusi korba ért kedvenc közlekkari rendezvényünk, a Kari Napok. Természetesen idén is - mint minden évben - vár rátok majd' egy hét teljes eufória. Itt csak az nem fogja jól érezni magát, aki nem akarja!

► Az élmény

...szinte garantált. Hiszitek vagy sem, április 11. és 16. között újra olyan fesztiválhangulat vár rátok, ami évente egyszer (maximum kétszer, ha az EFOTT-ot is beleszámítjuk) jön el, és olyan, mint egy igazi tornádó: mindent visz. Áttekintve a programok hosszú listáját, úgy hiszem, idén sem fog senki unatkozni. Sőt aki eddig nehezményezte, hogy nem látott akkora neveket a Díszterem színpadán, mint várta, most már az is elégedett lehet... na, de ne szaladjunk ennyire előre!

► A tények

Öt csapat. Öt nagyon lelkes főkörmányosjelölt és öt legalább annyira lelkes oldalborda. Egy serleg: a Kari Napok főkörmányoskupája, amiért minden évben, ha nem is vérben, de alkoholban úszó csata folyik.

Vajon ki győz idén? Csuha kutya és a 101 kiskevert, akik bár tapasztalatlanok, talán mindenkinél buzgóbban készülnek a megméretetésre? Esetleg Harry Péter és a KN serlege tényleg találkozhatnak, mert ők már láttak valamit a merengőben, amiről mi még nem is tudunk? Előfordulhat, hogy a harmadévesek HaBár Mentholja majd kicsípi az ellenfelek szemét, és most már nem csúsznak le egy hajszállal az első helyről, ahogy két éve történt? Netán a Neo és a Lineáris Algebra csapat már kiszámolta, hogy mi a győzelem tökéletes képlete, és teljes gőzzel letarolnak mindenkit? Vagy lehet, hogy végül az „öregeket” képviselő Smiley Everdrink és a 33. Szomjazók viadala ér elsőként célba, túlélve mindent és mindenkit?

Bízom benne, hogy a csapatok létszámai most újra csúcspontot döntögetnek, és remélhetőleg egyszer sem fog előfordulni, hogy a sörváltóhoz győzködni kell a fiatalágot, vagy hogy 30 kisfröccsel esetleg két embernek kelljen megbirkózni. Itt az ideje felfrissülni, most bebizonyíthatjátok, hogy tudtok ti egy csapat lenni, ha kell!

► Az éjszakázást bírod?

A napi programok között szinte mindent megtalálhattok most is, ami a tavalyi hetet színesítette. A plusz az lesz idei Kari Napokon, hogy random feladatok nem csak a HaBárban, hanem azon kívül, esetleg nappal is lesznek, valamint

akinek sörrel a kezében is kedve támad szakmázni egy kicsit, annak sem kell messzire mennie, hiszen a Landlerteremben minden délután különböző szakmai programok várják a kikapcsolódásra és nyugalomra vágyókat.

Nem elég, hogy éjszakákat most is a HaBárban és/vagy a Díszteremben tölthetitek el, megnyílnak öreg vasajtói a régi emlékezetekben még élő Tropicalnak, illetve van esély arra is, hogy egy kicsit felidéztek a hajdani HaBár ködös emlékeit. Már akinek vannak... Természetesen itt a fiatalabbakra gondolok, akik már csak az új, patinás kis kocsmába léphettek be (és hagyhattak fel egyidejűleg minden reményükkel).

Aludni az öt nap alatt nem ér, hiszen akkor véletlenül kimaradnátok a Kiszáradalatti nyitókoncertjéből vagy a Kowalsky meg a Vega egész estés műsorából. Hogy nem számítottatok nagy neveknek? Parancsoljatok. Gondolom, azért Dévényi Tibi bácsi neve is mond néhánytoknak valamit. Igen, ő is eljön hozzánk pár pöttyös labdát elosztogatni. Emellett persze zenélni is fog egy kicsit! És a sornak itt még nincs vége. De ha elmondanék mindent, hol maradna a meglepetés? Ha mégis ilyen kíváncsiak vagytok, figyeljétek a kihelyezett plakátokat és a Kari Napok hivatalos Facebook oldalát!

► A sör alternatív hatóanyag?

Mert ha igen, akkor pont jó, hogy a szombati veresegyházi túrára visztek majd magatokkal pár doboszlal (rekesszel?), hiszen kelleni fog a dímbes-dombos tájékhöz. Na, meg persze ahhoz, hogy senki ne tévedjen el, senki ne veszítse el a ruháit - és a fejét, - valamint nyilván jól fog jönni szomjoltóként is, mert állítólag jó idő lesz, és ha melege van a jó közlekesnek, mit csinál? Hát persze, hogy szisszent egy sört, abból még úgysem volt baj. Vagyis volt. De most remélem, a vécépumpák is otthon maradnak...

Kifogások nem kellenek! Azon a héten nem (nagyon) van zéhá, még egy nap szünetet is kaptunk Dékán Úrtól, a sör pedig olcsó a szomszédos árusító egységekben. És különben is: ha igazán jól karinapoztok, akkor enni úgysem kell sokat, a feladatok alatt kellemesen tanácstalanra tölthetitek magatokat, szóval még a „Pénz és sárm” szlogent sem kell feltétlenül elővenni.

Április 11. és 16. között aludni nem, ám bulizni annál inkább ér. Higgyétek el, jó érzés lesz fél évig erről beszélni, aztán pedig várni a következőt!

ÁDÁM
ZSUZSA



Főkörmányos köszöntő

Sziasztok! Tóth Ádám a. AdEe vagyok, karunk XXXII. főkörmányosa. Mint tudjátok, lassan elérkeznek a XXXIII. Kari Napok, melyekre már az előző óta várunk. Ahogy közeledünk a piros betűs dátumhoz, minden csapat az utolsó hajrákat teszi, hogy minél emlékezetesebb legyen az a bizonyos egy hét. Elő kerülnek a tavalyi zászlók, hogy áttanszformálódjanak az idei csapat image-ére, az arany sprayk, hogy minél szebb aranykerekét készítsünk, és jönnek lassan a csapatpótlók és egyéb kiegészítők, hogy a pénteki nyitóbulin mindenki alkalomhoz illően tombolhassa ki a legutóbbi zh-kat.

Talán az elsősök azok, akik még nem is tudják pontosan, mi fog történni, csak azt, hogy valami nagyon jó dolog. Aki esetleg még nem lenne biztos ebben, azt csak bátorítanám, hogy jöjjen karinapozni, mert elsőként a legjobb!

Természetesen a rutinos csapatok is készülődnek. Biztosan több csapat már régóta tudja az image-ét, a film forgatókönyve is már körvonalazódik, és a hajtány is csak arra vár, hogy behozhassák végre a kertbe. Persze azon csapatok, akik nem sietik el a dolgot, rutinosan mennek majd a 4 órás vetélkedőre. De hogy mire is számíthatunk ezen kívül? A lassan már megszokottá vált programokkal idén is találkozhatunk. Lesz Külső- és Belső Aranykerék, Filmszemle, Hajtányverseny, napi sörváltók, túra stb. Ezek mellett idén szakmai és számos új programmal is találkozhatunk, a részletek képezzék a meglepetés tárgyát.

Az önfeledt szórakozás ismét előtérbe fog kerülni. Több koncert is lesz, valamint a HaBárban lévő Ikarus is gyakran fog társat kapni a hosszú éjszakákon. A hétvégén szerzett fájdalmak után már egészen rutinosan mennek majd a hétfői és keddi programok, de aki a belső kerék után is fittenk és üdének érzi magát, azt várom szeretettel az AdEe próbán! Egyszerre lesz pokoli és mennyei...

És ezzel el is érteztünk az utolsó naphoz. Az előző évtől kezdve alakul úgy, hogy az utolsó napra esik a főkörmányosi próba, majd pár órányi lélegzetvétel után a beavatás is. Tapasztalatból mondom a leendő harmincharmadiknak, hogy kellemes zárónapban lesz része.

Addig is sikeres zh-kat kívánok mindenkinek, találkozunk a Kari Napokon!

TÓTH
ÁDÁM



XXXIII. KARI NAPOK

Elnöki
köszöntő

Jó utat a közlekesnek! A régóta várt, kedvenc eseményünk, a Kari Napok egyre közeledik. A tavasz beköszöntével mindenki felidézi az elmúlt évek emlékeit, és kezdetét veszi a lázas készülődés. Összegyűlik az évfolyam, fogynak a sörök, kialakulnak a csapatok, és már mindenki csak arra vár, hogy leessen az első hó március végén... na, nem, olyat idén nem szeretnénk...

Mikor ezt a cikket olvasod, már jó ideje látható a program a kari napos honlapon, és mindenki a visszaszámlálót lesi percről percre, hogy mikor kezdődik már az egy hét nirvána. A következő néhány sorban az idei program alakulásáról és a fontosabb tudnivalókról írok nektek.

Ahogy azt már biztosan észrevettétek, idén is hatnaposra terveztük a Kari Napokat. Mivel a legtöbben már annyira türelmetlenek, hogy a pénteket sem tudják kivárni, a csütörtök esti Kari Napok Before Party is hozzátartozhat a programhoz, így csaknem egy egész hetünk van kikapcsolódni. A már jól megszokott, hagyományos feladatok idén is helyet kaptak a programnaptárban, viszont ezek mellett idén nagyobb hangsúlyt fektettünk a tanulmányainkhoz kötődő, szakmai jellegű programok beiktatására. Előjáróban annyit elmondhatok, hogy minden napra került egy-egy érdekes szakmai feladat, amivel nem csak a csapatok tagjainak szórakozását, hanem a Kari Napokat csak figyelemmel kísérők jó hangulatát is biztosítani szeretnénk. A napközben kialakuló versenyfőnéző és jókedv fenntartására idén három napon, három koncertet hallgathattok meg a Díszteremben. Az éjszakát végigtombolni vágyók pedig a HaBárban találkozhatnak jobbnál jobb DJ-k legfrissebb tracklistájával. Remélem, hogy a fellépők között mindenki talál kedvére való, esetleg kedvenct is, és igazi fesztiválhangulatban telik majd a hatnapos öröklátogatás. Mivel a rendezvény végéhez közeledve már kellő mennyiségű agysejtünk távozik az örök vadászmezőkre, az utolsó napon idén is kipihenhetjük magunkat az oktatási szünet miatt, amit ezúton is köszönünk karunk dékánjának.

A fékevesztett szórakozás közben azért mégsem szabad megfeledkeznünk arról, hogy az esemény helyszíne a Baross Gábor Kollégium, ahol, mint észrevehettétek az elmúlt időszakban kisebb-nagyobb felújítási munkák valósultak meg. Fontosnak érzem kiemelni, hogy vigyázzunk a kollégiumunkra, hiszen ez az a hely, ahol a hátralévő egyetemünk éveink mindennapjait fogjuk eltölteni, és csak rajtunk áll, hogy milyen állapotban örizzük meg az utókornak. Erre az egy hétre, ahogy az már megszokott, a ház teljesen megnyílik mindenki számára. Szabadon járhatnak karinapozók és érdeklődők az épületben, így ezúton szeretnék kérni, kedves olvasó, hogy légy fokozott figyelemmel mind a saját, mind a közös értékeink védelmére.

Mindenkinek tisztességes versengést, feledhetetlen szórakozást kívánok, a szervezőknek pedig kitartást és jókedvet erre a majdnem egy hétre. Ne feledjétek, hogy: „Egy csapat van, Kari Napok!”

NÉMETH
ÁKOS ZOLTÁNAlkoholmentes
Kari Napok

Sokszor hallottuk már, hogy a Kari Napok egy jó alkalom kiengedni a gőzt a félév közepi hajrá után. Van, aki az alkoholra esküszik, de a többieknek is sok lehetősége nyílik erre – alkohol nélkül.

Biztos feltűnt már a zh-naptárban, hogy a 9-10. hét nem olyan túlterhelt, mint az őszi félévben. Ebben a néhány napban tanáraink adnak nekünk némi időt és lehetőséget, hogy túlláthassunk a tanuló hétköznapiakon, és azok is szórakozhassanak hét közben, akik a korán kelés vagy a hajnalig tartó tanulás-rajzolás miatt eddig nem tették.

Nem véletlenül nem bulizást írtam, a szórakozásnak rengeteg módja lehet. Lógás a haverokkal, kis sportolás, kis túrázás, szakmázás... és éjszaka esetleg bulizás. Mindezekre alkalom nyílik a Baross Gábor Kollégiumban. Ha korán végzel az egyetemen, és úgyse lesz este zh, miért ne néznél be a koliba? Biztos, hogy éppen zajlik valamelyik játék, és te lehetsz a nap hőse, ha tudsz hozni egy beálló görgőscsapagyt a 4 órás vetélkedőre, vagy rájössz a feladvány megoldására a kettős körintegrál Mr F(x) dx egyik helyszínén. A korábbi évektől eltérően, idén a random feladatok között szakmai témájúak is feltűnnek majd. Ha szívesen részt vennél a hajtány építésében vagy a csapatvideó készítésében, még most sem késő, hogy jelezd az évfolyamodnak, és hajrá!

Alkoholmentes programok

Bevonulás
Túra
Sportnap
Filmszemle
Gépátvétel
Hajtányverseny
4 órás vetélkedő
Külső Aranykerék
Szakmai programok

Kari Napok alatt a legváratlanabb helyeken futhatsz össze egyetemi ismerőseiddel (akár tanáraiddal is!). Ha be akarsz szállni egy játékba, biztos, hogy nem fognak elhajtani, inkább visznek magukkal az események sűrűjébe.

Én személy szerint nagyon örülnék neki, ha sok új arcot látnék a résztvevők között. Kezdetnek mondjuk gyertek el a haverokkal Hajtányversenyt nézni április 14-én!

ZENTAI
ZSÓFIA

Meseautók a belvárosban?

Az idei lesz a nyolcadik nyár zsinórban, amikor nem adom be a derekam, és nem csinálom meg a jogsit. Apukám változatlan lelkesedéssel noszogat, hogy bár most nincs rá szükségem, de bármikor jól jöhet, végül meggyőződéses kocsiellenesként a légkondicionált autósiskola helyett romkocsmák félhomályában fogom tölteni a fülledt júliusi estéket. Autópárti embertársaim felé empátiát tanúsítva: igen, tudom, ugyanilyen mély meggyőződéssel dönt három budapestiből egy minden nap a kocsija mellett.

Szirmai Gergely, a Hollywood Hírügynökség filmkritikusa a Need for Speed minap debütált filmadaptációja kapcsán jegyezte meg, az autós mozik tulajdonképp a pornó összes művészeti értelemben vett ismertetőjegyével rendelkeznek. A kocsik ma ugyanolyan szimbolikus jelentőséggel bír, mint korábbi kultúrákban a lovaké: erő, jó mód, szabadság (akkor megyek és oda, akkora gázzal, ahogy csak akarom), csupa olyan tulajdonsággal ruházzák fel a tulajdonosát, melyet evolúciós programunk vonzónak tart. Ilyen állati ösztönöknek meddő dolog nekimenni az unalomig ismert érvekkel, mindig találunk egy választ, ami megnyugtatja lelkiismeretünket. A személygépjármű környezetszennyező? De hisz ott vannak az elektromos autók. A parkoló kocsik a városi élet elől foglalják a helyet? Léteznek ám közösségi bérautó-rendszerek is. A kettőt kombinálva kész is a megoldás: villanyautós carsharinget mindenkinek! .

► Mindhiába

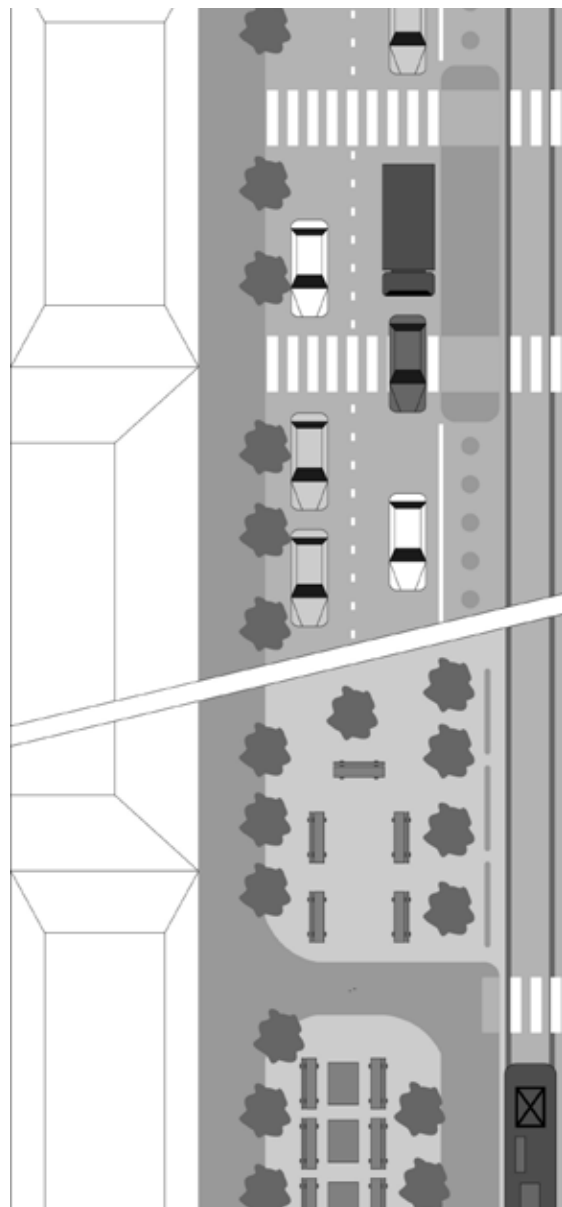
Valljuk be, a belső égésű motor felbőgése önkéntelenül adrenalinra önt el sokunkat. Sajnos a személygépjármű (egy mozdonnyal ellentétben) még nem az a teljesítménycatagória, ahol egy szaggatós villamos hajtás visítása ugyanezt a libabőrhatást tudná kiváltani. Továbbá, mint ismeretes, az Otto-körfolyamatból kinyerhető teljesítmény véges, így benzinmotorunk tuningolásával megmutathatjuk, technológiailag civilizált csöpp életünkben is mennyire képesek vagyunk feszegetni a határokat. A villamos gép elméleti teljesítménye azonban végtelen, dönthetünk tehát, hogy egy teljesítménykorlátozó elektronika vagy a leégett motor amperszaga lohasztja-e le a libidónkat.

Az autómentesítésre adott kemény, mérnöki válaszok mellett érdemes a „puha”, pszichológiai tényezőkre is figyelni. Hadd meséljem el egy személyes élményemen keresztül! Berlinben jártamban betévedtem a Volkswagen villanyautó-hétfélgéjébe. Az autóiipari konszern számára szemmel láthatóan nem számítottak az eurótíz-ezek: kibérelték a város közepén üresen álló Tempelhof repülőteret a rendezvényhez, a hangárokból kiállítást és bemutatóshowt rendeztek be, a volt forgalmi előtérben pedig mintegy száz elektromos VW sorakozott a tesztvezetésekre várva. És mindez csak nyomokban volt reklám, egyik sötét sarokban sem próbáltak valamilyen lehetetlen hitelkonstrukcióval rám szólni egy

e-Golfot. A cél egy sokkal alapvetőbb köztudatformálás volt, meggyőzni a közvéleményt: elektromos autót ugyanolyan menő vezetni, mint belső égésű motor által hajtottat. Hogy a berlini fiatalokat megnyerjék maguknak, a marketingstratégiák még pár felkapottabb elektronikus zenét csináló bandát is leszerződtek, hogy esténként koncertet adjanak a hangárokból. Értsd: az elektronikus zene, amit hallgatsz, menő – az elektromos autó, amit vezetsz, menő.

Az egyszerűségében zseniális marketingüzenet mellett viszont alaposan félrenyúltak a helyszínválasztással a szervezők: a II. világháború után csak berlini léghíd miatt megmaradt, majd 2008-as bezárása óta üresen álló Tempelhof repülőtér egy másik, a légiközlekedési ágazat és a város élet-halál harcának síremléke. Ugyan a belvárosi reptérhez sokakat nosztalgikus érzelmek kötöttek, s a léghíddal legyőzött szovjet blokádnak Berlin kollektív öntudatának státuszszimbólumává vált, mégis: környezetszennyező, hangos volt és irdatlan sok helyet harapott ki a város legértékesebb területeiből. Pont, mint a kocsik, csak a hatás nagyobb, koncentráltabb, és a légi közlekedés légiessége ellenére kézzel foghatóbb volt. Miközben tehát a kicsit szeles és nagyon villanyautós nyílt napon mérsékelt érdeklődés mellett köröztek elektromosan vinnyogva az e-Golffok, a reptér túloldalán a városlakók inkább más kerekre szavaztak. Az ideiglenes hasznosítás jegyében (részletekért lapozz a következő cikkhez) a bezárt futópályán a görkorsolyától a gördeszkan át a bicikliig bármilyen guruló szerkezet sárkánnyal hajtott változatát feltalálták már, az elektronikus zene pedig este a futópályák mellett összetákoltt veteményeskertek táborfüzei mellett szólt.

Végso soron, autóellenesként is úgy érzem, hogy az autómentes városhoz paradox módon pont az elektromos autón és a közösségi bérautón keresztül vezet az út. Az elektromos autó ugyanis elveszi a kocsikázás macsó voltát, a carsharing pedig leszámol a személygépjárművel mint státuszszimbólummal. Az autó tehát szépen lassan egy lesz a sok gép közül, amire a városi embernek nincs is igazán szüksége, ezért sajátja csak akkor van, ha ez a szakmája, különben pedig kibérel egyet vagy kölcsönkéri egy vidéki ismerősét – s így a kocsik elfoglalja méltó helyét a betonkeverő és a sövénynyíró közt az unalmas háztartási gépek sorában.



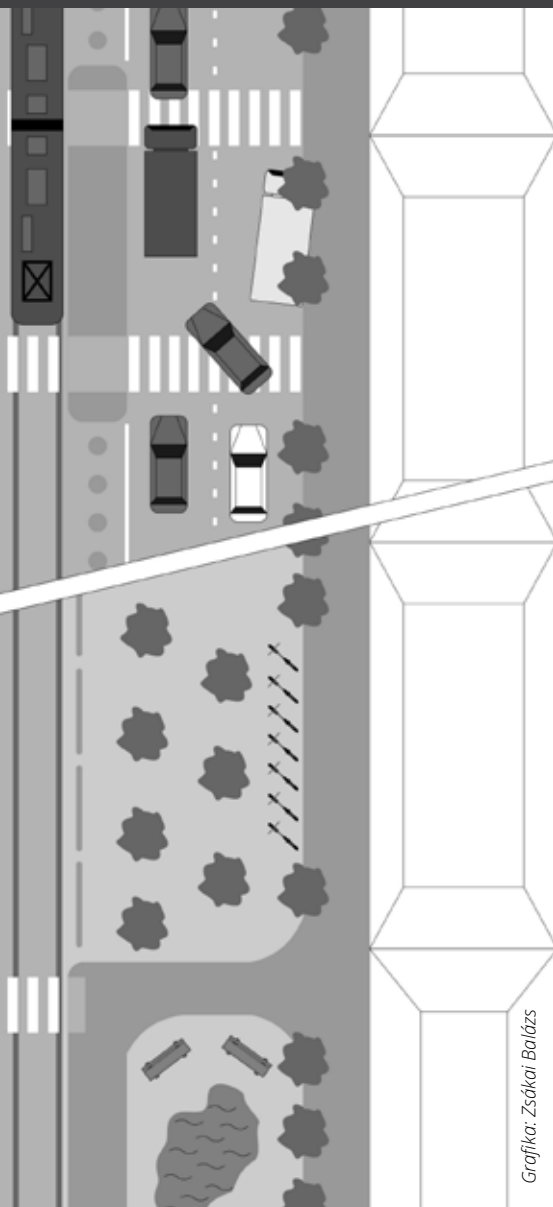
SPOHN
MÁRTON



Az autó nem az ördög műve!

Igaz, elfogult vagyok, hiszen forgalomtechnikusként kétségtelenül a közúti úrvezető a legizgalmasabb felhasználó (mármint az ő gondolkodásmódjukat, igényeiket, viselkedésüket kitalálni). Ettől függetlenül szerintem egy nagyvárosból csak hatalmas technikai fejlettség mellett lehetséges teljesen kitiltani a személyautókat.

A Köz hír blogon találtok egy TEDx előadást a témában!



Grafika: Zsóka Balázs

Amikor futurisztikus látványterveket böngészünk Budapestről, hamar feltűnik a közös jellemző: dominálják a látképet a hatalmas közösségi terek, míg személyautókat elvéve vagy egyáltalán nem látni. A modal split ilyen esetben úgy néz ki, hogy az egyéni közlekedés a város határáig elfogadható, onnan pedig mindenki közösségi közlekedésre vált (de csak azért mondtam közösségit és nem tömeget, mert ez egy idealizált elképzelés). Ez persze rengeteg előnnyel jár: nem kell aggódni a parkolás miatt, tisztul a város levegője, felszabadul rengeteg hely; ez így leírva utópia. Azonban ha a városhatárnál átkényszerítünk mindenkit tömegközlekedésre úgy, hogy a technikai, szolgáltatás-színvonal háttér nincs meg hozzá, nagyon hamar disztópiává válik az ötlet. Azért vagyok tehát az autózható belváros mellett, mert a jelenlegi körülmények között egyszerűen nem kivitelezhető racionális alapokon, hogy Budapestre ne hajthassanak be személyautókat. De nézzük, min kéne javítani!

► Parkolás

A személyi közlekedés luxusát az emberek mindig fogják igényelni. Illetve pontosítok: van egy réteg, amely sosem lesz hajlandó kiszállni a Bentley-ből, és vannak, akiket csak nagyságrendbeli változás árán lehet átcsábítani: Magyarán csak akkor mennének, ha a tömegközlekedésből közösségi közlekedés válna. Az előbbi csoport esetében a jármű elhelyezésére kell megoldást találni: a személyautók életük túlnyomó többségét állással töltik, ekkor kvázi haszontalanok, csak a helyet foglalják (a belváros esetében értékes teret vesznek el a többi közlekedőtől). És mivel Budapest nem volt olyan szerencsés, hogy az automobil elterjedésének idejében (és arra felkészülve) épült, mint az amerikai nagyvárosok jó része, a rendelkezésre álló hely adott, és sokszor szűkös. Nem érdemes tagadni: Budapest kinötte önmagát. Ha jelenleg ellátogatunk a belvárosba, mindenütt hömpölygő ember- és autótömegeket látunk, hiszen a nappali lakosság minden bizonnyal túlszárnyalja a kétfélmillió főt. Ezért a személyautók elhelyezésének egyetlen elegáns módja a föld alá (esetleg felé) terjeszkedés lenne: rengeteg mélygarázst, foghíjtelkeken pedig parkolóházat építve hamar megtisztulnának az utcák.

A másik, jelenleg erősen fejleszteni való terület a P+R rendszer, hiszen az agglomerációból ingázók vagy a benzinen spórolók már ma is szívesen mennének csak a városhatárig kocsival, ha erre lenne lehetőségük. És lehet mondani, hogy Budapestnek van P+R rendszere, azonban ha ilyet kijelentünk, számítsunk a mondat nyo-

mán felharsanó nevetésre. Egy tisztességes P+R rendszer nagy befogadóképességű és ingyenes parkolókból áll. Nem vagyok közgazdász, de szerintem a parkolók fenntartási költségét fedezné az úthálózat karbantartási költségeinek csökkenése, illetve a közösségi közlekedésre áttért utazóközönség általi többletbevétel.

► Különválasztás

Ha már sokakat átcsábítottunk a közösségi közlekedésre, de van, aki a Bentley-jében maradt, meg kell oldani, hogy a többség érdeke érvényesüljön, tehát, hogy a buszok, trolibuszok és villamosok a felszínen elsőbbséget élvezzenek ott, ahol ez a menetidő szempontjából kritikus. A parkoló autók eltakarítása során felszabadult hely lehetővé tenné, hogy buszkorridorok, zárt villamos pályák épüljenek, és így is maradjon hely az egyéni közlekedőknek, ezzel egymás mellett létező, mint inkább egymással érintkező közlekedési résztvevőkké alakítva a személyautót és a közösségi közlekedést.

► ITS

Elég sok tárgyból jön szembe a közlekkaron az Intelligent Transport Systems fogalma, amely kétségtelenül a közlekedés jövőjének záloga. Jelenleg forgalom-előrebecslés, utastájékoztatásra és a tömegközlekedés előnyben részesítésére használják leginkább, és ez így rendjén is van. Mindössze a megbízhatóságon és a kiterjedésen kéne javítani: hogy a gépjárművezető ott-hon meg tudja nézni, hol van aznap útfelújítás, hányan döntöttek a közösségi közlekedés mellett, emellett milyen időjárás van, milyenek az útviszonyok, és ezek alapján hozza meg a döntést, hogy mivel indul be a városba.

► Még nem jött el az ideje

Ezért van az, hogy amikor felajánlották a szerkesztőségben, hogy érveljek vagy az autózható belváros mellett vagy az ellen, rögtön lecsaptam a mellette érvelésre. És nem azért, mert élveztem lelem abban, hogy késsel kell ablakot vágnom a szmogon ahhoz, hogy lássam a bedugult Hungária körutat, hanem mert egyáltalán nem tudom elítélni azokat, akik nem bízzák rá magukat a BKV-ra, ha oda akarnak érni valahová időben, vagy ha éppen meg tudják oldani az autózást olcsóbban, mint amennyire az egész család bérlete kerülne. Nem a személyautó koncepciójával van a baj, hanem a jelenlegi hozzáállással. Egy ideális világban remek ötlet az autók kitiltása, de attól a szinttől még nagyon messze vagyunk.



BORTEI-DOKU
SHAUN

Vadnyugati vágányok földjén

A Mini Metro szerelvényei ebben a pillanatban is békésen futnak a laptopomon a szövegszerkesztő mögötti ablakban. Talán nem is igazi közlekes, aki az elmúlt hetekben nem kattant rá erre a játékra annyira, hogy 500 pont fölé érve növekedési mátrixok nélkül is rácsodálkozzon az egyes hálózatszerkezési mód-szerek előnyeire és hátrányaira, és vadul újravezetgassa a metróvonalakat az utazási igények változásával. A játék minimalista dizájnya viszont jótékonyan elhomályosítja, mi is történik a valóságban, mikor az idő múlásával úgy döntünk, felhagyjuk a vasúti vágányokkiepítését.

A vasúti sín meglepő fizikai tulajdonságokkal rendelkezik. Ez a melegen hengerelt acél darab hossz tengelye mentén összeköt (nem csak bennünket, közlekeseket, hanem a nagyvárosokat is), arra merőlegesen pedig elválaszt. Az ipari forradalom a vasút hőskora mellett a nagyvárosok fejlődésének ideje is volt: a síneket még beépítetlen területekre fektették, ezt nötte aztán körbe maga a város. Mikor az Osztrák Államvasút Társaság 1877-ben felavatta a mai Nyugati pályaudvart, az a frissen kiszabályozott Nagykörúton, a városiasodás peremén állt. A konkurens MÁV már akkor is lassan reagált: a mindössze hét évvel később átadott Központi (ma Keleti) pályaudvarának már nem maradt szabad telek a körút mellett, ezért találjuk most egy metrómegállónival kijebb- eddig terjeszkedett akkorra Budapest. A következő közel másfél évszázad történéseit gyorsan összefoglalhatjuk: a Nyugatiban a helyzet változatlan, a vonatok rendületlenül csatognak ki és be a hézagossíneken, a váltókat továbbra is kézzel állítják, közben pedig a város egyre kevésbé nemes felét fordítja az üzemi területek felé.

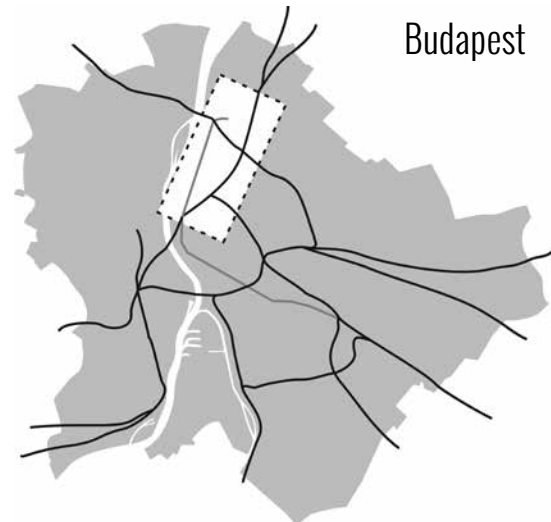
A városépítésszek átkozódó mantrája lett a vasút térelválasztó hatása. Szerencsésebb országokban egy minden sarkon megálló metró

építése helyett inkább a belvárosi nagyvasúti vágányok föld alá vitelébe ölik a milliárdokat. Mindeközben a Nyugati pályaudvar bevezető vágánycsoportjánál Újlipótváros és Erzsébetváros közé 25 sín pár ékelődik, Angyalföld és Zugló közt, Rákosrendező végtelen pusztáin pedig 29 vágány csúfolkodik éktelenkedik az enyészet különböző fázisaiban. Ennek azonban hamarosan vége: a következő, 2014-2020-as uniós finanszírozási ciklus fővárosi vasúti nagyprojektje előreláthatólag a Nyugati pályaudvar és bevezető vágányhálózatának rekonstrukciója lesz. A fejpályaudvar kiszolgáló funkciói (kocsitárolás, vonat-előkészítés) kiköltöznek, így a bevezető hálózat 12 vágánnyal kevesebbrel is beéri, míg Rákosrendezőn szintén lecsípnek 17 sín párnnyit a terebélyes vasúti területből.

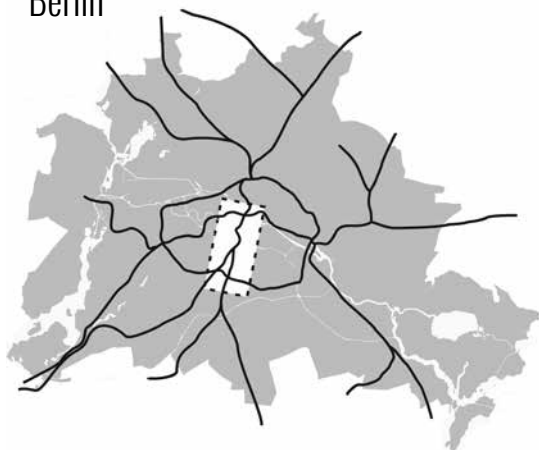
De mi jöhet mégezután? Az ambíciók változatosan merészek. A Nyugati pályaudvar tözsomszedságába tervezett kormányzati negyed megalomán terve szerencsére kútba esett. Helyette Erzsébetváros önkormányzata a Kortárs Építészeti Központtal társulva a Nagykörút és a Ferdinánd híd közti területen ideiglenes hasznosítást tervez berlini mintára. A szabad területekből már idén nyáron közparkot alakítanak ki, az elhagyatott épületeknek a következő években keresnénék funkciót.

Rákosrendező területén már nem a köz-, hanem a magánszektort fogta el a nagyvágás: az ingatlan-befektetők szeretnénék egy komplett új városrészt felhúzni, kemény lobbist folytatva azért, hogy a rozsdafoltos sztyeppére egyúttal a kifestőterületet is meghosszabbítsák. Persze a kormányzat most sem szűkösködik a szintén milliárdos tervekben, ők a Városliget helyén építenénék múzeumi negyedet, mely a liget zöldterületi jellegét alapjaiban szüntné meg. Egy neves építészekből álló csoport a két vadhajtat egyszerre metszené vissza: a LIGET+ koncepció szerint a Városligetben a már beépített területekből gazdálkodnának, cserébe a Vasúttörténeti Park mellett nyitnák meg újra a Vidámparkot, és odaköltöztetnének a Ligetből, illetve Szentendréről a Közlekedési Múzeumot. Így Rákosrendező nyugati oldalán egy közlekedési tematikus park nyílna, melyben a 424-es gőzöstől a hullámvasútig mindenki megtalálná a számítását, nem mellesleg pedig a park berlini példára valóban elősegíthetné Rákosrendező keleti oldalának városiasodását.

Másodszorra kerül elő a német főváros mintaképként, így mikor legutóbb arra vetett a sors, a vágányok titkainak mélyébe vetettem magam. Negyed századdal ezelőtt, az újrakegyesülés mámorából felébredve Budapesthez hasonlóan Berlin is vas ízű sebeket nyalogatott. Ott a vasúti infrastruktúra évtizedeken keresztül érintetlenül hagyása nem közlekedéspolitikai hanyagság, hanem hatalompolitikai következmény volt: a Kelet- és Nyugat-Berlin közti határ a várost átszelő észak-déli vasúti tengelyt követte, ezzel téve forgalomképtelenné a vasutat és a környék ingatlanait is. Az Anhalter Bahnhof monlokzatának megőrzött maradványait elnézve II. világháborús bombatalálatra gyanakodnánk, pedig a csarnoképületet 1959-ben tudatosan robbantották fel, mikorra a maradvék forgalmat már be tudták terelni a pályaudvar alatti, funkciójában egy Vácig és Monorig kijáró 3-as metrónak megfelelő S-Bahn



Berlin



alagútjába. Így ma az egykori fogadóvágányok helyén levő foci pályán megfelelő időzítéssel olyan gölt rúghatunk, hogy beleremeg a föld.

Hasonló földindulást váltott ki a távolsági közlekedésben a német újraegyesítés, amikor Berlin ismét az ország vasúti fordítókorongja lett: a háború előtti fejpályaudvarokra már nem is gondolva felépült a kétszintes új főpályaudvar. A Hauptbahnhof felső szintjén a kelet-nyugati tengely, míg alsó szintjén a föld alá visszaépített észak-déli tengely találkozik. A pályaudvar közelében álló Reichstag épületébe visszaköltözött az országgyűlés, mellé pedig a képviselői irodaház és a kancellária részére kortárs épületeket húztak fel egy kisebb kormányzati negyedként – mondjuk itt a köztársaság szolgálai nem reprezentatív épületek, hanem az NSZK esetén a bonni ideiglenes főváros, az NDK esetén pedig a világ talán egyetlen panelparlamentje helyett kaptak új otthont. Az állami gigaberuházást a magánszektor még egy, a németek gazdasági erejével rendelkező országban is csak annyi tudta lekövetni, hogy a Potsdamer Platz környékén, ahova az új, felszín alatti észak-déli vasúti tengelynek még külön megállót is építettek, és ahol a világháború előtt a város legnyüzögőbb tere, utána meg legkihaltabb aknamezője terület el, néhány nyugatnémet nagyvállalat új főhadiszállást épített. Persze nem a városiasodás előtt tanúsított jó szándékból, inkább a piacgazdaság előtt frissen megnyílt keletnémet és lengyel piacokra spekulálva.

A volt északi (Nordbahnhof) és déli (Anhalter Bahnhof) fejpályaudvarok helyén azonban továbbra is végláthatatlan területek álltak szabadon. Ugyan az Anhalter Bahnhof kiszolgáló-pályaudvarának körfűtőházaiba beköltözött a Technikmuseum vasúti gyűjteménye, mely körül egy kisebb vasúttörténeti park alakult ki (ismerős valahonnan?), de az mögötte elterülő vágányvadont továbbra is szögesdróttal zárták el (ismerős valahonnan?). Ebben a helyzetben született meg a vasúti területek városi visszahódításának berlini receptje a Gleisdreieck környékén. Lépései:

- Csökkentsük le a vasúti vágányok számát minimálisra, és csak az átmenő vágányokat tartsuk meg.
- Tegyük a területet emberi fogyasztásra alkalmassá. Alakítsunk ki közparkot (Park am Gleisdreieck), füvesítsünk, építsünk utakat, padokat. A fákkal benőtt vágányok egy része maradhat, csak most nem lepukkant, hanem menő dolog lesz.

- Adjunk ideiglenes funkciót a területnek: építsünk játszóteret, sportpályákat, szabad-téri színházat, közösségi veteményesker-tet, napozóteraszt, BMX-pályát. Lehetőleg kérdezzük meg a környékelieket, hogy mit látnának szívesen.
- Berlin városlakói szeretik a zöldet. Odaszoknak az új parkba, felkerül a mentális térképükre, azaz ha a kezébe nyomsz egy papírt meg egy ceruzát, hogy rajzolja le a város térképét, rajta lesz a Gleisdreieck is.
- Ha mindemellé még a terület szélén megfelelő közlekedési kapcsolatok is társulnak, az ingatlanberuházók rájönnek, hogy az emberek szívesen költöznének ide. A terület szélén az épületek egyre kevésbé mutatják a gázos-lomos hátsó udvaros arcukat, majd varázsütésre megjelennek a toronydaruk, és pár éven belül az immár városi parkot zárt házior szegélyezi.
- A Gleisdreieck immár nem csak az U1 és U2 metrók közti átszállási pontot jelöli, hanem egy új városrész kapuját is. Csak a városvezetés elhatározásának kérdése, hogy hány tömb mélységben engedi tovaterjeszkedni.

A Gleisdreieck bekebelezése ma már olyan-nyira „sinen van”, hogy a városatyák egy sarokkal kijebb kacsintanak: idén az Anhalter Bahnhof-hoz kapcsolódó megszűnt rendező-pályaudvart is megnyitották a köz előtt, igaz, ide a városlakó már csak mint vendég teheti be lábait. Az évtizedek során a vágányok közt meghonosodott védett flóra és fauna okán a városszéli telket ugyan- is természetvédelmi területté nyilvánították.

Berlini barátainak mosolyogva jegyzem meg mindig: izgalmas ez a város, majdnem olyan izgalmas, mint Budapest. Ha sikerül ellenállnunk a kísértésnek, hogy a vegetáló barnamezős vasúti területeinket kirakatprojektek élőhalott torzói váltsák, és helyette lépésről lépésre a város szövetébe olvasztjuk őket, Budapest még a jelenleginél is jobb pozícióból indulhat. Ami biztos: egy sín pár élete sem tart örökké, és ez jól is van így. Egy vasútvonal felszámolása ugyanis adhat ugyanakkora lökést a városfejlődésnek, mint egy metróvonal átadása.

SPOHN
MÁRTON



Egy ajtó mind előtt

„Nem látta, hogy elsőajtós a busz?” - kérdezte a sofőr. Nem. Amikor tegnap este megnéztem az útvonaltervezőt, az nem jelezte. Aztán ma reggel még egyszer ellenőriztem a mobilomon az indulási időpontot, de ott sem volt semmi, a buszmegállóba érve pedig nem kerestem meg az egyetlen tenyérnyi kiírást. Begördült a busz - amin szintén semmi tábla nem mutatta a felszállási rendet -, és naivan a hátsó ajtóhoz mentem. Az viszont valamiért nem nyílt...

Az elsőajtós felszállást lehet szeretni vagy utálni, egy biztos: a VOLÁN társaságoknál évtizedek óta működik. Még a tősgyökeres pestiek is tudják, hogy a sárga buszoknál szabályos sorba kell rendeződni, és a jegyet fel kell mutatni a sofőrnek. De a budapesti tömegközlekedés külön állatfaj. Jelenleg 126 nappali buszjáratnál működik elsőajtós felszállási rend, több-kevesebb sikerrel. Annak ellenére, hogy az éjszakai járatokon hatékony, ez sokkal inkább annak a 3-4 biztonsági őrnek köszönhető, akik a busz teljes hosszában végzik a feláramló utasok ellenőrzését. Nappal meg marad a szívás és a sorban állás, ha az ember nem eléggé jártas a környéken.

► Honnan kéne tudnom?

Sosem ott van probléma, ahol az emberek megszokásból tudják, hogy hova kell menni. Ez akkor tudatosult bennem először, amikor nemrég szálltam fel egy csuklós, külső kerületi buszra. A FUTÁR kijelzőn láttam az érkezési időt, és elég régen utaztam vele, így nem emlékeztem az első ajtós rendre. Begördült a busz, de nem nyílt a hátsó ajtó. Miközben a bérletemet kotorásztam, felmerült bennem a kérdés: vajon hányan járnak így naponta, ha nem ismerik a járatot? Sem az útvonaltervező, sem az Androidos programokban nincs benne az információ. A BKK honlapján a menetrendeknél meg lehet találni, de az előbbi két megoldás sokkal egyszerűbb lenne. Szerencsére a tömeghatás a legtöbb esetben érvényesül, amikor négy-öt ember libasorban várakozik a buszra. A KöKi buszvégállomásánál ez meglepően jól működik, pedig semmilyen kiírás nincs az előbb említett aprófeliraton kívül.

► Tájékoztató? Ugyan minek.

Az új Citaro buszokon gyakran látni a nagybetűs felhívást, hogy „kérem fáradjanak a busz végébe”. Rendszerint nem elsőajtós buszokon, ugyanis a régebbi típusokról ez a felirat gyakran lemarad.

Régen, a kezdetek kezdetén az ajtókra ragasztott matricák jelezték, hogy hol szabad felszállni. Fájdalmasan mosolyogtató volt, hogy azokon a vonalakon is bőven jártak ilyen buszok, ahol nem volt elsőajtózás. Ezután jött a sárga tábla, amelyet a busz elejébe raktak a szélvédő mögé. Ez sem maradt sokáig, ugyanis ironikusan nézett ki a 21. század egyik legmodernebb buszában a középkorba illő tábla.

Jelenleg a Citarok kijelzőjén felváltva jelenik meg a viszonylat és az elsőajtós felhívás, ami szép és jó, amíg Citaro érkezik a megállóba. A többinél marad a kihelyezett szöveg.

► Busza válogatja

Az ajtónál beragadó utasok jelensége nem csak a 4-6 villamosokra vagy a 7-es buszra igaz. A régi, magas padlós Ikarus 260-asoknál nincs gond, mivel végig ugyanolyan széles a folyosó, így az emberek nem torlódnak fel. Ugyan ez igaz a Volvokra vagy a Citarokra, azonban az Ikarus 412-esnél jelentős probléma akad a kialakításból. Ugyanis az első tengely fölötti helyeket az utasok gyakran pakoló felületnek használják.

Képzelnünk el egy gyakori szituációt: Mari néni, aki a piacról indul haza csomagjával. Fáj a háta, és mivel csak két megállót megy, nem ül le, de a megszokott helyén leteszi elől a csomagját, hozzáteszem, teljesen jogosan. Szomszédja, Erzsébet néni is így cselekszik, így ketten már el is állták a busz elejét. Innentől kezdve a többi utas feltorlódik, mert képtelenség hátrébb jutni. Aki nek mégis sikerül, az úgy nyújtózkodhat, mint a reggeli 4-6-os villamoson az ajtóktól legtávolabb eső pontban.

► Mit tehet a sofőr?

Sajnos nem sok mindent. Vonala/vezetője válogatja, annyi stratégia van. A legáltalánosabb a 3 másodperces késletetés az első és a hátsó ajtók nyitása között. Ezt persze a leszálló utasok igen rosszul viselik, amíg nem szokják meg.

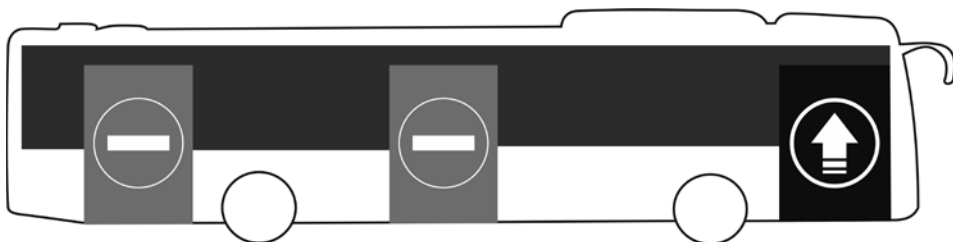
A Blaha Lujza téren nincs esélye a sofőrnek: kinyitja az ajtókat, a tömeg feláramlik a 178-as buszra figyelmen kívül hagyva azt a tényt, amiről nem is tudnak. Ekkor elhangzik a standard szöveg, melyben a szabvány női hang kéri az utasokat, hogy fáradjanak az első ajtóhoz, és mutassák be a bérletet. Erre három féle ember nem reagál: a külföldi turista, a zenét hallgató utas, és a bliccelő. A többi, visszatérő utas pedig úgys elöl száll fel, bérlettel a kezében. Még két-háromszor felcsendül a dallam, majd a busz megy tovább.

Furcsa mód, nem csak a fel-, hanem a leszállásra is létezik sablonszöveg, amelyben kéri az utasokat a hátsó ajtók használatára. Volánnál ez is megszokott, de Pesten eddig csak egyszer hallottam.



► Van így értelme?

Kicsit sárgább, kicsit savanyúbb, de a miénk. A sok hiba ellenére azt kell mondanom, van létjogosultsága a rendszernek. Ugyanúgy nem szűri ki a notórius bliccelőket, mint a metrónál az ellenőrök, de esténként az az empirikus tapasztalatom, hogy bizonyos elsőajtós járatok üresebbek és tisztábbak, mint korábban. Van hova fejlődni a társadalomnak. Hogy tíz év múlva mennyire lesz tudatos a felszállási rend, lesz-e rendes tájékoztatás, az majd akkor kiderül.



MÁCSAI
DOMONKOS



Shared space

azaz magyarul „megosztott tér”: ez a közúti közlekedésben egyre terjedő koncepció neve. De mit jelent? Hol találunk rá példát Budapesten? És örülünk kell-e neki?

► Az alapötlet

Ha megnézünk archív felvételeket Budapest utcáiról, mondjuk az 1800-as évekből, azonnal feltűnik, hogy valami fundamentálisan más, mint a ma látható összkép. Mégpedig az, hogy az emberek, villamosok és lovaskocsik arra mennek, amerre épp kedvük tartja (na jó, a villamosok talán kivételt képeznek). A járdák szintje és borítása nem annyira különbözött szintben az úttestétől, meg persze a forgalom összetétele is más volt: a lovaskocsik egyébként is kevés helyen voltak ismertek a száguldozásról, de ekkoriban egyébként is inkább gyalog ment a többség egyik pontból a másikba. Az első gyalogosgázolás a századfordulón történt, méghozzá Törley József (igen, a pezsgőgyáros) ütött el egy utcaseprőt, aki nem lépett el az autó elől, mert megszokta, hogy a lovaskocsik mindig kikerülnek.

Az első „KRESZ”-t 1901-ben alkották meg, innentől kezdve pedig egyre növekedett a szakadék a gyalogosok és a gépjárművek közt. Az autók egyre erősebbek, gyorsabbak lettek, míg a gyalogosok továbbra is lassúak és „puhák” maradtak. Ezért a közúti közlekedésben egyre népszerűbbé vált a közlekedési módok elválasztása (ha lehetett, szintben is), ennek hatására a kommunista időkben Magyarországon sorra épültek a gyalogos aluljárók, de törekvés indult a járműforgalom szintbeli elválasztására is (ugye-bár nemrég temettük be részlegesen az egyik autós aluljárót Budapesten, mindenki tudja, hol).

Aztán ahogy rendszert váltottunk, és elkezdett beszivárogni Európa, egyre erősödtek az esélyegyenlőségi hangok, az akadálymentesítés, és rá kellett jönni, hogy az aluljáró bár szépen, elegánsan választja el a lassú, puha gyalogost a gyors, erős járművektől, akadálymentesen kevésbé használható. Voltak utólagos javítási próbálkozások (például a kismetró hírhedt mozgásérült-liftjei), de hamar egyértelművé vált, hogy az igazi megoldást az jelenti, ha visszatérjük a gyalogost a felszínre. Ez a filozófia éli most virágkorát: sorra kerülnek elő újra zebrák ott, ahonnan évtizedekkel korábban szándékosan eltűntek, ilyen helyszín például a Ferenciek tere is, hogy csak a legaktuálisabbat említsük.

A most kibontakozó trend pedig egy lapáttal még rátesz: a belvárosban növekvő autóellenes hangulat jegyében a gyalogos kerül előtérbe, ki-



csit úgy, mint régen; összeengedik a járművekkel, ezzel is békés együttélésre nevelve a népet. A tér megosztása abban merül ki, hogy homogenizálják azt a felületet, ahol a gépjármű és a gyalogos közlekedik (ez megnyilvánul a szintek kiegyenlítésében és általában a burkolat folytonosságában is), hogy ez mindkét félből óvatosságot váltson ki. Vajon jó ötlet ez?

► Ahol működik

Mint minden fundamentális újítás, a shared space elgondolása is akkor tud helyesen működni, ha a „népet” is hosszú munkával ránevelik. Ugyanúgy, ahogy az elsőajtós felszállás esetében sem (cikkünket olvasd a túldoldalon), itt sem működik az, hogy hirtelen lepottyantunk ilyen helyszíneket a belvárosban, hátradőlünk és nézzük, hogyan birkózik a kisgyerekes anyuka a trolibuszszal. Egyrészt a felhasználókat alkotó gyalogosoknak és gépjárművezetőknek ismernie kell az új helyzetben elvárt viselkedést, másrészt azt is gondosan meg kell vizsgálni, alkalmas-e az adott helyszín arra, hogy jármű és gyalogos osztozzon rajta. A vizsgálat alapja pedig természetesen pszichológiai kell, hogy legyen. Ha megnézzük például a Bazilika előtti Szent István teret határoló Sas utcát, látjuk, hogy a burkolat apró macskaköves, a forgalom egyirányú, az utat szorosan határolják fehér kötömbökből mindkét irányból, azokon túl pedig jobbra-balra boltokat, kávézókat, sétáló turistákat látni, tehát a gépjárművezető számára egyértelmű, hogy itt ő lóg ki a sorból. De még ha gyorsan is akarna menni, a kockakő erőiesen figyelmeztetné őt a kocsis szétrázásával arra, hogy tán mégsem kéne. Gyalogos nézőpontból pedig, ha az ember sétál a Sas utcára merőleges sétálóútcán, és egy fehér kötömbökkel szegélyezett ösvényhez ér, azonnal feltűnik neki a változás.

► Ahol nem

Legalábbis ideális esetben. Közúti közlekedéstervezésnél sosem szabad elfelejteni, hogy a gyalogos a közúti közlekedés legvédtelenebb (és potenciálisan a legképzetlenebb) résztvevője, aki arra megy, amerre kedve tartja. Ha szétnézzünk jó barátunk, a Corvinus előtt, láthatjuk, hogy az



újonnan átadott Duna-parti szakaszon együtt közlekedik gyalogos, kerékpáros és trolibusz. Csakhogy itt optikailag nem sikerült egyértelművé tennie a tervezőknek, hogy a virágláda sor túloldalán ne gyalogoljunk leszegett fejjel, mert tükrözőtt lkarus tetőváltást kaphatunk a homlokunkra.

► Ahol jó lenne

Olyan helyszín is van, ahol bár a klasszikus forgalmi kialakítás él, érezni, hogy shared space elrendezés kíváncsra oda. Ilyen hely például a ferencvárosi Mester utca, ahol a villamos nyílt pályán közlekedik az úttest szélén, gépjárművek egyirányú forgalomban a körút felé, emellett pedig a gyalogosok folyamatosan járnak át az úttesten. Akárhányszor behajtok oda, fél lábam mindig a féken van, mert bár elvileg ugyanolyan utca, mint a többi, folyamatosan ott van a levegőben, hogy bármikor történhet valami.

Ha bővebben is érdekel, akkor a Köz hír blogon megnézheted egy előadást a témában!

Meg kell találni tehát azt az egyensúlyt, hogy a gyanútlan gyalogost se „lökjük” a forgalom elé, de azért a gépjárművezető is tudjon haladni. És akkor sehol nem lesz élő szövet a fém vázon.

BORTEI-DOKU
SHAUN



Szalmabálától a szalagkorlátig

A motorsport veszélyes. Ha jegyet váltunk egy ilyen rendezvényre, ezzel a mondattal egész biztosan találkozni fogunk. Bizony, még ma is érvényes ez az állítás, pedig hol vagyunk már a hőskortól, amikor a pilóták még fákkal és telefonpóznákkal szegélyezett közutakon száguldoztak háromszázas tempó felett hosszú és rögzös út vezetett a mai állapotokhoz.

Sajnos az autóversenyzést kísérő tragédiák szinte egyidősek magával a sportággal. Az első, verseny közben elhunyt pilóta Marquis de Montaignac, valamint a vele utazó szerelő volt 1898-ban, alig három évvel az elsőnek tekintett Párizs – Marseille – Párizs verseny után. Az ezt követő évek sem mutattak javuló tendenciát, az egyik fordulópont pedig az 1903-as Párizs-Madrid verseny volt, ahol összesen heten veszítették életüket, köztük Marcel Renault, a márkát alapító testvérek középső tagja. A végül félbeszakított



verseny nyomán felvetődött az igény a rendezett(ebb) körülmények megteremtésére. Talán ennek is köszönhető, hogy az első nagydíjként számon tartott 1906-os Francia Nagydíjjal kapcsolatban a kor szelleméhez képest sok biztonsági intézkedést hoztak: ahol szükséges volt, a falvak mellett elkerülő utakat építettek, és közel 65 kilométernyi kerítést, valamint számos felüljárót létesítettek a pálya mentén a gyalogosok védelme érdekében. Azonban a biztonság fejlődése itt megállt, sőt, visszafordult. Noha épültek



ovál- (1907: Brooklands, 1909: Indianapolis) és épített (1922: Monza, 1931: Donnington Park) versenypályák, a futamok java része továbbra is sima közutakon zajlott, fák, telefonpóznák és a nézők között. Ráadásul a példaként említett aszfaltcsíkok finoman szólva sem jelentettek életbiztosítást az egyre gyorsabb autókak terelgető pilóták, valamint az őket csodáló nézők számára. A kor versenyautói leginkább négykerekű koporsókra hasonlítottak. Az egyre erősebb motorok teljesítményét már-már százalmas virsligumiknak kellett volna átvinni az aszfaltra, a megállásról pedig jobb esetben dobfelek gondoskodtak, már amennyire 300 km/h-s tempónál értek még valamit. Az autókra vonatkozó szabályok sem voltak túl szigorúak: többnyire csak a maximum lökettérfogatot és a súlyt határozták meg – de általában még azt sem. Az olyan „apróságokról” nem is szólva, hogy például a ’30-as években az Auto Unionok által használt versenyüzemanyagban jócskán akadtak mérgező anyagok is...

► Tragédia Le Mans-ban

Visszatérve a versenypályákra, a második világháborúig alig fejlődtek valamiképp. A legnagyobb újításokat Olaszországban láthattuk a ’30-as években: Monzában és Pescarában is sikanokat építettek a pályába, hogy így lassítsák le a versenyautókat. Ezzel azonban újabb évtizedekre elfogyott a puszkapor a biztonság ágyújából, a világháború után továbbra sem a nézők és a pilóták biztonságának javítása szerepelt a „to-do” lista legtetején. Változást ismét csak egy tragédia hozott: 1955. június 11-én a Le Mans-i 24 órás Pierre Levegh Mercedesese egy ütközés miatt a nézők közé csapódott. A francia versenyző és további 83 néző életét veszítette, 120-an megsérültek. Az az évi Forma-1-es szezon 4 futamát (francia, német, spanyol és svájci) biztonsági okokból törölték, a Le Mans-i pálya boxutcáját kiszélesítették a következő évre, a Mercedes évtizedekre visszavonult az autóversenyzéstől, Svájc pedig nemes egyszerűséggel betiltotta. Ezután az olyan vadhajtásoknak, mint a berlini AVUS 43°-os dőlésszögű, zászlórudakkal szegélyezett, korlát nélküli téglaborítású északi kanyarja, a pescarai 25 km hosszú pálya vagy a monzai ovál (a maga 30°-os dőlésszögével), már csak maximum epizód szerep jutott. Hogy lassítsák az autókat, 1961-től a motorok lökettérfogatát másfél literre csökkentették, emellett egyre jobban kiszorultak a naptárból a közutakon rendezett versenyek, bár a régi Spa és Nürburgring továbbra is megtalálható volt, Monacóban pedig a hagyományoknak megfelelően 100 kört kellett megtenniük a pilótáknak.

1966-ban aztán ismét három literre emelték a megengedett maximális úrtartalmat, mondván a másfél literes autók túl lassúak. Pár éven belül megjelentek a vezetőszárnyak is (melyek eleinte igen törekeny szerkezetek voltak, és előszeretettel csuklottak össze/törték le nagy sebességnél, így ezeket rövidesen betiltották), ezáltal az autók hirtelen sokkal gyorsabbak lettek (1965-ben Zandvoortban Clark 1:30-as kör idővel szerezte meg az első rajthelyet, öt évvel később Rindtnak már 1:18-as idő kellett ugyanehhez). És a pályák?



Maradtak ugyanolyanok. Az 1966-os Belga Nagydíjon az első körben kitört hirtelen esőzés miatt hét pilóta esett ki már az első körben. Jo Bonnier autóstul keresztülrepült egy ház emeleti ablakán, Jackie Stewart pedig egy telefonpóznát talált el, majd egy pajtán átszáguldozva az árokban landolt, fejfelé, miközben az üzemanyag folyamatosan ömlött rá. A közelben kicsúszó Graham Hill és Bob Bondurant közel fél óra alatt tudta kiszabadítani őt az egyik néző szerszámaival. Ezután a skót pilóta mentőbe került, amely megállt minden piros lámpánál a kórházba menet, és még el is tévedt útközben. Stewart ezután kez-

dett kampányolni a biztonság növelése mellett, nem kicsi szélmalomharcot vívva. Ugyanis nem-hogy a pályák tulajdonosai nem akarták magukat költségekbe verni holmi korlátépítéssel, faki-vágással, de még a saját pilótársa is gyávának tartották. A közfelfogás szerint a veszély és a halál a sportág velejárója volt, akinek nem tetszett, az ne csinálja.

► Korlátok közé szorítva - szó szerint

Lassan azonban megérkezett a változás sze-le. Az 1970-es Német Nagydíjat már Hockenheimben rendezték meg, a következő évben a Belga Nagydíj, 1972-ben pedig a holland verseny maradt el biztonsági okokból. A pályákat elkezdtek a csirkehálók, szalmabálák és a többi hasonlóan keveset érő eszköz helyett szalagkorláttal (angol nevén armco) körbevenni. A megoldás azonban csak látszólagos volt: egy-részt a motorosokra jelentett óriási veszélyt, másrészt az autóversenyzők sem kerültek biztonságosabb helyzetbe. A két egymás felett futó elemből álló korlátot ugyanis sokszor rosszul rögzítették, így az autók könnyen alászaladhat-



tűz egy baleset okán. A sportbírók képzetlenek voltak: vagy nem mertek az égő autó közelébe menni, vagy indokolatlanul keresztülorohantak a pályán, annak is az egyik leggyorsabb részén, persze a verseny közben. Mentőautó legjobb esetben is csak egy-kettő akadt a pályán – már ha egyáltalán beengedték oda őket.

► Jön a tévé, jön a pénz, jön a biztonság

Az igazi előrelépést a pénz hozta el az 1980-as években. Az ekkoriban a sportág élére kerülő Ecclestone ugyanis rájött, hogy az emberek a vasárnapi ebéd mellett tévézve autóversenyt akarnak látni és nem tragédiákat, márpedig amíg minden évben meghal valaki, addig nem lesz eladható az F1. Ettől kezdve a versenyzés egyre biztonságosabbá vált, egyre ritkábban szóltak a nagydíjak a súlyos balesetekről. Aztán elérkezett 1994 és az a tragikus májusi hétvége. Pénteken Rubens Barrichello csodával határos módon túlélte egy nagy esést, Roland Ratzenberger szombaton már nem volt ilyen szerencsés, és életét veszítette, amikor autója a betonfalnak csapódott, a következő napon pedig Ayrton Senna hunyt el egy hasonló balesetben. Forma-1-es nagydíjon 12 évvel korábban történt utoljára haláleset, Forma-1-es autóban 8 évvel azelőtt hunyt el valaki, így ez a két baleset sokként érte a száguldó cirkusz világát. Ráadásul két hétre rá Monacóban Karl Wendlinger csapódott az alagút utáni síkban a falnak, közel 280 km/h-s sebességgel. Az osztrák pilóta hetekig volt kómában, azonban a csodával határos módon felépült. A szezon többi súlyos balesete után pánikszerrű kapkodás indult, több helyen gumibálákból ideiglenes lassítókat építettek be a veszélyes kanyarok elé. Ennek egyik „legszebb” példája a Spa lett, ahol sikerült úgy kivitelezni mindezt, hogy a pilótáknak egy betonfal felé fordulva kellett lefékezniük. Miután lenyugodtak a kedélyek, több helyen is síkának épültek (például az ominózus Tamburello kanyar helyett is), a bukóterek mé-

rete pedig megnőtt, ráadásul az utóbbi időben egyre többet látnak el közülük aszfaltborítással.

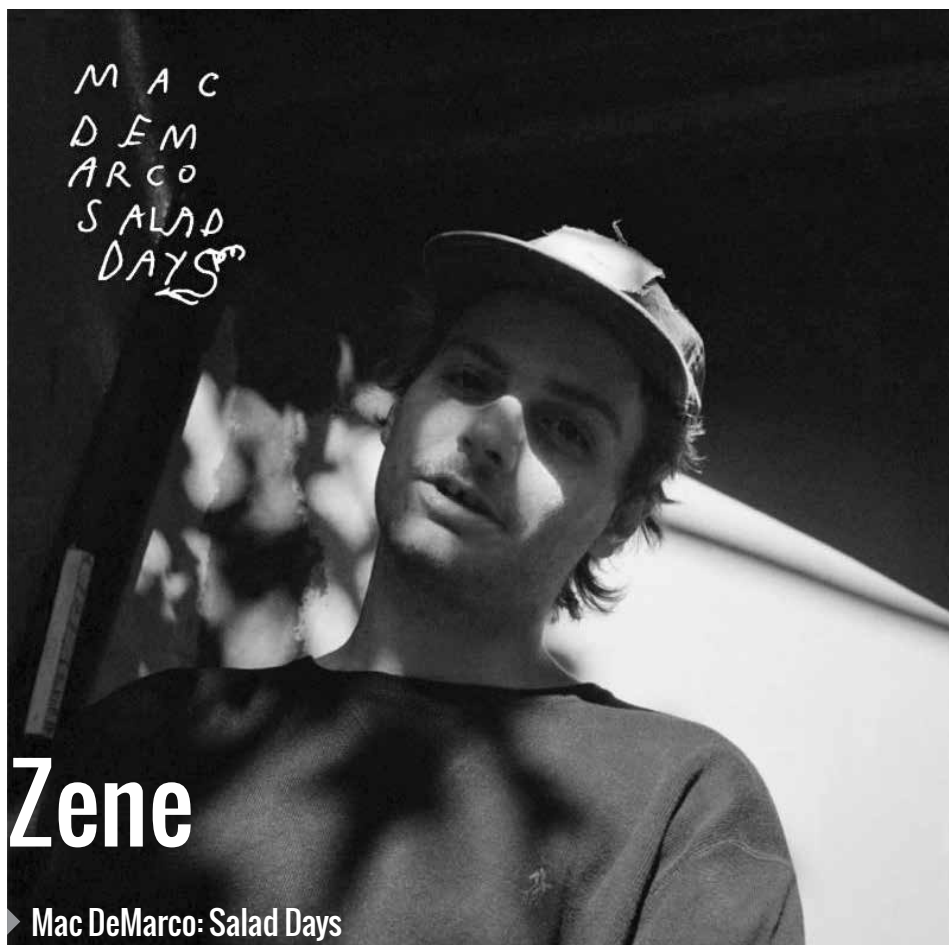
Azóta komoly újítás nemigen jelent meg a Forma-1-es pályákon, inkább csak kisebb korrekciókat végeznek (például az alagút utáni lassítón Monacóban, vagy Kubica balesetének helyszínén Kanadában). Érdemes megemlíteni még az úgynevezett SAFER falat, amit az amerikai oválpályákra fejlesztettek ki a 2000-es években. Ezt a kanyarok külső oldalára telepítik, így az esetlegesen a falnak csapódó autó nem a merev betonfallal találkozik először, hanem ezzel az energiaelnyelő rendszerrel – felesleges részletezni, hogy ez mennyire lecsökkenti az ütközés erejét. Hátránya, hogy rendkívül drága, így nem valószínű, hogy a hagyományos európai pályákon túlságosan elterjedne. Kijelenthetjük, hogy ha a biztonság növeléséről van szó, inkább az autók kerülnek a fejlesztés és/vagy szabályozás középpontjába a pályák helyett, bár természetesen ez nem jelenti azt, hogy nyugodtan hátradőlhetünk.

Szerencsére a Forma-1-es nagydíjhétvégéket közel 20 éve elkerülte a tragédia, már ami a versenyzőket illeti. Sajnos a pályabírókat tekintve már nem ilyen rózsás a helyzet, nem beszélve más szériákról. Hiába védi a nézőket több korlát is, hiába vannak egyre nagyobb bukóterek és egyre biztonságosabb autók, minden eshetőségre nem lehet felkészülni. És akkor még nem beszélünk a sportbírókról, akiket sokszor csak a derékig érő szalagkorlát választ el a háromszázzal száguldó autóktól, a boxutcában dolgozókról, akiket bármikor eltalálhat egy elszabadult kerék, és természetesen a pilótákról, akik az életüket teszik kockára azért, hogy mi vasárnap délután a tévé előtt ülve jól szórakozhassunk. Ha pedig nem a tévé előtt követjük az eseményeket, hanem a helyszínén, akkor sose feledjünk egy mondatot: a motorsport veszélyes.

PAPDI
TAMÁS



tak, vagy rosszabb esetben közé szorulhattak, ami számos pilóta életét oltotta ki. Az 1975-ös Spanyol Nagydíjon a csapatok szerelői indultak neki megjavítani a hanyagul rögzített korlátokat, miután a brazil Emerson Fittipaldi alatt egész egyszerűen összeomlott az egyik elem, amikor egy fotó kedvéért ráült. A tragédiát ennek ellenére sem sikerült elkerülni, viszont a szalagkorlátok ezek után már csak a legritkább esetben nem tudták ellátni feladatukat. Azonban nem csupán ez volt probléma. Az autók időzített bombák voltak; a pilóta két oldalán volt a két üzemanyagtank, így igen gyakran keletkezett



E havi zeneajánlómban egy szívemnek minden téren kedves énekes-dalszerzőről lesz szó. A kanadai, tavaly májusban nálunk is koncertet adott, mindössze 23 éves Mac DeMarco bolondok napján megjelent második albuma csak arra vár, hogy felpozsztse a napsütéstől újra csordogálni kezdő hullóvérünket.

A „Segítség, híres lettem!” toposz különféle zenei megközelítéseit már számtalanszor hallottam, de azon a bizonyos koncerten személyesen is megbizonyosodhattam róla, hogy ez az ember lassan de biztosan kezd kiégni. Ennek eredményét hallhatjuk az új lemezen. Nem arról van szó, hogy DeMarco Britney Spearset evokálva kopaszra nyírná a haját a közeljövőben; egyszerűen önelemzésbe menekül, kérdéseket tesz fel magának. Láthatóan szereti a közönségét és képtelen csalódást okozni nekik, próbál fejlődni a szakmájában, ugyanakkor burkoltan segélyért kiált. Innen az album címe is, ami nem fogyókúra, hanem egy emberi élet legkreatívabb éveire utal.

Árulkodó a vergődésről az anyukája állandó emlegetése. Miközben első lemezén tréfásan bocsánatot kért tőle a devianciában talált önmegvalósításért (Freaking Out the Neighborhood), az új album „slágerdalában”, a Passing Out Piecesben már beletörődik a felnőtté válásba és a problémamegoldás magányába („What mom don't know has taken its toll on me”). Ez a cukormáz alól felsejlő fájdalom persze könnyen észrevehető, mivel DeMarco már az első lemezen sem riadt meg az őszin-

te, vallomásszerű, önironikus dalszövegektől. Márpedig egy szerethető énekes-dalszerző művészi kibontakozását végighallgatni még a szexnél és a fagyinál is jobb, nemde?

A cukormáz pedig most is tökéletes állagú. A bolhapiaci, elhangolt gitár és az ócska effektek, amiket saját bevallása szerint „egyetlen komolyan vehető zenész sem használna”, védjegyévé váltak, noha valójában a Youtube mély bugyraiban lakó honfitársa, Tonetta zenéjének továbbfejlesztéséről van szó. Szintén rá hajaz az egész dolog punkságát ellensúlyozó, kellemes énekhang (a sokkolóan őszinte és paranoiás címadó dalt kivéve) és az ártatlan garázs-rockot idéző dobok.

Produceri munka tekintetében egy lehetőséget veszített csak a produkció az amatőr bájból. A besorolhatatlan műfajú dalokat (pubzene?) a '60-as évek barokk popjára jellemző, pszichedelikus hatások díszítik, a végére még egy sodródó, instrumentális darab is került, ami a lemez kérdéseit szándékosan hagyja a levegőben lógva. De hát te, kedves fiatal felnőtt olvasó, tudsz-e most frappáns választ adni az egzisztenciális kérdéseidre? - ...

TENK
CSABA



Könyv

► Gaura Ágnes - Lidércnyomás

Zh-k hada kísért minket a félév során. Olykor félelemmel közelítjük meg az egyetem kapuit, mert jól tudjuk, hogy kihívások várnak bent minket. Fáradtan lépünk ki a csata után, de mosolyra derülünk. Gaura Ágnes könyvei is ilyen sötét örömmel kevert érzéseket váltanak ki az olvasóiból. A hangzatos nevű Borbíró Borbála sorozat egyik részéről olvashattok most pár sorban.

A címben szereplő könyv 2013-ban jelent meg a jól ismert sorozat harmadik részeként. Az író nő igyekezett sajátos módon megteremteni a vámpír és más természetfeletti lények légkörét. Végre nem kell komolyan venni őket, mint a Twilightban vagy a Draculában, ugyanis magyar humorral, részben magyar szereplők által létrehozott világba csöppenünk, ahol a hazai valóság visszatükröződésében nehezen hisszük el, hogy a vámpírok nagyobb kárt tennének az esemény-szálakban, mint maguk a főszereplők.



Összességében többet nyújt nekünk a könyv, mint a jól megszokott limonádé és perccel mellett átlapozott vérszívó regények. Találunk benne akciót, szerelmet és rengeteg izgalmat. Az éjszakai és hétvégi tanulással kiváló egyensúlyi rendszert alkot, amennyiben egy kicsit is fogékonyak vagyunk a fantáziavilágokra.

SOMOGYI
IMRE



Film

► LEGO Kaland

Bájos gyerekmese, ahol a jó győz, a gonosz elbukik és a végén mindenki boldog? Nos, ez a jellemzés sok filmre igaz lehet, de erre semmiképp.

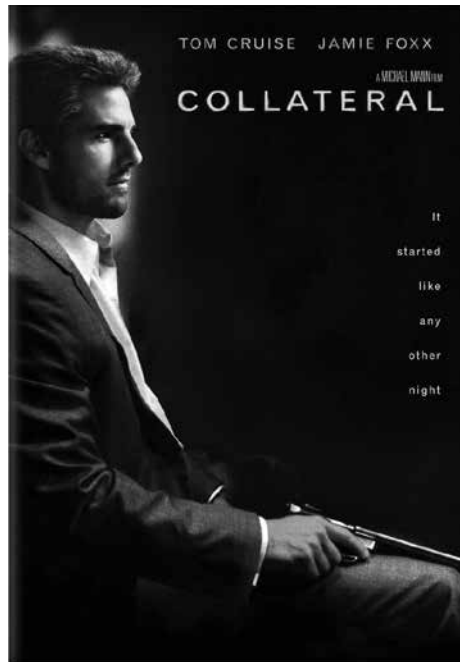
Való igaz, az alaptörténet egyszerű. Emmet építőmunkás egy nagyvárosban, egy tipikus senki, akiről hamar kiderül, hogy egy jóslat miatt ő a kiválasztott, akinek meg kell menteni a LEGO világot a gonosz Lord Biznisztől. Ebben segít neki egy lány, Vadóc, akivel (spoiler alert!) a film végén összejönnek. Mindezt megtűzdeltek egy kis társadalomkritikával („Merj egyéniség lenni a tömegben!”), és néhány szülőknél szóló jó tanáccsal.



A látványvilág elképesztő, megéri 3D-ben nézni. Minden LEGO elemekből van felépítve, és amikor azt mondom, hogy minden, akkor arra gondolok, hogy MINDEN. Fürdés közben a víz- és szappan-részecskék kis kék bogycok és fagyigombócok, a sugárhajtóműből forgó lángnyelvek jönnek ki, a hullámzó tenger egymásra fektetett mozgó kék lapok sokasága. A város olyan részletgazdag, hogy kapkodtam a fejem, hogy mindent lássak.

Ha valaha építettél már kisautót/házat/elefántot LEGO kockákból, akkor mindenképpen adj egy esélyt ennek a filmnek! A készítőket ügyletek rá, hogy ne csak a gyerekek, hanem az őket kísérő felnőttek is jól szórakozzanak; mi, egyetemisták pedig felváltva kacagtunk a kicsikkel.

► Collateral - A halál záloga



Tom Cruise-t már sokszor láthattuk akcióhős szerepben, de végre itt egy film, amelyben nem egy világot megmenteni készülő kémét játszik, hanem épp ellenkezőleg: egy bérnyilkos bőrébe bújik. A történet másik főszereplője Jamie Foxx, aki egy barátságos taxisofőrt alakít tele álmokkal, és nem is sejt, hogy az üzletembernek látszó személy, aki beszáll az autójába, valójában kicsoda, egészen addig, ameddig az első hulla éppen az ő várakozó taxijára zuhan a negyedikről. A megszeppent taxisofőr kénytelen részt venni Vincent munkájában és végigvinni úti célján, miközben reménykedik, hogy túlélheti ezt az éjszakát. A két színész teljesen különböző karaktereket jelenít meg, mégis valahogy állomásról állomásra egyre szorosabb lesz a kapcsolatuk az autóban zajló feszült párbeszéd alatt. Annak ellenére, hogy a film jórészt egy taxiban játszódik, mégsem válik unalmassá, hiszen a célpontok változatos helyei feloldják ezt a monotonitást. A zenék kiválasztása itt is tökéletesen passzol a sötét hangulathoz és a szigorú párbeszédhez. Ha pedig a film nézése közben eltekintünk néhány olyan szépséghibától, hogy vajon egy precíz ember miért is bízta magát egy taxisra, és hogy Tom Cruise miért felejt el célozni az utolsó 10 percben, akkor egy kiváló akciófilmet nézhetünk végig.

Színház

► A zsidó

Hogy is tudnám a Közér alapelveinek megfelelően elfogulatlanul és politikamentesen bemutatni a Szkéné színház legújabb darabját, A zsidót? Bár a lengyel történelemből vett, a magyarok többsége számára csaknem teljesen ismeretlen események, fogalmak és nemzeti hősök szerepeltetése egyértelművé teszi, hogy a darab lengyel írója a saját népéről szándékozott látéletet adni, sajnos meg kell állapítanunk, hogy a nézőnek egyáltalán nem ez volt az érzése: ugyanazok az attitűdök, ugyanazok a sztereotípiák és ugyanazok a tragédiák itthon is mind a mai napig megtalálhatóak, mélyen beágyazódva a társadalom tudatába.



A történet dióhéjban: a nehéz anyagi helyzetű lengyel kisváros iskolája egy nap levelet kap az Izraelbe kívándorolt volt tanítványától, aki az egyik alsó tagozatos fogalmazását szeretné kikérni, hogy elhelyezhesse azt a családi emlékek között. Az igazgató, aki nagyon megőrül a levél érkezésének, gyorsan megbeszélésre hívja az iskola „elitjét”, hogy kitalálják, milyen indokkal hívják meg őt, hogy pénzért kuncsoroghassanak nála. A tanácskozás közben azonban kiderülnek azok a mocskos kis titkok, amelyeket mindenki igyekezett elhallgatni, illetve amelyekről megpróbáltak tudomást sem venni. A végki-fejlet szintén tipikusan magyarra/lengyelre sikeredett, de ez majd úgyis kiderül, ha megnézik. Mert megnézik, ugye?

ZENTAI
ZSÓFIA



BALOGH
BIANKA



STRAUSZ
PÉTER



Kolikonyha

Bosszant, hogy hosszú a sor az IKEA kintijában? Elfogyott a hasáb, és már csak pürével kérheted? Utálod az áfonyaszósz, de mégis tettek rá? Csinálj magadnak otthon!

► Svéd húsgolyó menü

Bútoráruházban ebédelni fura dolog, mégis, ha megkérdeznénk a főváros lakosságát, hányan ültek már be az IKEA-ba húsgolyózni, többen válszólnának igennel, mint gondolnánk. Sőt, pár éve, amikor párszáz forintért osztogatták a híres ételt, a fél főváros oda járt ebédelni. Hogy lehet mégis, hogy nagyjából monopóliummal rendelkeznek az étel terén? Ilyen nehéz lenne elkészíteni? Szerintem nem!

► Krumplipüré

Azért diszkriminálók, és csak e köret elkészítését írom le, mert nem akkora kunszt egy zsák mirelit hasáburgonyát forró olajba zúdíttani. Krumplipürét viszont ahány ház, annyiféleképp csinálnak. Az én jól bevált receptemben nincs semmi extrém, de azért túlmutat a krumpli, vaj, só szentháromságon. Hámozzuk meg a krumplikat és tegyük oda főni, a vízbe tegyünk 1 evőkanál sót. Van, aki a héjában főzésre esküszik, mert úgy ízebb marad a krumpli, azt még sosem próbáltam, de éljenek a kísérletező kedvűek! Időnként szurkáljuk meg villával a krumplit, hogy érezzük, mikor főtt már meg eléggé. Ha kész, vegyük le a tűzről, öntsük le a vizet és préseljük át. A forró krumplipréselésnél közepébe szeleteljünk bele 25 g vajat és keverjük addig, amíg az teljesen el nem olvad, illetve a krumpli kicsit krémesebb válik. Ekkor tegyük bele a maradék 25 g vajat, az 1 bögre tejet, és keverjük az egészet krémesre. Ezután már csak ízesíteni kell 1 teáskanál vegetával, illetve bátrabbak némi almaecetet is locsolhatnak bele, hogy kihozzák a fűszer ízét.



Krumplipüré:

8-10 közepes krumpli
1 evőkanál só
50 g vaj
1 bögre tej
1 teáskanál vegeta
opció: almaecet

Húsgolyó:

500 g darált hús
1,5 evőkanál mustár
3 bő csipet só
fokhagyma (krém)
1 evőkanál bors
szójaszószt
1 egész tojás
zsemlemorzsza

Barnaszósz:

pár evőkanál liszt
~1/3 bögre tej
~2 teáskanál szójaszószt

► Húsgolyó (kb. 45 db)

Az IKEA szimbólummá vált gyorsételét a húsgolyó teszi igazán jellegzetessé, amelyet házi körülmények közt nehéz utánozni, de mégsem teljesen „géphús”. Évek kísérletezésével sikerült elég jól megközelítenem (sőt, tán még túl is szárnyalnom) a lapra szerelt fasírtot, hisz nemrég az utolsó célt is kipipáltam a listáról: a ruganyosságot. Fogjuk az 500 g darált húst (lehet ez pulyka, sertés, tán még marha is, bár abból még sosem próbáltam) és adjunk hozzá minden fűszert: a 1,5 evőkanál mustárt, a kb. 1 teáskanálnyi fokhagymakrémet (igen, létezik ilyen, és azért javaslom inkább, mint a szeletelt fokhagymát, mert sokkal jobban elkeveredik), a 3 bő csipet sót és kb. 2 teáskanál szójaszószt. Az 1 evőkanál bors láttán kikerekedhetnek a szemek, de szerintem attól lesz igazán pikáns. Konzervatívabbak lejjebb vehetik az adagot. Ha összekevertük a húst az összes fűszerrel, üsünk rá egy egész tojást, és keverjük tovább. Ekkor kevésbé inycsiklandó állagúvá válik az egész, de itt jön a titok: addig szórjuk a keverékre a zsemlemorzsát, amíg újra tapadós nem lesz. Ennél a pontnál dől el, hogy vagdaltat, csapágygolyót vagy finom, laza, ruganyos húsgolyót sütünk. Amikor már éppen gyúrható állagú, akkor a jó. Idáig meg lehet üszni tiszta kézzel, viszont most következik a golyók megformálása. Csípjunk ki kb. 1,5 evőkanálnyi darabokat a húsmasszából, és formáljunk belőle a golfabdánál kicsivel kisebb labdacsokat. Ha mind kész, tegyük egy serpenyőbe vajat (én mindig abban sütök, de persze az olaj is megfelel), és süssük

addig a golyókat (időnként forgatva), amíg kívülről szép sötétbarna lesz mind. Minél kisebb a golyó, annál gyorsabban és jobban átsül. Ha eltaláltuk a tojás-zsemlemorzsza arányt, a labdacsook lazák és ruganyosak lesznek, és csak úgy etetik magukat!

► Barnaszósz

Ha tisztességesek akarnánk lenni, velőből és húsléből készítenénk a barnaszósz (vagy angol nevén a gravy-t), de ehhez mi túl lusták vagyunk. A fapados megoldás az, hogy a húsgolyók sütéséből megmaradt vajat (ez vizont csak akkor működik, ha vajban sütöttünk) átszűrjük, és egy kis serpenyőben, közepes lángon elkeverjük némi liszttel, utána felöntjük tejjel és szójaszósszal, és addig kevergetjük - korrigáljuk, amíg helyes nem lesz az állaga. A hozzávalóknál is azért írtam csak körülbelüli értékeket, mert nehéz eltalálni az arányokat, többször nem sikerül, mint igen. Ha ezzel is megvagyunk, átélhetjük azt a mámort, hogy a krumplipüré mellé nem kell leszámolnunk a pontosan 10 húsgolyót, hanem akár 11-et is szedhetünk magunknak! Aki pedig áfonyaszósz is szeretne rá, az járjon utána!

BORTEI-DOKU
SHAUN



Rejtvény

Keresd meg a felsorolt szavakat nyolc irányban az ábrán, és húzd át a betűiket! A megmaradt betűkből a vicc poénját olvashatod össze.

Húzd ki a felsorolt szavak betűit az ábráról – a szavak bármilyen irányba állhatnak –, és ha jól dolgoztál, a megmaradt betűkből kiolvashatod a vicc csattanóját.

- Melyik egérnek van a legzavartalanabb élete?
- Amelyik a templomi perselyben lakik ...

ALKÓV
ÁRUSÍT
BEÁRUL
BÉGET
BODZA
BORZASZTÓ
BŐVÍT
ELŐJEL
ELTERÜL
ELUGRÓ
ELVHÚSÉG
EMELVÉNY
FELÖLTÖZTET
GYERMEKI
HŐÁLLÓSÁG
IDEGBORZOLÓ
KATONAI
KEGYES
KOCOGÁS
KUSZÁL

LAKÁJ
LEFEKVŐ
MARKOLÓGÉP
MEGBORZAD
NYÁRI
ODAHAJT
PISLOGÓ
POMPÁZIK
RÁCSAVARÁS
REZDÜLŐ
SUGÁRZÁS
SZAPORODÓ
SZÚRCSAPÓ
TAPINT
TEHÁT
TÖKMAGÁRUS
UTÁSZ
ÜLDÖZÉS
VÁMPÍR
VIGYÁZ



Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtöttünk össze egy csokorra valót.

„Überelni akar? Szombat este nyertem, vigyázzon!”

„A mechanikát oktatók ősellensége a fizika tanár”

„És érezhető, fekete öves C programozók orrba-szájba használják ezt az utasítást.”

„Beiratkoztatok MSc-re, mert nektek nem elég a gyakorlatias képzés.”

„Nem bírnám elviselni, ha nagyobb hülyeséget találna ki, mint én!”

„A külső gyűrű melyik pontja kapja a terhelést? Mindig más. És a belsőnek? Mindig az alja. És mit mondhat erre a belső gyűrű? Hogy bocsánat, de ez igazságtalanság!”

Matematika II.

Mechanika

Számítástechnika I.

I+K technológiák

Matematika II.

Járműelemek I.

Humor

- Mit isznak az informatikusok reggel?
- ???
- HUB-os kávé...

Két felhő beszélget:
-Csá! Történt valami mostanság?
-Hallod olyan sztorim van, én ezen szakadtam.

Azt álmodtam, hogy a szántóföldön van egy 4-es és magokat szórt szét amerre járt, a többi szám pedig nagyon messziről nézte. Csak miután felkeltem, jöttem rá hogy a 4-es volt a szám ki vetett...

„Ha egy lánnyal töltök egy estét, akkor azt nappal vissza kell hogy seedeljem?”

Pasas bemegy a kocsmába, a pultos kérdezi:
- Mit adhatok?
- Egy nagyobb házat, jobb autót, több fizetést.
- Nem úgy értem. Mit kíván?
- Világbékét, magamnak egy szebb feleséget, milliőkat.
- Félreértett, mit szeretne inni?
- Miért nem ezzel kezdte? Mi van?
- Semmi különös, csak itt állok a pult mögött...

Férj hazamegy a munkából:
- Asszony, ma este megerőszkolósat játszunk!
- DE ÉN OLYAT NEM AKAROK!
- Ez a beszéd, szívem!

Lány és fiú ismerkednek:
Fiú:

- Mi a foglalkozásod?

Lány:

- Az EDS Hungary EMEA North-Central HUB Központjában az ABN AMRO Team-hez tartozó Workplace Services - Service Deskjén vagyok Chat Support Agent. És neked?
- Ács.

Egy járókelőt megállít az utcán egy ember:
- Elnézést, megmondaná, hogy hogyan jutok el a postára?
- Az attól függ. Kocsival van?
- Nem.
- Akkor gyalog.

A tengerbiológusok emléznek gondolták a bálnát, a dohányosok viszont korábban halnak!

Imre, miért van lekvárral bekenve az arcod ?
- Ez az új Imidzsem!

Egyszer a szomszéd ájtott hozzám:
- Te figyelj csak, ki akarjuk tapétázni a nappalit, és kb ugyanakkora lehet mint a tiétek, hány tekercs tapétát vettél te annak idején??
- 14-et,
- Ok, kösz! - azzal hazament.
2 hét után ismét ájtott hozzám:
Figyelj már, hát vettem 14 tekercset aztán 4 megmaradt!
- Nekem is...

- Ki jött rá először, hogy a Hegylakó halhatatlan?
- Az anyja a harmadik abortusz után.

- Vezetékeve?
- Kovács.
- Keresztnéve?
- István.
- Házas?
- Nem.
- Neme?
- De nem ám!

- Mi a különbség a villamos, a zsiráf és a család között?
- Nem tudom.
- Hát a zsiráf az felfelé hosszú, a villamos meg jobbra széles.
- És a család?
- Kösz, jól van!

Döncike azt kérdezi a papájától:
- Apu, tudod melyik vonat késik a legtöbbet?
- Nem én!
- Amit tavaly karácsonyra ígértél.

A pap, az orvos és a mérnök mindig együtt golfozik. Most is a sorukra várnak, már jó hosszan. Tehát sörözgetnek a klubházban. Megkérdezik a bárfiút, miért kell aznap annyit várni:
- Tudják, a közelmúltban volt egy nagy tűz a szomszédban. A tűzoltók órákig küzdöttek, de sikerült megóvni legalább a mi klubházunkat a lángoktól. Sajnos néhányan elvesztették a szemük világát egy robbanás miatt. A vezetőség - hálából - megengedi nekik, hogy hetente egyszer ingyen játszanak. Sajnos, mivel vakok, kicsit lassan megy nekik...

A pap:

- Ó, milyen szomorú. Minden héten fogok értük imádkozni!

Az orvos:

- Hát ez rettenetes! Van egy szemorvos barátom, majd megkérdem, tud-e segíteni. A költségeket én vállalom.

A mérnök:

- Hát ez tényleg szomorú, de miért nem éjjel játszanak?

- Min veszekszik négy rendőr egy trabantban?
- Hogy ki üljön az ablak mellé.

- Hogy hívják Einstein gyermekeit?
- Zweistein, Dreistein...

- Honnan tudni, hogy tüzel a kutyánk?
- Onnan, hogy fogy a szén a pincéből.

Két lány az autóstoppos kalandjairól beszélget. Azt modja az egyik:
- Minden autós egyforma!
- Szerintem nem. Van, aki védekezik...

- Papa, igénybe vehetjük a vőlegényemmel az autódát?
- Nincs benne benzin, kislányom!
- Nem baj, úgysem akartunk kimozdulni a garázsából.

- Hogy hívják az indián benzinkutast?
- Töltőtoll.

A tanító a nagy generálisokról tart előadást, aztán megkérdi:
- Na, gyerekek ki tud mondani egy nagy német generálist?
- General Hindenburg – feleli egy gyerek.
- Jó. Hát franciát ki tud?
- General Foch.
- Helyes. Angolt?
- General Haigh.
- Hát amerikai?
Csak Mórcka emeli fel az ujját.
- Haljuk, Mórcka!
- General Motors.

A reggeli híradóban azt mondták, aki ma reggel munkába indul, az vigyen magával hólapátot, pokrócot, jégoldót, vontatókötelet, elemlámpát, autóemelőt és pótkereket. Ne tudjátok meg milyen hülyén néztem ki a buszon!

A bíró a tárgyaláson a sofőrhez fordul, aki elütött egy idős hölgyet.
- Miért nem dudált, amikor látta, hogy a kocsi elé lép a néni?
- Nem akartam megijeszteni szegényt.

Bemegy egy harminc éves férfi az állásinterjúra. Megkérdezik tőle:
- Van felesége?
- Igen, van.
- És gyerek?
- Maga pedofilnak néz engem?!

X. HAJTÁNYVÉRSÉNY

2014.04.14. 1:00
SZABADSÁG HÍD





XXXIII.

KÖZLEKKARI NAPOK

2014. ÁPRILIS 11-16.

**ÁPRILIS 11.
PÉNTEK**

17:00 Megnyitó
18:00 Sörváltó
19:00 Bevonulás
20:00 Kisföldalatti Zenekar
Blahalouisiana
23:00 Nyitóbuli @HaBár

**ÁPRILIS 12.
SZOMBAT**

09:00 Túra
19:00 Sörváltó
21:00 DJ-Versen
23:00 Buli @HaBár

**ÁPRILIS 13.
VASÁRNAP**

10:00 Foci
12:00 Sportvetélkedők
16:00 Gépátvétel
18:00 Sörváltó
22:30 Kowalsky meg a Vega

**ÁPRILIS 14.
HÉTFŐ**

01:00 Hajtányverseny
13:00 Mr. F(x) dx
18:00 Sörváltó
19:00 Filmszemle
22:00 Dévényi Tibi bácsi

**ÁPRILIS 15.
KEDD**

00:00 Buli @HaBár
13:00 4 órás vetélkedő
17:20 Sörváltó
18:00 Külső aranykerék
18:00 Belső aranykerék
22:00 Buli @HaBár

**ÁPRILIS 16.
SZERDA**

10:00 Csapat image
13:00 Made in Hell próba
18:00 Sörváltó
18:20 Sörváltó Extra
19:00 Kortesbeszéd
20:00 Népszavazás
21:00 Eredményhirdetés
21:15 Beavatás
22:00 Hősök
23:59 Animal Cannibals

