

KÖZHÍR 40

A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI ÉS JÁRMŰMÉRNÖKI KAR HALLGATÓI ÖNKORMÁNYZAT LAPJA

2015. NOVEMBER

BSC KÉPZÉS: MILYEN VOLT ÉS HOGYAN TOVÁBB?



5 KÖZLEKKAR

5 LET'S LEAN TOGETHER!

6 A MECHANIKA BÜVÖLETÉBEN-
INTERJÚ DÓRA SÁNDORRAL

8 BSC KÉPZÉS: MILYEN VOLT ÉS
HOGYAN TOVÁBB?

10 VERSENYZÉS UTÁN DIPLOMA -
INTERJÚ DR. SPÁTH TIBORRAL

12 KÖZHÍR 40

12 ÖT ÉV MÚLVA UGYANITT

14 MI TÖRTÉNT HÉT ÉV ALATT?

16 KÖZLEKEDÉS

16 NÉHA MINDENKINEK KELL
EGY YUGO

18 APJÁRA ÜTÖTT EZ A GYEREK

19 GRAND PRIX A FŐVÁROS SZÍVÉBEN

20 DÍZEL-GATE, AVAGY KI BUKIK
MA MEG?

21 A HAZUG VOLKSWAGENT
HAMARABB UTOLÉRIK...

22 VASUTAK ÉS MENETRENDJEIK
A HÁBORÚ SZOLÁGÁLATÁBAN
2.RÉSZ

24 KERÉKPÁRSZÁLLÍTÁS A
TÁVOLSÁGI KÖZLEKEDÉSBEN

25 SZÓRAKOZÁS

25 AJÁNLÓK

28 KOLIKONYHA

29 SUDOKU

30 AZ UTCA EMBERE

30 HUMOR



Kedves Olvasó!

Közhír

2015. november
81/2

Sok-sok – éppen 40 – évvel ezelőtt egy lelkes közlekkáros hallgató úgy döntött, hogy a tanulás és egyéb megterhelő egyetemi kötelezettségei mellett belevág egy- immáron rendszeresen megjelenő- kari újság létrehozásába. Ekkor még egy személyben alkotta a szerkesztőséget, majd később több író és szerkesztő csatlakozott hozzá, akikkel együtt gépelve, ragasztva, rajzolva készítették el az eleinte kihagyásokkal kiadott, 8 oldalas újságot. Ezt a hallgatót Kórádi Gyulának hívták, az újság pedig nem volt más, mint a Közhír. Az akkori főszerkesztő és csapata lelkesen alkotta meg kisebb-nagyobb kihagyásokkal a lapot, de azt nem gondolták volna, hogy a Közhír akár a felnőttkort is megérheti. Azonban az újság az évek során is megállta a helyét: 2015. október 9-én, a Baross Gábor Kollégium dísztermében az elmúlt 40 év szerkesztőivel közösen ünnepelhetjük az azóta rengeteg változáson átmenő újság születésnapját. Jó volt látni, ahogy az elmúlt évek szerkesztői szinte még kabátban, alig megérkezve körbeállták egymást, és csak kérdeztek, meséltek, bólogattak, csillogó szemmel mosolyogtak: a viszontlátás örömeinek fantasztikus érzésének birtokában szerették volna a lehető legjobban kihasználni ezt az időt, amit most az emlékek felidézésével tölthettek. Minket, hozzájuk képest

még kezdő szerkesztőket sem hagytak ki ezekből az anekdotázásokból: rengeteg kedves élményt és történetet osztottak meg velünk, amikkel gazdagodva, magunkba tekintve csak még erősebben átérezzük azt a Közhír-család érzést, ami miatt minden szerkesztéskor újra és újra hozzáfogunk ahhoz, hogy alkossunk. Elkészülésükre a szerkesztők egy ölelés, kézfogás keretében ígéretet tettek arra, hogy öt év múlva ugyanitt, ugyanúgy összegyűlünk, hogy a Közhír 45. születésnapját is méltóan megünnepelhessek, habár ezek az ígérek általában elsikkadnak, elfelejtődnek. Azonban én, aki ott voltam és láttam a ragyogó szemeket, biztosra veszem, hogy ez egy olyan ígéret lesz, amit senki nem felejt el. Reméljük, minél többen kedvet kaptok a csatlakozáshoz, és a következő Közhír születésnapot még többen ünnepelhetjük!

CSENKI
LILLA



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

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

Készült 800 példányban

Felelős kiadó

Csányi ÚjraHajas Norbert

Felelős szerkesztő

Lindtner Felelős Andor Csaba

Főszerkesztő

Csenki Gyomorfekély Lilla

Főszerkesztő helyettes

Pornói Vérgalamb Dóra

Rovatvezetők

Ipcsecs MaSemFogokAludni Noémi

Papdi SokatVállalok Tamás

Pornói EgyCsuklásEgyLélek Dóra

Zentai Zalliteráló Zsófia

Tördelőszerkesztők

Greffer Paradicsomos Kinga

Munkácsi Rostonsült Kristóf

Tóth NeFogKifé Ágnes Mariann

Tüdős Picur Bálint

Olvasószerkesztők

Dajka KüzdőkAzSEvel Gábor

Darázsi TávOlvasó István

Fehér PopZenekar Tamás

Madácsi PopÉnekes Réka

Zsbori MálnaMűhely Eszter

Képszerkesztő

Mocsányi KiraktakOtthonról Réka

Címlap

Orbán Gergely Dávid

Szerzők

Barta VanBaj Xénia

Csenki BiciklisBusz Lilla

Dózsa JóLeszEz Eszter

Engloner Hagyományos Gyula

Fehér Fekete Bálint

Helméczy HolnapraKészLesz Károly

Ipcsecs Riporter Noémi

Kalóz Kapitány Viktória

Lindtner Maharadza Andor Csaba

Madácsi Szóköz Réka

Munkácsi Leírhatatlan Kristóf

Papdi Szakmai Tamás

Pornói HomárLány Dóra

Strausz HűtöttKesztyűtartó Péter

Tüdős Májás Bálint

Új tantervek készülóban

Nem csak őszi szelek járnak a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karon, hanem a változásé is: a közeljövőben nagy változáson esnek át karunk alap-és mesterképzései. Egy szösszenetnyi interjúban kértük Dr. Varga István dékán urat, hogy válaszoljon a legfontosabb kérdésekre.

Miért van szükség új tantervekre?

A kétlépcsős (alap, mester) képzés bevezetése óta eltelt 10 éves időszak tapasztalati alapján, mind az oktatói, mind a hallgatói oldalról fogalmazódtak meg változtatási igények. Ezen túl az egyes tudományterületek változása és súlyponteltolódása, valamint a gazdaság és az ipar által támasztott követelmények oldaláról is történtek változások, amelyek szükségessé tették az oktatási felülvizsgálatot.

Mik voltak a fő szempontok, melyek mentén az új tanterveket tervezték?

Csak nagyon dióhéjban. Fő szempont volt a tantárgyak számának a csökkentése, a számonkérések számának csökkentése, az MSC képzés vonzóbbá tétele, nagyobb szakmai törzsanyag hányada és úgy általában a három szakunk egyedi jellemzőinek a markánsabb kialakítása, miközben sikerült egy olyan tananyag mag összeállítása, amely mindhárom szakon a „mérnök” tudás alapjának definiáltunk. Így jött létre az, hogy az első két félév gyakorlatilag egyforma a három szakon, míg a további félévek sokkal jobban eltérnek, mint korábban.

A tervek alapján sikerült elérni a kitűzött célokat?

Aki csinált már tantervet, az láthatja, hogy mennyire összetett és bonyolult rendszerről van, amelyben nagyon sok szempontot kell összeegyeztetni. Remélem a célok nagy részét el tudtuk érni, úgy hogy ezzel más korábbi értékben nem tettünk kárt.

A következő évekre véglegesnek tekintik-e a terveket, vagy várható még változás a közeljövőben? A hallgatók véleménye mennyiben befolyásolta az új tervek kialakítását?

Közel két éve beszéltünk először az oktatási felülvizsgálat szükségességéről. Ezalatt az idő alatt nagyon sok konkrét levelet és megkeresést kaptunk a hallgatóktól, illetve a HK-től. Ezeket igyekeztünk beépíteni. A hallgatók eddigi véleményét úgy érzem próbáltuk maximálisan figyelembe venni. A most közzétett, vitára bocsátott verzió már ezeket tartalmazza. Természetesen végten ideig tudnánk még ezekről beszélni, de ahhoz, hogy a változások elinduljanak, egyszer meg kell húzni a határt, amikor véglegesítjük azt. Most a tervek szerint október 25-e után véglegesítjük

és döntünk. Ha életbe lép az új tanterv, azt hosszú ideig nem szeretnénk megváltoztatni, tehát azt gondolom a következő 10 éves periódusra tervezhetünk.

Mikor vezethetik be ezeket a tanterveket?

Ha feszített menetrend szerint sikerül novemberben, vagy legkésőbb decemberben a Szenátuson elfogadtatni, akkor az alapképzésben 2016 szeptembertől, a mesterképzésben már 2016 februártól az új tantervek szerint indulnának.

A kozlekedes.bme.hu oldalon ti is megnézhetitek, hogy hogyan változnak a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar képzései!

CSENKI
LILLA



500

Ennyi szendvics készült a Közhír 40. születésnapjára.

144

Ennyi BSc-s kapott diplomát idén. Gratulálunk!

60

Eddig ér el Budapestről az összes BKV jármű, ha egymás mögé állítjuk őket.

Let's lean together!

Szeptember 24-én Óbuda egy mesés szép éttermébe látogattam el, ahol meglepő módon nem az ínycsiklandó ízek, hanem egy szakmai fórum kapott jelentős hangsúlyt a nap folyamán. Bár reggel nyolctól közel délután hatig tartott a konferencia, mégis az érdekesítő előadások elnyomták a fáradtság érzését. De mi is történt pontosan aznap?

► A konferencia előtt

Először is leszögeznék egy tény: egyike vagyok azon logisztikusoknak, akik gondolván a jövőre felvették a bBevezetés a lean szemléletbe nevű tárgyat, mert ez nekünk állítólag kifejezetten hasznos és majd jó lesz, ha munkába állunk. De ennél nem tudtam sokkal többet a tárgy felvételekor a tárgyról. Egyszer élünk, próbáljuk meg...

Az első előadáson már kezdett az egész értelmet nyerni. Majd óráról órára a történetek által nyerhettünk mélyebb betekintést a lean szemlélet lényegesebb részeibe. Ugyanis ennek célja, hogy a vevő számára a lehető legnagyobb értéket tudják előállítani a lehető legkisebb erőforrás, energia, idő és erőfeszítés felhasználásával és mindeközben a veszteséget nulla körüli értékre igyekezzenek redukálni.

Így hát mikor tudomást szereztünk a konferenciáról és a lehetőségről, szívesen vállaltam a feladatot, hogy minél több információt gyűjtssek erről a szemléletről.

► Amerre a szem ellát

A BME Anyagmozgatási és Logisztikai Rendszerek Tanszéke először rendezte meg nagyszabású, Learning together elnevezésű konferenciáját, melyre a KKV szektor cégvezetői, nagyvállalati vezetők, folyamatfejlesztéssel, termeléssel és logisztikával foglalkozó szakemberek és más, lean iránt érdeklődők jöttek el. A magasan képzett előadók az általuk képviselt cég fejlődését mutatták be a szemlélet szellemében.

A repertoár kifejezetten színesnek kínálkozott, ugyanis a gyógyszeripartól egészen a robot felújításon át a fehérneműiparon keresztül megannyi gyümölcsöző lean használatba nyerhettünk betekintést, s tudhattuk meg sikerük titkát.

► Tippek, trükkök, praktikák

Ez talán fölényesnek fog hangzani, de többször nem eget rengető ötletek hangzottak el. Mégis a változás kulcmomentuma ez, melyre nem mindenki képes: akarnak észrevenni hibát a jelenlegi rendszerben, ezért próbálják azt kiszűnni. Mindegyiknek az alapja egy észrevétel volt, melyet a cég igyekezett kivizsgáltatni, majd az eredmények alapján próbált pozitív változást hozni a dolgozók életébe. Így például volt olyan előadó, aki egy táblára kifüggesztette dolgozói által írt észrevételeket. A személyeskedés elkerülése végett egy sorsolásban vehettek részt azok, akik véleményüket névvel látták el, ezzel is motiválta őket, hogy ne rejtsek véka alá saját, valódi problémáikat.

Egy másik felmerült probléma elemzése során arra tettek kísérletet, hogy hogyan csökkenthetnék az egy robotra szánt idő hosszát a műhelyi munka során. A jelenlegi helyzetet a vezetőség egy spagetti diagram elkészítésével vizsgálta, melyből könnyedén rájöttek, hogy a munkához szükséges szerszámok messze, vagy akár másik szobában vannak, így ezek folytonos megszerzése jelentős időt elvett a készítésből. Egy átrendezés után majdnem kétszer annyi robotot voltak képesek egy hét alatt elkészíteni.

A logisztikához kapcsolódóan az építőipar is helyet kapott a konferencián, mely előadásban szó esett a folyamatok gyorsításáról, pár apró, egyszerű ötlettel (alapanyagok helyének megjelölése, különböző színűek az eltérő csavarok). Bár kifejezetten nehéz dolguk van a különböző beszállítókkal, akiket nehéz észben tartani, de megfelelő felkészüléssel és tervezéssel, még ők is képesek a közel 20%-os költség megtakarításra, és most már 8%-al kevesebb alapanyagot is elég beszerezniük.

De a lean ott lehet a műszakatadásban is. Ugyanis az egyik történetből a vizsgálatából kiderült, hogy az egyik cégben dolgozó operátorok 57%-nak körülbelül az utolsó 50 perc átvállalással telik, avagy a termelés addig abba marad. Viszont a felettük állók közül nagyjából ugyanilyen arányban mondták azt, hogy az operátorok akkor kemény munkát végeznek és folyik a termelés. Viszont ez az idő kellő odafigyeléssel és némi újítással csökkenthető.

► Mi lesz veled, lean?

A több órás konferencia végén az előadókat arról kérdezték, hogy miképpen képzelik a lean magyarországi térhódítását. Volt, aki úgy látta, hogy „brutális nyomás”, egyfajta kényszer szükséges ahhoz, hogy a magyarok befogadják a szemléletmódot és adjanak neki egy esélyt. De csak ott fog működni, ahol akarják is majd utóbb, hogy működjön. Viszont volt, aki pont attól tartott, hogy a kényszer bizonyos értelemben stresszhatásnak teszi majd ki a dolgozókat, ami hátrányt jelenthet, hiszen nem a negatív változás a szemlélet célja. Egy valakiben az is felöltött, hogy mégis csak Magyarországon élünk, és mint tudjuk, a lean egyik alapelve az ember tisztelete. Így bár jelenleg elég szkeptikus, de reméli, hogy pozitívan fog csatlakozni. Viszont a konferencián való részvételt tekintetbe véve, én úgy szűrném le a gyors konklúziót, hogy amíg ennyi embert érdekel a változás és annak lehetősége, addig nincs miért aggódni, hisz a csodás példák, mindig követésre sarkallják a reménykedő cégeket is.



fotó: Pornói Dóra

PORNÓI
DÓRA



A mechanika bűvöletében - Interjú Dóra Sándorral

Ebben a hónapban sokak által szeretett tanárunkkal beszélgettünk. Kiderítettük, hogy került át a katedra másik oldalára, hogyan élte meg a hallgatói éveket, és miért nem tudtunk ebben a félévben órát felvenni hozzá. Annak érdekében, hogy az oktatásról is beszéljünk picit, szembeállítottuk a mai technikát a tanítással, és szóba került, hogy mi lett a sorsa a tavalyi terveknek, hogyan változik a mechanika vizsgarendszer.

Te is erre az egyetemre jártál, mi vonzott ebben a szakban?

Autószerelő szakközépbe jártam, úgyhogy igazából ez a szakma vonzott már általános iskolában is, sőt, igazából már óvodában is ilyen bütykölős figura voltam. A Csonka János Autószerelő és Autóvillamosági szerelő szakközépbe jártam. Nem gondoltam volna, hogy egyetemre fogok jönni. Először a tanáraink gondoltak erre. Nekem akkoriban még az volt a jövőképem, hogy elvégzem a technikus ötödiket, és lesz egy saját autószerelő műhelyem. Jó tanuló létemre, sokat mondogatták, hogy jöjjenek egyetemre, és a Közlekedésmérnöki Kar autós irányzata természetes választás volt. Annak ellenére, hogy eleinte nagyon gépjármű-motor orientált voltam, a mellék szakirányon a mechanika, kocsiszekevény tervezésre keveredtem.

Hogyan lettél tanár?

1999-ben kellett volna végeznem az egyetemen, ez a nyelvvizsga hiánya miatt nem sikerült. Már akkor is tervben volt, hogy doktoranduszként itt maradjak, az oktatás viszont akkor még nem. Gondoltam, hogy visszajövök ide az egyetemre, ez akkor nem sikerült. Szőke Dezső tanár úron keresztül egy évre kikerültem Steyrbe az Engineering Center Steyr céghez. Majd visszajöttem doktorandusznak, ez 2001-2003-ig tartott. Ott tudtam meg, hogy van oktatási lehetőség, ami nagyon hamar megtetszett, mert beszélni már akkor is szerettem.

Mi fogott meg annyira a tanításban?

Talán ami a legfontosabb, hogy nagyon jó dolog látni azt, amikor valakinek elmagyarázunk egy új dolgot és megérti. Szerintem még most is ez a legjobb.

Mit gondolsz, mi egy jó tanár jellemzője?

Egy nagyon fontos tényező, hogy bele tudjunk helyezkedni a hallgatók nézőpontjába. Saját tapasztalatból kiindulva, én még most is érzem, hogy mennyire nehéz volt az anyagot először hallani. De ha már sokszor elmondtuk, vagy amikor sok ideje csináljuk ahogy telnek az évek, nekünk egyre egyértelműbb a dolog. Hallgatóként biztos ti is érzitek, hogy ha visszagondoltok egy-egy régebbi tárgyra, ami akkor nehéz volt, az most már egész egyszerűnek tűnik. Ez a ne-

héz a tanításban, hogy bár nekünk már minden magától értetődőnek tűnik, de mégis úgy kell súlyozni a részleteket és a magyarázatokat, hogy beleéljük magunkat abba, hogy a másik ezt először hallja. Át kell gondolnunk, hogy hol lehetnek azok a buktatók, ahol megtörik a megértésnek a folyamata. Ami engem irányít, hogy bele tudom helyezni magam a hallgatóság nézőpontjába, és úgy tudom alakítani a mondandómat.



Ha ennyire szereted csinálni, miért hagytad abba a mostani félévben?

A kettős életmód miatt. 2005-ig voltam főállásúként itt a tanszéken, amikor a doktorandusz év letelt tanársegéd lettem majd végül tudományos segédmunkatárs. De gyakorlatilag nem változott semmi, csak a megnevezés. Ezután kerültem ki egy céghez, ahol azóta is dolgozom. Ez egy nemzetközi piacra is dolgozó magyar kisvállalkozás. 2010-ig dolgoztam részmunkaidősként, azután teljes mértékben itt hagytam az egyetemet. 4 év múlva Galambosi tanár úr többszöri kérésére jöttem vissza. Akkor ez belefért az időmbe. Sajnos jelenleg nincs mind a kettőre időm, és a cég is nagyon fontos számomra. Mindaz, amit felépítettünk.

Mivel foglalkozol a cégnél?

Szoftverfejlesztőként dolgozom. A programozás is egyfajta hobbi volt. Már általános iskolában is Commodore 64 alaptanfolyamra jártam.

Akkor mondhatni, hogy már fiatalkorodban elkezdődött a számítógép örület?

Attól függ, mit nevezünk számítógép örületnek. Például olyan nagy számítógép játékos sosem voltam. Nem játszom soha, okos telefonom sincs, sőt, még Facebook profilom se. - Ilyen szempontból nem lennék számítógép örült, bár ez kicsit olyan, hogy a szakács sem megy étterembe. - Nagyon régóta foglalkozom számítógépes dolgokkal, de ez egy hobbi volt, illetve segítség. Nagyon sok feladatomhoz írtam programot már az egyetemen is. Ez a cég, ahol most vagyok, egy hatalmas lehetőséget jelentett. Kihívás volt, hogy mechanikát kell programozni.

Az nem lehet könnyű feladat!

Igen... Azt gondolom, hogy jó munkát is nehéz találni az embernek. De egy olyant, ami a két legfontosabb ismérvének megfelel, talán még nehezebb. Ilyen szempontból úgy gondolom, hogy megtaláltam az ideális helyem. Szoftverfejlesztő mérnökként egy mechanikai, úgynevezett végelesemes programot fejlesztünk. Igaz, hogy építőmérnökök számára, de a mechanika az ugyanaz mindenhol.

Előző évben volt egy honlapod, ahol a mechanika 1-2 anyagok voltak megtalálhatók kidolgozott példákkal. A napokban próbáltam rákeresni, de nem volt elérhető. Mi lehet ennek az oka?

Az csak egy hiba volt, egyik kollégám is jelezte, hogy nem volt elérhető a honlap, akkor a szolgáltatóval volt a gond. Úgy tudom, hogy már működik. Biztosan nem szüntettem meg, és nem is tervezem. Az oldal még mindig üzemel. Volt olyan időszak, amikor azt gondoltam, hogy nem megy tovább, de ez nem így lesz.

Hogy született meg a honlap?

Körülbelül 11 éve hoztam létre. Akkor még volt egyenes és keresztfélév is. Amikor átkerültem a keresztfélévbe, az óraszám is csökkent, vagy valami miatt kevesebb volt a gyakorlati óraszám, és nem tudtam mindent leadni. A hallga-

tókkal azon gondolkodtunk, hogy hogyan lehetne ezt a problémát megoldani. Akkor már létezett a mostani honlap elődje, és oda töltöttem fel a kimaradt anyagot. A következő félét már úgy kezdtem, hogy az órai munkához kapcsolódó feladatokat rendszeresen feltöltöttem. Eleinte még össze-vissza voltak a feladatok, aztán lassacskán kialakult a mostani formája.

Erről eszembe jutott egy régi történet. Akkor már nem voltam tanár, de a régi hallgatóim meghívtak a HaBárba. Amíg várakoztunk a sörünkre, egy számomra már ismeretlen hallgató rám mutatott, hogy ő a Dóra Sándor. A honlapon keresztül ismertek fel. Ez is egy olyan megerősítés, hogy erre nagy szükség van.

Kicsit visszatérve a kari életre, illetve arra, mikor még te is hallgató voltál. Milyen diáknak jellemeznéd magad?

Akkor nem vettem részt nagyon a hallgatói életben. Mivel budapesti vagyok, nem voltam kollégista, és nem is gondoltam rá, hogy így is beköltözhetnék. Néhányszor jártam ott, csatárdásáson voltam, meg párszor a haveroknál. Az igazság az, hogy volt egy kis külső társaság, akikkel eljártunk bulizni. Valahogy akkor ebből kimaradtam. A legelső kari napos részvételem 2001-ben volt, amikor az egyik sorversenynél meghívtak doktoranduszként a zsűribe.

Szabadidőben mivel foglalkozol?

Az mostanában kevés van. Azt szoktam mondani, hogy ez a mechanika is ilyen szabadidős tevékenység volt itt az egyetemen. De talán amit megemlíthetnék: van egy 400 cm³-is Suzuki Bandit, amit szoktam szerelgetni. Hiszen ahhoz hogy menjen, muszáj karbantartani. Régebben az egyetemre rengeteget jártam vele, nagyon gyorsan lehetett vele mozogni a városban. Egy túra van, amit egyik barátommal rendszeresen megteszünk: Észak-kelet Magyarországra, Szuhafő-re szoktunk elmenni. A felvidéken keresztül pedig hazajövünk, egy kis Tatra Tea kíséretével. Klasszikus motoros túsra nem szoktam vállalkozni. Inkább otthon ülök, három nap után már mennék haza.

Hogy jött ez a motorozás?

Még középiskolában volt egy Simsonom, aztán ahogy meglett autóra a jogosítványom, ismét győzött a kényelem. De mindig is érdekelt a motorozás, így 30 évesen megcsináltam nagymotorra is a jogosítványt.

Kicsit komolyabbra fordítva a szót. A tavalyi statika vizsgán volt ez a puskázási ügy, amiből elég nagy botrány kerekedett. Akkor szeretnék volna megváltoztatni a szilárdságtan felépítését. Ez végül is miért nem valósult meg?

Ennek főleg adminisztratív oka volt. Szerintem ilyen rövid távon nem lehet változást eszközölni abban, hogy mik a követelmények. Ezt valahogy akkreditálni kell. Úgy gondolom, kiderült az is, hogy ennek az oktatói feltétele sem lenne meg a tanszéken. Sokkal nagyobb teher egy szóbeli vizsgának a levelezénylés.

Mekkora a valószínűsége annak, hogy nem fog változni a vizsga?

Úgy tudom, hogy ez lekerült a napirendről.



fotók: Gabler Dalma

Akkor most sokan fellélegezhetnek.

Nem tudom, ez egy érdekes kérdés. Emlékszem, hogy akkor ez ijedség tárgyát képezte. Bizonyos szempontból volt szóbeli a 150 pontos határ fölött. Akik jöhettek, azoknak a szóbelijeik jól sikerültek. Úgy érzem, hogy ez sem olyan veszélyes, de ott nagyon meghatározó az, hogy ki ül a túloldalon.

Egy ennyire gyakorlati anyagot hogyan lehet-ne szóban számon kérni?

Egy példamegoldásnak a menetét meg lehet kérdezni. Úgy, hogy adott esetben nem is kell végigszámolni. Ezzel talán könnyebb is lenne. Igaz, hogy kicsit másabb jellegű. Meg az is sokszor szóba kerül, és a későbbiekben problémát jelenthet, hogy viszonylag kevés szóbeli vizsgáztatás van, míg a gyakorlati életben nagy szükség van a kommunikációra.

A történetek ellenére a zárthelyiken illetve a vizsgán sem volt tapasztalható szigorúbb felügyelet. Mi ennek az oka?

Ezek nem könnyű kérdések, hiszen én szinte csak kívülállóként tudok erről nyilatkozni. Azt hallottam, hogy beharangozták, mennyire kemény lesz ez a dolog. De a telefonelvétel jogi és egyéb problémákat is felvet. Erre is van olyan megoldás, hogy mindenkinek ki kell tenni az asztalra a telefont. Azonban az is furcsa lehet, ha valakinek – mint például nekem – nincs okos telefonja, amit odategyen. Csak nem puskázni akar, azért rejtegeti?

Szerinted miért kavart ekkora port ez az eset?

Úgy gondolom, hogy az etikai oldala miatt nőtt az eset ekkorára. Ez egy olyan fajta segítségnyújtásnak számít, mintha valaki helyett más ülne be a vizsgára. Legalábbis ez itt az oktatói oldalon így csapódott le. Igyekeztem nem állást foglalni ebben az ügyben. Megértem a túloldalt is, hiszen használják ezeket a csatornákat,

eszközöket, ami szerintem egy nagyon jó dolog. Van egy kollektív tudásbázis, ahol tudjátok egymást segíteni. Tisztában vagyok vele, hogy ennek az esetnek is volt olyan hallgatói megítélése, hogy ez egyfajta segítségnyújtás és bajtársiaság volt. Mivel a mindennapos életben használják ezeket a technikákat, nem is érződik, hogy ez olyan etikátlan lenne, de egy vizsgázás során egyértelműen az.

Mit gondolsz, mennyire befolyásolja az oktatást ez az új technológia?

Az információs technológia és az oktatás szembenállása is egy érdekes problémakör. Illetve a számonkérésnek a kérdése is. Rengeteg olyan technikai eszköz van, amivel most még nem tud mit kezdeni sem a felügyelés, sem az oktatók. Lehetne olyat, hogy egy Faraday-kalitkában, a vaslaborban írjuk a dolgozatot, és ott nem lehet használni semmit. De az is lehet a megoldás, hogy engedélyezzük a segédeszközök használatát, olyan jellegű a feladat.

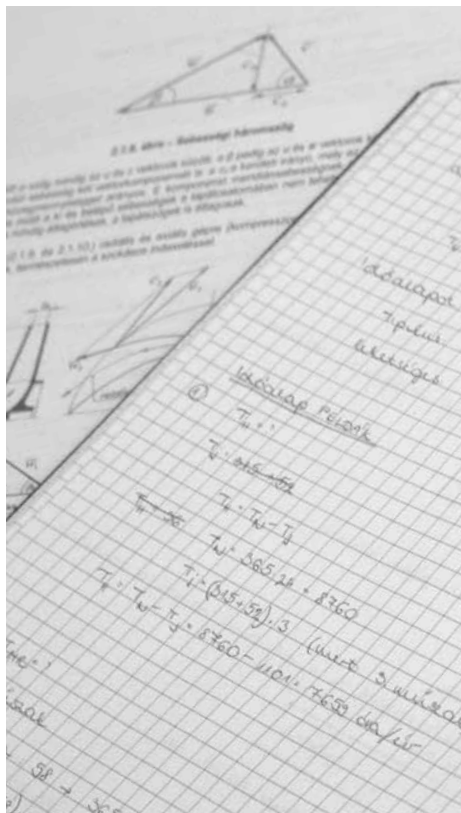
Úgy érzem, hogy összességében az oktatás nem tudott megbirkózni a technikai fejlődéssel. Ez már az egészen egyszerű dolgokban is meg nyilvánul. Például a PowerPoint felhasználásával sem bírkóztam még meg az oktatás. Szerintem ennek a programnak a használata nem abban merül ki, hogy felszóróm a képeket és onnan kivétek egy sok száz oldalas anyagot. Ezeket az eszközöket integrálni kellene, ami sokkal több oktatói munkát igényel. Azt hiszem, hogy egyelőre még sem az oktatási oldal, sem pedig a számonkérés nem elég fejlett, hogy tudja kezelni és használni a mai technikát.

IPCSICS
NOÉMI



BSc képzés: Milyen volt, és hogyan tovább?

Karunk BSc képzéseinek tanterve a tanév során felülvizsgálatra és átalakításra kerül. Ehhez kapcsolódóan megkértünk már végzett hallgatókat, hogy mondják el, ők utólag milyennek látták a képzést, illetve utánajártunk annak is, hogy milyen változásokra lehet számítani az átalakítás nyomán.



Amikor egy golya felvételt nyer a Műegyetemre, többnyire nagy örömmel és nagy reményekkel érkezik. Vonzza a rangos név és arra számít, hogy a képzés színvonalas és érdekes lesz, valamint arról fog szólni, amire jelentkezett. Aztán jönnek sorban a félévek, jönnek sorban a tárgyak, és két út áll a hallgató előtt: vagy a várakozásainak megfelelően alakul minden, és ideális esetben hét félév után boldog diplomásként köszönhetjük, vagy rosszabb esetben továszálhatnak az illúziók. Mindannyiunk érezte már úgy egy-egy tárgy kapcsán (főleg, ha esetleg nehezen sikerült túljutni rajta), hogy fölösleges, nincs rá szükségünk, ugyanakkor időnként hiányérzetünk is támad: mintha nem tanulnánk valamit, ami viszont fontos lenne és megkönnyítené az életünket. Természetesen csak a diplomával a kézben, utólag visszatekintve lehet pontosan átlátni, hogy végül is mit tanultunk, mennyire volt hasznos a képzés, mi az, amit jónak érzünk benne és mit változtatnánk. A tanterv most zajló átalakítása (erről a keretes szövegben olvashattok) apropóján az alábbiakban két, frissen diplomázott hallgató (Közlek Kázmér és Hallgató Huba) véleményét olvashatjátok a képzésről. Fontos leszögezni, hogy ezek egyedi benyomások, természetesen mások lehetnek más véleményekkel is a képzésről.

Közlek Kázmér: Közlekedésmérnökként végeztem, így véleményem elsősorban erről a szakról fog szólni és csak másodsorban mondom ki általánosításokat a karról, egyetemről.

Amikor idejöttem, büszkeség töltött el, hogy végre azt tanulhatom, amit mindig is szerettem volna. Ráadásul az ország legjobb műszaki egyetemén. Kétségtelenül ilyen gondolatok keringtek bennem, amikor először sétáltam a zöld hídon a campus felé. De a diplomaosztón már csak azt vártam, mikor kerülhetem már el végre örökre ezt a környezetet. Természetesen eddig egy elég kanyargós út vezetett.

Érdekes a lehetséges akadályozó tényezőket átvizsgálunk, hogy megértsük, hol lehet a probléma. Véleményem szerint a fő gond már középiskolában jelentkezik. A felvételt nyert hallgatók zöme úgy lépi át a középiskolát, mint Usain Bolt a célvonalat. Tulajdonképpen nem tanulunk meg tanulni, kis befektetéssel elérhettük a maximumot, és a legtöbb esetben senki nem beszél nekünk arról, hogy a BME-n tényleg tanulni kell. Egyszerűen azt gondoljuk, hogy nekünk megy a matek, megy a fizika, az egyetemen sem jelenthet majd akadályt. Aztán a hetedik héten ülünk a sikertelen zéháink halmán.

Ezen túllépve a következő probléma az alapozó tárgyak mibenlétében kereshető. Kijelenthetem, hogy közlekedésmérnökként szinte semmi hasznunk nem vált belőlük a szakirányos tárgyaknál, hiszen ott nem léptük túl a középiskolás szintet, ami a matekot vagy a fizikát illeti. Nem azt mondom, hogy egy közlekedésmérnöknek ne kellene ismernie a hőtant vagy a járműdinamika többsoros differenciálegyenleteit, de a prioritásukat nem érzem olyan fontosnak addig, amíg VisSim-et csak másfél óra erejéig láthatunk az egész képzés alatt.

Egy-két dolgot viszont nem lehet elvenni a mostani oktatástól. A problémamegoldó-képességünk tényleg rendkívül jó lesz, ha sikerül elvégezni a szakot, ugyanis annyi kikaput találunk a

tárgyak teljesítésénél, amennyi csak létezik, talán egy kicsivel még többet is. Valamint tapasztalataim szerint szaktudásunk hiányát tudományos háttértudásunk, valamint találékonyságunk pótolni tudja majd.

Összegezve úgy gondolom, hogy a képzés nem ad megfelelő szakmai identitást. A közlekedésmérnöki szak megmaradt egy hibrid, a gépésztől eltávolodni nem tudó oktatási formának. Már vannak látható jelei valamiféle változásnak, de az aszfaltburkolathoz hasonlóan a ragtapaszozás helyett az alap helyes kialakításával kellene kezdeni. Az MSc során talán már jobban körvonalazódhat, hogy mire is lehet képes egy közlekedésmérnök, de erre a jelentkezők számát vizsgálva már nem kíváncsiak túl sokan, ami az első 4 BSc félév után teljesen érthető. Egyébként el lehet végezni.

Hallgató Huba: Már egészen kiskoromban eldöntöttem, hogy ide akarok majd jönni egyetemre, úgyhogy nekem igencsak tetszett a képzés, azonban nem szabad elmenni egy-két javításra váró tényezőn, így a tanterv-változtatás küszöbén. Nem is olyan régen az egyik Köz hírben Dékán Úrral volt egy interjú, amiben megemlítette, hogy „a közlekedésmérnökből kivált a járműmérnök, kivált a logisztika, és ott maradt valami”. Nos, miután én BSc-n a karnak ezen a valami című képzésén vettem részt, így erről tudom hatékonyan kifejteni a véleményem. Azonban, bár ez a problémák felsorolása láttán nem biztos, hogy egyértelmű, de szerintem a kari képzés megfelelő, ezek a problémák csak apró javítandó pontok.

Az első és a legfontosabb probléma, mint ahogyan az a bevezetőből kiderült, hogy a kari képzéseket jobban elkülönítették, azonban a közlekedésmérnöki képzés kis változtatásokat leszámítva maradt a régi. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy közlekedésmérnökként a leghosszabb egymásra épülési lánc úgy kezdődik, hogy Műszaki kémia. Itt kell megjegyeznem, hogy nem azt mondom, hogy a járműtechnikai képzést teljesen hagyjuk ki a tantervből, de az a véleményem szerint egy járható út lenne, hogy az ilyen irányú komplexebb tantárgyak (járműdinamika, Jármű-anyagtechnológia II./Jármű fenntartás, vagy esetleg Jármű vázszerkezetek, stb.) közül egy előre meghatározott darabszámút kellene kiválasztani (mondjuk egyet vagy kettőt) és elvégezni. Mindemellett rengeteg tantárgyból megtanuljuk, hogy a közlekedés egy komplex, dinamikus, nyílt, sztochasztikus rendszer, amely lehet stabil, vagy instabil. Ehhez képest a három féléves matematikaoktatásunkból a valószínűség-számítás kimaradt, amit viszont már több oktató is jelzett, hogy probléma.

Amikor én kezdtem a kari képzést, programozási nyelvként Pascalt illetve Delphit tanulunk. Mivel a karra nem kötelező az emelt szintű informatika érettségi, így nem mindenki programozott középiskolában, ezért a Pascal első félévben megfelelő választás, hiszen egy egyszerű és logikus nyelv, amely remek szemléletet ad. Ezenfelül, fontos lett volna minimum egy C nyelv elsajátítása, hiszen az egy élő programozási nyelv, és mivel a dizájnra vajmi keveset kell figyelniük, így pontosan megfelelő lenne arra a szintre, amire a nagybétus életben szükségünk lehet. Jelenleg a képzés

Mit takar a tanterv felülvizsgálata?

A képzés átalakításának mikéntjéről bővebben Koltai Soma, a Hallgatói Önkormányzat Oktatási és tanulmányi felelőse beszélt: „Mostanra vált erősen aktuálissá egy tantervi felülvizsgálat, és úgy volt vele a vezetés, hogy itt az ideje egy alapos átalakításnak. Az egyik cél az volt, hogy csökkentsék a tantárgyak számát, ezért jó pár, több félévesre szétdarabolt tantárgy összevonásra került. Például programozás két félév helyett egy félév lesz csupán, az Elektrotechnika is összevonásra került, akárcsak a Járműszerkezeti anyagok és technológiák. A vezérlő elv e mögött az volt, hogy egy félévben kevesebb tárgy legyen, kevesebb dologra kelljen nagyon odafigyelni (ez alól a járműmérnöki képzésen a jármű- és hajtáselemek 1-2-3 kivétel kisé). A másik fő elv az volt, hogy a három képzés közös alapot kapjon, révén igen közel állnak egymáshoz. Így az első két félév teljesen, a harmadik pedig közel azonos lesz mindhárom képzésen, ezzel megkönnyítve például azok dolgát, akik esetleg az első év után szeretnének egy másik képzésre átmenni, az első félév pedig tulajdonképp egy alapozó félévvé alakul át. A további módosítások igazából erre lettek felfűzve. Cél volt még továbbá, hogy a BSc-s tanterv úgy épüljön fel, hogy a hallgatókat jobban ösztönözze az (amúgy szintén átalakuló) MSc képzésben való továbbtanulásra azzal, hogy a tanterv átalakításával kisebbek legyenek a csúszások.”

Az általános elvek és célok mellett természetesen másképp alakulnak át az egyes képzések is. „A logisztikusoknál például már a hatodik félévben megjelenik egy négy kreditos projekt munka, a hetedik félév pedig csupán a 15-15 kreditos szakdolgozatról és projektből fog állni.

Ezzel a hetedik félévben a hallgatót már a teljes tudás birtokában lehet kiküldeni létező ipari feladatra, lévén eddigre minden elméleti ismeretet megszerzett már. Fontos változás még, hogy kikerültek a szakirányok: a logisztikus tanterv tisztán logisztikából fog állni, minden egyéb átkerült az MSc képzésbe. A közlekedésmérnöki tantervet részben az új logisztikus alapján készítették el. A járműmérnöki képzésben nem került összevonásra a műszaki ábrázolás, illetve a jármű- és hajtáselemek, így az öt tárgy egymást követő félévekben fog következni. Fontos újítás még a járműmérnöki matematika megjelenése, a matematika tanszék által tanítottak kiegészítésére.”

Noha még a régi-új tárgyak tényleges tartalmáról nem született döntés, pár dolgot azért már lehet tudni, például a mechanika kapcsán. „Érdekes lesz a mechanika átalakulása. Dinamikával fog indulni, ám mivel második féléves tárgy lesz, így egy könnyített, emelt fizika érettségi felett álló nehézségű szinten, és innen fog átváltani statikába, majd némi szilárdságtanba, illetőleg járműmérnöki képzésen némi lengéstan is lesz benne. Szintén csak náluk marad meg a mechanika III. A pontos tananyagok elkészítése még hátra van, egyelőre a keretek meghatározása zajlik, ezt követi majd ezeknek tartalommal való feltöltése.”

A tervek szerint nem kell majd sokat várni arra, hogy ezek a módosítások a mindennapokban is megjelenjenek: „Ha sikerül tartani a Dékán által felvázolt ütemtervet – ami nem tűnik lehetetlen feladatnak – akkor jövő félévben már az új tanterv szerint indulhat a BSc és MSc képzés, és nem kizárt, hogy a mostani képzésben résztvevő hallgatóknak is lehetséges lesz a váltás az újra.”

már a C nyelv oktatásával indul minden szakon, azonban ennek hatásairól már nem tudok érdemben nyilatkozni, hiszen én nem tanultam e rendszerben. Azonban számos olyan program van (Matlab, AutoCAD, VisSim, Visum) amelynek az oktatására meglenének a megfelelő keretek, azonban sajnos kimaradtak a képzésből.

Megfigyelve a Járműrendszerek/Járművek és mobilgépek, illetve a közlekedés és járműves Üzemszervezés átmeneteli arányait, feltűnik, hogy ahol kevesebb a gyakorlati óraszám, ott

kisebb az arányszám is. Ez két tényezőre vezethető vissza. Az egyik, mint ahogyan említettem, a gyakorlatok hiánya, amely a tananyag nehezebb elsajátíthatóságát vonzza maga után. A másik pedig a diákok hozzáállása, azonban ez az első tényezőnek is valószínűsíthetően köszönhető. A tantervváltoztatás az egyiken biztosan segíthetne, ami talán vinné maga után a másikat is. Azonban a kiszivárgott információk alapján, ennek pont az ellenkezője körvonalazódik, ami viszont igazán komoly problémákat okozhat.

És a végére egy olyan probléma, amely viszonylag kevés hallgatót érint a karon, őket viszont intenzíven, és ezt is több oktató megpedzegette már. Ez pedig a városi közlekedési szakirány hiánya. Mind a vasúti, mind pedig a közúti szakirányon rengeteg olyan hallgató (és leadott tananyag) van, ami ezen szakirány keretein belül koncentráltabban érhetné az ifjú mérnököket. Ráadásul a városi környezet egy olyan komplex és összetett inger a közlekedés számára, amely mellett nem lehet szó nélkül elmenni. Mindezek ellenére csupán egy tantárgy van, aminek a keretén belül ilyen tudásra tehetünk szert, ami egyrésztől kevés, másrésztől pedig az összes közlekedésmérnök jelölt (sőt, amikor én csináltam ezt a tantárgyat, akkor logisztikus is) számára kötelező volt, ami viszont azt eredményezte, hogy a hallgatók nagy részének nem nyerte el a tetszését.

PAPDI
TAMÁS



Motorversenyzés után diploma - Interjú Dr. Spáth Tiborral

Spáth Tibor a magyar motorsport fénykorában több mint két évtizedig versenyzett, egy súlyos baleset miatt azonban fel kellett hagynia a motorozással, majd később diplomát szerzett és immár mérnökként maradt továbbra is a szakmában.

A motorsport több évtizeden keresztül szerves részét képezte az életednek, később a Hungaroring építéskor is részt vettél a pálya tervezésében. Mesélnél erről pár szót?

Az első nagy csalódásom az volt a Hungaroringgel kapcsolatban, hogy könyörögtünk a közlekedési miniszternek és mindenkinek, hogy ne F1-es pálya épüljön, hanem egy technikai pálya. Arra hivatkoztunk, hogy az F1-es verseny igénybe vesz 4-5 napot az évből és a többi nap használhatná a motorosok. Azzal érveltünk még, hogy aki egyszer felül egy nagy japán motorra, azt az első pillanatban megfogja ez az érzés, és az életben végigkíséri az embert. Ezen kívül, ha zárt pályán és felügyelet mellett motorozik, akkor nem a közúton fog balesetet szenvedni, de sajnos ezt senkivel nem lehetett megértetni. Ugyanebben az időben épült az autópálya. Kértük, hogy olyan elválasztást építsenek a két sáv közé, hogy ha oda egy motoros beesik, ne ettől sérüljön meg súlyosabban. Az volt a válasz, hogy közlekedjenek szabályosan a motorosok. Jó, de akkor közlekedjenek szabályosan az autósok is – mondtam – és akkor egyáltalán nem lesz baleset. Később, amikor megkaptam a Hungaroring tervrajzát, akkor a Zalkát vezettem. Én akkor már szakmai-versenyzési szempontból nem mertem beleszólni, annyira megváltozott minden, ezért is kérdeztem meg a versenyzőket. Összehívtam a gyorsasági csapatot, többek között a Szabó Bregyót, Juhász Karcsit, Lovas Pistit, a Bori gyerekeket, és megkértem őket, hogy nézzék át a terveket. Csináltunk egy 30 oldalas dokumentumot, amely tartalmazta az általunk ajánlott módosításokat. Természetesen lesöpörték az asztalról. Viszont amikor kész lett a pálya, utólag persze az összes általunk javasolt módosításokat meg kellett csinálni.

Említetted, hogy a Zalkának voltál a vezetője. Akkoriban két nagy motoros klub közül ez volt az egyik. Hogy kerültél oda, mi volt ott a munkád?

Én a Zalkában versenyeztem 22 évig. Amikor elkezdtem egyetemre járni, arra az időre megszakadt a kapcsolatom a klubbal, mert éjjel-nappal tanultam. Én érettségi nélkül, egyéves előkészítő után mentem egyetemre. Hát, kemény volt. Néha eszembe jut például egy matematika szí-

gorlat, az tényleg nehéz volt. Azt mondta nekünk Emőd István, hogy meg fogjátok látni, eltelik pár év, és szeretettel fogtok gondolni az egyetemi éveitekre. Tényleg úgy lett. Ugye nincs az, hogy holnap Zh-t kell írni, rajzbeadás, csak a szép emlékek maradtak. Tulajdonképpen akárhogy nézzük, új embert faragtak belőlünk.

Éles váltás volt a motorversenyzés után egyetemre menni. Mi miatt döntöttél így?

Kérlek szépen a következő volt: a külkereskedelmi minisztériumnál volt valaki, aki szerette a motorsportot. Ahogy üzleteltek a spanyolokkal azt mondta, hogy megkötik ezt az üzletet, ha adnak 1-2 versenymotort. A spanyolok nem tehettek mást, belementek. De nagyon rossz minőségűek voltak, ha igazán hajtotta az ember, akkor szakadt, tört benne minden. Tönkre is ment és nem volt alkatrész, a bajnokság végén jártunk és kellett a pontok mindenképpen a klubnak.



fotó: Fehér-Bólint

Szombaton este 8 órakor tudtuk beszerezni az alkatrészt, össze is építettük, új henger, új dugattyú, új forgattyús tengely. Hajnalban lettem kész a motorral, akkor mentem még a 125-ös kategóriában is, persze azzal is volt még este probléma. Másnap mentem a spanyol motorral 1-2 próbakört, 80 fokok volt a hűtővíz és gondoltam, akkor kezdjük el hajtani. A harmadik helyen voltam, Laci volt az első helyen a 250-es MZ-vel, Reisz Jancsi volt a második, szintén egy 250-es forgótárcsás gyári MZ-vel. Akkoriban már eléggé leromlott az útminőség a Népligetben, hullámosak voltak az utak, ezért betettek a Vasas pályához egy síkánt a gyors fordulóba, hogy lelassítsák. Befordultam a síkánba, már jöttem föl, fordítottam át a motorkerékpárt a másik oldalára. Kezdttem is kigyorsítani és abban a pillanatban éreztem, hogy itt probléma lesz, meg fog ragadni a dugattyú. Elkaptam a kuplungot, azzal nem is volt baj, de nem húzott a hátsó kerék és az elég volt ahhoz, hogy kicsússzon. Azt hittem, hogy semmi probléma nem lesz, és tigrisbukfencel átmegek a járdán, de rosszul érkeztem. Darabokra tört a sarkam, a kórházban ébredtem föl. A következő évi versenyszezonban már a Lacinak megjött a 250-es Yamaha, és én indultam az MZ-vel. Életemben első alkalommal vártam, hogy leszáljak a motorkerékpárról, annyira fájt a gerincem. A korábbi esésemkor 3 csigolyám összetört a kompressziós törés miatt. Kérdeztem az orvosoktól, mit lehetne csinálni. Azt mondták, hogy egy évet ki kell hagynom mindenképpen, uszoda, uszoda, uszoda és torna, és akkor jövőre rendbe jövök. Így hát Szabó Lacinak lettem a szerelője.

A Paul Ricard pályáról mentünk át Nyugat-Németországba Hockenheimbe és Nancyban frontálisan ütköztünk egy Renault 5-össel. Egy pillanat alatt elsététült minden, szakértői megállapítás alapján mi 45-50-el mentünk fel egy húzós emelkedőn. Volt egy nyújtott jobb forduló, ezt a szembejövő nem tudta bevenni. Puha vetéssel volt az egész környék tele, egyetlen betontömb volt és annak ment neki. A beton kocka pedig átdobta a levegőbe a mi oldalunkra az autót, engem pedig a tűzoltók vágtak ki. Ezután kórház, 3 évig egyfolytában. 37 műtét volt, amikor már egy éve kórházban voltam. Gondoltam, valamit csinálni kell! Elhatároztam, hogy elkezdek tanulni. Az egyesület kért egy konzíliumot, hogy mi lesz

velünk. Azt mondták az orvosok, hogy szó sem lehet róla, hogy valaha az életben versenyezzünk. Dolgozni sem fogunk tudni, esetleg irodában valamit. Akkor elkezdtem tanulni, elvégeztem napalinn az egyetemet. A közlekedésmérnöki karon végeztem, de gépészmérnöki diplomát kaptam. Ezután elvégeztem 3 év alatt a közgazdaságit, és utána ledoktoráltam. Dél előtt 10 órakor doktorkáltam, 12 órakor átvettem a Zalkának a vezetését, ami életem legnagyobb marhasága volt.

Akkoriban itt a közlekkaron hogy volt lehetőség általános gépész diplomát szerezni?

Következő volt a helyzet: mi voltunk az egyes tankör, azok voltak a gépészek. Azt hiszem a 3-as tankör volt a közlekedésmérnök, és ha jól emlékszem a 2-es volt a vasutasok. Mindenki más diplomát kapott. Nagyon kemény évek voltak, de örülök, hogy elmentem egyetemre.

Az egyetemi évek hogy tettek hozzá a korábbi szakmai tapasztalatodhoz, illetve az itt szerzett tudást hogy tudtad használni?

Egy nagyon jó tankörben voltam, a többség a Fazekasból jött és szín kitűnők voltak. Segítettek mindenben, és ha bármi konzultációt kértünk az egyetemről, kaptunk. Általában reggel 7-re mentünk be az egyetemre, a szerdai nap volt az egyetlen, amikor nagyjából 2 órakor végeztünk. A többi nap mind estig bent voltunk. Dél előtt elmélet, délután gyakorlat, labor. Kemény volt, de nagyon is megérte. Mondok egy példát: meghívott a barátom az államokba. Akkor még itthon a Z16-os volt a csúcs, Commodore-ból is a 16-os volt a legjobb. De Amerikában már kint volt a Commodore 128D, mondom, egy ilyen kell nekem. 1500 dollár volt, szóltam a haveromnak, hogy szerezzen nekem egy munkahelyet, dolgozni akarok bárhol bármit. El is helyezkedtem, mint autószerelő. Amikor egyszer végeztünk, megkérdeztem őt, hogy munka után hova megy? Azt válaszolta, hogy megy repülni (volt neki egy kis Cessnája). Kérdeztem, hogy vele tarthatok-e, ezután minden nap délután elmentünk repülni. Egyszer leszálltunk egy repülőtéren, ahol zömében sárkányrepülő volt. Mondtam a főnökömnek, hogy nézzük meg, milyen motorok vannak ezekben a kis vackokban. Bementünk a hangárba és ott találkoztunk ismerősökkel. Mutatták, hogy van szétszedve is, nézzük meg. Miután megnéztük a motorokat így szóltam a főnökömhöz: figyelj, alapítsunk egy vállalatot, ezeknél az az egyszerű motoroknál sokkal különbet tudunk csinálni. Ezek 2-3 átlómlősek voltak, mi már akkor 5 átlómlővel dolgoztunk itthon. Meghallotta valaki, hogy miről beszélünk, és mit mutogatok. Kérdezte a főnökömtől, hogy ki vagyok. Annyit felelt, hogy magyar srác, autószerelő és mérnök. Kérte, hogy menjek be hozzá a gyárba, mert ilyen motorokat gyártottak, de ezen kívül szivattyút és kisépeket is. Mondta, hogy van egy ajánlata: maradjak kint, menjek át Mexikóba és ott kapnék vízumot, letelepedési engedélyt. Azonban sajnos az édesanyám beteg lett, és haza kellett jönnöm. A pláne amiért elmeséltem, hogy amikor bementem a gyárba, behívtak valakit a személyzeti osztályról. Kérdezte tőlem, hol végeztem. Azt feleltem, hogy a Budapesti Műszaki Egyetemen. Elment, egy fél óra múlva jött vissza és mondta a főnöknek, hogy szakmailag rendben van.

Akkoriban mennyivel volt másabb az egyetemi élet?

Cári fegyelem volt ott abban az időben. Csak a legjobbat mondhatom mindegyik tanárról, mert tulajdonképpen új embert faragtak belőlünk. Ami most már nincs, hogy nekünk volt osztályfőnöki óránk. Akkor volt idő beszélgetni a professzorokkal, Lézóval is például. Michelberger az előadásán nem olvasott névsort, a követelményekről a következőket mondta: ami a könyvben van, az az alap, ezen kívül azt kérdezem, amit leadok órán. De ennél több nem is kellett, mert ettől a tudományban sem volt feljebb.

Miben volt más akkor a hallgató-oktató kapcsolatot?

Jobban érezhető volt az alá és fölé rendeltetés. Volt például a Sárközy professzor, 3 óránk volt vele egyben. Minden óra elején és végén katalógust tartott, rettegett mindenki a tárgyól. A Michelberger nem tartott katalógust soha, mégis tömve volt a terem.

Említettet a Városligeti versenyeket, az hogy kezdődött?

Hogy kezdődött azt nem tudom, mert a második világháború előtt is már megrendezték. Én a háború után kerültem ki, de emlékszem: hatalmas tömeg volt. Akkor kisgyerek voltam, a lábak között másztam előre 10 soron keresztül és ott ültem le, onnan néztem.

Korábban kaptam tőled fotókat, amikor először néztem csodálkoztam, hogy milyen motorokkal versenyeztetek.

Utcai motorokból csináltuk őket. Képzeld el, akkoriban milyen versenyszerelők voltak, meg tudom mutatni az eredeti feljegyzéseit Szőlősi Zsigának, 3Le-s utcai motorból, 9,2 Le-st csinált. Az én 350-es Jawamat úgy átalakítottuk, hogy kint voltunk Csehszlovákiában és a tervezőmérnök nem ismerte meg, hogy milyen motor. Mondtuk neki, hogy ezt maga tervezte, jó persze csak a két blokk-fél maradt meg! Én imádtam főzni, faragni, legalább annyira imádtam a motor felkészítését, mint azt hogy télen csináljunk valami újat! Az én időmben, ha megláttunk valamilyen külföldi újdonságot, azt egészen biztos, hogy villámgyorsan lekopíroztuk, mivel számunkra elérhetetlen volt.

Akkoriban a magyar gyártású motorkerékpároknak így például a Pannóniáknak is voltak gyártásbeli/minőségbeli hiányosságai. Ez az előírások, vagy a vezetés miatt alakult ki?

Elmesélek egy konkrét történetet: A Pannónia gyárban két nagy világklasszis mérnök volt, az egyik dr. Kovács Miklós, aki feldolgozta a szívócsőben lévő áramlási folyamatokat. Az egész világon használják a módszerét. Ezen kívül még Sági Laci volt egy olyan típusú ember, hogy otthon a lapos szíjhajtásos esztergapadján csinált egy Wankel-motort magának, amivel éveken keresztül közlekedett. A kísérleti osztály vezetője volt Sente Gyula, a versenyesztálynak pedig a Víg Bandi, de hatalmas probléma volt, hogy nem volt kommunikáció a két osztály között. Beszéltem a halála előtt Szentével, és kérdezi tőlem hogy ki az a Kovács Miklós, aki írja sorra a könyveket? Hát mondom neki, hogy a Te beosztottad volt tizenévig! Sajnos az a tipikus szocialista szemléletmód uralkodott... Pedig kiváló szakmunkás gárdával rendelkeztek. Egyszer a Pannónia külker kitalálta az egyik hétvégén, hogy a jövő hétvégén egy kiállítás lesz Indiában. Lehetne ott 175 cm3-es motort nagy mennyiségben értékesíteni, kell egy prototípus! Képzeld el, a mérnök oda ült egy fatuskóra az esztergapad mellé. A gépmunkások már kezdték faragni a külsejét az anyagnak, és megcsinálták, egy tömbből legyártották az alkatrészeket. Ragyogó mérnökök, ragyogó technikusok, ragyogó szakmunkások voltak. De egy lepusztult gépparkkal dolgoztak, ezért a saját maguk által állított tűréseket sem tudták már tartani. Nem kaptak már szakembert, a TSZ-ek dolgoztak be, például szakadtak a bowdenek, mert nem jól forrasztották fel a végét.

Végül pár szót mondanék még a műszaki rajzzal kapcsolatban. A motorszerelő iskolában ahol tanítok a srácoknak is ezt szoktam mondani, a rajznak nem csak az a feladata, hogy megtanítson rajzolni, hogy ki tudd fejezni a önmagad. Az is a feladata, hogy rendszeres munkára nevel, hogy tisztán és határidőre kell dolgozni. Nem csaphatod össze, hanem minőségi munkát kell végezned.

FEHÉR BÁLINT



forrás: Spóth Tibor, Tivadar

Öt év múlva ugyanitt

Egy újság elkészítésén negyven év alatt megannyi ember dolgozik. Az ideihez hasonló évfordulók adnak lehetőséget arra, hogy a szerkesztőség tagjai újra találkozhassanak. Ez történt október 9-én, amikor 40 év szerkesztői láthatták viszont egymást.

A Közhír vezetésének stafétáját igaz szeptember elején átadtam az új, és nálamnál sokkal csinosabb főszerkesztőnek, de engem ért a megtiszteltetés, hogy az évfordulóval kapcsolatos feladatokat irányítsam. A félév során igyekszünk minél többféleképpen megünnepelni a Közhír szerkesztőségének negyvenedik évét, hogy ti is részesévé válhassatok az évfordulónak. Ezért indítottunk filmklubot, szerveztünk bulit a HaBárban, és osztunk meg veletek tartalmakat az elmúlt negyven évből. Viszont október elején egy olyan eseményt szerveztünk, mely nem nektek, olvasóinknak, hanem a régi és új szerkesztőknek szól.

Csütörtök este már megvásároltuk a szendvicsekhez szükséges alapanyagokat, de a készülődés nagy része péntekre maradt. Kora délután fordul a kulcs a zárban, kitáruznak a díszterem ajtajai. Az órára nézek, csak négy óra maradt a vendégek érkezéséig. Egy pillanatra elfog a félelem, hogy nem leszünk készen, de mire elhittem volna, addigra már a szerkesztőség szorgos kezei hajtogatják a több száz apró szendvicshöz az alapanyagot. Sonkás, szalámis, sajtos, körözött és ezekkel együtt elkészült a limonádé is.

A földszinti szobák lakói is nekünk segítenek, a Landler terem ülőalkalmatosságai sorra érkez-

nek az oldalsó ajtón keresztül, kezd kialakulni az előre kigondolt berendezés. A teremben elszórt asztalok körül székek tucatnyi csoportjai várják a vendégeket. A bejáratnál már áll az asztal a névsorral, az ablakok alatt katonás rendben sorakoznak az elmúlt években megjelent lapok. Az oszlopok között papírrepülő és papírhajók úsznak a levegőben. Csörög a telefon, az alkalomra megrendelt pólók elakadtak a dugóban. Nem fognak kezdésre megérkezni, gondolom amikor-ra belépnek az első vendégeink.

Már hetekkel korábban meghívtuk a régi szerkesztőket, de voltak akiket nem sikerült levélben elérni. Szerencsére néhányaknak megvolt a telefonszáma is, így sorra tárcsáztam őket: „Jó napot! Munkácsi Kristóf vagyok, a Közhír korábbi főszerkesztője. A szerkesztőség negyvenedik születésnapja alkalmából...” - kezdtem a beszélgetést egy alkalommal, de tovább nem jutottam, mert a vonal túlsó végén kiáltott a hang: „Ott leszek!” Ez volt az a pillanat, mikor éreztem, hogy bármi történjen is a szervezés kapcsán, el nem ronthatom az eseményt.

Mi még az utolsó simításokat végezzük. A hetvenes-nyolcvanas évek már megérkezett szerkesztői egy kupacban állva beszélgetnek a terem egyik szélén. „Üljenek le nyugodtan!” - ajánlom

nekik, de Komócsin tanár úr megnyugtat, hogy jó így nekik, most éppen örülnek egymásnak.

Kis csoportokban beszélgető Közhiressék nyüzsgése tölti meg a dísztermet, az egyik asztalnál a kétezres évek lányai beszélgetnek arról, hogy az akkori közlekkárosok mire vitték. Mellénk ülnek a kilencvenes évek szerkesztői is. Az ablakon át meglátják a kollégium belső udvarát, és kíváncsian kérdezik, hogy létezik-e még az Iron Hook? Megvan-e még a henteskampóból készült vándordíj, melyről a focibajnokság a nevét kapta? Az egyetemi hagyományokról beszélgetünk. Ahogy a régi újságok lapjairól, a beszélgetésből is az érződik, hogy hiába telt el húsz, harminc vagy negyven év, hiába fejlődik bármennyit a technológia, egyetemistának lenni ma is olyan, mint sok évvel ezelőtt. Már az egyik legelső Közhírben is a „hagyományossá vált csatabárd buliról” írtak a szerkesztők, és negyven évvel később is, minden év szeptemberében kiássuk a csatabárdot. „És most is van csatabárd?” - kérdezi valaki. „Persze, a lépcső felett meg is lehet nézni” - válaszolom, és mutatok a díszterem bejáratára felé, de értetlenkedve válaszol, hogy az nem lehet az igazi, mert az nála van otthon.

Nyolc óra előtt elkezdjük kitölteni a pezsgőt, és előkerülnek a torták is. Kórádi Gyula elfújja





a gyertyákat, és hatvanan ünnepeljük pezsgővel és tortával a negyven éves szerkesztőséget, ami mindegyikünk számára annyi élményt adott, hogy évekkel később is ilyen sokan itt vagyunk. A jelenlévők nagy részével csak most találkoztam először, de a közös kötődés miatt mindenki nagyon közvetlen. Észreveszem, hogy már lassan fél tizenegy van, mostantól a HaBárban folytathatjuk az estét. Mielőtt lemennénk az alagsorba, megnézzük a szerkesztőség egy korábbi, valamint a jelenlegi stúdió helyiségét. Közben kiderül, hogy mennyi helyen lakott a Közhír szerkesztősége az évek során: a negyedik, a tanulónál, az első, egy szoba helyén, a portával szemben és most a földszinten.

A HaBárban folytatódik a társalgás. Több asztalt összetolunk, a jelenlegi Közhírről beszélgetünk. Ma egészen más a forma és a tartalom, mint negyven évvel ezelőtt. Az újság akkori hír-

mondó szerepét átvette az internet, az elmúlt években az egyetemi oktatásról, a közélettről és magazin jelleggel a szakmáról szól a Közhír. Ami a mai napig változatlan, azok a szerkesztők. Most is, mint régen, olyan közlekkáros hallgatók készítik a lapot, akik lelkesek, véleményük van, és az órákon ülés mellett valami maradandót is szeretnének alkotni. A régi szerkesztők közül többen egészen hajnali háromig maradnak beszélgetni. Öt év múlva innen folytatjuk!

MUNKÁCSI KRISTÓF



Ha megtetszett a hangulat, és te is részt vennél a Közhír elkészítésében, akkor írd nekünk emailt, vagy üzenj Facebookon! Az ősz folyamán gyakorlatias oktatásokat is tartunk olvasó-szerkesztőknek és tördelőszerkesztőknek, ahol az alapok elsajátítása után akár élesben is kipróbálhatod magad az újság szerkesztőségében.

Tördelőszerkesztő oktatás

november 17.

20:15 - 21:30

Érdekel, hogy hogyan lesz a szövegből és a képekből újság? Gyere el a tördelőszerkesztő oktatásunkra, ahol megismerkedhetsz a tördelési és nyomdai alapismeretekkel és az Adobe InDesign program használatával. Ha tetszik a feladat, és jól teljesítesz az oktatáson, akkor a decemberi Közhírben akár élesben is kipróbálhatod magad! A jelentkezést és a részleteket keresd a Közhír Facebook oldalán!

Olvasószerkesztő oktatás

november 17.

20:15 - 21:30

Észreveszed a helyesírási hibákat a Közhírben? Zavar, ha valami rosszul hangzik? Az olvasószerkesztő oktatásunkon megismerheted a gyakori hibákat és megtudhatod, hogy hogyan javítjuk az cikkeket. Ha tetszik a feladat, és jól teljesítesz az oktatáson, akkor a decemberi Közhírben akár élesben is kipróbálhatod magad! A jelentkezést és a részleteket keresd a Közhír Facebook oldalán!

Közhír 40

Zörgött az írógép, morogtunk egymással, mert újra kellett gépelni valamit, megjött a vacsora, hanyatt-homlok rohantunk, mintha nem ettünk volna napok óta, fölszabadítottunk egy asztalt, ez sem ment mindig szitkozódás nélkül, mert vagy rátettük a parizert az egyik kéziratra, vagy éppen a legfontosabb papír keveredett el a pakolászás közben. Készült a „Fáradt Gőzhír”. Betettük a lapba az autósport képeket, amelyeken csak mi magunk ismertünk magunkra, írtam a tudós portrékat, milyen a sors, 2004 óta a Jelenkor című folyóiratban teszem ugyanezt, vagy majdnem ugyanezt, és egyre reménytelenebbül várom, hogy a mennyiség egyszer majd minőségbe csap át.

Emlékszem, azokon a bizonyos napokon fényes tervek szövegettem, hogy ha egyszer afféle író leszek, mi minden lesz majd.

De azt soha nem gondoltam volna, hogy az a végül is halk, csöndes együtt-lét, az a számítható számomra, hogy az a sok-sok éjszakába hajló este, hogy az a bolondozás, meg persze összezördülés, hogy az lett volna a majdnem minden.

Ha marad.

SZ. KONCZ ISTVÁN



Mi történhetett hét év alatt?

Hogy méltó módon megünnepeljük újságunk 40. születésnapját, minden hónapban leülünk beszélgetni egy korábbi szerkesztőségi taggal, hogy a rendkívül jó hangulatú délutánokon megismerhessük szeretett újságunk „gyermekkorát”.

Mostani számunkban Komócsin Zoltán tanárúrral töltöttünk el egy kellemes délutánt, aki 1977 és 1984 között volt a Közhír lelkes tagja. Eleinte hallgatóként, a későbbiekben pedig ifjú kutatóként segédkezett az újság megjelenésében.

Komócsin tanár úr gyakorlatilag majdnem a legelejétől részese a Közhír életének, így tartja szemmel a fejlődését. Kóradi Gyula egy nyári táborban mutatta be nagy lelkesedéssel az ötletét, a tanár urat már ott magával ragadta az újság.

Akkoriban a Közlekedésmérnöki Kar még a Duna másik oldalán volt, a Kinizsi utcában. Péntek estéként az akkori KISZ irodában – manapság már hallgatói iroda – az első emeleten ült össze a szerkesztőség. Az újság aktuális számának készítése alatt folyamatosan működött az alagsorban található Közlek-Lik – a mai HaBár – ami a tagok egész estés jó hangulatát biztosította.

Az újság tördelése a kor technikai fejlettsége miatt kicsit bonyolultabb volt, mint napjainkban. Tanár úr szavaival élve: „Teljesen kőkorszaki volt.” A négy oldalban megjelenő újságot úgy készítették, hogy az írógéppel hasább széles-ségűre megírt cikkeket kivagdosták, és A/3-as lapokra ragasztgatták. A „tördelő” megnézte és ha valahol hibát talált, vagy nem volt esztétikus az elrendezés, akkor újra kivágták, majd kicsit odébb ragasztották. Az újság szerkesztésének folyamata körülbelül éjjel 1-2 órára fejeződött

be. Ilyenkor egy vállalkozó szellemű hallgató átvitte Budára. - Hiszen a központi épület és az egyetem többi része ott volt. - A K épület portáján leadták, másnap megnézte a hallgatói képviselő „elődje”, hogy minden rendben van-e vele. Ha valami nem volt jó, akkor a cikk helyén egy fehér folt lett a nyomtatás után. Ezt a problémát a későbbiekben úgy orvosolták, hogy legépelték különböző méretű vicceket és megkérték a tartalmat ellenőrző diákokat, hogy ezekből ragaszsanak be egyet-egyet a kitakart helyekre. Ha minden rendben volt, akkor hétfőn átkerült az egyetemi nyomdába, ami az R épület aulájában volt nagyjából ott, ahol most a KTH iratkiadója van. Kedden délre már kész is lett az újság. Lelkes hallgatók létrehoztak egy hajtogató brigádot, akik az A/3-as lapokat félbe hajtották, majd a tankörökön keresztül terjesztették, és természetesen az oktatók is kaptak belőle egy-egy példányt. - Akkor még nem voltak kihelyezett tartók, mint most. - Komócsin tanár úr idejében az újság 400-450 példányban jelent meg hetente. Ez a szám a 40. évre 800-ra nőtt.

Az eszközök fejletlensége nem csak a tördelésnél okozott nehézségeket, hanem a gépelésnél is. A régi mechanikus írógépeken jobban oda kellett figyelni, hogy ne legyen hiba írás közben, hiszen ott nem volt backspace. Ha valamit elrontottak, akkor újra kellett kezdeni az egész oldalt. Mivel egy csapat határtalan leleményességgel megáldott leendő mérnökökről volt szó, akik már akkor sem szerették a pluszmunkát, nem kezdték újra az egész oldalt ha valahol mégis elrontották, csak a hibás sorra ragasztották rá a javított szöveget.

Maga a gépelés sem volt egyszerű feladat. Azok számára, akik nem végezték el a gépírói tanfolyamot, nagy kihívást jelentett leírni a szöveget. Mivel nem voltak kijelölt emberek a cikkek átírására, gyakran előfordult, hogy maga a cikkíró konvertálta át a cikket. Volt rá eset, hogy néhányan azzal a szándékkal jelentkeztek, hogy szeretnének segíteni, de írni nem tudnak. Ilyenkor ők gépelték be az adott számot. Esetenként néhány korábban elkészült cikket odaadtak a hallgatói irodában dolgozó titkárnőnek, és ő a szabadidejében hozzá tudott járulni az újság mielőbbi elkészüléséhez.

Hét év alatt sokat változott az újság. A Közhír felirat egészen sokáig változatlan volt. Eleinte a régi kari embléma volt látható a lap címe mellett, később mindig az adott kor domináns stílusához igazodott a felirat. Ez minden esetben az aktuális szerkesztőkön múlt. Ha úgy gondolták, hogy ideje változtatni, kitaláltak valami újat. Ami pedig a tartalmat illeti, nagyban függött attól, hogy éppen mennyi lelkes ember volt, aki idejét és



éjszakáit nem sajnálva feltöltötte az újság lapjait alkotásaival. Volt olyan főszerkesztő, illetve szerkesztő, akiből a későbbiekben újságíró lett. Az ő esetükben az újság stílusa kicsit irodalmibb lett egy-egy példánynál. Időnként pedig sokkal több volt benne a szakmai jellegű cikk. Ahogyan most is, ez attól függött, hogy a szerkesztőségi tagoknak mi volt az érdeklődési köre. A terjedelemben sem volt sok változás. A hetenkénti megjelenés miatt 4 vagy 8 oldalban jelent meg az újság.

Már akkoriban megszületett a VS cikk elődje. Igaz, hogy abban nem egy számban jelentek meg a pro és kontra érvek, hanem akár több héten keresztül is tarthatott a vita. Egész izgalmas eszmecserék alakultak ki és nem kellett egy hónapot várni a reakcióra.

Tanár úr említette, hogy az egyik ilyen vita téma volt a „Miért a legfontosabb mérnöki kéllek a sörnyitő?” Az egész vita pedig így zárult: „Ne felejtsük el, hogy a kólát is sörnyitőval lehet kinyitni.” Ez is azt bizonyítja, hogy az ember a semmiről is tud órákat beszélni, főleg, ha valamilyen újságba ír.

Annak idején, mivel még az internet nem létezett, a Közhír egyfajta hírforrásként is üzemelt. A Kari Tanács eseményeit, az ösztöndíj kifizetések időpontjait, a tanterv változását, illetve az kari közösségi eseményeket is innen tudhatták meg a leghamarabb a hallgatók. Ezért is volt ér-



demés figyelni, hogy mikor jött ki az új szám, ne-hogy lemaradjanak a friss információkról.

A tanár úr arról is mesélt nekünk, hogy a rendszerváltás előtti időkben nem volt olyan egyszerű feladat megalapítani egy új újságot. Engedélyt kellett kérni a kormány Tájékoztatási Hivatalától. A többi országos napilap mellett ez is egy hivatalosan bejegyzett újság volt. A későbbiekben már csak be kellett jelenteni, hogy az újság még mindig kijön a nyomdából. Ahogy változott a világ, egyre kevesebb elvárásnak kellett megfelelni, és elég volt két példányt leadni az Országos Széchényi Könyvtárnak. Manapság az egyetemi könyvtárnak is adunk le néhány példányt.

Egy időben a karnak jelent meg napilapja is, ami jobban kapcsolódott a Közhírhoz. A II. Kari Napok ideje alatt néhány lelkes szerkesztő kitálalta, hogy indít egy napilapot. Minden nap, amikor vége lett a programoknak, ketten-hárman összeültek és egy A/4-es oldalon összefoglalták az aznapi eseményeket. Ennek a sokszorosítása is igen érdekes dolog volt. Úgynevezett stencil géppel készítették. Ez úgy működött, hogy az írógépből kivették a szalagot, és egy keményebb, illetve egy vékonyabb papír volt rajta. Amikor az írógép ráütötte a betűt, akkor többé-kevésbé kilyukasztotta a vékonyabb papírt. Utána rátették egy gépezet hengerére és befestékezték. Amikor ezt rányomták a papírra, megjelent rajta a szöveg. Ezzel nagy mennyiséget nem lehetett készíteni, hiszen a papír viszonylag hamar megkopott a festékeztéstől. Nagyjából 200 példányt lehetett vele legyártani. Akkoriban az oktatók nem nagyon vettek részt a kari napokon, ezért előfordult, hogy az „újságírók” megírták, hogy kik voltak ott aznap, és a lapokat letették minden oktató

ajtaja elé. Ennek a célja a tanári részvétel növelése volt, de az nem derült ki, hogy mennyire volt sikeres. Sajnálatos módon ez a mondatni különkiadás csak 2-3 évig működött. Annak ellenére, hogy az újság tele van örült fanatikussal, a napilap iránti lelkesedés hamar lecsökkent.

Az impresszum is nagyon változatos volt. Sokszor a teljes neveket írták ki, de gyakran csak a beceneveket. Például tanár úr is rendszeresen Komó-ként szerepelt. Egyszer csak annyit írtak oda, hogy Komó benézett. Sőt, még az is előfordult, hogy XY és neje-ként szerepeltek a szerzők.

Természetesen a tanár úrnak a hét év alatt voltak érdekes sztorijai. Egyet meg is osztott velünk. „Történt egyszer, hogy az egyik szerkesztő éjszaka elvágta a kezét, és be kellett vinni az ügyeletre. Az ügyeletes kórház a Koltói volt, ahol péntek esténként főleg részegeket kellett ellátni. Az ügyeletes orvos megkérdezte a várakozók nevét, és hogy ki honnan jött. Bemutatkoztunk, mondtuk, hogy a műegyetemről jöttünk. Kért egy kis türelmet, bement, majd pár perc múlva nyílt az ajtó. Rengetegen rohantak oda, megkérdezték, ki van a műegyetemről? Parancsoljanak befáradni! - mondták, majd soron kívül bekötötték a kezét, és mehettünk is vissza.”

Ahogy az újságnál szokás, itt is mindig mindennel az utolsó pillanatban készültek el. Igaz ugyan, hogyha volt gépelő kapacitás, akkor előfordult, hogy már kettőkor ott sorakoztak a gépírók az ajtóban, hogy szeretnének dolgozni. A gépek fordulatszáma csak késő délután, este fele érte el igazán a maximumot. „A határidő azért van, hogy legyen mivel csúszni.” tartjuk most is, de akkor nem volt ilyen lehetőség. Ami éjfélig nem volt kész, az csak a következő szám-

ba került bele. Persze nagyon sokszor minden az utolsó pillanatban készült el.

Az ott létrejött kapcsolatok, még a mai napig is fennmaradtak. Nemcsak azért, mert a Közhír szerkesztősége egy szűkebb társaság volt, hanem azért is, mert akkor még nem volt kreditrendszer és az évfolyamok jobban elkülönültek, mint manapság.

Megkérdeztük a tanár urat, - aki szinte végigkísérte az újság eddigi történetét - mit gondol a változásokról? Amikor rápillant egy Közhírré, ugyanazt látja-e benne, mint annak idején, vagy ez már egy teljesen más újság ugyanazon a néven.

Így nyilatkozott: „Nyilván ez már másabb, mint akkor volt, hiszen akkoriban elsősorban belső hírforrásként funkcionált. Más volt a feladatköre és a heti megjelenés is befolyásolta a célját.”

Megtudhattuk azt is, hogy azért alakult át magazin jellegűvé a lapunk, mert volt egy olyan időszak, amikor nem volt senkinek ideje megszerkeszteni. Tanár úr szerint ez a Közhír javára vált. A mai napig várja, hogy kikerüljön a legfrissebb szám az újságtartókba.

Egy szívből jövő mondattal zárta a beszélgetést, amikor véleményezte az újságot: „Egy nagyra nőtt gyerek, de én szeretem.”

IPCSICS
NOÉMI



Néha mindenkinek kell egy Yugo

„Milyen motor van ebben a tragacsban?

-Ez Yugo! Gazdaságosra lett építve, nem gyorsra.”

Így summázta Bruce Willis és Samuel L. Jackson a Yugo GV tulajdonságait a Die Hard harmadik részében. Nem volt véletlen az autó felbukkanása Hollywoodban: a nyolcvanas-kilencvenes évek fordulóján közel 150000 darabot adtak el belőle az Egyesült Államokban. Igen, százötvenezeret. Igen, Zastavából.

► Álmaimban Amerika visszainteget

Természetesen a történet korábban kezdődik, még ha nem is Ádámtól és Évától akarjuk levezetni. A jugoszláv szál nem túl fordulatos: Kragujevac-ban az ötvenes évek közepe óta gyártottak különféle Fiat-licensen alapuló autókat Zastava márkánéval, 1978-ban pedig piacra került történetünk egyik főhőse, a Zastava Koral. Az autó az 1971-ben bemutatott Fiat 127-esen alapult és részben jugoszláv fejlesztés volt. Persze a keleti ipar eddigre már a megfontolt haladás elvét követte, így nem vitték túlzásba a munkálatokat, jórészt kimerültek a karosszéria átszabásában.

Sokkal érdekesebb a másik főhős, egy bizonyos Malcolm Bricklin nevű úriember története. Ha rosszmájúak akarnánk lenni, akkor titulálhatnánk őt autóipari próbálkozóknak, de üzletembernek kétségkívül zseniális volt. Apja az építőiparban ténykedett, és ő is itt alapozta meg vagyonát. Sikeres céget alapított, majd eladva az ebben lévő részesedését belevágott az autóimportálásba. Előbb robogókkal kezdte, majd egy japánban tett látogatás után Subaru 360-asokkal folytatta, mondván lehet piaca egy olcsó, kis fogyasztású autónak az Egyesült Államokban. Erősítette szándékát, hogy a kis Subaru mértékkel felelt meg az autóság kritériumainak, sőt, papíron burkolt motorkerékpárnak számított, így mentesült bizonyos költségektől. Az amerikai Consumer Reports magazin egyenesen a nem ajánlott kategóriába sorolta, ennek ellenére a cég idővel befutott.

Persze Bricklin ebből is kiszállt, és saját autó gyártásába fogott: a végeredmény a Bricklin SV1 lett. Az SV rövidítés a „safety vehicle”-t takarta, nem ok nélkül: a sportautó többek közt beépített bukókerettel rendelkezett, és nem volt benne hamutartó sem, mivel tervezője szerint vezetés közben dohányozni nem volt életbiztosítás. Az autó minősége azonban nem hozta az elvárt szintet, így pár év után abbamaradt a gyártása. Ezt követően Fiat 124 Spidereket és X1/9-eket importált Pininfarina illetve Bertone néven, ám ennek is vége szakadt, amikor a Cadillac szerződést kötött előbbivel, és jelezte: nem örülne, ha az ő 55 ezer dolláros autójuk mellett állna egy ugyanolyan márkájú 14 ezer dollárért.

Ekkor már a nyolcvanas években járunk, és ez az a pont, ahol Bricklin és a Zastava története fedésbe kerül egymással. Ám nem az ő révén került először a típus Amerikába: a Koral importjának ötlete még egy Miro Kefurt nevű úriembertől származik 1982-ből. A szándékot tett követte és



két évvel később meg is érkezett három példány a Los Angeles Autószalonra, ám sok köszönet nem volt benne. Kefurt ugyanis előtte csak fotókon látta az autót, így eléggé megdöbbenve vette tudomásul az olyan „apró” hibákat, minthogy az ajtók nem záródtak, vagy az ablakot nem lehetett le- és felhúzni. Így hiába járta meg a New York Times címlapját is a kocsi, a minőségi gondok mellett hamar elhasalt az emissziós normákon (pedig ha tudták volna azt, amit majd két évtizeddel később a VW és a többiek...), Kefurnak pedig nem volt pénze az áttervezésére. Itt jött a képbe Bricklin, aki ugyan ezen a szalonon látta meg az autót, és előbb megpróbálta fű alatt elhappolni az üzletet, majd pedig megegyezett Kefurttal, így már teljesen az ő kezében volt az autó exportja.

► Két világ közt

A nagy találkozás tehát megtörtént, Bricklin és a cég második embere, Tony Cinimera pedig ellátogatott Kragujevac-ba. A gyárat és az autót Bricklin utólag így írta le: „Az embereim megtalálták a Zastavát Jugoszláviában, ahol egy ötven éves gyáregületben egy harminc éves autót gyártottak.” Nos, az állítás kicsit túlzó volt, a

Zastava Koral csak 15 éves technika volt ekkor. Az autóra egyszerűen csak a rakás ócskavas jelzöt használta, és ha ez nem lett volna elég, az összeszerelés minősége is hagyott maga után kívánnivalót (már ha egyáltalán a szocialista ter-
v-gazdálkodás értelmező kézisztárjában megtaláljuk a minőség kifejezést).

A látogatást követően Bricklin egy faxot küldetett Cinimerával a Zastava gyárba, benne a szükséges átalakítások listájával. A jugoszlávokban ez három dologgal váltott ki megdöbbenést, elsőként a fax mivoltával. Lévéen a gyár nem rendelkezett ilyen masinával, így először is keresni kellett egyet az elolvasásához... Miután ez sikerült, jöhetett az újabb megdöbbenés: a szükséges átalakítások listája potom 528 tételtől állt (érthető már, hogy szegény Kefurnak miért nem volt pénze folytatni a kalandot). Mire végigragták magukat a négy méter hosszan sorakozó teendőkön, a végére maradt a végző meglepetés: minderre van kilenc hónapjuk.

Össze is verbuváltak egy elitalakulatot, akiket aztán a britektől importált személyzet segítségével belevezettek a minőségi munkavégzés rejtelmeibe (vagy legalábbis próbálták), és persze nekiálltak a szükséges átalakítások kivite-

lezéséhez. Egy komplett gyártósor lett telepítve csak az amerikai modellek gyártására, és a munkásokat extra bérezéssel próbálták még tovább motiválni. Bricklin ez alatt a nagy vízen túl dolgozott a Zastava importjának sikeréért: komplett kereskedőhálózatot épített ki a semmiből, valamint leszámolt az olyan politikusi tévhitekkel is, minthogy a gyárban rabszolgaként dolgoztatnak embereket. Ezalatt Kragujevacban is sikerrel vették az akadályokat (mindenképp említsük meg Zdravko Menjak nevét, akinek a fejlesztési osztály vezetőjeként nyugatképes terméket sikerült varázsolnia a Koralból), így minden készen állt arra, hogy az autó belopja magát az amerikai vevők szívébe.

► Hódító hadjárat

Az amerikai forgalmazás 1985 nyarán indult el, és kapásból öt modellt kínáltak a Yugo-ra átnevezett autóból. A belépőmodell a GV volt (GV mint Good Value, azaz jól megéri – Bricklin szerethette az ilyen kétbetűs rövidítéseket), mely elsősorban 3990 dolláros árával próbálta meggyőzni a vevőket. Ez mai árfolyamon, forint-ra átváltva kevesebb, mint hárommillió forintot jelent, ekkoriban pedig nem sok autót árultak ott ilyen áron. A GV-t követte a GVC, mely napfénytetővel kápráztatta el vevőit, valamint a GVL és GVX, melyek apróbb változtatásokat takartak csupán. Ők négyen 1100 köbcéntis motorral voltak szerelve, mely 55 lóerejét egy négysebességes, manuális váltó segítségével próbálta átvinni a kerekre, ennek sikere esetén pedig csupán 14 másodpercre volt szükség a százas tempó eléréséhez. A végsebesség 138 km/h körül alakult, ezzel az amerikai utak leglassabbja volt.

A végére hagytam a felsorolásnak a csúcsmo­dellt, a GVX-et, mely sportosnak volt titulálva, de ez legalább akkor felvágás volt, mint csigán a spoiler. Igaz, motorja már 1300 köbcéntis volt, ötsebességes manuális váltót kapott, és olyan vadító extrákkal rendelkezett, mint a plüss kárpit, szoknya, alufelni, rallye lámpa, és harmadik féklámpa hátul, de a gyorsulása csupán fél másodperccel volt jobb szerényebb képességű társainál. Az tény, hogy számtanilag mindenképp kijárt neki a sportos jelző... Az első fél év nem egészen 4000 autó eladását hozta, de aztán beindult a bolt: 1986-ra megtízszerezték az eladásokat! A csúcsev a rá következő volt, 48812 értékesített autóval.

Természetesen Kragujevacban sem ültek a babérokon, 1990-ben új, 1300 köbcéntis motor érkezett az autóba, ötsebességes manuális váltóval, opciósan pedig kérhető volt a Renaulttól származó háromsebességes automatával is, valamint megjelent az extralistán a klíma is. Szintén ebben az évben jelent meg az autókban az elektronikus befecskendezés is a GVX-ben, ám ennek az oka sokkal kellemetlenebb: az autó ugyanis nem teljesítette az emissziós normákat. Azonban ezek teljesítéséhez szükséges berendezések (mint például az EGR szelep) miatt az autó veszített az amúgy sem túltengő erejéből, ami nem volt jó hatással a vezethetőségre. Ez azonban már nem Bricklin problémája volt, aki eddigre kiszállt a történetből: 1988-ban eladta a cégben lévő részesedését húszmillió dollárért, még mikor a Yugo-mánia a csúcson volt.

► Egyszer véget ér

A Yugo iránti kereslet ugyanis az első évek sikere után rohamosan csökkenni kezdett, ezzel együtt az autóról szóló viccek száma rohamosan nőtt („Mi jár minden Yugo kezelési kézikönyvhöz? Buszmenetrend.” „Mi az, Yugo egy nagy hegy tetején? Csoda.”). Részt ez önnön maga miatt volt, bárhog is próbáltak minőségivé tenni, akkor is csak egy szocialista tervgazdaságban régi tervek alapján korszerűtlen gyárban készített autó maradt. Az illusztris Motor Trend tesztjén a GVX egyszerűen lerobbant, a már korábban említett Consumer Report magazin pedig inkább egy jó állapotú használt autó beszerzését javasolta a Yugo helyett. A motor gyenge volt, a váltó pontatlan, az elektronika megbízhatatlan, az összeszerelés minősége pedig minden próbálkozás ellenére nem érte el a kívánt szintet. Ráadásul méretéhez képest még a 7,8 literes fogyasztása sem volt alacsonynak mondható. Nem segített az ügyön egy 5 mérföld/óránál végzett töréstarteszt sem, mely több mint kétezer dolláros kárt okozott az autóban, ami a vételárhoz képest igencsak meredek végösszegnek számított.

Legalább ekkora része volt a hanyatlásban a vásárlóközönségnek is, akik az olcsó autót úgy érezték, hogy nem kell törődni vele. Ez persze nem csak a Yugo sajátja volt, a kor összes hasonló autóját elérte, maximum a jugoszláv remekművön gyorsabban meglátszott. A végső csapás azonban a hazából érkezett: a szocializmus bukása után Jugoszlávia gyors bomlásnak indult, a benne élők vagy békésen függetlenedtek, vagy fegyvert ragadtak. A Zastava üzemét ekkor még nem érintették közvetlenül a háborús események, ám mivel a beszállítók az ország minden táján jelen voltak, így egyszerűen nem érkeztek be kellő időben és mennyiségben a szükséges

alkatrészek. Így aztán nem elég, hogy az exportra termelés problémákba ütközött, akármilyen autó összerakása is az AS (ahogy sikerül) szabványt követte. Ami éppen raktáron volt, abból lett autó, így fordulhatott elő, hogy belpiacos autóban mérőföldben volt skálázva a kilométeróra, a beltér kárpitjai eltérő színűek voltak, vagy egyszerűen egyes alkatrészek más modellekből származtak. Az amerikai exportnak a nemzetközi szankciók tették be végleg a kaput, a Yugo karrierje végül 141651 darabnál állt meg. A kegyelme­ldőfést a NATO adta meg 1999-ben, amikor lebombázták az autógyárat – a Zastava fegyvergyártó részlege helyett...

Azt hitted, hogy ezzel vége lett a történetnek? Tévedsz! 2002-ben ugyanis Bricklin és a Zastava ismét egymásra talált: az amerikai üzletember irányítása alatt álló Zastava Motor Works USA 2003-ra hatvanezer eladott darabot vizionált. Az üzletből azonban nem lett semmi: Bricklin kihátrált belőle és inkább Cheryket kívánt Kínából az USA-ba importálni. 2008-ban a Fiat felvásárolta a Zastava 70%-át, azóta Fiat Puntok és 500L-ek készülnek a gyárban. Utóbbiakat pedig többek közt az Egyesült Államokban is forgalmazzák, így harminc évvel az első Yugo eladása után is él a kapcsolat Kragujevac és Amerika közt. Csak most már más a név – és remélhetőleg más a minőség is.

PAPDI
TAMÁS



Apjára ütött ez a gyerek!

Hétköznapi szakmák esetében nem egy példát találhatunk arra, hogy a család gyermeke az apja foglalkozását űzi tovább. Nem idegen ez a Forma-1 világtól sem, több példát is találni arra, hogy apuka után a fia is eljutott a királykategóriába, lássuk milyen eredménnyel!

► Akiknek sikerült

Természetesen szó sincs arról, hogy mindössze a következőkben bemutatott családok járták volna be ezt az utat. Sok olyan pilótacsemete van, aki esetleg nem jutott el az F1-ig, vagy másfelé vette az útját, de az autóversenyzésbe is belekóstolt. Terjedelmi okokból azonban maradjunk azok felsorolásánál, akiknél mind apa, mind fia legalább egy Forma-1-es hétvégén elindult. Egy ilyen listát pedig nem lehet mással kezdeni, mint Graham és Damon Hillel. Graham 2 világbajnoki címe mellett egyedülként söpörte be a motorsportok Triple Crownját: a Monacói Nagydíj mellett az Indyapolisi 500 mérföldes és a Le Mans-i 24 órás versenyen is diadalmaskodni tudott. Fia, Damon 1993-ban futamot, 1996-ban pedig bajnoki címet nyert, így máig ők az egyetlen apa-fia páros, akik ezt elmondhatják magukról.

Valószínűleg hasonló lenne Gilles és Jacques Villeneuve helyzete is, ha az a tragikus 1982-es zolderi hétvége másképp alakul. Gillesből legenda lett, Jacques viszont szép eredményeket tud felmutatni: Indy500 győzelem és Indycar bajnoki cím 1995-ben, két évre rá pedig az F1-ben is a csúcsra ért. Karrierje ezt követően a szépreményű BAR színeiben indult hanyatlásnak.

Keke és Nico Rosberg esetében fordított a helyzet: az apuka 1982-ben eljutott a bajnoki címig (mindössze egyetlen győzelemmel), Nicónak viszont eddig be kellett érnie a második helyvel, és idén sem ő a cím esélyese. Az azonban kétségtelen, hogy egy kaotikus(abb) szezonban akár övé is lehetne az elsőség.

Egészen más Jos és Max Verstappen esete, bár itt egyelőre csak szép reményekről beszélhetünk. Az apa két dobogós helyével és 17 megszerzett pontjával a valaha volt legeredményesebb holland, ám Max idei bemutatkozását

elnézve (és feltételezve, hogy a Red Bull pilótalottójában nem lesz kegyvesztett) ez hamarosan a múlté lehet.

► Akiknek nem

Voltak persze olyanok, akiknek a híres szülő után nem sikerült maradandót alkotniuk a száguldó cirkusz világában. A leghíresebb talán Mario és Michael Andretti esete. Mario 1978-ban lett világbajnok a híres „wing-car” Lotus 78-assal, az Egyesült Államokban pedig máig élő legenda. Michael 1993-ban, az Indycar aktuális bajnokaként érkezett a Forma-1-be, ám Senna mellett a McLarenben nem termett sok babér számára, még a szezon vége előtt elváltak útjai a csapattól. Ennek okaira azóta is számtalan teória létezik, a legnépszerűbb szerint Ecclestone keze van a dologban, aki Andretti pocskék szereplésével akarta lejártni az F1 pozícióit veszélyeztető Indycart.

Jack Brabham három bajnoki címet szerzett, ebből egyet egyedülálló módon saját csapata színeiben. Háromból két fia is megfordult a Forma-1-ben, sok köszönet azonban nem volt benne: Gary Brabham 1990-ben próbálkozott az első két futamon a nevével ellentétben életképtelen Life volánjánál, de még az előqualifikáción se jutott túl. David Brabham a szezon harmadik futamától indult az apja nevét viselő istálló színeiben, majd 1994-ben ismételt a Simtek tagjaként, ám karrierje legjobbja mindösszesen egy tizedik hely lett.

Nelson Piquet is háromszor hódította el az F1 bajnoki címet, ám fia, Nelsinho Piquet inkább csak az ellentmondásosságát örökölte gyorsasága helyett, már ami Forma-1-es karrierjét illeti. Leginkább a 2008-as szingapúri ütközéséről maradt híres, pedig kétségtelenül tehetséges: idén ő lett a Formula-E első bajnoka.

► Akik csak úgy ott voltak

Vannak aztán azok, akiknél sem apa, sem fia nem mutatott fel semmi különöset – inkább sűrűbben voltak tőlük a pályán mintsem többen. Wilson Fittipaldi (a háromszoros világbajnok Emerson öccse) leginkább a brazil nemzeti F1-es csapat megalapításával tűnt ki a sorból, fia, Christian legemlékezetesebb momentuma pedig egy hátraszálló az 1993-as Olasz nagydíjról.

A japán pilóták hagyományosan árukapcsolás formájában kerültek be a Forma-1 körforgásába. Ha egy csapatnak kellett egy japán motor, ők adtak, de akciósan járt mellé egy pilóta is. Satoru Nakajima a Honda révén jutott be a '80-as, '90-es évek fordulóján, fiát, Kazukit már a Toyota protezsálta be a 2000-es évek végén, mindkettejük különösebb feltűnés és eredmény nélkül zárta karrierjét.

Manfred és Marcus Winkelhock esete talán a legfurcsább. Az apuka a nyolcvanas években kisebb csapatoknál versenyzett, mígnem 1985-ben egy hosszútávú futamon életét vesztette. Marcus egyetlen szereplésére a 2007-es kaotikus Európa Nagydíjon került sor, ahol az esőnek hála még vezette is a futamot – az utolsó helyről indulva! Ezt máig ő mondhatja el egyedül a Forma-1 történelmében. Ők tehát azok az apa-fia párosok, akiknek megadatott a Forma-1-es szereplés lehetősége. A tanulság: sok más szakmához hasonlóan a versenyképesség sem feltétlen öröklődik a génállománnyal együtt...

PAPDI
TAMÁS



Gilles és Jacques Villeneuve





forrás: Spáth Tibor-Tivadar

Grand Prix a főváros szívében

A Népliget útjain sétálva nem is gondolnánk, hogy itt valaha autó- és motorversenyeket rendeztek. Azt pedig még véletlenül se, hogy nem 1986-ban rendezték az első Formula-1-es futamot Magyarországon, hanem azelőtt 50 évvel ráadásul a főváros szívében!

Pontosabban még Grand Prix néven rendezték meg hazánkban az említett futamot, de ennek a kategóriának az egyenes ági leszármazottja a száguldó cirkusz. Az 1936-os évi versenynaptár külön érdekessége, hogy budapesti futam is szerepelt benne. Jogos lehet a kérdés, hogy mégis milyen helyszínen rendezték meg, mert komolyabb versenypálya csak később épült. A helyszín pedig nem más, mint a Népliget. Bár manapság nem látszik, de a parkban kanyargó aszfaltcsík egy nagy múltú és külföldön is híres versenypálya. A mai napig látható vonalvezetést a jeles esemény miatt alakították ki. A futamra 1936 júniusában került sor, és fontos kiemelni, hogy egy magyar versenyző, név szerint Hartmann László isindult a futamon. A szervezést több mint 2500 fő látta el, de a nézőszám is elképesztő volt, megközelítőleg 100 000 ember látogatott ki. Ezekből a számokból is látható, hogy mekkora eseménynek számított a '30-as években egy autóverseny, ezért is fontos megemlékezni, hogy hazánk is jelentős mértékben képviseltette magát.

Sajnos a történelem viharai miatt néhány év szünet következett, de pár évvel később újra motordübörgés töltötte be hétvégenként a népligeti pályát. Az érdeklődés pedig változatlan maradt, sőt még a korábbi éveket felül is múlta. Rendszeres hétvégi programnak számított, hogy a családok kilátogattak a versenyekre és ott töltötték a nap egy részét. A versenyzők pedig a kor lehető-

ségei szerint a hazai motor márkák típusait, azaz Csepeleket, Pannóniakat vagy Danuviákat alakították át versenycélra. Az átalakítás leginkább a teljesítménynövelést jelentette, de a futómű sem maradt érintetlen. Ennek ellenére még így is csodálatra méltó az akkori pilóták tehetsége, hogy olyan motorokkal képesek voltak versenyezni és jobbnál jobb eredményt elérni. De a Nepcsi-ben nem csak motor, hanem autóversenyeket is rendeztek. Voltak hazai rendezésű versenyek, de nemzetközi futamok is megrendezésre kerültek. Ilyen volt például a Forma-V, ahol VW bogár alvázra építettek pályautót. Itt meg kell említenem, hogy ebben a sorozatban Niki Lauda is rajthoz állt ezen a pályán. De nem csak a külföldi nagy nevek, hanem a hazai motorsport kiválóságai is képviseltették magukat. Sok nagy magyar motorversenyző ezeken a versenyeken nevelkedett ki, de egy átlag motorosnak is lehetősége lehetett rajthoz állni és kis költségvetésű versenypárijával körözni.

Abban az időben nagy népszerűségnek örvendtek a városi motor- és autóversenyek. Nemcsak Budapesten, hanem az ország több településén is rendeztek versenyeket. Ilyen városok voltak például Tihany, Balassagyarmat, Kécskémét, Eger, Sopron. De sokáig lehetne még a felsorolást folytatni, mert nagyjából minden nagyváros helyszíneként szerepelt. Az események pedig egytől egyig nagy népszerűségnek örvend-

tek, sok ezer ember látogatott ki, és minden talpalatnyi helyen néző állt. Természetesen ennek az is volt az oka, hogy akkoriban nem volt internet, közvetítések is csak alig. Viszont az tagadhatatlan, hogy korábban a motorsport közelebb állt az emberekhez, és családosul hétvégi programként izgultak a híres pilótákért. Sajnos a városi versenyeknek egy Belügyminisztériumi rendelet vetett véget a '70-es évek második felében, mivel túl veszélyesnek tartották, ezért további versenyek rendezésére nem adtak engedélyt.

Szerencsére egyre több törekvés van ezen nagy múltú rendezvények a felélesztésére. Balassagyarmaton például már évek óta rendeznek közúti futamot, és egyre több város is csatlakozik a kezdeményezéshez. A népligeti versenyek újraindítása már kicsit nehezebb feladat, de már erre is született egy projekt és reméljük, siker koronázza az elhatározást! Az viszont biztos, hogy szükség van az ilyen rendezvényekre, mert fontos közelebb hozni a nézőkhöz a motorsportot és ezáltal kézzel foghatóbbá tenni.

FEHÉR
BÁLINT



Dízel-gate, avagy ki bukik ma meg?

Szeptember végén a médiát a Volkswagen robbantotta fel: az ICCT egy amerikai egyetemmel közösen kiderítette, hogy a németek olyan szoftvert használnak, mely felismeri a környezetvédelmi tesztek és úgy állítja be a motort, hogy megfeleljen ezeknek. A konszern beismerte a csalást, szerinte ez a szoftver csak a „Type EA 189” kódjelű kétliteres dízelmotorokba került bele. 11 millió motorba.

A hír hallatára a VW részvényei elkezdtek zuhanni, amit csak a vezérigazgató, Martin Winterkorn szerdai lemondása fékezett meg, az eladások is azonnal csökkentek, a net tele lett mindenféle poénokkal, a környezetvédők további fejeket követelnek. A versenytársak országai kíméletlenül lecsaptak a hírre, sorra kezdik el vizsgálni és perelni a germán cégeket, hogy jobb színben tűnjenek fel saját gyártóik. Persze nem csak ők vannak a pácbán, sok más európai gyártó bele lett keverve (BMW, Opel, Renault és a PSA csoport). Spanyolország már benyújtotta a saját számláját, Berlin kiadta az ultimátumot Wolfsburgnak, hogy találjanak ki megoldást az emisszió csökkentésére. A társaság visszahívja az összes érintett járművet különböző mértékű javításokra (vezérlőprogram cseréje, az USA-ban AdBlue-s katalizátor beépítése valószínűsíthető).

A kutatás szerint ezek a 2009-től forgalomban lévő - motorok nem teljesítik az előírt amerikai emissziós értékeket. Igazából a kötelezőt, amikor kellett, a kocsi teljesítette, közúton meg alig lehet produkálni, bár nem lehetetlen. Ilyen például a The Sunday Times tavaszi tesztje, ahol a VW Golf ezzel a motorral bőven alatta maradt az Euro6-os értékeknek való közúti forgalomban. Daniel Carder, a kutatás vezetőjét meglepték az események, mivel az eredmények másfél éve publikusak és csak most kapta fel őket a média.

Ez az eset azt mutatja meg újfént, hogy az 1970-től használt NEDC (új európai vezetési ciklus - káros anyagok mérésére kifejlesztve, a CO₂-t akkor még kihagyták) alkalmatlan a mai autókhoz, mivel kijátszható, átverhető. Maga a ciklus kitalálása nem volt gond, az már inkább, hogy ez alapján akarják a CO₂ kibocsátást szabályozni. Alapból 30°C-os motorral indíthatják a tesztet, de 45 év alatt rengeteget fejlődtek a motorok, melyek teljesítmény-tartományának mostanra jó, ha negyedét-harmadát tesztelik le. A teszt-padot a laborban a tesztpályán mért adatokkal töltik fel, amin lehet 1,5%-os lejtés és tükörsima aszfalt. Ezeken kívül is van még rengeteg lehetőség trükközni, melyek szépen csökkentik az értékeket. Meg lehet érteni a gyárakat, ők csak kihasználják a szabályozás adta lehetőségeket legálisan. A következő EU-s cél 95 gramm CO₂/km, mellé egy új mérési rendszer, amiről tudják, hogy visszaemeli az adatokat a valós közelébe a mostani akár 40%-os eltérések után. A német ADAC a leendő (remélhetőleg jobb) WLTC 2.0 kiegészített változatát használja néhány éve.

Tapasztalataik szerint a dízelek döntő többsége túllépi a határt, de hasonló motorú autók vegyesen lépik túl azt és maradnak alatta, ami további kérdéseket vetnek fel a szakembereknek.

A Volkswagen a világ legnagyobb autógyári címe pályázik évek óta, de ehhez az út a Toyotán és a General Motorson keresztül vezet. Mindenki a profitra és az egyre nagyobb eladásokra hajt, amihez elengedhetetlen a márkáról kialakult pozitív arc. Amerikában nagyon kevés személyautót adnak el dízelmotorral (míg az EU-ban a felét adják az eladásoknak, egyes gyártóknál pedig 80%-ot) ami miatt a többi cég eladási számai alig csökkennek, de a bajos gyártó nevéhez társul a csalás híre, így lehet bármilyen motor a járgányban, zuhannak az eladási számok.

A média sokkal jobban felkapta ezt a 11 millió kocsit, ahol senki sem halt meg (ezek még mindig ugyanolyan biztonságosak, mint néhány hete), mint az elmúlt évek nagyobb eseteit, például a GM tavalyi gyújtáskapcsolós botrányát, amiben majd 30 millió autóval volt gond és 124 ember halála miatt kellett felelnie a cégnek. Persze nem mai sport a hibák ki nem javítása, a Ford a hetvenes években hazardírozott a Pinto üzemanyag-tartályával. Idén a népautó került ilyen helyzetbe, jövőre mondjuk egy japán, utána egy nem japán távol-keleti juthat hasonló sorsra.

„A vállalatot menedzserek vezetik, nem mérnökök, tehát a stílus az elsődleges és nem a biztonság.” Egy Ford mérnök véleménye a Pinto botrányról.

A besározásra az indíték megvolt, tettes lehet bőven. Az ICCT általában 10-15 járművet tesztel egyszerre és soknál szoktak hibát találni. Hogy miért a Volkswagent vették elő és éppen most, rejtély. Winterkorn ellenzői, a versenytársak, politikai csata? Igazából mindegy, a vizes lepedőt most ráhúzzák a népautóra, a többiek meg a farvizén eleveckélnék majd. A világháló tele humoros képekkel, hogy még ezek is környezetkímélőbbek. Persze inkább egy ilyen dízel, mint egy Euro2-es, a mostani botrányt pedig majd elfelejtik.

HELMÉCZY
KÁROLY



A hazug Volkswagent hamarabb utolérük...

Szeptemberben robbant a bomba: a Volkswagen már tíz éve csalt a károsanyag-kibocsátási méréseken. Összesen tizenegy millió motor lehet érintett, a vezérigazgató Dr. Martin Winterkorn lemondott posztjáról, sok milliárd eurónyi és dollárnyi büntetés vár a cégre, nem beszélve a visszahívásról és a presztízavesztéséről. Mindez véleményem szerint jogosan történik.

► Hazudni csúnya dolog

Nagyjából attól a pillanattól kezdve, hogy kisgyermekként képesek vagyunk bizonyos társadalmi normákat megérteni, a szüleink arra tanítanak minket, hogy hazudni nem szép dolog. Persze a világ nem ennyire fekete-fehér, Cirmi cica hirtelen és rejtélyes eltűnését is elutazással magyarázzunk a 14:20-as busz okozta rideg valóság helyett a síró hatéves lurkónak, de összességében nem véletlen alakult ki az, hogy őszinték vagyunk és nem hazudunk.

A Volkswagen pedig hazudott. Nem füllengett, nem elhallgatott apróságokat, nem csúsztatott, nem ferdített. Hazudott, előre megfontolt módon és egyenesen a szemünkbe. Ez pedig finoman fogalmazva sem szép dolog. Lehet mondani, hogy (állítólag) hazudtak mások is, de az igazat megvallva ez senkit nem érdekel nagyjából óvoda nagycsoport óta. Főleg, hogy ha pont ők maradtak volna tiszták, akkor egy újabb plecsnit lehetne Winterkom mellényére akasztani, lám, mindenki sáros, bezzeg a Volkswagen a jófiú, ehelyett most az Expresszben karikázgathatja az álláshirdetéseket és a márka becsületén is lesz mit dolgoznia a marketinges osztálynak.

Hogy eltúlzott lenne a büntetés? Nem hiszem. Ez nem egy véletlen tévedés volt, nem Klaus nézett el valamit az autó tervezése közben, nem valami gyártási hiba, ami felett elsiklott a minőségellenőrzési osztály figyelme. Külön program volt arra írva, hogy a mérési adatokat megmásítsák, illetőleg egészen pontosan a rendszer felismerje, hogy éppen mérés zajlik és így annak megfelelő legyen a motor károsanyag-kibocsátása. A programot a Bosch fejlesztette, de csupán tesztelési célból és állításuk szerint közölték a Volkswagennel, hogy finoman szólva sem tanácsos a sorozatgyártásban is alkalmazni. Hogy, hogy nem, mégis így történt, és vélelmezhetően nem véletlenül. Az előre megfontolt szándék pedig mindenhol súlyosbító körülménynek számít, miért lenne ez így az autógyártásban?

► Túl Wolfsburg kapuján

Ráadásul ez a botrány sokkal égetőbb kérdésekről is elterelheti a figyelmet. Egyre hangosabban azok a hangok, melyek szerint a mostani mérési norma irreális, köze sincs a valósághoz és az egész rendszer felülvizsgálatra szorul. De mégis, hogyan lehet úgy érvelni az átalakítás mellett ha

kiderül, hogy a mostani rendszert meg sem próbálják teljesíteni? Nehéz elhinni nekik, hogy ők bezzeg mindent megpróbáltak, mindent beleadtak... A csalásba belefektetett energiát pedig arra is lehetett volna használni, hogy (akár a többiekkel összefogva) hatásosabban kampányoljanak a rendszer szükséges átalakítása mellett. Ha már olyan jól megy a szekerük, talán erre is lehetne használni a lobbierajukat...

Összességében pedig kik csalódtak a legjobban? Azok a vásárlók, akik egy-egy döntés előtt vetettek egy pillantást a kibocsátási adatokra is, mondván, környezettudatosak akarnak lenni és úgy választanak autót, hogy lehetőleg minél jobban óvják környezetüket. Oké, kérdéses, hogy ezzel valóban segítettek-e, de legalább a szándék megvolt. És most a képükbe lett röhögve. Gondolnál a bolygódra? Minek, úgysí átvágunk... Így is eléggé nehéz környezettudatosságra nevelni az embereket, az ilyen botrányok pedig nem segítik a folyamatot.

Nem beszélve arról, hogy zusamenn a dízel-motorok megítélésére és jövőjére is káros lehet az ügy. Márpedig egyetlen hibás gyakorlat miatt nem feltétlen érdemes eltemetni az egész technológiát, főleg, hogy teherautók és autóbuszok esetében egyelőre nemigen van alternatívája, maximum próbálkozások. Fontos lenne tehát, hogy a jövődöbéli fejlesztések ne szenvedjenek csorbát egyetlen botrány miatt – ennek pedig legkézenfekvőbb megelőzési módja a botrány elkerülése.

Egy szó mint száz, a Volkswagen csalása sokkal nagyobb hullámokat vethet mint a haszon amit esetleg hozott nekik. Ezek a hullámok pedig nem csak a cégcsoporton belül pusztíthatnak, így ha a világ vezető autógyártó konszernje akarnak lenni, akkor ezt az esetleges büntetés mértékét illetően is vállalniuk kell. De reméljük, hogy az általuk vert hullámok nem csak pusztítanak, hanem megújulást is hoznak majd egy olyan területen, melyre kétségkívül ráfér már valamiféle reform.

PAPDI
TAMÁS





fotó: Fortepan/Schoch Frigyes

Vasutak és menetrendjeik a háború szolgálatában - 2. rész

A sorozat előző részében megvolt az elméleti előadás, ahol is képet kaphattatok a vasút szerepéről a háborúban, így itt az ideje, hogy elkezdődjék a gyakorlati foglalkozás, amelyben egy világháború által tesztelt rendszert vizsgálunk meg.

► Jószomszédi iszonyok

Mielőtt rátérnénk a hadimenetrendekre és a felvonulási tervekre, a jobb érthetőség miatt érdemes körülnézni először az Osztrák-Magyar Monarchia szűkebb szomszédságában.

A térképre rátekintve láthatjuk, hogy poros kis birodalmunkat hat állam fogta közre: a Német Birodalom, az Orosz Birodalom, a Román Királyság, a Szerb Királyság, az Olasz Királyság és a Svájci Államszövetség. A bajban ezek közül csak Németországra számíthattunk, amellyel az örökösödési háborúk lezárulta után igen jó, sőt, szövetségi viszonyt alakítottunk ki. Barátokból tehát igen kevés akadt, ellenségből viszont annál több: Oroszország és Szerbia kifejezetten ellenségesen tekintett ránk, míg a szövetséges Olaszország és Románia egyre nyíltabban hangoztatta Monarchia-ellenes nézeteit.

Így talán nem meglepő, hogy az osztrák-magyar hadvezetés ez utóbbi négy állam ellen dolgozott ki haditerveket (Svájc, mint mindig, most is tartotta magát az örök semlegességéhez). A Monarchia rendelkezésére álló, területi alapon szerveződő 16 hadosztályt három csoportba sorolták be: az „A” lépcsőbe 9, a „B” lépcsőbe 4, a „Bmin” lépcsőbe pedig a maradék 3 tartozott. Ezekkel a következőképpen gazdálkodtak:

Az R-terv szerint az orosz hadüzenet után a cári csapatok ellen az „A” és a „B” lépcsőt küldték hadba, ezzel egyidejűleg Szerbia ellen a „Bmin” vonult fel.

Az I-terv alapján a taljánok ellen vetették be az „A”-t és „B”-t, míg a szerbek ugyanúgy a „Bmin”-nel találkozhattak.

A B-terv csak a Szerbia ellen megvívandó háborúval számolt, feltételezve, hogy az olaszok és az oroszok ideiglenesen nem avatkoznak be a konfliktusba, ekkor a „szokásos” „Bmin”-lépcső mellé a „B” is felsorakozott. Azonban ez a forgatókönyv, tekintve, hogy II. Miklós cár igen jó viszonyt ápolt Szerbiával, igencsak naiv elképzelés volt. Románia ellen csak igen vázlatos tervek készültek.

Két meglehetősen dolog is megfigyelhető a tervekben: egyrészt a Monarchia hadvezetése valószínűtlennek tartotta, hogy egyidejűleg az olaszokkal és az oroszokkal is háborúra kényszerül, másrészt a „B” lépcső mindegyik hadtervnek közös metszete, így egy rossz helyzetfelmérés alapján kiadott mozgósítási parancs igen nagy hibáiból tudott volna okozni.

► Háborúra hangolva

Hogy a monarchiabeli vasúthálózat jelentőségét megérthessük, igazából elég egyetlen gondolat is: a birodalom területén a nagy volumenű anyag és élőerő szállításokra csak a vasút volt alkalmas, lévén, hogy számottevő tengeri hajózással nem rendelkezünk (sőt az a kevés is megszűnt az Antant blokádjával), a folyami pedig – ahogy azt az előző havi részben már említettem – földrajzi okok miatt igencsak korlátozott volt. Vasúthálózatunk kialakítására tehát a katonai érdekek maximális szem előtt tartásával került sor, amit egy 1872-ben kiadott uralkodói legfelsőbb kézirat is biztosított. A hadi érdekek legszemléletesebb pozitív példája a Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely–Lemberg vonal kétvágányúra történő kiépítése, amelyet a polgári forgalom

volumene – még a legnagyobb vonalúbb tervezés mellett is – csak Sátoraljaújhelyig volt indokolt. Az emberi – fogalmazzunk finoman – butaság örök emlékműve pedig a katonai szempontból az egyik legfontosabb vasútvonal, a Krakkó és Lemberg közötti, amelyet sikerült a határhoz olyan közel kiépíteni, hogy körülbelül 60 km-es szakaszán az orosz könnyűtüzérség lövegei, sőt mi több a gyalogság kis puskáik akkor szórták meg az arra közlekedő szerelvényeket, amikor csak kedvük támadt.

A Monarchia 676 ezer km² területén összesen 48 300 km vasúti pálya kanyargott, de mivel ezek az adatok önmagukban nem mondanak túl sokat, így szemléltetésül érdemes megjegyezni, hogy a Magyar Királyság akkoriban a világ 6. legnagyobb vasúthálózat-sűrűségével dicsekedhetett, és ezzel megelőzte Franciaországot, Hollandiát, sőt, a most bezzeg-orzágnak számító Németországot is! Be kell vallani azonban, hogy e mögött a szám mögött megbújó valóság kevésbé volt impozáns, ugyanis a vasúthálózat eloszlása a birodalmon belül igen aránytalan volt. Míg az északnyugati, tehát a csehországi részt sűrűn hálózta be a vonalak, addig az alpesi és a kelet-magyarországi vidékeket csak igen gyéren, bár még így is jobban álltunk a szomszédjainknál: hogy csak egy példát említek, a szintén nehéz terepviszonyok miatt nem túl acélos boszniai vasút-sűrűség is a kétszerese volt a szerbiainak.

A Monarchia járművek és anyagok tekintetében jól el volt látva: a síneken 12 000 mozdony, 39 500 személy-, 266 000 teher- és 8 000 keskeny nyomtávú kocsik robagott, a szükséges, részben gyenge minőségű „civil-szén” hetekre

mindig biztosítva volt, ezenfelül rendelkezésre állt a háborús helyzetekre tartalékolt, kiváló minőségű, nyolc hétre is elegendő hadiszén-készlet, sőt a kenő- és egyéb segédanyagokkal sem kellett spórolni.

► A boldog békeidőben

„Ha békét akarsz, készülj a háborúra!”- tartja a mondás. Mint láthattuk, már az infrastruktúrát is ezen elvvel vezérelve alakították ki, több-kevesebb sikerrel, de a legjobb hálózat egy fabatkát sem ér, ha a rajta lévő forgalmat nem szervezik meg megfelelően. Erre volt hivatott a bécsi székhelyű 5. EB (Eisenbahnbüro) osztály, az osztrák-magyar hadügyminisztérium és a vezérkar közös szerve, amely az osztrák vasútügyi- és a magyar kereskedelmi minisztériummal tartotta a kapcsolatot. Összetétele igen vegyes volt: az alkalmazottak között megtalálhatóak voltak vezérkarai végzettségű (vagyis a „normál” harc-téri), a katonai vasúti szolgálatban kiképzett, a vasúti- és a távíró ezred tisztjei, valamint néhány hadbiztos és katonai műszaki tisztviselő.

Az 5. EB osztály feladatai igen szerteágazóak voltak, a már említett kapcsolattartáson kívül négy fő csoportba sorolhatóak:

Infrastrukturális: folyamatosan figyelemmel kellett követni a saját - és a szomszéd államok vasútvonalaiiban, valamint az azok teljesítőképességében beállt változásokat, valamint javaslatokat kellett tenni (és néha előkészíteni) az ellenfelek vasútjainak és a saját vasútvonalak egyes elemeinek a rombolására, továbbá meg kellett tervezni ezek helyreállítását. Ezen kívül az egyes vasútvonalak teljesítőképességét fokozó újításokat javasoltak, és az új vonalak építésénél a katonai érdekeket képviselték. Talán mondanom sem kell, hogy ezeknek az egyes hadművelleti helyzetekre gyakorolt befolyását is vizsgálták.

Jogi: nyilván kellett tartaniuk azokat a törvényeket és rendeleteket, melyek a vasútvonalak forgalmát és üzemeltetését általánosságban és egyenként közvetlenül szabályozták, továbbá elő kellett készíteniük, meg kellett tárgyalniuk és ki kellett adniuk a katonai szállítmányokkal kapcsolatos rendeleteket és szabályzatokat.

Oktatási: a saját és egyéb társszervek béke- és háborús időben szükséges tisztjeit képezték ki.

Forgalomszervezési: a vasúti civil hatóságokkal egyetértésben megállapították, hogy milyen a békében közlekedő vonatok kihasználtsága, és hány katonai személy, ló, illetve mennyi felszerelés és áru szállítására használható, továbbá a polgári szükségletek kielégítését szolgáló vonatok mellett hány és milyen vonat állítható be a békemenetrendbe kizárólag katonai szállítási célokra, ezeken felül a hadimenetrend megállapítása az egyes pályaszakaszok vasútforgalmi és műszaki helyzetének vizsgálata alapján. Ezzel meg is érkeztünk a cikkünk szűken vett témájához.

► Vivát, merev rendszerek!

Mint korábban említettem, a vasútforgalmi és műszaki jellemzők nagyban befolyásolják a rá kialakítható menetrendet. Mivel a tényezők palettája igen széles (gondoljunk csak a mostani MÁV-os késések utasok által emlegetett okaira: „szép idő van”, illetve a „lehulltak a falevelek”),

szorítkozunk most csak a legfontosabbakra!

Kezdjük mindjárt az egyes szerelvények által elérhető maximális sebességgel. Tekintettel arra, hogy a vasúti teherkocsi csak igen kis számban voltak légfékkel felszerelve, a katonavonatok átlagos sebességét a pályaviszonyoktól függően (emelkedések, ívek stb.) 20-30km/h-ban vették alapul, jóllehet a kézifékes kocsiknál az engedélyezett legnagyobb sebesség 45 km/h volt.

A keresztezésre szolgáló állomások is nagyban befolyásolták a végeredményt, hisz az egymástól való távolságuk és a – keresztezésre használt – vonatfogadó vágányok hossza meghatározta, hogy a háborús tömegszállítások esetén az adott vonalszakaszon hány katonavonat közlekedhet 24 óra alatt, és ezek mennyi kocsiból állhatnak, ennek a mutatószáma a hadimenetrend elméleti teljesítőképessége volt. Ez a szám közvetlenül nem vette figyelembe „különleges helyzeteket”, mint például az esetleges forgalmi akadályokat, valamint a be- és kirakodásokat.

Azonban az így meghatározott mennyiségnek csak egy töredéke volt ténylegesen katonai célokra felhasználható, hiszen a postavonatok is igénybe vettek egy-két vonatpárt, továbbá a kapacitás 15-20%-át biztonsági okokból, előre nem látható szállítási szükségletekre, azaz röviden a szükségleti vonatok számára tartalékolták. Ha tehát egy vonal elméleti teljesítőképességét 24/100, azaz 24 db. 100 tengelyes, vagyis 50 tehervagonos teljesítményben állapították meg, akkor levontak még egy-két postavonatpárt, és kb. 5 szükségleti vonatot, azaz katonai szállítási célra 19 száztengelyes vonatnak megfelelő elméleti menetvonal maradt.

A tényleges menetrendek minden vasútvonalra azonos és merev alapelvek mentén készültek, így az összes katonavonat egységes menet- és várakozási idővel rendelkezett. A keresztet lebonyolító állomásokon az ellenirányú vonat beérkezési idejétől függően 2-10 percre tartó várakozási idővel számoltak, a katonák és az állatok étkezésére egy-másfél óra, itatásra fél óra állásidő jutott, mindez naponta két-három alkalommal. A vasútüzemi szempontból érdekes vízvételre legalább 10 percre, szénvételre, mozdonycserére legalább 15 percre biztosítottak. A menetrend megalkotásánál beleszámították továbbá, hogy a szóban forgó vonalon a személyzet esetenként idegen pályán kénytelen szolgálatot teljesíteni, igen rossz idő, vihar, zivatar, zápor stb. esetén is.

Ennek a (túl) gondos menetrendszerkesztésnek az eredménye szemmel látható: az így kialakult átlagos sebességek az egyvágányú pályákon csak kb. 11 km/h-t, a kétvágányú pályákon pedig a szintén nem túl acélos 15km/h-t tettek ki.

Az így kialakított tényleges napi teljesítmények azonban biztonsági szempontból még mindig nem elégitették ki a felvonulást tervező és a végrehajtásért felelős 5. EB vezetőjét és munkatársait, így további megszorításokat tettek. Tartva attól, hogy a frontra történő szállítások, azaz a felvonulások első napjaiban még nem áll rendelkezésre a megfelelő számú és típusú jármű, és így a hadimenetrendben meghatározott teljesítmény nem lesz elérhető, tovább csökkentették a naponként indítható és közlekedő katonavonatok számát úgy, hogy az a felvonulás kezdetétől számított ötödik napra érte el tervezett maximális szállítási teljesítményt.

Mindez nagyon logikusnak és körültekintőnek (fogalmazzak úgy, hogy mérnökinak?) tűnik, de hadd világítsak rá, hogy ennek a merev rendszernek komoly hátulütői is voltak. Vegyük például a Bécs–Krakkó–Lemberg vasútvonalat! A mozgósítás harmadik napján és az első felvonulási napon meginduló szállításoknál a lehetséges 41 száztengelyes vonat helyett 13-at (32%), a másodikon 17-et (41%), a harmadikon 21-et (51%), negyediken 30-at (73%) indítottak el, míg ez a szám – a szabálynak megfelelően – az ötödik napon érte el a 41-et. Ez igencsak nevelés annak fényében, hogy békeidőben ezen a kétvágányú vonalon egy irányban, napi átlagban ennek majdnem a kétszerese közlekedett, azaz szám szerint legalább 55 megrakott száztengelyes tehervonat, valamint 20 gyors- és személyvonat!

Az 1914. június 28-án Sarajevóban eldőlt lövések idején összesen 313 vasútvonalra, 31 200 km pályahosszra és 3846 vasútállomásra volt kész a hadimenetrend. Bő egy hónap múlva már élesben vizsgázott a nagy mű: július 31-én kihirdették az általános mozgósítást, augusztus 6-án pedig elindultak az első felvonulási vonatok is. Hogy hogyan vizsgázott a hadimenetrend, az a következő részből kiderül!

STRAUSZ
PETI



Kerékpárszállítás a távolsági közlekedésben

A biciklisek számára sokszor okoz fejtörést, hogy kedvelt közlekedési illetve sporteszközüket hogyan szállítsák hosszabb utakon. Természetesen mindenki egyből az autóra, vagy a vonatra gondolna, de az előbbi nem feltétlenül áll rendelkezésre, utóbbinál pedig sok esetben van jobb közlekedési alternatíva a távolsági buszok részéről. Elgondolkodtam, mi kéne ahhoz, hogy a buszoknál is valós lehetőség legyen a kerékpárszállítás?

► Hogy lehet megvalósítani?

Nem teljesen elvetemült gondolat a buszos kerékpárszállítás. A városi tömegközlekedési eszközökön egyszerűbb a helyzet, ott az utastérben elfér 1-2 kerékpár, de távolsági járatoknál ez nem lehetséges. Ugyanakkor mégis egy városi megoldás indította el a fogaskerekeket. Az Egyesült Államok, és Kanada több városában is lehetséges a helyi buszokon kerékpárt szállítani, de nem az utastérben. Speciálisan erre kialakított tartókat szereltek a buszok elejére, amibe az utasok viszonylag könnyen be tudják rakni a hagyományos kialakítású kerékpárokat. Ez persze önmagában nem lenne jó megoldás a volánoknál, mivel a városi sebességre kitalált rögzítési módszer a nem ritkán 100 km/h-val közlekedő buszok elején már problémákat okozhat. De ugyanez áthelyezve a buszok hátuljára már életképes megoldás lehetne. A téli szezonban sok turistabusz hátuljára szerelnek sílécet tárolására, szállítására szolgáló dobozokat, ezeknek a mintájára kicsit nagyobb méretben kerékpártároló dobozt lehetne szerelni a menetrend szerint közlekedő buszokra. Ezzel a megoldással egy zárt tárolóban utazhatnának a kerékpárok,

és a doboz mérete szabná meg a szállítható kerékpárok számát. Szerelési szempontból azonban egyszerűbb visszanyúlni a már régóta létező megoldásokhoz és felhasználni a vonóhorogra akasztható kerékpártartókat, vagy a lakóautók hátára szerelhető tartókat, amik ugyan nem nyújtanak védelmet, de megfelelő előkészítés esetén 2-3 perc alatt fel lehet rakni 4-5 bringát, így nem lenne túl nagy extra teher a sofőrökön.

A vasútbarátok egyből kontráznak, hogy egy kerékpárszállító vagonba minden különösebb probléma nélkül befér többtíz drótszámár, de egy volánbusz lényegesen kevesebb utast fogad, így valószínűleg egy buszon elég lenne 4-5 hely. A jegyárúsítás és ezzel együtt a foglalt helyek kezelése okozhatna még problémát, de a jelenleg is meglévő internetes jegyárúsító portált könnyen fel lehet készíteni a biciklijegyek kezelésére, lévén az most is jól kezeli a foglalt ülőhelyeket, ugyanez működhetne kerékpárokkal is.

► Miért jobb a busz?

Egy vonat nagyobb kapacitású, az utasok maguk intézik a kerékpárok rögzítését, felrakását, több hely is van, adott a kérdés, miért vá-



lasztaná bárki a buszt, ha biciklit akar magával vinni? Adott távolságot sokszor gyorsabban, viszonylattól függően kényelmesebben is meg lehet tenni buszon, mint vonaton. 220 kilométeres távon előfordulhat akár másfél órás időkülönbség is menetrend szerint, ami már bőven elég nagy differencia ahhoz, hogy bosszúságot okozzon a kerékpárosoknak a vasútra kényszerülés, ráadásul olyan helyekre is el lehetne jutni így busszal-kerékpárral, ahol a vasúti közlekedés nem kínál alternatívát.

Nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy a vasúti kocsikkal ellentétben egy buszra szerelhető kerékpártartó nem igényel érdemi karbantartást, és üresen sem okoz többletterhelést, így egyedül a beszerzés jelentene igazi költséget.

► Van realitása?

Kerékpár-, volán- és általános közlekedésbárként számomra különösen vonzó lenne egy ilyen szolgáltatás megvalósítása, de nem tartom valószínűnek, hogy a közeljövőben akármelyik volántársaság belevágná akár csak kísérleti jelleggel egy ilyen projektbe. A Volánbusz jelenlegi hivatalos álláspontja: „Kizárólag összecuszkható kerékpárt útipoggyászként az autóbusz csomagtartójában elhelyezve lehet szállítani.” Tehát hacsak a sofőr nem könyörül meg rajtunk, hiába férne be a csomagtérbe kevésbé forgalmas időpontban egy teljes értékű kerékpár, jelenleg esélytelen kihasználni a menetidő-nyereséget, és bár vidéken vannak üdítő kivételek, ott is jellemzően a helyi közlekedésben engedélyezik a kerékpárszállítást. Ettől függetlenül, ha valamikor felmerülne a távolsági járatokon a kerékpárszállítás lehetősége, én nagy örömmel fogadnám, és biztos vagyok benne, hogy nem lennék ezzel egyedül.



TÜDŐS
BÁLINT



Utazásajánló: Németország

A festői szépségű tájakkal tarkított Bajor Szabadállam Németország déli részén helyezkedik el. Jelenlegi nevét 1919-ben kapta majd Németország legnagyobb területű tartományává vált. Bajorország egy közkedvelt úticél, ahol csendes falvak, mesebeli kastélyok, kristálytiszták tavak várnak ránk, miközben a háttérben hófödte hegycsúcsok emelkednek a felhők közé. Abban a szerencsében volt részem, hogy elutazhattam erre a csodálatos helyre, ahol egy egész hónapot töltöttem el és felejthetetlen élményekkel gazdagodtam.

► Egy bajor kisváros és környezete

Átmeneti családom egy tipikus bajor kistelepülésen, Burgkirchenben várta, hogy végre megérkezzek. Az érdekesség az, hogy egy olyan magyar családnál lakhattam, akik egy jobb élet reményében kényszerültek Németországba. A gyerekek és a szülők egymás között természetesen magyarul beszéltek, bár mikor már néha nehézkesen jutott eszükbe egy-egy magyar szó, rögtön helyettesítették azokat német megfelelőjükkel. Burgkirchenben és környékén virágzik a mezőgazdaság. A városból kiérve szinte száz méterenként egy kis bekötő útba futunk, amely néhány kis gazdasághoz vezet. A gazdaságok központjában áll egy épület, körülötte pedig beláthatatlanul nagy termőföldek, amelyeken leginkább kukoricát és egyéb takarmánynövényeket termesztnek. A nagyobb városok rendezettek, a közlekedés szervezett, a házakat körbeölelő kertekben virágok és frissen vágott fű, igényesen kialakított környezet a jellemző.

► Iskola

Újdonsült lakóhelyemtől nem messze alkalammal nyílt egy helyi gimnázium látogatására, ahol csak német osztálytársaim voltak. Már az első perctől fogva közvetlenek voltak, izgatottan várták, hogy megismerjenek és számomra az volt az egyik legjobb pillanat, amikor kérték, hogy beszéljek magyarul, és megpróbáltak engem utánozni több-kevesebb sikerrel. Szeren-

csére sok barátot szereztem, akikkel még most is tartom velük a kapcsolatot. Az iskola rendkívül modern volt, például amikor besütött a nap, a tanár csak megnyomott egy gombot, és máris lehűzódott az ablakon kívül felszerelt napellenző redőnyök. Hatalmas udvar, foci, tenisz, kézilabda pálya, mozi, óriási ebédlő, zenekari szoba sok-sok hangszerrel. Egyszerűen minden fiatalnak meg van a lehetősége, hogy az érdeklődési körükkel tudjanak foglalkozni.

► Látnivalók

Abban a szerencsében volt részem, hogy elutazhattam Regensburgba, amelyet egy számmunkra is ismerős folyó, a Duna szel át. Regensburg óváros, és megemlíteném, hogy itt található a ma létező legrégebbi híd a Dunán, amely a Köhíd nevet kapta - németül: Steinerne Brücke-, és 1135 és 1146 között épült. Hajózártam a Királyok taván, a Königseen is. A tavon már 1909 óta csak elektromos meghajtású hajók közlekedhetnek a tó védelme érdekében, amelynek vizét ivóvíznek minősítették. A tavat körülvevő hegységek és sziklafalak minden évszakban elbűvölnek az odalátogatókat. A utazás egyik fő attrakciója az Echowand, vagyis a visszhangfal. Megindító pillanat mikor a hajó megáll a tó nyugodt vizén és előkerül egy trombita, amelynek hangjai megtörve a csendet háromszor csengenek vissza a fülünkbe. Aki a városi nyüzsgést szereti, keresve sem találhat jobb helyet, mint München, amely a tar-

omány fővárosa. A fiatal turisták kedvence, hisz elég népszerű a müncheni éjszakai élet, és a híres Oktoberfest is sokukat vonzza évente. Ha itt járunk, nem hagyhatjuk ki a Marienplatz-ot, a Frauenkirche katedrálisát vagy a Hofbrauhaus-t sem, a világ leghíresebb sörcsarnokát. Végül, de nem utolsósorban megemlíteném a Bajor-Alpokot, amelyre azt mondják, hogy ez az a hely, ahol minden évszakban szezon van. Téli időszakban a síelők paradicsoma, míg nyáron az alacsonyabb hegyi utak nagyszerű túráknak adnak helyszínt, illetve a kerékpárosok és a mountain bike-osok is lehetőséget kaphatnak erejük megmérettetésére.

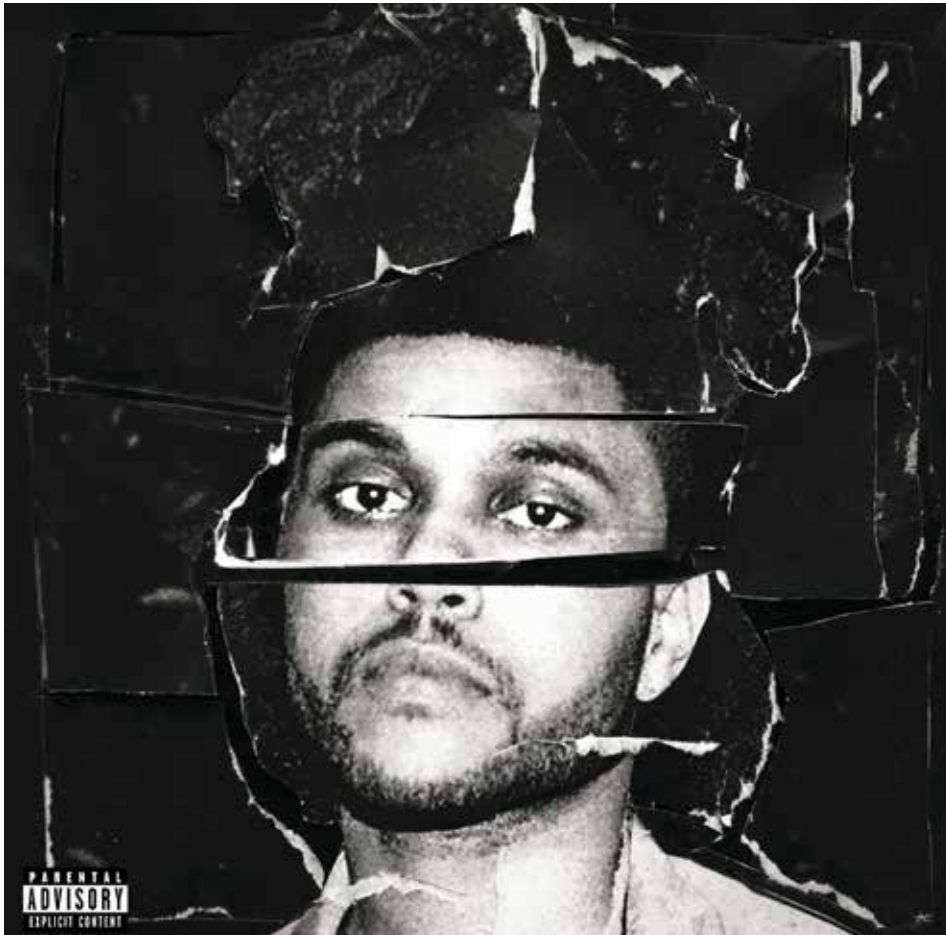
► Összességében

Németország számomra nagyon nagy élményt nyújtott, és remélem minél hamarabb viszont láthatom ott élő barátaimat. Véleményem szerint fontos a német nyelv ismerete, hiszen Németország egy óriási közlekedési és autópárai központ is egyben, amely nekünk, közlekedési hallgatóknak rengeteg lehetőséget nyújthat a munkában és az életben egyaránt.

BARTA
XÉNIA



Zene



► The Weeknd

Most ősszel, amikor már mindenki órákra jár (akinek viszont nem inge, az ne vegye magára), és újra koptatja a már jól ismert épületekben a padokat egy-egy előadás szinte száguldozó percei alatt, sokunknak eszünkbe jut az éppen, hogy csak elmúló, forró nyár: a hűsítő tengerpart, a zenétől dübörgő fesztiválok, vagy csak egy laza este a barátokkal. Igen... én is szívesen visszamennék akár csak egy napra is. Mivel azonban már legfeljebb csak a várható Zh-k tengerében lubickolhatunk, a nehezebb, tanulástól terhes napokon jól jöhet egy üdítő visszaemlékezés. Pont ezért szeretném Nektek - jogosan is - a nyár egyik legjobb albumát ajánlani, és nem! Megígérem, hogy ez nem a mindannyiunk által agyonhallgatott Major Lazer új lemeze lesz. Irányt váltunk, és a klubok diszkó slágereitől egy kissé alternatív, fiatal énekesig meg sem állunk. A kanadai származású The Weeknd 2010-ben kezdett el számokat feltölteni a YouTube-ra, ahol nem sokkal később fel is figyeltek a tehetséges előadóra. Majd három remek mixtape és egy csalódást okozó album után megszületett a Beauty Behind The Madness, az idei év egyik legnagyobb szabású poplemeze, melyen ugyanúgy jelen van

a tőle már olyan jól megszokott egyedi hangulat és stílus, olyan vendéglőadók kíséretében, mint Lana Del Rey, Ed Sheeran, vagy Labrinth. Érdeemes megfigyelni a kontrasztot a lágyabb dallamok, és a már- már az arcunkba üvöltő kegyetlen dalszövegek között, ami egészen addig fel sem tűnik, amíg be nem kapcsoljuk a gépet, és megszólal a Tell Your Friends. Természetesen nem csak ez az egyetlen említésre méltó dal, ami felcsendül a lemezen, ilyen például a The Hills, az Often, vagy a füledtebb, erotikus hangzású Earned It is. Hazudnék, ha azt mondanám, hogy már az első pillanatban levett a lábamról a bohókás frizurájú The Weeknd, azonban ezzel az albummal teljesen elvarázsolt, és biztos, hogy a nyár dala címet nálam a Can't Feel My Face magasan elnyerte.

MADÁCSI
RÉKA



Könyv

► Andreas Eschbach: Összeomlás

Külföldiként is miénk lehet az Amerikai Álom, ahogy Markus Westermann hősünk kalandjai is mutatják. Markus egy ambiciózus német munkavállaló, aki szeretné megvetni a lábát a magáról vegyes képet adó Amerikában. Határozott idejű szerződését rövid úton meghosszabbítva, a rendszert kikerülve végül maradhat is, beindítva ezzel egy, a föld egész lakosságát befolyásoló eseményláncolatot. Egy huszárvágással az olajiparban találja magát, a jól bevált sémával más ötletéből, más pénzével profitot hajkurászni. Vállalkozásának kezdeti sikerei ígéresek, új módszerükkel olajlelőhelyeket találnak ott, ahol eddig senki sem remélte, felkeltve ezzel az olajsejkek figyelmét.



A módszer azonban megbukik, megcáfolva ezzel a korábbi reményeket, a komoly nyomás alatt álló olajipar ezt pedig már nem bírta el. Olaj hiányában azonban a feldolgozó üzemek sem tudnak dolgozni, így rövid idő alatt megbénult a világ közlekedése.

A zseniális német szerző "ökothrillere" különösen fontos szemléletmódot adhat nekünk, mérnökpalántáknak kifejezetten a napokban ki-robbant károsanyag kibocsátással kapcsolatos botrány kapcsán. A könyv ugyan nem az autó, hanem az olajipar szemszögéből, de érdekesen mutatja be jelen társadalmi berendezkedésünk törékeny mivoltát az olajfüggőség tekintetében.

LINDTNER
ANDOR
CSABA



Színház

► A fajok eredete

A Szkéné repertoárjában öt éve van jelen A fajok eredete. A színészek Darwin tézisére támaszkodva keresik a választ az evolúciós problémákra – vajon az ember tényleg a véletlen műve?

Indításként komoly narrátori hang idéz a tudós könyvéből, ám ez a komolyság hamar szertefoszlik, mikor megpillantjuk a három hajléktalant. A jól összeszokott Mucci – Scherer – Thuróczy trió alakította utcaszéli banda komikus mozzanatokkal ábrázolja az emberré válás jelentős állomásait, a felegyenesedést, a táplálkozás kialakulását, a társas kapcsolatok létrejöttét.

Megismerkedünk Zoltánnal, a lecsúszott film-messel, aki ízig-vérig művészlélek. Nem sokan ismerik el munkásságát, mégis százezer nézője volt a tévében. Hogyan lehetséges ez? A kissé szórakozott producer, István rájött, hogy Zoltán filmje pozitív hatással van a csirkék viselkedésére. Sorozatot terveznek, amivel betörnek a baromfipiacra, viszont a megvalósítás nem olyan egyszerű. A befogadók (értsd: csirkék) kedvében kell járni, így egy kis ferdtéssel elfogadjuk a tyúk-paradoxont, miszerint az élet a világtojásból alakult ki...



forrás: Puskás Zoltán

Az előadás improvizációkkal és aktualitásokkal tarkított, a néző is részese a játéknak. A káromkodással viszont néhol túlzásba estek, valamint a befejezés vontatotttá sikerült. Mindezek ellenére érdemes megnézni, mert különleges színházi élmény szokatlan megoldásokkal.

DÓZSA
ESZTER



Film

► A fekete múmia átka

A tavasszal vetített, valamint az átalakult szerepű Duna TV nagy durranásának szánt Kossuthkifli finoman szólva is csak egy halk pukkanás volt, így érthető, hogy egy kicsit kétkedve ültém le A fekete múmia átka elé.



A tévéfilm talán egy kicsit szájbarágós exozicció után egy igen könnyed szombat esti szórakozásnak bizonyult, hisz az alkotás tulajdonképpen egy múlt század eleji kávéházi hangulatba bújtatott Rejtő-tabló. A lecsúszott ponyvairók törzshegyén kibontakozó sztori során képet kaphatunk arról, hogy miként is születtek abban az időben – és talán ma is – a ponyvaregények („Ebből krimi lesz, meglátja, azt gyorsan meg lehet írni”), ám emellett mindig beszúrnak egy-egy geget vagy jelenetet Rejtő egyik regényéből, sőt, az írók ötletelésének köszönhetően még a mindenki által jól ismert Bella és Edward is bekerül a műbe. Az egyszerű története, a humor jellege, a karakterek kidolgozásának mélysége és az álomszerű világ miatt a film tulajdonképpen tekinthető egy egyszerű, ugyanakkor nagyszerű ponyvának is. Ez az állítás egészen az utolsó egy percre igaz, amely azonban rendesen elgondolkosztatja (megdöbben?) az erre fogékony nézőket, és amellyel az alkotók kivívták minden tiszteletet. Látod Kossuthkifli, így is lehet ezt csinálni!

STRAUSZ
PETI



► Demóna

A világon a kisgyerekek nagyrésze, - akárcsak mi - Walt Disney varázslatos meséin nőnek fel. Mindannyian emlékezhetünk a Hófehérke és a hét törpe történetére, vagy éppen a Csipkerózsika főgonoszára Demónára. Mint mindenki én is mindig azért szurkoltam, hogy győzzön a jó és a gonosz elnyerje méltó büntetését. Azonban mi van akkor, ha nem csak a cukormázát nézzük, hanem felforgatjuk a történetet és a dolgok mögé tekintünk.

Hirtelen lehull a lepel arról, hogy minden oka megvolt a szörnyű tettek, ezért éppen teljesen félreismertük a gonoszt.

A Demóna éppen erről szól: az alap-történet bemu-tatja, hogy ez a gyönyörű, tiszta-szívű lány hogyan nevelkedik egy idilli erdei királyságban. Viszont amikor ezt a területet megtámad-ják, a fiatal lány kiáll a népéért és a királyságáért. A támadás után elárulják a lányt, melynek következtében bosszút forral az új király ellen, a hercegnőn keresztül. Az évek során amíg vár, hogy beteljesedjen az átok, kiderül, hogy még sem olyan gonosz, mint amilyennek hittük. Sőt! Már a szereplő gárda Angelina Jolieval és Elle Fanning-gel az élen bebizonyítja, hogy ez egy remek film és érdemes megnézni, azonban ez még sem minden. A film látványvilága, rendezése is bizonyítja ugyanezt. Úgy gondolom nem szabad kihagyni ezt az alkotást, már csak azért sem, mert más megvilágításba helyezi a gyermekkori felfogásunkat, és bebizonyítja, hogy igenis felnőttünk.

KALÓZ
VIKTÓRIA



Kolikonyha

Francia hagymaleves

Az ős beköszöntével, ahogy közelednek a hetedik heti rémálmodok; pontosabban az álmatlan éjszakák, mindenkinek jólesik egy kis kikapcsolódás. Mi is lehetne jobb, mint fakanalat és egy fazekat ragadni, és főzni valamit. Na jó, lehet hogy nem mindenkinek hobbija a főzés, ezért ha nektek nincs kedvetek hozzá, viszont a várható végeredmény felcsigáz, kérjétek meg egyik konyhatündér barátotokat, hogy üljetek össze tanulni. Amint elegetek van a sok jegyzetből, menjetek ki a konyhába, és amíg ő főz, ti szórakoztatjátok.

Ebben a hónapban olyan kaját hoztam nektek, ami a hidegben garantáltan felmelegít, gyorsan és egyszerűen el lehet készíteni, jó hatással van akár még másnaposságra is, de a megfázásra mindenképp.

Az elkészítés is rendkívül egyszerű: karikázzátok fel a megtisztított vöröshagymát, a fokhagymát vágjátok fel nagyon apróra, a hagymát a vajon pirítsátok aranybarnára. Ha kellően összeesett, szórjátok meg egy evőkanál liszttel, majd folyamatos kevergetés közben öntsétek fel leveskockából készült lével. Ezután sóval és szerecsendióval fűszerezzétek, majd lassú tűzön főzzétek puhára. Ha már majdnem elkészült, ízesítsétek még egy kis borssal, hogy még finomabb legyen.

Hozzávalók:
3 fej közepes hagyma
1 gerezd fokhagyma
4 dkg vaj
2 húsleveskocka
10 dkg reszelt sajt
1 evőkanál liszt
szerecsendió
fehérbors
só
kenyér



Egy leendő mérnök az egyes végtermékeknek nem csak egyetlen tulajdonságát veszi figyelembe a gyártási folyamatban. Éppen ezért, hogy ne csak az ízélmény legyen tökéletes, hanem növeljük az esztétikai értékét is, tálalás után szórjuk meg egy kis reszelt sajttal. S hogy még fokozzuk az élvezetet, tegyetek pár szelet kenyérré egy kis reszelt sajtot és pirítsátok meg.

Valaki nekem egyszer azt mondta, „A recept, csak egy vázlat.” Ha egyedül eszték belőle, akkor csökkentették a mennyiséget, hiszen ez 4 emberes adag. Illetve, ha szeretnétek kicsit megbolondítani, öntsetek bele egy kis száraz fehérbort. Garantált sikert fog aratni, és egy finom gőzölgő leves után sokkal könnyebben tudtok majd készülni a következő zh-ra.

IPCSICS
NOÉMI



Rakott krumpli, kicsit másképp

Első cikkem alkalmával egy olyan receptet hoztam nektek, amit tényleg a koliban találtam ki, és valósítottam meg. Bizonyára ti is azon a véleményen vagytok, hogy ha már valóban nagy a baj – vagyis az embernek mindenképpen ennie kell valamit –, de nem gyorsítottam hanem valami olyat, ami hasonlít anyu főztjéhez, akkor mindenképpen elsődleges szempont a nehézségektől mentes elkészítés. Hát én ilyen gondok között találtam ki ezt a nem hagyományos rakott krumpli receptet, fogadjátok sok szeretettel.

Elkészítése: egy fazékba annyi vizet rakunk, ami a burgonyát ellepi, majd csipetnyi sót hintünk a vízbe, és héjastul puhára főzzük. Közben megmosuk a csirkét, kisebb darabokra vágjuk, és befűszerezzük. Használhatunk fűszersót is, vagy lehetünk kreatívak, és delikátot összekeverhetünk majorannával és egy csipetnyi borssal: az ízhatás hasonló lesz. Kevés olajon és hagymán hirtelen átsütjük a csirkét. A burgonyát, miután megfőtt, felszeleljük, és egy tepsibe helyezzük. Ráarakjuk a csirkét, arra pedig ízlés szerint hagyma- és paradicsomszeleteket, majd megint ráhelyezünk egy réteg burgonyát. Baconnal is gazdagítjuk. Tetejére sajtot és paradicsomot teszünk. Fél óra alatt összesütjük kb. 180 C-on, és megpirítjuk a tetejét.

Hozzávalók:
0.8 kg csirkemell
0.8 kg burgonya
bacon
2 nagy fej paradicsom
2 nagy fej hagyma
fűszersó
sajt
fantáziátokra bízva:
főtt tojás, kolbász



Mivel ez egy rendhagyó rakott krumpli recept, hiányzik belőle például a főtt tojás és a kolbász, amelyeket természetesen ízlés szerint lehet a rétegek közé rakni, nem fogják elrontani a fogást, sőt! Véleményem szerint ez egy tipikusan olyan étel, amely kedvünk szerint variálható, tehát aki otthon van egy kicsit a konyhában vagy érez magában kellő elszántságot, az bátran kísérletezhet kedve szerint a különböző hozzávalókkal. Jó étvágyat kívánok hozzá!



BARTA
XÉNIA

Sudoku

könnyű

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

nehéz

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

ördögi

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

Nyereményjáték

Fejtsd meg a sudokukat, és nyerj exkluzív Köz hír 40 pólót! Fotózd le és küldd be a nehéz rejtvény megfejtését november 20-ig a kozhir@kozlekkar.hu címre, és tiéd lehet a negyven éves születésnapokra készült póló!



Nem mi mondtuk...

Rovatunkban oktatóink legjobb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót. Ha küldtök nekünk. A kozhir@kozlekkar.hu címre várjuk a legjobb elszólásokat!

Utca embere

Beköszöntött az ősz, jönnek a zh-k, jön a hideg. De mi ezekkel mit sem törődve kidugtuk orrunkat a jó meleg koliszobából, hogy jó mérnökökhöz híven elvetemült kérdésekkel bombázzuk az ártatlan, mit sem sejtő járókelőket. Küldetésünk sikerrel járt, ennyi meglepett arccal még nem találkoztunk. Nagy valószínűséggel az lehet az oka, hogy szó szerint lefagyasztottuk őket az e havi kérdésünkkel, ami a következő: Hova tűnik a fehér szín, ha elolvad a hó?

-A fehér nem is egy szín.

-A beton alá.

-Koszor lesz.

-Először azt kéne kideríteni, hogy hogyan kerül bele a fehér, ha megfagy a víz, a kettőre ugyan az lehet a válasz.

-Abból nő ki a hóvirág.

-Ez olyan mint a fizika: „It's magic!”

-Az orromba.

-Világgá.

-Mivel a fehér színnek/fénynek az a tulajdonsága, hogy az összes szín hullámhosszát tartalmazza, a hó elolvadásával a fehér szín átalakul minden létező színné és kisugározza a világba. Ezért olyan színes a világ tavasszal, jönnek a szép színes virágok meg minden.

-A közútkezelő begyűjti.

-Korpásodás elleni samponok fejlesztéséhez használják.

-Igazából az elolvadt hónak sem lesz más a színe, csak kevésbé diffúz a reflexió.

-Ha elolvad, akkor folyékony lesz, na meg átlátó és beszívódik a talajba, akkor már nem látjuk.

-Abból lesz a következő zárthelyik fehér papírja. Na szóval, az a lényeg, hogy a hó a felhőből jön, de elolvad tavasszal, és a fehér még az olvadás közben elpárolog, itt a magyarázat arra is, hogy miért fehérek a felhők.

-Hát... Abból lesz a tavaszi szivárvány.

-Disszipál a Földanya szívcsakrájába, ami természetesen MAGyarországon, a MAG népének szülőföldjén található.

-Megijedt a tavasztól, ezért elfutott.

-A fehér szín elmegy nyaralni, mert a 0 fok már jó idő neki a strandoláshoz. Viszont ha lehűl az idő 0 fok alá, akkor visszatér a hóhoz.

-Azt nem tudom, de az eltűnés okát talán megmagyarázhatom. Ez pedig az, hogy a kisebb és védtelenebb állatok túlélési esélyét akarja növelni a nagyobb ragadozók ellen. És ugye a zöld táj közepén kevésbé szúr sz ki egy mókust.

-Szegény fehér vak és ezért, még olvadás közben elindult megkeresni a havat, aki igazából ott volt mögötte egész végig. Viszont mire visszatérne, a hó már ténylegesen nincs ott. Így nem megy vissza, hanem újból megy keresni.

Humor

Egy magyar család kiköltözik az USA-ba, a kisgyereket beadják az oviba. Az első szülői értekezleten az óvónő mondja az anyukának:

- Vigyék el pszichológushoz a gyereket, megmagyarázhatatlan kegyetlenség, agresszivitás látszik rajta.

- Miért, miből látszott?

- Égő csigát rajzolt. - mondja az óvónő.

- Égő csigát? De hát ez igen egyszerű. A magyar gyerekek a csigát így hívogatják ki a házból: Csigá-bigá gyere ki, ég a házad ideki... Talán volt más is?

- Hát, mindenféle sérült madarakat rajzol, például a múltkor egy vak madarat. - Így az óvónő.

- Hm, hogyan? Ja, igen. Ön nem hallotta azt a kedves magyar mondókát, hogy csip, csip, csóka, vak varjúcska?

- Na, jó. De a csonka tehén mégiscsak durva.

- Csonka tehén? Hm... Ja, igen. Egy nagyon helyes kis dalocskánk van: Boci, boci tarka, se füle, se farka...

- És mondja, kedves anyuka! Semmi vidám, dalocskát nem énekelnek a magyar gyerekek?

- Dehogynem. Ott van például a Süss fel nap, fényes nap, kertek alatt a ludaink... Basszus!

~~~

A versenyló a futam után bemegegy a kocsmába:

- Kérek egy vödör DAB sört!

Megissza, majd kér még egy vödör DAB sört.

Miután végzett vele, azt mondja: megéheztem,

kérek egy adag szénát! Mire a csapos rémülten:

- Abrak a dabra?

~~~

Két székely vágja a fát télen a nagy hidegben, majd kérdi az egyik:

- Te koma, hol van a füles sapkád?

- Amióta balesetem volt nem hordom!

- Milyen baleseted volt?

- Megkínáltak pálinkával és nem hallottam.

~~~

Beírtam a pulóveremet egy egyetemre...

Mert fontos a felsőoktatás

~~~

Mi a különbség a méh és a darázs között?

-A darázs nem gyűjti a vasat.

~~~

Tegnap beállított hozzám egy Tyrannosaurus Rex és Hamlet.

Volt nagy dínóm, dánom...

~~~

- Hogyan ébreszti fel Hófehérke a hét törpét?

- ???

- 7up!





Rosszul fogod!

