



A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI ÉS JÁRMŰMÉRNÖKI KAR HALLGATÓI ÖNKORMÁNYZAT LAPJA

2015 TAVASZ 80/1



MINDEN INFORMÁCIÓ A KARI NAPOKRÓL!
INTERJÚ DR. VARGA ISTVÁN DÉKÁNNAL!
A 68-AS KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ!
KANCELLÁR A MŰEGYETEMEN!

4 KÖZLEKKAR

4 HÍREK

5 INTERJÚ DR. VARGA ISTVÁN
DÉKÁNNAL

8 INTERJÚ NAGY ZOLTÁNNAL

10 KARUNKON VÉGZETT:
FÁBIÁN ZOLTÁN

12 KANCELLÁR A MŰEGYETEMEN

15 KÖZÉLET

15 A BAROSS RÁDIÓ MŰSORAI

16 DÁNOK ÉS A PÉNZÜGYEK

17 DÁNOK ÉS A DESIGN

18 HOL ÉRDEMES MUNKÁT VÁLLALNI?

20 XXXIV. KARI NAPOK

22 AZ ELSŐ KARI NAPOK

28 KÖZLEKEDÉS

28 AZ 1968-AS KÖZLEKEDÉS-
POLITIKAI KONCEPCIÓ

30 MOTORSPORTKALAUZ
KÜLÖNCKÖDŐKNEK

32 A GYÁRI FOGYASZTÁSRÓL

34 ALBERTFALVI HÍD

35 CSINÁLD MAGAD SZERVÍZ

36 ALTERNATÍV VÁROSI JÁRMŰVEK

37 MAGYAR KUTYÁT A HOLDRA!

38 VÉRMEZŐ KÉRÉSZ ÉLTŰ REPTERE

39 VÁROSTERVEZÉSI NAPOK

40 SZÓRAKOZÁS

41 KOLIKONYHA

42 AJÁNLÓK

45 REJTVÉNY

45 NYEREMÉNYJÁTÉK

45 NEM MI MONDTUK

46 AZ UTCA EMBERE

46 HUMOR

5



8



10



12



Kedves Olvasó!

Szinte hihetetlen, de végre ismét a kezetekbe vehetitek a Közhír legfrissebb számát! Nagy örömünkre szolgált, hogy az elmúlt hónapokban folyamatosan arról érdeklődtek, hogy mikor jelenik már meg a Közhír! Mi is nagyon vártuk már a pillanatot! A kari hallgatói képviselő támogatásával most végre ismét a kezetekbe vehetitek az újságot, nem is akármilyen formában. A vára-kozástokért cserébe mi igyekeztünk olyan tartalommal előállni, amiben mindenki talál magának valami izgalmasat. Az ősszel negyven éves Közhír most 48 oldalon és nyolc-száz példányban jelent meg.

Interjút készítettünk karunk dékánjával és az egyetem kancellárjával. A kari napokra készülve pedig felelevenítjük az első ilyen rendezvényt is. A korabeli beszámolót olvasva, fotókat nézegetve nekem az jár a fejemben, hogy az akkori dolgokat mennyire nem mernénk most megtenni. Nem tudom elképzelni, ahogy elraboljuk Dr. Varga Istvánt, és fehérneműs hölgyek derékbőségét mérik le oktatóink a díszterem színpadán.

De mindezek ellenére most is rengeteg élményt és kihívást tartogat a kari napok. Ezt gondoltuk egy hónappal ezelőtt is, mikor a Baross Rádió és a MűTerem tagjaival közösen beneveztünk az idei versenyre. Mint minden csapat, mi is a legjobbat

szeretnénk kihozni a rendezvényből. Nem nyerni akarunk, mindössze annyit, hogy felhőtlenül szórakozhassunk azokkal akikkel egyébként is szívesen töltünk időt. Gyere el te is péntek este a filmszemlére (mi már nagyon várjuk), szombaton túrára, vagy bármelyik sörváltóra, biztosan emlékezetes élményekkel gazdagodsz majd, és segít kicsit kizökkenteni a tanulás monoton világából. Tavaly májusban ugyanezen hasábkra írt gondolataimban én is nagyon lelkesen emlékszem vissza az első igazi kari napos élményeimről. Ha bizonytalan vagy abban, hogy érdemes-e részt vened a programokban, akkor keresd elő azt az írást a kozhir.bme.hu oldalon. Egy csapat van, kari napok!

MUNKÁCSI KRISTÓF



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

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

Készült 800 példányban

Felelős kiadó

Szokolai MindenLépéseElnök Bence

Felelős szerkesztők

Nagy Renáta
Lindtner TűzSámán Andor Csaba

Főszerkesztő

Munkácsi Szamár Kristóf

Főszerkesztő-helyettes

Csenki Hősugárzó Lilla

Rovatvezetők

Ádám Mkl Zsuzsa
Csenki Időnyelő Lilla
Somogyi Shrek Imre
Zentai Fehérrépa Zsófia

Tördelőszerkesztők

Greffer 30kredit Kinga
Lábas CsakEgyCigi István
Révész János

Címlap

Orbán Gergely Dávid

Grafikus

Révész János
Somogyi OlyanErős Imre
Zsubori Pápaszemű Eszter

Képszerkesztő

Mocsányi EgyKépHúszPerc Réka

Design

Révész János

Olvasószerkesztők

Dajka Major Gábor
Fehér MatcheltemAnyáddal Tamás
Horváth Engedékeny Evelin
Madácsi Elveszett Réka
Tenk 10perc Csaba
Zsubori Duplázó Eszter

Szerzők

Ádám SörösPajti Zsuzsa
Bortei-Doku Councilman Shaun
Csörgő Ötletgyár Nikolett
Dominik AirDohányos Zsolt
Fehér Excelmágus Bálint
Hajdu Anonymus Marcell
Hidas Szakosodom Gábor
Hubai RádióVezér Zsolt
Ipcics LastMinute Noémi
Joó ÁjbájkBp Róbert
Kalóz LobbyGirl Viktória
Kicsi STműszak Hajnal
Lindtner Tabulátor Andor Csaba
Majkut Belelátó László
Mentés LeikiVálságbanVagyok Dorina
Mészáros Mkl István
Molnár Jigglypuff Hajnalka
Morovian FőkörmányosJelölt Márton
Papdi Pornszívóügynök Tamás
Pornói FrissHús Dóra
Somogyi 3410 Imre
Spohn MegjelenésGyilkos Márton
Strausz DörmögőDömtör Péter
Szabó Egyenesben Zsombor
Tenk S Csaba
Vörös Marty Márton

Hírek

► A tavaszi félév fontos időpontjai:

Közlekkari Napok	április 10-15.
Dékáni szünet	április 15.
Munka ünnepe	május 1.
Kolimajális	május 1.
Szorgalmi időszak vége	május 15.
Pótlási időszak	május 18-22.
Vizsgaidőszak	május 26. – június 22.
Szalagavató Szakestély	május 29.
Csatabárd elásás	június 26.

► Tavasztól nagyobb példányszámban

Az elmúlt években egyre gyorsabban kapkodtunk el a aktuális Köz hír-példányokat. Az őszi félév során már három-négy nap elég volt ahhoz, hogy elfogyjon a 700 kinyomtatott újság. Éppen ezért kezdeményezzük, hogy tavasztól száz darabbal több kerülhessen kezetekbe. A kari hallgatói képviselő decemberi ülésén támogatta kezdeményezésünket, ezért mostantól 800 Köz-hírt találhattok meg a tartókban.

► Aranyköpések

Továbbra is szeretettel várjuk az általatok gyűjtött oktatói aranyköpéseket, valamint saját novelláitokat, verseiteket. Ha szeretnétek, hogy a Köz hír olvasóközönségéhez is eljusson az alkotásokotok, küldjétek el nekünk műveiteket és gyűjtéseitek eredményét a kozhir@kozlekkar.hu-ra!

► Logisztikai csapatbajnokság 2015

A Nagyvállalatok Logisztikai Vezetőinek Klubja Közhasznú Egyesület által meghirdetett Logisztikai Csapatbajnokság 2015. évi döntőjének dobogós helyein végzett a BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar három csapata is. Az idei, 2014-ös évben kezdődő versenyre még több felsőoktatási intézményből adtak be jelentkezést, mint a tavalyira, összesen 31 csapat és 155 fő vett részt a megmérettetésre. Az utolsó, hatcsapatos élő fordulóban a győri Széchenyi István Egyetem két csapatát, illetve a veszprémi Pannon Egyetem csapatát előzték meg a BME-s csapatok, megszerezve a dobogó összes fokát.

► „A város az emberekért, nem az autókért van”

A Várostervezési Napok 2015 mérnökversenyen összesen nyolc csapat mérte össze kreativitását és szakmai tudását. A prezentációkban felvázolt tervek előre meghatározott kritériumok alapján öttagú szakmai zsűri bírálta el. „A nyolc csapat gondolataiból merítve egy fantasztikus Döbrentei teret tudnánk kialakítani.” – jelentette ki Ekés András, a zsűri elnöke az eredményhirdetésekor. A beszámolókat a versenyről a 39. oldalon olvashattok.

► „A találmányok ne vesszenek a felejtés homályába”

Taroltak a Műegyetem hallgatói a XXXII. Országos Tudományos Diákköri Konferencia Műszaki Tudományi Szekciójában.

A BME hallgatói a tudományterület 55 alszekciójából 33-ban első helyezést, 31-ben második helyezést, 23-ban pedig harmadik helyezést értek el, BME-s hallgatók által írt további 28 dolgozatot pedig különdíjjal jutalmaztak a március 25-27. között rendezett Műszaki Tudományi Szekcióban.

Az KJK hallgatóinak helyezései:

1. helyezés száma:	3
2. helyezés száma:	4
3. helyezés száma:	2
Különdíjak száma:	5
Összes díj:	14

(A BME karai további tudományterületi szekciókban is érdekeltek, ezeket az április 6-ával, illetve április 13-ával kezdődő hetekben rendezik meg.)

► Dr. Lovas Antal az MTA doktora

Dr. Lovas Antal címzetes egyetemi tanár (GJT) részére Dr. Lovász László MTA elnök adta át az MTA doktori címet tanúsító oklevelét. Gratulálunk!

26

híd íveli át a Dunát
Magyarországon

107390

lóerős a világ legnagyobb
dieselmotorja

1361265

korona és 44 fillér volt eredetileg
CH építési költsége

Dr. Varga István, a nagy biztonságú megoldások szakértője

Varga István tanár úr közlekedésmérnöki diplomájának megszerzése után a Paksi Atomerőműben fejlesztett nagy biztonságú rendszereket. Most karunk dékánjaként olykor pattanásig feszült oktatási problémákkal kell, hogy szembenézzen. Februári tanárinterjünkben dékán úr, ahogy az mérnökmemberek közt szokás, minden kérdésünkre egyenes, számadatokkal színesített választ adott.

Hogyan került a közlekedés bűvkörébe?

A Lékai János Hajózási Szakközépiskolába jártam, annak idején oda csak fiúkat vettek fel, akik matrózként vagy technikusként, géptiszt-ként szerettek volna szolgálni. Hajózni szerettem volna eredetileg, a matrózvizsgám meg is van. Utána gondolkodtam, hogy esetleg Győrbe megyek, ott van hajóistizti képzés vagy Budapesten, a műegyetemen folytatom. Végül ide jöttem, itt "elfajzottam" és közutas lettem.

A hajózásnak és hajóépítésnek a MAHART tönkremenetele óta valódi hazai bázisa nincsen. Régen a Ganz is hatalmas hajókat gyártott, ma már ilyen nincs, úgyhogy ettől el kellett fordulnom. Akkor, az egyetemen tetszett meg a rendszer- és irányításelmélet, illetve a közút, hiszen az autók mindig is érdekeltek, 17 évesen már megvolt a jogosítványom. Végül a két terület keverékénél kötöttem ki.

A közlekkar padosrai, az atomerőmű, majd ismét a közlekkar katedrája közt nagyon rövid idő telt el. Kezdetektől fogva voltak dékáni ambíciói?

Annak idején nem gondoltam erre. 1992 és 1997 közt jártam ide közlekedésmérnöknek, osztatlan képzésben, mi az utolsó évfolyam voltunk, amelyik még nem kreditrendszerben tanult. Utána én azt hittem, hogy fejlesztőmérnök leszek, de inkább a kutatás irányba mentem el.

Ha az ember felírja a képleteket, a végén kap egy megoldandó mátrixot. Hogy amögött milyen műszaki tartalom van, már szinte másodlagos kérdés. A feladatok majdnem mindig ugyanolyan problémára vezetnek.

Az atomerőmű úgy adódott, hogy mivel jól tudtam programozni, a védés után Bokor professzor megkeresett, mivel a SZTAKI-ban éppen volt felvétel, és megkérdezte, hogy ott esetleg egy paksi projektbe beszálnék-e.

Bánta, hogy nem közlekedéssel foglalkozik?

Abszolút nem, mert kutatási területem a SZTAKI-ban mindig is a közúti forgalom modellezése és irányítása volt, valamint az egyetemen is maradtam óraadóként. 2006-ban vettem át Katkó tanár úr tárgyait, vele több kisebb közös munkám volt, részt vettem budapesti fejlesztésekben, elsősorban jelzőlámpás forgalomirányítás területén, a budapesti forgalomirányító központ fejlesztési munkálataiban.

Az atomerőmű emellett azért volt nagyon jó, mert ott olyan műszaki alkotásokat kellett elkészíteni, amik biztonságosan kellettek, hogy működjenek. Mai napig is vannak olyan rendszerek az erőműben, amelyek az én és a kollegáim közreműködésével készültek.

Akkor is, ha nem energiapolitikai kérdésekkel foglalkozott, az embernek ilyenkor kialakul egy általános véleménye Paksról.

Egészen más, ha az ember papíron látja az erőművet, és egészen más, ha ott van az erőműben, és érzi azt a 2000 MW-ot, amit az erőmű lead; látja a turbinákat, a mögötte levő műszaki tartalmat. Sok berendezés szovjet gyártmányú, de az embert jó érzéssel tölti el, hogy egyéb berendezéseket hazai szakemberek fejlesztettek tovább. Nekem őszintén nagyon tetszett az erőmű.

Az üzemidő-hosszabbításban én is benne voltam vastagon, egy szakértői testület tagjaként. Én azt gondolom, hogy ha ez az erőmű 30 évre tervezetten felépült, de műszakilag igazolhatóan további húsz évig lehet üzemeltetni, akkor azt nagy butaság lenne kidobni. Sokkal olcsóbban jutottunk újabb húsz évhez, mint egy új erőmű építésével.

Mi a véleménye az új blokkok építésének tervéről?

Ennek annyira összetett politikai és gazdasági vetületei vannak, hogy állást foglalni nem tudok benne felelősséggel. Az biztos, hogy az erőmű nem egy olyan dolog, amit készen le lehet venni a polcra. Az elveket készen hozzák, de a megvalósítás nagyon sok mérnöki munkát igényel. Pozitívnak tartom, ha Magyarországon lesz egy olyan beruházás, amibe ennyi hazai mérnöki munkát bele lehet tenni. Akár közlekedésmérnököknek is, hiszen egy ekkora építkezés önmagában is hatalmas szállítási és logisztikai feladatokat jelent. Annak idején a jelenlegi atomerőmű építése is hatalmas lökést jelentett a magyar mérnöki, ezen belül is a logisztikai kultúrának.

Ahogy a bezárt Dunaújváros-Paks vasútvonalat is az atomerőmű forgalma tartja életben. Aprópó, hogyan járt le akkor Paksra?

Nagyon sokat jártunk le, mindig autóval mentünk. Paks egy lehetetlen helyen fekszik a térképen; közvetlen vonat nincs, busszal is nagyon összetetten és nehezen érhető el. Emlékszem rá, megnéztük, ha reggel indultunk volna, délutánra érünk oda. Ezen kívül olyan is volt, hogy ott éjszakáztunk, hiszen az erőműben



fotók: Gombás Viktor

nem lehet éles üzemben dolgozni, csak leállások alkalmával. Volt a SZTAKI-nak egy autója, és egyszer összeszámoltam, körülbelül 70 000 kilométert vezettem.

Ez azt jelenti, hogy a mai mindennapjaiban is autópárti?

Az egyetemre kocsival szoktam bejárni, de azért, mert a feleségemmel együtt jövünk. De a városon belül már tömegközlekedek, és haza is, ha külön megyünk. De legalább ketten ülünk az autóban.

Az már szinte telekocsi, 0,8-cal több, mint az átlag. A forgalomirányítást kutató mérnök-ként mi a véleménye a FUTÁR rendszerről? Egyetért abban a BKK-val, hogy ez volt az elmúlt 4 év legfontosabb fejlesztése?

Nagyon tetszik. Hogy ez volt-e a legfontosabb, azt nem tudom megítélni. Azon a vonalon, ahol én járok, az összes busz lecserélődött, a Volánbusz belépett szolgáltatóként vadonatúj buszokkal. Én ennek legalább annyira örülök, mint a FUTÁR-nak. A közösségi közlekedés két versenyképességi feltétele közül a kényelmet az új buszok, az előnyben részesítést pedig a FUTÁR teszi lehetővé. Mindkettő egyszerre fontos.

Budapest közlekedésének örökös vitatémája a tömegközlekedés és az autós közlekedés szembenállása. Ennek kardinális pontja volt a Nagykörút új lámpaprogramja. Minthogy közvetlen kutatási területébe vág, mi a szakértői véleménye?

Örökös probléma, hogy a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés közt milyen arányt kell felállítani. Egy villamoson annyi ember foglal helyet, mint több száz autóban található utasszám. Kapacitásra nem lehet a kettőt összehasonlítani. Annyira zsúfoltak a városok, annyira korlátolt az infrastruktúra, hogy nem lehet az egyéni közlekedés igényeit végtelenül kielégíteni. Akkor tudjuk a dugókat elkerülni, ha a tömegközlekedést előnyben részesítjük. Annak mind szolgáltatásában, mind pedig eljutási időben versenyképesnek kell lennie az egyéni közlekedéssel. Azt nagyon nehéz meghúzni, hogy hol a határ. Ebben a konkrét esetben a BKK inkább a tömegközlekedést szeretne volna előnyhöz juttatni, másoknak pedig nem tetszett, hogy ennyire háttérbe szorítják az egyéni közlekedést. Ez egy politikai döntés, mi közlekedésmérnökök végre tudjuk hajtani, műszakilag meg tudjuk oldani, de kell egy politikus, aki eldönti, hogy mit kell előnyben részesíteni.

Az ön által oktatott tantárgy, a közúti irányító és kommunikációs rendszerek keretein belül előhozza ezeket a témákat?

Persze. Én mindig elmondom, mikor a tervezésről van szó, hogy mi mérnökök megkapjuk a célfüggvényt, ami egy többkritériumos optimalizálást jelent. A technikák megvannak, hogy az optimumot érjük el, de hogy ezt hogyan súlyozzuk, az egy felülről jövő szándék, egy közlekedéspolitikai cél. Ha erről egy politikai döntés születik, azt mi közlekedésmérnökök meg tudjuk csinálni. De mi nem tudjuk eldönteni.

Megengedhető ilyenkor, hogy egy mérnöknek személyes preferenciája legyen, és a számításoknál figyelembe vegye?

Ez akaratlanul is így van, mert a politika ezeket az ellentmondásokat sokszor nem is érti, nem is érdekli, tehát a mérnök ilyenkor valahogy dönt, és az vagy tetszik a politikusnak, vagy nem. A tervezők a személyes szubjektivitásukat mindig beleviszik a tervükbe.

Oktatói tevékenysége mellett a közlekkar dékáni posztját is betölti, ide végül milyen út vezetett?

2006-ban lettem adjunktus, a SZTAKI-s főállásom mellett, és 2010-ben alakult úgy, hogy a kutatóegyetemi stratégiánkon belül, a "járműtechnika, közlekedés és logisztika" kiemelt kutatási területnek én lettem a vezetője a rektor úr felkérésére. Ennek a kutatóegyetemi stratégiának hat prioritása van, melyek a nyolc kart mátrixszerűen szövik át, hiszen a stratégia lényege, hogy a társadalom aktuális kérdéseire valós, összetett mérnöki választ adjunk. Ez csak több kar együttes munkájával valósulhat meg, így a program némiképp lebontotta a karok és a tanszékek közti falakat, én pedig ezáltal, tekintve hogy egy hárommilliárdos projektben vettem részt, job-

ban megismertem a kar működését és a karok közötti együttműködést. 2012 januárjában Kulcsár dékán úr felkért gazdasági dékánhelyettesnek, majd az őszi félévtől, az ő megbízatásának lejártával lehetett pályázni a dékáni pozícióra is. Úgy éreztem, hogy változásra van szükség a kar életében, így beadtam a pályázatomat.

A hallgatóság bizakodva figyelte, hogy milyen változások fognak történni, hiszen számos komoly problémát mi is érzékelünk. Hogyan értékeli, mi valósult meg az elmúlt bő két évben?

A struktúraátalakítás megtörtént, hiszen hat tanszék lett a tízből, szerintem hatékonyabban is működik. Egyfajta fiatalítás is megtörtént, a tanszékvezetők, vezetőhelyettesek átlagéletkora tavaly 42 év volt. Majdnem minden tanszéknél változás történt, másfajta lendülettel igyekszünk nekiállni a feladatoknak, de azt is látni kell, hogy mély gödörben van most a kar. Az elmúlt években mindenképp abban voltunk, most elindultunk kifelé minden paraméterben, a teljesítményünk elkezdett növekedni, és egy más szemlélet kezdett a tanszékeken létjogosultságot kapni.

Gazdasági téren mindenképp elindult a változás, felszámoltuk a hiányainkat, emellett az image-ünk, PR-unk építése is elindult, de az egy kicsit döcögösen halad. Az új honlapunkon és Facebook-oldalunkon keresztül hatalmas lendületet várok ebben az évben, egy új főállású kollégát vettünk fel, aki csak ezzel foglalkozik. Le-fotóztuk az összes munkatársat és labort, hogy színesebb, érdekesebb kiadványokat tudjunk előállítani nem csak hallgatók, hanem a leendő hallgatóink felé. Külön hangsúlyt helyezünk a 18 alatti korosztály megszólítására. A demográfiai adatok szerint csökken az érettségizők száma, a mi célunk mégis az, hogy magas pontszámmal kerüljenek be a BSc-képzéseinkre a hallgatóink.





Javuló mutatószámokról beszél, viszont a karnak nem csak BSc, hanem MSc szintű képzése is van, márpedig itt a jelentkezők száma idén látványosan visszaesett. Mindenképpen a dékáni hivatalba lépésekor, 2012-ben elfogadott kari stratégia a "teljes MSc-s beiskolázást" tűzte ki célul, azaz a cél, hogy minden végzett BSc-s hallgató mesterképzésen folytassa.

Igen, ez így igaz. Míg a mesterképzések 2012-es indulásakor 35-en, majd a következő években 85-en és 95-en jelentkeztek, én azt vártam, hogy idén ez 110 lesz. Ennek ellenére most februárban kb. fele annyian jelentkeztek, mint tavaly, és ez nagyon szomorú. Az egész egyetemen így van, minden karon jelentősen visszaesett az MSc-re jelentkezők száma. Reméljük, hogy ez csak egy átmeneti változás. A BSc-re jelentkezők számában történt három éve hasonló visszaesés, lehet, hogy az most gyűrűzött el idáig. Nem akarok még messze menő következtetéseket levonni.

Azon vagyunk minden fórumon keresztül, hogy az MSc-s felvételt erősítsük, ez a karunk egyik legnagyobb problémája. A teljes MSc-s beiskolázás egy elméleti cél, de azt gondolom, hogy ha a évente 350-400 alapszakos hallgató kezd, akkor közülük legalább 150-nek kéne mesterképzésre menni, 200 már tökéletes lenne.

A kari oktatási-tudományos munkának egy másik mutatója a TDK-zók száma.

A TDK-zók száma stagnál, nem túl jó szám. Az egész BME-n nem jó egyébként, a hallgatói létszámhoz képest. A karon egy külön tárgyat indítottunk a tavaszi félévben, ahol egy olyan félévközi munkát kell elkészíteni, ami már egy kis TDK-nak számít, így tavasszal kell felkészülni az őszi konferenciára. Ezzel is próbáltuk, de sajnos a helyzet nem változott. Lehetne még kétszer ennyi TDK-zónk is, az az igazság, de ez egy nehéz kérdés. Több szinten keressük rá a megoldást, az egyetemen is.

Oka lehet a fenti értékeknek, hogy a dékáni programjában, majd a 2012-es kari stratégiában előre vetített oktatási változásokból még nem sokat látni? A hallgatószámot láthatóan lázban tartja a téma, a 2014-es HK-tisztújításon négyen is indultak az oktatásért felelős

posztért, mind tantervi reformot sürgetve.

Az oktatás felülvizsgálata lassabban halad, mint szeretnénk volna. Jelen pillanatban azt tudjuk csinálni, hogy amikor a hallgatók felől érkezik konkrét panasz egy adott tárgyra, akkor azon a tárgyon belül próbálunk segíteni. Ezek leginkább a számonkérések szoktak lenni. Most több olyan tárgy volt, amiben változás történt, amit a hallgatók pozitívan fogadtak, de a három szak tantervének áttekintése még folyik. Az összes tantárgy adatlapját, a követelményeket, az előzetes tantárgyakat átnézzük, és változtatni szeretnénk, mert nem érezzük mindhárom szakunkon egyformán homogénnek az összeállítást.

Strukturális, átfogóbb változások nem várhatók?

Azért fogalmazok óvatosan, mert a tanterv 10%-nál nagyobb átalakítása állami akkreditációt igényel. Mi illet hivatalosan nem szeretnénk. Ha ennél mélyebben szeretnénk hozzányúlni, azt két-három részletben tudjuk megcsinálni, nem akarjuk az akkreditációt megváltoztatni, hanem apró lépésekben szeretnénk hozzáigazítani az élethez és az idő közben felmerült igényekhez a három szakunkat. A járműmérnöki szak az, ami a legjobban össze van rakva. A közlekedésmérnökökből kiváltak a járműmérnök, kivált a logisztika, és ott maradt valami, de ez struktúrájában nem megfelelő. A közlekedésmérnöki szaknál nagyon sok olyan anyagrész van, például a forgácsoló szerszámok élszögei, ami teljesen felesleges, ugyanakkor a közlekedésmérnököknek szükségük lenne gráfelméletet tanulni, amit ők most nem tanulnak. A logisztika fiatal szak, mégis a tapasztalatok igénylik az átalakulást; a logisztika tanszék már menet közben is folyamatos változtatásokat hajtott végre.

A tantervi problémák egy következménye, hogy a hallgatók a lábukkal szavaznak, és például a gépészkarra áthallgatva csinálják meg a matekot, vagy a BSc után már nem a közlekedés mesterképzésre jelentkeznek.

A Hallgatói Képviselőlet összegyűjtötte azokat a nehezen teljesíthető tárgyakat, amelyek kritikus úton vannak, azaz ha nem sikerül telje-

síteni, az félévekkel kitolja a képzést. Ugyebár, ha nem kritikus úton van és nehezen teljesíthető, az nem olyan rossz. Ezeket a tárgyakat azonosítottuk, megpróbálunk változtatni. A hő- és áramlástanban ez már megtörtént, mind a tananyagban, mind a számonkérési rendben, most készül mechanikából egy ilyen jellegű átalakítás Béda Péter tanár úr vezetésével. A matematika esetében most több olyan példa van, hogy a gépészkaron teljesítik a tárgyat a hallgatók. Itt leginkább egyes tanárokkal vannak problémák a hallgatók részéről, azt majd meglátjuk, hogy tudjuk orvosolni. Legutóbb a mérnöki matematikánál volt egy probléma, számonkérés és személyi jellegű, azt is megoldottuk. Most egyedi megoldásokkal, hallgatói igényekre próbálunk reagálni. Nagyon sok hallgató egyénileg és csoportosan is küldött be nekünk észrevételt, ezeket ezúton is köszönjük. Ezután is várjuk a pozitív és negatív leírásokat is egy-egy tantárgyról és személyről is. Az OHV-t is jobban figyeljük, mint korábban.

Ezek szerint tudomást vesz a személyi akadályokról is.

Mindenképpen. Mi oktatók is emberből vagyunk. Sokszor tudjuk, hogy valaki nem a legmegfelelőbb az adott pozícióra, de azt is látni kell, hogy kapacitásszűkében vagyunk, sokszor nem tudjuk lecserélni az illető oktatót, mert nem állnak sorba a jelentkezők az ajtóban. A matematikával kapcsolatos problémákat a matematikai intézetnek jeleztük, megpróbáltuk tenni, felhívták ezeket az oktatók figyelmét, akik megígérték, hogy változtatni fognak. Most tartunk ott, hogy eltelt fél év, és kértem a hallgatói képviselőt, hogy küldjenek visszajelzést, történt-e valami változás.

SPOHN
MÁRTON



A ketté szakadó város - Interjú Nagy Zoltánnal

Mostani interjúnkban Nagy Zoltánnal beszélgettünk; kiderítettük, hogyan vált közlekedésmérnök. Annak érdekében, hogy a szakmázás se maradjon el, kikértük a véleményét a dugódíjjal kapcsolatban is.

Fotó: Munkácsi Kriszta

Egy korábbi interjúban említette, hogy hangmérnök szeretett volna lenni, mégis közlekedésmérnök lett önből. Miért?

Az ember életében vannak olyan személyes jellegű behatások, amelyek utólag sokkal egyszerűbben megérthetők. A zene, a „hangzó dolgok”, a Hi-Fi mindig is nagyon érdekelt, mai napig hobbi, ezért orientálódtam ebbe az irányba. Mégis, a hangmérnökséghez - döbbenetes - a legközelebb a KÖTUKI-nál (Közüti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet) kerültem. Különböző közlekedési eredetű zajokat, mindenféle elhaladási zajt és ehhez hasonlót rögzítettünk. Bármilyen hihetetlen, mielőtt még idekerültem volna, közlekedési területen ismertem meg a műszaki akusztikával. Ilyen egyszerű a váltás, gyakorlatilag megmaradt belőle a közlekedés. Illetve még közrejátszott az is, hogy egy gimnáziumi osztálytársamat felvették a közlekkarra.

A közlekedésakusztika alatt mit vizsgáltak pontosan?

Akkor én nem láttam át a teljes folyamatot, de érdekelt a gyakorlati megvalósítása, magyarul mérésekben vettem részt. Azoknak az előkészítésében, rögzítésében, a kiértékelésében viszont az akkori képzettségem hiánya miatt nyilvánvalóan nem. A járművek akusztikáját vizsgáltuk, illetve hogy a közlekedés milyen környezeti zajt kelt, az hogyan terjed. A hang terjedésének tulajdonságait figyeltük meg különböző körülmények között. Így adott volt, hogy közben a közlekedéssel is egyre jobban megismerkedett az ember, hogy mennyi ága-boga van, milyen érdekes és így tovább.

Volt még egy kisebb soproni kitérő is az életében. Mesélne róla?

Sopronban erdőmérnöknek tanultam, nagyon egyszerű ok miatt, ez pedig az volt, hogy a papám is erdőmérnök. Akkor még nem alakult ki

tisztán az orientációm, és gondoltam az biztos jó, ha az alma nem esik messze a fájától. Nem volt benne semmilyen szülői ráhatás, hogy ezt a szakmát válasszam. A papám nagyon örült, de egy tizedmásodperces konfliktust sem okozott, hogy mégsem erdőmérnök lettem. Tulajdonképpen nem magával a szakmával volt gondom, hanem abban a korszakban 20 évesen nem tudtam kezelni Sopront. Ilyen fiatalon nem tudtam elképzelni, hogy hogyan kell egy kisvárosban élni.

Ezek szerint a fővárosban nőtt fel, és innen ment a kisvárosba?

Igen. Olyan egyszerű dolgok tűntek hihetetlennek, hogy mi az, hogy egy mozi csak hetente egyszer van nyitva. Úgy nőttem fel, hogy egy nap akár tízféle helyre is mehetek, egyetemi klubokba jártam már gimnazistaként is és így tovább. Olyan volt, mintha lelassított életet kezdenék élni. Valójában nem a szakmát hagytam ott, hanem a szakmát is beáldoztam, hogy ne kelljen Sopronban lennem. Tulajdonképpen már a gimnáziumban is nagyon aktív közösségi életet éltem, a mai napig én szervezem az osztálytalálkozókat. Már ekkor is rendszeresen jártunk egyetemi klubokba, tulajdonképpen már akkor bepillantást nyertünk a „nagyok” életébe. Ráadásul a baráti körömben is inkább a nálam 2-3 évvel idősebb emberek tartoztak. Sopronban az öt évfolyamon együtt volt összesen kb. 200 ember. Mindenki ismert mindent. A régióknak minden évben csak azt az új negyvenet kellett megismerni és ott köszöntek az egyetem területén egymásnak. Fiatalkoromban a szüleimtől elég nagy szabadságot kaptam, és itt úgy éreztem, hogy hihetetlen kontroll alá kerültem. Nehéz megélni a szituációt, hogy valami túl kicsi ahhoz képest, amit megszoktál azelőtt. Nyilvánvalóan a fordítottja is sokszor megélik, hogy hirtelen túl nagy lesz minden. És ehhez még hozzájöhét az is, hogy mitől lenne biztos, hogy jól választottál szakot.

Nagyon sokan járnak úgy, hogy hiába néztek utána a választott szaknak, mégis, rá kell döbenniük, hogy teljesen más az oktatás, mint amit elképzelték. Gondolok itt arra, hogy például egy logisztikusnak miért kell tisztában lenni a műszaki ábrázolással? Mikor kell majd nekünk hajtóművet tervezni?

Igaz az a feltételezésed, hogy valószínűleg egy az egyben nincs szükséged rá. Nem kell tudnod hajtóművet tervezni. Ráadásul az a hajtómű, amit te most tervezni fogsz, ha működne is, számos szempontból csapnivaló darab lenne. Ilyen értelemben nem a hajtóművön van a hangsúly, hanem hogy átéssél egy olyan fázison, hogy a tervezés folyamán végiggondold a feladatot és ennek eredményeképpen ezt a gondolatot rajzban is ki tudod fejezni. Összetett gondolatot, aminek néhány szabályszerűségét közben vagy megtanulod, vagy nem, de egész biztosan van alkalmad megismerni. Kénytelen vagy végiggondolni. Ha a tanulás során arra fókuszálunk, hogy csak olyat tanítsunk, amit a későbbi munkánkban nagy valószínűséggel egy az egyben a megtanult módon fel is használhattok, akkor nem mérnököt képeznénk, hanem betanított munkást, még ha felsőfokú is. A betanított munkásnak a jellemzője az, hogy annyit tanul, ami az elvégzendő feladathoz pont elégséges, másra nincs feltétlen szüksége. Ilyenkor valójában nem jutunk el a személyiségfejlesztésben odáig, hogy kinyíljon a kíváncsisága, ezen keresztül pedig a világról alkotott véleményalkotási készsége arra a szintre kerüljön, hogy sokféle kifejezési módot tudjon értelmezni vagy használni. Ebbe beletartozik az is, hogy nem elsősorban kifejezni akar, de meg akar érteni közben valamit. Sokszor azért kell bizonyos dolgokat nekünk magunknak is megcsinálni, hogy legalább megértsük különböző tevékenységek lényegét. Mellesleg honnan tudhatnánk, hogy 20 év múlva az akkori tevékenységünknek éppen mi lesz a középpontjában?

Ezek szerint mi most nem egy szakmát, hanem egy gondolkozásmódot tanulunk?

Így van. Közben tanulok szakmát is. De hosszútávon, stratégiai szemléletben nem az a cél, hogy betanított munkások legyek. Ennek az sem mond ellent, ha cégek adott esetben létrehozhatnak egy tanszéket. Például az Audi indít egy képzést, ahol megtanítják az Audi technológiáját és azokat a fogásokat, amikkel az adott cégen belül dolgoznak. Ezzel ők tulajdonképpen időt nyerne, mert már úgy megy oda a gyárba a fiatal frissen végzett mérnök, hogy ismeri a cég feladatkörét és az első pár hét, hónap nem azzal telik el, hogy a cégspecifikus szakmai tudást kell elsajátítani. És persze az is hamarabb kiderül, hogy ki alkalmas vagy nem alkalmas egy adott munkakörre.

Több forrásból is hallhatjuk, hogy a végzeteknek csupán az egyharmada helyezkedik el a saját szakmájában.

Gyakorlatilag ezeknek az embereknek egy jó része pályaelhagyó. Rájuk nagy valószínűséggel igaz lesz az az állítás, hogy kénytelenek lesznek valami egyebet is megtanulni. Látszólag korábban feleslegesen tanultak meg valamit, pedig a legfontosabb, hogy gyakorlatot szereztek a tanulásban. Lehet, hogy nem hangsúlyozzuk eléggé, hogy valójában a tanulás, akkor is, ha később esetleg nem intézményesített keretek között zajlik, hihetetlenül magas prioritású tevékenységek lesz. Egyre inkább élethosszon át kell tanulni. Pár éve mesélte nekem az egyik barátom, aki egy nagy autógyár konstruktőre volt akkor, hogy nincs mérnöki végzettsége. Itt nehéz elképzelni, hogy egy autót nem a mérnökök konstruálnak. Ő volt egy korábbi C Mercedesnek a főkonstruktőre. Ipari formatervezést tanult, a végzett szakmája formatervező. Ott már akkor a mérnököket „csak” arra használták, hogy méretezzék a műszaki tartalmat. Tulajdonképpen ellenőr szerepük volt a tervezési folyamatban. És nem ők mondták meg, hogy miből álljon a kocsi, milyen típusváltozatok jelenjenek meg. Ugyanakkor már akkor látható volt, hogy sok mérnökből válik kiváló menedzser, mivel legtöbbjüknek alapvetően van érzéke gyakorlati feladatok eredményes megoldásához.

Ha már szóba kerültek az autók, amikből egyre több van a fővárosunkban, felmerült, hogy bevezetik a dugódíjat. Mit gondol, milyen hatása lehet ennek magára a közlekedésre, illetve a tömegközlekedésre nézve?

Ez egy olyan kérdés, amellyel a városi közlekedéssel foglalkozó szakma különböző csoportjai - finoman szólva is - egymással ellentétes véleményt alkotnak. A sokféle megközelítésnek komoly igazságtartalma van. A kérdésedben is két fontos vetületben jelenik meg: hogy milyen hatása van a közösségi közlekedésre és úgy általában a közlekedésre, mert ez a kettő nem egyenlő még egy város esetében sem. Számomra a kérdés felvetése egyben a szakma alapjainak, illetve akciórádiuszának az újragondolását is jelenti. Mennyire van létjogosultsága pénzzel szabályozni a közlekedést? Szabad-e persellyel forgalmat szervezni? A mobilitást szeretitek épeszű dolog pénzzel szabályozni? A rövid válasz - számos megfontolás okán - az lenne, hogy nem. De nem

is biztos, hogy ilyen kategorikusan nem. Más városok példáján látszik, hogy vannak behajtási díjak, van olyan, hogy forgalomcsillapítás. El lehet érni, hogy a behajtani tilos forgalmi táblával közel egyenértékű forgalomcsillapítás álljon elő. Egyszerűen csak az árat kell feltolni az égbe. A kutya nem tudja megfizetni, nem is lesz forgalom.

Sokszor a csúcsidőben így is túlterhelt a tömegközlekedés; ha bevezetik, hogy bizonyos helyekre viszonylag magas útdíjat kell fizetni, akkor még nagyobb lenne az elégedetlenség az utasok közt.

Ez egy másodlagos probléma, mármint hogy elégedetlenséget okoz, annak ellenére, hogy sokakat érint. Mi egyszerre vagyunk magánemberek és szakemberek. Az utóbbi szempontjából nagyon könnyű és primitív lepasszolásnak tartom, amikor a politika, vagy egy szakma ilyen „furkósbothoz” folyamodik. Ennél ma már a 21. században választékosabban kellene kérdezt feltenni és a kérdésre adandó választ finomítani, jobban mondva precíz választ adni. Ehhez képest jelenleg az a helyzet, hogy húzunk egy határt, amit átlépve fizethetünk. Magyarul van a fizetős övezet és a nem fizetős övezet. Ez egy borzasztó primitív leegyszerűsítése a mi térszerkezetünknek és a mobilitási összetételünknek. Sokan vagyunk? Hát ne legyünk annyian. Aki nem tudja vagy nem akarja megfizetni, az ne menjen oda. Milyen alapon? Ha ezt etikai, morális kérdésként tekintem, akkor segítettém annak, akinek telik rá, kitararítani előle az utat. Egy olyan rendszert hoztam létre, ahol a gazdag gurigázhat, a nem gazdag nem gurigázhat. Persze ez a dolog egyik olvasata. Ezzel szemben közgazdaságilag értelmezhető a dolog úgy is, hogy a kevésbé hasznos mozgások egy része eliminálódik vagy áttérődik, részben a közösségi közlekedésre, miközben a megmaradó anyagilag hozzájárul a teljes rendszer működtetéséhez. Természetesen ennek az értelmezésnek is megvan a nagyon mélyen gyökerező logikája. Környezetvédelmi szempontból a kérdés sokkal egyértelműbb. Csak zárójelben jegyzem meg, hogy a tömegközlekedés jelenlegi formájában nehezen tudna kiszolgálni egy jelentős igénynövekedést, tehát a dolog kétélű; lehet, hogy még annál is többbe kerül, mint amennyit hoz, és az egyéb társadalmi, külső területi hatásokról nem is esett szó.

A kevésbé sűrűn lakott területeken kisebb a terhelés, ezért a nagyobb lakosságú városrészeknél az ott élők védelmében nem a terhelés csökkentése lenne a cél?

Ha a terhelés miatt csináljuk, akkor szüntessük meg a terhelést, ha egyáltalán meg tudunk egyezni abban, hogy mit tekintünk terhelésnek, illetve nemkívánatos terhelésnek. A furcsa az, hogy a közlekedésieknek a körmük szakadtáig azon kellene dolgozniuk, hogy az úton haladjunk, a parkolóban álljunk. Akár az is lehetne egy városban célkitűzés, hogy az úton lehetőleg ne parkoljunk. Szerintem az lenne a lényeg, hogy a forgalomsűrűséget maximalizáljuk és mozgásban tartsuk. Ehhez a dugódíj csak egy eszköz a lehetséges több közül, épp ezért csak nagyon körültekintően, differenciáltan, és több más - nem pénzügyi - eszközzel összehangoltan szabad alkalmazni.

Sokkal jobb módszer lenne az is a forgalomcsillapításra, ha nem csak egy ember ülne egy-egy autóban, hanem többen.

Valóban egy jó megoldás. Van, ahol például nem fizettetnek, hanem külön sávot kap az az autó, amelyben egynél több ember ül. Tudjátok, mi a logikája? Nem aszerint nevezem el tömegközlekedésnek vagy egyéni közlekedésnek, hogy mi az eszköz, hanem aszerint, hogy hányan ülnek benne.

Miben befolyásolja a fizetős szakaszok bevezetését az újonnan épült metróvonal?

Jelenlegi információim szerint senki nem vezetné be, ha régen nem kötöttek volna egy olyan szerződést, hogy a 4-es metró finanszírozásának egyik feltétele a pénzben kifejezett pozitív társadalmi hasznosság, vagyis a beruházási, támogatási összeget bizonyos időn belül termelje ki. A vártnál kisebb a kihasználtsága, így nem termel elég pénzt. Hogy lehet növelni a metró forgalmát? Vezessünk be dugódíjat. Az autósok egy részét közösségi közlekedésre fogjuk terelni. Lesz egy része, amelyik felhagy az autózással. Ennek kívánatos mértékét és arányát eltalálni nagyon nehéz, és a tapasztalat azt mutatja, hogy ebben a tekintetben nálunk sokkal előrébb járó országokban is hosszabb időt vett igénybe a rendszer bevezetésének előkészítése és finomhangolása. Mivel itthon nincs olyan, részleteiben is kikristályosított terv, ami széles társadalmi támogatottságon alapulna, így félok, hogy egy nem jól előkészített, illetve kommunikált bevezetés a társadalom részéről hektikus reakciókat generál, amit a szakma nem tud majd kezelni. Tartok tőle, hogy bizonyos előnyös hatások mellett egy csomó problémánkat nem fogja megoldani, de könnyen generálhatunk olyan hatásokat, amelyek épp ellene hatnak a kívánt céloknak. Ilyen veszély például, hogy elszlamosítjuk a város közepét azzal, hogy díjhoz kötjük a behajtást. A tehetősebb aktív, de nem túl gazdag egyéni közlekedőt kiszorítjuk a város közepéből, erősítjük a szuburbanizációt. Ez Amerikában lejátszódott, mondjuk ott nem a behajtási díj volt a kiváltó ok. A világ bizonyos nagyvárosaiban pont a városcentrum van a legjobban leharcolva. Ott élnek a hajléktalanok, ott életveszélyes egyáltalán mozogni, kiszállni az autóból.

A 21. század elején ha tetszik, ha nem, az autó még egyszerűen nélkülözhetetlen eszköz. Nem urizálás és sokaknak nem szabad választás kérdése, hogy vagy beleül vagy nem; van, akinek a fizetése egyik eleme.

A forgalom szervezésének módjait, a járművek célszerű működtetésének paramétereit vagy a közlekedési biztonsági szabályokat megmondhatjuk, de hogy a különböző közlekedési eszközök az életmódba hogyan illeszthetők bele, azt nem a közlekedésiek szakmai intelligenciája fogja érdemben meghatározni, hanem a társadalom igényei, lehetőségei és érettsége, nem utolsósorban nyitottsága a megalapozott szakmai érvekre.

IPCSICS
NOÉMI



Karunkon végzett: Fábián Zoltán

Sikeres karriert befutott egykori közlekkarosokat bemutató interjúsorozatunkban ezúttal Fábián Zoltánt, a Mahart Container Center Kft. kereskedelmi igazgatóját kérdeztük pályafutásáról, munkájáról és egyetemista éveiről a csepeli Szabadkikötőben található konténerterminálon.

Közlekedésmérnökként végzett a BME-n, most pedig a Mahart Container Center Kft. kereskedelmi igazgatója. Milyen út vezetett idáig?

Ez az út nem volt hosszú, mert a logisztikának maga a konténerezés is egy nagyon szűk szegmense, ezen belül a termináli tevékenység még szűkebb terület, hiszen alig pár ilyen cég van Magyarországon. A konténerezéssel egy szakmai gyakorlaton ismerkedtem meg. Egy lengyel szállítmányozó cégnél töltöttem el hat hetet, ott jutottam el egy tehergépkocsin Gdyniába, ahol először láttam konténerterminált nagy darukkal, ahogy folyt a „legózás”, azaz a konténertermináli munka. Ennél a munkánál az ember a játékvonatot kombinálja a legózással, a terminál pakolgatja a színes dobozokat és közben néha jön-megy egy-egy kisvonat, ez minden gyermek – és logisztikus álma is talán. Akkor a kikötőben látott logisztikai tevékenység megfogott, ez vonzott erre a területre.

A logisztika másik területével, a raktárlogisztikával egy másik szakmai gyakorlaton ismerkedtem meg egy görög cégnél, amely a görög hadsereg páncélosait javította. Ott a feladat a raktárlogisztikai rendszer áttekintése és korszerűsítési javaslatlét lett volna. A tanultakra alapozott korszerűsítési ötletem a görög munkavégzési stílussal ötvözve nagyjából három másodpercig működött... Be kellett látnom, hogy hiába a nagynevű japán gyártásszervezési eljárások, - én például a kaizen próbáltam bevezetni - hogyha ez a görög munkastílussal

nem tud működni. Az egyetem elvégzése után egy rövid kitérőt tettem - akkor a BILK Logisztikai Zrt.-nél voltam, ott is írtam a diplomamunkámat, - utána a Samsungnál kezdtem el dolgozni az akkor még működő szigetszentmiklósi gyárban mint export ügyintéző. A Samsung is nagyon jó iskola volt, hiszen belekóstolhattam egy másik vállalati kultúrába, és megismerkedhettem a szállítás, szervezés rejtelseivel.

Utána jött a lehetőség a BILK Kombiterminálnál, 2004-től 2011-ig dolgoztam ott. A BILK 2003-ban indult el, így viszonylag fiatalon, az elsők között tudtam csatlakozni hozzájuk. Minden pályánál és karriernél nagyon fontos elem a szerencse. Nekem szerencsém volt abban, hogy olyan főnököt kaptam, aki támogatott, tanított, bevezetett a konténeres piac világába, hagyta, hogy megvalósítsam az ötleteimet, hogy ebben is fejlődjek. 2008-tól lettem a BILK Kombiterminál kereskedelmi igazgatója. 2010-ben történt egy menedzsmentváltás, ami összefüggött a MÁV Cargo privatizációjával is. Abban az időben az új tulajdonos többféle, komplex elvárás is támasztott a terminállal szemben, ami nem feltétlenül egyezett meg minden esetben a menedzsment véleményével, úgyhogy a végén itt egy új tapasztalattal lettem gazdagabb: azzal, hogy milyen magatartási stílusok esetén hagyja el az ember a fedélzetet. 2011-ben tettem egy rövid kitérőt a vasút világába, egy román tulajdonú magán-vasúttársaságnál lettem kereskedelmi igazgató. A román tulajdonosok akkor még nem látták át,

hogyan kell működtetni egy magyar céget, cégvezetésben a külföldi modellt hozták magukkal, mely a magyar környezetben, jogszabályi háttérben okozott némi konfliktust. Mára már rájöttek arra, hogy amit akkor mondtunk, az nem egy magyar-román konfliktusból fakadó ellenkezés volt, hanem egyszerűen Magyarországon más törvények vannak és a magyar piac másképpen működik, mint a román. Amikor csatlakoztam a céghez, jött az egyik tulajdonosi képviselő, vállalati tréninget tartott nekem, mondván: „Fábián Úr, úgy kell árajánlatot kiadni, hogy kiszámoljuk a költségeinket és arra rá kell tenni valamit, az lesz a mi profitunk.” Mondtam neki, hogy hát ezt még nem hallottam, illet még senki nem mondott a világon, ekkora lángelmét! A másik meg arra buzdított, hogy „Fábián Úr, üzletet úgy kell szerezni, hogy el kell menni az állami vállalatokhoz, le kell fizetni a cégvezetőt és miénk az összes üzlet”. Kifejtettem, hogy ez nem túl jó ötlet, rögtön lejött neki, hogy akadémikoskodok.

Ha jól tudom, elvégzett egy kaliforniai MBA képzést, erről tudna mondani néhány szót?

Vicces ez a kaliforniai MBA képzés, mert nem jártam Kaliforniában. A kaliforniai Newport University és a Corvinus Egyetem oktatói indítottak közös képzést, ezt végeztem el itthon, amely két diplomát adott. A corvinusos az egy kis fekete könyvecske, benne az MBA képzés elvégzésének igazolása. A newporti egyetem diplomája az nagyobb, Kalifornia állam aranyozott pecsétjével



fotók: Könyv Bence

díszített, szinte még Schwarzenegger is aláírta. Érdemes megnézni, hogy melyik egyetem mit ad a dizájnra. Az MBA egyébként alapvetően a cégvezetői és akörüli feladatokat hangsúlyozza és nagyon sok a közgazdasági tartalma is, amely a mérnöki végzettség mellett hasznos, hiszen más megvilágításba helyez bizonyos vállalatirányítási kérdéseket. Mérnök aggyal teljesen más gondolkozni, mint közgazdász fejlel.

A logisztika valójában gazdasági vagy mérnöki terület inkább?

Mivel a logisztika nagyrészt szervezésre alapul, így az én véleményem szerint a logisztika a mérnöki tudomány. Ugyanakkor a gyakorlatban elengedhetetlen, hogy közgazdasági aspektusa is legyen, mert ha valaki egy logisztikai láncot tervez, akkor a logisztikai, ellátási optimum megtalálása mellett a lánc költségoptimumának keresését sem hagyhatja figyelmen kívül – itt jelenik meg a közgazdasági oldala is a témának.

Sokan talán nem is tudják, hogy a Soroksáron található BILK nem az egyetlen intermodális logisztikai központ Budapesten. Miben más a Mahart Container Center, mit érdemes tudni róla?

Kevésbé reklámozzuk magunkat. (nevet) A BILK a 2000-es évek óta jobban rivaldafényben van, a Mahart Container Center egyébként az ország legrégebbi konténerterminálja, 1969-ben ide érkezett az első konténer Magyarországra. Ez egy húszlábos Sealand konténer volt és egy Duna tengerjáró hajón érkezett – akkor még volt magyar tengeri hajózás. Gyakorlatilag 1969 óta üzemelünk ezen a területen, a '90-es évek végéig mint Mahart Szabadkikötő konténerkezelési részlege, 1998-tól pedig önálló céggént. Ami a marketinget illeti, ez egy nagyon szűk részzszegmense a logisztikának, itt nem a reklámkampányok számítanak, hanem inkább a személyes ismeretség. Nekünk más a marketingstratégiánk, mint a BILK-nek, mi jobban szeretünk a háttérben lenni, az ügyfeleink többsége is azt szereti, ha a terminál pontosan és precízen végzi a munkáját, és nem híreszteli, hogy melyik ügyfélnek milyen áruja van a kezében.

Milyen ma a teherhajózás helyzete Magyarországon?

Gyakorlatilag nincs a Dunán jelentős magyar teherhajózás, a volt hajókat már rég eladogatták. A Duna hajózhatósága szintén problematikus, hiszen egy évben mintegy 180-200 nap alkalmas vízállást tekintve, a teljes kiterheltséggel való közlekedésre. Konténeres dunai hajózás létezik, az MCC szervez hajóúratokat Budapest és Konstanz között, illetve Budapestről felfele osztrák terminálokra, de a dunai forgalom a terminál összeforgalmának 1-2%-át teszi ki. Sajnos elmondható, hogy a minden közlekedési ágazatban nélkülözhetetlen pálya és jármű problémák nehezítik a vízi közlekedést.

Személyesebb vizekre evezve, egyetemista éveid során a tanulás mellett mivel foglalkoztál?

Általános iskola nyolcadik osztályától vitorlázórepültem, ezt az egyetemen fejeztem be, mert az első évek után rájöttem, hogy az egyetemmel nem összeegyeztethető. Miután leszakosodtam, elkezdtem szakmai gyakorlatokra járni. Ma már sajnos nehezebb a helyzet, akkor még simán el lehetett menni két-három hetes nyári gyakorlatokra is. Ráláttam a vásári logisztikára is, ott tanultam meg, hogy a vasúti szállítás biztonsága mennyire más, mint a közúti szállítás. Kiállításra vasúti kocsin érkezett például bor és hangszerek – egy kocsi. Kimentünk az állomásra átvinni a bort és hangszereket szállító vasúti kocsit. A kocsi ajtaja fel volt feszítve, össze-vissza voltak törve bent a hangszerek. Valaki viszont bent hagyott egy háromlábú sámlit, rajta egy serpenyőben félig elfogyasztott tükörtojást és egy villát, a bornak persze lába kélt...

A katedra másik oldalára vissza szokott járni?

Néha igen, Bokor Zoltán tanár úr szokott meghívni, hogy interkontinentális szállítási láncokról tartsak előadást, de legutoljára államvizsga bizottságban voltam külsős társelnökként.

Három éve kivált a közlekedésmérnöki képzésből és már külön alapszakként indul a logisztikai mérnöki képzés. Szakmai szempontból mit gondolsz erről?

Ilyen szempontból a bolognai rendszert jónak tartom, a BSc-képzés mindenképpen ad egy alapképzést. Az jó, hogy BSc-n is tanítanak logisztikát, mert az ember előbb ismerkedik meg azokkal a tárgyakkal, amik őt jobban érdeklik. Amikor én tanultam, négy nagy mumus volt: a matematika, a mechanika, a gépelemek, illetve a hő- és áramlás. Tan.

Utólag visszatekintve, mibe érdemes sok energiát fektetni a siker érdekében?

Kell egyfajta humorérzék az alaptantárgyak túléléséhez, szerintem az egyetem is azért találja ki őket, hogy kiszórja az emberek többségét, aki nem tud alkalmazkodni. Azokon valahogy nagy türelemmel és nyugalommal át kell verekedni magunkat, és utána a szakmai részre nagy figyelmet fordítani. Próbáljanak minél többet szakmai gyakorlatra járni! Egyrészt tapasztalatot szereznek, érintkezésbe kerülnek a szakmával, látják azt, hogy amit elméletben tanulnak, a gyakorlatban hogyan valósul meg, hogyan fejlődött tovább. Másrészt higgyék el, hogy aki jó munkaerő, azt előbb-utóbb megfogják és a szakmai gyakorlatból lehet egy állás is, vagy akár egy karrier kezdete. Nagy kitartás kell, ha az ember be akar kerülni egy helyre, de nem szabad feladni. Ha az ajtón kidobják, vissza kell menni az ablakon, mindent meg kell próbálni. Ma a logisztikai szakmán belül az állások 50-60%-a azon múlik, hogy ki kit ismer, a jó állások többségét személyes ajánlással töltik be.

HIDAS
GÁBOR



Kancellár a Műegyetemen

Kedves Hallgatótársunk! Biztos te is hallottál már arról, hogy novemberben a többi egyetemhez hasonlóan a BME-re is kinevezték a gazdasági ügyekért felelős kancellárt, amely posztot egyetemünkön az itt végzett Barta-Eke Gyula tölti be. Persze az is előfordulhat, hogy csak az ezzel kapcsolatos változásokból érzékeltél valamit (pl. hogy 3 Közhír-szám is késett), mindenesetre az igazi fordulatok még csak most következnek.

Természetesen a kancellári poszt betöltése óta rengeteg átalakulási folyamat kezdődött meg, melyeket kívülről szemlélve nem értünk teljesen, vagy melyekről csak szóbeszédnek formájában hallottunk. Ezért tartottuk fontosnak, hogy mindennek a forrásához jussunk el, és magát a kancellár urat kérdezzük ki a folyamatban lévő és további terveiről.

A beszélgetés során sok kérdésre választ kaptunk, illetve jóval közelebb kerültünk ahhoz, hogy megértsük, ezek az intézkedések a látszat ellenére nem önmagukban, hanem átgondolt, integrált rendszer szintjén értelmezhetők igazán. Mivel az egyetem minden területét érintik gazdasági kérdések, ezért szükségszerűen a kancellár is számos különböző feladattal foglalkozik a hallgatói ösztöndíjak kifizetésétől a karok költségvetésén át az egyetemi büfék üzemeltetéséig. A kancellár úr saját elmondása alapján működését néhány alapelv mentén határozta meg, melyek közül elsőként az ösztöndíj elosztásának kifizetését emelte ki. Ez persze sokszor a kari érdekek háttérbe szorítását eredményezheti.

► Ösztöndíjak sorsa

Kezdjük azzal a kérdéssel, mely sok hallgatót foglalkoztat, mégpedig, hogy miért késnek a kari ösztöndíjak kifizetései. Ennek okát Barta-Eke Gyula a hallgatói képviselők dokumentációinak késésével indokolta, melyek nélkül nem lehet szabályszerűen kifizetni az összegeket. Elmondta, hogy a kiutalások azért állnak jelenleg is, mert a szükséges iratok még egy hónap után sem érkeztek meg néhány kartól. Leszögezte, a pénz rendelkezésre áll a kifizetésre, mindazonáltal addig nem szándékozik elindítani a folyamatot, amíg nem látja tisztán az ösztöndíjak jogcímét. Ennek lényegét abban fogalmazta meg, hogy elkerüljük az olyan hallgatóknak történő ösztöndíj utalást, akik nem jogosultak rá. A tanulmányi ösztöndíjak kiosztása azok objektivitása miatt történhetett meg zökkenőmentesen. A cél a közösségi ösztöndíjak esetében is elérni azt, hogy még az elvi lehetőségét is kizárják annak, hogy egy hallgató esetleg azért részesüljön kifizetésben, mert valakinek a barátja, barátnője, ismerőse. Ennek jelentőségét tovább növeli, hogy az eddigi rendszerben nem voltak maximalizálva a megítélhető összegek. A tervezett változtatásoknak ez is egy lényeges részét képezi. A kancellár úr nem zárkózott el a közösségekben való tevékenység anyagi jutalmazásától,

mindazonáltal fontosnak tartja, hogy a munka motivációját ne a pénz, hanem a hallgatótársakért végzett tevékenység jelentse. Továbbá az oktatókkal és hallgatókkal történő egyeztetés után úgy látja, a megfelelő, szabályszerű működéshez elengedhetetlen az ösztöndíjosztás rendszerének reformja. Elsődleges szempontként az utólagos kifizetéseket fogalmazta meg. Ez a nálunk is érvényben lévő szabályozást foglalja magába, miszerint a hallgatók közösségi ösztöndíjban az előző féléves munkájuk után részesüljenek, és ne a rájuk szabott feladatok elvégzése előtt kapják meg. Ezen kívül előfeltételként határozta meg az ésszerű elbírálást, tehát olyan érdemi tevékenységek jutalmazását, melyek egyértelmű jogcímük miatt követhető dokumentálást tesznek lehetővé. A mostani rendszertől eltérően a maximálisan kiutalható összeget havi 150.000 Ft-ban határozná meg, és köteleznék ezek nyilvánosságra hozatalát. Meglátása szerint olyan szabályozás kialakítása a cél, amelyről mind az ösztöndíjban részesült, mind a többi hallgató úgy érzi, hogy az érdeknek megfelelő. A

kancellár módosítási javaslatokat tett magára a finanszírozás végrehajtására is. Tekintve, hogy a közösségi élet a karokon szerveződik, felvette, hogy az Egyetemi Hallgatói Képviselőlet helyett egyenesen a karok kapják meg a kiutalható ösztöndíj teljes összegét. Természetesen az EHK mint érdekképviselői szerv számára a működéshez szükséges erőforrások továbbra is rendelkezésre állnának; ezzel a lépéssel annak a kari élet feletti, hasonló jellegű befolyását csökkentené. Azonban a karok képviselői a jelenlegi működést megfelelőnek tartják, és biztosították az Egyetemi Hallgatói Képviselőletet a továbbiakban is fennálló együttműködési szándékukról. A kancellár úr a szeptemberben induló rendszer kereteinek közös kialakítására az EHK-elnökét, Daku Dávidot és a korábban már elnöki pozíciót betöltött, most a Diákközpontból átalakult Hallgatói Szolgáltató Igazgatóság vezetőjét, Keresztes Pétert kérte fel. Azonban hozzátette, számít a hallgatók ezzel kapcsolatos javaslataira, melyeket a szenátus elé vitt szabályzat megalkotásakor figyelembe fog venni.





Ezek után konzekvensnek tűnik a szociális ösztöndíjrendszer átalakításának kezdeményezése, melyről hallhatóak voltak olyan híresztelések, melyek szerint a pályázatok kezelését szeretnék kivenni kari kézről. Ezzel kapcsolatban Barta-Eke Gyula egyértelművé tette aggályait. Meglátása szerint az jelenti a fő problémát, hogy a pályázóknak egy másik hallgatótársukat kell beavatniuk saját szociális helyzetükbe. Ugyan nem zárja ki annak lehetőségét, hogy a hallgatók továbbra is segítsenek az adatok feldolgozásában, de mindenképpen szeretné, ha a pályázat során a dokumentumok bemutatásának lebonyolítását közalkalmazottak végeznék.

► Egységes kollégiumi férőhelyelosztás

Változásra számíthatunk a kollégiumi férőhelyek kiosztásával kapcsolatban is. Megtutuk, hogy a kancellár úr kezdeményezte a kari férőhelykiosztás helyett az egyetemi osztási rendszer bevezetését, melyet aztán – tekintettel a karoknak a kollégiumok közösségépítő szerepére hivatkozó kérésére – elvetett. Azonban arról a javaslatáról, miszerint a felvételi döntés a hallgatók helyett közalkalmazott kezébe kerüljön, még nem született döntés. Ami viszont egyértelműen látszik, hogy az eddigi kollégiumi felvételi rendszerek nem maradnak meg. Szeptembertől olyan koncepciót terveznek, melyben a bekerülés alapját egységesen a tanulmányi eredmény és a szociális helyzet képezni, tehát a nálunk bevett közösségipont-osztás várhatóan értelmét veszíti. Mindazonáltal a kancellár elmondta, cél az, hogy az egyetem minden jelentkező hallgató számára kollégiumi férőhelyet tudjon biztosítani. Ennek a lehetőségnek a megteremtéséhez szükséges ismerni a jelentkező hallgatók várható számát, melynek jelenlegi felmérését megnehezítik az egy évre előre megkötött albérlési szerződések, illetve a biztos elutasítást feltételező, le nem adott kollégiumi pályázatok. A kancellár úr szerint amennyiben

nincs ennek megfelelő férőhely, ezt a hiányosságot más egyetemekkel való közreműködéssel vagy kollégiumvásárlással szükséges pótolni.

Ezzel kapcsolatban felmerültek lehetőségek a jelenleg kihasználatlan (általunk olyannyira szeretett) Z épület kiaknázásával kapcsolatban is. Az elképzelések szerint a tízezeres épület 300-350 főnek biztosíthatna lakhatást olyan magyar és külföldi diákoknak, akik az átlagos kollégiumi színvonal felett szeretnék élni, és be tudják vállalni az inkább albérléthez illő 40-45 ezres kollégiumi díjat. Az ilyen jellegű kihasználatlan kapacitások megszüntetése fontosabb kérdés, mint gondoltuk volna, ugyanis országos szinten cél, hogy az egyetemek tulajdonában lévő ingatlanok minél nagyobb százaléka használatban legyen. A felvételi rendszer módosítása ugyan még csak jövőbeni terv, de a kollégiumok üzemeltetésével kapcsolatban már most történtek változtatások. A továbbiakban a felújításokról szóló ajánlatokról a Kollégiumi Osztály helyett létrehozott és mostantól a Kancellári Hivatal alá tartozó Kollégiumi Igazgatóság dönt. A döntések tekintetében a Kancellár azt a – véleménye szerint a korábbiakban kevésbé érvényesült – alapelvet fogalmazta meg, hogy a pályázatok elfogadása során mindenekelőtt az egyetem érdekei kerüljenek előtérbe. Apró felújítások aláírása már megtörtént, de a legnagyobb ráfordítást jelenleg a Vásárhelyi kollégium igényli. Sajnos az üzemeltetés során több épületnél is folyamatosan bukkannak elő megoldást igénylő problémák. Ezek finanszírozását új, még tervezési fázisban lévő fejlesztési koncepció mentén szeretnék megoldani, melynek eredményeként a kb. 2 milliárdos keretből a kollégiumok öt év alatt alkalmasak lennének európai szintű szolgáltatások nyújtására.

► Szervezeti átalakítások

Arra a kérdésünkre, mellyel az eddigiekben az EHK alá tartozó Diákközpont megszüntetése és helyette a Kancellári Hivatal felügyeletét

élvező Hallgatói Szolgáltató Igazgatóság létrehozásának okát szerettük volna megtudni, szintén a lefektetett alapelvekkel kapcsolatos választ kaptuk. Az új intézmény célja az oktatás mint szolgáltatás színvonalának növelése. Feladatának komolyságát és működésének sarkalatos pontját, a szükséges szolgáltatásokkal kapcsolatos visszajelzések lényegességét a módosított névvel is tükrözni szeretnék. Barta-Eke Gyula szerint a Diákközpont funkcióinak (azaz: tanácsadás, munkaerő-közvetítés stb.) komoly hiányosságai voltak az elérni kívánt szolgáltatási színvonal létrehozásához, melynek pótlására a HSZI alkalmas lesz. Ehhez a szemlélethez tartozik pl. a wifi-hálózat stabilizálása és ingyenessé tétele, a képzézés fizetést felváltó kártyarendszer bevezetése vagy az egyetemi étkeztetés glutén- és laktózérzékenyek kiszolgálására alkalmassá tétele. Az intézmény létrehozásának szükségességét olyan alapvető hallgatók és oktatók által jelzett problémák is reprezentálják, mint pl. teremhiány miatti zh-írás a folyosón. Elsődleges cél természetesen ezek megszüntetése, a továbbiakban pedig olyan oktatási színvonal létrehozása, hogy a hallgatók vissza akarnak jönni tanulni. Emellett lényeges a külföldi diákok bevonása is, hiszen ezek a kapcsolatok pótolhatatlanok lehetnek a hallgatók jövőbeli boldogulását tekintve. Ennek okán fogalmazta meg a kancellár úr azt a tervet, miszerint 2020-ra a műegyetemen magyar állampolgárságú hallgatók számára is induljanak be idegen nyelvi képzések.

Az egyetem oktatási színvonalának külföldi szintre emelésére egyéb tervek is születtek. Többek között hallottunk a kancellár úrtól spin-off vállalkozások házána létrehozásáról, melynek a V2 épület adna otthont. Ennek célja, hogy megismertesse az önálló egyszintencia megteremtésének lehetőségét a hallgatókkal. A kvázi vállalkozói inkubátorház lényege az lenne, hogy azoknak a hallgatóknak, akik jövedelmező ötlettel állnak elő, segítséget nyújtson azok megvalósításához. Ehhez hasonló kezdeményezés lenne a

Kancellári Kabinet

kutatói szállás kialakítása is. Természetesen az oktatás színvonalának alapját maguk az oktatók képezik. Barta-Eke Gyula felhívta a figyelmet az oktatói utánpótlás-nevelés problémájára, melyet életpályamodell bevezetésével szeretne orvosolni. Mindennek végeredményeként egy olyan egyetem születhetne, melynek diplomája egy külföldi cégnél egyenértékű akár egy müncheni egyetemével.

Az eddig az EHK felügyeletével működő Műegyetemi Ifjúsági Szolgáltató Nonprofit Kft. megváltoztatásával kapcsolatos kérdésünkre azt a választ kaptuk, hogy jelenleg bejegyzés alatt áll a Budapesti Műszaki Egyetem Üzemeltető és Működtető Kft, mely teljes egészében átveszi a MISZ tulajdonjogát. Ennek továbbra is feladata lesz az eddigiekben a MISZ által üzemeltetett büfék és klubok ellátása, azzal a különbséggel, hogy a szervezet működése már kancellári fennhatóság alá kerül. Ezen kívül a megújult szervezet a jövőben átveszi az eddig egyéb üzemeltetővel rendelkező büfék ellátását is. Klubok tekintetében néhány kar jelezte, hogy szeretne a MISZ-től független, önálló működtetést elérni. Ezekről a kérdésekről a felülvizsgálat után döntenek.

Látható tehát, hogy az egyetem gazdasági működése teljes egészében átalakul. Kíváncsiak voltunk, hogyan hat mindez a közösségi

► Hatások a közösségi életre

életre, a kari programokra. A kancellár úr biztosított arról, hogy szeretne minden közösségi rendezvényt támogatni. Változás azonban ilyen tekintetben is lesz. A továbbiakban a rendezvények támogatásának menete a program és az ehhez kapcsolódó költségek meghatározásával kezdődik, és ez alapján születik döntés a finanszírozásról. A továbbiakban nem a hallgatói képviselvek, hanem az egyetem szerződik le a rendezvénnyel kapcsolatban, mely az áttekinthetőség miatt feltétlenül szükséges. A programok megszervezése esetén új feladat lesz azok rendőrségen történő bejelentése és rendőrségi felügyelettel történő biztosítása.

A gólyatáborok megszervezésével kapcsolatban szintén a HSZI feladata lesz a BME hírnevének és a hallgatók elvárásainak megfelelő minőségi színvonal megteremtése. Továbbá

megtudtuk, hogy a kancellár úr szeretné, ha már a gólyatábor alkalmával éreznék a gólyák azt a kiváltságot, hogy egy nagy múltú egyetem hallgatói lettek. Ezt segítheti egy gólyatáborban megtartott előadás vagy akár egy speciális emléktárgy, amely az egyetem védjegyét jelképezné. Ezzel kapcsolatos augusztus 31-ének az egyetem születésnapjává nyilvánítása, melyre a kancellár úr rendezvényszervező cégek közreműködésével szeretne egyetemi napokat rendezni. Ezen kívül lényeges lenne több önkéntes program megszervezése, melyek célja az egyetemi környezet javítása lenne. Konklúzióként Barta-Eke Gyula kiemelte, hogy szeretné élővé tenni a kapcsolatot a végzetek és a mostani hallgatók között. Az ehhez szükséges aktívabb kari élet finanszírozását pedig támogatja.

Tevékenységei eredményeként Barta-Eke Gyula egy szellemiségében új műszaki egyetem létrehozását reméli, melynek kialakításában továbbra is fontos szerepet játszik a hagyományok ápolása. Az eddig hallottak alapján egyértelmű, hogy gyökeres és az egész egyetemet érintő változások vannak folyamatban, melyek a tervek alapján komoly előrelépést jeleznek az egyetem életében. Érdeklődve figyeljük a megvalósulás folyamatát.

DOMINIK
ZSOLT



MENTÉS
DORINA

MUNKÁCSI
KRISTÓF





baross rádió

tavasszal is összeköt minket

Mint azt sokan tudjátok, az előző félév végén kérdésessé vált a rádió sorsa. A rádió üzemeltetőjének december 31. után nem állt módjában a jogdíjak további fizetése. A probléma orvoslására felmerült egy olyan ötlet is, hogy több egyetemi rádió összefogásával és együttes erővel rendezzék a költségeket, de a partnerek sorban elálltak a megállapodás mellől. Ekkor jött olyan gondolat a helyzet kezelésére, hogy folytatják a sugárzást – ezáltal nem szűnik meg a kör –, de így sajnálatos módon csak egyetemi hálózaton belül lehetett volna csak hallgatni. 2014. december 15-én végül eldőlt a rádió sorsa, és a HK támogatásával továbbra is folytathatja a sugárzást, új erőt adva ezzel a megfáradt hallgatóknak a temérdek tanulnivalóval vívott küzdelemhez. A tavaszi félév megújult arculattal indul; a megszokott műsorok mellett találkozhattok újdonságokkal, illetve a korábbi műsorok felturbózott változataival is.

Március óta találkozhattok például a KukoriCREW című adással, ami hétfőtől csütörtökig minden reggel három lelkes műsorvezetővel segíti az ébredést és lehel életet az álmos készülődőkbe. Ez a műsor az igazán a korán kelőkhez szól, hiszen a még hajnalnak számító 7-8-ig terjedő időszakban szórakoztatja a kedves hallgatókat.

Egy közlekes hallgató számára mi is lehetne érdekesebb műsor, mint a FakePofák, a Baross Rádió autós magazinja Papdi Tamással, Benke Dániellel és Tarcsai Rolanddal. Gondolom, könnyen kitaláljátok, hogy miről szól: hát persze, hogy az autókról, autósportról és mindenről, ami autó! Hetente egy rövidke óra, benzengőzzel – környezetvédelmi szempontból – nem a levegőben, hanem az éterben.

Az autóversenyzés mellett a többi sport rajongóinak kedveskedünk a Magyar Lelátó című műsorban. Ez egy sportmagazin, ahol a sportvilág szereplőinek interjút hallgathatjátok meg.

Mint minden rádióban, itt is szükség van egy közéleti és közszolgálati műsorra, ez pedig nem más, mint az Ütköző Kersity Milánnal és Munkácsi Kristóffal. Egyórás beszélgetés tanárokkal, diákokkal és közéleti személyekkel. Kövessétek figyelemmel; ki tudja, kivel lesz a következő érdekes beszélgetés!

A komolyabb témák után kell egy kis lazítás. Erre való a Rigalánc; két óra a megszokott hangokkal, Zsófiával, Levivel, Jimmyvel és Bencével.

Bepillantást nyerhetsz a swing, az electro swing, a jazz és a relaxálóbb zenék világába. Készülj fel mindenre, bármi megtörténhet, a műsor pedig garantált a kikapcsolódás a hét vége felé.

Móricz Tomi és Horváth Alexa fogja nektek elemezgetni a pajzánabbnál pajzánabb témákat tabuk nélkül a Naughty Wednesdayben. Párkapcsolati kérdések két órában, de nem Mónika Show-stílusban.

Az elektronikus zene kedvelői is találnak kedvükre való műsort, mint például a NightLife. Új megjelenésekről, előadókról kaphattok híreket, információkat Hubai Zsoltól, közben kedvenc zenéiteket hallgatva mixben.

A NightLife tőkesúlyaként a HangÁrt tudjuk nektek ajánlani, amelyben kifejezetten hangszeres zenét hallgathattok Peti Misivel. Lehetőségek nyílik megismerni a feltörekvő zenészeket, friss zenei híreket kaphattok, deszertként pedig zenei nyincsenégekkel kedveskedik nektek.

Rádió az egyáltalán, ahol nincsenek toplistas slágerek? Hát nem! Éppen ezért kéthetente két órában várja hallgatóit Dominik Zsolt a Baross TOP 30-cal, a műgyetem meghatározó slágerlistájával, felrészve, nem keverve. Zenei hírek és premerek; minden, ami sláger. A legjobb dalok listája.

Hogy ne csak a külföldi dalokkal legyenek elárasztva, hallgassátok Fülpiszka nevű adásunkat! Kifejezetten csak magyar dalokat hallhattok – interjúkkal megfűszerezve – heti egy órában.

Esetleg olyan újdonságokra vágysz, amiket nagy eséllyel nem hallasz más magyar rádiókban? Akkor Tenk Csaba új műsora, a TENKool-Songz pontosan neked szól! Hétről hétre tíz friss, ropogós dal hangzik el a független rock-, hiphop és popzene világából.

A tartalmas, kulturális témájú beszélgetős műsorok rajongói sem maradnak szomjasan: az idén debütáló KultúrKaszában Vörös Márton és Tenk Csaba ideológiai vitáját hallgathatjátok másfél órán keresztül. A két műsorvezető minden héten aktuális közéleti, kulturális és általános néplélektani témákat veséz ki.

Mint minden rendes szolgáltató, a Baross Rádió is fenntartja a műsorváltoztatás jogát. Kövessétek figyelemmel a rádió Facebook-oldalát, ahol első kézből kaphattok információkat a további új műsorokról. Hamarosan elindul a honlap is a www.barossradio.hu címen, ahol vissza tudjátok hallgatni a műsorokat, ha véletlenül lemaradtatok róla, vagy csak újra meg szeretnétek hallgatni őket.

► A Baross Rádió műsorai a tavaszi félévben

	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Élő műsorok	Ismétlések
						Szombat	Vasárnap
7:00 – 8:00	KukoriCREW	KukoriCREW	KukoriCREW	KukoriCREW			
15:00				Szelektor			
16:00							
17:00					Magyar Lelátó	Ütköző	Fülpiszka
18:00	Fülpiszka	Magyar Lelátó		Rigalánc	FakePofák	Naughty Wednesday	Rigalánc
19:00	TENKoolSongZ	FakePofák	Hangár		HangÁr	NightLife	
20:00	KultúrKasza		Naughty Wednesday	NightLife			Baross TOP30
21:00							
22:00				Szelektor			

A dánok és a mocskos anyagiak

Jogosan kaptam a kritikát az előző félévben megjelent cikkek után, hogy amiről írok, az mind szép és jó, de az anyagi vonatkozásról egy szó sem esett. Akkor hát pótoljuk ezt!

Olcsó országnak nem sok épeszű ember mondaná Dániát, viszont mihamelyst rendelkezik keresettel az ide tévedő, sokkal szebbé válik az élete. Ettől függetlenül elég fontos dolog a kezdőtőke. Súlyt képvisel főleg olyan vonatkozásban, hogy az első pár hónapig az ember akkor sem feltétlenül részesedik a különböző juttatásokból, ha azokra egyébként jogosult lenne. Mivel a hatóságok itt mindent (tényleg szó szerint mindent) a társadalombiztosítási számhoz kötnék, így amíg azt ki nem utalja az önkormányzat, még dán telefonszámot sem enged bejegyezni egyik szolgáltató sem. Tavaly augusztusban, amíg még nem rendelkeztem a bűvös számmal, örültem, hogy legalább enni adtak.

► Turistaként

Dániában turistának lenni éri meg a legkevésbé. Így, hallgatóként, hogy magamra főzők, és én választom meg, mindezt milyen alapanyagokból, elég alacsonyan lehet tartani a költségeket úgy, hogy amellet mégsem háztartási hulladék kerül a tányérra. Viszont ha egy turista (saját konyha híján) minden nap étteremben kell, hogy egyen, az már minimum comblovés a pénztárcának.

► Lakás

Az egyik legkényesebb kérdés a Dániában letelepedést illetően a lakás kérdése. Attól függetlenül, hogy mindössze 4 millióan gyarapítják az ország lélekszámát, lakások szűkében vannak. Az ifjúsági szállók és kollégiumok esetében nem ritka, hogy a várólista az egy éves hosszat is eléri. Ahol viszont nem kell sokat várni, ott a lakbér magasabb: előfordul például, hogy 28 négyzetméterért kb. 160 000 kemény magyar forintba átszámolt még keményebb dán koronát kérnek havonta.

Viszont a talpraesettség e téren is jövedelmez. Nem reklámozzák túlságosan, de kérhető lakbértámogatás. Ha az ember végigverekedi magát a csak dánul elérhető online felületen, majd (mivel a küldés gombra kattintás előtt ki-dobta a rendszer) feladja, és bemegegy az okmányirodába, ahol egy kirendelt ügyintéző fogja a kezét, mialatt kitölti újra, majd hosszas őrlődés után jóváhagyják a kérelmet, a lakbér és a kereset arányától függően kb. havi 24 000 forintot is viszontláthat az albérlő, amelyhez végülis semmi mászt nem kell tennie, mint kérni.

► Mindennapi élet

Ha az ember meg akarja állapítani, hogy egy adott országban mennyire olcsó vagy drága az élet, a legegyszerűbb egy közértben körülnézni. Az itteni boltok polcain az árak nem térnek el oly nagyon az otthoniaktól, de azért egyértelműen drágább minden. Néhány jellemző árat kigyűjtöttem külön táblázatba, de általánosan elmondható, hogy a 1,5-szeres szorzó elfér. Viszont a boltok sajátmárkás termékei is teljesen vállalható minőségűek amellet, hogy árban sokkal kedvezőbbek a nagy nevekénél.

► SU és SKAT

Aki Dániában munkát vállal hallgatóként, hamar megismerkedik ezzel a két rövidítéssel. Előbbi a hallgatói munkavállalók ösztöndíjsémája, utóbbi pedig az adóhivatal neve. Mivel én magam még nem dolgozom, csak azt tudom elmondani erről, amit nekem is mondtak: a részmunkaidőben (heti 10-15 óra) dolgozó egyetemi hallgatókat az állam megdobálja pénzzel. Egy átlagos SU-s keresete például 210 000 forint/hó körül van, amely mellé az SU a 104 000 forint/hó összeget is elérheti. Ja, és ezek már adózott összegek. El sem hinné az ember, hogy a jövedelemadó itt a világon az egyik legmagasabb (több mint 50%).

Viszont a legtöbb munkaadó megköveteli, hogy a munkavállaló legalább makogjon dánul. Szerencse, hogy minden nemzetközi hallgató jogosult ingyenesen dánul tanulni. Én már elkezdtem a tanfolyamot, de hogy ebből hogyan lesz konyhai társalgási szint év végére, azt el nem tudom képzelni.

► Bringa

Mint azt a Közhír novemberi számában megjelent A dánok és a közlekedés című írásban is lehetett olvasni, Dániában nem túl praktikus, ha az embernek nincs kerékpárja. Szemeszterkedéskor a kereslet és kínálat aránya elég kedvezőtlenül alakul (az előbbi felé billen a mérleg), de békeidőben a bringák 800 és 1000 korona közti összegért cserélnek gazdát, amely átszámolva kb. 33 000 – 42 000 forint (egy dán korona kb. 40 forint). Viszont ha az ember ügyes, lehet itt is lyukat keresni a rendszeren. Mivel Dániában a kerékpár nagyjából fogyóeszközként van kezelve, elég sok

az elhagyatott bringa városszerte (ha tippelnem kéne, a teljes állomány 35%-át ide sorolnám). Ezeket a rendőrség időnként begyűjti és elárverezi, vagy jutányos áron (~500 korona) eladja.



► Jólét

Kicsit elkalandozva a praktikus információktól: biztonsággal kijelenthető, hogy Dánia jóléti állam. Ezt bizonyítandó elég csak felemlenem azt, amikor egy szemeteskonténer mellé letéve találtam egy malacperselyt. Benne pénzzel. Nos, igen. Lesüt mindenhol, hogy itt fán nő a pénz: elég csak körbenézni a DTU kampuszán, melynek területe bőven négyszerese a BME kampuszának. És ez csak az egyik, az országban vannak még kirendeltségei. Minden mosdó mindig csordultig van kéztörölővel és szappannal, minden teremben van projektor, (néhányikban több is), a termekben a székek kárpitozott forgószékek, és az egyetem fenntartói autófloattája is egészen irigylésre méltó. Nem mellesleg rendelkezik a DTU 12 db elektromos autóval is, melyeknek több kiépített töltőállomás is rendelkezésére áll kampuszon belül. És igen, állami egyetemről beszélünk, ahol ingyenesen tanulok.

BORTEI-DOKU
SHAUN



gyümölcsjoghurt
1000 ml



670 Ft

ásványvíz (+ ü.b.)
6x1.5 l



1000 Ft

szeletelt kenyér
800 g



500 Ft

áfonya
125 g



825 Ft

chips
175 g



625 Ft

ananász (konzerv)
375 g



335 Ft

„kínai” térsztaleves
1 tál



135 Ft

A dánok és a design

Ha megkérdem, láttál-e már „hangyaszéket” vagy „articsóka lámpát”, nem biztos, hogy tudnád, miről beszélek. De ha azt próbálsz elhíttetni velem, hogy nem láttad még a Sydney operaházat, vagy hogy sosem találkoztál a LEGO-val, akkor minden bizonnyal megkérdem, nem nyomott-e túlságosan az a szikla, amely alatt eddig feküdtél.

A dán kultúrában mély gyökereket vert a design. Nem vagyok biztos abban, hogy ez minek tudható be, de nyilván nem hátrány például az, hogy az ország a jóléti állam tankönyvi példája. Ha tehát itt valamire kell pénz, akkor jó eséllyel lesz is rá pénz. Megengedhetik maguknak tehát, hogy az irodaházakat elektromosan állítható magasságú asztalokkal rendezzék be, hogy a könyvtárak és okmányirodák ne csak funkcionális, hanem esztétikai szerepet is ellássanak, de még az sem okoz gondot, ha egy buszmegálló az aszfaltra festett hatalmas sárga pöttyel kell kijelölni. Illetve az sem okoz gondot, hogy a járdák nem csak a fővárosban, de országsszerte egységes, igényes képet mutassanak. Építészet.

Az, hogy a Danish design fogalmáról nem nagyon hallunk Magyarországon, nem jelenti azt, hogy nem is találkozunk vele. Ahogyan a dán építész által tervezett sydney operaház is világszerte ismert, biztos vagyok például benne, hogy mindenki, aki ezt a cikket olvassa, látott már „hangyaszéket”, csak éppen azt nem tudta, hogy így hívják, és hogy egy híres dán iparművész, Arne Jacobsen munkája.

A legtöbben azonban a Danish design emlegetésekor le is ragadnak a bútoroknál, ami nagy kár, mert az építészet terén sokkal inkább látni egyedi megoldásokat. Például a mai napig emlékszem, amikor a Koppenhágai Főkönyvtárba tartottam, hogy az okmányirodai kirendelt-

ségben elintézzek valamit. Sosem jártam még ott, és a forgóján belépve körül sem néztem először, csak beálltam az ügyet intézők sorába. Pár perc elteltével vettem csak szemügyre a környezetem, és ekkor leesett az állam. Az volt a legszebb középületi aula, amelyet valaha láttam. Annak ellenére, hogy a könyvtár a népszerű sétálóutca, a Stroget egyik mellékutcájának két bérháza közé van beékelve, a könyvespolc képét festő aula hatalmas, impozáns és (nappal minden bizonnyal) világos, bár én az üvegtetőn át csak a sötét eget láttam. Ezek után már nyitott szemmel jártam a könyvtárakat, és láttam is sok érdekességet. Például a Rentemestervejen található könyvtárban a gyerekosztály olvasótermében a terem hosszán végignyúló olvasóasztal fölött nem hagyományos csillárok, hanem rugós, állítható szögű íróasztali lámpák vannak egy nagy keretre felszerelve. Ha már könyvtárak: a „Fekete gyöngy” (Black diamond)-ként emlegetett Királyi Könyvtár új szárnyának a mosdója van kifejezetten ötletesen kialakítva, amely (anélkül, hogy részletekbe bocsátkoznék) hatásosan oldja meg a férfi lámpaláz problémáját.

► Fény

Dánia és a Nap nem feltétlen tartoznak egyazon asszociációs körbe. Tán ezért van, hogy a dánok nagyon szeretik a nagy ablakokat. Okos húzás részükről, mivel így egy borongós, szürke napon is elég világosak a szobák, termek. Koppenhága utcáin sétálva nem kell sokáig figyelni a házak homlokzatát, hogy feltűnjön az épületek kinézetét meghatározó legnagyobb trend. Majdnem mindegyik házban nagy, téglalap alakú, 4 kazettára osztott ablak van (ilyen téren nagy a hasonlóság a hollandokkal). Ami pedig ezekhez az ablakokhoz társul, az a függönyök teljes hiánya. Az utcán járva-kelve a szemmagasságba eső ablakokon mind belátni, de ez az ablak egyik felén lévő embereket sem érdekli. Én persze, Budapesten szocializált emberként nem tudom megállni, hogy belessek mindenki életébe.

De ha egy szót kéne keresnem arra, hogy mit is jelképez az ablak a dánoknak, akkor az a „nyitottság” lenne. A DTU kampuszán például számtalan épületben találni olyan előadótermet, amelynek egy (vagy az összes) fala üveg, és a folyosóról is lehet követni az órát, illetve a teremben ülve sem érzi úgy a diák, hogy ketrebe van zárva. Vagy például a központi pályaudvar forgalomirányító termébe is belátni az utcáról.

Mondjuk ha még tovább kéne keresnem, mit is jelképez az ablak, azt is mondhatnám, hogy a

korai kelést: ugyanis a keleti fekvésű szobámat (a napos hónapokban) a felkelő nap már reggel 7-től olyan fényárba borítja, hogy csukott szemmel is remekül tudnék könyvet olvasni.

► Az elrejtés művészete

Azt kell mondjam, a dánok büszkék lehetnek a Danish designra, de nem arra a részére, amelyet folyton emlegetnek. Hanem egy olyan építészeti elvre, amely számukra valószínűleg a világ legtermészetesebb dolga, de sok más



országban mintát vehetnének róla. A dánok nagyon jó érzékkel rejtik el szem elől azt, amit el kell. Erre jó példa az, ahogyan a mosdókat elhelyezik a középületeken belül. A bejáratra sosincs direkt rálátás a fő tartózkodási térből. Az ajtó előtt legalább egy takarófal oldalfolyosóról nyílik, de egyáltalán nem ritka megoldás, hogy egyenesen egy szinttel lejjebbre rejtik a mosdót, és lépcsőn kell leereszkedni hozzá.

A másik terület, ahol megfigyelhető ez a filozófia, a hulladéklerakók és kukaszigetek kialakítása. Itt például, ahol én lakom, átlagban minden háztömbhöz tartozik legalább egy közös hulladéksziget, amely nem több, mint egy ízléses, lécborítású tároló. Egyik felében a szelektív kukák állnak, a másik pedig nagyobb hulladék (megunt kanapé, állólámpa, forgószek stb.) lerakására szolgál. Nagy arányban ennek köszönhető, hogy bár itt az év bármely napján lehet lomtalanítani, mégsem szemétdomb az utcakép.

BORTEI-DOKU
SHAUN



Szépséges magyarhon

Menni vagy maradni? Ez itt a kérdés. Pusztán pénzügyi vonzatait nézve nagyon valószínű, hogy az első nyer, de szerintem vannak olyan érvek is, melyek maradásra bírhatják az embert.

► Nem minden arany, ami fénylik

Tény, hogy a külföld hívó szava, a forintosított kinti kereset könnyen mondatja azt az emberrel, hogy indulás. Azonban a kerítés arrafelé is vasból, illetve fából van, kolbászból ritkán. Dolgozni kell arrafelé is, nem lehet csak úgy urizálni (kétségtelen előny lehet azonban, hogy legalább van mit, és az embert hagyják élni, ellentétben a Kárpát-medencével.) De kint nem csak a kereset magas, hanem a költségek is: van az úgy, hogy az ember addig számolgat, hogy rájön: ha ennyit spórol itthon is, főlősleges menni. Arról nem is beszélve, hogy a híradások igencsak torzak: értelemszerűen a magyar sajtó főleg a hazai történetekkel foglalkozik, külföldről csak pár hír jut el hozzánk. Ebből következik, hogy itthon legalább öt hír szerepel arról, hogy nő a gáz ára, nő a villany ára, nő a víz ára, adóztatják az adót és kikapott a Fradi. Arról viszont nem szólnak egy szót se, hogy Rostockban vajon mi a helyzet, vagy milyen problémák vannak a birminghami városházán. Akaratlanul is az a torz kép alakul ki az emberben, hogy odaát minden szép és jó, bezeg itthon csak rossz dolgok történnek.

► Család, barátok

De lépünk túl a számok bővületén, hiszen ha okot akarunk keresni a maradás ellen, azt nem közgazdász szemmel kell tenni. Amennyiben az ember költözik, új életet kell kezdenie, szinte a nulláról. Lesz egy bőrvondje, benne pár váltás ruha, néhány kép a szeretteiről, egy laptop, meg hasonlók. De minden más itthon marad: a család, a rokonok, a barátok, az emlékek, az ismerős helyek, egyedül talán az aranyhal utazhat ki... Az újrakezdés pedig igen

csak megterhelő lehet lelkileg. A körülöttünk lévő emberek olyanok, mint a tőkesúly: biztosítják, hogy egyensúlyban maradjunk, ha bármi kizökkent, ők visszarántanak. Ha megyünk, akkor ezt elveszítjük, nem lesz kihez fordulni baj esetén.

Persze ott a Facebook, a Skype, Viber, meg ki tudja még mi, pár év múlva talán már hologramként láthatjuk azt, akivel beszélünk, de a személyes találkozókat nem pótolhatja semmi sem. Nincs lehetőség arra, hogy rácsörögtünk a haverokra egy esti sörözést összehozni, nem ugrasz át egy délutáni látogatásra a szülőkhöz. Idővel persze kint is elkezdni otthon érezni

a pirézekről is félünk), nem mindegy, hogy az ember Európából jött vagy afrikai menekült, és szerencsére már attól sem kell tartani, hogy élve felkoncolják az embert pusztán származása miatt, de nem kellemes olyan közegben élni, ahol esetleg rendszeresek a bevándorlásellenes hangok. Itthon viszont az ember mindig otthon van. Magyarul szólnak hozzá az utcán, magyarul beszélnek vele a hivatalban, magyarok az újságok, magyar a tévé. A tudat, hogy az ember a hazájában van, ad egy biztonságérzetet. Nem beszélve arról, hogy mindig is a szülőföld lesz az, ami az ember szívéhez legközelebb áll.

„Az ember külföldön csupán egy bevándorló”

magát az ember, szerez barátokat, de az nem ugyanaz. Nem beszélve arról a helyzetről, hogy ha az embernek esetleg van párja, netalántán családja. Ilyenkor a költözés még komolyabb dilemma: mi lesz a másikkal? Kimenni együtt, vagy előbb csak egyvalaki, és majd utána követik a többiek? Mi lesz addig, míg kettészakítva élnek? Egy szó, mint száz, az emberi kapcsolatoknak komoly próbája egy ilyen lépés.

Tudom, hogy csábító máshova menni, valahol kint szerencsét próbálni, hátha ott sikerül eljutni egyről a kettőre. Azonban az itthon maradás mellett is szólhatnak érvek, és nem feltétlen csak azért, mert az ember esetleg nem bánik olyan jól az idegen nyelvekkel, vagy mert nem lenne eléggé képzett a külföldre utazáshoz. No meg valakinek itthon is kell tartania a frontot...

► Haza csak egy van

Egy másik komoly, ámde nem forintosítható érv a maradás mellett a tény: itt van a haza. Az ember külföldön csupán egy bevándorló, és rengeteget kell dolgozni azért, hogy azonosan kezeljék egy ott született emberrel. Nem beszélve a közhangulatról: bár külföldön talán nem annyira ellenségesek, mint a magyarok (ugyebár mi még

PAPDI
TAMÁS



Nyugaton a helyzet változatlan

Napjainkban gyakori problémát jelent, hogy a hazai munkavállalás olykor egyre nagyobb akadályokba ütközik, így tömegesen döntenek a magyarok a külföldi munkavállalás mellett. Ez nem véletlen: a biztosabb, élhetőbb életkörülmények, a sokszor kiszámíthatóbb politikai helyzet, valamint a magasabb kereseti lehetőségek vonzóbbak lehetnek a nehezebben boldogulók számára.

► Csak a pénz számít?

Nem. Alapvetően sokan abban a tévhitben vannak, hogy ha külföldön próbálnak szerencsét, ott majd kevés munkával hatalmas pénzeket akasztanak le mindenféle nehézség és akadály nélkül. Ez így hatalmas tévedés: dolgozni mindenhol kell, mérnökként pedig a világ minden táján kemény, precíz munkavégzést várnak el tőlünk, amit csak megfelelő energiabefektetéssel lehet teljesíteni. Ha határon túl kívánunk tovább boldogulni, nem szabad elfelejteni, hogy azért a nyugati (fejlett) országok többségében az élet is drágább, mint idehaza – de az szinte bizonyos, hogy nem annyival drágább, mint amennyivel többet ott kereshetünk. És a megbecsülésről még csak szót sem ejtettünk...

► Minden kezdet nehéz

Itthon is, külföldön is. Nem szabad abba a hibába esni, hogy gyakorlatilag „mezítlábasan” nekiindulunk a nagyvilágnak „majd lesz valahogy” jelíggel felvértezve magunkat, hiszen ez hatalmas felelőtlenség és egyben rizikó is. Gondolnunk kell a lakhatásunkra, a mindennapi kiadásokra, ám ha mindezzel tisztában vagyunk, és magunkénak tudhatunk olyan alaptőkét, melynek birtokában az első nehézségek leküzdhetők anélkül, hogy éhen halnánk, érdemes nekiindulni.

► Ami bennünket csábít

Leginkább az eltérő társadalmi berendezkedés, a munkavállalókkal kapcsolatos hozzáállás, a kultúra valamiféle fejlettebb megléte.

Persze csóválhatják sokan a fejüket, hogy ez

mind rizsa, úgymint mindenkit csak a pénz hajt (ami részben igaz is), de ha jobban a dolgok mélyére tekintünk, be kell látnunk, hogy az „idehaza” és az „odakint” között nagyon sokszor ég és föld a különbség. Nem, nem arra gondolunk, hogy ott kolbászból van a kerítés. Arra gondolunk, hogy a munkánkért elismerés, megbecsülés jár. Amennyiben bizonyítani tudjuk, hogy értünk ahhoz, ami miatt mi ott vagyunk, nem fognak garasoskodni velünk szemben, mert ott tudják: a jó munkakerő aranyat ér. Talán ez az egyik legnagyobb különbség hazánk és a fejlettebb országok között. Valószínűleg ez az, amit egy értelmiségi ember meglát és egyben meg is kíván: ismerjék el, hogy jó vagyok, és engedjék, hogy még jobb legyek! Mindenkinek szüksége van az alkotás szabadságára, értelmének fejlesztésére és tudásának tovább bővítésére. Ez a hazai gyakorlatban sajnos nagyon keveseknek adatik meg. Bekerülünk egy munkahelyre, kapunk egy íróasztalt egy jól csendő pozíció megnevezésével, majd hónapok, netán évek múlva rádöbbenünk, hogy folyamatosan egy földhöz ragadt, mondhatni szűk keretek közé beszorított tevékenységet kell végeznünk nap mint nap anélkül, hogy engednék szárnyalni a fantáziánkat és ezzel karöltve tehetségünket.

Számunkra a legvonzóbb irány a mindig is közkedvelt cél, Németország, valamint a skandináv államok valamelyike. Természetesen ismerjük a tőkesült jelentő „szomszéd fűje mindig zöldebb” meglátást, de hosszas mérlegelés, tájékozódás után is azt mondjuk: az övéké tényleg zöldebb. Ha csak valamelyik skandináv állambeli életvitelt, társadalmi berendezkedést kicsit górcső alá vesszük, rögtön láthatjuk, hogy ott hiányzik pár dolog, ami itthon megvan. Hiányzik a folyamatos idegeskedés, az állandó félelem a holnaptól, az erőt próbáló kiszámíthatatlanság. És ez az, ami

valóban vonzó, amit nem csak a városi legendák-ból tudunk, hanem hús-vér emberektől, akik egyszer ott voltak, látták, átérték. Ne olyan emberekre gondoljatok, akik kimentek szerencsét próbálni, aztán ott maradtak, mert szégyellték volna a családot elhagyni, hogy ez nem jött össze, így inkább maradtak egy teljesen középszerű, hazinál nem jobb életvitellel a zsebükben, és élnek napról napra, hogy legalább elmondhassák: „Igen, én megcsináltam!”. Olyan emberekre gondoljatok, akik elmentek, megnézték, megpróbálták – és azóta sem jöttek vissza. Mert sikerült. Mert kitartóak voltak. Mert jobbá akarták tenni az életüket. Mert akartak valami olyat, amire itthon kevés esélyük lett volna. Akikről beszélünk, „vegyes” társaság. Van köztük mérnök, autóbusszofőr, közgazdász, hentes. És valami mindnyájuk beszámolójából kiderült: akartak valamit, lenni akartak valakit, itt nem kellett (vagy nevetséges körülményeket biztosítottak volna számukra), ott pedig... Felismerték bennük az akaratot, a küzdő szellemet, a hozzáértést. Aki igazán szeretné, nem csak az amerikai álmat valósíthatja meg. Hanem az egyszerű határon túli álmat is.



ÁDÁM
ZSUZSA



MÉSZÁROS
ISTVÁN

Kari Napok vol. 34.

Eljött a tavasz, kirügyeztek az első fák a kolikertben, megjöttek az első zh-eredmények – ez nem jelenthet mást, mint hogy elérkeztünk a Közlekkari Napok idei felvonásához, amit a csapatok már lelkesen várnak. Elkészültek a pólók, megszülettek a csapatimdzsek, túl vagyunk az első kontaktülésen. Ez itt már valóban a véghajrá!

Lelkileg felkészülni ér! Hiszen a programok most is folyamatosan fognak a nyakatokba zúdulni, és csak kapkodhatja majd mindenki a fejét, hogy jöttek új programok is a régiék mellé. Természetes, hogy a sörváltók senkit nem fognak meglepni, és hogy a túra is olyan fixen ott van szombat reggel, mint a halál vagy az adók az életben, de szerintem sokan kikerekedett szemmel néznek majd a programnaptárra nézve, amikor meglátják a Baross Stand Upot, a Rablópandúr vagy a Komplex potenciál feladatokat... és ez még csak egy-egy kiragadott példa az elég bőségesnek látszó hat nap naptárából.

Ja, hogy négy koncert lesz? És szakmai nap? Akik egy évnél régebb óta itt vannak, láthatják, hogy elég nagy átalakuláson ment át a Kari Napok arculata – a szervezők bíznak benne, hogy ez a látogatottságban is meg fog mutatkozni! Most már az is részt vehet, aki nem csak lazítani akar egy sörrrel a kezében. Most már egy szavuk sem lehet az alkoholelleses liga tagjainak, de persze ha elkapja őket a kísértés, nyugodtan lehet töltegetni a napok folyamán; kelleni fog minden szomjazó torok a versenyszámok teljesítése során. A programok leírását a következő oldalon találjátok.

► Csapatok

A kari napok elsősorban egy csapatverseny, ahol az idei évben nem csak évfolyamok indíthattak csapatot, de baráti társaságok is benevezhettek. A készülődés már hamar elkezdődött, a vállalkozó szellemű hallgatók március 10-ig jelentkezhettek. A nevezés szükséges feltétele egy kreatív csapatnév, egy főkörmányosjelölt és egy oldalborda, akik a csapatot vezetik, egy kontakt személy állandó elérhetőséggel, nevezési okirat, valamint fél liter minőségi szeszes ital és öt üveg sör. Április tizedikéig azonban további feladatok is vártak a csapatokra, hiszen forgatniuk kellett egy 15 perces filmet, a technikai próba járművét át kellett alakítaniuk, és meg kellett tervezni a csapat pólóit is. Lássuk, hogy milyen csapatok indultak idén a megmérettetésen, hogy elnyerjék a legjobb film díját, megtalálják az aranykereket, és hogy megnyerjék a XXXIV. Kari Napokat!

Az elsősök csapata a *Koccintosz és a 34. Közlekkari All in PIA*, az ókori olimpiák világát idézi meg nekünk. Főkörmányosuk *Fábián László*, alias *Koccintosz*, oldalbordája pedig *Lovász Lilla* alias *80D*. Az elsős csapat számára nem volt létszámkorlát, amit jól mutat a főkörmányos ruháján, azaz egyben a nevezési okiraton, megtalálható temérdek név.

A második évfolyam csapata az *Elnökúr és a sörIKémek*, mely az amerikai titkosszolgálatok mintájára figyeli meg a kar hallgatóit. Főkörmányosjelöltjük *Szokolai Bence* alias *Elnökúr*, oldalbordája *Simkó Dániel* a. *TitKárnő*.

A harmadévesek *Rontó Leventét*, alias *Don Rontót* állították csapatuk élére, melynek témája a maffia világát eleveníti fel bennünk. *Don Rontó és a Keresztjélevesek* oldalbordája *Novák Júlia* alias *Don Atella*.

Az idei évben elindult egy vegyes csapat is, melynek főkörmányosjelöltje a negyedéves *Kővári Ákos* alias *Am Erika kapitány*, kinek oldalbordája *Lukács Vanessza* alias *Sz. Irén*. Vonásaikat a kalózkorról mintázták, melyet jól tükröz csapatuk neve is: *Am Erika & a T.Bolygó Hollandi*.

Az évfolyamok csapatain kívül elindult idén a *HaBár* csapata is, melyet a jól ismert szórakoztató és élménycentrum pultosai és barátai alkotnak. A csapatnevük sokat elárul a versengéshez való hozzáállásukról is: *HaBár Drinking Team*. Főkörmányosuk *Kovács Márk* alias *Törzsvendég*, oldalbordájuk *Szappanos Bence* alias *Szappy*.

A versengésből a *PocoK és a Media Group AllStars* is kiveszi részét, melyet *Morovián Márton* alias *PocoK* és *Csenki Lilla* alias *Lenki Csilla* vezetésével a *Baross Rádió*, a *Közhír* és a *MűTerem* tagjai alkotnak.



fotó: Kiss Fanni Flóra

Idén is csak egy csapat van - útmutató a XXXIV. Kari Napokhoz

„Olyan biztos, mint a Reszkessetek, betörők! karácsonykor” – tartja az ősi dakota közmondás. Azonban van, ami immáron 34. éve még ennél is biztosabb és legalább ennyire örömteli minden évben, szívnek-májnak egyaránt: a Közlekkari Napok! Idén április 10. és 15. között lehetnek részesei a közlekes diákok egyik kedvenc eseményének, a programokról bővebben pedig ebben a szösszenetben olvashattok.

► Április 10. péntek

Megnyitó és bevonulás (18:30)
Megnyitó a dékán úrral és Szokolai Bence HK-elnökkel, csapatok bevonulása, bemutatkozás

Sörváltó (19:00)

Filmszemle (20:00)

A Baross Simplexben: a csapatok bemutatják a saját maguk által készített, kreatívabbnál kreatívabb videóikat.

Koncertek (22:00)

Margaret Island, valamint *Nice Try* und *die Centrivögel*

HaBár (24:00)

NightLife Prod.

► Április 11. szombat

Túra (08:00)

Az első napi nyitás után – opcionálisan némi alkoholos nedű támogatása mellett – a hagyományos Kari Napok-túra következik, melynek keretében idén Szobról Márianosztráig kisvasúttal utazunk, Márianosztráról pedig kinek hogyan sikerül, de a cél: visszajutni Szobra. Természetesen a kollégiumtól a vasútig szokás szerint „ingyen utazunk”, a pályaudvarról pedig a MÁV Zrt. gondoskodik rólunk.

Sörváltó (19:00)

► Április 12. vasárnap

Sportnap (10:00)

Tudom, az egyetemi sportnap is automatikusan oktatási szünet, de megéri eljönni a sportvetélkedőkre!

Sörváltó (19:00)

Stand Up (20:00)

A csapatok legjobb beszélői mérik össze tudásukat a díszterem színpadán.

Koncert (22:00)

ByTheWay, Wellhelo

HaBár (24:00)

DJ Twins

► Április 13. hétfő

Egyetemi Portya (13:00)

Az egyetemen (és környékén/kollégiumban) elhelyezett állomásokat kell teljesíteni. Minden állomáson maximum kettő feladatot kell teljesíteni (egy elméleti és/vagy egy gyakorlati feladatot).

Rablópandúr (15:00)

A Baross Gábor Kollégiumban gondolkodtató és ügyességi feladatokat kell megoldani, sorversenyek és csapatszintű összefogást igénylő feladatok formájában.

Komplex Potenciál (16:30)

A vetélkedőt a Baross Kollégium dísztermében rendezik meg, a feladatokat és a szabályokat közvetlenül a teljesítés előtt fogjátok megismerni. Főkörmányosjelöltek és oldalbordák, itt kötelező a jelenlétetek!

Sörváltó (18:00)

Smiley Próba (19:00)

A Baross Gábor Kollégiumban a leköszönő főkörmányos próbára teszi az idei főkörmányosjelölteket, csapatukat és az emésztő-, illetve kiválasztó szerveiket is. Főkörmányosjelölteknek a részvétel kötelező – persze csak ha indokolt esetben el nem tekintenek ettől a szervezők.

Koncert (21:00)

Kisföldalatti zenekar, The 45 Guns

HaBár (24:00)

Matt Flaron!

► Április 14. kedd

Gépatvétel és technikai próba (14:30)

A korábban kiosztott csapatszintű feladat véleményezése, kvalifikálása történik, majd ha ez sikeres volt, a technikai próba keretében csapathoz össze a „gépekkel”.

Sörváltó (17:00)

Külső Aranykerék (18:00)

Ha mindez nem lenne elég, az egész estét betöltő Külső Aranykerék mozgatja majd meg az agytekervényeitek, melynek keretében a csapat egyik fele a központban próbál fejtörők megoldásával nyomvonalat találni, az autókban ülők pedig Budapesten végigcikázva követik az utasításokat. Másnapra ne tervezetek produktív programot; a Külső Aranykerék addig tart, amíg rá nem lel a kerékre valamelyik leleményes csapat.

► Április 15. szerda

Főzés (11:00)

Adott alapanyagokból minden csapatnak el kell készítenie a megszabott ételt. A szabályzat szerint csak a szervezők által kiadott alapanyagokat lehet felhasználni, ezért a Kollíonyházból merített ötleteket kicsit tegyétek félre. A főzésen minden csapatban egy kari oktatónak részt kell vennie, aki a csapatban a szerencsés (vagy kevésbé szerencsés) főköstölői pozíciót tölti be. Oktató hiánya esetén mínusz pont jár.

Szakmai nap (11:00)

Az idei szakmai nap két részből fog állni, azonban ne aggódjatok, a két program egymás mellett foglal helyet a kollégiumban. Az egyik program egy interaktív kiállítás, amelyen a tanszékeink és a Bosch munkatársai vesznek részt. Itt megismerkedhettek a Bosch jelenlegi fejlesztéseivel, és olyan tanszéki eszközöket próbálhattok ki, amikre a tanórákon nincs lehetőség.

A másik program egy előadásorozat a kollégium dísztermében, ahol a szakmájukban elismert, előadókat hallgathattok meg.

A szakmai nap előadói:

Vécsi Balázs - Bosch - Transport

Management Center igazgató

Nyilas Krisztián - Bosch - Active

Safety Engineering fejlesztési

csoportvezető

Perjés Tamás - A Trenecon Cowi

Tanácsadó és Tervező Kft. Közleke-

dési és marketing igazgatója

Bauer Miklós - Autótéljesít-

mény-növelés

Kasza Zoltán - Autótuning

Az előadások után lehetőségetek nyílik kis csoportokban beszélgetni az előadókkal.

Sörváltók (17:00)

Korteszbeszéd, népszavazás

(19:00)

Az idei főkörmányosjelöltek megtartják a hagyomány szerinti beszédüket. A korteszbeszéd után, annak hatására szavazhattok arra a főkörmányosjelöltre, ezzel együtt arra a csapatra, amelyik a legjobban elnyerte idén a tetszések.

Koncert (22:00)

Firkinre

HaBár (24:00)

Juhász Laci

Ha pedig előttenne benneteket a fesztiválok utáni melabú: ne legyetek szomorúak, szerdához képest már csak 364-et kell aludni, hogy újra átélhessétek a KN-feelinget!

CSENKI
LILLA



A Közlekkari Napokról minden információt, a csapatok állását és a programnaplót megtaláljátok a karinapok.hu/weboldalon is.

Immár 34 éve...

Belegondoltatok milyen lehetett egy ilyen esemény évekkal ezelőtt? Vagy talán 34 évvel ezelőtt? A Közhír szerkesztősége úgy döntött, hogy a nagy nap előtt utána néz pár érdekességnek, s ezeket mind közli veletek e cikkben. Ezúton is köszönjük Komócsin tanár úr, Lévai professzor úr és Dalmadi György, alias Joe bácsi közreműködését!

► A legelső Kari Napok

Bozóky György, Joe bácsi volt tankörtársa fejből pattant ki az ötlet, hogy kellene valami szórakoztató és egyben új program, ami színesebbé teszi a szürke egyetemi napokat. Az ügyet egészen a kari vezetőségig vitte és ennek eredményeképpen 1982-ben megtartották az első Kari Napokat. A Főkörmányosok önjelöltek voltak, az első napon már eldőlt a cím sorsa népszavazás útján és a győztes Főkörmányos egy hétig uralkodhatott. A választás előtt óriási szerepe volt a propagandának, mely sokat dobhatott a jelölt népszerűségén.

A IV. évfolyamosok Dalmadi Györgyöt, alias Joe bácsit jelölték főkörmányosnak, aki végül több mint 2/3-os többséggel el is nyerte a megtisztelő címet. Aliasneve a hosszú egyetemi évek alatt alakult ki, s olyannyira ráragadt hogy volt aki nem is ismerte a rendes nevén. Ebben az évben még nem volt sem oldalborda, sem csapat.

Ennek ellenére az első Kari Napokat nagy lelkesedéssel várták diákok és oktatók egyaránt. A tanári támogatás nagyban függött attól, hogy mennyire sikerült őt meggyőznie a Főkörmányosnak és hogy ismertségük mennyire volt személyes. Mindezek fényében kellemes légkörben telt az első Kari Napok, ahol a meghívott és támogató tanárok a hallgatókkal egy kötetlenebb szórakozás keretében kerülhettek közelebb egymáshoz és szurkolhattak együtt kedvencüknek.

► Elrabolták Lézót

A legelső Kari Napok egyik legfontosabb történéését a „A jövő Mérnöke” c. folyóirat eképpen mesélte el: „Csikorogva fékezett a két gépkocsi reggel 9 órakor a J épület előtt, és csuklyás, felfegyverzett terroristák ugrottak ki belőle. A békés járőrelőőkben meghűlt a vér. Közelíteni nem mertek, mert a banditák egy csoportja sakkban tartotta őket. A többi előre rohant, és megszállta a liftet. Az épületben az élet a következő néhány izgalmas percre megbénult. Az ötödik emeleten épp a szokásos hétfői intézeti értekezlet folyt. Az egyik terrorista a szobába lépve azonnal a telefonhoz ugrott és a titkárnővel együtt kikapcsolta. Az értekezlet másodpercei meg voltak számlálva. A folyosón petárda robbant, és ebben a pillanatban feltépték a tanácsterem ajtaját. A közlekedésmérnöki kar dékánját erős és erőszakos karok ragadták meg és máris vitték magukkal. Lézó, azaz dr. Lévai Zoltán szököni próbált, végül azonban csuklyát húztak az ő fejére is és betuszkolták az egyik autóba. Vesztere egy pillanatra letépte a fejről a selyemálcot. Félrevezetesként, a gépkocsi a K épület előtt körözött



percekig, majd sebes iramban elindult a Bartók Béla úti kollégium felé. A második emelet egyik elsötétített szobájába tuszkolták be, s táplálékul csupán kaszinótojást és saját egyetemi jegyzeteit lökték elébe.”

A Fekete Február terrorszövetkezet követelte, hogy Lézó mondjon le dékáni címéről és vállalta, hogyha 3000 forint értékű sör, mustár, virsli és kenyér érkezik este 8-ig a Landler Jenő Kollégiumba, akkor nyilvánosan leborotválják dr. Lévai Zoltán pofaszakállát. Abban az esetben, ha a kívánt áru nem érkezik meg az adott paraméterek szerint, akkor sértetlenül és borotvátlanul engedik szabadon a dékáni címéről lemondott foglyukat. Állítólag akadt olyan tanár, aki komolyabb összeget ajánlott, ha nemcsak a fejét, de a lábát is szőrtelenítik. „Volt olyan oktató, aki azt mondta, hogy inkább azért fizetett volna, hogy ki ne engedjék. „Megmaradt bennem, hogy volt ilyen felállás is. Történt egy olyan felajánlás is, hogyha nem engedik szabadon, akkor a váltságdíj dupláját kifizetik. De ezt nyilván nem komolyan mondták...” – emlékszik vissza mosolyogva az esetre Komócsin tanár úr. Végül a fogva tartók egyik alkohol okozta gyenge pillanatában a fogoly külső segítséget kapott, mely annyit jelentett, hogy két valódi rendőr letartóztatta az őt álló három terroristát, s így később bilincsbe verve jelentek meg a többi hallgató előtt. Bár Lévai Zoltán le-

mondott címéről, és a nyilvános borotválkozásnak is alávetette magát, azonban a pofaszakáll mégis megmaradt.

► Miből lesz a cserebogár?

Évente más és más változott a Kari Napokat illetőleg. 1983-ban a rövid móka egy egész hetes versengéssé nőtte ki magát, ekkor jöttek létre keményen küzdő csapatok a Főkörmányos jelöltek köré. A következőn már oldalbordát is jelöltek és először tartottak az oktatók áltudományos előadásokat, ezzel is segítve az általuk támogatott csoportot a küzdelemben. 1985-től kari és csapat zászlót is kellett készíteni, az 1998-as évet pedig a színvonalas filmek, színi előadások, gépek jellemzik a legjobban.

A csapatpótlók a kezdetekben nem voltak annyira divatban. A legelső próbálkozások kari táborokból kerültek ki és messze nem lettek készen olyan gyorsan, mint napjainkban, ugyanis legalább 2 hét kellett hozzá. Lett volna rá igény, de a lassúság miatt sokan nem vállalták, hogy azzal is foglalkozzanak. Azóta a technika fejlődésének köszönhetően a pótlókészítés sokkal gördülékenyebben megy, így már könnyebb megkülönböztetni a különböző csapatokat viseletük alapján.

A történet a plakát után folytatódik ►

ari Napok



Idő Time	Esemény Event	Megjegyzés Remarks
-------------	------------------	-----------------------

ÁPRILIS 13. HÉTFŐ

13 00	EGYETEMI PORTYA	KAMPUSZ
-------	-----------------	---------

15 00	RABLÓPANDÚR	ROBIN HOOD
-------	-------------	------------

16 30	KOMPLEX POTENCIÁL	UNMEMORIES
-------	-------------------	------------

18 00	SÖRVÁLTÓ	
-------	----------	--

19 00	SMILEY PRÓBA	: -)
-------	--------------	-------

21 00	KISFÖLDALATTI KONCERT	
-------	-----------------------	--

23 59	HABÁR BULI	
-------	------------	--

ÁPRILIS 14. KEDD

12 30	MEGLEPETÉS FELADAT	...
-------	--------------------	-----

14 30	TECHNIKAI PRÓBA	haRC!
-------	-----------------	-------

17 00	SÖRVÁLTÓ	INNI FOGSZ
-------	----------	------------

18 00	ARANYKERÉK / HABÁR BULI	MEGLESZ!
-------	-------------------------	----------

ÁPRILIS 15. SZERDA

11 00	SZAKMAI NAP / FŐZÉS	KJK, NYAM-NYAM
-------	---------------------	----------------

17 00	SÖRVÁLTÓ	30 ALÁ!
-------	----------	---------

19 00	KORTESBESZÉD, NÉPSZAVAZÁS	
-------	---------------------------	--

21 00	BEAVATÁS	
-------	----------	--

22 00	FIRKIN KONCERT	IRISH
-------	----------------	-------

KOCCINTOSZ
és a
XXXIV. Közlekkari



Elnökúr
és a SörKémek



Don Rontó
és a
Keresztfélévesek





Am Erika
& a T. Bolygó Hollandi



Habár
Drinking Team





34. Közlekk

Idő Time	Esemény Event	Megjegyzés Remarks
	ÁPRILIS 10. PÉNTEK	
1830	BEVONULÁS	INDUL A MANDULA
1930	0. SÖRVÁLTÓ	SZOMJAS VAGY!
2000	FILMSZEMLE	SIMPLEPLEX
2200	MARGARET ISLAND KONCERT	
	NICE TRY UND DIE CENTRIVÖGEL	
2359	HABÁR BULI	
	ÁPRILIS 11. SZOMBAT	
0800	TÚRA	ÉÓ!
1900	SÖRVÁLTÓ	
2359	HABÁR BULI	KISFRÖCCS: 100 FT
	ÁPRILIS 12. VASÁRNAP	
1000	SPORTNAP	
1200	ELŐFELADAT	SZURKOLJ!
1700	SZÁMHÁBORÚ	VÉDD A KeverT!
1900	SÖRVÁLTÓ	
2000	BAROSS STAND UP	LOL
2200	WELLHELLO KONCERT	PAYPASS
2359	HABÁR BULI	DJ TWINS



► Érdekes évek, még érdekesebb Főkörmányosok

A Kari Napok iránti érdeklődés és annak népszerűsége elég hullámzó volt a hosszú évek során. A kiemelkedőbb évek történései viszont erősebben megmaradtak az emberek emlékezetében és ezeket sosem felejtik el.

Az évek során meglepően sok hajós nyerte el a Kari Napok Főkörmányos posztját. Ilyen például SHOW, Frédy, Pepító és Fred is. Az első női nyertes (Molnár Andrea alias White Lady) neve is kapcsolatba hozható ezzel, ugyanis rengeteget köszönhetett a Hajós tanszéknek, aki támogatta őt, amiben csak tudta.

Kiemelkedő év volt 1995 a versengést tekintve, ugyanis ekkor jelent meg Robinson, aki Daniel Defoe regényének főhőséről kapta nevét. Mint ahogy a filmből/könyvből tudjuk, egyedül elégedt lakatlan szigetén egy darabig, mikor is társa lett Péntek. Így nem nehéz kitalálni, hogy 1995-ben a győztes „oldalbordája” hímnemű volt: mégpedig Robinson társát ez esetben Piszkos Fred személyesítette meg. Bár ez napjainkban nem meglepő, mivel sokszor láthatunk hímnemű oldalbordákat, de ez akkoriban újdonságnak számított.

Volt olyan év, amikor a kollégiumban minden csapatnak meg volt a maga kis zuga, melyet a zsűri pontozott, s ezeken a helyszíneken éjszaka nyúló, szórakoztató programok voltak a diákság számára. Akkoriban figyelembe vették még a megjelenést és a csapat által kreált reklámokat, melyben egekig emelték a Kari Napokat és saját magukat.

Pepító (VI. Főkörmányosunk) olyannyira megtett mindent a siker érdekében, hogy a kollégista fiúkat pálinkával, a lányokat meg forró kakaóval és kaláccsal ébresztették. Ez nagyban megnövelte rajongó táborukat, nem meglepő hát, hogy sikerült folytatni a hagyományt és Frédy-t követve, újból egy hajós Főkörmányossal bővült a lista.

A programokon sokszor volt baleset, így például a belső Aranykeréken Len In Black (XVIII. Főkörmányos) az orrát törte Mancsi (XX. Főkörmányos) állal fogott padlót, melyet 4 öltéssel össze is varrtak. Bin Totti (XXII. Főkörmányos) a



túrán alakított, mint azt egy régebbi interjúban el is mondta: „Elestem, megrepedt a bordám, legurultam egy hegyről, de a sörömből nem hiányzott egy csepp sem.”

► Változások

A régebbi Kari Napok sok mindenben különböztek a maitól. A programokat az évek során folyamatosan cserélik, remélve, hogy ezzel is tudnak újítani és, hogy a csapatokat minden évben valami más ínyencséggel kápráztathatják el.

Az Aranykerék több évtizeden keresztül egy adott dátumra esett a Kari Napok alatt, de attól teljesen független volt, így a pontozásba sem számított bele. A technikai próbából az évek során kinőtt a Hajtányverseny, ahol a hallgatók jöpfő járművekkel próbálták levenni a nézőket a lábukról. A Leg-leg-leg c. TV-műsorban az egész ország figyelemmel kísérhette a sörhajtású járművek pályafutását. A legelsőn viszont egy olyan szerkezetet kellett készíteni, amely diót tud törni. Egy másik évben olyan gépet kellett létrehozni, amely képes egy üveg sört úgy kiönteni, hogy a pohárhoz 2 méternél közelebb nem mehetett. Így valaki hosszú karral rendelkező sörnyitót generált, de voltak versenyzők, akik kreatívabban próbáltak gondolkodni. Komócsin tanár úr például így emlékezik vissza egyik kedvencére: „Föltekerték a sört, egy ferde csúszdán lecsúsztották, s így egy hegyesen kihegyezett csőbe beleállt az üveg, vagyis nem jött le a kupak, hanem átszakították azt. Utána a távolságot úgy tartották, hogy egy Ladának a benzinpumpáján egy hosszú kart föl-le mozdítottak és még egy hosszú valamit rátettek, így az kipumpálta a sört pontosan a zsűri poharaiba. Egy tanár az isteni nedű megkóstolása után megjegyezte, hogy mellesleg ez a pumpa délután még benne volt a Ladájában.”

A különböző progamok nem csak napközben, hanem egész este tartottak, s így kitöltötték azt az űrt, amelyet napjainkban az esti koncertek tesznek tartalmasabbá.

A vasárnap reggeli Rakparti Szalomparti olyan program, melyre a megkérdezettek szívesen emlékeznek vissza. Ekkor a K épület előtti parkolót lezárták, ahol nem csak a Főkörmányosoknak kellett helytállniuk oldalbordájukkal, hanem profi versenyzők is megmérítették magukat. Azonban amikor a négyes metró építették, akkor nem lehetett lezárni ezt a részt, de azóta ismét találkozhattok ezzel a programmal, csak már nem a Kari Napok keretein belül.

A mindenki által szeretett túra a kezdetekben még csak 'Csillagtúra' néven volt ismert és akkor még külön programként létezett. Még Joe bácsi idejében volt, hogy nem csak egy naposra, hanem egyből két naposra tervezték a kimozdulást, s így az estét is jókedvűen tölthették el a hallgatók együtt.

A Köz hírből is kisebb változás ment végbe akkoriban, mivel egy napilapot indított el a szerkesztőség Köz-lik címmel, melyben Komócsin tanár úr is segédkezett, s ebbe minden este írtak, így az összes hallgató soron követhette, hogy éppen mi történt a Kari Napokon, ha véletlenül lemaradt volna valamiről.

► Vigyázz, kész, Kari Napok!

Pár napon belül újra hat csapat vesz részt a küzdelemben, hogy Főkörmányos jelöltjüket hozzásegítsék a megtisztelő cím elnyeréséhez. Reméljük, hogy ebben az évben is izgalmas és eseményekben gazdag Kari Napokat mondhatunk magunkénak, melyről évekkel később is beszélni fogunk. Minden résztvevőnek sok sikert kívánunk!



Kádár Lehel derékbősséget fog mérni

PORNÓI
DÓRA



Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció

Az 1968-as közlekedési koncepciót a háborúk utáni válság alakította ki, azonban hatásai még ma is érezhetőek. Megítélése vegyes, ugyanis nem tudott számolni azokkal a tényezőkkel, amelyek a világ teljes átalakulásának és a rendszerváltásnak köszönhetőek. Fontosságát mi sem jelzi jobban, minthogy eddig ez az egyetlen koncepció, amit törvényerejűre emeltek a döntéshozók.

► Előzmények

Ezerkilencszáznegyvenöt. Magyarország elvesztette a második világháborút. A közlekedési infrastruktúra nagy része a szőnyegbombázás hatására használhatatlanná vált. Az épen maradt járműveket a német és a szovjet hadseregek foglalták le, és használták fel hadi célokra. A békekötést követően megkezdődött az újjáépítés, azonban egy másik folyamat is elindult, mégpedig a készülődés a harmadik világháborúra, ami a nehézipar erőszakos fejlesztését foglalta magában. Mindezek együttes hatása azt eredményezte, hogy a vasúti áruszállítás többször is válságba került, és mivel a közúti még nem képviselt megfelelő részarányt, ez az országos áruszállítás válságát is jelentette. A '60-as években tovább folytatódott a szállítás akadozása. Gyakran előfordult, hogy például a kibányászott szén nem jutott el egyes iskolákba, így tél elején szénszünetet kellett tartani. A fentebbi körülmények rendezése érdekében belekezdtek egy egységes, a közlekedés minden ágazatára kiterjedő koncepció létrehozásába.

► Célok

A koncepció kidolgozásakor négy alapvető célt fogalmaztak meg a döntéshozók: személy- és áruszállítási igények gazdaságos kielégítése, a közlekedési ágak közötti hatékony munkameg-

osztás erősítése, a gazdaságosság növelése és a munkaerő-gazdálkodási kérdések rendezése. A fentebbi célok végrehajtásához két eszköz állt rendelkezésre: a vasúti vonalak felülvizsgálata, és a közút erőteljes fejlesztése.

A vasútvonalak felülvizsgálata a következőképpen zajlott. Az egyes vonalakat a teherforgalom mértéke alapján A, B illetve C csoportokba osztották. A közlekedési koncepció értelmében a C csoportba tartozó vonalak megszüntetését tűzték ki 1980-ig. A B osztály feltétele volt továbbá, hogy az áru- és személyforgalomnak arányosnak kell lennie. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy a nagy személyforgalmú vonalakat is meg lehetett szüntetni, és közútra terelni.

► Közút

A koncepció előtt a közúti közlekedés szinte csak kiegészítő jelleget képviselt. A kisebb településeket csupán makadám utak tárták fel, amelyek miatt nehezebb járművek meg sem tudták közelíteni ezeket, ráadásul az időjárás viszontagságai is komoly problémákat okoztak. Ezen kívül a gördülőállomány sem volt maximálisan kielégítő. A kor áru fuvarozási lehetőségeiről mindent elmond, hogy a legnagyobb kapacitású tehergépjármű a Csepel-705 volt (hasznos teherbírása körülbelül 7-10 tonna), e járművek száma azonban igen alacsony szintet ütött meg.

A helyzetet tovább fokozta, hogy ezek a tehergépjárművek nem mozdhattak szabadon, hanem csakis abban a megyében, amelyikre az engedélyük szólt, esetleg a szomszédosban, ha szükség volt rá. Ezen felül benzint csak az úgynevezett benzinjeggyel lehetett megvásárolni, ami nem tette lehetővé a nagy távú fuvarozást. A közúti közlekedési igényeket vegyes profilú AKÖV-ök (Autóközlekedési Vállalat) szolgálták ki, mintegy 80 vállalat országszerte. Ezeket kilenc AKIG (Autóközlekedési Igazgatóság) irányította. Ez azonban egy bonyolult, többlépcsős rendszert eredményezett, amit 1961-ben felváltottak az AVIG-ök (Autóközlekedési Vezérigazgatóság), méghozzá az „egy megye, egy vállalat” elv mentén. Így alakult ki a 18 megyei vállalat, plusz Budapesten és Pest megyében egy tiszta profilú személy-, valamint áruszállító vállalat. A szervezetek autóbusszal való ellátottsága azonban igencsak szegényes volt, ugyanis a járműparkot Ikarus 30-as és Ikarus 601-es szóló autóbusszok, valamint Csepel-350-es teherautók alvázára épített fabódék, úgynevezett Fakaruszok alkották. Ezen felül még a ponyvás teherautón való utazás is teljesen megszokott volt. Ezek a járművek inkább úgynevezett munkásjáratokat szolgálták ki, melyek a dolgozókat juttatták el az ipari komplexumokba.

A koncepció egyértelmű nyertese a közút lett. A legnagyobb eredmény talán a közútépítési program lett, amelynek keretében minden 200 főnél nagyobb lélekszámú települést szilárd, aszfaltburkolatú úttal kötötték be az országos hálózatba. Az 1968-as koncepció még az egyszámjegyű főutakat tekintette a hazai hálózat gerincének, ám 1971-ben, a településhálózat-fejlesztési nézet elfogadását követően sosem látott autópálya-építési hullám vette kezdetét. A vizsgált 9 év alatt már gyorsforgalmi út kötötte össze Budapestet a Balatonnal, Győrrel illetve Gödöllővel.

A közúti áruszállítás terén megnövekedett igényeket a magyar ipar nem tudta kiszolgálni, jelentős importra szorult, így jelent meg Magyarországon a kor egyik ikonikus járműve, az IFA W50. A közútépítési programnak köszönhetően azonban ezek a járművek már sokkal nagyobb teherbírásúak voltak. Az import mellett egy iparbővítési tervet is végrehajtottak, melynek keretében a győri Rába-gyár megvásárolta a MAN 2156 típusú motort. Ez egy sikerszeria



kezdetét is jelentette. Ezen felül a Rába egy tehergépjármű gyártási jogát is megvásárolta, amivel szintén a hazai járműhiányt és az importfüggést lehetett csökkenteni.

A közúti személyszállítás is jelentős mértékű növekedésnek indult. Az eddigi munkásjáratokat egyre inkább kezdték felváltani a közforgalmú közlekedési vonalak. 1970. szeptember 1-jén létrejött a Volán tröszt, amely a ma is ismert, akkor még 1-24-ig számozott Volán társaságokat foglalta magában. A cég folyamatosan vette át a felhagyott vasútvonalak feladatait, valamint az új közutakon minden egyes települést bekötött az országos hálózatba. 1973-tól elkezdődött az Ikarus 200-asok sorozatgyártása, ami azt jelentette, hogy a közúti személyszállítás korszerű utakon, korszerű járművekkel bonyolódhatott le.

► Vasút

A háború nyoma a vasutat sem hagyta érintetlenül. A MÁV az akkori állami hatalom legnagyobb cége volt, így az újjáépítés is elsősorban az ő vezényletükkel és prioritásukkal valósult meg. A Pareto-elv azonban jó közelítéssel itt is érvényesült, vagyis a hálózat felén zajlott a forgalom 90%-a, ami igencsak kiemelkedő aránytalanság volt. Emiatt viszont csak a fővonalak kaptak felújítást, azok is csupán az 1960-as évektől kezdve. A mellékvonalakat inkább csak helyreállították, hiszen sokszor olcsóbb volt felvenni a forgalmat, mint kiépíteni a közutat. A vasút elsődleges célja az áruszállítás volt, amit tovább növelt az erőszakos nehéziparosítás. A személyszállítás csak ezután következett a sorban, így nem is csoda, hogy a gyorsvonatok átlagos sebessége 40 km/h, míg a személyvonatoké 30 km/h körül mozgott.

A vasút szempontjából a fordulat 1956-ban következett be. A vasút működése esetében megjelent a minőség kérdése is, amely a fent említett pályafelújításokban is jelentkezett. Megjelentek a belföldi expressz vonatok Budapesten és a megyeszékhelyeken. Az 1970-es évektől felerősödött a turisztikai forgalom, amely leginkább a Balaton környékét, valamint a jugoszláv, a bolgár és román tengerpartokat vette célba. Ezen felül megjelent az ideiglenesen itt tartózkodó szovjet tisztok esetleges hazalátogatásai iránti igény, amely a moszkvai kapcsolatot segítette elő. A nemzetközi vonatközlekedés egyik legfontosabb iránya Bécs, ugyanis a keleti országokban nagyon nagy igény volt a külföldi, főképp nyugat-európai valutára. Mindez a hazai fővonalak erőteljes fejlesztését hozta magával.

A vasúti közlekedésre a legnagyobb hatással mégis a vonalbezárások voltak. A történet azonban nem a koncepcióval kezdődik, hanem a háborúig nyúlik vissza. A II. világháború utáni területelcsatolások nyomán a határokon újra elvágták a vasútvonalakat, amely az így elsorvasztott irányok megszűnéséhez vezetett. A vonalbezárások új lendülete a 1968-as közlekedési koncepcióhoz köthető. Bár a koncepció csakis a már említett felülvizsgálatot rendelte el, a valóságban volt olyan része, amely kész tényként vette a mellékvonalak megszüntetését. A felülvizsgálatok ellenére sok olyan vonal is megszűnt, amely forgalmát tekintve ma is több mellékvonalat megelőzne. Ilyen volt például a Budapest



elővárosában található Verezegyház – Gödöllő szakasz, amely a magas felújítási költségeknek esett áldozatul, vagy a Veszprém – Alsóörs útvonal, amely ott bukkott el, hogy a közútépítési program keretében az egyszámjegyű főutakon megszüntették a szintbeli vasúti keresztezéseket, és ezt ott és akkor túl drágának gondolták. Pedig a Verezegyház – Gödöllő vonalon napi 2700, míg a Veszprém – Alsóörs vonalon napi 4200 ember utazott. Csak összehasonlításképpen jegyezném meg, hogy ez nagyjából a 85%-a annak, ahány ülőhely körülbelül „közlekedik” a 108-as vonalon (Debrecen – Füzesabony), amely azért messze áll a bezárástól. Mindebből az szűrhető le, hogy bármennyire is nemese cél lebegett a kidolgozók szeme előtt, a valóság mégsem azt hozta vissza, amit kellett volna.

► Városi közlekedés

Az 1968-as koncepció a városokban is igen erősen éreztette hatását, a szálak azonban ennél sokkal régebbre nyúlnak vissza. Budapestet tekintve a BSZKRT (Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság) a lehetőségekhez mérten remekül egyben tartotta mind a villamos-, mind pedig az autóbusz-közlekedést. 1949-ben megszüntették a BSZKRT-t, és önálló üzemeket hoztak létre, így alakult ki az FVV (Fővárosi Villamos Vasút) és a FAÜ (Fővárosi Autóbusz Üzem). Mivel a két vállalat a saját érdekeit tartotta szem előtt, egymás elől vették el az utasokat azáltal, hogy egymással párhuzamos járatokat indítottak. Ilyen volt például a 3-as busz és a nagytétnyi HÉV vagy „jogutódja”, a 43-as villamos. Aztán 1968-ban megalapították a BKV-t, amivel újra egy kézbe kerülhettek az egyes közlekedési ágazatok. Az Ikarus 200-as család mellett azonban a régebbi villamosok leromlott pályákon nem igazán teremtettek versenyhelyzetet. Emiatt először a kisforgalmú vonalakat, majd később a hosszú egyvágányúakat szüntették meg és váltották ki autóbuszokkal.

A helyzet a vidéki városokban sem volt jobb. Az autóbuszok térhódításával először Pécsen, majd Szombathelyen szüntették meg teljesen a villamosközlekedést, míg Debrecenben, Miskolcon és Szegeden nagymértékű hálózatsönkítést hajtottak végre, ahol döntően egyvágányú vonalakat számoltak fel.

► Összefoglalás

Az 1968-as közlekedési koncepció egy létező problémára próbált megoldást találni. Olyan, addig sosem látott eredményeket tudtak ezáltal felmutatni, mint a települések megközelíthetőségének növelése, vagy az Ikarus 200-as család és a Rába 2156-os motorok létrejötte. Mint a hajók esetében a tőkésűly, az áruszállításban is stabilitást hozott az egész országnak. Sajnos arra is eszköz volt, hogy elkenődzzék vele az évtizedes felújítások elmaradását, amivel olyan felállást alakítottak ki, ami csak rövidtávon bizonyult megfelelőnek. Az 1973-as, majd később az 1979-es olajválság megingatta az addig olcsónak hitt tüzelőanyagok szerepét, majd a növekvő egyéni motorizált közlekedés egyre inkább megnehezítette az autóbusz-közlekedést. Bár a közlekedési koncepciót 12 éves időablakkal alakították ki, a következményeit még ma is érezhetjük, ami az erényei mellett a hátrányaira is vonatkozik. Kérdés, hogy a jövőben ki tudunk-e alakítani még egy olyan koncepciót, amely ugyanennyire meghatározó lesz, ugyanakkor segít az eddig okozott károk kijavításában.

**SZABÓ
ZSOMBOR**





Motorsportkalauz különködőknek

Már csak nosztalgiából nézed az F1-et? A WTCC-ből is csak Michélsz Norbi eredményeire vagy kíváncsi? Akkor mutatok pár szériát, amik talán nincsenek benne annyira a köztudatban, viszont érdemes lehet hétről-hétre követni őket.

Persze nem azt állítom, hogy ezeknél minden futam körömlerágós izgalmakat hoz, és soha egyetlen vitatható döntést sem hoznak a széria vezetői, de meggyőződésem, hogy az izgalmas-unalmas arány fordított, mint az F1 vagy a WTCC esetében. További gond még, hogy ezeknek az itthoni tévés közvetítése eléggé esetleges, de szerencsére a XXI. században már bármikor nézhetjük az eredeti közvetítéseket élőben az interneten keresztül, vagy akár utólag is letölthetjük a versenyeket (persze ilyet senki sem tesz).

► Indycar

Az amerikai formaautózás királykategóriájának elmúlt 20 évéről nehéz jól mondani: a széria 1996-os kettészakadása visszafordíthatatlan károkat okozott, amit a 2008-as újragründölés óta sem sikerült kiheverni. Szerencsére azonban egy dolog nem változott az idők folyamán: a sokszínűség és a kiélezett csaták. A pilótáknak ugyanúgy helyt kell állniuk a városok szűk utcáin centre a betonfalaktól, mint

Indianapolisban 350 km/h-s átlagsebességgel körözve – szintén centre a faltól. Ráadásul az egész sokkal közvetlenebb, mint a Forma-1 rideg világa: a pilóták nem csak a bemagolt PR-szöveget mantrázzák, a győzelemért pedig a pályán küzdenek meg kerekek közti csatákban, nem pedig a zöld asztalnál.

► NASCAR

A NASCAR-t nem műegyetemi hallgatóknak találták ki: 36 futam egy évben 9 hónapon át, egyenként 3-4 órán keresztül. Mégis van abban valami nagyszerű, ahogy 43 versenyautó nekiveselkedik az USA különböző oválpályáinak (plusz két hagyományos aszfaltcsíknak), nem véletlenül ez jelenleg az autósport csúcsa a nagy vízen túl. Akár csak egy-egy futamot is érdemes megnézni az érdekesség kedvéért, de persze mélyebben is el lehet merülni a stockcar-versenyzés világában: a hang és a látvány párját ritkító.

► BTCC

Túraautózásra vágysz, de zavar a WTCC-s versenyek eseménytelensége? Hogy minden kisebb koccanás után már repül a büntetés? Akkor a BTCC a te sorozatod! Itt nem mennek a szomszédba némi agresszióért, ha a legkisebb lehetőség is van előzésre, azonnal próbálkoznak. Ráadásul a formátum is kedvező: minden fordulóban három 20-30 perc hosszúságú verseny, így sokkal könnyebben belefér az ember idejébe egyegy-, mint egy több órás futam. Ráadásul a pályákra sem lehet panasz: olyan legendás brit helyszíneken mennek, mint Silverstone, Brands Hatch vagy Snetterton.



V8 Supercars

► V8 Supercars

Ha korán kelő vagy és imádod a V8-as motorok hangját, akkor ez a te világod. A BTCC-hez hasonlóan itt sem riadnak vissza a kemény küzdelmekről, viszont a formátum más: többnyire két háromnegyed órás szombati futamot követ egy másfél órás vasárnapi. Vannak még hosszú távú versenyek is (például a legendás Bathurst 1000), a győzelmek sorsa pedig gyakran csak az utolsó métereken dől el. Kell ennél több?

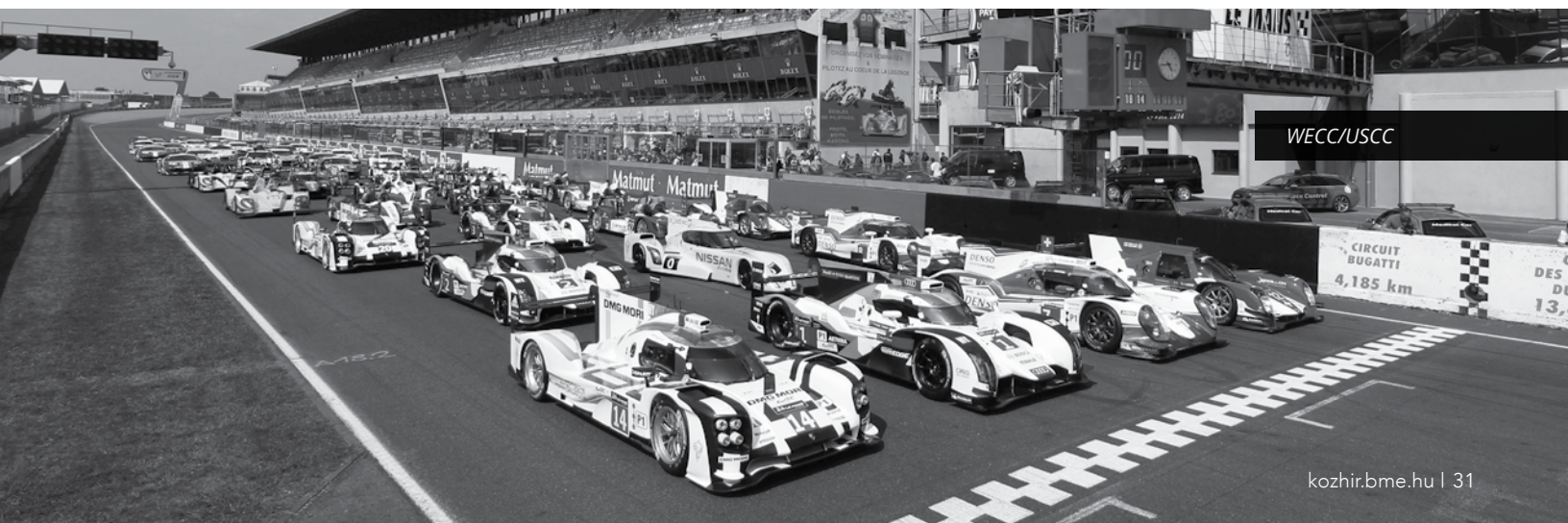
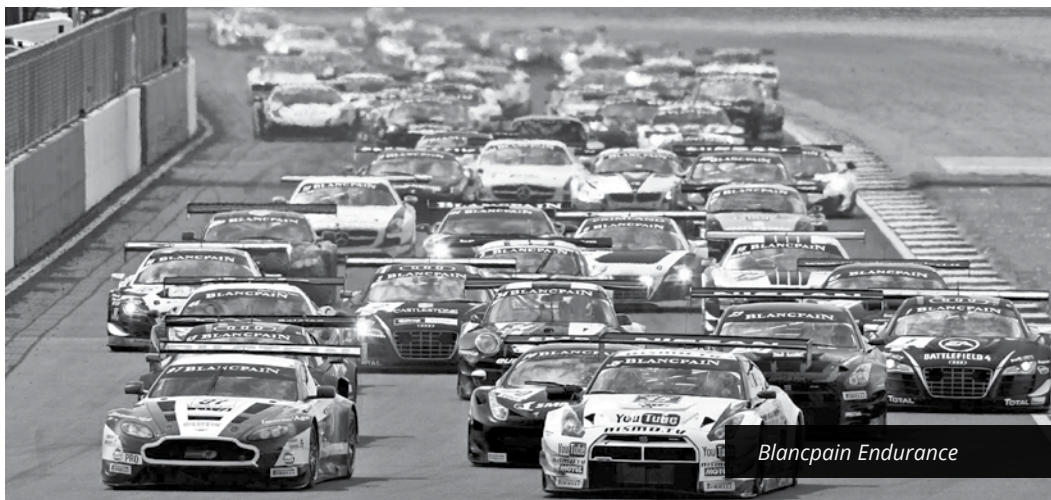
► WEC/USCC

Kétségtelen dolog, hogy a hosszú távú versenyzés időigényes dolog. Két dolog mégis szól a WEC mellett: egyrészt véleményem szerint jelenleg ezek a legdögösebb versenyautók; másrészt itt megtalálható az F1-ből egyre jobban hiányolt mérnöki szabadság is. Szinte bármivel lehet indulni, mindegy, hogy orr- vagy farmotor, soros négyhengeres vagy V6-os, dízel- vagy benzines. Le Mans-t pedig senkinek nem kell magyarázni: 24 óra tömény izgalom és dráma, ráadásul rögtön négy géposztályban: ha a prototípusok versenye esetleg ellaposodna, a GT autók között legtöbbször így is vére menő küzdelem zajlik. Az USCC ennek az amerikai kiadása, kicsit más szabályrendszerrel, de hasonló izgalmakkal, a megszokott tengerentúli stílusban.

► Blancpain Endurance/Sprint Series

A széria, ami lenullázta az FIA GT világbajnokságát. A koncepció egyszerű és nagyszerű: a gyárak csupán építik a GT3-as autókat, azok versenyztetését privát csapatokra bízák, valamint igen komoly és hatékony teljesítmény kiegyenlítő rendszer működik, mely a hajók tökesúlyához hasonlóan tartja egyensúlyban az erőviszonyokat, így nem fordulhat elő, hogy egy-egy márka egyeduralmába fulladjon a szezon. Ezáltal a bajnokság költséghatékony és izgalmas, sokszínű mezőnnyel. Az Endurance szériában hosszabb távú versenyek vannak, míg az egykori FIA VB romjain kinőtt Sprint széria fordulói két egyórás futamot takarnak.

PAPDI
TAMÁS



Mert tankolni mindenki szeret

Azt mondják, hogy tojáshéjon lépkedve el lehet érni a gyári fogyasztáshoz hasonló értéket. De mégis milyen vékony ez a tojáshéj? Lessünk a motorháztető alá, és nézzük mit rejtene a részletek!

Már az elején szeretném leszögezni, hogy több autótípus hozza a gyáriak által megadott fogyasztást, sőt olykor még annyit sem kérnek enni. Ezt bizonyítja rengeteg teszt és sok alapos elemzés is. De a kis turbómotorok korszakában ez az eset egyre ritkább. Továbbá én a cikkben kevésbé térek majd ki az emissziós normákra, inkább a ciklusok fogyasztásra gyakorolt hatását vizsgálom majd.

► NEDC

Az NEDC (New European Driving Cycle) szerinti mérések eredményeit láthatjuk a katalógusokban, illetve a legtöbb specifikációkat összegyűjtő oldalon is. A ciklus megalkotásának fő oka a károsanyag-kibocsátás mérésének megregulázása, uniformizálása volt. Természetesen az emisszió méréssel egy időben a fogyasztást is megméri, hiszen a standard ciklus adott. Így a keletkezett eredmények jól összehasonlíthatók lesznek.

Maga a mérés alapvetően két részből áll: egy városon belüli részfolyamatból, illetve egy városon kívüliből. Az előbbi egy 0-780 másodperc időintervallumban lefolyó mérés, mely igazából egy rövidebb vizsgálat ismétlése négyszer. Eredetileg a ciklus itt véget is ért, de 1990-ben megtoldották egy országúti méréssel is. Így a 780 másodperces ciklusidő 1180-ra módosult.

► Hol a hiba?

Szigorúan véve nincs hiba, hiszen a ciklus ad egy jó összehasonlítási alapot, tehát a kitűzött célt elérték vele. Elsőre akár ezt is gondolhatnánk, de azért boncolgassuk kicsit, hátha akad valami, ami-be bele lehet kötni. A problémakeresés alappillére, hogy más nézőpontból figyeljük meg a dolgokat. Ebben az esetben nincs túl nehéz dolgunk, hiszen mi nem akarunk nagyon sok autót eladni, mint az autógyártók. Ezt az érdekkülönbséget tudat alatt mindenki felismeri, így válhat a téma kocsmai beszélgetéssé, vagy heves „kinek eszik kevesebbet az autója” vitává.

Véleményem szerint az egyik legnagyobb probléma a ciklussal, hogy nem informatív. Tehát, ha ránézünk egy katalógusadatra, akkor nem a valós fogyasztási adatot látjuk, hanem egy labo-

terheléseket, de ez még egy – a technikában bízó – mérnökhallgató számára sem hangzik olyan meggyőzően.

Ha a diagramot megvizsgáljuk, akkor jól látszik, hogy a gyorsulások nem túl vehemensek. Tulajdonképpen csak valami alternatív világban képzelhetünk el olyan élethelyzetet, ami ezt a vezetési stílust eredményezné. Rögtön kitűnik, hogy a sebesség csak pár pillanatilag éri el a 120 km/h-t (vagy városi esetben az ötvenet). A városi használatra még nagy duzzogva rámondhatnánk, hogy megállja a helyét, – bár már ekkor is nagy kompromisszumokat kellene kötnünk – a városon kívüli eset viszont egyszerűen nem életszagú. A ciklus-rész több mint felében 70-nel vagy alatta megy a jármű. Valóban ez szemlélteti a települések közötti személyi közlekedést a legjobban?

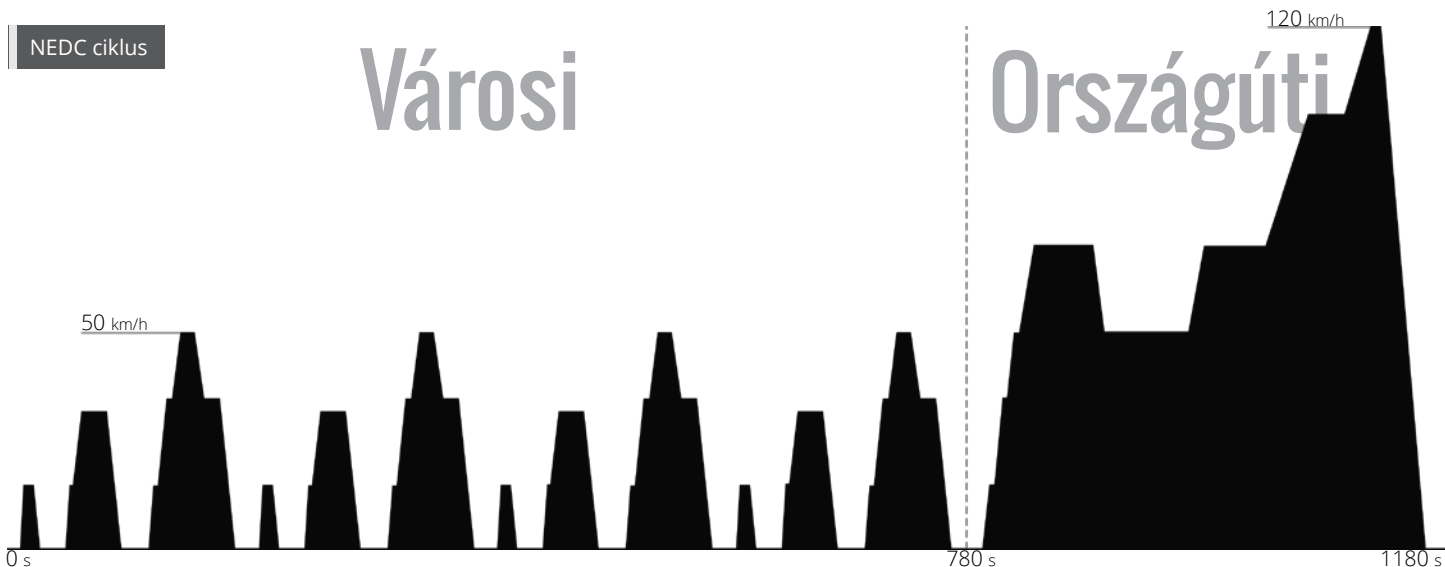
Félve említem meg, hogy egy városi legenda szerint az autógyártók úgy állítják be a vezérlést, hogy az felismerje a mérési ciklust, és a legoptimáltabban fusson végig a vizsgálatot. Erre természetesen tárgyi bizonyíték nincs, de összeesküvés-elméletnek egész jó.

Legutoljára szerettem volna hagyni a mérés korszerűtlenségét. Az 1970-ben megjelent ECE R15 (vagyis a városon belüli mérés) bemutatkozása óta bizony eltelt 45 év. A járművek és a körülmények rengeteget változtak. A forgalomirányítás jelentősen fejlődött, valamint a forgalom is jócskán megnőtt. Lett azóta hidrotőke, súlycsökkentés, sőt már súlynövelés is. Az akkori autók ma már vagy veteránok, vagy leharcolt rozsdakupacok, a

„A ciklus felett eljárt az idő”

ratóriumi körülmények között mért számot. A járulékos terhelések (klíma, lámpa stb.) a teljes vizsgálat során kikapcsolva maradnak. Ez rögtön fals irányba tolja a mérést, hiszen valljuk be, ritkán utazunk ilyen homogén módon.

Bár a legtöbb esetben fékpadon végzik el a tesztet, lehetőség van arra is, hogy aszfalton futtassák le. Természetesen ekkor is követik az előírásokat, valamint szigorúan csak egyenes úton haladhat az autó. Mellesleg a fékpad mérések szimulálják a légellenállás által okozott



► Nagy János, nyugdíjas (NEDC szabványember)

Nagy János éppen három napja töltötte be a hetvenet. Mindennapjait leginkább a kertben tölti, egyszerűen odavan a hegyes paprikáért. Félteve őrzött titkai vannak a paprikatermesztésről. Állítólag a megye legjobb csípőse az övé. Ez a tudás természetesen nem születése óta áll a rendelkezésére. Felmenőitől leste el, hogyan kell kikapálni a gatz helyesen, hogy a kapa élével ne sértse meg az értékes tövet, valamint azt is, hogy milyen időközönként kell öntözni, ha már szárazabb az időjárás. Persze szerénységre vallana azt állítani, hogy a szülőktől tanult mindent. Könyvek százai vannak a padlason, melyek között a leghíresebb botanikusok alkotásai állnak. De Nagy János még hetvenévesen sem elégedett meg az életével. Megalapította a helyi kiskisgazdák egyesületét, mely hetente ülésezik a közeli városi kultúrában. Oda a tűzpiros 2005-ös 1.3-as Suzukival jár, melyet még ő hozott ki a szalonból. A felesége szürkét akart, de János nem engedett pirosból. Azt mondta: „A paprika termelte ki, hát a színe is legyen olyékl!” A kapuból kifordulva nagyjából 15-ig gyorsul fel egyesben, amikor a STOP-tábla megállítja. Szerencsére nem sokan járnak erre, így a megállás után a legtöbb esetben azonnal el tud indulni. Ezen az úton halad, de a második utcánál piros lámpába botlik, így sebessége alig érte el a 32-t. Szinte minden héten ugyanez. Mindig mondja is otthon, hogy a piros lámpa kísérti az életét. De szerencsére a jelző zöldre vált, és végre elérheti a gyakorlati maximum sebességet, vagyis az ötvenet. Ilyenkor mindig az út szélét figyeli, mert nem bízik már a reflex-

eiben annyira, és nem szeretne bajt. Ennek köszönhetően alig veszi észre, hogy már csak pár méter választja el az előtte a haladó traktortól, így megfontolt fékezés után 35-tel halad tovább, egészen a következő piros lámpáig. Ő sem hiszi el, de az országúti elágazásig négyszer is megismétlődik az eset, így eldönti, hogy a lehető leghamarabb elmegy a szemészhez, és nem húzza tovább a kötelező vizsgálatot.

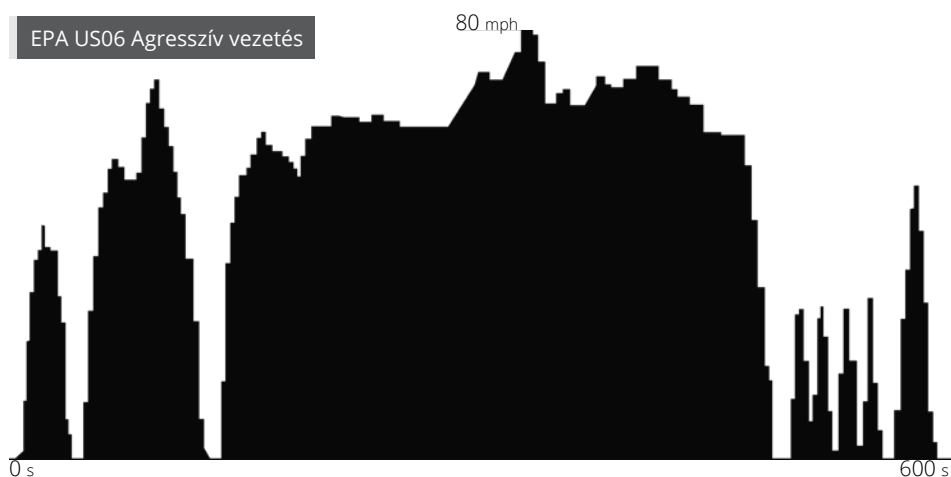
Kiérve az országútra a nyugis a hetven kilométer/órát választja, mert állítása szerint az autó ezt szereti. Alig forog a motor, szinte tejfölon siklik a jármű. Pár kilométer múlva jön az elkerült előjelző tábla. A megyei matricát már januárban megvette, ezért úgy dönt, hogy felhajt rá, és a legelső lehetőségénél lejön, hogy a város másik végére jusson fele annyi idő alatt, mint a nyüzsgő településen át. Ilyenkor azért előjönnek az emlékek, és a kétezer-ötszázat forgó motor hangja sem annyira halk már, mint ötvennél. Elérve a 120-at már jön is a lehajtó, melyhez szerencsére nagyon közel van a kultúrház, így beparkol a szokott helyre.

Még pár percig mantrázza a köszöntő szöveget, majd kiszáll és üdvözlí a régi ismerősöket, és bekíséri őket a színpad melletti kistárgyalóba. A bejáratú ajtón még visszanezve ellenőrzi a Suzukit, majd az előtérbe érve figyelemzetteti a többieket, hogy az ülés 10 perc múlva kezdődik.

A valósággal való bármilyen egyezés csupán a véletlen műve. A cikkben szereplő személyek és földrajzi helyek a képzelet szüleményei.

gyorsulásuk pedig össze sem hasonlítható a mai autókéval. Az idő fogott rajtuk, ahogyan a ciklus alapkérdésén is. Talán nem csak a károsanyag-kibocsátást, hanem magát a fogyasztást is normák közé kellene tenni. Ugyanis könnyen tapasztalhatjuk, hogy a nyolcvanas-kilencvenes évek szívó motorjai kevesebbet esznek a valós felhasználási viszonyok között, mint a modern turbósok. Természetesen nőtt a literteljesítmény, illetve rengeteget modernizálódott az autó szíve, de végered-

ményben a tapasztalaton ez nem változtat. Ha az autó kevesebbet fogyaszt, akkor nyilvánvaló, hogy kisebb az emisszió is. Szélsőséges példát használva, ha az autó nulla liter tüzelőanyagot fogyaszt, akkor jó valószínűséggel abból nulla gramm káros anyag keletkezik. Ha már a nulla lokális környezetszennyezésű autókna járunk, akkor érdemes megemlíteni, hogy az NEDC ciklust használják az elektromos autók, illetve a hibridautók fogyasztásának mérésére is. Korszerű, nem?



► Amerika

Kontinensünkön kívül még megannyi emissziós mérésekre alkalmas ciklus megtalálható. Ilyen például a Japánban használt JC08 vagy az Egyesült Államokban az EPA Federal Test. Ez utóbbit kicsit közelebből nézzük meg, illetve összehasonlíttuk az NEDC-vel.

Az eredeti elképzelés nagyon hasonlít az európai változatra, ugyanis ez is két részből áll: egy városi (FTP-75) és egy országúti (HWFET). Ezt azonban 2007-ben két további részfolyamattal egészítették ki. Az egyik az agresszív vagy dinamikus vezetés (US06), a másik pedig a különböző hőmérsékleten végrehajtott mérés (SC03). Úgy látszik, lehet ezt másképp csinálni.

Persze ez a módszer sem ad tökéletes értékelést, de azért a valóságot fényekkel jobban szimulálja, mint az európai társa. Az agresszív vezetéssel illusztráló diagramon jól látszik, hogy a gyorsítások és a fékezések viszonylag vehemensen történnek. Az öreg kontinensen használt változatban 38(!) másodperc alatt érjük el az 50 km/h-t, amit azért valljuk be, nagy kihívás megcsinálni egy mai autóval. Ezzel szemben itt nagyjából 15-20 másodperc alatt érjük el ugyanezt a sebességet, ami még mindig távol áll a valóságtól, de azért mégiscsak a fele az előbbinek. A városi és az országúti részfolyamatokban is hasonló végkövetkeztetésre lehet jutni.

► Megoldást eszközölve

A fogyasztás mérésére talán a legjobb módszer az, amit az egyik oktatónk is többször hangoztatott már. Sőt belegondolva tényleg ez tűnik a legkézenfekvőbbnek, ugyanis felhasználhatjuk hozzá az amúgy is rendelkezésre álló eszközöket.

A gépjárműveket sokan tesztelik, többek között maguk az autógyártók vagy éppen az újságírók (régente még motorbejáratók is voltak). Ha már úgyis levezetnek az autóval sok ezer kilométert, akkor már talán szükségtelen átlagot vonni és meghatározni a fogyasztást. A legtöbb vezetési stílust és forgalmi szituációt ez a mintavétel már jó eséllyel magába foglalná, és a valóságnál kevesebb modell tudja jobban bemutatni a valóságot. Tény és való, hogy ez a mérési módszer homogénnek nem lenne nevezhető, viszont annál informatívabb lenne.

Sok kérdés felvetődött, de csak kevésre létezik egzakt válasz. Az mindenesetre jól látszik, hogy a probléma nem a mi készülékünkben van. Reméljük, hamarosan már a megújult ciklusról vagy az átgondolt fogyasztásmérésről írhatunk. Talán éppen az idénre megálmodott World Light Procedure jelenti majd a megoldást.

SOMOGYI
IMRE



Albertfalvi híd

Budapest elhelyezkedése okán kiemelten fontos a város életében a Duna-hidak megfelelő száma. Azonban azt láthatjuk, hogy e műtárgyak elhelyezkedése korántsem egyenletes. Ez egészen odáig nem probléma, amíg figyelembe vesszük azt a tényt, hogy a belvárosban több hídra van szükség. Ellenben ma azt figyelhetjük meg, hogy a Hungária körút és a körgyűrű között nincs egyetlen főági Duna-híd sem. Az alábbiakban az egyik ide tervezett hídról, az albertfalvi hídról lesz szó.

A tervezett albertfalvi híd Csepelt kötné össze Budafokkal valahol a mai Savoya Park magasságában, a már meglévő Gubacsi híd folytatásaként. A két terület 1950-ben lett Budapest része több környező településsel együtt. Az első tervek az 1960-as években jelentek meg, ekkor még a híd az M0-s autópálya főági átkelőjeként szerepelt. Azonban az autópálya kintebbre kerülésével a mai Rákóczi, illetve a Galvani híd került előtérbe mint a Hungária körgyűrű folytatása, melyek közül az előbbi mutatkozott győztesnek. Azonban a Csepel és Budafok közötti átjárás hiánya továbbra is hatalmas probléma maradt.

A híd szerepe kettős. Egyrészt a közúti forgalom jelentős lenne rajta, hiszen a Gubacsi híddal, illetve az építendő Rózsavölgyi alagúttal és az Aquincum-Újpest közti Duna-híddal a körvasút menti körút fontos eleme lenne. Ezzel többek között a belvárosi hidak forgalmát lehetne valamelyest csökkenteni, amelyekkel olyan célok lennének elérhetők, mint a Szabadság híd és a Lánchíd egyéni motorizált forgalomból való kizárása, valamint az Erzsébet híd forgalomcsökkentése. Alapozva mindezt arra, hogy egy 2011-es tanulmány adatai szerint a Megyeri híd átadása egészen az Erzsébet hídig érezte a hatását.

A közösségi közlekedést tekintve a híd fontos szerepet tölthet be mind a villamos, mind pedig az autóbusz-forgalomban. A híd minél hatékonyabb teljesítésének a kulcsa azonban a Savoya Park megfelelő rendezésében rejlik. Ma az a helyzet, hogy a különböző busz-, illetve villamosmegállók a térhez közel (pár megálló távolságra), azonban gyaloglási távolságon kívül helyezkednek el. Egy jól működő átszállópont azért lenne kiemelten fontos, mert a hídon keresztül a 3-as villamos ide futhatna be. Az újabb körúti tuján kívül megoldható volna Csepel fontos lakótelepeinek bekapcsolása a villamos közlekedésbe, hiszen az itt közlekedő buszok már így is indokolatlanul nagy kapacitást kénytelenek elvinni.

Egy ilyen kapcsolat lehetne például a mai 18-as (a fonódó jelenlegi tervei szerint 61-es) meghosszabbítása a 159-es busz vonalán, amely egy rövid, párszáz méteres szakaszt leszámítva végig panelházak tövében haladna, a reggeli csúcsban 4-6 percnként. Ezen kívül a Csepel-szigeti villanbuszok nagy részét is át lehet hozni, amivel a H7-es HÉV, egyúttal a nagykörúti villamosok forgalma is csökkenthető.

Az elképzelés egyik legnagyobb hibája, hogy egy híd (pláne egy alagúttal és egy másik híddal megfejeelve, valamint egy harmadikat felújítva) rendkívül sokba kerülne. Azonban számítások szerint az M0-s déli Duna-hídja (Deák Ferenc híd) régebbi felének – lévén az átkelő két külön hídpályából áll – esedékes cseréjével a kibontott hídszerkezet még alkalmas lenne a kisebb kapacitás számára. Ezzel viszont a költségek nagymértékben csökkenthetőek lennének.

Egy tavalyelőtti előadáson elhangzott, hogy az albertfalvi híd elkészülte 2027-re várható. Azonban a híd fontos szerepe miatt az lenne célszerű, ha minél hamarabb felépülne. Mindazonáltal, hogy hogyan fog mindez végbemenni, illetve, hogy beváltja-e a hozzáfűzött reményeket, az már a jövő zenéje.

**SZABÓ
ZSOMBOR**





DIY szervíz

Kicsit furcsán hangzik az angol kifejezés fordítása magyar nyelven, de talán tényleg ez jellemzi legjobban ezt a vállalkozást. A cég lényege, hogy ha nem rendelkezünk megfelelő szerszámokkal, vagy nincs otthon elég hely, ahol lehetne szerelni, akkor biztosítják a szükséges feltételeket és mi magunk javíthatjuk járművünket. Így elkerülhetjük azt, hogy saját zsebből kelljen megvásárolni egy komolyabb szerszám mennyiséget, és az esetlegesen hiányzó tőke súlyos kompromisszumokra kényszerítsen.

Január elején szembesültem azzal a problémával, hogy nem áll rendelkezésre néhány fontos szerszám a családi autó műszakira való felkészítéséhez. Gondoltam, a fővárosban majd megoldom, mert alkalmanként be tudok ugrani egy szervizbe dolgozni. A vizsga érvényessége végesen fogyott, a műhely, ahova szerettem volna menni, pedig zsúfolásig volt munkával. Ladás barátomat hívtam segítségül, akivel együtt a hátsó lengéscsillapítót és a kipufogódobot sikerült kicserélni. Léggelcsunk viszont nem volt, ezért az első gátlókkal



nem jutottunk dűlőre. Ekkor utolsó ötletként eszembe jutott, hogy korábban olvastam a csináld magad szervizről itt Budapesten.

Ezeknek a műhelyeknek az a lényege, hogy biztosítják a szereléshez szükséges körülményeket, a szolgáltatás díja pedig attól függően alakul, hogy mit és mennyi ideig veszünk igénybe. Csavarhúzó és kulcskészletet biztosítanak alapból, viszont ha szükséges, akkor csápos emelő is rendelkezésre áll, de akár speciálisabb célszerszámot is használhatunk adott esetben. Persze ahogy lenni szokott, az „egyórás munka” vagy háromszor annyi ideig tartott, mert a legváltozatosabb problémákkal kerültem szembe. Ezúton is adnék egy hatalmas fekete pontot az Opel mérnökeinek, amiért olyan hozzáférhetlenné tervezték a toronycsapágyat és a gólyalábat összefogó csavart. Szerencsére nem okozott problémát, hogy elhúzódtott a szerelés, ezen kívül ha több emberes művelet volt, akkor tudtam segítséget is kérni, és kimondottan segítőkések voltak az ott dolgozó szerelők. Pontosabb lenne időzíjtel írni az ott dolgozó kifejezést, mert inkább csak felügyelték a betévedt hobbiszerelőket, de azonkívül saját munkájukat csinálták, mert nem a cég alkalmazottai voltak. Az egyik szerelő a saját autóját restaurálta, ami azért meglepő, mert az egy 10-15 éves Rover volt. A másik „ott dolgozó” pedig Zaporozseceket újított fel gyári állapotúra. Ezúton is köszönöm nekik a segítséget, ráadásul a munka nem is szórtlanul telt, mivel volt bőven közös téma. A háromórás munka díja nagyjából egy átlagos motorszerviz óránkénti rezsijára jött ki úgy, hogy nemcsak az alapvető készletet, hanem célszerszámokat is használtam. Az eszközök minőségével teljesen meg voltam elégedve, persze nem Beta készlet volt, de azért gagyinak sem

mondanám. Az állapotukat sem érthette kritika, mert nem lestrapált, régi szerszámok voltak. A másik pozitív dolog, amit mindenképpen meg kell említeni, ha látták, hogy olyan műveletet csinálók, amihez nem vagyok elég egyedül, segítettek készségesen, és ettől függetlenül mindenki haladt a saját munkájával. A történet szerencsére sikeres műszaki vizsgával zárult, bár utána a futóművet még be kellett állítanom a rettentő méretpontos gömbfejek miatt.

Hobby szerelőknek mindenképpen ajánlanám ezt a pesti csináld magad szervízt. Ha alkalmanként saját járművünket szeretnénk karbantartani, akkor jobban megéri ide beugrani pár órára, mint beruházni jó néhány szerszámra. A körülményekkel teljesen meg voltam elégedve, amire szükségem volt, az rendelkezésemre állt, és nem kellett óráig keresni a megfelelő villáskulcsot, vagy ami talán még kellemetlenebb, a rossz minőségű szerszámokkal szenvedni. Akkor sincsen gond, ha netán hosszabb volumenű javításba vagy felújításba kezdenénk. Nemcsak pár órára, hanem nagyobb időtartamban is van lehetőség itt dolgozni, ekkor az árak is másképpen alakulnak. Valószínűleg nem fognak sorra nyílni a hasonló szervizek, mert szűk a felvevőpiac és elég komoly beruházást igényel. Viszont mindig lesz olyan ember, aki kicsit ért az autószereléshez és szívesen bütyköli a saját járgányát, ezért ha nagy számban nem is, de biztosan fog még ilyen szervíz nyílni.

FEHÉR
BÁLINT



Autómentes cikk

Most nem lázadni tervezek az autók ellen, csak mivel az újságban sokszor jelennek meg cikkek autókról, buszokról, esetleg repülőkről, "ne adj' isten" vonatokról, ezért most más, méltatlanul hanyagolt közlekedési-kisebbségeknek szentelünk egy oldalt, hiszen a városi közlekedésnek vannak színfoltjai a BKK-kék buszokon túl is.

Ezen járműveknek a természetes életterei általában a városok, azoknak is inkább a belsőbb területei, mivel hosszabb utazások megtételére nem alkalmasak. Kivétel nélkül megtalálhatóak a mi városunkban is, tehát a szemfüles városjáró olvasóink már találkozhattak is velük. A téma megközelítésére egy megfelelő rendszertani eljárást dolgoztam ki, ami a járművek kerekeinek elrendezését veszi alapul. (lévén mind kerekos járművek).

► Három

Az első faj, amelyről szót ejtek, a riksa. A Kelet-Ázsiából elterjedt közlekedési eszközt az európai, amerikai városokban nem a hagyományos gyalogos módszerrel hajtják, hanem lényegében egy nagy tricikliről van szó, amelynek hátsó részén ülnek az utasok és egy fitt fiatalember tekeri. Európában turisztikai funkciót töltenek be, nagyon kellemes és hatásos módjai a városnézésnek, főleg abban az esetben, ha a vezetőjük rendelkezik az idegenvezetéshez szükséges tudással. Meglepő módon nem egy biciklis nemzet nagyvárosában, hanem éppen New Yorkban számítanak egyre inkább taxik alternatívájának.

A város képébe könnyen beilleszkednek, Budapesten is látni eleget a belváros különböző terein. A legérdekesebb velük kapcsolatban a jogi helyzetük. Valahol az autó és a bicikli között vannak, méretben is, de a szabályok nehezen alkalmazkodnak hozzájuk. Használhatják a kerékpárutat? Igen, pedig könnyen elfoglalják az egészet, és a sebességük pedig jóval alacsonyabb a sima kerékpároknál. Használhatják az autótutat? Persze, miért ne, de például a Lánchídon rendes szembejövő forgalomnál nem lehet őket megelőzni, akkor sem, ha kétszáz kilós teherrel robognak felfelé. Járdá? Ha szeretnék megszabadítani a Lánchíd autóforgalmát az ideges tötymörgéstől, megpróbálhatnak átjutni a gyalogosok között, de ezzel sem fogják magukat az emberek szívébe lopni, mivel nem marad számukra 20 centinél több hely. Összességében véve nehéz integrálni őket a már meglévő szabályrendszerbe, külön kell foglalkozni velük. Ez szül néha abszurd helyzeteket, például, hogy a Vörösmarty térré csak betolni lehet a riksát (mert hát biciklizni sem szabad, gyalogos zóna), de ha ott beszáll két vendég, akkor nem hiszem, hogy akadt már ember, aki kitolta onnan.

Ugyanebbe a rendszertani csoportba tartoznak azok a kis elektromos háromkerekű járművek, amik arról lettek híresek, hogy az Egyesült Államokban előszeretettel használják őket bevásárlásra elhízott emberek. Amellett, hogy vicces (talán tragikomikus), egy komoly



társadalmi problémára hívja fel a figyelmet. Az elhízás a fejlett országok (főleg az USA) egyik legnagyobb egészségügyi kérdése, melynek számtalan veszélyes következménye lehet. A megelőzésében fontos szerepe van a városok kialakításának; az autós forgalom előnybe hozása és a városi kerékpáros, gyalogos közlekedés visszaszorítása nagyban hozzájárul a pozitív tendenciák létrejöttéhez. Európában nem elterjedt, itthon is csak teljesen más kontextusban láttam, amikor idősebb emberek használják, akiknek már nehézkes a járás; amennyiben persze a közterületek kialakítása engedi ezt.

► Kettő

2001-ben mindenki örömeiben tapsolt, aki túljutott már az iránytech 2-n, mert megjelent a Segway. Az újdonság, hogy nem kellene plusz kerekek, tökesúly, vagy bármilyen más az egyensúlyhoz, ahhoz, hogy megálljunk, sőt haladjunk két egymás mellett elhelyezkedő kerékkel rendelkező járművel mindenkinek megmelengette a szívét. Ennél komolyabb hatása nem is nagyon lett.

Persze minden városban találhatóak városnéző túrák, ahol a kalandvágyó turisták ekképpen vehetik bele magukat a látnivalók medencéjébe. Talán ehhez kapcsolódik a jármű legszórakoztatóbb tulajdonsága: szerintem már mindenki szurkolt esetlenebb kirándulóknak, hogy okozzanak neki pár kellemes pillanatot egy eséssel. Természetesen más alkalmazásai is léteznek, olyan munkáknál, ahol nagyobb területen kell mozogni, elég hasznos, ha nem gyalog kell mozogni. Budapesten még nem láttam segwayes rendőrt, de máshol előfordulnak.

Egyelőre ennyit a járművek esélyegyenlőségi perceiről. Vasúti színfoltokról nem ejtettünk szót, hiszen azt már megtapasztalhatták sokan a kari napok keretein belül a Szabadsághídon. (Sőt bátor aktivisták az egész városnak megmutatták!). Az elsőöktől elnézést kérünk.

HAJDU
MARCELL



Magyar kutyát a Holdra!

Mi a közös Mark Zuckerbergben, a Hortobágyban és a magyar űrtechnológiában? Mindhármuknak van egy különleges kutyája, amit egyedi kinézete miatt bárki felismerne a Föld bármely pontján. Talán éppen ebből a megfontolásból kapta az első magyar holdjáró is a Puli nevet.

A Puli Space Technologies projektet 2010-ben hozta létre Dr. Pacher Tibor fizikus és csapata azzal a céllal, hogy indulhassanak a Google Lunar XPRIZE, 2007-ben meghirdetett versenyén. A szervezők azt szeretnék elérni, hogy a világ minden részéről jelentkező csapatok egy-egy olyan űreszközt készítsenek és juttassanak a Holdra, amit 90%-ig önerőből finanszíroznak, és az érkezés után meg tud tenni legalább 500 métert az égitest felszínén, miközben nagyfelbontású képeket és videóanyagot küld vissza a Földre. Az első csapat, amelyik teljesíti az előbb említett feladatokat, 20 millió dollárban részesül, a második 5 millió dollárt kap. További 5 millió dollár van fenntartva olyan bónusz díjakra, amelyek elnyeréséhez korábbi küldetések leleteit kell lefényképezni a Holdon, több mint öt kilométert megtenni a leszállóhelytől, vízjeget találni vagy túlélni a jéghideg holdi éjszakát.

A magyar projekt jelenleg a fejlesztés harmadik fázisában tart. Ezt megelőzte a nevezés leadása, valamint a nevezési díj befizetése: ezeket sikeresen teljesített a csapat a határidőig. Az elmúlt négy évben a Puli mind a harminc fejlesztője nagyjából negyven ezer munkaórát fordított a szabadidejéből a koncepcióra, ami a sikeres tesztekben is megmutatkozott. A marokkói sivatagban és a Hawaii Mauna Kea vulkáni terepén elvégzett szimulációs kísérleten is igen jól teljesített az eszköz. A következő teszt augusztusban lesz esedékes Ausztriában, ahol a jármű mozgásképeségét és felszínvizsgáló berendezéseit teszik próbára.

Maga a robot nem egy szokványos jelenség, különösen az ún. bárdkerekei miatt. Ezek a kevlar-szén-szálas kompozitból készült, körte alakúra hajlított lábak segítik a Pulit, hogy szinte bármilyen terepen elboldoguljon. Ugyanakkor ezek a keréklábak helyettesítik a tökesúlyokat is, valamint jelentősen csökkentik az egész szerkezet súlyát, amit 10 kg-ban maximalizáltak a fejlesztői. A holdjáró agya szintén egy szénszállal és fény- és hőviszszaverő réteggel borított dobozban található. Itt kapott helyet a teljes elektronika, a tápegységek, a fedélzeti számítógép, a motorok vezérlése és a rádió is. A motorvezérlő áramkörei egy-egy motorhoz hozzárendelten működnek, tehát minden motornak külön vezérlő áramköre van, ami lényegesen megnöveli az üzembiztonságát, és szélsőséges esetben akár két üzemképesen maradt motorral is meg tudja tenni a kötelező fél kilométeres távot. A rover tetején található egy napelemtábla, és külön beszélhetünk a Puli „nyakáról” is, amely egy panorámakép készítésére és távolságmérésre is alkalmas, HD felbontású sztereó kamerapárt hordoz. Méreteit tekintve a Puli nem egy nagy jószág, a kerekeivel együtt pontosan egy méter hosszú, fél méter széles és fél méter magas.

Míg az Iteráció 2-es prototípusait főleg földi tesztelésre szánták, addig az I3-as modell már teljes űr- és Holdképes tesztelésre lesz kialakítva. Ez kifejtve annyit jelent, hogy az új szériának ellen kell állnia a különböző sugárzásoknak, el kell viselnie extrém hőmérsékletkülönbségeket (pl. +120°C vagy -180 °C), meg kell birkóznia a

fölöttébb kellemetlen természetű holdporral, és a felbocsátás okozta kellemetlenségeket is bírnia kell (rázkódás, gyorsulás).

Minden csapatnak magának kell megoldania eszközeinek Holdra juttatását is: a Puli egyik versenytársának, az Astroboticsnak a leszállóegységén – amely „taxiként” szolgál számára – tervezi megtenni a közel 400.000 km távolra található cél elérését, miután az egy Falcon 9 rakéta segítségével elindul égi kísérőnk felé. A landolást követően a Puli végrehajtja a versenyleírásban szereplő feladatokat. Az összetett műveletsort a budapesti irányítóközpontból fogják felügyelni, ahol a Puli Holdon megtett útját a csapat által fejlesztett küldetésirányító szoftver segítségével vezérlik.

A projektnek jelentős anyagi segítségre van szüksége, a mintegy 12 millió dolláros indulási költség előteremtéséhez. Ehhez keresnek továbbra is szponzorokat és civil támogatókat is. Aki akár csak egy jelképes összeg elutalásával hozzá tud járulni az indítás költségeihez, amit klubtagsággal, egy névre szóló oklevéllel és a neve Holdra juttatásával honorálják.

Ha minden jól megy, az indításra 2016 utolsó negyedévében kerül sor, és mi lehetünk a negyedik nemzet, amely járművet küld a Holdra.

JOÓ
RÓBERT



Vérmező kérész éltű reptere

A mai Vérmező területe a vár megépülése óta fontos katonai terület volt. Területét leginkább védelmi célokra hasznosították a tizennyolcadik századtól, utolsó előtti védvonalként felhasználva a várból jól lőhető területet, majd a második világháborúban az utolsó budapesti szükségreptérnek adott otthont.

A park környékét 1944 nyarán kezdték a harcokra felkészíteni munkaszolgálatosok segítségével, majd télen bővítették a légvédelmi óvóárkokat, sáncokat. A szükségreptér decemberben fogadott először repülőket.

► A repülők

A terület szűkösségéből kifolyólag csak kisméretű futárgépek, és leszálló, utánpótlást szállító nehéz siklórepülők adták a forgalmat. A DFS 230 siklók igen különleges kialakításúak voltak. Egy fő pilóta repülte őket, kerekeiket felszállás után lecsatolták, leszállás után csúszó talpakon lassultak a földön. Budapesten a C1 variánsok szálltak le, ezeknek az orrában négy rakéta segített rá a lassításra, enélkül nem lehetett volna leszállni a rövid kifutóra. A hasznos teher növelésének érdekében a gépeket gyerekek repülték. Rakományuk üzemanyag, lőszer és élelmiszer volt.

A futárgépek valószínűleg Fi 156-osak voltak. Alacsony sebességnél is megőrizték manőverezhetőségüket. Felszálláshoz mindössze hatvanöt métert kellett gurulniuk, leszálláskor csak húszat.

► Az „infrastruktúra”

A reptér szó igazából erős túlzás mai szemmel nézve. A kifutó nem volt betonozva, a kiszolgálómunka java részét (a siklók szétszerelését) leventealakulatok végezték el. A pályát akkumulátoros lámpákkal jelölték ki, ezek ötven méterenként villogtak fehér fényükkel. Infrastruktúra és hangárok hiányában a siklókat



a leventék helyben szétszerelték, hogy legyen elég hely a következő leszállónak. Egy gépre tíz percet kaptak, a szárnyakat maguk cipelték el, míg a törzset láncfalas motorkerékpár húzta el az útból. A legforgalmasabb napon tizen-négy repülő fogadtak a megmaradt német jelentések szerint.

A december 29-ei estére így emlékszik vissza Sebes Emil, akkori leventeszolgálatos:

„A szerelők összegyűjtötték mindnyájunkat, és ismertették az éjszakai munkát, amely abból állt, hogy a beérkező vitorlázó gépekről le kellett szedni a szárnyakat, hogy a leszállómezőből elkerüljenek. A törzseket és a szárnyakat a fák alá kellett helyezni, hogy a később érkező gépeknek helyet biztosítsanak. Mindenki kapott egy kéken világító zseblámpát, egyesek kalapácsot és csípőfogót, és a szerelők megmutatták, hogy hogyan kell leszerelni a szárnyakat (erre 10 percet adtak), és elfutni vele egy-egy csapatnak. A mi feladatunk Sanyival az volt, hogy a farok fékernyőt egy karabinerrel kialakasszuk és elvigyük a leszálló mezőből. [...] A másik két csoport a szárnyakat szerelte le. A magasabb növények tartották, míg egy-egy gyerek a szárnydúc alsó-felső bekötő csapjait szedte ki a nála lévő szerszámokkal. A szárny és a törzs összekötő csapszegeit 2-2 gyerek ütötte ki. Mindegyiknek volt egy világító segítsége. Ha jól emlékszem, 2-3-szor szedették és rakatták velünk össze az első gépet gyakorlasként. A felnőtt szerelőknél volt egy hosszú nyelű csípőfogó, ők vágták el a csűrő-mozgató drótköteleket, mert ehhez elég nagy erő kellett. [...] Miután mindenki kész volt saját munkájával, a szerelő köröző mozdulatokat csinált a lámpájával. Erre a jelre gyorsan odatolatott egy láncfalas motorkerékpár, és a törzset a Vérmező szélén húzódó, fasorral szegélyezett lovaglórútra vontatta. [...] Éjjel körül bekapcsoltuk



a reptér világítását, majd megérkezett egy Opel gyártmányú Blitz rádiós autó, amelyben csinos lányok voltak. Mondták a vezetőknek, hogy mindenki jöjjön fel az Attila utcába, hagyja ott a Vérmzőt, mert nemsokára érkeznek az első gépek. Tőlük tudtuk meg azt is, hogy Budapest határában a JU 52-es gépek már elengedték a vontatmányait, és a vitorlázó gépek kettésével fognak érkezni 20 percenként, s akkor kezdődhet a munka. Mindenki kapott egy termosz kakaót és egy tábla csokit. Nemsokára nagy sistergés-sel, lámpák nélkül megérkezett az első két gép, és a kiállított tankok fölött a sötétségből lesiklot-tak a Vérmzőre. Nagy puffanás, majd lángok – a gépek megálltak. Mi leszaladtunk és a tanul-tak szerint végeztük feladatunkat. A később érke-zettek között volt olyan gép, amely kisodródott a Krisztina körút fölé, és a villamosvezetékeket letépve ért földet. A 4. vagy 5. párként beérkezett gépeket nem tudták időben elvontatni, így a már földön lévőbe szállt bele a következő, ezután a szerelők folyamatosan lötték a piros rakétákat a leszálló gépek elé, de hiába. Reggel megnéztük a roncsokat. [...] A szabadtéri zsákmánykiállításon volt egy légvédelmi löveg, amelynek csöve füg-gőlegesre volt feltekerve. Az egyik leszálló gép a jobb szárnyával elkapta, a szárny leszakadt, a baleset az ágyút a tankcsapdába lökte. Ennek a gépnek a pilótája sem volt 15 évnél idősebb [...]”



► Az utolsó szállítmányok

Vérmzőre utoljára 1945. január 29-én érkezett négy sikló, a szovjet csapatok ekkor már elérték a park szélét. A légi utánpótlás még ide érkezett begyűjtése a folyamatos aknatűz miatt életveszélyes vállalkozás volt. A harcok végeztével, mikor megindultak a helyreállítási munkálatok, a terület ismét szerepet kapott. A korábban kiásott védelmi vonalakat épülettörmelékkel, repülőroncsokkal töltötték fel, ahogy egyetemünk campusának Petőfi híd körüli részét is. A parkban ma már semmi sem emlékeztet a múlt szörnyűségeire.

LINDTNER
ANDOR
CSABA



Várostervezési Napok

Idén február 26. és március 2. között feszültek egymásnak a hallgatók a Várostervezési Napok keretein belül. A feladat a Döbrentei tér revitalizálása volt.

Álmodj, tervezz, alkoss! – ezzel a mottóval indult a Várostervezési Napok, ám a pár napos pályamunka nem ért véget az alkotás fázisában, ugyanis a csapatoknak ez évben is el kellett adniuk projektjüket a zsűrieknek, egy előadás formájában. Az érvényesülést egy, a megvalósítást részleteiben jól szemléltető tabló, valamint esetenként egy makett is segítette. Ahhoz, hogy az egyetemisták mindennel időben készen legyenek, precíz időmenedzsmentre volt szükségük, melyben a zéház időszakban szerzett tapasztalat bizonyára nagy segítségükre volt.

2015-ben a cél a Döbrentei tér átalakítása volt. Ez különösen jó választásnak bizonyult, hiszen a területet már messziről vizsgálva is látszik, hogy a közlekedés által okozott problémák, vagyis a kihasználatlan zöld területtel Buda szívének egy nem túl élhető jövőképét vetítik elő. A projekteken látszódott is, hogy a probléma megoldásához nem csak a teret és annak közvetlen környezetét, hanem átfogóbb peremfeltételekkel élve az egész várost meg kellett vizsgálni. Sokan átvezették a Rákóczi úti villamost az Erzsébet hídon, még többen éltek a Gellért-hegyre tervezett libegő ötletével, mely kitűnő turistavonzó létesítményként bizonyulhatna. Valamint jó volt látni, ahogyan a csapatok megpróbálták életre kelteni a már-már elfeledett Tabánt is. A legmegosztóbb ötlet talán a Döbrentei téren létrehozandó központ volt, mely alternatív gyógy-módokkal operálna.

Természetesen a kreativitás önmagában nem lett volna elég, hiszen az ötleteknek a valóságban is működniük kellene, valóságzagúnak kell lenniük. Voltak pillanatok a verseny során,

amikor muníció hiányban szenvedtek a lelkes hallgatók, ekkor a zsűritagok próbálták rávezetni a fiatalokat a jó irányra. Egy-egy jó tanácsot mindig elcsíphettek a tapasztalt szakemberektől, akik a hosszú hétvége alatt, szabad idejüket nem kímélve szinte mindig rendelkezésre álltak.

A szervezést tekintve kevés szó érheti a ház elejét, ugyanis tényleg minden flottul ment. Talán a díszterem korai zárását lehetne fekete pontként megemlíteni, mely rosszul jöhetett azoknak, akik nem a Baross Gábor Kollégiumban éltek mindennapjaikat. Ezen kívül többen megjegyezték, hogy a mosdók szappan és papír nélkül vártak az arra járókat, mely probléma megoldása tényleg apróság lett volna.

Összefoglalva tehát kifejezetten izgalmas versenyben vehettek részt a csapatok. A versenyzők kipróbálhatták, hogy hogyan szinkronizálják össze építőmérnöki, építésmérnöki, közlekedésmérnöki, vagy éppen a tájépítészeti tanulmányaikat, és ezeket hogyan alkalmazzák egy virtuális projektfeladat megvalósításában. Ha jövőre te is szeretnél részt venni egy izgalmas kihívásban, ne felejsd el időben jelentkezni! Akik a cikk elolvasása után ízibe belájkolják a Várostervezési Napok Facebook oldalát, azok 2016-ban első kézből értesülhetnek majd a megmérettetés időpontjáról.

SOMOGYI
IMRE



Kolikonnya

Fehérboros göngyölt csirkemell

Kedves diákok! Szeretnék veletek megosztani egy nagyon finom és könnyen elkészíthető főfogást, amellyel akár a Valentin napi vacsora problémáját is megoldhatjátok, de elkészíthető akár mikor. A nevéből kiindulva bonyolultnak tűnhet, de nem az.

A csirkemell filét vékonyra felszeleteljük, enyhén sózzuk és borsozzuk. A tojásokból rántottát készítünk. A csirkemell filére helyezük a tojásrántottát, ráteszünk 3-4 karika főtt répát és ugyanennyi uborkát is. Szorosan feltekerjük és fogvájával áttűzzük.

Az így keletkezett húsokat lisztbe forgatjuk és tepsibe tesszük. 200 fokon pirosra sütjük, majd ha már szép piros minden oldala, akkor hozzáöntjük a bort és fólia alatt fél óráig puhítjuk, addigra szépen megpárolódik és átjárja a bor.

Amíg a hús sült, elkészíthetjük a tésztát. Sós vízben kifőzzük, a hagymát apró kockákra vágjuk és megdinszteljük. Hozzáadjuk a gombát és puhára főzzük (akár egy gombapörköltet). Ha már puha a gomba, kevés lisztel habarást készítünk a tejszínből és a gombához adjuk. Összefőzzük, és hozzákeverjük a kifőtt tésztahoz.

Tálaláskor a tejszínes gombás tésztát a tányér aljára helyezük, a göngyölt húst ferdén elvágjuk, és a tészta tetejére tesszük, végül egy kevés reszelt sajttal megszórjuk. Isteni finom fogás, és nem is olyan nehéz, mint egy tőkesúly. Ezzel garantáltan leveszitek a kedvesetek a lábáról, ugyanis, mint ahogy a mondás mondja: „Az ember szívéhez a gyomrán át vezet az út”. Kellemes főzést, és jó étvágyat!

Hozzávalók:
500 g csirkemell filé
2 tojás
kb 8 szelet sonka
1 db főtt répa
1 db csemege
uborka
500g tészta
300g gomba (lehet
friss, vagy konzerv is)
1 fej hagyma
200ml főző tejszín
só és bors
200 ml fehérbor
20 dkg sajt



KICSI
HAJNAL



Meggyes rétes

A leveles tésztát annyira olvasztjuk ki, hogy nyújtható, vágható legyen. Közben a meggyet szűrőkanálba öntjük, és kb. fél óráig hagyjuk állni, hogy kieresse a felesleges levét. Amíg áll a meggy, a tésztát felszeljük kisebb téglalapokra, és vékonyra nyújtjuk őket. Ha megvagyunk a nyújtással, a meggyet egy kisebb lábasba rakjuk, éppen annyi vizet öntünk rá, hogy el-lepje azt (de gyakran elég a kevesebb is), bőven cukrozzuk, hogy édes legyen, főzni kezdjük, és közben kis adagonként adagoljuk a búzadarát, amíg szépen be nem sűrűsödik. Meggye válogatja, hogy mennyi búzadarát vesz fel, olykor egy evőkanál is elég, olykor három sem...

Képzeltetek magatok elé egy boltban vásárolt meggyes rétest! Nos, ha olyan állagú a massa, mint abban szokott lenni, akkor el is készültünk vele, már csak meg kell várni, hogy kihűljön – ezt leginkább a nyitott ablak melletti folyamatos kevergetéssel érhetjük el, de ha nagyon fázósak vagytok, akkor... akkor is nyissátok rá az ablakot! Csak kell hozzá egy kis folyékony télikabát.

Ha langyosra hűtöttük a masszát, szép egyenletesen elterítjük a leveles tésztán, óvatosan feltekerjük, és sütőpapírral bélelt tepsibe rakjuk. Előmelegített sütőben 20-25 percig sütjük, ha kellemesen barnás a teteje, akkor készen is vagyunk.

Az első próbálkozásokkor valószínűleg a töltelék fele ki fog folyni, de nem kell megijedni, úgy is nagyon finom lesz. Porcukorral hintve, esetleg tejszínhabbal megspékelve tálaljuk és fogyasztjuk, mellé pedig egy bögre tej vagy kakaó igazán jól eshet. Ha javasolhatom, ne ezt vigyük az egyetemre tízórai/ebéd gyanánt, mert előfordulhat, hogy ha folyósabb a töltelék, akkor evés után derékgig meg kell mosakodni...

Hozzávalók:
1 csomag leveles
tészta
50 dkg magozott
meggy
2-3 evőkanál cukor
2 evőkanál búzadara
3 dl víz



És ha ezt a verziót már profi módon sikerült legalább öt alkalommal elkészíteni, lehet próbálkozni a túrós-meggyes, csokis-meggyes variációkkal – határt maximum a képzelet szabhat, ha konyhatündérségről van szó. Jó étvágyat!



RÉTI
VIRÁG

Utazásajánló: Japán

A Yurihonjo és Vác közötti barátság egészen 1996-ig vezethető vissza, amikor együttműködési megállapodást írt alá a két város polgármestere. Pár évvel később már az első váci diákcsoport repült Japán felé és az azt követő évben a magyar fiatalok várták messziről érkező barátaikat. Azóta is folyamatosan tart ez a cserekapcsolat, melynek legutóbbi turnusában nekem is sikerült részt vennem.

Ahhoz, hogy Yurihonjo-t valamennyire el tudjátok képzelni, felejtsetek el Japán azon részét, ahol óriási épületek karcolják az eget és emberek sokasága rohan a reklámoktól zsúfolt utcákon. Ehelyett lássátok a rizsföldekben és erdőkben gazdag tájat, melyben a csendet csupán a kabócák hangja töri meg, és ahol elszórvan egymás mellett 2-3 ház, melyeket gazdag vete-ményes kert vesz körül. Én erről a Japánról szeretnék írni nektek.

► Otthon, édes otthon

Szerencsére egy olyan családdhoz kerültem, akik tradicionális jellegű japán házban laktak, ahol a tolaajtók papír részeit gyönyörű japán motívumok, festmények tarkították. Mint Japánban bárhol, a cipőt itt is le kell venni, és orral a bejárati ajtó felé kell letenni az előszobában.

A legtöbb házban már található rendes ágy, azonban nekem itt is a hagyományos jutott, vagyis egy közvetlenül a padlógékényre fektetett futon és egy hozzátartozó párna. Ez utóbbiról megjegyezném, hogy nagyon nehézkes vele az alvás, ugyanis a nyugati párnához képest olyan kemény, mint a tökesúly. A nappaliban európai szemmel sokkal kevesebb bútor található, azonban a legmodernebb műszaki cikkek egy háztartásból sem maradhatnak ki. A házi oltártól pár méterre ott állt az óriási képernyős plazma TV és egy alacsony asztal, mely körül székek helyett csak a tatami nyújtott lehetőséget az ülésre.

Fontos az illemhelyiségről is írni, mely mindenhol mást és mást tudott. Ahol én szálltam meg, ott például Vivaldi Négy évszakából a Tavasz szólta miután becsukódott az ajtó. De hallot-

tam olyat is, hogy a helyiség egyik falát csak a WC kezelőfelülete töltötte be.

A japán ember a fürdést megelőzően rendszeren lezuhanyzik és tisztán ül be a kádba. Ez azért van, mert a japán fürdőbe olyan sokat és illatosító szereket raknak, melyet drága lenne mindennap belerakni egy újabb kád forró vízbe, ezért próbálják tisztán tartani. Az illatos fürdőt egy tetővel lefedik és csak akkor nyitják fel, ha beleülnek.

► Egy átlagos vidéki iskola

Saki egy alkalommal elvitt az iskolájához. Az udvaron 3 tenisz és egy baseball pálya volt. Az apuka megjegyezte, hogy ez egy kisebb iskola, ezért csak egy medence van úszásra. Az épület felé haladva három férfit vettem észre, akik éppen a fűben kuporogtak. Mint kiderült, a szinte gyom nélküli fűvet gyomlálták, ami ott teljesen normálisnak számít.

Az épületben papucsra cseréltük a cipőt. Az osztálytermekbe betekintgetve a diákok tesztjeit lehetett látni a falon. Ez azért hasznos, mert a diákok látják, hogy mások milyen eredményt kapnak, s így mindenki jobban ügyel arra, hogy ne rontson, mivel ez megalázó lenne a többiek előtt. Kíváncsi lennék arra, hogy hasonló megoldás mennyire sértené Magyarországon a diákság személyi jogait.

A tornacsarnok díszterem, színpad, sportgaléria, íjászatra kialakított pálya és maga az óriási tornaterem egyben. Az iskolának külön zeneterme van, amely a legújabb hangszerekkel és kellékekkel van felszerelve egy hatalmas hangszigetelt teremben.

Másik érdekessége a japán iskoláknak, hogy nincsenek takarítónők, hiszen ezt a posztot a di-

ákok töltik be. A tanórákat követően egymás között kiosztják a feladatokat és addig nem mennek haza, míg azokat el nem végzik. Fontos, hogy a nebulók jól érezzék magukat az adott környezetben, hiszen reggeltől egészen késő délutánig ott tartózkodnak. Még az oktatási szünetekben is bejárnak különböző szakkörökre és plusz órákra.

► Akita-n kívül sehol másutt

Helyi érdekesség a Namahage, ami egy olyan démonszerű lény, aki az év utolsó napján beront a házba és a gyerekek elrablásával fenyegetőzik, ha azok nem ígérnek meg, hogy jók lesznek a következő évben. Ez leírva nem tűnhet vesztesnek, de ekkor még kicsikről beszélünk és legtöbbször sokként éli meg ezt az éjszakát.

Szerencsém volt eljutni a híres Kanto fesztiválra is, ahol az előadók 80 kilós bambusz oszlopokon lógó lámpákat próbálnak egyensúlyban tartani a lehető legérdekesebb módokon –homlok-, sarok- vagy vállcsonton vagy éppen a hátsó felükön. Az esemény egészen a 19. századig vezethető vissza, amikor a nép jó termésért és betegségek elleni védelemért kezdett imádkozni eképpen.

Ez az út mindig is felejthetetlen élmény marad számomra. Remélem, lesz még szerencsém találkozni messzi barátaimmal a jövőben.

PORNÓI
DÓRA



OSCAR

Grand Budapest Hotel

„A film, amelynek csak névben van köze Budapesthez.”

Sok olyan filmmel találkozhattunk már, amely a két világháború egyikével foglalkozott komikus vagy éppen drámai hangvételben, azonban kevés alkotásról beszélhetünk, mely a kettő közötti időszakot veszi górcső alá. Wes Anderson legújabb filmje, a 2014-ben bemutatott, kilenc Oscarra jelölt *Grand Budapest Hotel* szatirikusan ábrázolja az akkori identitást, és megmutatja, hogy egy ember mennyire tud ragaszkodni egy helyhez, egy személyhez. De vajon mi lehet a hotel története? Mi történt vele régen, és hol tart most?

Gustav H.-nak, a hotel főportásának életcélja, hogy a lakók vágyait bármilyen módon kielégítse, és hogy felkészítse új barátját, az ifjú londonert, Zerót a hotelbeli elvárásoknak megfelelően. Jól megszokott élete azonban rövid idő alatt teljesen megváltozik, amikor meggyilkolják egyik szeretett vendégét, a büntetett pedig rá akarjak kenni. Ezután minden felgyorsul, szédítő iramban követik egymást a fordulatok, a viccesebbnél viccesebb jelenetek és a helyzetekből adódó, ám nem szembetűnő személyiségi változások.

Anderson a filmben hihetetlen szereplőgárdát vonultat föl: feltűnik többek között Jude Law, Owen Wilson, Edward Norton, Bill Murray és Willem Dafoe. Persze a két főszereplőt sem szabad elfelejteni, mivel a filmben megjelenő karakterek közül ők mennek keresztül a legtöbb változáson. Ralph Fiennes megmutatja ebben a filmben, hogy tényleg remek színész, aki nem csak Voldemorként tűndökölt, hanem megfelelő stabilitást nyújt a film középpontjában, mint a hajónak a tőkesúly. Tony Revolori pedig egy remek feltörekvő színész, aki ezzel az alkotással letette a névjegyét a filmiparban.

A film összességében mégis más volt, mint az író eddigi munkái, mivel az eddigiektől eltérő stílusban és szemléletben próbálkozott, ám a kamera beállítási, illetve a helyzetek kiemelésének módszere itt is megmaradtak. Úgy gondolom azonban, hogy a lezárás egy kicsit rövidre sikerült; jóval hosszabb és ütősebb is lehetett volna.

Nagyon jól felépített film, ami a szatíra mellett tartalmaz komikus hangvételt, drámai fordulatokat, és maffiához kötődő szálakat, ami lássuk be, a mai filmekben szinte elengedhetetlen kellék. Ezt az alkotást csak ajánlani tudom, minden megtekintéssel képes újat mutatni. Minél többször nézi az

ember, annál több fontos közölnivalója tűnik fel. Nem tudom eldönteni, hogy mi tetszett jobban: Wes Anderson munkája, vagy maga a mondanivaló és a történet. Ne hagyja ki senki!

1 A film négy Oscar díjat nyert

KALÓZ
VIKTÓRIA



Birdman

Az amerikai filmipar üzeme szériagyártásban árasztja a fantasztikus hősök nem túl meglepő, nem túl eredeti, puszkaporral és tűzijátékkal dekorált történeteit. A vásznon szárnyaló sztárokat a hétköznapi médiában is magaslatokra emelik, a közönség óriási elismeréssel jutalmazza a feszített izmokat és felvarrt ráncokat. Ez a fajta kultúra bizonyul a vérbeli fogyasztók vallásának.

És itt van Riggan Thomson (a nagyszerű Michael Keaton megformálásában), aki hajdan Birdmanként hasított, végig a vásznon, mára azonban csak egy retró poszter vagy egy koros rajongó emlékeztet minket a feledésbe vesző hollywoodi tündöklésre. Riggan egy hozzá közel álló szerző darabját próbálja színre vinni a Broadwayen, ezzel bizonyítva magának és a világnak, hogy ő egy létező és értékes művész. Rendkívül megfeszített napokat követhetünk végig a főpróbáktól a mindent eldöntő színházi premierig, mely során Riggan sziporkázó küzdelmet vív a narcisztikus, de mégis sebezhető színházi sztárral, a volt feleségével, a felfokozott érzelmű színésznővel, a rehabról visszatérő lányával, a producerével, a kritikával, de leginkább a benne lakó Birdmannel. Talán ennek a vére menő küzdelemnek több köze van az élethez, mint a 3D-s moziuniverzum köpenyes igazságosztóinak. A film fantasztikus betekintést nyújt a színház világába, egy színdarab kőkemény munkával történő megteremtésének részleteibe, mindeközben elgondolkodtat arról mi a hírnév és mi az elismerés, mi a félelem és mi a kudarc, mi a látszat és mi az igazi érték, mit jelent szeretni és szeretve lenni.

Amennyire friss és magával ragadó a forgatókönyv, annyira bravúros a film megvalósítása. Tulajdonképpen az egész Birdman egyetlen snitt klasszikus értelembe vett vágás nélkül, ezzel a képsorok elképesztően szuggesztív hatásává válnak, a film végig magával hordozza a sorra következő történetek érzelmiségét, feszültségeit.

Ezt segíti elő a filmet kísérő dobszó is, mely folyamatosan reflektál a film aktuális érzelmi állapotára. A Birdman egyértelműen a mozivásznon tudja legjobban kifejteni hatását, nem hagy lehetőséget a nézőnek a megszakításra, a kizökkenésre, ezáltal a vizuális és hangimpulzusokat a legnagyobb formátumban tudja közvetíteni.

VÖRÖS
MÁRTON



Filmajánló

Amerikai Mesterlövész

A film további erőssége a karakterek kliésztől mentes, hibátlanul komplex ábrázolás, melyet elsőrangú színészek megformálásában láthatunk. Izgalmas a kapcsolat maga a főszerep és a főszereplő között is. Michael Keaton Tim Burton legendás Batman filmjével vált világhírűvé, ez azonban neki se biztosított muníciót a hosszú távú sikerhez. Talán ezzel a személyes kapcsolattal lesz a film igazán hiteles és igazi, és ez az, ami ritkább manapság, mint egy mágneses mutáns vagy egy repkedő bosszúálló.

↓ A film négy Oscar díjat nyert

Clint Eastwood nem árul zsákbamacskát, új filmjében van egy jó adag amerikai hazafiasság és mesterlövész is. Ez elég ahhoz, hogy egy film hat Oscar-jelölést kapjon, köztük a legjobb filmnek és a legjobb férfi főszereplőnek járót? Nem, ennél több van mögötte.

A film egy valós személy, Chris Kyle mesterlövész történetét dolgozza fel, aki négy alkalommal harcolt Irakban az amerikai haditengerészet különleges alakulatának kötelékében. Ez alatt a négy turnus alatt az Egyesült Államok történetének leg-sikeresebb mesterlövészévé vált, 160 „hitelesített” találattal (olyan találat, amelyet szemtanú támasztott alá). Társai körében csak „Legendának” nevezték. Önletrajzi könyve 2012-ben jelent meg.

Az USA-ban már megjelent film megosztotta a nézőközönséget. Sokak számára a fiatal, céltalan cowboy hazaszeretetének köszönhető nem-

zeti hőssé válása példaértékű, mások azzal a kritikával fogadták, hogy erősen propaganda-film jellegű, az ellenséget egyszerűen gonosz-ként állítja be. Több ismert személyiség is ezen az oldalon foglalt álláspontot, köztük például Seth Rogen, aki a Becstelen Brigantikban megjelenő propagandához hasonlította, de ezt a nyilatkozatát később visszavonta.

Ez a két véglet. Szerintem a film ennél azért árnyaltabb képet ad a háború – sajnos folyamatosan aktuális – témájáról. Sokszor érezteti a nézővel, hogy milyen morális döntések elé kerülnek a résztvevők, és akarva-akaratlanul felhívja rá a figyelmet, hogy mekkora szörnyűségek történnek a világban. Egyesek véleményével szemben úgy éreztem, hogy az, aki ellen harcolnak, elvállik a gonosz fogalmától, és érezni lehet, hogy a legtöbben pusztán áldozatai a háborúnak.

Bradley Cooper nagyon jól alakítja a háborúban átéltek miatt a családjától és úgy egyáltalán a mindennapi élettől elidegenedő katonát, akinek a prioritásai között messze az első helyet foglalja el a hazája. Az átélte borzalmak hullámai akkora tökesúlyt igényelnek a katona életének vitorlására, hogy a mindennapok állóvízén már semmi sem jelent számára elfoglaltságot. A bosszúvágy hajtja éveken keresztül, aminek a beteljesedésével tud csak valóban visszatérni a családjához. A filmben más karakter kidolgozására nem is nagyon marad idő, kivéve talán a feleségét (Siena Miller), aki próbálja megmenteni a családi életüket és visszarángatni férjét a hétköznapi életbe.

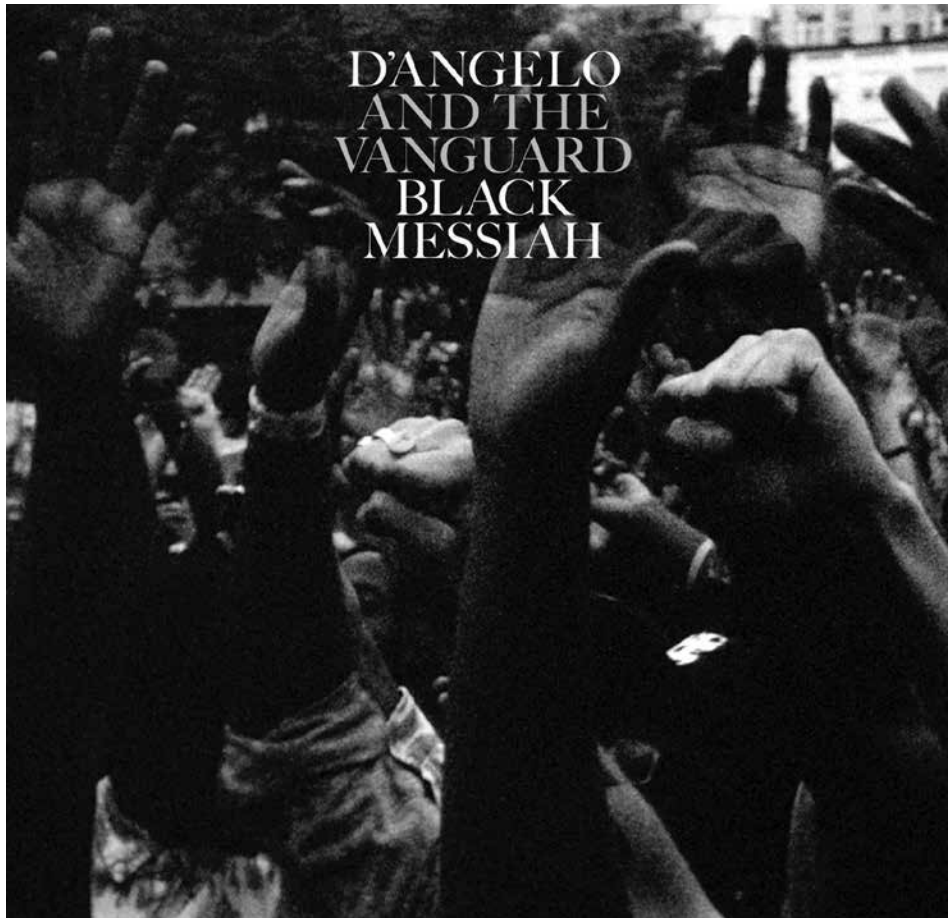
Noha a film szerkesztése, képi és hangzásvilága nagyon szép és precíz, úgy gondolom, hogy a legjobb film kategóriájában nem esélyes a győzelemre, azonban a többi 5 jelölés közül bármelyiket megszeresheti. Azoknak, akik szeretik a háborús filmeket és kíváncsiak egy aktuális téma feldolgozására, mindenképpen ajánlom. A magyar mozik február 19-től játsszák a filmet.

↓ A film egy Oscar díjat nyert



HAJDU
MARCELL

Zene



► D'Angelo & The Vanguard: Black Messiah

Az identitását saját elnyomásából nyerő kisebbségek gondolatvilágát, viszonyítási rendszerét csak az értheti meg, aki tagja is egynek – és akkor is csak a sajátját. Éppen ezért meg sem próbálkoztam a soron következő album ideológiai értelmezésével; a szaksajtó által súlykolt aktuálpolitikai kérdések pedig érvényüket veszítik a felvételek évtizeden keresztül elhúzódása miatt.

A Virginiai D'Angelo neosoul-énekes a tragikus történetek közé tartozik a zenében. Mindössze második albumánál tartott 2000-ben, amikor is az Untitled című slágeréhez készült, legendás meztelenkedő videoklip – a média szexizmusának egyenes következményeként – tönkretette karrierjét. Generációjának nagy ígéreteként olyan hatalmasságok nyomdokába akart lépni, mint Prince vagy Jimi Hendrix. A törés után viszont az alkoholhoz fordult, leépült; kiadója és barátai egyaránt elfordultak tőle. Az új lemez ennek eredményeképp 12 éven keresztül készült, a megjelenési dátumot folyamatosan tologatva.

A Black Messiah velejében egy déli country-blues album. A hangzásvilág kivitelezése olyan, mint egy időkapszula az amerikai fekete zene kb. 50 évéről. Noha az uralkodó irányvo-

nal továbbra is az egyre megfoghatatlanabb jelentésű neo soul, az élő hangszer- és szólókavalkád tökéletesen organikus és közvetlen. Az énekszettek nem tartalmaznak vendégelőadót, viszont gazdag, gospelen közönségi élményt nyújtó kórust annál inkább. D'Angelo éneke hangterjedelmének egész spektrumán végighalad, különböző hangszínekkel kísérletezik. Éppen ezért a szövegek is nehezen érthetők.

A legslágerebb dal a Sugah Daddy, ami a '40-es évek jazzkorszakát idézi. A személyes kálvária legszebb dokumentációja a Really Love című akusztikus ballada, aminek első verziója még 2007-ben került ki az internetre. A témák közt megjelenik az afroamerikai ember „általános” gyötrelme, a szerelem nyújtotta biztonsági háló, vallás és persze könnyfakasztó visszatekintés a sötét évekre.

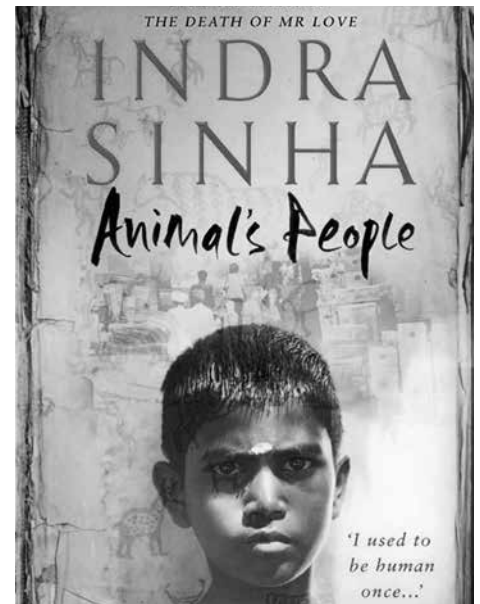
A Black Messiah egy bravúros visszatérés és krónika, ami joggal vonul majd be a zenetörténelembe pl. Prince, Sly Stone és a Public Enemy afroamerikai identitást összegezni próbáló klaszikusai mellé.

TENK
CSABA



► Indra Sinha: Valamikor ember voltam

Indiáról az esetek nagy többségében egy tőlünk távol eső, egzotikus, misztikumokkal teli, fűszerek illatától terhes levegőjű ország jut eszünkbe, ám Sinha műve meglepő változatosságot mutat mindezekhez képest. Nem fél a délibábszerű képet le-dönteni, majd apró darabokra szaggatni naturalisztikus ábrázolásával és obszcén kifejezéseivel. Figyelem! Aki kényes a nyomdafestéket nem tűrő kifejezésekre, ne olvassa el a könyvet! Betekintést nyerhetünk abba, hogy milyen is az átlagember (vagy éppen „átlagállat”) élete egy olyan katasztrófa sújtotta városban, ahol a lakosok egyetlen reménye már csak a „semmi ereje” maradt a Kampáni ellen vívott szélmalomharcban.



A főszereplő egy korban hozzánk közel álló fiú, akinek a katasztrófa mérges gázoktól felhős éjszakáján gyökeresen megváltozott az élete. Állat, csak így hívja magát. Nem várt események eredményeként központi szerepet kap a korrupcióellenes küzdelemben. Bár a filozófiai és erkölcsi kérdések adják a könyv tökesúlyát, amik napokra gondolkodnivalóval szolgálnak az olvasónak, azért nem kell véresen komoly, kizárólag tanító célzatú regényre gondolni. Állat is csak emberből van, vannak vágyai, sőt mi több, azok előkelő helyet képviselnek életében. Trágár beszólásaival és profán megjegyzéseivel igen emberszagúvá válik jelleme, s ezzel is közelebb kerül hozzánk anélkül, hogy észrevennénk.

MOLNÁR
HAJNALKA



Rejtvény

6	9		5	4	3		7	1
	2	5	6	1	8	9		
1	3	4	7					
		6	9		2		3	7
3								9
9	8		3		1	5		
					6	7	5	2
		3	2	9	7	4	1	
2	7		8	5	4		9	6

1	3		8			6		
		2			7			
			1	2			7	9
2	8							
	9			3			1	
							2	3
5	7			8	3			
			4			9		
		9			2		6	7

Szeretnénk tudni, hogy készül a Közhír? Szívesen megnéznének a Baross Rádió egy adásának felvételét? Ehhez mindössze meg kell találni azt a kifejezést, amit jóformán minden cikkünkben elrejtettünk. A helyes beküldők között exkluzív látogatást sorsolunk ki a Baross Rádió, a MűTerem és a Közhír közös stúdiójába! A megfejtéseket a kozhir@kozlekkar.hu e-mail címre várjuk!

Nyereményjáték

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtöttünk össze egy csokorra valót.

Ne legyenek már ennyire Taigetosz pozitívak!

Szoktak kocsmázni? Vannak a 3 lépcsős 4 lépcsős. Lefele könnyű, de nehéz kijönni rajta. Nah ilyen a lépcsős metszet is.

Értik?... jó maguknak.... én nem.

...itt látható egy két tudnivaló, látszik hogy nem fektettem sok energiát a dia összeállításába kérem nézzék el nekem!

Kezdenek el lengni mintha akasztanák magukat!

Van még kérdés ezzel a típussal kapcsolatban? Nincs? Nagyon örülök, mert ennyit tudtam mondani ennek kapcsán.

A jegyzőkönyvet tisztességesen kell összehazudni.

Ez tök jó elektró 2-s anyag, de mi már azért megkérdezzük, hogy mi az a négypólus.

A nyenyereből dől a deleje.... (Impulzus tétel)

Ha maguknak is szar, meg nekünk is szar, akkor kinek jó?!

Általános járműgéptan

Műszaki Ábrázolás I.

Általános járműgéptan

Általános járműgéptan

Elektrotechnika I.

Általános járműgéptan

Elektrotechnika I.

Általános Járműgéptan

Mechanika III.

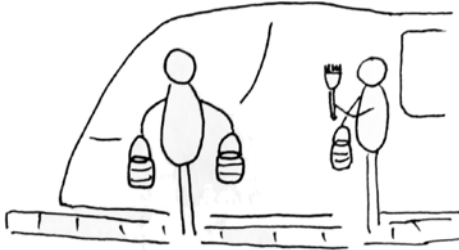
Az utca embere

Új év, új szemeszter, és egy régi cikk új formába öltve. A vizsgák végeztével az az ötletünk támadt, hogy közlekes hallgatókhoz híven izgalmas kérdésekkel bombázzuk az utca embereit. Témánk a metrók színvilága volt, és a meglepett arcok mellett egy-két érdekes választ is kaptunk.

E hónapban a következő kérdéssel rukkoltunk elő: „miért zölddel van jelölve a négyes metró vonala a térképeken, ha maga a szerelvény fehér?”

- Nem akarták átfesteni.

- Ez olyan, mint a taxinál: túl sok sárga festéke volt valakinek. „Miért ne fessük az összeset sárgára..?”.



- Gondolkozom rajta erősen. Igazából zöldben jobban nézne ki. De a zöld festék – úgy érzem – nem fért volna bele a BKK költségvetésébe.



- Piros, fehér, zöld? Ez a magyar föld?

- Mondjuk a föld alatt azért jobb a fehér szín, mert hamarabb észrevenni.

- Mert kellett valami kontraszt, hogy látszódjon az M betű.

- Ez volt az akciós festék.

- Hát mert a zöld az olyan friss, olyan új.



- Villamosenergia, nem szennyezi a levegőt. Környezetbarát.

- Mert színvak volt, aki csinálta.

- Zöld még hiányzott a térképről. A piros, kék meg a sárga mellett jól mutat a zöld.

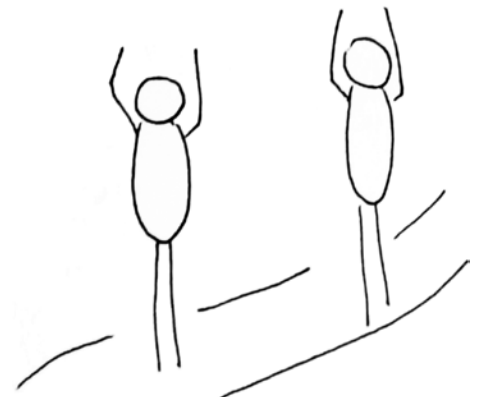
- A zöld szín jobban felhívja az emberek figyelmét.

- Tavasszal, mikor minden kizöldül, akkor jön össze a legtöbb pár, és ez egy szerelem metró lesz.

- Ezt jelképes dolognak szánták.

- Azért zöld, mert még éretlen.

Humor



Két munkaruhába öltözött férfi egymás mögött magasba tartott kézzel megy az úton. Odalép egy harmadik fickó:

- Uraim, maguk meg miért mennek ilyen furcsán?
- Nézd meg Józsi! A gerendát meg otthagytuk!

A repülőn a légikisasszony megkérdi a harmadosztályon utazó utast:

- Uram, kér vacsorát?
- Miből lehet választani?
- Igen vagy nem!

- Jean! Mi ez a csörömpölés odakint?

- Egy autó be akar fordulni a mellékutca, Uram!
- És miért csörömpöl?
- Nincs mellékutca.

A kamionsofőr telefonfülkéből hívja a központot:
- Főnök, van egy kis baj! Összetört a bal oldali visszapillantó tükör.

- Nem nagy gond, cseréld ki!
- Nem lehet főnök, rajta fekszik az egész kamion!



Amerikai katona őrt áll az erdő tetején. Egyszer csak lekiabál a parancsnoknak:

- Parancsnok úr, jön két indián!
- Barátok, vagy ellenségek?
- Valószínűleg barátok, mert együtt jönnek!

- Képzeld! Tegnap 20 percig ültem a villamos-székekben!

- Jézusom! És hogyan maradtál életben?
- Leszálltam a végállomáson.

Kérdőzködésünk során sikerült beszél-nünk egy bennfentes emberrel is, aki tény-leg tudott felelni a kérdésre:

Amikor a szerelvényeket megrendelték a ket-tes metróhoz, akkor az interneten lehetett el-dönteni, milyen legyen a homlokfala és a színe. Mikor lezárult a szavazás, akkor tájékoztattak minket, hogy a négyes metró vonalán is ilyen

kocsik fognak közlekedni. A szín kérdése na-gyon egyszerű: a vonalhálózati térképeken a könnyebb megjegyezhetőség és tájékozódás érdekében eltérő színekkel jelölik a különböző vonalakat. A budapesti metróhálózat messze nem olyan összetett, mint egy nagyobb eu-rópai országé, ahol színek és számok helyett főleg számokkal tudnak különbséget tenni a különböző vonalak között.



