

KÖZHÍR

A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI ÉS JÁRMŰMÉRNÖKI KAR HALLGATÓI ÖNKORMÁNYZAT LAPJA

2015. SZEPTEMBER

40

4 KÖZLEKKAR

4 HÍREK

5 VÖRÖSKERESZT AZ EGYETEMEN

6 VOLT KÖZLEKESÜNK: DR. RÓNAI PÉTER

8 RAKLAPOK BÚVÖLETÉBEN

10 ÉLET A BSC UTÁN - AVAGY A MUNKA VILÁGA

11 MARADSZ MSC-N? MIÉRT?

16 VEZETŐI ENGEDÉLY MEGSZERZÉSE A KARON

12 KÖZHÍR40

12 A 40 ÉVES KÖZHÍR TÖRTÉNETE

14 AZ ELSŐ FŐSZERKESZTŐ

17 KÖZLEKEDÉS

17 CLARK ÁDÁM, HÍDÉPÍTŐ ÉS RONCSMENTŐ SEGÉDMUNKÁS

18 AZ IKARUS ÁTMENETI AUTÓBUSZAI

19 A BUDAI FONÓDÓHOZ KAPCSO LÓDÓ KÖZLEKEDÉSI VÁLTOZÁSOK

20 HOL VILLAMOSOZUNK 5 ÉV MÚLVA?

22 VASUTAK ÉS MENETRENDJEIK A HÁBORÚ SZOLGÁLATÁBAN - I.RÉSZ

24 50 KÖBCENTI+2 KERÉK+24 ÓRA - LE VISONTA

25 SZÓRAKOZÁS

25 HOSSZÚ ÚT...

26 AJÁNLÓK

28 KOLIKONYHA

29 IRÁNY MILÁNÓ!

30 AZ UTCA EMBERE

30 HUMOR



Kedves Olvasó!

Ismét eltelt egy nyár, újra kezdenek sárgulni a falevelek, és lassacskán már magunkat sem tudjuk becsapni a folyamatos nyáridéző szabadtéri sörözésekkel: bizony szépen lassan utolér minket az ősz. Számomra a nyár őszbe fordulása jelenti a legnagyobb változást az évben, újabb tanév indul, újabb lehetőségekkel arra, hogy idén jobban tanuljak, idén bejárjak minden előadásra (most már tényleg!), és arra, hogy nagyobb erőbedobással kezdjek neki a kitűzött céljaim megvalósításának. Ez az ősz különösen nagy változást jelent: mostantól én mondhatom el magamról, hogy az idén már 40. születésnapját ünneplő Köz hír főszerkesztője lehetek. Egy évtizedek óta egyre csak fejlődő, egyre színvonalasabb, és színesebb (még akkor is, ha fekete-fehér) újság élén állni hatalmas felelősséget jelent, de egyben hatalmas megtiszteltetés is. Ebben az évben mi vehettük át a DUE Médiapályázaton a 2015-ös év legjobb felsőoktatási diáklapjának járó kitüntetését, amely elismerésre büszkén, mosolyogva gondolunk. De van valami, ami ennél is többet jelent számunkra: amikor szünetben, órákra várva, az St, a J, az L épület előtt, a kollégium portáján, netalán előadások alatt lopva a Köz hírt olvassátok. Ennél nagyobb elismerést, hogy élvezettel bújjátok azt a kiadványt, amit a lelkes szerkesztők rengeteg munkával, egészen apró építőelemekből készítenek el számotokra, nehezen kaphatnánk, bármilyen díjat nyerjünk is el. Ebben a félévben is azért dolgozunk majd, hogy hasonló érdeklődéssel vegyetek el egy-egy lapszámot a tartókba kihelyezett ha-

lomból, és miután az utolsó viccet is megemésztettétek, továbbra is szeretettel gondolatok karunk kiadványára, várva a következő megjelenést. Az, hogy a Köz hír az elmúlt 40 évben részévé vált a közlekkari életnek, hosszantartó, szorgos munkálkodás eredménye. Ezúton szeretném megköszönni minden eddigi és jelenlegi szerkesztőségi tagnak, hogy legjobb tudásuk szerint, szabad- és alvásidőt nem sajnálva mindig hozzájárultak ahhoz, hogy a Köz hír ilyen színvonalas kari lap lehessen, külön megköszönve Munkácsi Kristófnak, hogy a tőle megörökölt kincsekkel, tudással, és temérdek intellemmel felruházva, idén ősszel már tényleg felkészülve rugaszkodhatok neki a feladatomnak. Jó utat a közlekesnek, jó utat, Kristóf!

CSENKI
LILLA



Ha Te is szeretnél részt venni a Köz hír munkájában, vagy csak pozitív, akár negatív észrevételeidet osztanád meg velünk, keress bennünket bátran a kozhir@kozlekkar.hu e-mail címen, vagy a Facebook-oldalunkon!

A szerkesztőség elérhetőségei:
1114 Budapest, Bartók Béla út 17.
kozhir@kozlekkar.hu
kozhir.bme.hu
[f/kozhir](https://www.facebook.com/kozhir)

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

Készült 800 példányban

Közhír

2015 Szeptember
81/1

Felelős kiadó
Csányi Norbert

Felelős szerkesztő
Lindtner Andor Csaba

Főszerkesztő
Csenki Debütáló Lilla

Főszerkesztő helyettes
Pornói Vérnyúl Dóra

Rovatvezetők
Ipcsecs RaklapLove Noémi
Papdi Édes Tamás
Pornói AmúgyCikk? Dóra
Zentai ZZZ Zsófia

Tördelőszerkesztők
Greffer KERETESHős Kinga
Tüdös Újonc Bálint

Olvasószerkesztők
Dajka #megintitt Gábor
Fehér RészegeNiOlvasok Tamás
Horváth CsakEgyBORKell Evelin
Madácsi Minyon Réka
Zsubori Cenzúra Eszter

Képszerkesztő
Mocsányi GTAgylkos Réka

Címlap
Orbán LogóRajzoló Gergely Dávid

Szerzők
Ádám Pipitánc Szusza
Bortei-Doku Farvel Shaun
Csenki Köz hírrrelÁlmodom Lilla
Engloner Gyula
Fehér SokatMotorozok Bálint
Hidas Gábor
Ipcsecs HétvégénDánybanMeglesz Noémi
Kalóz EzlgyRövidLesz Viktória
Kicsi Hajnal
Lindtner AmúgySuli? Andor Csaba
Munkácsi MégMaradokEgyKicsit Kristóf
Pornói Kormányos Dóra
Somogyi ImOut Imre
Stefán Cash box Péter
Strausz SzakdogaRambó Péter
Szabó NagyobbKép? Zsombor
Tenk Áruló Csaba
Tüdös ReggelKüldöm Bálint
Zentai MScreMegyek Zsófia

Hírek

► Országos Logisztikai Csapatbajnokság

A Nagyvállalatok Logisztikai Vezetőinek Klubja idén is megszervezi az egymillió forint összdíjazású csapatbajnokságot a jövő logisztikusainak. A harmadik alkalommal meghirdetett országos logisztikai csapatbajnokság célja a nappali tagozatos hallgatók tehetséggondozása, lexikális tudásuk, vezetői és innovációs készségeik fejlesztése gyakorlati jellegű logisztikai problémák megoldásán keresztül. A versenyre nevezni 5 fős csapatokban, egy felkészítő tanár részvételével lehetséges 2015. október 27. éjfélig, bővebb információkért Takács Andrást, az andras.takacs@logisztika.bme.hu e-mail címen kereshetitek meg.

► Leaning together konferencia

A BME Anyagmozgatási és Logisztikai Rendszerek Tanszék 2015. szeptember 24-én a Symbol Budapestben rendezi meg a Leaning together elnevezésű konferenciáját. A konferencia célja, hogy a lean szemlélet alkalmazhatóságának határtalanságát erősítve különféle iparágak sikeres gyakorlatait mutassák be az érdeklődőknek: a szokásos autóiipari megoldások mellett többek között a gyógyszeripar, a mikrovállalkozások, a fehérneműipar és az építőipar is képviselteti magát. A sokat tárgyalt lean eszközök mellett kitekintenek az irodai fejlesztésekben alkalmazható modern számítógépes mérőrendszerekre, a vezető nélküli targoncákra, valamint a döntéstámogató rendszerekre is.

► Kari TDK

A Kari Tudományos Diákköri Konferenciára online módon az egyetemi TDK portálon (www.tdk.bme.hu), a kari oldalon a jelentkezési lap értelemeszerű kitöltésével lehet jelentkezni 2015. szeptember 30. 12 óráig. Az elkészült dolgozatokat és azok egyoldalas összefoglalóit az egyetemi

TDK portálra kell feltölteni, valamint egy nyomtatott példányt a konzulensnek leadni 2015. október 26. 12 óráig. A dolgozat és az egyoldalas összefoglaló formai követelményei, az ütemterv és egyéb segédletek az egyetemi TDK portál kari oldalán találhatóak meg. A konferencia időpontja 2015. november 17. kedd.

► Kutatók éjszakája - tizedjére is

Idén szeptember 25-én rendezik meg a Kutatók éjszakáját, melynek keretein belül a BME is rengeteg programmal és érdekességgel várja a tudomány világába látogatókat. A részletes program elérhető a www.kutatokejszakaja.hu honlapon.



► Gólyatúrák a könyvtárban

Az egyetemi könyvtár (OMIKK) 2015. szeptember 1-30-ig kari hovatartozástól függetlenül praktikus könyvtári sétára invitálja az érdeklődőket. Aki el látogat hozzájuk, tanév közben már ismerősként térhet vissza tankönyvtárjával, feladataival. Elegendő érdeklődő (legalább 10 fő) esetén a túrák nincsenek időponthoz kötve, szeretettel várják a bejelentkező csoportokat.

► Kifizetési időpontok

A 2015/2016. tanév I. félévében havonta folyósított tanulmányi ösztöndíjat, rendszeres szociális ösztöndíjat, Bursa Hungarica ösztöndíj intézményi részét, kari BME ösztöndíjat, köztársasági ösztöndíjat, külföldi hallgatók miniszteri ösztöndíját, alaptámogatást az alábbi kifizetési időpontokig utalják át:

2015. október 09. (péntek)
2015. november 09. (hétfő)
2015. november 10. (kedd)
2015. december 01. (hétfő)

► Vendégfogadás

A félév során az alábbi alkalmakkor ingyenes a vendégfogadás a Baross Gábor Kollégiumban:

bALEK vizsga első alkalma	október 13.
bALEK keresztelő szakestély	október 22.
Gólyabál	november 13.
Gyűrűavató szakestély	december 11.
Karácsonyi bál	december 18.
Szilveszter	december 31.

► Időszakok

Közhír 40 HaBár buli	október 9.
bALEK keresztelő szakestély	október 22.
1956-os forradalom és szabadságharc ünnepe (oktatási szünet)	október 23.
Gólyabál	november 13.
Tudományos Diákköri Konferencia (oktatási szünet)	november 17.
Nyílt nap középiskolások számára (oktatási szünet)	november 27.
Szorgalmi időszak befejezése	december 11.
Gyűrűavató szakestély	december 11.
Pótlási időszak	december 14-18.
Karácsonyi bál	december 18.
Vizsgaidőszak	december 21. – január 27.

baross rádió 2015 ősz

	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Élő műsorok	Ismétlések
7:00 – 8:00		SziesztaCREW	SziesztaCREW	SziesztaCREW		Szombat	Vasárnap
15:00							
16:00							
17:00	Magyar Lelátó	SziesztaCREW	SziesztaCREW	SziesztaCREW		Magyar Lelátó	Fülpiszka
18:00	tRendelő	Rigalánc		Fülpiszka	Bits Please!	HangÁr	Zsibbasztó
19:00	ChillOut		HangÁr	Zsibbasztó	tRendelő		Bits Please!
20:00		Baross TOP30		Mixer by Banzy	ChillOut	Rigalánc	Baross TOP30
21:00						Mixer by Banzy	
22:00							

Köz hír 40

Ünnepeld velünk te is a Köz hír 40. születésnapját!

Ha azt hinnéd, kedves Olvasó, hogy ez csak egy újabb év a szerkesztőségünk életében, akkor óriásit tévedsz! Ugyanis most 40 éve, hogy cserélődő generációink igyekeznek a legfrissebb információkat és a legérdekesebb cikkeket leközzölni számotokra egy igényes karilap formájában. Így ezt a kerek számot rendhagyó módon szeretnénk megünnepelni úgy, hogy közben ti is részesei legyetek a nagy eseménynek!

Elsősorban egy közös mulatozásra invitálunk titeket, amelynek a HaBár Szórakoztató- és Élménycentrum ad otthont október 9-én 22 órai kezdettel. A megjelenés kifejezetten ajánlott, ugyanis a jókedvet a 70-es, 80-as évek slágerei garantálják.



Ezen kívül egy filmklubbal is készülünk nektek: egy nyolc héten át tartó sorozat keretében minden szerdán az elmúlt negyven év legjobb filmjeit nézhettek barátaitok társaságában ugyan csak a HaBár-ban. Az elkövetkezendő hetekben az alábbi filmekkel szórakoztatunk benneteket: szeptember 30. - Alien / Nyolcadik utas: a Halál október 7. - Kék bársony október 14. - Thelma és Louise október 21. - A John Malkovich menet október 28. - Isten városa november 4. - A Faun labirintusa november 11. - Viharsziget

Csatlakozz te is és ünnepeld velünk közösen szerkesztőségünk 40. születésnapját!

KÖZHÍR

40

filmklub

Vöröskereszt az egyetemen

Balesetek mindig történhetnek, főleg ha épp Kari Napokon vagy Jeges Esten vesztek részt. Viszont ezeken az eseményeken mindig bizalommal kereshetitek a Műegyetemi Vöröskereszt mozgóórségét, akiknek egyetlen céljuk a ti egészségetek felügyelete. Esetleg te is szívesen mentenél életet? Olvasd figyelmesen a cikket, ismerd meg őket és csatlakozz csapatukhoz!

► A szervezetről bővebben

A Vöröskereszt kialakulása a solferinói csata, mindenidők legvéresebb csatájának idejére tehető, amikor is Henry Dunant a rengeteg sebesült és halott katonát látva nem tudott tovább tétlen maradni. Kiment a csatátérre és helyi aszszonyokkal együtt kezelésbe vették a megsebzett embereket. Ezt követően 1863-ban létrejött a Vöröskereszt.

Ez a humanitárius szervezet olyan független, világméretű intézmény, melyből országoként egy létezhet, de ez az egy annak egész területére kiterjeszti tevékenységét. Résztevői sem különböző vitákban, sem két beteg között nem tehetnek politikai, faji, vallási illetve ideológiai különbséget. Sebesültek között csupán vészhelyzeti sorrendet alakíthatnak a sérülés súlyosságát figyelembe véve. Fennmaradásukhoz szükséges feltétel ezen alapelvek tiszteletben tartása.

Még egy fontos tudnia annak, aki gondolkodik egy kis jócselekedeten: a vérellátónál és a Vöröskeresztnél nem, míg a plazmaszolgáltatnál vérplazmát is adhat.

► Országos Vérellátó Szolgálat és a Vöröskereszt

Az OVSZ egyre inkább arra törekszik, hogy az egyetemeken ő szervezhessen véradást, holott a Vöröskereszt nem akarja kiadni kezéből a feladatot. A Corvinussal ellentétben, ahol például a Hallgatói Képviselőt népszerűsíti a véradást s ad is rá pénzt, a Műegyetemi Vöröskeresztnak sajnálatos módon alig van miből gazdálkodnia. Így, bár övé a feladat, de az önkéntesekből álló csapat és a pénzügyi hiány jelentősen befolyásolja a szervezet munkáját.

► Te kellesz!

Bár a csapat létszáma elég alacsony, mégis rengeteg munkát végeznek. A tagok elhivatottsága példátlan, ugyanis szabadidejükben is másoknak segítenek a megszerzett tudásukkal. Így például elsősegély oktatásokat szerveznek különböző csoportoknak. Volt rá példa, hogy falmászók vették fel a velük a kapcsolatot. Megbeszélve az időpontot, helyet és azt, hogy pontosan miből elevenítenék fel elsősegély-nyújtó is-



mereteiket, heti rendszerességgel részt vehettek a sportolók egy ingyenes kurzuson.

Ezen kívül még a Felsőoktatási Véradóverseny műegyetemi megszervezése is az ő feladatuk, melynek megtartásának egyik alappillére a folyamatos jelenlét legalább 2 önkéntes személyében. Azonban az alacsony létszám egyik negatívuma, hogy nem mindig tudják ezt biztosítani, és sajnos a véradókat név, Neptun kód és kar szerint regisztrálni kell.

Milyen feladatot vállalhatsz, ha csatlakozol? Leginkább elsősegély-nyújtókra lenne szükségük (nem szükséges tudás, kioktatnak, ha vállalnád). De a véradásokon való regisztráció lebonyolítása is óriási segítség. Ezenkívül a webprogramozók és művészek se búsuljanak, hisz nekik is tudnak adni feladatot (pl. plakát készítés, programozás).

Ha felnézel a fiatal önkéntesekre és szívesen csatlakoznál csapatukhoz, akkor keresd fel Tanos Miklóst a 06-70/9338-094-es számon vagy írd neki a tanosmiklos@voroskeresztbp.hu e-mail címre!

PORNÓI
DÓRA





Volt közlekesünk: Dr. Rónai Péter

fotók: MÁV Zrt.

A volt közlekesekkel készített interjúsorozat ebben a hónapban is folytatódik. Jelen interjúban egy, a karunkon végzett közlekedésmérnököt kérdeztünk meg a tanulmányairól, illetve jelenlegi munkájáról.

2000-ben végeztél a karon. Ha visszaemlékszel az itt töltött évekre, akkor hogyan jellemeznéd magad? Inkább a közösségi életben vettél részt szívesebben, vagy a tanulásra fordítottad az energiáid?

Ígazság szerint a közösségi életben csak érintőlegesen vettem részt. A mai megfogalmazásban a stréberek közé tartoztam. Bejártam minden órára, alig fordult elő, hogy hiányoztam akár egy előadástól is. Nyilván ennek megvoltak az előnyei és a hátrányai is. Nem alakult ki olyan baráti köröm, mint másoknak. Azonban jó tanulmányi eredményeket értem el.

Nem jelentett hátrányt a baráti kör hiánya?

Nem feltétlenül. Úgy tekintettem az egyetemre, mint egy nagy feladatra ami előttem van, és kötelességtudóan próbáltam a feladatra összpontosítani. Ez volt a döntésem, és az alap-hozzáállásom is.

Mi volt a fő mozgatórugója annak, hogy ezt a pályát választottad?

Erősen családi ihletésű volt a dolog. Talán elcsépelten hangzik ez a kijelentés, főleg a vasútnál munkába állók körében, de így volt. Édesapám, nagyapám, sőt még a dédnagyapám is a vasútnál dolgozott. Ezen kívül mindig is volt egy műszaki beállítottságom, illetve maga a közlekedés is érdekelt.

Ha jól tudom 2003-ban a Corvinuson szerezted el a vállalatgazdasági szakon diplomát. Mi indított arra, hogy a műszaki végzettség mellé még ezt is elvégezd?

A teljes igazság az, hogy a közgazdaság dolgai is érdekelték. A pályaválasztás során erősen elgondolkodtam, hogy melyik területet választam. A felvételi rendszer úgy hozta, hogy a kettő közül a műszaki felsőoktatást ismerhettem meg először, de ettől még érdekelt mind a két terület, így a közgázt végeztem másodszorra.

A közgazdász végzettség a műszakival karöltve mennyire segítette azt, hogy idáig eljuss?

Azt hiszem nagyon sokat segített ez a kombináció. Tapasztalatból tudom már mondani, hogy egy ilyen jellegű párosítás szélesíti a látóteret, arról nem is beszélve, hogy az ember előtt szélesebb lehetőségek nyílnak meg.

Az egyetem elvégzése után milyen nehézségekkel kellett szembenézned?

Ezen gondolkodnom kell, mert nehézségek voltak bőven. Talán az volt a legjelentősebb, hogy az egyetemen megtanultuk a szakma alapjait, és a legfontosabb vonatkozásait a közlekedésnek. Azonban miután bekerültem a vasúthoz, ami az ország egyik legnagyobb cége, rengeteget kellett még tanulnom. Új embereket ismertem meg. Meg kellett tanulnom azt, hogy egy óriási vállalatban hogyan találjam meg a szakmai-emberi mérleget, illetve hozzá kellett szoknom ahhoz, hogy hogyan vezessem rá az embereket a véleményemre. Emberi vonatkozásban a beilleszkedés könnyen ment.

A pályavasúti értékesítési területen dolgozol. Hogyan épül fel itt az ügyfelekkel való kommunikáció?

Alapvetően az értékesítés a vasúti szakmák közül az újabbak közé tartozik. A piacliberalizációs irányelvekkel kezdve hozták létre ezt a szakmát. Ha nagyon hosszú időre szeretnék visszatekinteni akkor maximum 25 évre tudnék visszamenni nemzeti szinten, Magyarországon csak kb. 15 éve van jelen ez a tevékenység. Alapvetően az a cél, hogy a pályavasúti szolgál-

„Azon a részen próbáljon meg mindenki érvényesülni, ami érdekli, és jó benne.”

tatásokhoz való hozzáférést a korábbi szemlélet szerint „külső” ügyfeleknek is biztosítsuk, nem feltétlenül csak az adott állam cégeinek, vagy a történelmi vasúti árufuvarozási vállalatnak. Ilyen értelemben kell a velük kötött szerződéseket, és a kapcsolattartást figyelni. Alapvetően ez inkább az árufuvarozási részre igaz, a személyszállításnál csak három céggel tartjuk a kapcsolatot, bár összességében ez a tevékenység a domináns.

Látsz arra esélyt, hogy a személyszállítás piaci helyzete változzon?

Amint a liberalizáció megtörténik és valamilyen versenyztetés kialakul, akkor a meglévő vonalakon színesedés várható, talán több versengő piaci szereplővel, bár lassabban alakul ez majd ki, mint az árufuvarozás esetében.

A pályához való hozzáféréshez a szerződéseket hogyan köthetik meg az ebben érdekelt társaságok?

Először a Nemzeti Közlekedési Hatóság vizsgálja meg a jelentkező vállalatot. Minden megfelelősége esetében működési engedélyt, majd biztonsági tanúsítványt kapnak. A tényleges szolgáltatásigényeket egy független szervezetnél, a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft-nél kell jelezni. A pályaműködtetővel megkötött keretszerződés ezen szervezet kapacitás-kiutalásain keresztül telik meg tartalommal.

Ha jól tudom, a MÁV-nak vannak egyedi szolgáltatásai. Mit kell ezekről tudni?

A piachoz alkalmazkodva nyújtunk egyedi szolgáltatásokat. Ezzel azt a célt szolgálunk, hogy megkönnyítsük a cégek dolgát, ha valahol

az ő tevékenységi körükbe tartozóan kell valamit elvégezni. Ha van rá lehetőségünk és kapacitásunk akkor ennek függvényében próbálunk szolgáltatásokat nyújtani.

Ha egy baleset történik, akkor annak az elhárítása hogyan történik?

Alapvetően az első az üzemképes állapot visszaállítása. Ez általában a MÁV feladata, hogy minél hamarabb visszaállítsák a közlekedést. Mint minden más káreseménynél, kártérítési folyamat indulhat meg, mely ideális esetben tárgyalási úton, egy peren kívüli megállapodással zárul le. Előfordulhatnak persze peres esetek is. Itt is, mint a Ptk. más területein, aki a kárt okozza annak kell megtérítenie. Sokszor nem tökéletesen fekete-fehér a kép, közös felelősség is jelen lehet, vagyis vannak együtttható tényezők.

A most a karon tanulóknak milyen tanácsokat tudnál adni, hogy elérjék a céljaikat?

A legfontosabb, amely egy közhely puffogatásnak tűnik: mindenki a maga szerencsésének a kovácsa. Ha valaki kellő szorgalommal és kitartással áll a céljai felé, akkor mindenképpen előre fog jutni, még ha nem is feltétlenül valamiféle ranglétrát értünk ez alatt. Hozzátenném még ehhez, hogy kommunikációs képesség illetve szervezeten belüli emberi viszonyok figyelembe vétele is fontos. Természetesen a szakmai tudás sem elhanyagolható. Összintén szólva ez a terület (mármint maga a közlekedés) erősen műszaki témájú. Ha nincsenek meg az alapok, nagyon nehezen tud majd később érvényesülni az ember. Azon a részen próbáljon meg mindenki érvényesülni, ami érdekli, és jó benne.



KALÓZ
VIKTÓRIA



Raklapok bűvöletében

Bár a képzés alig pár éve indult, mégis hallgatóink sikert sikerre halmoznak. Az idei évben karunk három csapata hozta el az Országos Logisztikai Csapatbajnokság dobogós helyeit. Ezért Udvari Benjáminnal, Frikton Györggyel és Onódi Péterrel, a csapatok egy-egy tagjával, valamint dr. Bohács Gáborral, a tanszék vezetőjével ültünk le beszélgetni.

Hogy nézett ki egy-egy alkalom, amikor felkészítő tanáraitokkal összeültetek?

Peti: A mi csapatunknak Bohács tanár úr volt a felkészítő tanára és rendszeresen összeültünk vele megoldani a feladatokat. Az első két kör interneten keresztül folyt. Ekkor is számíthattunk a tanár úr segítségére. Amikor mindannyiunknak több ideje volt, akkor próbáltuk úgy szervezni a dolgainkat, hogy alkalomadtán találjunk egy olyan időpontot, amikor mindenki ráér pár órára és tudunk komolyabban is foglalkozni a versennyel.

Benji: Ősz felé kaptunk e-mailt a versenyről tanárainktól, s ekkor döntöttünk úgy csapattársaimmal, hogy kipróbáljuk magunkat élesben is. A mi felkészítő tanárunk Lénárt Balázs volt. Az egész versenyt azzal kezdtük, hogy összeültünk, egyszer átgondoltuk, hogy milyen témákra lehet számítani a fordulók során és kiosztottuk, hogy ki miből készüljön fel. Mint minden felkészítő tanár, úgy a miénk is azt az irányt képviselte, hogy az ő feladata az ötletek bedobálása, azontúl pedig ránk volt bízva, hogy ezt hogyan fejlesztjük és visszük tovább. Az első két forduló után váltak az ilyen gondolatébresztők igazán hangsúlyossá, mivel akkor hetente többször is össze kellett üljünk ahhoz, hogy egy értelmes haladást tudjunk elérni. Főleg a kezdetekkor volt ennek jelentősége, amikor próbáltuk kitalálni az esettanulmányokat.

Gyuri: Hasonlóan zajlottak nálunk is a munkálatok, azzal a különbséggel, hogy mi a mostanihoz hasonló felállásban indultunk tavaly is, kevesebb eredménnyel. Így a beosztás alapvetően már meg volt, viszont a név kitalálására így is sok idő ment rá (Metallumlaut). Az első két körben Bakos András tanár úr is inkább megfigyelőként volt jelen, majd a későbbiekben ötleteivel segítette a csapat előrehaladtát.

Milyen feladatokból állt pontosan a verseny?

Peti: Az első két kör volt internetes. Nagyon változatos feladatok voltak, melyek a logisztika minden területét érintették. A harmadik körben két darab projekt feladványt kaptunk. Az egyik raktárkészlet optimalizálással, a másik pedig termelés tervezéssel volt kapcsolatos. Szóval ezt a két feladatot kellett kidolgoznunk. A csapatot két felé osztottuk, így mindenkinek csak a rá kiszabott részre kellett koncentrálnia. Az utolsó forduló, a döntő Székesfehérvárott zajlott, ahol már inkább gyakorlatban kellett kamatoztatnunk tudásunkat játékos feladatok formájában.

Mit gondoltok, pontosan miben voltatok jobbak, mint a többi csoport?

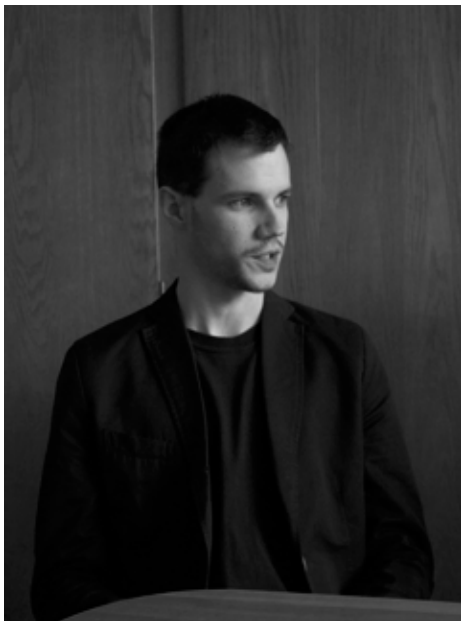
Gyuri: Az Emerson-os feladatra termelés-kiszolgáló kocsit kellett fejleszteni. Ebben a részben több problémát kellett kiküszöbölni, melyek nagy mértékben rontják a vállalat teljesítőképes-

ségét. Ilyen például az alkatrészek megsérülése az anyagmozgatás és tárolás során, illetve a szabad kocsik korlátozott száma, mely rengeteg kavargást és kellemetlenséget generál. Nekünk utólag megsúgták, hogy nagyon jól sikerült, így mi erre voltunk a legbüszkébbek.

Benji: Látva, hogy a többi csapat milyen prezentációkat nyújtott be, alapvetően az jött le nekem, hogy az itteni logisztikai képzés olyan szempontból nagyon jó, hogy egy eléggé erős elméleti alap mellé olyan gyakorlati kompetenciákat is átad a képzés, ami kellett ahhoz, hogy tudjuk hogyan kell egy tényleges vállalati szférába tartozó problémát megoldani. Példa gyanánt ez az Emerson-os termelés-kiszolgáló kocsi is olyan műszaki tudást igénylő feladat volt, melynél egy gazdasági szakember még labdába tud rúgni, viszont kíváncsi lennék, hogy egy más képesítéssel rendelkező ember hogyan állná a sarat.

dr. Bohács Gábor: Ez azért volt pozitív visszajelzés a hallgatóimnak, mert ténylegesen ilyen feladatok várnak rájuk az iparban. Abszolút ilyen jellegű problémák merülhetnek fel bármelyik cégnél. Kívülről nem biztos, hogy jól látszódik, de rengeteg energiánk van benne, hogy próbáljunk olyan hasznosítható tudást átadni, ami a jövőben előnyt fog jelenteni hallgatóink számára. Ez az országos eredmény jól mutatja, hogy nálunk vannak a legjobb logisztikai hallgatók az országban.





Az egyetemen megszerzett szakmai ismeretek mellé mennyivel több tudást kellett elsajátítanotok, hogy helytálljatok a versenyen?

Peti: Nekem azért nem jöttek rosszul a járműmérnöki képzésen tanult dolgok. Az egy kicsit kiegészítette a többiek tudását. Én nem igazán látom át, hogy ők mit csinálnak, mivel ők jobban értettek a logisztikai részéhez a dolognak, viszont tudtam segíteni az egész műszaki oldalán. Így például a DM-es raktárkészletes feladathoz én írtam meg a programot. Az Emerson-os feladathoz pedig én csináltam Solid Edge-ben a kiskocsi modelljeit. Szóval alapvetően azokkal a részekkel foglalkoztam, amit a logisztikai szakon kevésbé tanítanak.

Benji: Szerintem konkrét lexikális tudást nem nagyon kellett pluszba fölszednünk, viszont az itt megszerzett ismereteket kellett rendszerbe foglalni, amiket rá tudunk húzni ezekre az aktuális problémákra. Szóval kicsit át kellett strukturálni a dolgokat fejben, hogy mit hogyan és milyen sorrendben kell végezni.

A siker titka inkább az egyéni teljesítményben vagy a csapat összefogásban rejlett?

Peti: Teljes mértékben a csapat munkán múlott. Nálunk például mindenki egy kicsit másabb tudást adott bele a közösbe. Négy logisztikus társam mellett én voltam az egyedüli járműmérnök. Társaim inkább a feladatok műszaki részében számíthattak rám. Ők pedig saját tudásuk alapján szétszegték a teendőket egymás között, hogy mindenkinek az érdeklődésének és tudásának legjobban megfelelő résszel kelljen foglalkoznia. Kellemes volt együtt dolgozni a csapattal, a tagok mindenképpen bajtársak és barátok is egyben. Bár közös munkát nem nagyon végeztünk, de mindenképp egy összeszokott társaság volt.

Benji: Mi is hasonlóan gondolkoztunk, mint Petiék. A feladatokat mindig igyekeztünk kiosztani egymás között egy megbeszélés alkalmával a szerint, hogy ki miben a legjobb és mi érdekl. Utána hetente összeültünk, megbeszéltük, hogy ki mennyit haladt és az esetleges ötleteket megvitattuk ezzel kapcsolatban. Egy olyan jellegű csap-

atmunkát próbáltunk megvalósítani, amely valamilyen szinten le volt bontva személyekre, viszont bizonyos feladatoknál 2-3 embernek kellett foglalkoznia ugyanezzel. Szerintem ez valamennyire serkentette a közös gondolkodást és munkát.

Gyuri: Én is szeretnék csatlakozni a többiekhez, abszolút a csapatmunka alapozta meg a sikerünket. Nagyon jól működött a közös munka olyan szempontból, hogy amikor zátonyra futottunk, mindig volt valaki, aki be tudott dobni egy ötletet, mely által tovább tudtunk haladni. Anniban tértünk talán el a többiektől, hogy mi többet dolgoztunk közösen és csak a későbbi részekben bontottuk fel a feladatokat személyekre. Az elején az ötletelést mindig közösen csináltuk.

A logisztikai szakról is szeretnék feltenni pár kérdést. Hogy látja, mennyire fogadta pozitívan az ipar a képzést?

dr. Bohács Gábor: Most kezdik igazán értelmezni az iparban a logisztikai mérnök fogalmát. Az a bajunk, hogy eddig a logisztikát logisztikai ügyintézőkkel és gazdasági végzettséggel párosították. Viszont most az a tapasztalat, hogy kezdik felismerni, hogy az itt tanulók hasznosítható tudást szereznek egyetemi éveik alatt. Eddig ilyen Magyarországon nem volt, hogy logisztikus ember mérnöki végzettséggel. Viszont az itteni hallgatókat rendszeren felkészítik arra, hogy milyen problémákat kell majd megoldaniuk a jövőben. Ráadásul a vállalatok is látják, hogy a hallgatók képesek elég jól megoldani a problémákat. Szóval még hosszú út áll előttünk, hogy ezt a képzést általánosan elfogadottá tegyünk, és az energiáink is végesek ebben, de elég jó visszajelzéseket kapunk arról, hogy hallgatónk itt megszerzett tudása milyen óriási mértékben felel meg a vállalati szférában.

Mit érdemes, illetve mit kellene változtatni a képzésen?

dr. Bohács Gábor: A szak tárgyainak a hangsúlyát kellene növelni. A tananyagnak a korszerűségével nincs baj, ha a szaktárgyakat tekintjük. Viszont vannak olyan tárgyak a tantervben, amik a logisztikai mérnökből a mérnökre hajaznak,

amely nem hiszem, hogy a megfelelő súllyal rendelkezik ahhoz, hogy optimális mértékkel tudjunk az egyetemről logisztikai mérnököket kibocsátani. Több energiát fordítanak arra, mint a szakos órákra. De már folyik az oktatás és a tanterv felülvizsgálata.

Benji: Vitathatatlanak tűnik, hogy a szak egy nagyon erős szakmai képzést nyújt. Viszont itt most elég jól láthattuk, hogy mi is pontosan az elvárás a vállalati szférába kerülő logisztikai szakemberekkel szemben. Ez a szakirányban és a szakmai tárgyakkal nagyon szépen összhangban van, mint ezt az eredmények is mutatják, viszont az alapozó képzésben rengeteg olyan kompetenciát próbálnak átadni és próbálnak lenyomni a logisztikusok és közlekedésmérnökök torkán, amit az életben soha nem fognak tudni hasznosítani.

dr. Bohács Gábor: Röviden azt mondanám a képzés fontosságáról, hogy mint a műszaki egyetem oktatói, fontosnak tartjuk, hogy hallgatónk adott szakon belül a műszaki vonalon váljanak magabiztosabbá. Egy logisztikusnak mindenképp szüksége van gazdasági és idegen nyelvi ismeretekre is, azonban fontos, hogy a személy képes legyen kiigazodni egy olyan rendszerben, amelyben az informatika és a gépészet is helyet kap, közben el kell sajátítani azokat a matematikai ismereteket, amelyek segítenek annak optimalizálásában. Összességében egy logisztikus hallgatónak sok ismeretet kell birtokba vennie ahhoz, hogy később megállja a helyét bármelyik cégnél.

PORNÓI DÓRA



Élet a BSc után - avagy a munka világa

Egyetemi éveitek során (ki előbb, ki utóbb) el fogtok jutni ahhoz a komoly döntéshez, amikor választanotok kell majd a továbbtanulás, illetve a dolgozó emberek kemény élete között. Ez a kérdés nektek is komoly dilemmát okozhat, de akár hatalmas családi vitákhoz is vezethet. De miért is?

„Az egyetem életek legszebb három éve. Miért ne legyen inkább hat?” Biztosra veszem, hogy ezt az igen elcsépelet mondatát már mindenki hallotta, már csak az nem mindegy, hogyan értelmezzük.

Tegye mindenki a szívére a kezét. Ugye hogy ti sem arra gondoltatok itt, hogy egyenesben elvégezték az alapképzést, és folytatjátok tanulmányaitokat a mesterképzésen? Persze nem kell egyből a legrosszabbat feltételezni, de aki már rendelkezik bizonyos szintű BME-s tapasztalattal, tisztában van vele, hogy az élet itt nem habos torta. Sajnos keveseknek adatik meg, hogy az alapképzést álmilag támogatott helyen tudja befejezni. Itt kezdődnek a gondok, hiszen egy fél év fizetésén hatalmas költségekkel jár, és ezt a pénzt valahonnan elő kell teremteni. Csak reménykedem benne, hogy nektek is hasonló ötleteitek vannak erre. Az egyik talán legnépszerűbb lehetőség, az a gonosz diákhitel. Lehet, hogy igen közkedvelt, de nem biztos, hogy a legjobb megoldás, mert még el sem kezditek a dolgozó emberek életét, máris adósok lesztek.

Aki inkább kölcsön nélkül szeretné finanszírozni a költségeket, belevethetik magukat a munka világába. Igaz ugyan, hogy a szakmai fejlődést nem igazán segíti elő, és elég sokáig tart belőle összekuporgatni a tanulmányaitok árát, de a közeli gyorsétermek mindig szívesen látják a friss, lelkes munkaerőt. Nyilván ez sem a legjobb opció.

Sokkal inkább érdemes megfontolni, hogy a szakmában helyezkedjétek el. Sok helyről hallani, hogy az alapképzéses diploma önmagában nem ér semmit, és nem kaptok vele jól fizető állást. Ez nem feltétlenül igaz. Sok cég vadássza az olyan embereket, akik közvetlenül a diploma előtt állnak, és szakmai gyakorlat helyett négy vagy nyolcórás állást ajánlanak nekik. Ez nem csak a cégeknek jó, hiszen fiatal, életerős, jól képzett mérnökkel tudnak együtt dolgozni, akikben még ott a lelkesedés, és nem fásultak bele az

Még a legelején említettem, hogy komoly családi vitákat is eredményezhet, ha otthon kijelented, hogy neked elegend van a tanulásból, és az alapidiploma után fogod magad, és elmész dolgozni. Szüleink még teljesen más felsőoktatási rendszerben végeztek, és a legtöbbjük más elvek szerint értékeli a diplomát. Manapság viszont nem csak a papír számít. Nyilván nem mindegy, hogy milyen diplomád van, és azt hol szerezted meg, de sokkal fontosabb, hogy az eddig megszerzett tudás mennyire van a birtokodban, és hogyan tudod alkalmazni. Nem feltétlenül kell doktorálnod ahhoz, hogy kiváló mérnök legyél. Alacsonyabb szintű diplomával is lehetsz sikeres, és kaphatsz remek állást akármelyik cégnél vagy vállalatnál. A legfontosabb az, hogy még a képzésed

alatt, amikor teheted, jelentkezz gyakorlatra, járj el dolgozni. Ismerjenek meg a cégek, lássák, hogy érdekel, amivel foglalkozol, és arra törekszel, hogy minél jobb legyél benne. Ha ez az általad elvégzett munkából kitűnik, nem fog gondot okozni az elhelyezkedés, és nem kell még hat évig koptatnod az St épület lépcsőit, hogy a vezető mérnökök körébe tartozhass.

„Alacsonyabb szintű diplomával is lehetsz sikeres, és kaphatsz remek állást akármelyik cégnél vagy vállalatnál.”

unalmas mindennapokba, hanem a diákoknak is. Egyrészt azért, mert saját, önálló keresetük lesz, másrészt pedig a ténylegesen szakmában eltöltött idő szélesebb körű ismeretet adhat, mint még egy fél év az iskolapadban. Rengetegszer hallhattátok már azt is, hogy az oktatók az egyetemen nem mélyednek bele igazán egy-egy témakörbe. Mindenből egy keveset tanítanak, és majd a későbbiekben lesz mindenkinek lehetősége arra, hogy a munkája során elmélyítse a neki igazán szükséges ismereteket. Ezért is érdemes elgondolkozni azon, hogy a BSc után otthagyjuk-e az iskolát, és keresünk egy olyan állást, ami a tanulathoz kapcsolódik. Hiszen a gyakorlatban és a valós életben sokkal könnyebben, hamarabb és alaposabban megtanulhatjuk a szakma fortélyait.

IPCSICS
NOÉMI



Maradsz MSc-n? Miért?

Egyre többször kerül szóba ismerősökkel való beszélgetéskor, hogy mik a terveink a BSc utáni időkre. Abban többnyire mindannyian egyetértünk, hogy az MSc képzés fontos része a tanulmányoknak, de hogy mikor kell erre sort keríteni, vagy, hogy érdemes-e a karon elvégezni, arról megoszlanak a vélemények.

► Miért MSc?

Mikor középiskolás végzősként szóba került a továbbtanulás, osztályfőnököm már akkor a mesterképzés elvégzése mellett érvelt. Aztán eljött az egyetem, és először a gólyatáborban, majd a legtöbb tantárgy előadójától is meghallgattuk, hogy a BSc képzés csak az az út eleje és a szakmai tudásunk majd csak az MSc végére érik be. Számomra tehát nem is volt kérdés, hogy egyetemi pályafutásomat öt és fél évesre tervezzem.

Sokan indulnak neki ilyen optimistán az egyetemi éveiknek, és néhány itt töltött félév után jönnek rá, hogy az eltervezett öt és fél év alatt az alapképzést tudják csak elvégezni, ha egyáltalán sikerül. 23-24 éves fejjel pedig már nagy a kísértés, hogy az ember dolgozzon és a saját lábára álljon ahelyett, hogy újabb plusz két évre elkötelezné magát a tanulás és az esetleges szülői pénzügyi függés mellett. Erre a folyamatra ráerősít, ha a baráti körben többen megszerzik a diplomát, munkába állnak, és irigylésre méltóan sok szabadidejük lesz.

Ilyenkor érdemes szigorúnak lenni magunkkal szemben, mert a „dolgozok néhány évig, aztán ott folytatom, ahol abbahagytam” kévéssel tér el a „ledőlök tíz percre, aztán tanulok tovább” gondolatmenettől. Ha őszinték akarunk lenni, a tíz percből könnyen lesz több óras alvás és nem tudjuk rögtön onnan folytatni a tanulást, ahol abbahagytuk.

► Miért nem ez a kar?

Évek óta probléma, hogy a végzettek közül kevesen választják a kari mesterképzéseket valamelyikét. Mivel egy műszaki alapidplomával sokféle mesterképzésre lehet bekerülni (és most nem csak a hazai szakokra gondolok); bár-

ki megteheti, hogy a karon kialakult szemléletmódját egy más tudományágban kamatoztassa. Ennek egy válfaja, ha a BSc diploma megszerzése után egy másik BSc képzésre jelentkezik.

Ha elfogadjuk, hogy az alapképzés csak „fél” tudást ad és két alapidplomával két szakmában leszünk „féligen okosak”, akkor adja magát a következtetés, hogy teljesen felesleges volt szétválasztani az alap- és mesterképzést, hiszen az általuk elviekben biztosított átjárhatóság nem célravezető. Viszont nem hibáztathatjuk a hallgatót azért, mert él a felkínált lehetőséggel, miszerint BSc után teret enged egy másik szak iránti érdeklődésének.

Gyakran mesélik az is, hogy a még középiskolában találmakra bejelölt alapszak elvégzése közben a hallgató rájön, hogy mivel szeretne valójában foglalkozni. Szerencsés eset, ha van némi köze ahhoz amiről éppen tanul, de előfordulhat, hogy majd csak mesterképzésen tud közelebb kerülni a témához.

► Miért közlekkar?

Ha megkérdezzük egy egység sugarú kari hallgatót, hogy miért jó ide járni, biztos, hogy a válaszában megemlíti majd a jó közösségi életet. És, bár ez nem tűnik jó alapnak egy ilyen súlyú döntés meghozásához, mégis szerepet játszhat sokaknál, hogy a megszokott közegükben (kollégium, öntevékeny körök, barátok, tanárok) maradhatnak még egy ideig.

A kényelem nagy úr, és ha az a kérdés, hogy új helyen, új tanárok új ügyjeihez és új követelményeihez akarunk hozzászokni, vagy maradni az (esetleg rosszabbnak vélt) eddigi helyzetünkben, akkor az ember hajlamos a kisebb ellenállás felé haladni. A kisebb ellenállás meghatározása itt természetesen szubjektív. Az egyetem nem szabadidőközpont és változatos mérték-

ben foglalja le a hallgatók szellemi- és érzelmi kapacitását. BSc alatt legtöbbünk kap hideget és meleget is, és ezt mindenki különböző mértékig tudja tolerálni.

Sokan vágnak a megérdemelt pihenésre az alapképzés befejezése után, mert lássuk be, az egyetem időtartama alatt egy-egy kemény félév után nincs mindig elég idő feltöltődni; egy államvizsga után pedig mindenképpen szükséges egy kis kikapcsolódás. Itt is fontos azonban, hogy szem előtt tartsuk távlati céljainkat, hiszen minél inkább kiesünk a tanulás világából, annál nehezebb lesz majd a visszatérés.

Régóta folyik a vita változó intenzitással arról, hogy az MSc-sek miért kapnak magasabb ösztöndíjat, és nem azért, mert más szabály vonatkozik rájuk, hanem mert jobb az átlaguk. Ennek okára kétféle magyarázat létezik: a népszerűbb az, hogy nekik könnyebbek a tantárgyaik a valószínűbb pedig az, hogy az alapképzésben már begyakorolt tantárgy- és tanárspecifikus tanulási módokat alkalmazzák. Ez a fajta helyzeti előny viszont csak azoknak áll rendelkezésére, akik a két képzés között nem váltanak egyetemet, vagy kart.

Azt mondják, hogy az egyetemi évek a legszebbek egy ember életében és ez valószínűleg így is van. Sokan ezért próbálják a végtelenségig nyújtani ezt az időszakot, ami nem baj, ha a végére több tudással (és diplomával) is gazdagabbak leszünk. A mesterképzés elvégzése pedig remek alkalmat kínál, hogy a korábban megszerzett tudást elmélyítsük és új érdeklődési köröket találjunk.

ZENTAI
ZSÓFIA



BACK TO
SCHOOL



A negyven éves Közhír története

Nem ígérjük, hogy ebben az írásban megismerheted a szerkesztőség összes élményét, hiszen arra az egész újság sem lenne elegendő. De reméljük, hogy segít elképzelni, hogy milyen változatos is lehet egy újság élete. Az először hetente megjelenő lapot, ma havonta készítjük el, és a tartalommal szemben támasztott elvárások is egészen mások a részletekről. A változó forma ellérére a Közhír már negyven éve meghatározó a Közlekkárosok életében.

A Közlekkari újságírás első szárnypróbálgatása az 1973/74-es tanévben „K Újság” néven jelent meg. Ekkor még nem volt kötött a tematika, egyaránt megfért benne a hallgatók tájékoztatása, a szerkesztőség művészi alkotásai, viszont a hírközlés nem működött, mivel nem volt rendszeres az újság működése, ezt pótolván a Kínizsi utcai épület hirdetőabláján olvashattak híreket a kar tanulói. Az első lapszámok sikere nyomán merült fel, hogy rendszeressé kellene tenni az újság működését. Ekkor indultak a többi karon is a „kari lapok”, amelyek A jövő mérnöke túl általános, csak a központi eseményekre koncentráló hivatalosságát próbálták aktuálisabbá, kari témákra fókuszálva frissebbé tenni.

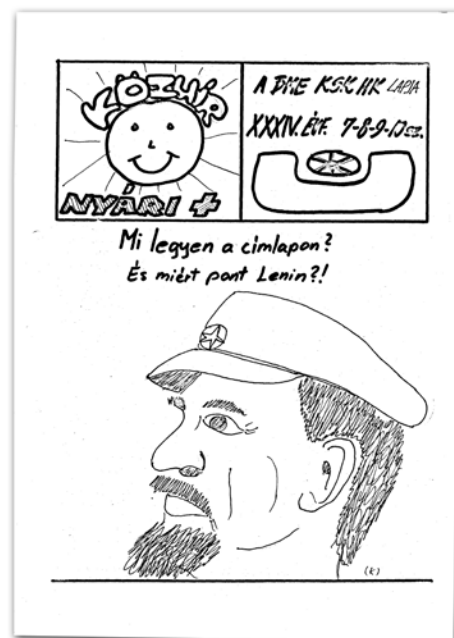
A Közhír első próbaszáma végül 1975 szeptemberében jelent meg, az újságon akkor egyedül dolgozó Kórádi Gyula által kitalált „KÖZHÍR” néven. Alcíme sokat sejtető volt: Közlekedésmérnöki Kari KISZ Bizottság hírei. A második szám már „igazi” újság lett, többen írták, többen szerkesztették, később Demeter Ágnes személyében egy tízujjas gépiró is hozzájárult a lapszámok megszületéséhez. A szerkesztőség kialakulása lehetővé tette a heti megjelenést. Az újság rövid cikkekből, hírekből állt, minden műfaji kötöttség nélkül. A szerkesztők kellő mértékű tartással kritizálhatták az oktatást, az oktatókat, mértékű tartás nélkül ostromozhatták magukat, és közölhették vicceiket is. Minden karon szervezett programra felhívták a figyelmet, és ha tényleg figyelemre is méltó volt, utólag kisebb tájékoztatás is megjelent az eseményről.

A lap készítése mai szemmel speciális volt: A/3-as méretben készült el a gépelt minta példány, amit az egyetem nyomdájában lekcicsinyítettek A/4-es méretűre, és így nyomtatták ki. A kézirat egymás mellé ragasztott, gépelt szövegekből, a közéjük berakott rajzokból, a kimaradó részekre kézzel – akár keresztbe-kasul – beírt szövegekből állt össze. Időnként oldalra fordítva olvasható tartalmakat is megjelentettek, a rossz nyelvek szerint azért, hogy kormányra rakva, vezetés közben is lehessen olvasni az újságot. Az újság persze sem küllemében, sem tartalmában (a cikkek hosszában, témájában) nem hasonlítható össze a jelenlegi lappal, de akkoriban nem is ilyen kiadvány készítése volt a cél. Az vezérelte a szerkesztőket, hogy rövid, egy szünetben vagy óra közben a pad alatt, feltűnés nélkül elolvasható cikkeket írjanak. Ezzel a koncepcióval pedig könnyen és nagyon hamar sikerült bevezetni a „köztudatba” a lapot. Rengetegen megszerették az újságot, keresték azt, várták a megjelenését.

1980 környékén többen hosszabb ideig is maradtak az újság élén, így már lehetőség volt a lap átalakulására is. Akkor még szombaton is volt tanítás, általában pénteken hajnali 3-4 körül végeztek az óskori technikával készülő lappal, ezek után nem volt egyszerű egy délelőtti előadást még végigülni.

Mai világunkból visszagondolva ezekre az évekre, a mostani hallgatók számára az egyik legizgalmasabb kérdés az lehet, hogy vajon a lap kiadója, az egyetemi KISZ és pártszervezet hogyan befolyásolta a lap életét? Hiszitek vagy sem, kevés olyan dolog volt, amiről ne írhattak volna. Persze működött az öncenzúra is, jól tudták, mely témákat – és ezek többnyire „nagypolitikai” témák voltak – érdemes elkerülni. Az egyetemi-kollégiumi élet szabad terület volt. Azért a szerkesztőségbe mindig ellátogatott az egyetemi KISZ sajtója, meg a kari pártszervezet összekötő tanára, de leginkább haveri volt a viszony. Évekig elvárás volt, hogy a fő- és felelős szerkesztő tagja legyen a pártnak – ez a későbbiekben azonban már nem volt követelmény, puhult a kontroll. Az eredetileg egyetemi történések megörökítésére létrehozott újságnak ekkor már próbáltak egy kicsit színesebb tartalmat adni.

Sokszor érte elődeinket az a vád, hogy belterjes a lap, látszik, hogy a szerkesztők ugyan nagyon jól szórakoznak, de az olvasók nem mindig értették a péntek éjjel született poénokat. A szerkesztőségbe folyamatosan jöttek azok, akiket minden más is érdekelt, nemcsak a „szakma”, volt, aki az ELTE-ről vagy a Vegyészkarról járt át minden péntek éjjel. Külön kaszt volt Köz híresnek lenni, például az Aranykerék vetélkedőn az évfolyamos csapatok



mellett mindig külön indult egy, Köz híresekből álló csapat. Az újság a mindenkori szerkesztőségnek sokkal többet jelentett, mint egy cím, talán ez volt az egyetemi éveik legmeghatározóbb élményforrása. A kari élet és ezen belül is a lap szempontjából ideális időszak volt a rendszerváltás kora, hiszen '89 előtt a „tilt, tűr, támogat” hármasból már csak utóbbi kettő érvényesült, azaz szabadabb volt a légkör, nagyobb szabadságot kaptak, mint előtte, és a támogatás is megmaradt a KISZ részéről.

A kilencvenes években nagyon népszerűek voltak a bölcsességek a Közhír hasábjain

Az új KÖZHÍR-t a régitől pont egy világ választja el!

Egy jótanács 1994-ből

**Unod a barátnőd?
Olvasd a KÖZHÍR-t!**



KÖZHÍR

A Közhír életében mindig előfordultak kisebb-nagyobb kihagyások, akadozások. Ez ilyen alkalom után hárman fogtak neki a szerkesztésnek, ami elég nagy kihívás volt, hiszen nekik kellett megírni, begépelni a cikkeket, és elkészíteni az újságot, akkoriban stencilgépeket használtak a sokszorosításra. Ahogy a lap egyre népszerűbb lett, úgy lettek egyre többen a szerkesztőségben, és úgy bővültek a lehetőségeik is az idő múlásával. Arra törekedtek, hogy az újság megjelenése folyamatos legyen, tehát havonta kerüljön a közlekes kezekbe, még ha csak 8 oldalon is. A hirdetésszervezés terén is jelentős sikereket értek el, hiszen a támogatók és hirdetőik segítségével minden évben tudtak Közhír bulit tartani, és kirándulást szervezni a tagoknak. Emellett saját szerkesztőségre is futotta, ami annyit jelentett, hogy tudtak fizetni valakit, aki 4 órát foglalkozott azzal, hogy a kézírással elkészült cikkeket legépélje. Bőrkötésű, arany szöveggel nyomtatott sajtóigazolványt készítettek, amivel szinte minden helyre be tudtak jutni, főleg, hogy sok helyen szeretett egyetemünk monogramjának első két betűjét a Belügyminisztériumával azonosították.

Az újság tartalma is jelentősen változott, hiszen az addigi rajzos illusztrációk helyett abban az időben jelentek meg először a fényképek a hasábkokon. Az olvasóközönség oldaláról is



kedvező volt a hozzáállás, hiszen sokkal inkább magukénak tekintették a hallgatók, mint az egyetemi újságot, A jövő mérnökét. Ennek egy megnyilvánulása, hogy egy akkori hallgatói képviselőnek sikerült elérnie, hogy a főszerkesztő bármikor nyomtathasson az egyetem nyomdájában, ami azt jelenti, hogy ezentúl itt készültek a Közhír lapszámai.

Az ezredforduló után megint elég kaotikus volt az újság megjelenése, pont egy olyan nagy generációváltás előtti pillanat volt, mikor az „öreg” már nagyon nem akartak vele foglalkozni, folyamatosan keresték azt, hogy ki legyen az új, az újak pedig csak nézelődtek. Volt olyan félév is, mikor csak egyetlen lapszám jelent meg. Utána átalakult a szerkesztőség, a Közhírért felelős hallgatói képviselő szedte össze a csapatot. Akkor nem az volt az alapvető dolog, hogy új design legyen – bár ilyen gond nem is volt, ugyanis színes elő- és hátlappal jelent meg a lap – hanem, hogy rendszeres legyen a megjelenés, és azt a hónapot írják rá, amikor az olvasók kezébe kerül. Nem volt könnyű munka, igazából senki nem akart rendesen nekiveselkedni, és tartalom sem volt mindig az újsághoz. Ezen kellett változtatni. Recessziós időszak volt, sok idő kellett, hogy az emberek összeálljanak egy csapatá. Az első szám nagyon nehezen jött össze, egy ember ült le, és egy éjszaka alatt betördelte, hogy reggelre kész lehessen az újság.

A Közhír manapság lelkes szerkesztőséggel és profi nyomdával készül, de a lényeg a mai napig változatlan: az újság elkészítésének minden folyamatát Közlekkari hallgatók végzik saját maguk és társaik szórakoztatására. Az elmúlt években ismét virágzik a szerkesztőség. A hetvenes évek szerkesztésihez hasonlóan napjainkban ismét minden lapszám megjelenése előtt összegyűlünk, hogy az újságot közös erővel tudjuk határidőre befejezni. Ilyenkor nem ritkán – akár csak ma is – hajnalig tökéletesítjük a kezünk közül kiadott művet. Közhíresnek lenni ma is társasághoz tartozást jelent. Sőt mi több a saját munkánkon és programjainkon kívül ma már egy közös családot alkotunk a Baross Rádióval és a MűTeremmel. Ezen öntevékeny körök évek óta közös csapatépítő tábor szerveznek nyár elején, idén tavasszal pedig közös csapatot indítottunk a Kari Napokon.

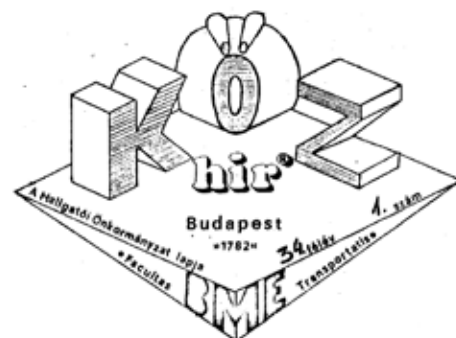
A negyven éves évforduló szervezése közben törekedtünk arra, hogy ezt ti, olvasók is minél közelebb éreztétek magatokhoz a mi ünnepünket. Az újságban megjelenő írásokon felül a félév során megannyi programon várunk titeket. Nyolc héten át filmklubot szervezünk, ahol az elmúlt negyven év legjobb filmjei mellett ingyen popcorn vár rátok a HaBárban szerda esteként. Október kilencedikén Közhír 40 HaBár bulira várunk titeket, ahol az elmúlt negyven év legjobb zenéire táncolhatok este tíztől. Találkozunk a félév során bármely rendezvényünkön!

A következő oldalon részletesen megismerheted a szerkesztőség indulását, és megláthatod, hogy hogyan is nézne ki ma egy írógéppel készített újság. Mi kipróbáltuk!

KÖZHÍR



1975



1991

BME KÖZLEKKARI HÖK LAPJA
A KÖZHÍR

1992



1997



1998



2003



2008



2015

De ki volt az első?

*Egyetemi nyúló szerkesztés, utolsó pillanatban elkészülő cikkek és körös
virrasztás - ezek olyan dolgok, melyek bár lassíthatják egyetemi pályafutásunkat,
mégis ezreknek óta rengeteg hallgatót érdekel az újság olyannyira, hogy
csatlakozzon is a szerkesztőség csapatához. Most 40 éve, hogy valaki
a fejébe vette, hogy rendszeres újságot fog készíteni a karon.*

Egyetemünk újságjainak repertoárja a 70-es években elég bőséges volt. Ekkoriban a mai Műhely feladatait a Jövő Mérnöke című lap látta el, és tájékoztatta a hallgatókat az egész intézmény eseményeiről. Ezért akkoriban fizetni kellett. Az egyetem lapja mellett kezdtek kialakulni a karok saját folyóiratai is. A Közhír indulása előtt K újság néven indítottak magazint a kar hallgatói. Az újság a kar életével foglalkozott: bemutatta a kari tanács aktuális projektjeit, különböző KISZ határozatokkal ismertette meg a diákságot, és hallgatók verseit, novelláit is leköszölte. A magazinszerű lap 20-30 oldal hosszúságban jelent meg fél évente két-három alkalommal.

1975-ben döntött úgy Kórádi Gyula, a K újság szerkesztője, hogy új heti megjelenésű újságot indít a magazin mellett. Az új lap hetente jelent meg, és tájékoztatta az egyetemi hallgatóságot az őket érintő kérdésekben. "Szeptembertől az egyetemi KISZ bizottság segítségével lehetőség nyílik régi álmunk megvalósítására, olyan kari lap létrehozására, amely hetenkénti megjelenésével aktuális tudna lenni. Amolyan kari szócső szerepét játszhatná időben tájékoztatva az eseményekről és reagálna is rájuk." - áll az újság első lapján. Ezzel nagy hiányt pótol, - mondta el Gyula - hiszen más forrásból csak nehezen lehetett értesülni az olyan programokról

Szerkesztette: Kórádi Gyula

mint a népszerű Csatabárd buli vagy a Csillagtúra. Az első újságot Gyula egyedül készítette el és mindössze négy oldalon jelent meg a kötelező "Közlekedésmérnöki Kari KISZ bizottság hírei" alcímmel.

"A hetenkénti lapzárta komoly szerkesztői gárdát kíván, akik egy nap alatt nyomdakész állapotra hozzák a beérkezett anyagot." - Keresi szerkesztőtársait Gyula az első lapszámában. A felhívásra sokan reagáltak, és hamarosan a K újság teljes szerkesztősége és további lelkes szerkesztők gyűltek össze péntekenként délután négykor azzal a céllal, hogy megváltják alkohollal a világot, avagy a teljesen kezdeti állapotból egy egész kiadványt készítenek éjjélre. A kar hallgatóihoz eljutott a szerkesztés időpontja, így szinte mindig jött öt-tíz ember, hogy egy-egy rövidebb művel segítse a szerkesztőség dolgát, vagy közeli eseményekre hívja fel figyelmüket. Péntek délután a cikkek nagy része még sehogy sem állt, az este folyamán találták ki az aktuális újság tartalmát. A

szerkesztőségnek messze nem volt annyi tagja, hogy az embereit különböző tudósításokra és interjúkra küldje, sőt idejük elég véges volt a kései kezdést figyelembe véve, így főleg tömörebb, híreket tartalmazó cikkek jelentek meg, kezdést figyelembe véve, így főleg tömörebb, híreket tartalmazó cikkek jelentek meg, melyeket olykor nagyobb betűkkel és rövidebb hosszúságban jelentették meg, hogy a folyóirat időben kész legyen.

A papíron megírt cikkeket mechanikus írógépekkel kellett legépelni, melyeket a szerkesztőségben csak kevesen tudtak kellő sebességgel használni. Alkalmazásuk sokkal megterhelőbb volt, mint egy számítógépen való pötyögés, mivel a papírra nyomott tinta erőssége a billentyűk megnyomásának erejétől függött. A halovány karaktereket nem tudták a nyomdában feldolgozni. Ha valamit félrenyomtak, akkor kénytelenek voltak új papírt fogni és újrakezdeni az adott oldalt. A legépeltebb cikkeket kivagdosták és egy A3-as lapra illesztették úgy, ahogy azt végleges formában is látni akarták. Ha eltérő betűtípust akartak használni, akkor azt utólag írták fel kisebb fechnire vagy egyből a nagy lapra, a többi cikk mellé. Ugyanígy jártak el a rajzoknál (melyből rengeteg Kórádi Gyula műve) és az ékezetekkel is, ugyanis azokat nem tudták más-hogy felvinni, csak utólag fekete filccel vagy tollal. A

Hirdetések

Menzajegy igénytelennek eladó !
"Te nem az első vagy, aki belehalt " jelisére.

Szeptember 10-től kedvezményes
IV. jegy vásárt tart a DÉKÁNI
HIVATAL ! Már most biztosítsa
iv. jegyét, most olcsóbb !!

kész A3-as papírokat lefotózták, és lekicsinyítve ezeket sokszorosították az egyetemi nyomdában. Sokszor még az R épület felé vezető úton végezték el az utolsó simításokat, hogy péntek éjjélkor át tudják adni a nyomdakész anyagot. A különböző karok szerkesztői itt találkoztak egymással, és nézték meg egymás munkáit. Az éjszakázás után természetesen már nem mentek haza a szerkesztőség tagjai, hiszen az éjszaka folyamán meg kellett ünnepelni az aznap sikereket.

A következő hét elejére készült el az újság 200-300 példányban melyeket sokszor nem is a szerkesztőség tagjai hoztak el onnan. A kar hallgatói annyira várták a friss Közhírt, hogy előfordult, hogy az elkészült példányok egyszer csak megjelentek a szerkesztőség irodája előtt, egy-egy hallgató jóvoltából. A lapot ingyen terjesztették, viszont akadtak olyanhallgatók, akik ezért fizetni akartak. Ezeket a pénzeket elfogadták, ugyanis jól jött, mikor például új szalag kellett az írógépbe. A szükséges kellekeket sokszor így is a különböző tanszékektől, és a dékáni hivataltól kellett kérni. Az újságokból nem jutott mindenkinek, ezért a hallgatók kézzől-kézre adták egymás között.



A hetilap terve olyan jól sikerült, hogy a félév közepére a Közhír a hetedik számában számolt be a K újság hamarosan megjelenő utolsó számáról. A K újság "összes szerkesztője, író embere - az az egy, aki volt - átigazolt a Közhír szerkesztőségébe." A két folyóiratot Gyula próbálta egymásba ötvözni, így a Közhír egy irodalmi melléklettel lett gazdagabb. S bár megszűnt a régi kari kiadvány, de Közhírként újraéledve egy életképesebb folyóirat állhatott a hallgatók rendelkezésére.

A Közhír 40 évvel ezelőtti szerkesztői előtt tisztelegve ezt a cikket írógéppel készítettük el.

Ötödévesként az első fő-szerkesztő úgy döntött, hogy inkább a tanulásra koncentrálna így kilép a tagok közül és nem vett részt aktívan a kiadvány elkészítésében. Társai javaslatára felelős szerkesztő vált belőle, és így bár nem volt több jelentős munkája a folyóiraton, mégis ha szükség volt rá, biztosan számíthattak segítségére.

Megkérdéztük Gyulát, hogy mit érez annak hallatán, hogy 40 éves az általa elkezdett folyóirat, de őt már a tizedik évforduló is ámulatba ejtette. Soha nem hitte volna, hogy egy ennyire masszív alapokon álló lapot sikerül létrehozni, amelyhez mindig újabb és újabb lelkes emberek akarnak csatlakozni, hogy ők is besegítsenek valamilyen módon az újság létrehozásában.

PORNÓI
DÓRA



NEKROLÓG

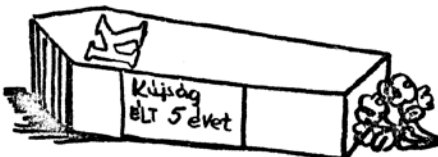
Rövidesen megjelenik a K újság! Nagy múltú lapársunk utolsó alkalommal lát napvilágot. A KÖZHÍR megjelenésével az amúgy is ritkán kiadott, éppen ezért nem aktuális lap, elvesztette létjogosultságát. A pusztán csak irodalmi melléklet kiadása megoldható a KÖZHÍR keretein belül is.

Ha megfelelő mennyiségű anyag összegyűjt, már nov. 4-én vagy legkésőbb nov. 28-án megjelenhet egy melléklet.

A megszűnésének másik oka, hogy az összes szerkesztő, író embere - mind az az egy, aki volt - "átigazolt a KÖZHÍR szerkesztőségébe."

Ezzel az utolsó számmal tehát elbúcsúzik egy régi közlekedéskari hagyomány, megszűnik egy kiadvány, hogy újraéledve életképesebben tudjon a kar hallgatóinak rendelkezésére állni.

- KÓRÁBI -



Vezetői engedély megszerzése a karon

Az elmúlt évtizedekben a karunk folyamatos változásokon ment keresztül. Új emberek jöttek, megjelentek új technikák, járműtípusok, ezzel párhuzamosan viszont bizonyos dolgok feledésbe is merültek.

A kar történetében közel 50 évet visszaugorva meglehetősen más világ tárul a szemünk elé. Anno azok számára, akik a karunkon tanultak, lehetőségük nyílt arra, hogy jogosítványt szerezhessenek szinte ingyen, személygépkocsira, teherautóra, targoncára és autódarura. Dr. Kovács Péter tanár úrral beszélgetve bepillantást nyerhettem abba az időbe, amikor ő nem karunk egyik oktatója, hanem hallgatója volt, aki személyesen élte át illetve használta ki ezt a lehetőséget.

Mint azt mind tudjuk – vagy éppen gondoljuk –, akkoriban teljesen más volt a kar felépítése. Nem évfolyamokról, hanem évekről kell beszélnünk. Az első év után a karon tanulóknak abból állt a szakmai gyakorlatuk (igen, a szakmai gyakorlatuk), hogy jogosítványt szerezhettek személygépkocsira, illetve teherautóra az Autóközlekedési Tanintézményben. Természetesen ez egy nyáron átívelő dolog volt, mivel a hallgatók elméleti és gyakorlati oktatáson is részt vehettek anélkül, hogy az akkor szokásos hosszú „sorokat” kivárták volna. Azonban ez mégsem volt egy könnyű dolog. Rengeteg embert kiszórtak, főként a gyakorlati oktatások során. Aki sikeresen elvégezte a tanfolyamot, az augusztus végén átvehette a jogosítványát. A második év végén ilyen lehetőség nem volt, mivel akkor „békén hagyták” a hallgatókat, hogy megfelelően felkészüljenek a szigorlataikra. A harmadik év végén az anyagmozgatás és az építőgépész szakos hallgatók leutaztak Debrecenbe, és a Nehézgépkészlelő Iskolaiban elméleti illetve gyakorlati oktatások során jogosítványt szereztek két tonnás targoncára és öt tonnás autódarura. Ezeken kívül még számtalan gépjárművel dolgozhattak együtt, amelyeknek rengeteg előnyét megismerhették a diákok. Azokra a járművekre nem lehetett hivatalos engedélyt szerezni egyetemi



kereteken belül, mivel sokkal több tapasztalatra és elméleti tudásra volt szükség a kezelésükhöz, mint amit ilyen rövid időn belül el lehetett volna sajátítani, vagy meg lehetett volna tanítani. Sajnos a jogosítványszerzési lehetőség az 1970-es évek vége felé megszűnt.

2013 őszétől a Vasútjárművek, Repülőgépek és Hajók Tanszék a Fly-Coop Kft.-vel közösen nyújt egy olyan lehetőséget a repülés szerelmesei számára, hogy „Repülőgép Vezetői Engedély – Elméleti Alapok” című szabadon választható tárgy keretein belül elsajátíthatják a magánpilótai szakszolgálati engedély elméleti alapjait. Arra mindenkinek figyelnie kell, hogy ez nem ad felmentést a hatóság által előírt vizsga alól, mivel itt csak a képzési feltételt teljesíti a hallgató. Azon tanulóknak, akik a tárgy hallgatása után hatósági vizsgát kívánnak tenni, legalább 75%-ot el kell érniük. Magára a tárgyra inkább úgy kell tekinteni, mint egy tárgycsomagra, ami négy tárgyat foglal magába. (Repülőgép Vezetői Engedély – Elméleti Alapok I, II, III, IV). Az első része főként a légi járművek általános ismereteivel foglalkozik, a második a navigációval és a kommunikációval, a harmadik az általános üzemeltetéssel a negyedik pedig a felmerülő betegségekkel, problémákkal. Mint azt láthatjuk, mind a négy rész más-más té-

makört dolgoz fel, az oktatás azonban összefüggően történik, nem különülnek el drasztikusan egymástól. A tárgycsoporthoz 2 zárthelyi tartozik, amelyeknek a pontszámai összeadódnak, és a szummájukból kerülnek ki a félévi jegyek.

Összességében úgy gondolom, hogy maga a tárgy is megérdemel egy esélyt, az meg külön pozitívum, hogy egyetemi kereteken belül ki lehet váltani egy képzést (már csak azért is, mert ha csak egy kicsit is érdeklődsz iránta, és a négy tárgyat egyben veszed fel, a képzés kiváltása mellé még 8 kreditet is nyersz vele –természetesen a megszerzett ismeretek mellett). Végezetül pedig azt tudom tanácsolni, hogy járjatok nyitott szemmel, és akkor ezen kívül is számtalan lehetőséget ki tudtok használni mind kari, mind pedig egyetemi szinten.

KALÓZ
VIKTÓRIA



Clark Ádám, hídépítő és roncsmentő segédmunkás

A Megyeri (alias „majdnem Chuck Norris”) híd építésekor, vagy a Margit-híd felújításakor már fővárosunkban lakó olvasóink szinte egészen biztos találkoztak a Clark Ádám névre keresztelt szeleburdi kék-sárga óriással. Nem túl áramvonalas téglá formájával, magas, sárga gémmel, és nagy emelőkapacitásával azonban nem csak Budapest, hanem Közép-Európa legnagyobb terhelhetőségű úszódaruját tisztelhetjük személyében.

► Született, élt és jól emelt

Testvérhajójával, a Joao Pessoa-val együtt 1980-ban készültek el Angyalföldön, a Ganz Magyar Hajó- és Darugár telephelyén, a valaha elkészült 665 úszódaru közül is kiemelkedő páros. Joao elkészülése után a Fekete-tenger érintésével jutott el végső állomáshelyére, ahol a mai napig aktív szolgálatot teljesít. Ádámunk itthon maradt, és három felújítás után az eredeti száz helyett ma már kétszáz tonnát emelhet biztonságosan. Telephelye változatlanul az északi vasúti híd pesti oldalának déli felén van, két munka közt itt tölti szabadidejét. Kapacitása mellett gépteljesítményét is növelni kellett, hogy feladatait továbbra is zavartalanul láthassa el.

► Értem én, hogy gőzgép, de mi hajtja?

Ádám, és legtöbb kevésbé áramvonalas társa két külön motorcsoporttal rendelkezik. Az egyik csoport, az úgynevezett főgépek felelnek a haladásért, jelenleg ezek teherautókban is használatos Scania DS14-es motorok. A két beszerelt DS14-es meglepően fürgén, 15-18 km/h csúcssebességgel hajtja a hajót, azonban egy üres uszályt elé fogva jelentősen jobban hasítja

a vizet. Beszámolók szerint a motorok járását alig érezni a fedélzeten, ez valószínűleg a gumírozott bakoknak köszönhető.

A másik motorcsoport a teher mozgatásához szolgáltatja az energiát. Két kisebb, „csak” tizenegy literes Scania DS11-es fix fordulatszámon forogva hajt meg 1-1 generátort, amik a villanymotorokat hajtják. Sem a főgépek, sem a segédgépek nem okoztak eddig váratlan meghibásodás miatti fennakadást a munkában.

A gépházban szivattyúk is vannak, amelyekkel a ballaszttartályokat nyomják tele. Ezek a tartályok felelnek az úszódaru egyensúlyáért emelés közben, hiszen nem sok szilárd felületen tud megtámaszkodni ideális esetben az úszótest. Ezeket a tartályokat mindig színgigéig töltik meg, megelőzendő a ballasztvíz hullámzását, ami a legrosszabb forgatókönyvek szerint akár fel is boríthatná a darut.

► A mobilitás előnyei, hátrányai

A daru különleges képessége, hogy tulajdonképpen bármilyen (kellően mély) vízben képes dolgozni nem csak előnyökkel jár. Bár erős motorjai, és modern fedélzeti berendezései könnyen manőverezhetővé teszik bájosan szögletes formáját, és rögzíteni sem kell emeléshez, szerkezete egyben meg is nehezíti mozgását. Egyrészt az emelt terhet a gémen csak fel-le, és előre-hátra lehet mozgatni a combos drótköteleken a villanymotorok segítségével, a gémm rögzítése miatt oldalirányba sem tud elforgogni. Ilyenkor a Z-hajtás előnyeit kihasználva forgatják akár centiméteres pontossággal a terhet, az egész úszótesttel együtt. Másrészt felemelt, ötvenöt méteres gémmel folyami hídjaink alatt nem férne át. A gépház és híd kivételével ilyenkor minden elemet visszadöntenek a fedélzetre, és csak a következő munkavégzésre emelkedik ismét magasba az emelőszerkezet.

► Darumadár fenn az égen

A Clark Ádám elsődleges építési célja ugyan a hídépítéskor való segédkezés volt, ez azonban nem adna neki hosszútávon elegendő munkát. Hiába jár fel egészen Bécsig segíteni, a legénység és a berendezések beroszdásodnának a sok



várakozástól. Az igen hosszú nyúló referencia munkák közt szerepel például a Margit híd felújításakor a híd alatt talált roncsok kiemelése is. Itt fontos megjegyezni, hogy a daru és legénysége sem itt, sem a hídépítésekkel nem állt volna helyt egyedül, rengeteget dolgoztak a kezük alá az ipari bűvárok. Kedvenc darunk segít továbbá az Újpesti-öböl rendezésében, és a budapesti vízi út vonal téli tisztításában is. Sőt, Budapest két legújabb hajója, a Táltos és a Nimród sem kerülhetett volna vízre közreműködése nélkül.



LINDTNER
ANDOR
CSABA





Az Ikarus átmeneti autóbuszai

A klasszikus városi Ikarus buszok két legmeghatározóbb szériája a 200-as illetve a 400-as család. Habár külső jegyeikben nagyon sok különbséget találhatunk, az átmenet korántsem volt ennyire határozott, valamint a két családnak ma is léteznek érdekes házasságai. Az alábbi hasábkon ezen járművekről említenék pár szót.

► Ikarus 284

Az Ikarus 284-es típusú autóbusz 1981-ben jelent meg a piacon. Az Ikarus 280-asoktól az különböztette meg, hogy a padlósintjük sokkal alacsonyabban van (920 mm helyett 760 mm, egyébként a 435-ösöknél 770 mm), valamint 16,5 méter helyett 18 méteresek. Az alacsony padlósíntet azzal érték el, hogy a középre hozott motor helyett farmotoros kivitel alkalmaztak. Ennek egyik előfeltétele az, hogy 1978-ban az AUTÓKUT (Autóipari Kutató Intézet) belekezdett a becsuklógátló-berendezések fejlesztésébe. Erre azért volt szükség, mert a farmotoros kivitel miatt a C tengely meghajtása jöhetett csak szóba, ami viszont kötelezővé teszi ezen eszköz alkalmazását. A tolócsuklós kivitel vitathatatlanul legnagyobb előnye az alacsony padlósínt, azonban a busz emiatt elvesztette a C tengely kormányozhatóságát, ami a fordulókör növekedését okozta. Ezenfelül, a városi kivitelű autóbuszoknál a negyedik ajtó keskenyebb lett, ami az utasáramlás sebességének csökkenését okozza.

Mint akkoriban minden új autóbusz, az Ikarus 284-es is a BNV-n (Budapesti Nemzetközi Vásár) mutatkozott be, ahol a 100-as vonalon (Örs vezér tere – Expo tér) utasokat is szállított. A bemutatkozást követően döntően a vidéki városokba

(Székesfehérvár, illetve Pécs) kerültek a buszok, de Budapesten is maradt egy pár. Azonban a kis darabszám magas karbantartási költségeket generált, ami miatt ezek a buszok is vidékre kerültek, például Debrecenbe. Budapestre a VT-Transman hozta vissza ezt a típust először a dél-pesti vonalakon, főként a 38A-s (Csepel, Szent Imre tér – Lakihegy, Cseresznyés utca) és a 138-as (Csepel, Szent Imre tér – Budatétény, vasútállomás) viszonylatokon közlekedett, később pedig a Szabadság-híd lezárása miatt a villamospótlásban vett részt. Mára mindenhol kivonták a forgalomból ezeket a buszokat. A kivonásának okai a kis darabszáma, valamint a prototípus jellege miatti gyermekbetegségeire vezethető vissza. Azonban üzemeltetésükkel nagyon fontos információkat nyertek a későbbi 435-ös buszok gyártásához, üzemeltetéséhez. További érdekesség, hogy a BKV-nál nyáron újjítottak fel egy Ikarus 284-est, amely a továbbiakban a nosztalgiflottát fogja bővíteni.

Egy érdekes mellékszál a típus troliváltozata, amely Budapesten a 198-as pályaszámmal tartózkodott. Az elektronikáját a finn Strömberg cég gyártotta. Bár a kocsit üzemképes volt, forgalomban nem gyakran lehetett vele találkozni, mert akkor is állította a váltót, amikor nem kellett volna. A Budapesten használt rendszer lényege

ugyanis, hogy egy bizonyos szakaszon történő áramfelvétel jelzi a váltóállítási igényt. Mivel pedig a kocsit a trolis elvi kialakítása miatt folyamatosan vesz fel áramot, ráadásul a motorja miatt nagyobb, könnyen előfordulhatott a fentebb említett probléma. Emiatt aztán 1998-ban szétválták. Mái ez az egyetlen budapesti tolócsuklós trolibusz.

► Ikarus 438

Amennyiben az Ikarus 284 a két család között az egyik irányú átmenet, olyannyira a 438-as a másik irányú. A típus története 1996-ra vezethető vissza. Az Ikarusnak egyszerre kellett több fronton is helyt állnia, amit azzal kívántak orvosolni, hogy a fejlettebb nyugati országok számára a teljesen alacsonypadlós 417-est, míg a szűkebb pénztárcájú üzemeltetők számára a Budapesten is ismert 435-öst kínálták. Azonban a FÁK (Független Államok Közössége) országaiban még a 435-ös is drágának számított, ezért erre a piacra egy egyszerűnek számító konstrukcióval, a 438-assal próbálták betörni. A típus lényege, hogy egy 435-ös felépítményt, egy 283-as alvárra építettek fel. Ez azt eredményezi, hogy a padlósínt a 200-as szériánál megszokott 920 mm lett, valamint a B tengely a hajtott tengely. Azonban a kívánt hatást nem sikerült elérni, hiszen a jól bevált 200-as szériát nem sikerült leváltani. Emiatt összesen kettő, más források szerint csak egy, autóbusz készült el, amiből az egyetlen ismert járművet jelenleg a Volán üzemelteti régebben GVP-231, jelenleg JLD-095 rendszámmal. A 435-ösöktől a magasabb övonal, valamint a farmotor miatt a szélesebb hátsó ajtó különböztette meg.



**SZABÓ
ZSOMBOR**



A budai fonódóhoz kapcsolódó közlekedési változások

Rengeteg fejlesztés valósult meg a budapesti villamoshálózatban az elmúlt 5 évben. Meghosszabbították az 1-es villamos vonalát, felújították az 1-es és a 3-as villamosvonal egyes szakaszait illetve megállóit, zajlik a 14-es villamos felújítása, de a legnagyobb mértékű fejlesztést a budai fonódó villamoshálózat jelenti, aminek építése a Széll Kálmán tér felújításával párhuzamosan halad.

► Kötőtpályás közlekedés

Az újonnan létesülő villamoshálózatnak három igen fontos eleme van. Az egyik a Duna-parti ág, ami a Batthyány tér és a Margit híd között hivatott összekötni a 19-es és 41-es vonalát a 17-es villamos vonalával. Ehhez, és az új járművek beszerzéséhez kapcsolódik a Clark Ádám téri alagút átépítése, amire azért van szükség, mert a korábbi kialakítású alagútban az új spanyol villamosok nem fértek volna el. Második része a Margit körúti ág, ami a Széll Kálmán tér és a 17-es villamos vonala között teremt összeköttetést a Török utcán és a Frankel Leó úton át. Harmadik része pedig az eddig is meglévő villamoshálózat, kiemelve a pár éve létesített vágánykapcsolatot a Móricz Zsigmond körtéren, ami a Villányi út és a Fehérvári út között teremtett kötőtpályás összeköttetést.

Az említett elemeknek köszönhetően várhatóan jövő év elejétől alapjaiban újul meg a kötőtpályás közlekedés Budán. Közvetlen kapcsolat létesül a villamoshálózat északi és déli vége között, ráadásul rögtön többféle megoldással, ugyanis a Duna-parti ág és az Alkotás utca-Margit körút útvonal külön-külön is lehetőséget teremt erre. A Széll Kálmán tér átépítésének befejezésével Hűvösvölgy felé is helyreállhat, sőt bővíthet a villamosközlekedés.

Ami a legfontosabb a villamoshálózatra nézve, hogy az új viszonylatok ne jelentsenek sokkal nagyobb forgalmat bizonyos szakaszokon. A Fehérvári úton is, de főleg a Bartók Béla út északi szakaszán rendszeres látvány, hogy a sok lámpa és a sűrű követés miatt a villamosok egyszerűen feltorlódnak egymás mögött csúcsidőben,

ami igazából senkinek nem jó. Ez kulcskérdés lehet az új villamoshálózat kialakításánál is, úgy kell összeállítani a viszonylatokat, hogy azok csúcsidőben is elviselhető mértékű terhelést jelentenek a kritikus szakaszokon.

► Közúti közlekedés

Egy ekkora mértékű módosításhoz a kapcsolódó buszjáratok felülvizsgálata, átszervezése is hozzátartozik. Legfontosabb változás, hogy a 86-os busz lényegében értelmét veszti. A vonal nagy részén van párhuzamos közösségi közlekedési alternatíva, egyedül az újbudai szakasz szerepe kérdéses – erre a szakaszra a Bartók Béla úton a villamossal párhuzamosan közlekedő 7-es buszt terelhetik át - illetve a Margit hídtól északra lenne szükség erre a járatra, de az itt kieső kapacitást szintén egyszerűbb más buszjáratokkal pótolni. A hegyvidéket és az III. kerület északi részét érintő buszjáratok is átalakulhatnak. Ahogy a négyes metró beindítását követő hálózat kialakításánál, itt is a ráhordásé lesz a főszerep, de azt is figyelembe kell venni, hogy hosszú távú cél a 10-es út

és az esztergomi vasútvonal kapcsolatának rendezése – a felszíni vasúti átjárók megszüntetése a végső cél - után egy új közlekedési csomópont kialakítása Aranyvölgy vasútállomásnál. A külső bécsi úti buszjáratok kialakítása is ezt segíti elő, de a későbbiekben akár a Bécsi út/Vörösvári út végállomás is átkerülhet oda a villamosvonalak meghosszabbításával.

A fonódó villamoshálózat építésének legnagyobb kárvallottjai az autósok. A rakparti építkezés miatt kétirányúsított Fő utca nem rendelkezik megfelelő áteresztőképességgel, így mindennaposak a hatalmas dugók a környéken. Az építkezések kezdetekor kritikusan álltam a Duna-parti tereprendezéshez, mi lesz a Batthyány tér és Margit híd között meglévő kerékpárúttal, de hamar kiderült, hogy nem a kerékpárosok, hanem az eddig autósok által használt területen alakítják ki a villamospályát a rakparton. A kieső közúti és parkolási kapacitást a környék közlekedésének és parkolási rendjének átalakításával fogják orvosolni.

A BKK célja egyértelműen az, hogy a fonódó villamoshálózattal egy olyan vonzó tömegközlekedési megoldást nyújtson a budai lakosok, dolgozók számára, hogy az autóhasználatot inkább a külső területekre szorítsa vissza. Az újonnan kialakuló közlekedési kapcsolatokkal nagymértékben javul a Duna-part, az Alkotás utca és a teljes első kerület elérhetősége Észak- és Dél-Budáról is.

A Duna-parti ág alatt futó HÉV alagút szerkezeti problémái a nyáron kisebb csúszást okoztak a felszíni munkákban, és a Clark Ádám téri alagút sem lesz kész időben. Karácsonyra várható az építkezés érdemi részének befejezése, de fontos kérdés, hogy a Clark Ádám téri alagút elkészültéig milyen megoldással váltják ki azt a szakaszt. Minden bizonnyal erre is lesz megfelelő megoldás. és jövő év elején a műszaki tesztek és próbák után megindulhat a villamosközlekedés.

TÜDŐS
BÁLINT



illusztráció: BKK

Mitől fonódó?

Az újonnan létesülő villamoshálózat a meglévő vonalak összekötése – fonódása – mellett még egy okból kapta ezt a nevet. A Margit híd alatt helytakarékossági okokból összefonódik a két vágány, így váltó közbeiktatása nélkül tudtak spórolni. Ezen a szakaszon a villamosok közlekedését lámpával fogják szabályozni.

Hol villamosozunk 5 év múlva?

A Széchenyi 2020 keretén belül a Közlekedési Operatív Program (KÖZOP) fogja össze az elkövetkezendő évek támogatott közlekedési projektjeit. Az elmúlt hetekben döntés született arról, melyek a rengeteg beadott pályázat közül a támogatottak. A következő sorokban a fővárosi villamoshálózatot érintő beruházásokat ismertetem.



► A visszafoglalt Thököly út

A Thököly úti villamosok sorsa a 60-as évektől fogva folyamatosan hányattatott volt. A fokozatos leépítés hatására '62-ben, majd '67-ben a 64-es és 25-ös villamosokat vágták vissza, majd 1972-ben megszüntette a városvezetés a Rákóczi úti villamosközlekedést, amivel a Baross téri új villamos-végállomás létesítésével átszállási kényszer alakult ki és ennek hatására a 90-es évekre mindössze a 44-es és 67-es vonalak maradtak életben. 1995-re a 44-es villamost is leállították, miután 20 perces követést vezettek be rajta, és ezzel elvesztették a maradék utast is, aki használta. A 67-es villamos két évvel tovább húzta. 1997. március 11-én a Mexikói úti pálya balesetveszélyes állapotára hivatkozva leállították, és ettől fogva a villamosközlekedés a Thököly úton „ideiglenesen szünetel”.

A 4-es metróba vetett hit sokáig a villamosvonal újraindítása ellen dolgozott, viszont már a legújabb metróvonal zűrzavaros elkészülte után fel-felcsaptak azok a hangok, hogy biztosan nem fogják továbbépíteni a nyúl farknyi metróvonalat. Ez már önmagában bizakodásra adhatott okot, azonban a Balázs Mór tervben, mely összefoglalja a főváros elkövetkezendő évtizedeinek közlekedéspolitikai stratégiáit, már egyértelművé ténnyé vált a szándék a Thököly úti villamosközlekedésre.

A KÖZOP kapcsán a kormány döntött és a fővárosi projektek között támogatottként jelölték meg az Újpalota és Astoria közti szakasz 2020-ig történő újjáépítését. Talán azt, hogy miért éppen Újpalota az egyik célpont, nem kell túlmagyarázni, elég ha megnézzük az odatartó autóbuszok számát, kihasználtságát. A vonal másik fele már több vitás kérdést szülhet.

Bár a megtérülési mutatók jobbakk voltak az Erzsébet hídon való villamosozással, annak beruházási költségei a szétszórható pénzekből jócskán lefaragtak volna, így valószínűsíthetően az Astoria vagy a Blaha Lujza tér lesz az újpalotai vonal belvárosi végállomása. Előbbi mellett szól, hogy kapcsolatot tud nyújtani a kiskörúttal, azonban a Deák térből könnyen lehet kényszeres, túlszűfolt, belvárosi végállomás, ugyanis a Szabadság híd vágányzata kényesen viselkedik

a szélesebb villamosokkal (nem engedi őket elférni egymás mellett). A Blaha Lujza tér egy fokkal katasztrofálisabb lenne, mint végállomás. Nem érné el a villamos a 3-as metró egyik állomását sem, valamint a kiskörúttal sem létesülne vágánykapcsolat.

Elmondhatjuk tehát, hogy egy régen szükséges projektről van szó, de ha a belvárosi végére nem találnak megoldást, akkor nagy a sansz arra, hogy továbbra is a 7-es busz egyeduralkodója fogja maradni az útvonalon.

► Újpalota és Rákospalota

Az előző kérdéskörrel szorosan összefügg a címben felelgetett városrészek sorsa is. Az elképzelések gerincét a 7-es busz kiváltásának ötlete adja, valamint az egykori 67-es viszonylat visszaállítása egészíti ki. Emellett azonban megjelenhetnek olyan igények, amely a mai 69-es viszonylat (Mexikói út M – Újpalota, Erdőkerülő utca) önálló szakaszainak közvetlen városi kapcsolatait segítené elő. Ehhez azonban gyorsan hozzá is fűznék két megjegyzésre érdemes tény. Az egyik a mai 69-es vonal külső végállomásának szerencsétlen kialakítása, miszerint az autóbusz végállomástól pontosan egy megállóval hamarabb ér véget. A maradék egy megálló megépítésével egyrészt közvetlen kapcsolatot teremtenénk a 175-ös járáttal (Újpalota, Szentmihályi út – Cinkota H). Sokan, főleg akik arra felé ismerősek, kérdezhetnék, hogy mi értelme van egy ilyen ritkán közlekedő járat bekötését kiemelni, azonban azt nem szabad elfelejteni, hogy az M2-H8 összekötés esetén Cinkota biztosan fontos szerepet fog vállalni, egyrészt, mert itt ágazik el a H8 és a H9, másrészt, mert itt van jelenleg a HÉV-kocsiszín, harmadrészt pedig tulajdonképpen Cinkota a város kapuja. A meghosszabbítás másik előnye, hogy a szemközti üres területen egy újabb kocsiszín kialakítására nyílik lehetőség, ahová akár a Szentmihályi út mentén a mai 7-es végállomástól is el lehet hozni a villamosok végállomását. Ennek nagy előnye, hogy a kapacitás, és bővítési gondokkal küzdő Zuglói kocsiszint teljes mértékben ki lehetne vonni a forgalomból. A 69-es villamoshoz

tartozik továbbá a Kisföldalatti és a villamos összekötése is, azonban ez már annyira, és olyan messzire vezet, hogy annak az előnyeiről és problémáiról egy külön cikk lehetne írni.

Másik fejlesztési lehetőség, amely szintén kimaradt a jelenlegi tervek közül, azonban Rákospalotához, és a Rákóczi úthoz is kapcsolódik, az 5-ös busz kérdése. A hosszú 5-ös viszonylat (Pasaréti tér – Rákospalota, Kossuth utca), már a megalakulás pillanatában is komoly gócpont volt, ugyanis egy csonka csuklós viszonylatot a 67V-t (Keleti pályaudvar – Rákospalota, MÁV-telep) egy jól prosperáló (hiszen már elérte a „belső belvárost”), azonban szóló autóbusszal váltották ki. Aztán amikor megjelentek a viszonylaton a csuklós buszok, a kapacitással együtt az utasszám is megnőtt, hiszen most már a teletömött csuklós buszok rótták a viszonylat útvonalát. Természetesen, a tervnek vannak hátrányai is. Feltételezzük, hogy megépült a villamospálya az Astoriától Rákospalota, MÁV-telepig. Az Erzsébet-híd budai hídfőétől, a Széll Kálmán térig szintén rendelkezésre áll a pálya. Azonban a kettő között ott található az Erzsébet híd, amely újravillamosítását, mint ahogyan azt az előző fejezetben megismerhettük, nem tervezik. Ezen kívül a MÁV-telep, és a Kossuth utca között felmerülhet a kérdés, hogy kell-e villamos. Ezt erősíti, hogy anno volt egyszer egy 65-ös villamos az említett két végállomással, amit megszüntettek kihasználatlanságra való hivatkozással. Azonban ebben az esetben egy olyan alternatívát nyújthatnának, amely már átszállásmentesen eléri a belvárost, valamint a korábbi kertesházasi területen megjelentek a tömbházak, illetve egy kórház is az útba esne, ami szintén a lehetséges célpontok között van. További probléma, hogy továbbra is fenn kell tartani egy 5-ös buszvonalat a Pasaréti tér és a Széll Kálmán tér, vagy az Attila úti kapcsolatok miatt a Döbrentei tér között.

Továbbá még ide lehet sorolni a Rákospalota és Újpest között a mai 196 (Újpalota, Szentmihályi út – Újpest, Fóti út), valamint a 196A (Újpalota, Szentmihályi út – Újpest-Városcsúcs M) helyén tervezett, bár a 2020-ig történő fejlesztésekbe be nem kerülő villamosviszonylatot. Az indok az elvetésre, hogy az útvonal jelenleg is igen zsú-

felt, nincs hely villamosvonal létesítésére. Ehhez kapcsolódóan említeném meg, hogy a már megpedeztetett cinkotai állomás fejlődésével, akár egy Cinkota és Újpalota között közlekedő viszonylat sem lenne elképzelhetetlen, azonban erről jelen állapotokban igen nehéz lenne a döntéshozókat meggyőzni.

Mindenesetre ebből látszik, hogy míg az előző fejezet végén a belső végállomás helyszínének fontossága körvonalazódott ki, addig a fentiekben azt szűrhetjük le, hogy a jelenlegi végállomások megtartása helyett néhány új vonallal jelentős utasvonzó hatásokat generálhatunk.

► Tovább nő az 1-es villamos

Már a budai hosszabbításkor sejteni lehetett, a Fehérvári út csak egy ideiglenes végállomás, a valódi cél a több évtizede húzódo Etele téri elérés. Az 1-es villamos a Kelenföldi pályaudvarig történő hosszabbításával délen is egy fontos és értelmes célpontot fog elérni, különösen, ha hozzávesszük az ezer autót elbíró új P+R parkolót és a 4-es metróval létesült intermodális csomópontot.

A vonal északi, külső Bécsi útig történő hosszabbítása azonban teljesen értelmetlen. A félig iparterület, félig kertvárosi övezet aligha fog megtérülő utasszámot generálni. Ezt tovább erősíti majd az egyszer elkészülő esztergomi vasútvonal által jelentett konkurencia is. Ezek tudatában bátran ítélem ennek a beruházásnak a legfeljesebb díjat.

► Fogaskerékkel a Széll Kálmán tértől Normafaig

Egy teljesen szükséges és turisztikailag fontos projekt a fogaskerekű hosszabbítása és rekonstrukciója. A műszaki kivitelezés még számos kérdést vet fel, de az már egészen biztos, hogy a mostani, nem túl szerencsés Városmajor végállomásról a megújult Széll Kálmán térre költözik a fogas. Egy régóta nyögött másik probléma is megoldásra talál, ez pedig a felső végállomás helyzete. Jelenleg a Széchenyi-hegyig jár a fogaskerekű, viszont hosszú ideje fennálló igény volna Normafa elérésére is. Úgy néz ki, a kirándulók vágya beteljesül és 2020-ra a 21-es buszt felváltják a fogaskerekű villamokocsik.

► Az elesettek

Mindez szép és jó, a Thököly úti villamosvonal újraépítése talán az egyik legjobb dolog, ami történhet a fővárossal, azonban emlékezzünk meg pár sorban azokról az igazán fontos projektekről is, amik elesettek az elkövetkezendő 5 év támogatásától.

A legfájóbb talán a Bajcsy-Zsilinszky úti villamosvonal megépítése a Deák tér és a Lehel tér közt. Ez egy régen szükséges hálózati kapcsolat lett volna a belvárosban, ami össze tudta volna kötni Budát Angyalfölddel és Újpesttel.

Ezen kívül, mint azt már korábban említettem nem épül meg a Kossuth Lajos utcai villamosvonal sem az Erzsébet hídon át. Nem harag

budai közlekedéssel saját farkába a 4-es villamos a Széll Kálmán téren. Csak a teljesség kedvéért, mint ahogy az már említésre került, nem lesz visszaépítve az Árpád úti villamosvonal sem, ami Újpestet és Újpalotát hivatott összekötni. Az épp zajló gigaprojekt, a budai fonódó villamoshálózat 2. üteme sem valósul meg a Műgyetem rakparton, akárcsak a 42-es villamos meghosszabbítása a Gloriett lakótelepig.

Sajnos a 3-as metró rekonstrukciója mellett a villamosnak most ennyi jutott, talán a projektek rangsorolásával, létjogosultságával lehet vitatkozni, viszont azon a tényen már nem változtat semmi, hogy 2020-ig ezek lesznek a támogatott projektek.



STEFÁN
PÉTER

SZABÓ
ZSOMBOR



Vasutak és menetrendjeik a háború szolgálatában - 1. rész

fotó: Fortepan/Lissák Tivadar

2014-ben „ünnepeztük” az első világháború kitörésének centenáriumát, s a sors különös fintora, hogy éppen ezen a jeles évfordulón került elő az 1914. évre kidolgozott hadimenetrend. Ennek kapcsán egy kétrészes cikksorozatot indítunk, melynek első részében elidőzünk a vasutak háborúban betöltött szerepén, valamint áttekintjük, hogy hogyan is működhet ez napjainkban, míg a második részében visszautazunk a zaklatott 1910-es évek Osztrák-Magyar Monarchiájába.

► A vasutak harcba indulnak

Kezdjük az egészet Ádámtól és Évétől! Még ha valaki nem is jártas a háborúzás művészetében, a középiskolai történelem-könyvből, filmekből, esetleg hallomásból tudhatja, hogy a hadiállapot beállása után a vasúti infrastruktúra és maguk a járművek is a bombázandó, illetve szabotálandó objektumok körébe tartoznak. Azon ritka esetektől eltekintve, amikor „véletlenül” találják el őket (pl. Drezda terrorbombázásakor, amikor nem volt fontos, hogy mi pusztul el), igen komoly stratégia célpontokat jelentenek, károsodásuk nem elhanyagolható előnyhöz juttatja az ellenséget.

Mint ahogy a kedves Olvasó az alapozó tárgyából már megtudhatta, a vasút – természetesen a vízi teherszállítás mellett – tömeges szállítások esetén a leghatékonyabb közlekedési ágazat. A többihez viszonyítva ráadásul egy sor egyéb előnnyel is rendelkezik: képes különféle rakományokat napi 400-500 km távolságra szállítani, kevésbé függ az éghajlati és meteorológiai viszonyoktól, az év- és napszakoktól, nagy a teherbírása (egy katonavonat nettó tömege 600 t), így nem csoda, hogy a részesedése a katonai szállítások végrehajtásában akár 50-70%-ot is kitehet. Kiemelkedő jelentőséggel bír a hadműveletek megkezdését megelőző mozgósítá-

si szakaszban, amikor az úgynevezett központi készletek, vagyis a háborús tevékenység folytatásához központilag rendelkezésre bocsátott anyagok és technikai eszközök széttelepítésére kerül sor. A jól üzemelő hálózat jelentősen meggyorsíthatja a hadászati felvonulást (pl. a porosz hadseregét a porosz győzelemmel végződött 1866-os porosz-osztrák háborúban), a kiürítést, a csapatok gyors átcsoportosítását, az utánpótlást és a katonák ellátását.

Ugyanakkor a vasúti szállítás hátránya, hogy a kötöttpálya megnehezíti a szállítóeszközökkel történő manőverezést, könnyen és jelentősen sebezhető, a rombolt objektumok helyreállítása nagy munkaráfordítást igényel és viszonylag hosszú ideig tart. Ez az oka annak, hogy ennek az alágazatnak a szolgálataira elsősorban a hadműveletek mögöttes területein, illetve a háterszágban tartanak igényt – természetesen itt is van kivétel, mégpedig a tábori vasutak formájában, de ez már egy másik cikk témája.

► Mai helyzet

Vizsgáljuk meg, hogy is nézhet ki ez manapság! A cikkíró helyzete sajnos nem olyan rózsás, mivel a 2009. évi CLV. törvény alapján ez nemzeti minősített adatnak számít, tekintettel arra, hogy ezáltal védhető meg „Magyarország honvédelmi, nemzetbiztonsági tevékenysége”. A titkosítás érvényességi ideje a minősítési szinttől függően akár 30 év is lehet, ezért kénytelen vagyok a nyilvánosan elérhető – érthető okokból – hiányos anyagokra támaszkodni.



fotó: Fortepan

Ilyen kapaszkodót nyújthat a 2011. évi CXI. II. törvény, amely a honvédelemről és a Magyar Honvédségről, valamint a különleges jogrendben bevezethető intézkedésekről szól, valamint a 290/2011. (XII.22.) Kormányrendelet, amely a törvény egyes rendelkezéseinek végrehajtásáról ad útmutatást. Ezek értelmében – bár az előzők alapján egyáltalán nem meglepő módon – a honvédelmi felkészülésben többek között a közlekedési és szállítási szervek is részt vesznek. Ők a működési területükön kívül többek között folyamatosan biztosítják a honvédelmi célú működésük feltételeit is, ehhez természetesen hozzátartozik az is, hogy elvégzik a szükséges tervezést és megteszik a megfelelő előkészületeket. Ők gondoskodnak továbbá a nélkülözhetetlen közüzemi szolgáltatások fenntartásáról, polgári védelmi feladatokat látnak el a fegyveres összeütközések időszakában (pl. légtánci riasztás, elsősegélynyújtás), teljesítik gazdasági és anyagi szolgáltatási kötelezettségeiket, közreműködnek eme „különleges jogrend” idején kiadott rendeletek és intézkedések végrehajtásában.

Amennyiben egy országos jelentőségű területi, ellátási szolgáltatás, valamint infrastruktúrális hálózat nincs állami kézben, s ezáltal a tulajdonos kevésbé érdekelt a munkavállalói „egzercíroztatásában”, a közlekedésért felelős miniszter elrendelheti ezek előkészítését és igénybevételét. Így a vasúti szállítások biztosítása érdekében a javítóképzetek, valamint az állomások, raktárak igénybevétele, illetve hasz-

nálatának korlátozása, továbbá szállítás céljából a magánkézben lévő közlekedési eszközök szabad igénybevétele rendelhető el.

A különleges helyzetben a forgalom sem feltétlenül a szürke hétköznapi megszokotthoz hasonlóan alakul, ugyanis a vasúti járművek forgalma a nap meghatározott időszakára, meghatározott területre (útvonalra) korlátozható, illetve az ország egész területén vagy meghatározott részén ideiglenesen megtiltható. Sőt, a harci cselekedet hatása elleni védekezés szabályai keretében meghatározhatók a vasúti járművek fényjeinek, illetve a forgalmuk irányítására szolgáló fényforrások elsötétítésére vonatkozó követelmények.

A Honvédelmi Minisztérium egyik alárendelt szervezete által üzemeltetett honvedelem.hu című oldalon fellelhető adatok alapján a honvédséget a MH Katonai Közlekedési Központ „tartja mozgásban”. Ezen alakulat feladatai közé tartozik ugyanis a katonai szervezetek személyi állományának, technikai eszközeinek, anyagainak szállítása, az őrzött szállítmányok kíséréseinek végrehajtása, a közlekedési hálózat és a műtárgyak állapotának, adatainak nyilvántartása, a láncoltpas hadiutak és honvédségi iparvágányok karbantartása, valamint a Magyar Honvédség közlekedési vonatkozású érdekeinek képviselete a különféle nemzetgazdasági beruházásoknál. Az 1957-ben, akkor még Központi Katonai Szállításvezetőség néven megszervezett alakulat jelenleg a MH Logisztikai Központ szervezeti alárendeltségébe tartozik.

De essen pár szó a vasúti szerelvényekről is: egy 1995-ben készült katonai lexikon szerint a katonavonat az a katonai szállítmány, amely legalább 20 – csapatokkal v. katonai anyagokkal, technikai eszközökkel, konténerekkel megrakott – vasúti kocsiból áll. Hossza a mozdonnyal együtt legfeljebb 600 m, tömege pedig 1200 t lehet. A katonai közlekedési szervek a MÁV-val egyetértésben a katonavonat hosszát és tömegét esetenként ettől eltérően is meghatározhatják. Azonban ezek a szerelvények nem zártak, ugyanis a katonavonatokat a vasút – meghatározott feltételek betartásával – polgári áruval megrakott vagy üres kocsikkal kiegészítheti, ehhez azonban a katonai közlekedési szervek hozzájárulását kell kérnie.

Ami a konkrét menetrendet illeti, arról sajnos nem lehet tudni semmilyen hasznos információt, egy 2009-es MÁV Értesítő azonban leírja, hogy a hadimenetrend kidolgozása és érvényesítése egyértelműen a társaság feladata. A létezése tehát biztosra vehető, de remélem, hogy saját szemünkkel erről soha nem kell megbizonyosodnunk...

STRAUSZ
PÉTER



50 köbcenti+2 kerék+24 óra=Le Visonta

Aki követi az egyik legnagyobb hazai autós portált az tudhatja, hogy elrugaszkodott ötletekben a Totalcarosok nem szűkölködnek. Viszont azt még mi sem nem gondoltuk az előkészületek szervezésekor, hogy mekkora fába is vágtuk a fejszénket. A verseny alatt azonban bebizonyosodott, hogy egy 50 cm³-es robogóval 24 órán keresztül versenyezni bizony embert próbáló feladat.

Főleg azokra a csapatokra vonatkozott ez a megállapítás, akik a kínálat alsóbb árkategóriájából választottak versenygépet. Ezeknél a járműveknél a fék ereje és a futómű biztosította rugózás csupán jelképes szokott lenni. Ennél a rendezvénynél alapvetően nem is ez volt a lényeg, hanem a hangulat, a társaság és a megélt élmény. Utólag visszagondolva tényleg ezt a hármast emelném ki, de ennyire ne is ugorjunk előre. Amikor a korábban említett médiumban megjelent a felhívás az eseményre, rögtön el is kezdett szerveződni a csapat a karon. Időközben az egyik csapattárs jóvoltából már versenygépünk is volt, amely egy 3KJ-s Yamaha Jog lett.

Sajnos a motor évekig állt garázsban, ezért a csapat a teljes szétszedés mellett döntött. Szerelés során szerencsére semmi komoly hibára nem bukkantunk, ezért a csapágyak és szimeringek cseréjén kívül a biztonság kedvéért felújítottuk a főtengelyt, és új henger szettet is kapott a motor. Miközben zajlott a felújítás, a csapat többi tagja szponzorokat keresett fel, valamint a világháló adta lehetőségekkel élve publikáltuk a csapat munkáját. A kiírásnak megfelelően minden csapatnak egy bemutatkozó szöveget is kellett írnia, ezek alapján elég sokszínű volt a mezőny. Természetesen a verseny előtti néhány héten gyorsultak fel az események, de szerencsére időben összeállt a motor, így pár száz kilométer erejéig be is tudtuk járatni még a futam előtt. A versenyparipa felkészítésén kívül nagy feladat volt még az egész háttérszervezés, főleg hogy 24 órás versenyre készültünk. Gondolni kellett a 15 fős csapat ételmezésére,



fotók: Wagner Szilárd, BME Scooter Racing Team

szerszámra, világításra, hűtésre, vagyis elég sokrétű volt a szervezés. A lényeg, hogy a verseny előtti napra minden összeállt, péntek estére fel lett állítva a box, minden a helyén, és már csak a másnapi megmérettetésre gondolt mindenki.

A gépátvétel szerencsésen abszolvtuk, ezután jött a szabadedzés. Megjegyezném, hogy versenypályát élesben ekkor láttak először a csapat motorosai, ennek ellenére jó rajtpozíciót vívtunk ki. A verseny során a 4 pilóta szabadon cserélhetett, de módosítani nem lehetett a névsoron. A szabályok és a robogó tankjának térfogata (3,5l) alapján meg is volt a stratégia, nagyjából mindenkire 2 óra jutott. Mivel a pálya 1 km-nél alig volt több, az átlagos köridőnk pedig 1'20" körül alakult, gyors számolással kiderül, hogy egy pilóta majdnem 100 kört ment egy etap alatt! Nappal ez még nem is jelentett „akkora” kihívást, de éjszaka és hajnalban már annál inkább, főleg hogy a fényszóró üvege egy elcsúszás alkalmával megsemmisült. Sajnos kisebb nagyobb csúszásokat senki nem úszta meg, de szerencsére nem lett komolyabb baj, és a motor sem tört össze annyira, hogy amiatt ne tudjuk tovább folytatni.

A verseny során az erős közép mezőnyben, a 10-12. helyen motoroztunk, de sajnos kétszer is bekövetkezett komolyabb elcsúszás. Ezek miatt hosszabb időre ki kellett állni szerelni, de villámgyors csapatmunkával folytattuk tovább a versenyt. Nem csak a pilóta cserénél volt fontos a taktika, hanem a versenyzők tempóválasztásánál is. Igaz, hogy versenyeztünk, de itt nem a leggyorsabb kör számított, hanem a megtett körök száma. Ezért is kellett néha visszafogni magunkat,

mert ha nem is 5 körön belül, de másnap délből ügyis megelőzte az előttem lévő! Viszont egy eséssel sokat lehetett volna veszíteni. Azért így is harcoltunk a technikával, mert a gyári kipufogó helyett felkerült tuning cső rendszeresen leért a jobb kanyarban, szerencsére a szomszéd csapattól kaptunk egy csere gátlót, amivel kicsit magasabbra került a motor fara és így jobban tudtuk dönteni. Ezen kívül komolyabb műszaki hiba nélkül végigértünk a versenyen, igaz, a végére az addig sem túl hatékony fék még rosszabb állapotba került.

A kockás zászló végül a 14. helyen intette le a csapatot, a robogó műszaki adottságai és a saját preferenciánk alapján a csapat teljesen meg volt elégedve az eredménnyel. Páratlan élményt jelentett mindenkinek ez a verseny, nem csak a pilótáknak, hanem a háttér csapatnak is. Jó volt kipróbálni magunkat, hogy miként tudunk csapatban dolgozni, ez az eredmények tükrében teljes mértékben sikerült. Mindenki beletette amit tudott, és kiválóan tudtunk együttműködni. Remélem jövőre is megrendezik ezt az eseményt, az idei tapasztalatok birtokában már sokkal jobb helyzetből indulunk, és a BME Scooter Racing Team biztosan képviselteti magát!



FEHÉR
BÁLINT



Hosszú út...

Követem a tekintetemmel a fölöttem szálló sirályt. Ugyanolyan gyorsan repül, ahogy én tekerem a bringát ezen a tavaszi délutánon. Jobbra, a parkban gyerekek viháncolnak, balra autók araszolnak, előttem bringák hosszú sora. Nyugszik a nap Koppenhága fölött.

Már nem tekerek, hagyom, hogy vigyen a lendület. Lenézek a kormányra, és a fényszóró krómozott kúpjáról egy hosszú karú, torz valaki néz vissza. S ahogy a hátsó kerék üresben kattog, elgondolodom rajta... hogyan is jutottam ide?

Egy világgal ezelőtt volt, hogy a K épület mögött, a szépen gondozott kert egyik padján ültem, és lapoztam a Gólyahírt. Ez a tárgy így néhez, abból úgy kell tanulni. Ez a tanszék csak a hirdetőtáblán hirdet, amaz pedig online felületen kéri a házibeadást. Így jutsz el a kantinba, ott osztanak csokit, tollasra pedig amott kell feliratkozni. Mit keresek itt?

Mindenki olyan magabiztosan jön-megy a kampuszon. Tanárok könyvvel a hónuk alatt, diákok csapata rajztáblával, laborköpenyes bioszokos. Ők már mind letettek valamit az asztalra. Hogyan is lesz belőlem valaha mérnök?

Öt főszerkesztővel ezelőtt, 2009 őszén a szokatlan meleg csak ráerősített a vihar előtti csend érzésére. Mindannyian próbáltunk magabiztosnak tűnni, még ha csak két lépéssel is lát-

tunk is magunk elé. Teltek a hónapok, és a tudást egyre csak tömték és tömték belénk, de kérni senki sem akarta. Aztán jött az első zh, s zúdult a többi. Aztán a végén, amikor már nagyon sűrű volt a zacc, hirtelen abbamaradt... és a horizonton baljós árnyként meredtek a vizsgák. Volt, aki fennakadt, volt, aki elköszönt. A ZH-k egyre többen voltak, mi pedig egyre kevesebben. Ahogy pedig teltek az évek, egyre inkább vált ez normálissá. Tervezési feladatok, laborgyakorlatok, jegyzőkönyvek és gyakorlatok. De vége lesz valaha?

Sosem tudtam magabiztosan azt mondani, hogy igen, nekem itt a helyem. Nem éreztem úgy, hogy valami igazán nagyot alkotok, mígnem azt vettem észre, hogy a diplomámat írom. Négy Áramtan és egy Hőtan vizsga után ott néztük egymást az üres dokumentumban villogó kurzorral. Nem lehet... máris?

2013 októberétől már mérnöknek éreztem magam. Analizáltam, terveztem, kísérleteket végeztem. Végre azt csináltam, amit szeretek, és csak úgy repültek a fejezetek a diplomába. Januárban pedig már az államvizsgaterem előtt járkáltam fel és alá. Ez a csúcspont, ezért dolgoztam. Annyiszor kételkedtem, hogy valaha eljő-e ez a nap, most mégis itt vagyok.

Szólítják a nevem.

Belépek, szembenézek velük. Várakozással néznek vissza. Elkezdem az előadást, és még csak nem is izgulok. Valami olyat prezentálok, amelyben hiszek, amit meg is tudok védeni. Kérdeznek, felelek. Meggyőzőm őket. Maguk közé fogadnak. Mérnök lettem.

Most egy Tesla autókereskedés kirakatüvegéből néz vissza rám ez a napszemüveges fiatal, amint a washingtoni 11. utcán sietek le, kezemben összetekercselt poszterrel. A Közlekedés-kutató Bizottság konferenciájára igyekszem, az egyetem küldött.

De nem a BME. Az már az alma materem. Fél évvel azután, hogy mérnökként léptem ki az St épület ajtaján, most gólyaként lépek be a Koppenhága városzéli kollégium 14-es épületébe, immár a DTU hallgatójaként. Persze, a gépelemek és a JDHT meglett, de azok mind magyarul voltak. Mostantól nemcsak mesterfokon, de an-

golul is tanulok. Ismét azon gondolkodom... mit keresek én itt? Külföldön, egyedül.

Ugyanezt gondolják a többiek is a hétfő regeli tanszéki eligazításon. Előttünk a tanterv, szakirányok, vizsgarend, kutatási lehetőségek. A kampusz hatalmas, kisebb város. Észt, kínai, olasz és lengyel, minden nemzetből van itt valaki! Ülök a kantinban, és körülvesznek a kultúrák. Kinyílt a világom!

Itt nem jönnek a ZH-k, helyettük csoportmunka van. Beadandók, poszterek, laborgyakorlatok és üzemlátogatások. Észre sem veszem, és már vizsgázunk. És az egyik tanár megkérdezi, akar-e valaki Washingtonba menni. Pár hétre rá jelentkezem. Azt mondják, üdv a csapatban.

Állunk a díjátadón, gratulálnak a díjnyertes poszterhez. És közben arra gondolok: hogyan is jutottam ide? Létezik, hogy én voltam az, aki a K mögött a padon ült, aki elektro laboron mért, aki az államvizsga előtt a nyakkendője hegyét birizgálta, és aki most ezt a hatalmas, 500 dolláros csekket tartja? Hát persze!

Mindenki, aki előttem jár, ugyanazt az utat járta valaha, mint te. Szóval ha most te ülsz azon a padon, és azon gondolkodsz, van-e keresnivalód a Budapesti Műszaki Egyetemen, esetleg ha a gépelemek TF fölött görnyedsz hajnalban, és már el nem tudod képzelni, egyáltalán minek küzdesz... hát ezért. Majd amikor évek múltán, valami hihetetlen helyen állsz, és arra gondolsz, valaha ott voltál, ahol most, elmosolyodsz. Majd méssz onnan is tovább.

BORTEI-DOKU
SHAUN



Írtam mindenről, amiről lehetett, és csak remélni tudom, hogy el is olvastátok. De hat év már bőven elég, teret kell engedni a fiatalságnak is. Én már leteszem a tollat. Köszönök mindent: Sziasztok!



TENK
CSABA



Könyv

SHOGUN
A NOVEL OF JAPAN
JAMES CLAVELL

PORNÓI DÓRA



Film

► Hármaskönyvelés

Ez egy rendhagyó könyvajánló, amelyben a kulisszák mögé engedlek be titeket. Megosztom veletek a végtelen könyv forrását, a Hármaskönyvelést.

A könyvespolcokat mindig csillogó szemekkel néztem. A színes gerincek, az aranyozott betűk mindig arra a következtetésre juttattak, hogy minél több könyvet ismerek meg, annál kevesebbet tudok az irodalomról. De ahogy múlik az idő, úgy söpröm le magamról a felelősség terhét, hiszen valljuk be, túl kicsik vagyunk, és túl sok a könyv. Sőt, túl sok a rossz könyv.



harmaskonyveles.hu

Itt jön képbe a Hármaskönyvelés. Egy heti rendszerességgel megjelenő podcast, ahol három műsorvezető beszélget cirka 40 percet tapasztalataikról, és a könyves szcéna legfrissebb híreiről. Kiss Gabriella, Fejes Balázs és Szedlák Ádám segít nekünk, hogy jól döntsünk, mikor egy könyvet leemelünk a bolt polcairól. Megismerhetjük ízlésüket, azonosulhatunk velük, vagy csak szimplán bizalmunkat adhatjuk nekik, hiszen hente akár több könyvön is átrágják magukat helyettünk, így talán nem nagy meggondolatlanság azt mondani: ők tudják, mi a jó.

Legyen szó sci-firől, képregényekről, romantikus könyvekről vagy önéletrajzi regényekről, mindenki megtalálhatja az ízlésének megfelelő papírhalmazt. Rengeteg időt spórolnak nekünk, ami egy mérnökhallgató számára talán a legfontosabb. Az adásnak természetesen van RSS feedje, de akár az iTunesban is megtaláljátok őket.

► Swing

A legelső film, amit magyar rendezésben láttam, nem nyerte el a tetszésem, ezért akkor megfogadtam, hogy soha többé nem nézek semmilyen hazai filmet. Azonban a Swinggel kivételt tettem, és őszintén mondom, nem bántam meg. A 2014-ben bemutatott romantikus vígjátékban nyomon követhetjük, ahogy három különböző nő miképpen kovácsolódik egy csapattá, hogyan teszik tönkre a kapcsolatokat a félreértések, és hogy az új lehetőségek milyen utakat nyitnak meg számukra. A három nőt egy esős éjszaka hozta össze, majd egy kiöregedett dizőz felkarolta őket, és létrehozta utolsó nagy művét a Swing Angels nevű hakhizenekart. A trió az ötvenes évek stílusát eleveníti fel, egy transzvesztita bártulajdonossal, és egy hakhizát szervező menedzser segítségével. Fazekas Csaba rendezése nemcsak a történet miatt aratott nagy sikert, hanem a felvonultatott szereplőgárda miatt is. Az egész filmben a legnagyobb név Törőcsik Mari, aki már pusztán jelenlétével is emelte volna a film színvonalát. Mellette még olyan nevek is megjelennek, mint Ónodi Eszter, Kulka János, Csúja Imre és Csákányi Eszter. Személy szerint ezt a filmet egy sikeres ZH utánra ajánlanám, amikor már semmi nyomás nincs az emberen, és önfeledten, nyugodtan tud filmet nézni.



► Holtodiglan



Az őszi filmdömping egyik gyöngyszeme volt számomra a Gone girl, magyarul a Holtodiglan című film. Érdemes egy kicsit elidőzni ezen a címválasztáson. A „Gone girl” azt mondja el, amit a trailer alapján is tudhatunk: Nick (Ben Affleck) és Amy (Rosamund Pike) az ötödik házassági évfordulójukat ünnepeleik, de mire Nick hazaér a reggeli sétából, a felesége gyanús körülmények között eltűnik. A kitérő rendőrök vizsgálódása során még több furcsa dologra derül fény, és egyre valószínűbb, hogy Nick maga tüntette el fiatal feleségét. A magyar „Holtodiglan” cím pedig megerősíteni látszik ébredő gyanúmat.

A történet bemutatását viszont itt abba is hagyom, mert nem akarom elrontani senki számára a váratlan fordulatokat. Minden kritikában olvasható, és én is csak megerősíteni tudom: hihetetlenül lebilincselő és elgondolkodtató film. Gyakorlott filmfogyasztóként nagyon vártam a beharangozott „váratlan” és „megdöbbentő” fordulatokat, de a film elején inkább forgattam a szemem: íme, egy újabb film a kívülről tökéletesnek tűnő, de valójában ellaposodó házasságokról. Mi tetszett ebben mindenkinek? Aztán az első óra végétől már csak a leesett állapot keresgéltem a széksorok között.

David Fincher most is hozta a tőle megszokott formulát, és a székhöz szögezte a nézőközönséget. Az utolsó jelenetsor után senki nem állt fel a moziateremben, annyira felfoghatatlan, de mégis valahol érthető volt a lezárás. Mocorgás helyett mindenki üve maradt még pár percet, mint a Marvel filmek után szokás, de most nem a stáblista végét vártuk, hanem mindenki próbálta rendezni a gondolatait, hogy életünk párjával a film mely részeit nem fogjuk soha átbeszélni.

A filmdő több, mint két óra de minden percét megéri. Ha vizsgaidőszakban egy sorozat-résznyi időnél több lustálkodásra vágytok, ezt a filmet javaslom.

SOMOGYI
IMRE



KALÓZ
VIKTÓRIA



ZENTAI
ZSÓFIA



Kolikonyha

Pizza

Eddig csirkéből készült ételekkel bombáztalak benneteket, de nehogy azt gondoljátok, hogy mást nem is tudok főzni. Most egy olyan alap receptet hoztam, amely roppant egyszerű, garantáltan sikert arat, elkészítése során pedig megcsillogtathatók a kreativitásotokat. Tehát jöjjön a pizza.

Az első feladat, hogy egy pohárban cukorral elkeverjétek a tejet, majd mérnöki pontossággal melegítsétek meg. Az optimális eredmény elérésének érdekében fontos, hogy testhőmérsékletnél ne legyen sokkal melegebb, se hidegebb az elegy, mert akkor az élesztő nem fog felfutni.

A langyos tejbe keverjétek bele az élesztőt, hagyjátok dolgozni, közben a többi hozzávalót keverjétek össze. Ha felfutott az élesztő, öntsétek a lisztes keverékbe, és gyúrjátok belőle lágy tésztát. Ha ez kész, takarjátok le egy tértővel, konyharuhával vagy akár a kispárnátokkal, és pihentessétek 40 percet.

Hozzávalók:
30 dkg liszt
2,5 dkg élesztő
2 dl tej
2 kk só
1 kk kristálycukor
egy kevés olaj



Most sokakban felmerülhet a kérdés, hogy mivel töltse azt a 40 percet? A válasz felettébb egyszerű: most hogy kezdődik az év, érdemes egy kicsit előre is tanulni, hogy gond nélkül vegyétek a rátok váró akadályokat. Bár jobban belegondolva a sorozatok nagy része csupán 40 perces, ez az idő épp elég arra, hogy megnézzétek a következő részt a kedvencetekből. Ha épp a Game of Thrones-t választjátok, az se nagy baj, ha 50 percet pihen a tészta.

Miután letelt a kelesztési idő, kilisztezett deszkán nyújtsátok ki ujjnyi vastagságúra. Következő lépésként fektessétek kiolajozott tepsibe vagy sütőpapírra. A tetejét kenjétek meg ketchuppal. Mostanában én egy kis pizzakrémet vagy sűrített paradicsomot is kenek rá. A tetejét szórjátok meg pizza fűszerkeverékkel!

Ezután jöhetnek az egyedi ötletek. A húsimádók tehetnek rá szalonnát, sonkát, kolbászt; a vegetáriánusok pedig a kedvenc zöldségmixüket, vagy amit éppen megkívánnak. Akármilyen kerül rá, ha a végén megszórjátok reszelt sajttal, az csak emeli az ízélményt.

20-30 perc a forró sütőben, és már csak az okozhat fejtörést, hogy hány szeletre vágjátok az illatokra odasereglett koleszosok között.

IPCSICS
NOÉMI



Gyümölcsös tejherizs

Az iskolai év kezdetével lassan eljön a kertből szedhető, finomabbnál finomabb őszi gyümölcsök ideje is. Ki kell használnunk a lehetőséget, hogy amit csak lehet, ezekkel a finomságokkal dobjunk fel. Ma egy egyszerű gyümölcsös tejberizst készítünk el.

A tejet és vizet összeöntjük, feltesszük közepes lángon melegedni, majd hozzáadjuk a cukrot és a vaníliás cukrot, és ha már a kellemesen meleg tejben feloldódtak, hozzáöntjük a rizst is, és állandó kevergetés mellett puhára, pépesre főzzük. Nagyon figyeljünk, hogy ne hagyjuk magára a tűzön, mert egy perc alatt képes odaégni és odaragadni, ami a teljes mennyiség kukába öntését vonja maga után. Ezt pedig nem szeretnénk, ugye?

Amikor megfőtt, kitesszük az ablakba/teraszra kb. 20-30 percre hűlni, és néha-néha megkevergetjük, hogy ne bőrsődjön be a teteje.

Hozzávalók:
1 bögre rizs
7,5 dl tej
2,5 dl víz
4 ek kristálycukor
2 csomag vaníliás cukor
2 kk őrölt fahéj
Gyümölcs ízlés szerint (jelen esetben 20 dkg körte, 2 db sárgabarack)



Amíg hűl a rizs, a körtét és a barackot felszeleteljük. Ha kellően kihűlt a rizs, előveszünk kisebb tálkákat vagy bögréket (kinek mi adott lakóhelytől függően), majd szétosztjuk a rizst 8-10 adagra, a gyümölcsöt pedig rászórjuk, és elkeverjük benne óvatosan, hogy ne törjük szét őket. A tetejére kevés kristálycukrot és fahéjat szórunk, hűtőbe tesszük, és 1-2 óra múlva már lehűtve, összeérve fogyaszthatjuk!



RÉTI
VIRÁG

Irány Milánó!

Híres látnivalói, fenséges pizzái, közelsége és a szinte filléres repülőjegy-árak még a szűkebb pénztárcájúakat is arra inspirálják, hogy legalább egyszer ellátogassanak Milánóba. Lássuk hát, miért és hogyan érdemes néhány napot eltölteni Olaszország második legnagyobb városában!

Jelen sorok írásakor a Wizz Air napi két (egy hajnali és egy késő esti), a Ryanair pedig napi egy (kora délutáni) járatot üzemeltet. Szerencsésebb napokon, kb. hat héttel előre foglalva 10-15 ezer forintért kaphatunk oda-vissza repülőjegyet. Előbbi mellett szól a napi két járat, ezáltal egynapos kirándulásra is lehetőség nyílik, illetve többnapos út esetén az első és utolsó nap is szinte teljes értékű napként funkcionál, míg utóbbi mellett szól a normális méretű ingyenes kézipoggyász. Mindkét légitársaság a városközponttól hozzávetőleg 50 kilométerre található repülőterekre juttat el (Wizz Air: Malpensa, Ryanair: Bergamo), ahonnan a húszpercenként induló buszokkal oda-vissza 16 €-ért még a reggeli dugóban araszolva is egy óra alatt a milánói központi pályaudvarnál lehetünk – érdemes a jegyeket előre, interneten keresztül megvásárolni.

A központi pályaudvartól a sárga (M3) metróval négy megálló Milánó központja, a Duomo. Olaszország második legnagyobb temploma a XV-XVI. században épült, a belépés ingyenes, de mindenképp érdemes a 107 méter magas taláható tetőre is felmenni 8 €-ért, hiszen egyedülálló panoráma tárul elénk. A dóm előtti téren különböző nemzetiségű emberek kínálják meglehetősen agresszív módon az általuk értékesnek gondolt karkötőket, illetve a galambok etetéséhez a magvakat, érdemes határozottan elkerülni őket. Ha még nem teltünk be a dóm látványával, pihenésképpen a szemközi McDonald's emeleti ablakából egy igazi olasz kávé kortyolgatása közben tovább élvezhetjük az édes életet.

Milánóról a világhírű dóm mellett operakedvelőknek a Teatro alla Scala, futballrajongóknak a San Siro stadion, hölgyeknek pedig a divat fővárosa az első gondolat, ami eszükbe jut. A Scala a dóm tértől egy fedett, kávézókkal, éttermekkel és elegáns ruhaboltokkal teli utcán, a Galleria Vittorio Emanuele II-n keresztül közelíthető meg – hasonló egy bevásárlóközpont, csak sokkal szebb és különlegesebb. A két nagy milánói futballcsapat stadionja tömegközlekedéssel kicsit nehezebben elérhető, mint a fő turistalátványosságok, azonban akit érdekel, szervezett túrán járhatja be kedvenc csapata szentélyét. A divat szerelmesei az úton-útfélen megtalálható ruhaüzleteken túl a város legdrágább ékszer- és ruházati üzleteit tömörítő Via Monte Napoleoné-n, a város divatfőutcájában mindenképpen megtalálhatják számításaikat, bár ez már egészen biztosan túlmutat az egyetemista pénztárcákon.

Milánóban barangolva az olaszos közlekedési morál mellett a parkok sokasága és nagysága az, amit a Budapesthez szokott szem óhatatlanul kiszúr. A közparkok tiszták és gondozottak, a város népessége pedig jól láthatóan előszeretettel használja őket. Egyik legnagyobb a Parco Sempione, mely a Castello Sforzesco – az egykori hercegi palota – mellett terül el, pusztán tíz perc sétára a dómtól. Múzeumbarátok különböző kiállításokat is megtekinthetnek a palotán belül, de ha már múzeum, akkor érdemesebb megnézni Leonardo da Vinci mesterművét, Az Utolsó Vacsorát a Santa Maria delle Grazie templomban. Ha tényleg meg szeretnénk nézni

a festményt is, érdemes nem előtte levő nap a parkban sziesztázva kitalálni ezt, ugyanis főszezonban akár több hónapra előre időpontot kell foglalni, akkora az érdeklődés.

A Garibaldi F.s. metrómegálló környékén található a modern negyed. Formabontó, magas épületei közt sétálva az az érzésünk, mintha egy másik városban járnánk, pedig negyed órája még a középkori városmagban kávéztunk. Ha pedig egyetemistaként szeretnénk látni, milyen egy milánói egyetem, akkor a S.Ambrogio metróállomásnál található Università Cattolica épületeit is körbejárhatjuk. Este a bulinegyed – a P.ta Genova F.s. metrómegálló környéki Navigli – utcáiban ülhetünk le egy pohár borra és az Olaszországban járva kihagyhatatlan pizzára. Bár az ára magasabb az itthon megszokottnál, nem is hasonlítható össze a minősége a budapesti aluljárókban kapható pizzaszettekkel.

Összességében tehát Milánó remek hely akár egynapos kirándulásra, akár néhány napos városnézésre indul az ember. Sőt, igazából a svájci határ sincs messze, vállalkozó kedvűek a comói tóhoz is elugorhatnak, állítólag az is szép hely.

HIDAS
GÁBOR



Az utca embere

Újra eljött a szeptember, így megint kényelmesen elfoglalhatjuk az előadóknak és a kisebb termekben kedvenc ülőhelyeinket. Ám mi idén is képtelenek vagyunk egyhelyben maradni, így újból elengedtük fantáziánkat, és örült kérdésekkel bombáztuk egyetemünk hallgatóit. Ebben a hónapban a következőt találtuk ki számukra: "Milyen érzéseket, gondolatokat váltott ki belőled első látásra a Q épület előtt álló kocka?"

-Tök fölösleges, és ha jól tudom azért készült, mert valamilyen jogszabályban benne van, hogy az építkezések XY%-a művészeti alkotásra kell, hogy elmenjen a költségből.

-Vigyék a MÉH-be!

-Őszintén szólva nem is értem, mi lenne a mondanivalója. Talán egy szlogen álcázva: „Kocka, aki ide jön – BME”.

-Mindig, ha elmegyek mellette, magamat látom benne. Mert oda van kötve a sulihoz és nem szabadulhat egyszerűen. És mert bár a belseje színtiszta, ki nem használt forrás, addig a külső egy nyers...izé. És hát mi az, amit nem dob fel egy kék LED csík.

-A gyártás során felmerülő hibák miatt a műtárgy súlypontja eltolódott, ennek köszönhető a ferde úszáshelyzet.

-Az első gondolatom az volt, hogy Borg kocka a Star Trek-ből. És azt szimbolizálja, hogy ha belépsz a Q-ba, akkor „minden ellenállás hasztalan”.

-Szerintem túl szögletes. Az éles sarkok feszültséggyűjtő pontok, amik ugye kezdődő repedéshez vezetnek.

-Hát az első gondolatom vele kapcsolatban az volt, hogy vajon ha lekenem éjszaka sutyiban Hammerite-tal, akkor műkincset óvok meg gerillában, vagy rongálok..? Kortárs művészetben nem vagyok otthon. Ha megerőltetném magam, akkor talán értékelgetem, de az biztos, hogy sokkal többbe került, mint ami az esztétikai értéke lenne, ha mindenkinek az ízlése az enyémmel egyezne.

-Az jópofa, hogy az egyik sarkán áll, amittől olyan, mintha az égből pottyant volna. Így még inkább kifigurázva szegény infósokat, hogy nem elég, hogy kocka, de még úrlény is.

-Elég pofás szobor, csak kár, hogy nem festették le valamivel, mert 10 év múlva már a madarak fognak bele költözni.

-Kár, hogy nem 3x3 és színes, mert akkor Rubik kocka is lehetne. Na meg az jobban is nézne ki!



Humor

Szülőszobán:

Doki, a kéket vagy a pirosat kell elvágni?

- Hogy hívják a bátor, mindenre képes kanalat?
- Merőkanál!

- Mi a különbség az üzenetrögzítő és az intenzív osztály között?
- Az intenzíven a hosszú sípszó előtt kell beszélni.

Autóból használható bankautomata kezelési útmutatója:

Férfi ügyfeleknek:

1. Hajtsd az automatához, és nyissa ki az ablakot.
2. Helyezze be az automatába a hitelkártyát, és adjameg a PIN-kódot.
3. Billentyűzze be a kívánt összeget.
4. Tegye el a pénzt.
5. Vegye ki a hitelkártyát és a bizonylatot.
6. Húzza fel az ablakot. Jó utat!

Női ügyfeleknek:

1. Hajtsd az automata elülső oldalához.
2. Indítsa újból a lefulladt motort.
3. Nyissa ki az oldalsó ablakot.
4. Menjen hátrafelé, amíg az automata az ablak mellé nem kerül.
5. Vegye elő a táskáját, ürítse ki az utasülésre, majd keresse meg a hitelkártyáját.
6. A visszapillantótükörben ellenőrizze a sminkjét.
7. Próbálja meg a hitelkártyát behelyezni az ATM-be.
8. Szálljon ki, hogy elérje a bankautomatát.
9. Helyezze be a hitelkártyát.
10. Vegye ki és helyezze vissza fordított irányban.
11. Menjen vissza a kocsihoz, és keresse meg a noteszt, amibe felírta a PIN-kódot.
12. Üsse be az adott számokat.
13. Nyomja meg a „törlés” gombot, és a TAJ-száma helyett adja meg a mellette lévő négyjegyű számot.
14. Most üsse be a felvenni kívánt összeget.
15. Vegye el a készpénzt és a bizonylatot.
16. Szálljon vissza a kocsihoz, keresse meg a pénztárcáját, tegye el a pénzt, ellenőrizze a sminkjét, és induljon el.
17. Tolasson vissza az automatához, szálljon ki, és vegye ki a hitelkártyáját.
18. Tegye el a hitelkártyát.
19. Ha a sminkje rendben, egyes sebességben indítsa újra a lefulladt motort.
20. Vezessen két-három kilométert, és ha gyorsabban szeretne menni, engedje ki a kéziféket. Jó utat!

- Én vagyok itt az egyetlen épelméjű?
- Miért mi a baj?
- Egy idegen kávé készít a konyhánkban.
- Inkább teát kérnél?

Társkereső hirdetés:

„Fiatal vagyok, jóképű és izmos. Anyagilag is jól állok, hat kocsim van, két házam, és egy nyaralóm a Karib-tengeren. Nem keresek senkit, csak dicsekedni akartam.”

NEGYVEN ÉVE

JELENT MEG

az első

KÖZHÍR

////// *SINCE 1975* ////

ÜNNEPELD VELÜNK

AZ EGÉSZ FÉLÉVBEN!

Maigist Lohu Andrei I Dominus Zolt
povinc Noe Nyila Gabor Kelt Bakht Ocsadi Pety
Kutir Dora Eszter Lilla Monay: Reha Dn

Andreas Lohu "Jenny" Stefan Rth Hun' Kiri Kapical D. H

Kalos Viktoria Gyula Kirga Katoli Rto Joz

Zsuzsanna Orsolya Gyula

Andreas

Torino
Dora