

# KÖZHÍR 40

A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI ÉS JÁRMŰMÉRNÖKI KAR HALLGATÓI ÖNKORMÁNYZAT LAPJA

2015. DECEMBER



## 4 KÖZLEKKAR

### 4 HÍREK

#### 5 LÉGIFORGALMI PILÓTA PROGRAM

#### 6 MINDENT A CÉL ÉRDEKÉBEN

#### 9 MIT VÁRUNK AZ ÚJ TANTERVTŐL?

#### 10 ELÉG A RÉMÁLOMBÓL, AVAGY KINEK KELL A VIZSGAIDŐSZAK?

#### 11 SZORGALMAS DIÁKNAK ÜNNEP A VIZSGA

#### 12 HÁROM CSAPAT VAN, DE NEM KARI NAPOK: MI AZ?

## 14 KÖZLEKEDÉS

#### 14 KÖRUTAK ÉS SUGÁRUTAK VONZÁSÁBAN

#### 16 KORÁN REGGEL RITKÁN RIKKANT A RIGÓ

#### 18 VASUTAK ÉS MENETRENDJEIK A HÁBORÚ SZOLGÁLATÁBAN III.

#### 20 TESLA GYÁR EURÓPÁBAN: JÖHET AZ ELEKTROMOS FORRADALOM?

## 21 KÖZHÍR 40

#### 21 KOLLÉGIUMI ARCOK - DR. SZŐKE DEZSŐ

#### 22 "MEGTETSZETT A FŐSZERKESZTŐ SZEME ÉS BECSÍPVE JELENTKEZTEM"

## 24 SZÓRAKOZÁS

### 24 VERS

### 25 AJÁNLÓK

### 28 KOLIKONYHA

### 29 KARÁCSONYI AJÁNDÉKOK EGYE- TEMISTA MÓDRA

### 30 AZ UTCA EMBER

### 30 HUMOR





# Kedves Olvasó!

Elérkeztünk az év utolsó hónapjához is, ezzel együtt pedig az év utolsó Köz híréhez: december van, rengeteg különféle számonkérésen vagyunk túl, kimerültünk, és szívünk szerint mást sem csinálnánk, mint egész nap egy kényelmes pizsamában heverésznénk, tetszőleges téli védőtálcát kortyolgatva annak a biztos tudatában, hogy most aztán már tényleg semmi dolgunk nincs. Sajnos erre még egy kicsit várunk kell, addig még jönnek a sorsdöntő második zh-k, újabb éjszakázások - de ismeritek a pozitív oldalát is: legalább csak kettőt kell aludni karácsonyig! Még épp elég idő van ahhoz, hogy megmentsétek a szemesztert, lehet, hogy még egy kávé kell hozzá, lehet, hogy még egy szobatársi veszekedés valami lényegtelen nézeteltérésen, de tartsatok ki! Ha pedig túl vagytok a félév hátralévő részén, kisebb-nagyobb sikerekkel, és kiléptetek - idén utoljára - az egyetem ajtaján, kötelező jelleggel hagyjátok itt az összes gondot, bukott kreditet, az esetleges csalódottságot, és adjátok át magatokat az ünnepi érzésnek! Töltsétek minél több időt a szeretteitekkel, egyetek sok-sok karácsonyi süteményt, és véletlenül se gondoljatok az egyetemre! A Köz hírszerkesztősége is pihenni megy, de csak februárig,

amikor is visszatérünk hozzátok, még nagyobb lelkesedéssel és szeretettel, még több (reményeink szerint) számonkérésre is érdekes cikkel. Mindannyiunk nevében kellemes, tanulmányos, ám bejgliben annál gazdagabb ünnepeket kívánok nektek, szerezzetek pozitív élményeket, amiktől feltöltődve újult erővel vághattok bele a 2016-os évbe, ezzel együtt pedig a tavaszi félévbe. A hátralévő időre pedig - a Szaktestület látogató kolleginák és kollégák által jól ismert - idézettel szeretnélek buzdítani benneteket:

„Bár távol még a cél, hosszú az út, s nehéz, nem tarthat vissza semmi, szíved hajt, s te útra kelsz. Míg társad kitartás, becsület s józan ész, nem les, ami megállíthat, s te biztos célba érsz.”

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

## Köz hírs

2015 December  
81/3

### Felelős kiadó

Csányi Norbert

### Felelős szerkesztő

Lindtner Andor Csaba

### Főszerkesztő

Csenki MindentMegoldok Lilla

### Főszerkesztő helyettes

Pornói JajAMatek Dóra

### Rovatvezetők

Ipcsecs Kitartok Noémi  
Papdi MadárLexikon Tamás  
Pornói Teregetek Dóra  
Zentai Szünetelek Zsófia

### Tördelőszerkesztők

Greffer HajnalMégVanIdő Kinga  
Ipcsecs AdobeMágus Noémi  
Tüdős SzeretemARövidCikket Bálint  
Munkácsi OutOffice Kristóf

### Olvasószerkesztők

Dajka 4SörUtánOlvasok Gábor  
Fehér MobilGép Tamás  
Madácsi CsakMégEgyRész Réka  
Zsbori 5PercAlattCsodát Eszter

### Képszerkesztő

Mocsányi W Réka

### Címlap

Orbán Gergely Dávid

### Szerzők

Barta KajaMágus Xénia  
Cseh KungFuPanda Tamás  
Dózsa DIY Eszter  
Ipcsecs MindenholOtt Noémi  
Kalóz Táblázatos Viktória  
Kicsi Hajnal  
Lindtner EgySörMellett Andor Csaba  
Madácsi SzeretemAzŐszt Réka  
Molnár DIY2 Petra  
Munkácsi AdjálCikket Kristóf  
Papdi ÉnekesMadár Tamás  
Pintér ElsőVerses Vivien  
Pornói FixiFoxi Dóra  
Strausz Folytatásos Péter  
Szabó HosszúCím Zsombor  
Tüdős CsakAzértls Bálint

# Hírek

## ► Adatvédelmi problémák

A karunkon több tárgyból visszatérő probléma, hogy a zárthelyi és vizsga eredményeket Neptun kód mellett névvel is közléseztik. Az eredmények nyilvánosságra hozataláról a BME Tanulmányi Ügyrend 6. fejezet 37. valamint a TVSZ 12. § (8) pontja rendelkezik: "... A hallgató eredményét a tanszék (vagy a tantárgy) honlapján és hirdetőtábláján a neve teljes elhagyásával, tantárgyanként vagy kurzusonként vagy csoportonként, az egyén kód szerinti alfabétikus sorrendben nyilvánosságra kell hozni, vagy a Neptunban a kurzus feladatkezelés menüpontjában biztosítani kell az eredmények elérhetőségét." – Tanulmányi Ügyrend. "Csoportos közzététel esetén a listában a hallgató neve helyett a hallgatói azonosító száma szerepeljen. Minden hallgató számára a saját eredménye elérhetőségét kell biztosítani." – TVSZ

A név és Neptun kód együttes szerepeltetése szabályellenes, ezért arra kér benneteket a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Képviselőlete, hogy amennyiben ilyet tapasztaltok, jelezzétek az oktatási felelős képviselőnek.

## ► Ünnepi hangulat az OMIKK-ban!

November 30. és december 23. között – munkanapokon – a nap első beiratkozott olvasójának ingyenes éves tagsággal és apró ajándékokkal kedveskednek a könyvtár munkatársai.

A meglepetéseket egy ünnepi díszbe öltözött katalógusszekrény fiókaiban találhatjátok, ahol az érdeklődők az adventi és karácsonyi időszak jeles napjaihoz kapcsolódó érdekességekről is olvashatnak. A karácsonyvárás jegyében, az advent alatt beiratkozóknak egyedi háttérű olvasójegyekkel is kedveskednek.

## ► A BME OMIKK ünnepi nyitvatartása:

-2015. december 12. (szombat): zárva  
-2015. december 14-től 8:00-22:00 között vizsgaidőszaki nyitva tartás a Nagyolvasóban  
-2015. december 23. (szerda): reggeli ügyelet 08:00-tól a Nagyolvasóban  
-2015. december 24-től 2016. január 3-ig a könyvtár zárva tart  
-2016. január 4-27-ig 08:00-22:00 között vizsgaidőszaki nyitva tartás a Nagyolvasóban  
-2016. január 28-tól ismét a megszokott rend szerint várják a tanulni vágyó diákokat.

## ► Kiállítás az OMIKK-ban - 90 éve született dr. Nemesdy Ervin

A BME OMIKK aulájában kiállítással emlékeznek a korszerű úttervezés és útéptetés egyetemi oktatásának megteremtőjére, dr. Nemesdy Ervinre. Dr. Nemesdy Ervin 1948-ban szerezte meg műegyetemi diplomáját, majd ezt követően az Út-Vasútéptéti és Közlekedési Tanszékre

került, mint tanársegéd. Nevéhez fűződik az út-ív kitűző táblázatok megvalósítása, közreműködött az úttervezési irányelvek kidolgozásában is, illetve az aszfalttudományokban „budapesti módszer” néven, külföldön is ismert, új vizsgálati eljárást vezetett be.

A kiállításon a család és a BME Építőmérnöki Kar Út- és Vasútéptéti Tanszék Nemesdy Ervin életútját és szakmai munkásságát, kitüntetéseit és elismeréseit bemutató anyagai mellett helyet kapnak a BME Levéltárban őrzött dokumentumok és a BME OMIKK állományában lévő művei is. A kiállítás december végéig tekinthető meg a könyvtár aulájában.

## ► Valeo Innovation Challenge 2016

A Valeo Auto-Electric Magyarország Kft. nemzetközi innovációs versenyt hirdet egyetemi hallgatók számára. A verseny célja az, hogy a hallgatók megalkossák a 2030-as évek jövőbeli autóját, és kreatív megoldásokkal minél intelligensebben, „zöldebben”, szórakoztatóbban és intuitívabb módon tudják használni azokat. A versenyre 2016. január 15-ig lehet nevezni, a fődíj pedig elég busás: a pályázat kihirdetője 100.000 euroval jutalmazza a legjobb ötletet felvonultató csapatot, illetve szintén 100.000 euro jár a legjobb fejlesztést prezentáló diákoknak. A díjakat a neves szakmai zsűri elbírálását követően a frankfurti autóshow-n hirdetik ki. Ha érezték magatokban affinitást a feladatra, ne szalasszátok el a lehetőséget!

3

Ennyi CAF villamos tört össze  
eddig Budapesten

6000

Ennyi középiskolás vett részt a  
BME nyílt napon

2

Ennyit kell még aludni  
karácsonyig

# Légiforgalmi pilóta program

A szeptemberi számban már olvashattatok arról, hogy régen a karon a hallgatók jogosítványt szerezhettek bizonyos járművekre (pl.: személygépkocsi, autódaru, targonca), illetve arról, hogy jelenleg a „Repülőgép vezetői Engedély - Elméleti Alapok” című tárgy milyen lehetőségeket nyit meg a számunkra.

Sokunkban megvan arra az ambíció, hogy még egyetemi éveink alatt elvégezzünk például egy minőségellenőri vizsgát, vagy hobbiszinten beteljesítsünk olyan vágyakat, melyekre nem biztos, hogy később lesz lehetőségünk. Ezek alatt érthetünk teljesen átlagos, vagy éppen valamilyen okból kifolyólag nem hétköznapiak nevezhető dolgokat mely többek között lehet a repülés, mint pilóta. Azonban kevesen tudunk arról, hogy karunkon jelenleg nem csak a PPL tárgy keretein belül foglalkozhatunk a repüléssel, illetve nem csak ez nyújt számunkra lehetőséget arra, hogy pilótaként tekintsünk a jövőnkre, vagy éppen pilótaként építsük fel a karrierünket.

A Vasúti Járművek, Repülőgépek és Hajók Tanszék ez év szeptemberében indította el a „Légiforgalmi Pilóta Programot”. Ez a program azt a célt szolgálja, hogy olyan repülőmérnöki ismeretekkel rendelkező szakembereket képezzen, akik az elsajátított elméleti, illetve gyakorlati tudás birtokában, további képzések nélkül is megfeleljenek a közforgalmi repülésben működő légitársaságok felvételi követelményeinek másodpilóta/ elsőtiszt szerepkörében. Az elméleti képzés a moduláris ATPL képzéseknél mélyebb, és sokoldalúbb ismeretanyagot ad át, melynek az oktatása a közlekedésmérnöki, illetve a gépészmérnöki kar oktatóinak segítségével történik. Az elméleti részen kívül természetesen gyakorlati képzésen is részt kell vennie a diákoknak. A gyakorlati oktatás felépítése során nagy gondot fordítottak arra, hogy megfeleljen a piacon lévő légitársaságok elvárásainak, illetve megfelelő nagygépes szemléletet kapjanak a résztvevők. A gyakorlati képzést aktív közforgalmi pilóták, pilótaoktatók részvételével történik. A képzés végén a szakdolgozat mellett az NKH (Nemzeti Közlekedési Hatóság) közforgalmi pilóta vizsgáit is teljesíteni kell.

A programon belül kétféle szak közül választhatunk, illetve a képzés maga a légiközlekedés hivatalos nyelvén, azaz angolul folyik.



A szakképzettség birtokában például az „Aviation Engineer” végzettségű szakemberek akár egy- és többmotoros, dugattyús hajtóművel rendelkező, egypilótás üzemen repülhető repülőgépeken parancsnok-pilótaként is repülhetnek majd, vagy többpilótás üzemen repülhető repülőgépeken másodpilóta, elsőtiszt beosztásban. A felvételi követelmény a képzéshez többek között bizonyos szakterületen alapképzésben (vagy ezzel egyenértékű főiskolai képzésben) megszerzett végzettség. A követelmények a műszaki szakiránnyal az „Engineer” szakhoz, és a „Specialist” szakhoz eltérőek. (Engineer: pl. műszaki, informatikai, rendészeti stb.; Specialist: társadalomtudományi, pedagógusképzés, bölcsészettudományi stb.)

Azonban ha valaki szeretne a programra jelentkezni, akkor rendelkeznie kell folyékony angol nyelvtudással, illetve megfelelő orvosi engedéllyel is. (Korlátozás nélküli EASA Part-MED Class 1 engedély.)

Mint minden kutatásnak, fejlesztésnek, így az elindított programoknak is vannak mozgatórugói. A program elindításának fő célja az volt, hogy a tanszék minél több céggel együttműködési megállapodást kössön annak érdekében, hogy a későbbiekben a hallgatóknak növeljék az esélyét a megfelelő szakmai gyakorlat, illetve diplomamunka lehetőségére. Ilyen volt például a tavalyi Boeing, és Airbus előadás is, illetve úgy néz ki, hogy a későbbiekben is lesznek törekvések arra, hogy a nagyobb cégeknek megmutassák, hogy a karon nagyszerű szakembereket képeznek.

KALÓZ  
VIKTÓRIA



# Mindent a cél érdekében

2016 a változások éve lesz karunkon, ugyanis akkor fog hatályba lépni a most már általunk is megismert új tanterv, melyet a szakfelelősök csapata gondos és alapos munkával hozott össze. Látva a logisztikai képzésben fellépő változásokat és az új felépítésű rendszert, felmerült bennem és – valószínűleg bennetek is – rengeteg kérdés, melyekre Dr. Bóna Krisztiántól kaphattok most válaszokat.

**A tantervek átfutása előtt elolvastam a közlekkar.hu oldalán Dr. Varga István dékán válaszait a tantervről szóló kérdésekre. Szót ejtett arról, hogy „három szakunk egyedi jellemzőinek a markánsabb kialakítása” a cél. A logisztikai tantervnél pontosan itt miről beszélhetünk?**

Fontosak a különbségek a szakok között, hiszen létezik egy úgynevezett szaktávolság, amit be kell tartani. Így egyértelművé válnak a specifikumok, amelyek az egyes szakokat jellemzik és így képesek vagyunk három különböző szakot indítani. Úgy gondolom, ezek a specifikumok jól tetten érhetőek, viszont ezen kívül vannak más szempontok is, amelyeket figyelembe kell venni. Például a hallgatói, oktatói és szakmai nézőpontok is mind azonosan fontosak voltak az újragondolás során. Az volt az egyik feladatunk, hogy ezt a rengeteg nézőpontot kellett úgy harmonizálnunk, hogy mindenkinek megfeleljen a végeredmény.

A szakmai nézőpontot egyfelől a vállalatok jelentik. Nekik képezzük a logisztikai mérnököket, ezért fontos a szakmai megfelelés. Itt megjegyzném, hogy nem egy adott vállalatnak az adott igényeire képezzük a logisztikai mérnököket. Tehát figyelembe kell, hogy vegyük a vállalatok igényeit, azonban nem az egyes cégek specifikus igényeit. Reméljük, hogy az új tantervvel olyan mérnököket leszünk képesek kibocsátani, akik a mai kor kihívásainak megfelelő, jól használha-

tó szakmai ismeretekkel felvértezve nézhetnek szembe a munkaerőpiac kihívásaival.

Nem volt egyszerű dolgunk. Főleg hogy azok, akik részt vettek a folyamatban, azoknak egy része most csinált először tantervet, köztük vagyok én is. Egy tanterv elkészítéséhez sokrétű, több évnyi oktatói és oktatásszervezési tapasztalat szükséges. Szerencsére Szabó András dékán-helyettes úr ezt be tudta hozni a csapatba, amiért külön köszönet neki. Nekünk a fő feladatunk „csak” a szakmai oldal erősítése volt. Egyúttal én a külföldi, hasonló kimenetű képzések mustrálgatásával kezdtem a feladatomat.

Nagyon sok időbe és energiába telt, mire elkészült ez az egész, de szerintem a résztvevők se állítanák, hogy tökéletes a végeredmény. Egyúttal úgy gondolom, hogy egy jól megkomponált, működőképes és hosszútávon is fenntartható megoldás született.

**Többen is kommentáltak az oldalon megosztott tantervek alatt, és pár ember felhozta, hogy a mostani is hiányt szenved a tervező és projekt menedzser alkalmazások és szoftverek használatával kapcsolatos tárgyakban. Ön ezt hogy látja, igazat ad nekik?**

Igen, olvastam. Akik ezt kommentelték, nálunk végezték el a BSc és MSc képzést, majd komoly logisztikai kultúrával rendelkező vállalatoknál helyezkedtek el. Így hát adok a véleményükre, mivel kifejezetten jó képességű szak-

emberekről beszélünk, akik a hosszú évek alatt mély betekintést nyerhettek a jelenlegi képzésünkbe, és hát hogy is mondjam, soha sem utoljára adták be a házi feladatukat. Így egyértelmű, hogy amiket írtak, azok érthetőek. Egyúttal a tantervi hálóból azért még a tartalom nem rajzolódik ki egyértelműen.

Ezek a kompetenciák a logisztikai tantervben markánsan meg fognak jelenni a jövőben. Lesz erre külön tárgy az alapképzés keretein belül is. A hatodik és hetedik félévben nagy óraszám és kreditszám lesz arra szánva, hogy a szakdolgozatot előkészítendő, ezek a kompetenciák is a helyükön legyenek.

Az utolsó félévben a projekt és a szakdolgozat két szorosan összefüggő feladat lesz. Nagyon szeretnénk volna elérni, hogy szakmai tárgy ne legyen az utolsó félévben. Azt szeretnénk, hogy a hallgató ki tudjon teljesedni a szakdolgozatban. Legyen egy egységes képe, legyen ideje megérezni azt, hogy azt a sok mindent, amit megtanult, mire és miképpen lehet felhasználni. Ne az utolsó félévben tanuljon olyan szakmai tárgyakat, ami nem mellesleg markánsan hozzájárul, hogy majd jó szakember legyen. Arról nem is beszélve, hogy vannak páran, akik elcsúsznak „egyéb” tárgyakkal is, így ők kénytelenek azokat a tárgyakat is felvenni. Részemről ezt sem nagyon díjazom és szeretném a lehető legminimálisabbra csökkenteni ennek a lehetőségét. De ugye ez nem csak rajtunk múlik.





**Az első két BSc-s félév esetében szemmel láthatólag óriási változások mentek végbe. Ennek kialakításánál mik voltak a legfőbb szempontok?**

Mint látható a tárgyakban, szerettük volna a három szak hallgatóit a képzés elején együtt tartani. Ennek az egyik fontos oka az, hogy az újonnan érkező golyák, úgy jönnek, hogy a logisztikai mérnöki képzésben fognak részt venni, de sokszor nincs teljesen valós képük arról, hogy mit is választottak pontosan. Nekünk oktatóknak, meg az a feladatunk, hogy felrajzoljuk ezt a képet, hogy ők is tisztán láthassák, hogy mivel is foglalkozik egy ilyen szakember. Így természetesen az is előfordulhat, hogy egy másik szak jobban megtetszik neki és inkább arrafele folytatná tanulmányait. Nyilván nem ez a fő cél, de itt még akár van lehetőség fájdalommentesen átjelentkezni.

Valamint azt sem felejtethetjük el, hogy a három szak egyik pozitívuma, hogy lényegében egy töből fakadnak az alapjaik, így ezek miatt nagyon összetartóak. Az alapozó tárgyak pedig főként a mintatanterv elején kell, hogy megjelenjenek, hiszen ezek nélkül a szakmai és specializációs tárgyakat nem lehet megérteni és hatékonyan átadni. Nagyjából ezek voltak a motivációk.

**A tárgyaknál újabbnak is megjelentek. Most például specifikusan a „Bevezetés a lean szemléletbe” tárgyra gondolok. Ez milyen megfontolásból vált szabadon választhatóból a mintatanterv részévé?**

Úgy gondolom, hogy már évek óta ott lenne a helye. A lean annyira részévé vált a mindennapjainknak, hogy nagy hiba lett volna kihagyni. BSc és MSc szinten is van mondanivalónk a leannel, olyannyira, hogy erre létesítettünk már a karon külön egy szakmérnöki képzést is. Szerencsére nagyon népszerű. Ez a tudásanyag olyan szinten fontos a logisztikai szakemberek munkájában is, hogy egyszerűen ismerni kell, és nem csak szabadon választhatóként. A lean nem opció, mindenhol ott van. Nagyon örülök, hogy sikerült beépíteni, már nagyon ideje volt.

**A képzés másik végét tekintve: milyen fajta változásokat akartak elérni az MSc képzésnél és ezt miképpen sikerült elérni?**

Fontos szempont volt az, hogy próbáljuk minél vonzóbbá tenni a mesterképzést. Ez nagyon nem egyszerű dolog. Az alapképzés végére egy elég komoly szaktudás alakulhat ki a végzős hallgatókban. Szóval ki kell mondanom, hogy bizony bőven lesz annyi tudásuk, hogy ha szeretnének, akkor elmehetnek dolgozni. De ahogy eddig is, és még mindig, azt kell, hogy hangoztassam, hogy a „BSc az egy beféjezetlen szimfónia”. Ezt a hasonlatot Szabó Andrásról tanultam, és nagyon jól leírja, mit is gondolunk a képzéseinkről. Ha a hallgató igazán ki akar teljesedni a mérnökség ezen területén belül, és el akarja vinni azt a tudást, amit mi itt adni tudunk, ahhoz ezt bizony végig kell csinálnia. Bőven van még mit tanulni a BSc után is, de ezt jól kell interpretálni. Meg kell azonban érteni, hogy jól tagolni az ismereteket ebben a rendszerben bizony nem épp könnyű feladat. Reméljük most jobban sikerült az eddigieknél.

Itt is lényeges volt, hogy hagyjunk időt mérnökké válni. Avagy mi azt szeretnénk, hogy megtalálják a saját helyüket a szakmán belül és ebben mi igyekszünk teljes mértékben segítséget adni. Ezt segítik elő, azok a tárgyak, amelyekben projekt munka is van, hisz ekkor érezhetik meg igazán, hogy mire is jó, és hogyan használható fel az a sok minden, amit eddig tanultak. Hisz amikor átadjuk a tudást, sajnos sokszor időhiány miatt, nincs igazi lehetőség arra is, hogy megmutassuk, mi mindenre is alkalmazhatóak a módszerek a gyakorlatban. Nem is beszélve róla,

hogy mennyivel jobb az, ha mindegyik maguk jönnek rá önállóan! Mert ezt a fajta tudás biztosan egy életre a részüké fog válni. Ifjú siheder hallgató koromban Gyenes tanár úrnál tanultam a mikrokontrollereket programozgatni. Jó volt, jó volt, na de amikor volt szerencsém vele együtt dolgozni konkrét projekteken, na ott kezdtem ráérezni, hogy hogyan is kell ezt csinálni.

A projektos órák pozitívumainál megemlíthető még, hogy sokkal jobban kialakulnak a közvetlen szakmai kapcsolatok hallgatók és oktatók között, amely serkentheti a TDK munkát és, hogy saját önerejükkel is dolgozzanak témákkal, ne csak a kötelezőt teljesítsék, avagy hogy jó szakembereké váljanak. Ebben mind oktatónak, mind hallgatónak óriási szerepe és felelőssége van. Mi úgy látjuk a legjobbnak, és mindenki így fog belőle profitálni maximálisan, ha hagyunk időt bejárni azt az utat, amit maguknak választanak.

Természetesen az MSc esetében is fontosak voltak a szakmai elvárások. Az alap- és a mesterképzés közötti alapvető különbség, hogy a BSc-n a logisztikai rendszer üzemeltetési és üzemmérnöki kompetenciákkal gazdagodhatnak hallgatóink, viszont az MSc-n már a komplex tervezési, logisztikai rendszerfejlesztési feladatokra fektetjük a hangsúlyt. Igyekeztünk ezt nagyon markánsan szétválasztani és minden, jelenleg nem a megfelelő helyen lévő mozaikot a megfelelő helyére rakni.

Amellett raktuk le a voksunkat, hogy nem tartjuk szerencsésnek, hogy az alapképzésben szakirányos tudást adjunk át. Mi ez idő alatt picit „általánosabb” logisztikai mérnököket szeretnénk képezni. Ügyelve arra, hogy a hallgató a szükséges kompetenciák megszerzése után legyen képes ráérezni mire az MSc-re jön, hogy mivel is szeretne mélyebben megismerkedni. Bár direkt indítás esetében a specializációval kapcsolatos részek az MSc-n a második félévtől kezdődnek, viszont keresztben úgy jön ki, hogy már az első félévtől specializációs tárgyakkal fognak kezdeni. Itt is előjön tehát egy újabb szempont, vagyis arra is kell gondolni, hogy ez a tanterv mind a két esetben kell, hogy működjön, és emellett gondolnunk kell az erőforrásainkra is.

Történtek még kisebb-nagyobb változtatások. Például az eddigi „Logisztikai folyamatok”-nak nevezett specializációt most már „Vállalati logisztika” specializációnak nevezzük, amely így már sokkal többet elmond, és az ezt elvégzők tudásának fókuszát is tömörebben megfogalmazza. Bohács Gáborék is nagyon alaposan átgondolták, átváriálták,

*„De a menedzsmenttel, az együtt dolgozással és csapatmunkával kapcsolatos kompetenciák a logisztikai tantervben markánsan meg fognak jelenni a jövőben.”*



és saját tapasztalataik alapján összerakták a „Műszaki logisztika” specializációt. Mindemellett a régi BSc-s „Szállítmányozás” specializáció is felkerült az MSc-be az előbb említett kettő mellé.

**Sok felsőbb évesnek olyannyira elnyerte a tetszését az új tanterv, hogy felmerült bennük, hogy csúszásuk korrigálása helyett, inkább újra jelentkeznének, hogy ők is eszerint tanulhassanak. Ez Ön szerint mennyire érné meg?**

Nem egy egyszerű kérdés. Igazából senkinek sem jó, hogy egyidejűleg több képzési variációt működtetünk. A BSc-n a legelső az összevont közlekedésmérnöki képzés volt, amiből később levált a jármű és maradt a közlekedés-logisztika egyben. Ezután levált a logisztika és így létrejött az önálló közlekedésmérnöki szak. Az MSc-n eredendően külön volt mindhárom szak, viszont nem mindegy melyik fajta BSc-hez volt illesztve. Nekünk kötelezettségünk, hogy ezeket a képzéseket ki kell, hogy futtassuk, mert nem tehetjük meg, hogy csak úgy abbahagyjuk. Ebben iszonyú szervezési munka és erőforrás van, ami nem jó.

Úgy gondolom, hogyha kijön az új tanterv, akkor fel kell ajánlani minden hallgatónak, hogy átjelentkezhessen az új szakokra. De ez sem olyan egyszerű. Hiszen eddig tanultak valamit, az új képzésben is lesz valami és meg kell vizsgálni, hogy ez a két tartalom, milyen viszonyban van egymással. Erre úgy mond tantárgy megfeleltetési szabályokat kell létrehozni. Különböző tantárgyaknál és hallgatóknál ez különböző helyzeteket (és nem csak kedvezőeket) eredményezhet, amelyeket át kell gondolni. Ez rávetítve több száz hallgatóra, valljuk be: nem kis feladat. Mégis úgy hiszem, hogy ezt meg kellene lépni, mert ezt csak egyszer kell végigcsinálni, és akkor kialakulhat a win-win helyzet. Szerintem van egy olyan szándék a kari vezetés részéről, hogy megpróbáljuk egy mederbe terelni a hallgatókat mindegyik szakon. Én mindenképp azt támogatnám, hogy ez a logisztikai képzésben valósuljon meg. Nézzük meg a régi és az új képzést, lássuk meg a különbséget ezek között és próbáljuk meg, amennyire lehet, hogy a régi logisztikai képzésből lehessen csatlakozni az újba „valahol”. Ennek a folyamatát még ki kell dolgozni.



Példaként említhetjük, hogy több tárgyat sikeresen összevontunk (pl. „Logisztikai információs rendszerek” lett a „Logisztikai információs rendszerek I. és II.”-ből), így az egyes részekből kivettük a fontosabb dolgokat és ezeket egy tárgy keretében oktatjuk jövő évtől. Szóval, ha belegondolunk, a két régebbi tárgyat és a belőlük összegyűrt új tárgyat is oktatnunk kellene egyszerre. Mi lesz pl. azokkal, akik az egyiket megcsinálták és esetleg át akarnak jönni az új képzésre? Erre mindenképpen megoldást kell találni, mert jó lenne tiszta lappal kezdeni, de kérdés, hogy mennyire lehet majd megvalósítani.

**Mit gondol, mennyire sikerült elérni mindazt, amit célul tűztek maguk elé?**

A logisztikai képzést rendesen átgereblyéztük. Ahogy korábban említettem, biztos nem tökéletes a megoldás, de jelentős előrelépésnek ítélem meg. Itt meg kell említenem, fontos törekvés volt az is, hogy próbáljuk meg a tantárgyak, számonkérések számát is csökkenteni és kicsivel több időt hagyni ezáltal a hallgatóknak, és talán az oktatóknak is. Azt gondolom, hogy ez egy jó irány. Nem amiatt jó, mert most kevesebb órára fognak bejárni vagy kevesebb tudást tudunk átadni. Én inkább amellel vagyok, hogy próbáljunk meg a kevesebb több irányába haladni, illetve próbáljuk megtalálni minden fontos kompetencia körnek a helyét és megfelelő mélységét a képzésben. Ebbe az irányba haladtunk, reméljük sikerült. Ráadásul a KKK (Képzési és Kimeneti Követelmény rendszer) is meghatároz bizonyos arányokat, amiket be kell tartani. Így hát láthatják, hogy rengeteg mindennek meg kellett felelnünk a tanterv létrehozása során, de azt gondolom, hogy ez így rendben lesz.

Fontosnak tartom azt is, hogy a tanterv, illetve az oktatási feladatok vonzóak legyenek az oktatók számára is. Miközben például a szakmai részeket próbáltuk a helyükre tenni, több oktató kollégának voltak építő gondolatai arról, hogy hogyan lehetne újjászervezni a dolgokat. Nyilván mindenkinek nem lehet igaza, parázs vitákat folytattunk, izgalmas volt. Szem előtt tartottuk, hogy hogyan lehetne minél attraktívabbá tenni a tantárgyakat, hogyan lesz ez szerethető hallgató és oktató számára egyaránt.

Még sok feladat van előttünk, mivel a tárgyak részletes tematikáit át kell alaposan gondolni. Az új MSc-t jövő februártól szeretnénk elindítani és ott azért van pár olyan tantárgy, amit teljesen újra kell szervezni. Ezeknek a tantárgyaknak a tartalmát újra kell komponálni. Ráadásul sajnos nem mindig az első változat a legjobb, mivel konkrét tapasztalatokra van szükség, hogy hogyan lehetne jobba tenni az eddigieket, erről szól a folyamatos fejlesztés. Összességében nem lesz egyszerű feladat. Türelmesnek kell lennie mindenkinek. De összességében amellel tudom lerakni a voksomat és a hitemet, hogy jó irányba mozdultunk el!



PORNÓI  
DÓRA





# Mit várunk az új tantervektől?

Október végén a Baross Rádióban Dominik Zsolt beszélgetett Dr. Varga István dékánal és Koltai Soma hallgatói képviselővel az új tantervekről. Az alábbiakban górcső alá vesszük az elhangzottak tanulságait és az oktatás jövőjét.

Fontos tisztázni, hogy a képzések tanterve azt határozza meg, hogy milyen tárgyakat, milyen arányban, és mikor tanulnak a hallgatók. A tantárgyak konkrét tematikáját és a számonkérések rendjét ez nem befolyásolja, de a későbbiekben erre is visszatérünk még.

A rádióműsor vendégeinek egyöntetű véleménye szerint a bolognai rendszer indulásakor nem sikerült tökéletesen különválasztani a BSc és MSc képzéseket. A kívánt alapozó és ráépülő mesterszak koncepciója helyett sokszor úgy tűnt, hogy sikerült keresztbe kettévágni az ötéves képzés tantervét, ezáltal a három és fél éves alapképzés egy sűrített változata lett a korábbi tantervnek, míg a mesterképzésen tanulók sokszor panaszkodtak arra, hogy sokszor a korábban megtanultak térnek vissza az órákon, a mélyebb gyakorlati ráépülés helyett.

Az új tanterv tervezésének egyik fő célkitűzése éppen ez: a BSc és az MSc képzés viszonyának újragondolása volt. Ez azért is fontos, mert a kar célkitűzése, hogy az alapképzés elvégzése után minél több hallgató folytassa tanulmányait mesterképzésen is.

Tíz év után persze nem most változnak először a tantervek, hiszen az egységes közlekedésmérnöki képzésből az utóbbi években kivált a járműmérnök, majd a logisztikai mérnök alapszak is. Varga István szerint az oktatás megváltoztatása olyan, mint egy nagy hajó irányítása, ami csak lassan tud fordulni. Bármilyen változtatásnak is csak évek múltán lesz látható eredménye. Jó példa erre, hogy az idei évben is sokan szereztek még diplomát azok közül, akik 2006 előtt, az öt éves képzésben kezdtek az egyetemen.

Az új tantervek mindemellett pozitív változást hoznak majd az oktatásba. Ilyen az egységesített első félév, ami segíti azt, hogy a képzés elkezdése után is csúszás nélkül lehessen váltani az alapszakok között. Hasonlóan pozitív változás várható a mechanika oktatásban, a tantárgyak elosztásában, de legfőképp az MSc képzésen tapasztalhatnak a hallgatók újdonságokat. Az új tantervekben sikerült jobban szétválasztani a közlekedésmérnök, a járműmérnök és a logisztikai mérnök szakokat, ezáltal minden diszciplína hallgatói nagyobb arányban tanulhatják a nekik szükséges ismereteket. Ezzel összefüggésben a rádióműsor alatt újra előkerült a homogén hallgatói csoportok kérdése is (azaz, hogy az ösztöndíjosztás során külön értékeljük-e a különböző szakok teljesítményét), mely a szakok markánsabb szétválasztásával válik lényegesebbé.

Koltai Soma részéről az is elhangzott, hogy a Közlekkari képzésekkel szemben megfogalmazott kritika legtöbb esetben nem tantervi jellegű, sokkal inkább az órák és számonkérések minőségével kapcsolatban érkezik sok észrevétel.

Ilyen módon pedig a mostani átalakítások önmagukban nem is tudják megoldani az oktatás minden hiányosságát. A képzés problémáinak fő forrásai az alulfinanszírozás, az oktatói gárda elöregedése, valamint, hogy az órákon leadott tananyag és a számonkérések nincsenek minden esetben összhangban.

A tantervi átalakításokról szóló rádióbeszélgetés során erre nem volt lehetőség, de itt megpróbáljuk röviden áttekinteni azokat az okokat, melyek oktatóink munkáját nehezítik.

A finanszírozás a felsőoktatás egészében problémát jelent Magyarországon, de a jelenség felismerését nem tekinthetjük válasznak az oktatás minőségével kapcsolatos hiányosságokra. Amennyiben az állam nem képes maradéktalanul finanszírozni a felsőoktatást, úgy az ipari szereplőkkel együttműködve kell megteremteni a jó képzés lehetőségét. Az ipari megbízások segítik az oktatás és az oktatók finanszírozását, és lehetőséget adnak arra is, hogy az előadók gyakorlati példákkal tudják színesíteni a leadott elméleti tananyagot.

A tanterv fejlődése mellett a minőségi oktatás megteremtéséhez elengedhetetlen, hogy a tantárgyak tartalma, a tananyag leadása és a számonkérés módszere is fejlődjön. Ezeknek a céloknak a megvalósításához aktív felügyelet szükséges. Ma jelenleg nincs minőségellenőrzés az oktatási tevékenységgel kapcsolatban, a minőségi oktatás megteremtése csak az adott oktató felelőssége.

A jó mérnökök képzésében a lexikális tudáson túl nagy szerepet játszik más értékek átadása is. Ma szinte minden mérnöki feladat elvégzését csapatmunkában valósítják meg az egyetemről kikerülő hallgatók, ezért érdemes lehet nagyobb hangsúlyt fektetni a projekt alapú oktatásra, a csapatmunka elsajátítására is. Ezeket jelenleg a tanulmányi versenyek során tudják csak elsajátítani a kari hallgatók, de reális igény mutatkozik az ipar és a hallgatók részéről is, hogy ne csak a lexikális tudásban erős hallgatókat képezzünk.

Az új oktatási módszerek meghonosításához szükség van a fiatal, a jelen kor igényeit jobban ismerő oktatói gárdára is. Igaz, a tanszékvezetők és a kar vezetése sokat fiatalodott az elmúlt években, de több tanszék most is égető oktatóhiánnyal küzd.

Természetesen a fent említett problémák szoros összefüggésben vannak egymással. Ahogy azt Dr. Varga István elmondta, az új, vonzóbb MSc tantervtől azt is várják, hogy több hallgató választja majd a mesterképzést, így végül többen maradnak a doktori képzésen is.

Az új MSc képzés tervei szerint februárban, az új BSc képzés pedig szeptemberben indul majd.



Dr. Varga István ígérete szerint a tantervek elfogadása után a következő lépés azoknak a tárgyaknak a felülvizsgálata lesz, amelyek sok hallgató csúszását okozzák. Elmondása szerint ezeknél a tárgyaknál legtöbbször nem a leadott tananyag, hanem az oktató személye vagy a számonkérés módja okoz problémát, ezen kell majd változtatni.

Az új tanterv első félévében megjelenő, a jármű-, közlekedés-, logisztikai, valamint üzemi szállítási rendszerek tantárgyakat leváltó új tárgy, azaz a „JKL rendszerek” jó próbája lesz annak, hogy az új tanterven felül is sikerül-e megújítani az oktatást. Tervek szerint az új tantárgy megpróbálja az első félévben megismertetni a szakma érdekes oldalát. Varga István, a tantárgy összeállítójának terve alapján a félév során heti négy előadáson több oktató váltja majd egymást akik különböző témákban mutatják be a közlekedés, a járművek és a logisztika érdekes oldalát. A dékán tervei alapján az órák ismeretterjesztő tévéműsorhoz hasonlítanak majd, ami nagyban hozzájárul majd ahhoz, hogy az első féléves hallgatók megszeressék a szakmát.

Az elhangzottak alapján mi kíváncsian várjuk a fejleményeket, és bízunk abban, hogy a tanterv átalakítása után nem áll meg a lendület, és sikerül az oktatás színvonalát tovább javítani.

**MUNKÁCSI  
KRISTÓF**



# Elég a rémálmokból, avagy kinek kell a vizsgaidőszak?

Az idő egyre gyorsabb múlásával és a december beköszöntével egyenes arányban növekszik az átlag hallgató álmatlan éjszakáinak száma, nem is beszélve a stressz-vektor exponenciálisan gyorsuló növekedéséről. Itt van a nyakunkon minden egyetemista rémálma: a vizsgaidőszak. Amit még gimnáziumban karácsonynak nevezünk, azt itt felváltja a folyamatos tanulás. A négy hét ugyanis egyáltalán nem sok idő n db – n eleme egész számok halmaza – vizsga abszolválására.

A jegyzeteimben teljesen elmélyedve szöveget ültöt a fejemben egy alternatív valóság gondolata. Mi lenne ha...? Gondoljatok bele, milyen lenne az élet itt a BME-n, ha nem lenne vizsgaidőszak? Tudom, tudom. Most mindenki elkezdett örülni: de jó, lenne egy 4 hetes szünet. De nem, itt most nem erről lenne szó. Kanyarodjunk inkább kicsit vissza a középiskolához, és annak mintájára próbáljuk meg felépíteni az alternatív valóságunkat. A 14+1 hetes szorgalmi időszakból és az utána következő 4 hetes vizsgaidőszakból hirtelen legyen egy 18 hetes szorgalmi időszak, olyan számonkérési rendszerrel, amely nem zúdítja egyszerre a nyakunkba 4-6 tárgy egész féléves anyagát. Itt most nem 30-40 A/5-ös oldalról beszélek, hanem – ahogy ti is tisztában vagytok vele – 200-300 oldal tömény száraz elmélet rengeteg kusza ábrával, még több megjegyezhetetlen képléttel és számtalan csekély mértékben különböző, de annál gonoszabb és buktatósabb diaggammával. Mindezt úgy, hogy sokszor az előadáson elhangzottak csak nagyon kis mértékben segítik az anyag megértését. A hozzá tartozó jegyzet is sokak számára csak zagyva képirás, amit csak igen nagy erőfeszítések árán tud megfejteni, és a jó képességekkel rendelkező diákok is kénytelenek magántanárhoz fordulni, aki talán tud segítséget adni a rengeteg titkosítás megfejtéséhez.

Most nem arra próbálunk buzdítani titeket, hogy lázadjunk fel, és töröljük el az összes számonkérést, csak egy picit reformáljuk meg a jelenlegi rendszert. A vizsgaidőszak eltörlésével lehetőség nyílna a nyugodt, stresszmentes ünneplésre a családdal, illetve egy fergeteges szilveszteri buli szervezésére a haverokkal. Mindezt büntudat nélkül, hiszen nem lesz január 4-én vizsgánk, amin tanulás nélkül nem tudunk megfelelően teljesíteni. Azzal egyetértetek, hogy szükség van valamilyen számonkérésre, hiszen mindannyian jól tudjuk – tisztelet a kivételnek –, ha nem kérdezik vissza valamilyen formában a tananyagot, akkor nem fogjuk megtanulni soha. De az érdemnek itt is két oldala van. Nem mindegy, hogy mit és hogyan próbálnak megtanítani, és mit kérnek számon. Sajnos nagyon gyakran

ennek a két halmaznak hiányzik a metszete. Szintén sokszor megtörtént már, hogy alapozó, illetve sokadik félévig ráépülő tárgyaknál teljesíthetetlen feladatsorokat állítanak össze. A másik nagyon gyakran előforduló probléma, hogy sokszor olyan dolgokat követelnek rajtunk, amiknek semmi köze a későbbi munkánkhoz. Igazatok van, a BME egyik nagy szlogenje, hogy itt az életre készítetek fel, és nem szakmát, hanem szemléletmódot tanítanak. De gondoljunk csak bele egy kicsit: mennyivel könnyebben el tudnánk sajátítani azt a bizonyos szemlélet-



módot akkor, ha kicsit több idő állna a rendelkezésünkre. A vizsgaidőszak felszabadításával rengeteg időt kapnánk, amivel az oktatást sokkal gyakorlatiasabbá tudnánk tenni. A hallgatóknak több logikusan felépített gyakorlati órára, és korszerű, modernebb laborgyakorlatra lenne szüksége, hogy szakmájuk során alkalmazni tudják a 3,5+n év alatt megszerzett tudást. Ki tudja, lehet, hogy ezzel az új oktatási formával az ismeretlenek eltűnnének az egyenletből, és nem arra törekednének a diákok, hogy görbüdjön, hanem a jó jegyekre hajtanának. Jelenleg is sokunk törekszik a jobb érdemjegyre. Rengeteget tanulunk, de ezt nem tükrözi a zárthelyik eredménye. Egy olyan oktatási rendszerben, ahol a vizsgaidőszak ismeretlen fogalom, a több gyakorlat lehetősé-

get nyújt az anyag mélyebb elsajátítására, és a számonkérések sikeresebb teljesítésére.

Még nem is beszéltem arról, hogy milyen lenne a számonkérés egy ilyen álmosszerű világban. Azt gondolom, hogy sokkal hatékonyabb lenne a módszer, hogyha többször lennének számonkérések, a tananyag kisebb részeitől, a félév felénél. A végén pedig először az anyag felét, utána pedig az egészet kérnék számon. Természetesen nem mindent egyszerre zúdítanának a nyakunkba, hanem az 5-8 tárgyból elcsúsztatva lennének a számonkérések, és egy héten maximum kettőzh lenne. Igaz, hogy ezt most is így próbálják kialakítani, csak sajnos nem túl sokan élvezik a mintatanterv előnyeit, ahol felosztva vannak a zárthelyik. A több idővel talán nagyobb lehetőség nyílna arra is, hogy a hallgatóknak is legyen beleszólása a zárthelyi időpontjába, illetve azt is könnyebben meg lehetne oldani, hogy az előadás vagy gyakorlat idejében legyen a számonkérés, úgy, hogy ez ne okozzon lemaradást a leadandó anyagban.

Tudom, sokan szeretitek a vizsgaidőszakot, főleg akkor, ha csak 1-2 tárgyból kell vizsgázni. Le lehet tudni az elején, és kitör a vakáció. Természetesen ebben az időszakban sokkal nagyobb szabadságot kap az ember, hiszen nem kell órákra járni. Azt az időt viszont felváltja az éjszakába nyúló tanulás, és az egyre növekvő stressz hatalmas nyomást tesz a diákokra. De valljuk be, az is igaz, hogy ez a mostani rendszer megtanítja nekünk, hogy mi az a kitarás és a határidő, míg végül a sok pofon után és számtalan átvirrasztott éjszakával a hátunk mögött egy olyan mérnök válik majd belőlünk, aki nem riad meg a rá háruló nagy kihívástól, és óriási kreativitással, precizitással fogja megoldani később a munkahelyi feladatait.

IPCSICS  
NOÉMI



# Szorgalmas diáknak ünnep a vizsga!

Mit is jelent az életünkben egy hét? Óvodában még szinte lényegtelen volt, hiszen egészen jól tudtuk menedzselni a legózásra, a mókuskerekezésre, és a fogócskára szánt időmennyiség gondos beosztását. Általános iskolában és gimnáziumban már fokozatosan nehezedett a feladat, több lett a tanulnivaló, és egyre nagyobb jelentőséget kaptak a különféle szünetek, a vasárnap este pedig nagy törés volt az életünkben egy-egy túlságosan rövidnek bizonyuló hétvége után.

...majd eljöttünk a Műegyetemre és rá kellett döbbernünk, hogy itt a hét teljesen más értelmet nyer: van belőle 14+1, és az első négy hét után megkezdődik a beadandók, zh-k, házik, kislekciók, nagyfeladatok, jegyzőkönyvek időszak, amikor egy idő után a napokat már csak két zh időbeli távolságával tudjuk meghatározni. Majd ha tisztességesen végigküzdöttük a félévet és csipetnyi szerencsénk is volt, akkor jutalomként még vizsgázni is mehetünk, utána pedig – szerencsénktől és kitartásunktól függően – némi szünetet is beiktathatunk. Ide mindenki tetszés szerint képzelje oda, hogy melyik szünet intervallumában utálja legjobban a más egyetemen tanuló ismerőseit. Jó ez a rendszer így? Jó nekünk az, hogy zh-k és még vizsgáink is vannak?

Ugy gondolom, hogy igen. Megtapasztalhattam a másik típusú számonkérési módszert is, egész félévben csak előadások, időnként elvétve egy-egy, szinte jelentéktelen kiszárthelyi, házi feladatok – jogosan érezhetitek első olvasásra, hogy ez bizony maga a Kánaán! Azonban a vizsgaidőszak kezdetét a mókavonlat sápolása jelzi: ekkor döbben rá a jóérzésű diák, hogy talán mégsem kellett volna azt az utolsó pár előadást inkább kávézással tölteni (hiszen ráérek majd megtanulni a vizsgaidőszakban is), és csendesen törődik bele a sorsába, hogy karácsonykor is a könyvtárból kiköltöztött huszonnyolc kötelező alatt sorvad majd el, amíg mások a mákos bejgli okozta cukorkómától szenvednek. Ezután pedig, a téli vizsgaidőszak végét követően egy két hete a mosatlanban árválkodó törölköző frissességét és üdeségét idézve kezdheti meg a következő félévet, nyáron pedig két tétel között nézegetheti mások fesztivál check-injeit. Természetesen azért léteznek olyan különleges egyedek is, akik képesek előre készülni ezekre a megmérettetésre, feljűk ezúton is szeretném kifejezni őszinte tiszteletemet. Ezzel szemben a Műegyetem halandó diákjának esélye sincs ellustulni, és ez véleményem szerint így van jól: még a legjobb harcosok is kifáradnak a végére, ha igazán jó félévet szeretnének magunk mögött tudni. Kénytelenek vagyunk redukálni az első hetekben még oly nagyon sarjadzó szociális életünket, vagy olyan teljesen fölösleges, és nélkülözhető momentumokat az életben, mint

az alvás – nyugyi, úgyis differenciálegyenletek üldözne a még legédesebb álmunkban is, akkor meg nem mindegy? Viszont ha sikerül a terv, és a jól ismert Neptun – Hungária körútos hasonlat helyett az aláírásokról szóló üzenetek telítik meg a postaládánkat, akkor már csak rajtunk múlik, hogy a következő félévig fennmaradó időből mennyit tölthetünk el délig alvással és gondosan kitervelt semmittevéssel. Egy sokvizsgás félév persze bonyolultabb állatfaj, de ha nagy levegővétellel még egy esetleges, karácsony előtti megmérettetést is bevállalunk, a következő évet már

hét után inkább ezt tesszük, mintsem azonnal nekiülünk a következő tananyagkupacnak -, de leginkább az egymásra torlódó, vagy akár ütköző zh-k sokasága jellemző, ami nem minden esetben orvosolható. Egy kevésbé jól sikerült felkészülés egy vizsga előtt még nem feltétlenül kell, hogy bukással járjon, képességeinket időben (pontosabban vizsga előtti napon délig) felmérve még variálhatunk a választott időponton. Egy elherdált zh-felkészülés előtt viszont már csak az éjszakázás marad, ha ez nem bizonyul elegendőnek, akkor megpróbálhatunk akár teret és időt hajlítani, vagy beszerezni egy időnyerőt, ha pedig végképp kifogytunk minden lehetőségéből, akkor marad a szorgos imádkozás (vagy a pót zh).

Summa summarum: a vizsgaidőszak nem egy ördögtől való része a tanévnek, üdítő „élmény” a zh időszak zakatoló monotonitása, és kötöttsége után saját magunknak megtervezni a számonkérések sorrendjét, és idejét. Kevesebb stresszel jár, hiszen – szerencsés esetben – nincs más feladatunk, mint készülni a megmérettetésre, több napra beoszthatjuk a tanulnivalót, nem pedig a további teendők tengerében elveszve kell minden szupererőt, extra koncentrációt és persze egy fél szobányi koffeint mozgósítanunk. Azok, akik még egy munkarendet is szeretnének a számonkérésekhez igazítani, nehéz helyzetben vannak, számukra ezért is lehet kedvezőbb a vizsgás rendszer. Ha nem úgy alakul a felkészülés, ahogy mi terveztük, vagy halaszthatatlan program jön közbe, még mindig van lehetőségünk arra bizonyos időintervallumon belül, hogy módosítsunk a vizsgánk időpontján. Ezeket összevetve, jelenlegi tapasztalataim alapján a vizsgaidőszak mellett voksolok.



n-1 vizsgával kezdhethetjük. Ha pedig félév közben volt időnk alaposan megtanulni az anyagot, még arra is van esély, hogy a vizsgára való felkészülés már könnyebben fog menni.

Ha az utóbbi, kevésbé szerencsés helyzet áll is fenn, időbeosztás szempontjából mégsem akkora a megterhelés, mintha hosszabb zh-időszakunk lenne, és nem kellene vizsgákkal törődnünk. A vizsgaidőszakot bizonyos kereteken belül ízlés szerint formálhatjuk, akár egy kupacban letudhatjuk őket, vagy szellősen feloszthatjuk. Ugyanez nem igaz a zh-kra: a zh-k időpontját sajnos nem mi választjuk, és ugyan időnként előfordul az, hogy egyik héten kényelmesen készülhetünk előre az elkövetkezendőkre – vagy szimplán lógathatjuk a lábunkat, valljuk be, egy húzóssabb

CSENKI  
LILLA





# Három csapat van, de nem Kari Napok: mi az?

Azok, akik a Baross palotában élik mindennapjaikat, ráadásul még az ablakuk is a dühöngőre nyílik, elég gyakran lehetnek fül-és szemtanúi annak, ahogy a lelkes kollégák csatakiáltásokkal tarkítva rúgják a bőrt odalent, ezzel is levezetve a rengeteg tanulás közben felgyülemlett feszültséget. Ha pedig van rá igény, miért is ne működhetne nagyobbban és szervezettebben a sportolás? Valószínűleg ez vezérelhette Dominik Zsoltékat is, amikor létrehozták a Baross Wandererst, a közlekkari focicsapatot.

## ► Honnan jött a Wanderers ötlete?

Az egész koncepció mindössze poénnak indult, Dominik Zsolt és Neményi Péter agyából pattant ki egy jobban sikerült, alkoholmármoros HaBározásnak köszönhetően. A fiúk régóta szívesen voltak volna már létrehozni egy igazi, válogatott kari csapatot, amelyre mindössze annyi feltételük volt, hogy közlekes hallgatókból álljon össze. A tervezés során persze felmerültek vicces ötletek, minthogy legyen szurkolói busz a 86-os járatból és egyebek, de fontosabb kérdés volt az, hogy milyen néven fusson a projekt. Ekkor – egy angliai csapatra rímelve – eszükbe jutott a Baross Wanderers név, ami kellően közlekesre is sikerült, így megtartották az ötletet. Így már csak címer kellett, ami Stefán Péternek köszönhetően meg is született, indulót is választottak, innen már mindössze annyi volt a feladat, hogy összegyűjtsék az újonnan alakult csapat lelkes jövőbeli tagjait.

## ► Valahol el kell kezdeni

Ezt a feladatot kissé túlteljesítették az ötletgazdák: az összes, népszerűbb közlekkari fórumon meghirdették a tagtoborzót, így körülbelül

*„A megálmódók nem titkolt célja volt, hogy közösségépítő szerepet töltsön be a Baross Wanderers a Kar életében...”*

harminc érdeklődővel találták szemben magukat. Nem volt kikötés, egyszerű a képlet: az játszhat a Wanderersben, aki vállalja, hogy játszik. Tavasszal el is indult a csapat, a februári szezonban az Universitas Műegyetemi Villanyfényes Bajnokság V. osztályában játszhattak. Ez a legalsó osztály a bajnokságban, de új csapatként végig kell járni a ranglétrát. Ezután össze sikerült is kivívniuk a jogot a IV. osztályhoz, mint ezüstérmesek. Azonban elég sivár lenne egy meccs szurkolók nélkül – szerencsére közületek is sokan járnak Wanderers meccsre, a XXXIV. Kari Napok egyik előfeladatáként 94 szurkoló szíve dobogott a meccs ideje alatt a csapatért. A megálmódók nem titkolt célja volt, hogy közösségépítő szerepet töltsön be a Baross Wanderers a kar életében, ez sikerült is: a rengeteg jelentkező miatt létrehozták a fiúk a Baross Wanderers II-t is, így már az sem lehet akadály, ha valaki kevésbé jártas a foci világában, mindenki a tudásának,

képességeinek megfelelő csapatban játszhat. A „másodszülött gyermek” 80-90%-át egyébként elsőéves hallgatók alkotják, számukra (is) remek beilleszkedési lehetőség volt a közös játék öröme, ha esetleg az első hetekben nem érezték magukénak az egyetemet, a csapaton belül biztosan megtalálták a saját helyüket.

## ► A jelen

A srácok jelenleg egy klubszobán dolgoznak lázasan a Baross Gábor Kollégiumban, amit szintén közösségépítő szándékkal alakítgatnak: tárolási funkciót is elláthat, de főként arra szolgál majd, hogy teret adjon a Baross Wanderers csapattagjainak és szurkolóinak a közös időtöltésre, filmnézésre, meccsnézésre. A közösségi helyiség létrehozása mellett egy még nagyobb terv is folyamatban van: úgy döntöttek, hogy presztízsüket emelve nagypályás csapatot állítanak össze, amely



a Budapesti Labdarúgó Szövetség égisze alatt működik majd a IV. osztályban. Jelenleg folyamatban van az egyesület bejegyeztetése a bíróságnál, ha ez megtörténik, már semmi sem állhat annak útjában, hogy benevezhessenek a jövő szeptemberi bajnoki szezonra (tavasszal a nagypályás csapat kialakítása zajlik majd barátságos meccsek keretében). A tervek szerint emellé a csapat mellé már több okból is egy független edzőt szeretnének. No de mi van akkor, ha lányként érdeklődnének a csapat iránt? A Wanderersben ugyanis nincsenek kolleginák, csak kollégák, de hamarosan a mozgékony, focikedvelő lányok is megtalálhatják számításukat, a jelenleg elsőéves Gabler Dalma szervezésében induló Baross Wanderers Babies csapat képében. Van már címer, induló, közösségi tér, rajongók, mi kellhet még? A közösségi érzés fokozásához szinte elengedhetetlen a Wanderers címeres baseballsapka, szurkolói sál, és társai. Ez viszont még a jövő divatja lesz.

### ► Mit hoz a jövő?

Zsoltéknak nagy terveik vannak tehát a jövőre: szeptembertől szeretnék meghódítani a IV. osztályt, sikeresnek tudni a Baross Wanderers Babies első idényét és a szerveződé nagycsapat mellett megtartani a „Villanyfényes csapatokat”, hiszen innen indult a Wanderers, ami továbbra is szeretettel várja majd azokat, akik nem csak néznék a sportot, hanem űznék is azt. Az egyik legfontosabb célkitűzésük pedig csak rajtatok múlik: a tavaszi idényben – remélhetőleg már a III. osztályban – szeretnék megdönteni a 94 fős szurkolói rekordot. Úgyhogy hajrá, tessék közösséget építeni, legyünk büszkéek arra, hogy már saját focicsapatokkal is rendelkezünk, és szurkoljunk együtt, minél többen a meccseiken!

### ► Ha kedved támadna csatlakozni

Bármelyik csapattal kapcsolatban keresd bátran Dominik Zsoltit Facebookon vagy e-mailben (dominik.zsolt@kozlekkar.hu).

Zárásként pedig álljon itt a Wanderers jelmondata: Fortiora, fortia, fortissima, azaz erős, erősebb, legerősebb! Legyetek ti a legerősebbek, az EB-re kijutás örömére gyertek focizni ti is!

CSENKI  
LILLA



DOMINIK  
ZSOLT





# Körutak és sugárutak vonzásában

Amennyiben ránézünk Budapest térképére, azt látjuk, hogy a fő közlekedési útvonalaink valamilyen sugár,- vagy körirányú útra esnek. Azonban mivel ezeknek az utaknak a legfőbb részei a központban vannak, így ez egy jelentős, belváros irányú forgalmat generál. Jelen cikkben ezen hatások közösségi közlekedésre gyakorolt hatásait és a rá adható megoldásokat járjuk körbe.

## ► Jelenlegi helyzet

Megvizsgálva Budapest fő közlekedési útvonalait, azt láthatjuk, hogy a legtelítettebb járatok mind valamilyen kör- vagy sugárirányú út közlekedési kapcsolatainak mozognak. Azonban ezek a járatok járatok mára elérték a kapacitáshatárukat úgy, hogy már több jármű bevonásával ez nem növelhető. Kézenfekvő megoldás lehetne például a Nagykörútra feltenni még egy villamosvágánypárt, az viszont belátható, hogy ez nem lehetséges. Azonban létezhet erre a problémára más kivitelezhetőbb megoldás.

## ► Ferde járatok

Fővárosunkban az idők során számos olyan járt közlekedett, illetve közlekedik, amely nem ezeket a kör- illetve sugárirányú útvonalakat követte, hanem ezek egy-egy fontos pontját kötötte össze egymással. Ilyen volt például a 84-es járat (Széll Kálmán tér – Szilágyi út), amely Észak-Pest és Észak-Buda közt bizonyult igen fontos kapcsolatnak. A járat végét a hatalmas óbudai dugók, és a járatritkítás okozta. Viszont egy ilyen alternatív buszvonalt versenyzőképes lehetne a metró, illetve a villamos nyújtotta kapcsolattal.



Jelenleg két ilyen járat van, ami jelentős potenciálokat hordoz magában. Ebből az első a 99-es (Blaha Lujza tér – Mátyás király út). A járat a Határ út – Blaha Lujza tér szakaszon tudna ütközni a hármas metró és a nagykörúti villamos nyújtotta lehetőségekkel. Most 24 perces menetidővel, csúcsidőben 6-7 perces követéssel közlekednek a szóló autóbuszok, szemben a metró és a villamos 23 percével. Azonban ha a buszokat csuklóra cserélnék és jobb reklámozási biztosítanának a kapcsolatnak, akkor lehet, hogy az ottani utasokat tudnánk erre a vonalra terelni, aminek köszönhetően új, eddig nem tömegközlekedő utasokat tudnánk bevonni a rendszerbe. Sajnos azonban a viszonylatnak vannak olyan további hátrányai, amelyek orvoslásra várnak, azonban ezek tárgyalása nem lehetséges a mostani keretek között.

A másik ilyen lehetőség a 73-as trolibusz (Keleti pályaudvar – Arany János utca). Ez a járat 13 perc alatt teljesíti a Keleti pályaudvar – Nyugati pályaudvar távolságot, valamint a megállója az érkező oldalhoz fekszik közel, így ideális lehetőség lenne mind a Rákóczi út, mind a Nagykörút, vagy a metrók kis mértékű tehermentesítésére. Azonban a viszonylatvezetésnek hátránya is van, miszerint a 73-as relatíve ritkán jár és a Nyugati pályaudvartól viszonylag messzebb van a megállója.

## ► Körúthálózatok

Mint már írtam, Budapestre – de főként inkább csak Pestre – a körúthálózat a jellemző. Ha kérdezik, hogy mik a város körútai, akkor mindenkinek eszébe jut a Kiskörút, Nagykörút, Hungária körút, esetleg az M0. Ha belegondolunk, igencsak bajban lennénk az utazásaink során, ha csak ezek állnának rendelkezésünkre. Emiatt egy listát készítek a körútajainkból és az azokból adódó lehetőségekből. Az elemzést rögtön a Nagykörúttal kezdem, a Kiskörút egyre inkább kezdi elveszíteni ilyen jellegű funkcióit.

A Nagykörút és a rajta közlekedő villamos viszonylatok a leginkább túlszűfolt járatok közé tartoznak. Ennek oka, hogy mind a belvárosi, mind a külvárosi forgalom nagy része ezen a hídon tud a leggyorsabban átjutni, ugyanis az utána következő Hungária körúti forgalom már nem ezt az irányt követi: csak Pesten körirányú, Budán már kevésbé. Erre megoldás lehetne a villamos összekötése a 61-es villamossal, amely egy a Melbourne-ihez hasonló járatstruktúrát hozna magával. Ez csökkenthetné a járat terhelését, ugyanis a jelenlegi egyirányú kapcsolat helyett bármely megállóból bármelyikbe már két irány közül választhatnánk.

## A Kolosy tér buszai

Jelenleg a Kolosy teret négy autóbuszvonal szolgálja ki, a 65-ös (Kolosy tér – Szépvölgyi dűlő), a már bemutatott 165-ös és 29-es, valamint a 111-es (Kolosy tér – Batthyány tér). Viszont ezek a járatok nem igazán elégítik ki az igényeket, ugyanis a teli buszok mellett az autóforgalom is igen jelentős. Ennek a hátránya, hogy a Kolosy téren még egyszer át kell szállni, ahhoz, hogy vagy a 1-es villamoshoz, vagy a nagykörúti villamosokhoz, vagy pedig az M2-es metróhoz eljussanak az utasok. Ezen egyrészt segíthetne, ha szóló buszok helyett csuklósok járnának, másrészt pedig a déli kapcsolatokat is erősítenék (Kolosy tér – Batthyány tér) a rakparton. Ehhez a 65-ös és a 165-ös buszokat le lehetne hozni az Ürömi úton, az épülő fonódóig, ami után már akár a villamospályán is elérhetnék a teret. A jelenlegi tervekben ehelyett az északi meghosszabbítás szerepel, amely az 1-es villamos felé biztosíthatna megfelelő kapcsolatot.

A következő eleme a körúthálózatnak a Haller utca, Fiumei út és a Dózsa György út/ Ferdinánd híd útvonalat lehet tekinteni. Ezt az útvonalat jelenleg a 24-es villamosok (Keleti pályaudvar – Közvágóhíd), valamint a 75-ös (Puskás Ferenc Stadion – Jászai Mari tér) és a 76-os trolibuszok (Keleti pályaudvar – Jászai Mari tér) járók be. A múltban már volt egy 33-as autóbusz (Szent István park – Soroksári út), amely a mai 76-os trolibusz és a 24-es villamos útvonalát járta be. Ám forgalmi szempontból sokkal vonzóbb lenne a Dózsa György út felé hosszabbítani a 24-es villamos útvonalát. Azonkívül, egy esetleges híddal a Dráva utca és a Kolosy tér között az utóbbi körüli forgalmat is jelentősen ésszerűsíteni lehetne, azonban ez a terv sokakból ellenérzéseket válthat ki, már csak azért is, mert a két említett pont között a Margit-szigetet is érinteni kellene.

Ezek után következnek a sorban a Hungária körút. Jelenleg a közlekedéspolitikai egyik elsődleges célja az útvonal kapcsolatainak javítása. Ebben az esetben Budán már elég nehéz lenne egy olyan jó prosperáló viszonylatot kiépíteni, amely az 1-es villamos forgalmát kívánná a Kelenföldi pályaudvar és a Vörösvári út között. Ezen kívül létezhet egy olyan autóbuszvonal, amely több vonallal ma is le van fedve. Ez pedig a Vörösvári út felől nézve a 137-es busz (Szentlélek tér – Erdőfalja út) a Máramaros utcáig, majd



## Melbourne körvillamosa

A Melbourne-i villamoshálózat egyediségét az adja, hogy a hálózat központja egy körirányú villamos, amely mindkét irányba körbejárja a városközpontot. Ehhez csatlakoznak a hálózat többi elemei hol fonódva, hol keresztezve, hol pedig végállomásozva, ezáltal gyors eljutást biztosítva a városban. Ezenfelül a vonal ingyenesen használható, így egy igazán vonzó alternatíva tud lenni a város közlekedésében.

egy jelenleg nem létező átkötéssel a 165-ös (Kolosy tér – Remetehégyi út) a Remetehégyi úttól a Szépvölgyi útig. Innentől a 29-es (Szentlélek tér – Hűvösvölgy) vonalán egészen a Hűvösvölgyi útig. Innen egy -megint nem létező- átkötéssel a hegyeken át a libegőig, majd a Béla király útján át Normafaig, onnan pedig az 53-as busz (Újbuda-Központ – Mindszenty József bíboros tér) felső végállomásáig. Legvégül az 53-as és a 8-as vonalán (Keleti pályaudvar – Kelenföldi pályaudvar) a Kelenföldi pályaudvarig. Bár a jelenleg le nem fedett helyek lehet, hogy igényelnének feltárást, egy a fentiekben bemutatott viszonylatra valószínűleg nem mutatkozna túl nagy igény.

A következő jelenleg is a köztudatban lévő fejlesztés a 3-as villamos és az általa képzett körút. A villamos maga nem egy jól kiépített körúton halad, mint ahogyan azt a korábbiakban megszoktuk, de maga az irány ilyen jellegű funkciót hivatott szolgálni. A vonal esetében a Szegedi úti, valamint a Savoya parki továbbvezetés, szolgáltatathat izgalmas témát. Az északi felén ez a Hungária körútba való besimulást, míg a déli felén az Albertfalvi híd felépülését jelenti. Azonban a tervek egy másik hídról is szólnak, az Albertfalvi és a Rákóczi híd között. Ez a Galvani híd, amely egy esetleges budapesti olimpia, és egy Csepel-szigetcsúcsi helyszín esetén válna fő prioritássá. Ez egy alternatív útvonalat jelenthetne a 3-as számára az Ecséri úttól a mai 181-es (Aszódai utca – Nagykőrösi út/Határ út) és 55-ös (Boráros tér – Gyál, Vecsési út) vonalán a Duna partig, majd az új hídon át Budára, azonban ennek szükségessége is igencsak kérdéses.



Innentől kezdve viszont ketté kell választani a lehetőségeket, merthogy Pest ezen részét a 100-as vonal teljes egészében kettévágja. A déli oldalon a csepeli buszok, a 151-es (Határ út – Kőbánya-alsó vasútállomás) és a 36-os (Csepel, Csillagtelep – Pestszentlőrinc vasútállomás), valamint a 166-os (Gubacsi út/Határ út – Ferihegy vasútállomás) biztosítja a körútvonalak nyomvonalát. A vasútvonallról délre egy új Duna-híd is biztosítaná a lehetőségek jobb kihasználását a mai Soroksári rév (D14) térségében. A 100-as vonaltól északra két nyomvonal fedezhető fel. Az egyik a 198-as (Dél-pesti autóbuszgarázs – Rákócscsaba-Újtelep, Tóalmás utca) és a 46-os (Helikopter lakótelep – Nyírpálota út) buszok által meghatározott útvonal, amely aztán a 231-es (Örs vezér tere – Rákospalota, Széchenyi tér) vonalán folytatódik és a Szerencs utcán és a Tél utcán keresztül éri el a Váci utat és a Dunát. A másik ilyen útvonal a 175-ös (Cinkota – Újpalota, Szentmihályi út) és a 196A-s (Újpalota, Szentmihályi út – Újpest-Városkapu) által kirajzolt körút, amelyhez déli irányban még csatlakozhat

a 2109-es (Cinkota – Nagytarcsa) és a 2212-es (Kistarcsa, Kórház – Monor) vonal. Északon pedig elérhetné a mai Északi vasúti összekötő híd melletti lehetséges közúti hidat, mely jelentős mértékben javítaná a lehetőségeket, illetve a 106-osnak is gyorsabb metrókapcsolatot hozna.

Ezek a körutak csupán a térkép alapján kirajzolt rendszert határozzák meg. A viszonylatok részleges, vagy teljes kialakításával a többi körúti viszonylatról lehet levenni utast, mert jelenleg ezek igencsak telítve vannak, főleg a nagykörútiak. A Balázs Mór terv pedig további növekedést mutat a közösségi közlekedésben résztvevők arányában, akiknek viszont egy bizonyos része biztosan a nagykörúti villamosokat is igénybe kívánja venni.

**SZABÓ  
ZSOMBOR**





# Korán reggel ritkán rikkant a Rigó

A rigófélék (Turdidae) családjába a tudomány jelen állása szerint nagyjából 150 faj tartozik, attól függően, hogy a légykapóféléket ide soroljuk-e vagy sem. Hamarosan újabb taggal bővül a lista, ám ők a fák és bokrok helyett a farzsebekben és pénztárcákban kell majd keresni. Ismerkedjünk meg a budapesti elektromos jegyrendszerrel, azaz a Rigóval!

Jelenleg Budapesten a viteldíj megváltását egy vonaljegynek, illetve bérletnek nevezett papírfecni jelenti, a kedvesen mosolygó ellenőrnek ezt lobogtatjuk, ha igazolni szeretnénk: becsületes honpolgárként nem díjfizetés nélkül vesszük igénybe bármelyik járatot. Jobb esetben ehhez időbélyegzős jegykezelők is járulnak, rosszabb esetben pedig a jó öreg piros mechanikus jegylukasztó szolgál eszközül a jegy érvényesítésére. Mi már jól hozzászoktunk ehhez, japán turistáknak azonban általában nagyobb rejtély a működése, mint a tudósoknak a Stonehenge létezésének miertje.

Tavaly aztán a változás apró jele tűnt fel a Corvin-negyednél: beléptetőkapukat helyeztek el a metró lejáratainál. Akik ott voltak a pesti metró születésénél, talán reflexből elkezdtek keresgetni az egyforintost a tárcájukban (lásd a keretes írást), nyugaton járatosabbak ellenőrizték, hogy tényleg Budapesten vannak-e, az átlagpolgárok pedig egész egyszerűen kikerülték. A kapuk aztán eltűntek, de szerencsére ez nem jelentette azt, hogy a reform fogaskerekei megálltak volna. A háttérben csendben forogtak tovább, az eredmény pedig most kezd körvonalazódni a Rigó képében. De mi is lesz ez?

## ► Egy kártya mindenek felett

Nos, nem más, mint a jegyrendszer drasztikus átalakítása mind fizikai küllemét, mind tartalmát tekintve. A papír alapú jegyeket és bérleteket egy chippel ellátott műanyag kártya fogja felváltani. Kábé másfélmillió névvel és fotóval ellátott vagy anonim, illetve kilencmillió eldobható okoskártya lesz hamarosan forgalomban. Előbbiek a rendszeres utasok életét fogják meg-

könnýíteni, utóbbiak az alkalmilag Budapestre látogatókat szolgálják majd. Ezeket ugyan az ügyfélszolgálaton személyesen kell kiváltani, ám feltöltésük lehetséges lesz telefonon, interneten, vagy akár telefonos alkalmazás segítségével is. Fontos még, hogy az anonim kártyák esetében egy minimum egyenleget is meghatároznak, ami alá csökkenve letiltják a kártyát. Mondani sem kell, a hév- és metróállomásokra telepített kapukon, valamint a járművekre telepített leolvasókon ezek odaérintésével tudunk majd fizetni az utazásért. Többnyire csak felszálláskor kell majd leolvasnunk a kártyákat, egyedül a héveken kell majd leszálláskor is érvényesítenünk. A járműveken minden ajtónál lesz leolvasó berendezés, így az utascseré ideje várhatóan nem fog jelentősen megnőni.

Nem csupán a papír alapú jegyektől és bérletektől búcsúzhatunk, hanem a jelenlegi tarifarendszertől is. A mostani elve ugyanis elavult, hiszen utazásonként kell fizetni, azonban nincs figyelembe véve, hogy ennek mennyi a hossza vagy az ideje. Így eshet meg, hogy Budatétényből Újpalotára olcsóbban utazhatunk, mint mondjuk a Szent Gellért térről a Budaörsi útra, hiszen előbbi egy darab vonaljegyvel megtehetjük, utóbbihoz pedig át kell szállnunk. Tovább torzíja a rendszert, hogy a metróhálózaton belül viszont nem kell az átszállásért fizetni.

Ennél szerencsére egy fokkal igazságosabb szisztéma fog életbe lépni, méghozzá az időalapú jegyek. Ezek pofon egyszerű módon működnek: az első érvényesítéstől kezdve addig kezdetű meg velük új utazás, amíg az érvényességi idejük tart. Jellemzően 30, 60, 90 perces jegyekből szokott állni a kínálat. Fontos kitétel, hogy a korbát az út megkezdésére vonatkozik, tehát ha

## ► Így fizettek nagymamák

A villamosforgalom megindulásának hajnalán a hálózattal együtt a jegytípusok is vad burjánnásnak indultak. Kis túlzással nem volt két olyan utazás, ami ugyan annyiba került volna. Főleg az átszállások bonyolították meg a helyzetet – na meg a tény, hogy két külön társaság versenyzett egymással az utasokért! Értelemszerűen nemigen voltak érdekeltek abban, hogy az utas a konkurencsall folytassa útját, így egy darabig nem is voltak olyan jegyek, melyekkel a két társaság között át lehetett volna szállni. Ezek csupán 1901-től jelentek meg, és bizony komolyan szabályozva volt áruk és az, melyik társaság mennyiben részesült ebből – 76 átszállóhelyre hétéféle tarifa és viteldíj-megosztás jutott.

A tarifarendszer a cégek egyesítése és a BSzKRT. megalakulásával sem egyszerűsödött. Hiába a társaságok egyesítése, új szereplőként megjelent az autóbusz is a főváros tömegközlekedésében, majd a válság hozott egy üde színlőltot: a kisszakaszrendszert. Eszerint a hálózatot rövidebb szakaszokra osztották, melyekre nem kellett teljes értékű jegyet váltani, csupán egy előre megváltott érmét kellett bedobni az első peronon lévő perselybe, vagy több kisszakasz beutazása esetén a kalauz perselyébe.

Egyszerűsítést végül az 1966. július 1.-én bevezetett reform hozott. Addigra 173 (!) féle jegy és bérlet volt forgalomban, ez pedig komoly problémákat okozott, ráadásul az egyes cégek eltérő módszert szerint számították a tarifákat. Folyamatos volt a létszámlhiány, nehézkes volt az új kalauzok betanítása, és kudarcot vallottak is a kalauz megspórolására vagy munkájának könnyítéséért tett erőfeszítések is. Az említett reform során egységes villamos és összvonallas jegyeket bocsájítottak ki, bevezették a bérleteket, megszűntek az átszállójegyek. Tulajdonképpen ez a rendszer az alapja a ma használt struktúrának is, igaz, azóta bőven történtek változások.

egy félórás jeggyel az első érvényesítés utáni 29. percben szállunk át egy másik járműre, azzal tovább utazhatunk, amíg szeretnénk, a jegyünk érvényes marad, hiszen a rendszer csak a felszállás idejét fogja figyelni, leszállásnál már nincs teendőnk. Némi igazságtalanság így is marad a rendszerben, hiszen sokkal kifizetődőbb lesz egy rövid út után egy hosszabbra átszállni, mint fordítva, de a mostanihoz képest így is nagy előrelépés. Halkan, de meg kell jegyezni, hogy eme váltás megéléséhez nem feltétel az elektronikus jegyrendszer. Tőlünk csak egy kicsit is nyugatabbra papír alapú jegyekkel is megoldják ugyanezt, pusztán időbélyegzős érvényesítő készülékek segítségével is működhet.

## ► Csak fokozatosan!

Természetesen irreális elvárás, hogy egy ekora rendszer egy darab nagy piros gomb megnyomására beinduljon, így bevezetése több lépésben valósul majd meg. Az első szakaszban a

## De miért pont Rigó?

Természetesen nem véletlenül választották pont ezt a nevet, több szempontot is figyelembe vettek a folyamat során. Ilyen volt például az, hogy az állatnevek jól felépíthető, könnyen érthető márkanevek lehetnek. A Rigó a kultúránkban leggyakrabban előforduló madár, könnyen alkotható belőle logó. A madár a szabadság szimbóluma, az állandó mozgást, dinamizmust jelképezi, az érvényesítésének hangja pedig a rigófüttyre hasonlít. A név ráadásul a külföldieknek is ismerősen hangozhat: a ri rímel a re előtagra, mely az ismétlést jelenti, a go pedig – mondani se kell – a dinamizmusra utal. Így lett tehát Rigó a Rigó – az biztos, hogy a marketinges osztály kitett magáért.

így cselekszik. Ezután átszáll a villamosra, ahol már csak a felszálláskor kell ezt megtennie, ezzel letudta minden fizetési kötelezettségét az út során, boldogan érkezik meg céljához.

Hallgató Huba ezzel szemben kerékpárral jár főleg, ám egy defekt miatt kénytelen ezen a napon a közösségi közlekedést igénybe venni. Szerencsére már korábban kiváltott egy anonim kártyát a közeli ügyfélszolgálaton, így ezúttal indulás előtt csak annyi a teendője, hogy az interneten feltölti az egyenlegét a meghatározott minimumszintre. Az egyetemre csak átszállással tud eljutni, ám mivel az első járatnál csak húsz percig tart az útja, így a rendszer az átszállással együtt is csupán félórás díjat számol fel neki, így ő is zökkenőmentesen jut be az egyetemre.

PAPDI  
TAMÁS



## Peronkapuk a metró

Noha a tesztüzem sokaknak újdonságot jelenthetett, a budapesti metró történelmében a peronkapu nem ismeretlen. A metró megnyitásától kezdve egészen 1986-ig ugyanis a bejutás peronkapukon keresztül történt. Persze elektronikus jegyrendszerről szó sem volt: egy darab egyforintost kellett bedobni ahhoz, hogy a kapun bebocsájtást nyerhessünk a metróba, bérleteseknek természetesen külön folyosó volt fenntartva a kapuk mellett. Végül egészen pontosan 1986. január 5.-től vezették be a metrókon is a vonaljegyvel történő utazást, közel harminc év elteltével pedig már egyforintos sincs. Azonban a metrókapuk nem tűntek el nyomtalanul: a Ferenciek terén a fejünk felett egy kis táblácska a mai napig figyelmezteti az utasokat arra, hogy a kapukon csak egyforintos bedobásával haladhatunk át.

dolgozói kártyák lecserélése fog megtörténni, a BKK munkavállalói és nyugdíjasai lesznek a kísérleti nyulak. Rajtuk fogják tesztelni a szükséges háttér folyamatok működését is (például a kártyaigénylés- és kibocsátás, regisztráció, ügyfélszolgálati folyamatok, kártyamenedzsment rendszer és társai). Őket követik második hullámként az ingyenesen utazók. Nekik valamely BKK-s ügyfélszolgálatot (vagy a hegy megy Mo-hamedhez elven működő mozgó pultokat) kell meglátogatniuk ahhoz, hogy ott elkészítsék névre szóló kártyájukat. Ekkor már az ellenőrök is birtokba vehetik készülékeiket, mellyel ellenőrizni tudják majd az díjmentességre jogosultságot.

A harmadik szakaszban jön el a bérletek cseréje (éves és havi, kedvezménytől függetlenül), ezzel együtt új jegykezelő készülékek telepítése mind a felszíni járművekre, mind a metró- és hév-állomásokra, ezzel együtt a bérletek felöltésére szolgáló rendszereket is aktiválják. A negyedik fázisban következik a többi bérlet típus (beleértve az agglomerációs bérleteket is), az ötödik lépéssel pedig megtörténik az időalapú jegyek bevezetése, az anonim kártyák kibocsátása. A hatodik és egyben utolsó lépés a papíralapú jegyek teljes kivezetése lesz: a gyorsvasúti hálózaton beüzemelik a kapukat, megjelenik az eldobható okoskártya. Ez a pillanat várhatóan 2018 első negyedévében érkezik majd el, ám a hírek szerint már csúszásban van a projekt, így még senki se kezdje el behúteni a pezsgőt. Mondani sem kell, hogy a teljes bevezetési folyamatot intenzív kampány fogja kísérni a Rigó megismertetése céljából.

## ► Hogy néz ez ki a gyakorlatban?

Talán úgy a legegyszerűbb megérteni a működését, ha végigkísérjük Közlek Kázmért és Hallgató Hubát egy-egy úton. Közlek Kázmér Szentendréről tart a Műgyetemre. Reggel két Facebookos üzenet közt feltölti névre szóló arcképes bérletét a telefonos applikáció segítségével, majd elindul a hévhez, hogy feljusson Budapestre. Felszállásnál leolvassa kártyáját a beléptetőkapunál, majd leszállásnál ismételt







# Vasutak és menetrendjeik a háború szolgálatában - 3. rész

A cikksorozat első részében képet kaphattatok a vasút szerepéről a háborúban, míg a másodikban már egy konkrét esetet, az első világháborúra való békeidei felkészülést tekintettük át. Elméletből tehát már jók vagyunk, robbantsuk hát ki azt a háborút!

1914. június 28-án délelőtt, egy zsúfolt szarajevói utcán eldördültek a végzetes lövések, amelyek kioltották Ferenc Ferdinánd főherceg, és felesége, Chotek Zsófia életét. A tettesen, bizonyos Gavrilo Principen keresztül nagyon hamar a Szerb Királyságra terelődött a merénylet kitervelésének gyanúja, így a szerbellenes hangulat hamarosan a tetőfokára hágott Monarchia-szerkezete. A kialakult népharagot meglovagolva az osztrák-magyar döntéshozók remek alkalmat láttak arra, hogy végre kiboríthassák a hőn áhított háborút, amelyben megrendszabályozhatják az egyre kellemetlenebbé váló déli szomszédot. Július 23-án egy 48 órás ultimátumot küldtek Szerbiának, amelyben többek között felszólították, hogy azonnal menessze azokat a katonai és civil tisztviselőket, akiket a Monarchia megnevez, valamint, hogy tegye lehetővé, hogy az osztrák-magyar „küldöttek” szerb földön nyomozhassanak. Mivel az ultimátumra a megadott határidőig nem érkezett kielégítő válasz, 1914. július 28-án a monarchia belgrádi nagykövete átnyújtotta a szerb kormánynak a hadüzenetet, és ezzel kitört az első világháború. Ez a hónap közlekedési szempontból sem telt el eseménytelenül, nézzük is sorban a történeteket!

## ► Még egy kis üzemtanozás

Egyes tanáraink szokták mondani a szünet kezdete után öt perccel, hogy „csak még egy pár gondolat!”, aztán a következő óra kezdetekor is alig akarják abbahagyni az előadást. Egy kicsit én

is így érzem magam, ugyanis a továbbiak megértéséhez szükség van egy-két hiányzó alapismeret elsajátítására.

Talán nem árulok el nagy titkot, ha azt mondom, hogy egy vasúti szállítmánynak van egy be- és egy kirakodó állomása. Ha pedig hadseregek mozgásáról beszélünk, értelemszerűen nem elég például egy Ócsai Szőlők kaliberű megállóhely egy szem telepített rámpája, de még a Ferencvárosi pályaudvar kapacitása sem arra, hogy több tízezer ember, állat, és a szükséges felszerelés berakodása zökkenőmentesen, és főleg gyorsan megtörténhessen. E feladat centralizációját lehetetlenné is tette, hogy – mint azt az előző részben már említettem – az egyes hadosztályok területi alapon szerveződtek, így például a temesvári 7. hadosztályt teljesen abszurd lett volna például Budapestre meneteltetni, hogy aztán visszavonatoztassák a szerb határra. Ugyanez teljes mértékben igaz a kirakodás esetére is. Az egyes alakulatoknak tehát megvolt a több állomásból álló berakodási és kirakodási körzete: az előbbi értelemszerűen a békebeli állomáshelyük mellett, míg az utóbbi a számukra kijelölt frontszakasz közelében.

A mozgósítás és felvonulás során – sok egyéb „finomság” mellett – alapvetően három vonatípus közlekedett.

Bevonulási vonat: a békeidőben közlekedő vonatok a mozgósítás során nem voltak képesek felvenni a kijelölt gyűlekezőhelyekre áramló nagy tömeget, így ilyen célra különvonatokat kellett beállítani.

Belvonulási vonat: a már összegyűlt, és harcképes alakulatokat szállították a frontra.

Riadóalakulatokat szállító vonatok: a riadóalakulatok feladata a határ és a kirakóközterek biztosítása, illetve a felderítés volt, így ezek esetében a szállítmányok mielőbbi elindulása és célba érkezése kritikus jelentőséggel bírt.

## ► A hibás hirdetmények és a súlyos amnézia esete

Már az ultimátum másnapján, július 24-én az illetékes minisztériumok utasítást kaptak, hogy a riadószállítmányok céljára 10 000 vasúti kocsit tartsanak készenlétben, hogy azok mihamarabb kifuthassanak. Mivel 25-én Szerbia nem adott kielégítő választ, ezért az osztrák-magyar hadvezetés utasítására az 5. EB osztály elkezdte a felkészülést a „B” haditerv szerinti felvonulás előkészítésére. A határidő igen szűk volt: az első riadószállítmányoknak július 27-én, míg az első felvonulási vonatoknak 29-én kellett elindulniuk, de mindeközben természetesen már javában robogtak a bevonulók tömegét szállító szerelvények. Az amúgy is túlterhelt hálózaton kialakult zsúfoltságot a hatóságok tovább rontották azzal, hogy hibás hirdetményeket helyeztek ki, amelyek szerint olyanoknak is be kellett vonulni, akiknek a szolgálatára még nem tartottak igényt. Emberek tízezrei tehát teljesen fölöslegesen vonatoztattak egészen addig, amíg három nap után az illetékesek észre nem vették, és ki nem javították a hibát.

De időzzünk el egy picit a „B” haditerv szerinti felvonuláson! Mint az előző részből kiderült, ez a terv csak a Szerbia ellen folytatandó hadműveletekkel számolt, így mind a „B”, mind pedig a „Bmin” lépcső délre szállítását igényelte. Azonban, ha Oroszország is hadba lép, akkor borult volna minden, hiszen az „R” terv szerint a „B” lépcsőnek ilyenkor Galíciában volt a helye, hogy az „A” lépcsővel együtt vegye fel a harcot a „nagy orosz medvével”. A „B” haditerv szerinti felvonulás elrendelése azért is kifejezetten meglepő, mert nem sokkal korábban maga a vezérkar főnöke, Hötzendorf tábornagy rendelte el az Oroszország elleni felvonulás kirakókörzeteinek az eddigőtől jóval délrebbre való visszahelyezését tekintettel a cári birodalom és Románia előreláthatóan bizonytalan magatartására, valamint a nagy orosz lovastömegeknek az eddig kidolgozott kirakókörzetek elleni támadására!

## ► Szervezeti változások

Mivel a vasutak hadászati célú felhasználásának megtervezésével megbízott 5. EB osztály egy békeidőben működő szervezet volt, és a kitörő háború okozta megnövekedett feladatokat már nem tudta hatékonyan megoldani, így egy nappal a Monarchia hadüzenete előtt felszolgált, személyi állománya pedig a három újonnan megalakuló katonai vasúti hatóságnál nyert alkalmazást. Ezek a következők voltak: a Tábori Vasútügyek Főnöksége, a Központi Szállításvezetőség és a hadügyminisztérium vasúti osztálya.

Ez utóbbi a mi szempontunkból kevésbé tekinthető érdekesnek, hiszen csak egy szimpla „civil” szervezetről beszélünk, amely a katonai vasúti szolgálat anyagi ügyeit intézte.

A Tábori Vasútügyek Főnöksége élén álló személy volt a felelős a Monarchia és a hadsereg által elfoglalt idegen területeken a vasúti szolgálat irányításáért, nyugodtan kijelenthetjük tehát, hogy ő felügyelte a teljes hadiforgalmat. Ennek tudatában nem meglepő, hogy ez a poszt nagy tudású tábornokot, vagy idős vezérkari tisztet kívánt, aki 1914-ben történetesen éppen egy magyar, bizonyos Straub János vezérkari ezredes volt, aki korábban az 5. EB-t vezette, ezen felül a vezérkari iskolán évekig vasút- és hajózási ügyet, valamint hadiforgalmat oktatott. A korabeli fel fogás szerint – amelyet tovább erősített a gyors háborúba vetett hit – a vasút hadászati szerepe csupán a katonai felvonulás lebonyolítására és az utánpótlás biztosítására korlátozódott, az egyes hadszínterek közötti átcsoportosítások támogatása szóba sem jött. A Főnökség így tehát nem közvetlenül a hadsereg-főparancsnokság, hanem annak egyik alszervezete, a hadtáp-főparancsnokság alá volt beosztva, ami nagyban megnehezítette a hadiforgalom főnöke és a hadvezetés közötti kommunikációt, ráadásul az előbbi még a hadműveletek terveinek megalkotásába is csak korlátozottan szólhatott bele. 1914. végén azonban ennek a hibának a beismerése, és persze nem utolsósorban a hadihelyzet alakulása a struktúra megváltoztatására sarkalta az illetékeseket, így attól kezdve a Főnökség közvetlenül a Főparancsnokságtól kapta az utasításokat.

A Tábori Vasútügyek Főnöksége alá több szervezet is tartozott, ezek közül jelentőségét tekintve kiemelkedett a Központi Szállításv-

zetőség. E szervezet feladatai közé tartozott a felvonulás alatt a teljes birodalom, a háború a későbbi szakaszában pedig a hátország vasúti szolgálatának irányítása a kijelölt, legtöbbször a hadműveleti területek határán lévő állomásokig. No, de álljunk meg egy szóra! A Tábori Vasútügyek Főnöksége és a Központi Szállításvezetőség is nagyjából ugyanazzal foglalkozott? Nem egészen: amíg a Főnökség vezetője a hadsereg-főparancsnokság vasúti szakembere és a katonai vasúti szállítások nagyvonalú tervezője volt, addig a Központi Szállításvezetőség ezeket a nagyvonalú terveket dolgozta ki részletesen, hajtotta végre, és ellenőrizte, ráadásul általános és teljes rendelkezési jogkörrel rendelkezett minden, a vasúti szállítással összefüggő kérdésben az éppen aktuális „szolgáltatási területén”. A civil és a katonai „világok” közötti összekötő szerepét tovább növelte, hogy a szervezetnek megbecsült tagjai voltak az egyes minisztériumok és a különböző vasút-igazgatóságok képviselői is.

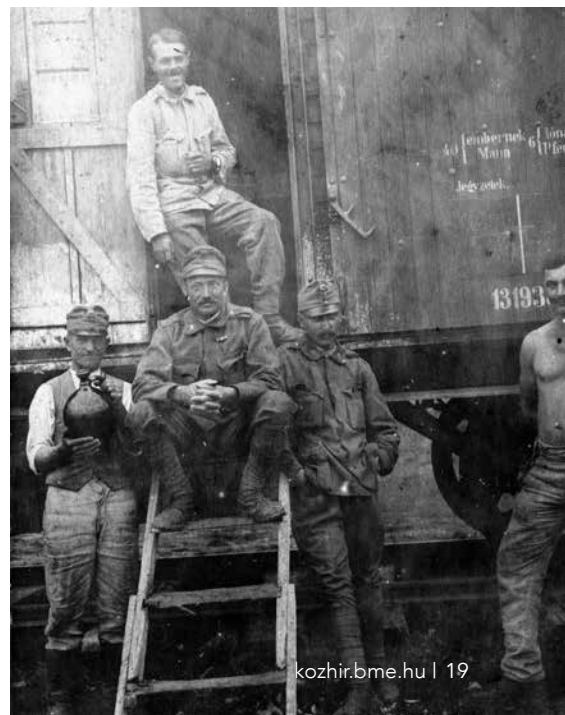
## ► Nem akarásnak nyögés a vége

A hadüzenetet követő napon, július 29-én az előzetes terveknek megfelelően megindult a „B” terv szerinti felvonulás Szerbia ellen. Az orosz cár azonban keresztülhúzta az osztrák-magyar vezérkar számításait, ugyanis nem nézte tétlenül „védenec” megtámadását, hanem hadseregét mozgósítva szépen lassan megkezdte csapatainak felsorakoztatását a Monarchiával közös határra. A fejlemények hatására július 31-én Ferenc József Monarchia-szerte elrendelte az általános mozgósítást, és megindult az „R” terv szerinti vasúti felvonulás szervezése. Azonban akadt egy kis bökkenő: a Szerbia ellen mindenképpen felvonuló „Bmin” lépcső mellett a „B” lépcső alakulatainak egy része is a déli határ felé robotgott, ezekre azonban ebben a helyzetben az északi arcvonalon lett volna szükség. A vezérkar ezt felismerve rögtön a Tábori Vasutak Főnökségéhez fordult, ők azonban a kérdéses csapatok átirányítását először mereven elutasították arra hivatkozva, hogy az ilyen változtatások olyan súlyos forgalmi zavarokat okoznának, amelyek a teljes felvonulás végrehajtását veszélyeztetnék. Többszöri felszólításra végül előálltak egy kompromisszumos megoldással, amelynek lényege, hogy csak azokat a hadosztályokat lehet északra szállítani, amelyek még nem indultak el délre, az összes többinek azonban először folytatnia kell az útját a szerb hadszíntérre, és csak az „R” felvonulás befejezése után szállhat vonatra Galícia felé. Ez első pillantásra logikusnak tűnhet, azonban nézzük, mit jelentett a gyakorlatban! A „B” lépcső alakulatai közül három hadosztály és két hadtest közvetlen csoport volt érintett ebben a problémában, ezek szállítási szükséglete összesen 202 száztegelyes vonatot tett ki. Azonban a döntés pillanatában ennek csak töredéke, mindössze 22 vonat volt éppen úton a Monarchia vasúti hálózatán, ez tehát azt jelenti, hogy a maradék 180 teljesen feleslegesen futott le az elkövetkezendő napokban délre! Ráadásul, ismerte, hogy a felvonulások megtervezése során az 5. EB milyen nagy kapacitás-tartalékokkal dolgozott, viszonylag nehezen hihető, hogy a futásban lévő 22 vonatot nem lehetett volna operatíván északra irányítani!

Ennek a nagyfokú rugalmatlanságnak köszönhető, hogy míg a „B” felvonulás, és az „R” felvonulás „A” lépcsője – kisebb késésektől eltekintve – az előre megállapított menetrendnek megfelelően zajlott, a „B” lépcsővel sokkal nagyobb gondok voltak. A „véletlenül” délre szállított hadosztályoknak eredetileg augusztus 18-án kellett volna elindulniuk, azonban a kárpáti vonalak zsúfoltsága és a szerb fronton kialakult súlyos harcok miatt csak később, és akkor is csak fokozatosan dobhatták át őket az orosz arcvonalra: egyes alakulatok szeptember elején érkeztek meg északra, míg mások csak 1915 februárjában csatlakozhattak az immáron a Kárpátokban küzdő társaikhoz. A hiányzó csapatoknak köszönhetően ugyanis az orosz erőfölény olyan nyomasztóvá vált, hogy Karácsonyig az osztrák-magyar csapatok szinte teljesen elvesztették Galíciát, és már a Magyar Királyság területén folytak a harcok.

Mire a falevelek lehullottak, a felvonulási vonatok nagy többsége tehát már teljesítette a feladatát. Azonban a nyugati fronton a németek villámháborúra épített taktikája kezdett csődöt mondani: az előrenyomulást a franciák Párizstól alig 20 kilométerre, a Marne-nál megállították, sőt mi több, ellentámadásba mentek át. Mint láttuk, keleten a Monarchia sem állt a helyzet magaslatán, a II. Vilmos császár által ígért gyors háború álma tehát szertefoszlott, így például a fentebb említett szervezeti változtatásokkal az osztrák-magyar hadvezetés is kénytelen volt az elhúzódó konfliktusra berendezkedni. Három, súlyos harcokkal teli év van még előttünk, így tehát a következő számban folyt. köv.!

STRAUSZ  
PETI



# Tesla gyár Európában: Jöhet az elektromos forradalom?

Azzal talán keveseknek mondom újat, hogy az elektromos autózás élén jelenleg a Tesla áll. Az amerikai cég nem csak autógyártásban, hanem a járműveket kiszolgáló infrastruktúra létesítésében és az akkumulátor-fejlesztésben is élen jár. Amerikában, illetve az elektromos közlekedés iránt leginkább fogékony európai országokban eddig is jelen volt a gyártó, de nemrég Hollandiában is beindította első üzemét, ami felgyorsíthatja az elektromos autózás térnyerését.

## ► A villamosítás a jövő?

Sokan sokféleképpen vélekednek az autózás jövőjéről. Bár a Vissza a jövőbe 2. repülő autós jelenképétől még messze vagyunk, a hajtóműveket illetően kezd körvonalazódni egy tendencia, ami az elektromos hajtóegységek egyre nagyobb arányú használatában mutatkozik meg. Még a múlt évezred végén mutatta be a Toyota az első Priust, a hibrid autók úttörőjét. Az előremutató benzin-elektromos hajtáslánc Japánban és az Egyesült Államok területén is népszerűvé vált, de Európában a gyártók és a vásárlók a hibrid autók helyett mai napig inkább a dízelmotort favorizálják. Ennek ellenére ma már az európai gyártók kínálatában is elérhető benzin-, vagy dízel-elektromos üzemű hibrid modell, és egyre több teljesen elektromos járművel találkozhatunk a kínálatban. Ezek azonban általában rendkívül drágák, és a nem kifejezetten elektromos hajtáslánchoz tervezett karosszériában túl sok helyet foglal az akkumulátor, így a helykínálat sem teljes értékű. Mindezek mellett jellemzően igencsak limitált hatótáv jellemzi ezeket a modelleket, emiatt inkább csak városi használatra alkalmasak.

A mindössze 2003-ban alapított Tesla Motors egész más utat járt be. A kezdetektől az elektromos hajtáslánc fejlesztésére koncentráltak, ami mellé egy akkumulátor-fejlesztő részleget is létrehoztak. Ennek kezdetben pusztán az volt a dolga, hogy a Tesla modelljeibe biztosítsa a megfelelő energia-tároló egységeket, de a töltőállomások fejlesztése is ennek a divízióknak a feladata. De a házon belüli fejlesztés önmagában még nem indokolná a Tesla sikerét, ahogy azt sem magyarázza, mitől válhat meghatározó tényezővé a következő években.



Ennek két alapvető oka van. Egyrészt a világon elsőként ők dobtak piacra olyan teljes értékű, családok számára is használható autót, ami kizárólag elektromos meghajtású, és emellett érdemi hatótávval is rendelkezik: ez a Tesla Model S. Másrészt a gyártó folyamatosan telepíti a saját fejlesztésű gyorsító állomásait az Egyesült Államok és Európa területén. Ilyen irányba korábban egyetlen másik autógyártó sem indult még, de a Tesla elkötelezett a tulajdonosok kiszolgálása mellett. Ennek következő szintje lehet az a szolgáltatás, ami egyelőre csak a tengerentúlon létezik, az akkumulátor-csere program. A technológia lényege annyi, hogy a cserepontokon egy átlagos tankolás időtartamának megfelelő idő alatt a Model S merülőben lévő akkumulátorcsomagját feltöltött akkukra cserélik, így töltési idő nélkül haladhatnak tovább a sofőrök.

## ► Jó ez nekünk?

A Tesla megoldásainak európai elterjedése hozhatja az elektromos autók térnyerését, de még sok kérdőjelbe futhat bele az autóipar, mire valódi alternatívává válik az elektromos autó. Leginkább az az ördögi kör hátráltatja a megoldást, ami sok innovatív ötletre igaz. Amíg nem terjed el, addig nagyon drága, de amíg drága, nem igazán fog elterjedni. Ezen sok ország úgy próbál segíteni, hogy támogatja a környezetbarát járművek beszerzését (magánszemélyek és cégek számára is), és ingyenes töltőállomásokat telepít, de pont a töltőállomások jelenthetik

majd a szűk keresztmetszetet a terjedésben. Még Budapesten is látni néha, hogy a Szent Gellért téri töltőállomáshoz érkező autós csalódottan gurul tovább, pedig itthon tényleg elenyésző az elektromos autók száma. Bár nyugaton jobb a helyzet, de a töltőállomások terjedése ott sem tudja tartani a lépést a kiszolgálandó autók mennyiségével. Másik állandó beszédtema az akkumulátorok véges élettartama, és az autókat működtető áram forrása. Hiába nulla a közvetlen káros anyag kibocsátás, az áram előállítása, az akkumulátorok gyártása és az elhasznált akkumulátorok tárolása is kérdéseket vet fel, amikre nem mindig egyértelmű a válasz. Nem véletlen, hogy azokban az országokban fogynak jól az elektromos autók, ahol nagy arányban megújuló energiaforrásból származik az áram nagy része, így tud igazán környezetbarát lenni az autózás ezen formája.

Hogy meddig lesznek még belsőégésű motorok? Szerintem sokáig, de úgy gondolom, fokozatosan nő majd az elektromos hajtóegységek szerepe az autóiparban, és kíváncsi leszek, eljut-e az akkumulátor-technológia arra a szintre, hogy kiegészítő erőforrás nélkül is elérje a hatótáv a benzines autótól megszokott szintet.

TÜDŐS  
BÁLINT





# Kollégiumi arcok - Dr. Szőke Dezső

Amikor az oktatókra gondolunk, sok jellemző tulajdonság jut az eszünkbe: igazságos, jószívű, szigorú, teljes mértékig hallgató-inkompatibilis, rugalmas, a lehetőségek tárháza végtelen. Azonban ha átgondoljuk az ítéletünket, rájöhetünk, hogy ezekkel a megállapításokkal csupán az oktatót határoljuk körbe, és bármennyire meglepő is tud lenni időnként, az oktató is ember! Az utolsó Közhír40-cikkünkben a nagy eséllyel minden, régebb óta itt tanuló diák által ismert Dr. Szőke Dezsővel készült interjút olvashattok 1985-ből felelevenítve.

**Kicsit nehezen indult az egész. Szőke Dezsőt meglepte látogatásom célja. Mint később elmondta: akkoriban, mikor a cikk Attiláról megjelent, számított rá, hogy őt is megkeressük, de hát azóta már kiment a fejéből. Már akkor is kiverte a hideg veríték, ha arra gondolt, mit tud majd mondani.**

Úgy érzem, nincs mit mondani. Fáradt is vagyok, épp aludni akartam. Talán majd máskor, jó...?

**Szerintem nem így van. Attla sem mondott világmegváltó gondolatokat, mégis jó cikk született belőle!**

Azt hiszem, arról, hogy mit csinál X. Y. kollégiumi nevelőtanár, csak általánosságokat lehet írni – vagy az igazat, de az sajnos még szomorúbb. A hangulatom is rossz – úgy általánosságban. Szóval hagyjuk ezt, inkább máskor...

**Feladva a küzdelmet, elindulok kifelé a szobából.**

Most, hogy kórházban voltam, kizökkentem a kollégiumi dolgokból. De amúgy is: hogy néha elbeszélgetek egy-egy emberrel, vagy segítek néhánynak, esetleg még a kollégiumi számítógépes körben dolgozom – kit érdekel ez?

Évvégén, mikor arról kell beszámolóírní, milyen munkát végeztem a kollégiumban, mindig kínban vagyok. Nehéz ezeket a dolgokat megfogalmazni... és hát a valóság csak néhány szürke félmondat. Reménykedve fordulok vissza.

**Tudod mit, mégis csak leülök egy székre. Hát-ha a végén kikerekedik valami. Mondd, ezeken az ügyeleteken jönnek hozzád hallgatók?**

Á, senki. Aki keres, az feljön a szobámba, a kinek problémája van, vagy beszélgetni akar, az úgy sem nézi, mikor vagyok „ügyeletben”. Erre a beosztásra így semmi szükség. Elriasztja az embereket. Ahhoz, hogy segíteni tudj, köztük kell élned.

**A szó, ügyelet, fogadóóra rossz szájízú, bürokratikus kicsengésére gondolsz?**

Igen. Az ügyeletről – most pláne – nekem is a kórház vagy a mentő út eszembe. Ez az érzés gondolom másokat is visszariaszt. Persze a szobámba is kevesen jönnek. Ez egyrészt jó, mert pihenésre, családi életre is szükségem van, másrészt viszont elgondolkodtató. Ma a kollégium szó sokkal távolabb áll igazi értelmétől, mint 25, de akár 4-5 évvel ezelőtt. Akkoriban a kollégium szinte egyedüli élettere volt a hallgatóknak. A kollepszoba néha jobb volt, mint az otthoni lakás,

itt nézhetek csak TV-t, kollégiumban szervezhetek maguknak programokat, stb. Szinte testvérekké váltak az emberek. Többé-kevésbé még a Mária utcában is így volt – igaz ott kevesebben voltunk. Ma – úgy tűnik nekem – a kollégium szükséges rossz. Olcsóbb, mint az albérlet, s közel van az egyetemhez. A lakók viszont mindent megkapnak házon kívül is: mozi, színház, zene, szórakozás, ital, nők. Szinte minden szobában hűtő, TV, magnó. Az emberek elzárkóznak egymástól. Ritka egy poén, jó sztori közös öröme, amire aztán emlékezni lehet.

**Ugye te tanítasz is?**

Igen, a negyedéveseknek lengéstant, – ez a szakterületem – de az első-másodéveseknek is vezetek gyakorlatot. Lehet, hogy a hangulatom teszi, de most erről is néhány negatív élmény jut eszembe. Annak idején mi, mint a kisangyalok figyeltünk az alaptárgyi órákon. Ma – ha egyáltalán bejönnek az órára a hallgatók – mindennel foglalkoznak, csak a tananyaggal nem. Az szinte jelentéktelen dolog, hogy ha bejön a tanár, akkor nem áll fel senki. Egészen friss élmény viszont, hogy az egyik elsősről, miután elvettem a puskáját, sértődötten széttépte a ZH-ját és a szemébe dobta. Az utóbbi néhány évben rengeteget csökkent az egyetem, az egyetemen való tanulás értéke, megbecsülése. Úgy hiszem, ez az egyetemi és kollégiumi példa jól mutatja a mai társadalmunk nagy problémáját: az embereknek egymástól, a munkától és mindentől való elidegenedését!

**Gyakran vagy ilyen pesszimista hangulatban?**

Nem, de mostanában, hogy kórházban voltam előfordul. No nem az egészségi állapotom miatt: azzal már semmi baj. Inkább az ott ért „élmények” gondolkodtattak el gyakran. Mellettem haltak meg májrákos emberek. Mi az, ami az alkoholizmusba sodor embereket? Negyven éves fiatalok feküdtek benn az első infarktus után. Milyen életforma az, ami ide vezet? Volt időm töprengeni ezeken. Lehet, hogy ezek a gondolatok még most is rám telepszeneek? Hű, de elkanyarodtunk a kollégiumtól. Valahol ott hagytam abba, hogy kevesen jönnek, ami jó is, rossz is. Volt egy-két olyan eset, ami kedves emlék számomra. Egyszer egy srácot, ha nem is én mentettem meg, de életének egy nehéz pontján segítettük át. Úgy érzem, van némi részem abban, hogy ma is köztetek tanul. Az is megtörtént, hogy egy fiú, akit előtte csak látásból ismertem – igaz, kicsit részeg volt – elmesélte nekem az ösz-

szes problémáját. Így egy kissé hamis az egész, de azért szívesen gondol rá vissza az ember. Miképp arra is, hogy néhány volt kollégista barátként vissza-visszajön hozzám, hozzánk. Hát... a kollégium számítógépes élete még mindig csak indulóban van. Az egyetlen gépünk kihasználtsága nagyon jó, a további gépek megszerzéséért mindent megteszünk. A tavaly kiadott feladatokra viszont egyetlen megoldás sem érkezett, ami azt jelzi, hogy mégsem igazán nagy az érdeklődés a programozás iránt.

**Mióta vagy kollégiumi nevelőtanár?**

Mióta elvégeztem az egyetemet: 1981, ha jól számoltam.

**A kérdést talán felesleges feltenni, hisz a kollégiumi nevelőtanári hely mindenki számára rövidebb-hosszabb ideig tartó átmeneti megoldás. Te már hosszabb ideje vagy itt.**

**Hogyan tovább?**

Szeretnék egyre mélyebben foglalkozni a szakterületemmel. Ma már eljutottam egy olyan szintre, hogy ahonnan látom, mi mindent nem tudok még. Ez pont olyan, mint diákkoromban a vizsgára készülés. Akkor is tanulás közben láttam, milyen sokat kell még megtanulnom. Aztán, ha már jól tudtam, és vizsgán ötöst kaptam, nem is igazán örültem, mert már a következő tantárgy járt a fejemben. A tanulás területén maximalista vagyok. Érzem magamon, hogy öregszem. Hallgató koromban, ha utazni akartam, csak fogtam a sátrat – ma már szállás után nézek. Idén végez az utolsó évfolyam, akikkel még együtt voltam diák, akik közül néhányan régóta ismernek. A többieknek már csak tanár leszek. Szóval ilyen apróságokból érzem. Természetesen én is vágyom önálló lakásra, de hogy mikor lesz...

**Végül is jó hosszúra nyúlt a beszélgetésünk.**

Tudod, ha egyszer beindul a beszélőm, nehezen állok le, de úgy érzem, meg kellene kérdezned inkább egy másik tanárt. Amit én itt elmondtam, abból nem érdemes sok mindent leírni...

**KELEMEN LÁSZLÓ**  
SZERKESZTETTE: CSENKI LILLA

# „Megtetszett a főszerkesztő szeme és becsípve jelentkeztem”

A negyven éves Közhír szerkesztőit kérdeztük az újsággal kapcsolatos viszonyukról és a szerkesztőségben átélt élményeikről. Azt már most le kell szögeznünk, hogy Közhíresnek lenni mindenkinek mást jelent.

## ► Hogyan találkoztál először a Közhírrrel?

A legtöbb hallgató a gólyatáborban találkozik először az újsággal, több jelenlegi szerkesztőre már itt mély benyomást tett a kiadvány. „Gólyatáborban cukrot osztogattak, amivel rögtön jó benyomást tettek” – emlékszik vissza egy olvasó-szerkesztőnk. „Gólyatáborban valami örült egész éjjel erről beszélt” – mesélte élményeit Ipcsis Noémi rovatvezető.

Gabler Dalma fotóst nem érdekelte az újság, de egy hosszú este után nem tudott nemet mondani: „A gólyatáborban találkoztam először az újsággal, egy fura vörös hajú, mosolygós lány társaságában. Kicsit émelegtem az előző estétől, de annyira aranyosnak tűnt, hogy gondoltam, elbújok nála a többiek elől. Ekkor az orrom elé tolta az újságot és kérdezte, hogy szoktam-e írni, érdekel-e az újságírás? Mondtam, hogy nem tudok írni, a szövegértésem pocsek és annyira nem érdekel. Így csöppentem nem csak a Közhíres csapat életébe, de a MűTermesek közé is.”

Vannak szerkesztők, akik már az egyetemi éveik előtt is találkoztak a Közhírral. Dóza Eszter a tavaszi DUE Sajtófesztiválon ismerte meg az újságot: „Mikor láttam, hogy a KJK szerkesztősége veszi át a legjobb felsőoktatási újságnak járó elismerést, mondtam is a barátnőmnek: »Jééé, én is erre a karra adtam be a jelentkezésemet!« – és láss csodát, most itt vagyok.”

## ► Hogyan kapcsolódtál be a Közhír munkájába?

Csenki Lilla az újság jelenlegi főszerkesztője céltudatos volt az újságírással kapcsolatban: „2014 tavaszán könyörtelenül megrohamoztam a szerkesztőséget, és már az első alkalommal belecsaptam a közepébe, elvállaltam egy tanárinterjút.” Némely szerkesztő szakmai karrierjének építése közben lelt rá a szerkesztőségre: „Az egyetemi állásbörzén több standnál kérdeztek, hogy milyen közösségi munkát végzek... A Közhír érdekelt a legjobban.” És vannak amik a kreativitásukat szeretnék volna kiélni az újságnál, Strausz Péter már elsőévesen csatlakozott a Közhír csapatához: „Az első félévben nem volt túl sok kreativitást igénylő tantárgyam, és hiányzott az ilyen jellegű alkotói munka.”

Akadnak olyanok is, akik elmondásuk szerint véletlenül csöppentek bele a kiadvány éle-

tébe: „piszkáltam Marcit a helyesírással, aki ezt elmondta Lacának, aki megkeresett, és Lacának nem lehet nemet mondani, mert cuki.” – ecsetelte egy olvasó-szerkesztőnk. Kicsi Hajnal, az St épület szeretett büféje is így került az íróink közé: „a Közhírral az St büféjében találkoztam először. Teljesen véletlenül merült fel, hogy írnék-e receptet mert nagyon szeretek sütni-főzni.”

Pornói Dórinak nem sikerült odaérni az első, gólyáknak meghirdetett bemutatkozásra, de azóta az újság aktív tagja lett: „az első alkalommal, amikor a gólyák betekintést nyerhettek a szerkesztés menetébe, nem indult a 4-6-os villamos. Mivel akkor már nagyon szerettem volna részese lenni az újságnak, ezért az akkori főszerkesztő felajánlotta, hogy négysemkőzt mesél nekem az újsággal kapcsolatos munkáiról...” (rossz az, aki rosszra gondol – a szerkesztő).

## ► Mi a feladatod a szerkesztőségben?

„Borzasztóan összetett folyamat egy újság elkészítése, ami kívülről nem feltétlen látszik. Nagyon sok munka van egy-egy lapszámban, emellett az emberek koordinálása sem egyszerű feladat.” – mesélte Papdi Tamás egy kérdősünkre. Hogy bemutassuk az újságíráson kívül mennyi feladat van egy magazinnál, arra kértük a szerkesztőség tagjait, hogy röviden meséljenek a munkájukról.

„Az én elsődleges feladatomban az, hogy összefogjam a csapatot, lelkesítsem őket, és ha bármi hibázik, akkor minél előbb megoldást találjak rá. Itt tényleg bármiről beszélhetünk! Ha egy-egy cikkíró »elbújik« a rovatvezető elől, akkor jövők én.” – mutatta be a főszerkesztő munkáját Csenki Lilla. Pornói Dóri szerényen nyilatkozott saját munkájáról: „Főszerkesztő-helyettesként nagyrítván kisegíttem a főszerkesztőt.”

Egy, az újság tartalmáért felelős cikkíró így mesélt a munkáról: „az én feladatomban az, hogy az oldalakat (lehetőleg) érdekes tartalommal megtöltsen.” Egy másik szerző pragmatikusabban látja feladatát: „Vigyáznom kell, hogy ne írjak nagy számárságokat.”

A megírt cikkek a rovatok vezetőihez kerülnek: „fő feladatomban a szervezés és koordinálás. Ügyelnem kell arra, hogy a cikkek időben beérkezzenek, valamint a minőségük (mind tartalmilag, mind nyelvtanilag) a lehető legjobb legyen.” A rovatvezetők után az olvasó-szerkesztőink veszik kezelésbe a cikkeket: „A feladatomban a cikkek

átolvasása, felülbírálása stilisztikai és nyelvtani szempontból, és a soha el nem fogyó »azonban« szavak törlése” – magyarázza ezt a munkakört Zsbori Eszter. Madácsi Réka olvasó-szerkesztői munkája mellett humanitárius feladatokat is vállal: „Gabiban tartom a lelket tördelés közben.”

Az újság egyik tördelés-szerkesztője „a magazin modern és esztétikus megjelenését biztosítja”, míg az elmúlt években Orbán Gergő feladata a „címlapok tervezése és megvalósítása” volt.

„Felelős szerkesztőként egyfajta kapocs voltam a Hallgatói Képviselő és az újság szerkesztősége között. A nyomdával való kapcsolattartás, különböző hirdetések szervezése volt a feladatom.” – mesélt Dominik Zsolt a saját teendőiről. A nyomdából megérkezett újságokért felelős Homoki Máté így írja le munkáját: „az újság terjesztésével foglalkozom, én juttatom el a tanszékekhez a Közhírt és részben én szoktam kirakni az újságtartókba is.”

A szerkesztőség tagjai között találunk olyan cikkírókat is, akik már csak kevesebb időt tudnak fordítani az újságra: „manapság általában az Utca embere rovat véletlenül megszóltott emberkéjeként tevékenykedem az újságban” – mutatta be „alkalmi munkáját” Onódi Péter. A válaszközlő kiderült, hogy sok olyan aprósággal is szűkséges foglalkozni, amikre nem is feltétlenül gondolnánk: „Főleg fotózni. Mellésként repülő, hajót hajtogatni, termet díszíteni, karácsonyfát felöltöztetni, segédkezni és mókázni.”

## ► Milyen volt először meglátni a neved az újságban?

„Csalódást keltő volt, ugyanis kifelejtettek az impresszumból!” – emlékezett vissza az első cikkére, egy azóta már sokszor publikáló cikkírónk. A legtöbbek számára szerencsésebben sikerült az első lapszám: „büszke voltam rá, hogy az én nevem is ott van az újságban, de ugyanígy büszke voltam rá húsz lapszámmal később is.” Sokan otthon is örömmel mutatják meg az újságot: „nagyon büszke voltam, emlékszem 3-4 példányt is hazavittem »mutatóba«”. A sok szerkesztő számára emlékezetes harmadik nevek lényegét a főszerkesztő magyarázta meg: „a harmadik nevek főleg a hajnalig tartó tördelések eredményeképp jönnek létre, amik sokszor csak számunkra viccesek, de nagyon. Amikor először látod a saját nevedet egy inside joke-harmadik névvel megspékelve, akkor úgy érzed, hogy a közösség befogadott.” Ádám Zsuzsát büszkeség



fogta el az első írása megjelenésekor: „úgy éreztem, húú de cool vagyok, hogy a nagy Komóval készítettem interjút.” A Közhír egyik rovatvezetőjét is hasonló érzés fogta el először: „hihetetlenül boldog voltam, mikor láttam az általam megírt cikket, majd körbenézve az St épületben mindenki ugyanazt az újságot tartotta a kezében, mint amit én is szorongattam.”

### ► Mik a legemlékezetesebb élményeid a szerkesztőségben?

Stefán Péter legnehezebb feladata főszerkesztőként az első újság irányítása volt: „mikor kissé válságos időben erősen megcsappant létszám mellett főszerkesztő lettem, az első lapszámot a nevem alatt valami iszonyú nehéz volt megszűlni.” Stefi ezután még fél évig vezette az újságot. Más valaki pont ekkor kapcsolódott be aktívan a szerkesztőség életébe:

„Mikor a Hallgatói Képviselő tagja lettem, a Közhír akkori főszerkesztője Stefán Péter megkeresett, majd rövid indoklás után jelezte, hogy nem folytatja munkáját. Egy napos HK-sként kellett új főszerkesztő után nézni, úgy hogy jóformán alig ismertem valakit akkoriban.” – emlékszik vissza a legnehezebb pillanatra Dominik Zsolt. Számára a legjobb élmény az írásunk elején is szereplő DUE díjátadó volt: „Sokáig álmodoztam arról, hogy amíg itt vagyok, újra nyerjünk valamit a Közhírral. A szerkesztőség, és főleg Munkácsi Kristóf, Révész Janó és Majkut Laca munkájának köszönhetően 2015-ben a Közhírt választották az év diáklapjának.”

„A legrosszabb egyben a legjobb is: az összes nyomdába adás előtti éjszaka. Ekkor mindenki próbálja behozni több hét lemaradását, és a legutolsó pillanatban befejezni az újságot.” – sok szerkesztő számára a nyomdába adás előtti időszakok jelentik a legmeghatározóbb élményeket. „Tavaly szeptemberben három napon keresztül vártuk a még el sem készült cikkeket, a tördelők tördeltek, az olvasószerkesztők bosszankodtak, mi pedig az egyik legkedvesebb Közhíres társammal, Somogyi Imivel használhatatlanra röhögöttük magunkat mindenben, amin csak lehetett!” – mesélte el ezzel kapcsolatos emlékeit Csenki Lilla.

„A legkellemetlenebb az volt, amikor egy cikk kapcsán éjjel kettőkor hívtak fel – hiába, a nyomdába küldés határideje szent dolog.” – emlékszik vissza egy cikkíró.

Van akinek fontos visszajelzés a főszerkesztő véleménye is: „a legkedvesebb élményeim, hogy az aktuális főszerkesztő mindig el van ájulva a rajzaimtól, pedig semmi extra.” Mások számára is fontos visszajelzés ez a munkával kapcsolatban: „Ha a mindenkori főszerkesztő rám mosolyog, akkor tudom, hogy éppen nem tettem semmilyen rossz fát a tűzre!”

Laca számára a legemlékezetesebb pillanat azután következett, hogy már átadta a főszerkesztői pozíciót: „kaptam ajándékba egy különszámot a szerkesztőség személyes írásaival. Azóta is féltve őrzött kincs.”

Ádám Zsuzsának egy éjszakázás maradt meg jó emlékként: „Kaptam egy cikket megírásra délután 4-kor, és közölték, hogy reggel 9-re készen kell lennie, mert délből megyünk a nyomdába. Reggelig ébren voltam, mert el kellett olvasnom egy könyvet is a cikk megírásához. Annyira boldog voltam, hogy elkészültem időre, hogy majdnem elsírtam magam.”

És persze vannak olyanok is, akik számára a Közhír a magánéletben is segített: „Az első komolyabb interjú után az egyik interjú alanyommal jobban megismerkedtem, majd kicsivel később össze is jöttünk.”

### ► Mit tanultál a Közhírben?

„A munkát nem időkorlátokhoz kell kötni, hanem az eredményhez, hogy meddig akarunk eljutni, mi a cél.” A kérdésünkre érkezett válaszok alapján úgy tűnik rengeteg minden megtanulható egy újság elkészítése során, ami később is jó hasznunkra válhat majd az egyetem elvégzése után. Fontos tanulság, hogy „a nyomdai szerződéssel mindig csak a baj van.” Cikkírónk megismerte, „hogy mi az az írói válság”, tördelőszerkesztőink pedig megtanulták az „Adobe programok telepítését.” Stefán Péter olyan tapasztalatokat kapott, amit később is használni tud majd: „tudom milyen egy meeting, tudom milyen csapatvezetőnek vagy épp csapatjátékosnak lenni, milyen a közös munka, mik a felelőségek és milyen az egymás felé tartozó

felelősség.” Néhány szerkesztőnek a személyiségét formálta a közös munka: „nyitottabb lettem az emberek felé, pedig tipikus padban ülő, félős diák voltam még középiskolában.”

### ► Miről kell szólnia egy egyetemi újságnak?

„Azokról, akiknek írják. Egyetemistákról, az ő hétköznapijairól. Közéletről, szakmáról, zenéről, filmről, kapcsolatokról, szexről.” – mondta el a tartalommal kapcsolatos véleményét egy szerkesztőnk. Más kicsit konkrétabban fogalmazott: „az adott kar érdeklődési köre úgy átlagban jól jön. Mondjuk engem a legjobban a szórakozás rovat érdekel.” Egy korábbi főszerkesztő a munkafolyamat oldaláról foglalta össze a hallgatói újságírás lényegét: „Talán mindegy is, hogy miről szól, a lényeg, hogy a társaság jó legyen, tiszteljük egymást és egymás munkáját. Ez önmagában már elég, hogy valami igényes és értékes dolog születhessen, amit remélhetőleg sokan olvasnak a karon.”

### ► Miért vagy még mindig a szerkesztőségben?

„Azért vagyok még itt, mert nem kergettetek még el.” Várakozásainkhoz híven erre a kérdésre többen is ironikusan válaszoltak: „na ezt én sem tudom...” De akadtak bőven olyanok is, akik ennél komolyabb választ adtak. A Közhíreszek számára fontos, hogy itt „kiélhetik grafomán vágyaikat” és, hogy „jó kézbe venni azt az újságot amihez csak picit is, de hozzátettek.” A legfontosabb azonban a közösségében rejlik erő: „még életemben nem köszönhettem annyit mindent egy élettelen valaminek, mint ennek az újságnak.”

MUNKÁCSI  
KRISTÓF





# Vers

## 1983. november 27.

Ezerkilencszáznolcvanhárom s egy repülő,  
192 utas és személyzet, de csak 11 túlélő.  
Egy éjszaka, egy rossz szögben vett landolás,  
Mégváltoztatta annyi ember sorsát, családját, mivoltát.

Egy átlagos borongós, hűvös novemberi nap,  
Pontosan huszonhatodika, amikor útnak indultak.  
Közel kétszáz élet, kétszáz lélek, test, mégis egy cél:  
A madridi reptérre, hogy épségben, egyben odaérj.

Álmukból felriadva, vérbe fagyva, halálos rémületben,  
A tehetetlenség súlyával a szívükben, elméjükben.  
Csupáncsak tizenkét kilométer, csupán két kis domb,  
Mely elválasztotta az eget, földet, Mennyet és Poklot.

Mint egy kecses hattyú a vízen úszva, emelt fejjel,  
Úgy suhant a hófehér Boeing 747-es a fellegekben.  
S mint mikor a semmiből egy vadász lecsap,  
Úgy súrolta a gép a földet, s ért össze a két talapat.

Egy rosszul olvasott koordináta, rosszul vett szög,  
Egy félre fordított kormány és a pusztító erejű köd.  
Egy pillanat, nem volt több, mely elvett tőlünk 181 embert,  
S mellyel a spanyol katasztrófák ezüst érmét is elnyerte.

Csak néhány perc telt el a napforduló, éjfél óta,  
Néhány perc volt hátra a landolásig, de lejárt az óra.  
Sohasem volt, s tán nem is lesz ilyen messze két ország,  
A tragédiában osztottak a spanyolok és a franciák.

Az első domb, mely kisebb sebet ütött, nem volt végzetes,  
Előre jelezte a második a csapást, mely már elkerülhetetlen.  
A következő domb volt az, ami megásta a sok sírt,  
Mikor a gépről leszakadt a jobb oldali szárny is.

Vasárnap hajnal, mikor a mennyei Úr is megpihen,  
Magához hívott annyi embert, s ők is megpihentek.  
Lehetett idős, vagy fiatal, férfi, vagy nő, gazdag, szegény,  
A sors és az élet nem válogat, mindegy volt ki ment, s ki él.

Eltelt huszonkét hosszú év, de mai napig is megemlékeznek,  
Az óriási, betöltetlen űr, amit hagytak, még ma is elviselhetetlen.  
A légitársaság számára még nagyobb csalódás, katasztrófa,  
Hogy ilyen történhetett pá hónappal az előző baleset óta.

PINTÉR  
VIVIEN



# Grüezi – üdvözlöt Svájcban!

Az ország neve hallatán szinte mindenkinek a fondü, a bicska, a bankok, a hegyek és Heidi jut eszébe – holott Svájc ennél sokkal többet takar. Az ottani árakat nem a magyar pénztárcához szabták, de egy kis ügyességgel gazdaságosan is megoldható a svájci kirándulás.

A legegyszerűbben és leggyorsabban repülővel lehet kijutni. Az easyJet fapados légitársaság Svájc mindhárom nagy repterére indít járatokat, és már tízezer forint alatt kapható jegy. Külön pozitívum, hogy az easyJet nem korlátozza a kézipoggyász súlyát, csak a méretét szabályozza (56x45x25 cm). Ha fentről hatalmas kék tavakat és havas hegycsúcsokat látsz, akkor jó helyen vagy. Aki jobban szeretne a földön maradni, annak a lehetőség adott: vonattal is eljuthatunk az Alpok országába – igaz, egy kicsit több időbe kerül.

Svájc már első pillantásra olyan, mint amilyennek mindig is elképzeltük: tiszta, rendezett, a természet pedig mintha egy mesefilm díszlete lenne. A modern világ – például, hogy szinte mindenhol napelem van a házak tetején – jól összefér a hegyoldalon legelő tehének idilli képével.

A fővárosban sétálva az első érdekesség, amivel szembetalálkozunk a látogató, az a medveverem, ahol barna medvéket láthatunk – akár csak Bern címerében. A történelmi óváros az UNESCO világörökség része 1983 óta, itt található a Münster-székesegyház és az óratorny is, az utcákat pedig különleges szökőkutak díszítik.

Ha a vasutat választjuk, könnyen és gyorsan eljuthatunk bármelyik nagyvárosba. A vonatokon van kijelölt „nyugalmi zóna” (Ruhezone), tehát ha teljes nyugalomban szeretnénk utazni, érdemes ezt választani – itt ugyanis tilos beszélgetni, zenét hallgatni vagy filmet nézni. A vonatjegy viszont nem olcsó, még svájci szemmel sem.

Érdekes ellátogatni a második legnagyobb városba, Genf-be is. A Genfi-tó és a benne lévő közel 140 méter magas szökőkút a város meghatározó szimbólumává vált. Itt található az ENSZ székháza is, előtte egy hatalmas emlékmű: a háromlábú szék a taposóaknak következtében elhunytaknak állít emléket.

Ha Svájc, akkor nem maradhatnak ki a hegyek. A 2970 méter magas Schilthorn a turisták kedvenc csúcsa. Már a függővasútból gyönyörű panoráma tárul elénk, majd a hegytetőről – ahol még a legmelegebb időben is megmarad a hó – megcsodálhatjuk a szemben magasodó Eiger, Mönch és Jungfrau hármast. A Schilthorn tetején lévő étteremben forgatták az egyik híres James Bond-filmet (Őfelsége titkosszolgálatában), és ez hozta meg a Piz Gloria népszerűségét. Az étterem különlegessége, hogy 50 perc alatt megfordul a saját tengelye körül. A 360°-os körpanoráma a világ legszebb alpesi kilátásával ajándékozza meg az ide látogatókat.

Mivel érdemes készülni az útra? Először is, nem árt némi nyelvtudás. A két legelterjedtebb nyelv a francia és a német – bár a svájci dialektust szinte lehetetlen megérteni –, illetve a legtöbben beszélnek angolul is. Az időjárás jóval hűvösebb, mint nálunk, még nyáron is ritka számba megy, ha a hőmérő higanyszála 23 fok fölé kúszik. Jó hír, hogy bár Svájc nem EU-s tagállam, mégsem kell útlevelet csináltatni, elég a személyi igazolvány.

Ha már ott vagyunk, nem szabad kihagyni a svájci gasztronómia jellegzetességeit. Hollandiához hasonlóan a sajt sok ételben megtalálható, bár az olvasztott verzió (fondü) jellemzőbb. Ugyanígy tipikus svájci fogás a racklette, ami leginkább egy asztali grillsütőre emlékeztet. Mindenki saját magának olvasztja a sajtot és süti hozzá a kolbászt, virslit, zöldségeket. A legkedveltebb köret a rösztli, sült húsok vagy Weißwurst (fehér kolbász) mellé egyaránt.

Üdítőként pedig ne kólát rendeljünk, hanem kóstoljuk meg a nemzeti italukat, a Rivellát. Finom, egészséges – hiszen gyógynövényeket tartalmaz –, ízét leginkább a gyömbérhez lehet hasonlítani. A téli esték kedvenc itala pedig a forró csokoládé, amiből a helyiek az Ovomaltine-t ajánlják.

A sort természetesen lehet még folytatni a finomabbnál finomabb csokoládékkal, bonbonokkal. Svájc a lehetőségek tárháza, s bár területileg kis ország, de annál több idő kell a felfedezéséhez. A jó ösztöndíjból talán nyárig összeszámolható... :)

DÓZSA  
ESZTER



# Zene



## ► Bonobo- The North Borders

Bonobo, eredeti nevén Simon Green 20 éve, mindössze zseni 18 éves „suhancként” költözött Brightonba, ahol rövidesen ki is adta első (saját maga által hangszerelt) albumát, amivel pillanatok alatt felhívta magára a nagy kiadók figyelmét. Mi sem bizonyítja ezt jobban mint, hogy a lemezeit a jó öreg Ninja Tune védjegye alatt adja ki, ahova akárhogy is nézzük nem vesznek fel akárkit a két szép szeméért.

Vannak azok az esték, amikor tanulás mellé kell valami, ami szólhat a fülemben. Műegyetemista lévén előfordul, hogy éjjel próbálom még a 40. képletet is elraktározni a fejembe, a sikeres zh reményében az olyan jól ismert „csak görbüljön!” jelmonddal. Ilyenkor, hogy ne zuhanjak fejfel a billentyűzetnek, kell valami zene a kávé mellé, ami ébren tart.

Pontosan ilyen a 2013-ban kiadott 5. Bonobo album, a The North Borders. Green albumjainál nem az a kérdés, hogy jó lett-e, hanem, hogy a mostanival éppen merre visz el minket. Mintha a pályaudvaron felszállnál az első vonatra és várnád, hol lyukadsz ki a végén. A tőle megszokott hangképek, fülbemászó chillout kompozíciók egyből beszippantanak a dj különleges világá-

ba: a trópusi hangulatot hozó Cirrus, az írógép billentyűinek hangjára épülő Ten Tiger vagy a jazzes Towers egész egyszerűen megnyugtat, egyensúlyba hoz. Hozzá kell tennem, hogy aki forradalmibb, pörgősebb zenére vágyik, annak nem lesz a kedvence a brit úriember, azonban az általa képviselt néha talán monotonnak tűnő downtempo irányzat számos alirányát megmutatta ezen műveiben, ami egy szép kerek egészként felépített fülbemászó számokkal teli CD-t eredményezett.

Egész egyszerűen mintha Bonobo egy vonatot épített volna nekünk, amire nyugodtan felszállhat bárki, aki csak picit is világgá szeretne menni a hétköznapiak elől, itt hagyva mindent, ami felesleges, és csak utazni. A The North Border a britekre olyan jellemző hűvös eleganciájával ragad ki a fotelből és nyugtat meg egyszerre, elreptetve valahova messze, a borongós északra.

MADÁCSI  
RÉKA



# Film

## ► Éhezők Viadala - Befejező rész

A rajongók nagy öröme végre mozikba került az Éhezők Viadala utolsó része. Sokan - akik a könyvet is olvasták - kételkedve várták a megjelenést, hiszen a megszokott színvonalhoz képest jóval gyengébbre sikerült a könyv harmadik része. Ennek ellenére úgy gondolom, hogy összességében nagyon színvonalas trilógiát (ami filmként ugyan négy részből áll) sikerült megalkotni. A forgatókönyvírók is rendesen kitettek magukért. Néhány jelenetet leszámítva érdekesítően, az eredeti történethez hűen sikerült megalkotni a filmváltozat végső részét. Magam részéről a film adaptációknál többnyire a könyvek mellé teszem le a voksom, viszont a harmadik kötetnél egyértelműen a film tetszett jobban. Talán azért is, mert itt külső szemlélőként látjuk Katniss és a többiek sorsát, míg a könyvben csak a hősnő szemszögéből. Érthető módon a két viadal - amit tiniként túlélt - érzelmileg eléggé megterhelte a lányt. Elvesztette józan esztét, ráadásul a macacssága is csak súlyosbodott.



Időnként a könyvben túlzásba viszik a belső öröklődését, ami a filmben nem kapott ilyen nagy hangsúlyt. A trilógia lezárásában a 13 körzet fellázad és a Kapitólium ellen indul, hogy véget vessen a zsarnokságnak. Az előző részben bemutatatták a lázadást, a befejezésben a körzetek szövetséges lázadókként indultak harcba, hogy megdöntsék Snow elnök uralmát. A Kapitólium egy újabb arénaként várja a bajnokokat és a lázadókat a 76. Éhezők Viadalára. A rajongóknak mindenképp csak ajánlani tudom.

IPCSICS  
NOÉMI

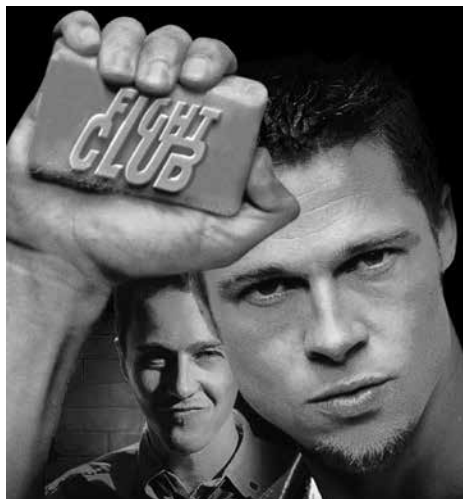




# Sorozat

## ► Harcosok klubja

„Vedd meg ezt a terméket és egy sokkal boldogabb és szeretetteljesebb életben leszel!” – minden reklám ezt hazudja a szemed közé. A mai fiatalok főleg, akik az internet és mobiltelefon elragadó világának varázsában nőtt fel, mind tárgytól és más pénzért igénybe vehető szolgáltatásoktól várják el, hogy rendbe hozzák eddigi üres és kiégett életüket. Viszont rá kell eszmélnünk: országokat, gazdaságokat és még embereket is a reklámok által generált megálomániák uralják és vezetik félre. Hisz mindenkinek a legjobb, a lepraktikusabb és legszemkáp-ráztatóbb dolgok kelljenek, holott nincs is rájuk igazán szükségünk.



A film narrátora és egyik főhőse is egy közülük. Mindennapjait egy autógyár hivatalnokaként tengeti, nyakkendőben sétál komolyan fel s alá, majd hazamegy a lenyűgöző bútorokkal berendezett lakásába. Élete látszólag rendezett, ellenben mióta nevezte a munkáit, magánnyal és alvászavarral súrtított mindennapokat ekképpen?

A világban helyét nem találó főhős folytonos lelki válságban él, melyet kezdetben vásárlási függőséggel próbál kezelni. Narrátorunk (akinek a nevét az egész film alatt nem tudjuk meg) később rátalál a haldokló embereknek tartott öngyógyító csoportokra, mely ideiglenes megoldást jelent számára. Az igazi megváltást végül Tyler Durden hozza el.

Vigyázat! A film 139 percnyi mély gondolatokat és utalásokat tartalmaz, ezért csak kipihenés és szellemileg frissen ajánlatos megnézni.

## ► Wataha (A falka)

Nyár vége óta a hazai médiában naponta bukkannak fel hírek a magyar-szerb határon elkapott menekültekről. A sorozat szerint a lengyelek is hasonló problémákkal küzdenek az ukrán határon lévő Besszádok-hegységben, amely „az Unió legdurvább helye”, ahol minden földi jót csempésznek a drogoktól kezdve a fegyvereken át az emberekig.

A vad helyszíneken játszódó történet lényege, hogy egy teljes határrendész alakulatot, a „Falkát” egy szép este a levegőbe röptetik, és csak egy túlélő menekül meg csodával határos módon. Vagy mégsem csoda ez? Ennek próbál elég vehemensen utánajárni egy varsói ügyész, akinek sikerül már az első részben „bemutatkozni”: egy sokkos állapotban lévő kislányt utasít, hogy saját édesanyjának holttestét azonosítsa. Mindeközben a robbantás túlélője próbálja túltenni magát a traumán, és elkezd nyomozni a tettesek után. Mondanom sem kell, hogy a szálak természetesen áternek az ukrán oldalra is.

Az igen fordulatosra sikeredett sorozatot a lengyelek az HBO Europe megbízásából készítették el, ráadásul nemcsak a képi megvalósítás, hanem a forgatókönyv is saját termék: egy lengyelekből álló csapat dolgozott rajta egy brit tanácsadóval kiegészülve, s nem „importálták”, mint tettük mi például a Terápia esetében.

A pletykák szerint hamarosan nálunk is készül majd egy sorozat hasonló konstrukcióban. Ha ilyen jóra sikerül, mint ez, akkor a magyar sorozatfűgők el lesznek kényeztetve.



## ► Gyilkos megszállás (Generation Kill)



Elgondolkodtál valaha azon, hogy mit csinálnak a tengerészgyalogosok bevetések közt? Hogy mit gondolnak amikor csak a szakasz, vagy az egység meghitt társasága vesz körül? Rövid sorozatot keresel a vizsgaidőszakra?

A sorozat Evan Wright újságíró élményeit filmesíti meg, melyet könyvben is kiadott. Civil újságíróként csatlakozott az amerikai tengerészgyalogosok egyik legkeményebb alakulatához, a felderítőkhöz Irak 2003-as inváziójakor. Tipikus háborús sorozatot ne várjatok, a hangsúly nem a harci cselekményeken van, hanem a szakasz mindennapjait veszik górcső alá. Persze a puska szaga és az aknagránátok süvítése sem maradt ki a sorozatból. Könnyedén, mégis sokkolóan kötnék át a vidám heccelés, és a már a „Sólyom végveszélyben”-hez mérhető snittetek közt. A kacaj elhal, helyét géppuskaropogás és a rádióból üvöltő parancsok veszik át. Remekül sikerült kikerekíteni a karakterek jellemét, ami szerencsére nem ment a történet rovására. Eredeti hanggal ajánlom megnézni, részben az elvesztett poénok, és a gyenge szinkron miatt.

A tengerészgyalogosok számára a megszállás hamar végére ér, számottevő ellenállás híján igen hamar a járőrözés végeláthatatlan, hálátlan feladata veszi át. Itt búcsút vesznek kedvenc firkászuktól, és tőlünk is, szembe nézve a lakosság közt megbújó ellenséggel.

PORNÓI  
DÓRA



STRAUSZ  
PETI



LINDTNER  
ANDOR  
CSABA



# Kolikonyha

## Őszibarackos csirkecomb

Hamar megy le a nap, szürke az ég, fúj a szél és kegyetlen hideg van. Igen, szépen lassan beköszönt a tél. Éppen ezért, minden apró lehetőség ki kell használnunk arra, hogy megmelengezzük a lelkünket ezeken a hűvös napokon. Erre egy tökéletes megoldás az, ha meglepjük magunkat egy finom étellel, ami kicsit izgalmasabb, mint a többi, hiszen a fő alkotóeleme a gyümölcs. Amire most a választásom esett, az nem más, mint az őszibarack, amit nagyon jól lehet alkalmazni főleg csirkéből készült ételekhez, legalább annyira jól, mint például a birsalmát vagy a narancsot. Különösen ajánlom ezt a fogást azoknak, akik szeretik a sós és édes ízek találkozását, de nem kell megijedni, hiszen tapasztalataim alapján ez garantáltan működik. Lássuk hát miről is van szó!

Hozzávalók:  
4 csirkecomb  
3 leveskocka  
1 kk édespaprika  
3 kk majoránna  
1 konzerv őszibarack  
száritott  
petrezselyem  
só  
bors



Fő alapanyagunkat, a csirkecombokat jól megmossuk, lecsepegetjük, sózzuk és borsozzuk, majd meghintjük édespaprikával. Ezután majoránnában átforgatjuk őket, ezzel a fűszerrel bánhatunk bátran, hiszen nagyon jó ízt ad a comboknak. Nagy lángon hirtelen átsütjük a húst, pont annyira, hogy kissé megfehéredjen. Ha ez megvan, aláöntjük a barackkonzerv levét és belemorzsoljuk a leveskockákat. A jó íz elérése érdekében mindenképpen húsleveskockát használunk. Hagyjuk párolódni, illetve elfőni a barack levének egy részét, mivel ekkor fognak összeérni az ízek. Mikor már a hús megpuhult, hozzáadjuk a félbevágott barackokat és közepes lángon karamellizáljuk, míg a csirkecombok kapnak egy kis piros színt, és a barackok is megpuhulnak. Rizzsel tálaljuk és szórhatunk rá egy kis száritott petrezselymet, ami esztétikusabbá teszi tálaláskor az ételt. Vigyázat! A jó étvágy garantált!

BARTA  
XÉNIA



## Citromos Álom

Sziasztok kedves olvasók. Beköszöntött az ősz. Hideg párás nyirkos estéket, hajnalig átmulatott vagy áttanult éjszakákat tudtok magatok mögött. Ha van egy kis szusszanásnyi időtök vagy valami finomságra vágytok esetleg szükségetek van némi boldogság hormonra. Vagy csak egyszerűen szeretnétek valamit, amitől jobb kedvre derültök, és esetleg szeretnétek kedvesetek vagy szobatársatok kedvében járni. Megosztok veletek egy isteni finom desszert receptet, amelyet igazán könnyen sütés nélkül is elkészíthetek. Ezzel a desszerttel garantáltan bárkit levesztek a lábáról. Én még egy hőtanházit is bevállalnék egy ilyen finomságért cserébe. Íme egy könnyű nyarat idéző friss édesség:



Hozzávalók:  
250g cukrozott  
babapiskóta.  
250g cukrász hab  
vagy habtejszín  
1 csomag habfixáló  
1 doboz mascarpone  
1 citrom reszelt héja  
1,5 citrom frissen  
facsalt leve.  
Pár citrom karika  
(díszítéshez)

A cukrász habot robot géppel kemény habbáverjük, majd hozzáadjuk a habfixálót, a citrom reszelt héját és óvatosan a levét is. Ettől egy kellemes citromos habot kapunk, amelyet még krémesebbé tehetünk ha egy doboz mascarponét is hozzáadunk. Az így elkészült krémet kb 10 percre pihentetjük. A babapiskótát egy nagyobb tálba helyezük majd rárétegezzük a krémet ezt addig ismétéljük amíg el nem fogy a hozzávaló. A citromkarikát kevés cukorba mártjuk és így díszítjük. Az elkészült desszertet egy éjszakára hűtőbe tesszük, hogy a krémtől megpuhult piskótával egy igazi fantasztikus végeredményt kapjunk. Ha a kedvesednek szeretnél valamit készíteni ezt pohárkrémként is tálalhatod, az így készült végeredmény sokkal személyesebb lesz. Jó étvágyat és sok sikert a félév hátralevő részéhez. Üdv mindenkinek, Kicsi Hajnal a ti büfésetek.



KICSI  
HAJNAL

# Karácsonyi ajándékok egyetemista módra

Te is azok közé tartozol, akik a karácsonyi ajándékbeszerzést az utolsó pillanatra hagyják? Vagy szereted megmutatni kreativitásodat és az egyedi meglepetések híve vagy? Az ösztöndíjad nagyrészt elköltötted a HaBárban, így kevés pénz jut a fa alá? Adunk pár tippet, hogy miként lehet gyorsan, viszonylag olcsón és egyszerűen személyes apróságokat készíteni. A kreditek száma jelöli a bonyolultságot, értelemszerűen a több kredit több kezűgyességet igényel.

A saját kézzel készített ajándékok szívből jönnek, örömet okoznak annak, akinek szánták, és jó érzéssel tölti el azt, aki csinálta. Az ilyen apróságok nem fognak visszaköszönni a kirakatokból, csak a te polcodat díszítik majd. Az ötletek kiválasztása során külön gondot fordítottunk arra, hogy minden korosztálynak kedvezzünk, figyelembe véve a különböző igényeket. Elkészítésük nem igényel BME-s MSc diplomát, tehát bátran ajánljuk azon kezdőknek is, akik úgy érzik, hogy művészi pályafutásuk csúcspontja a hornyos csapágyanya műhelyrajza. A gyakorlottabbak előnye csupán csak a gyorsaságban rejlik.

## ► Emléküveg

**Árkatégória: olcsó**  
**Nehézségi szint: 0 kredit**

Ezt az ajándékot a legegyszerűbb elkészíteni: először szükségünk van egy befőttesüvegre (úgyhogy kolisok hajrá, esetetek neki a mama-féle baracklekvárnak). Díszítsük ki az üveget ízlésünk szerint, például különleges üvegfestékkel, fluoresszkáláló matricákkal, csillámporral, vagy a fiúk kedvéért focis, autós motívumokkal. Szeressünk be színes post-it papírokat, ez szinte minden egyetemista táskájában megtalálható. Az ajándék lényege az, hogy átadás után a közös emlékeket, a megélt szép pillanatokat egy-egy kis színes lapra felírjuk, és beledobjuk az üvegbe. Ha rossz a kedvünk, újraolvashatjuk őket, így újra vidámak leszünk.



## ► Kéz a kézben kesztyű

**Árkatégória: közepes**  
**Nehézségi szint: 4 kredit**

Ha hideg téli napokon nem szeretnéd elengedni a szerelmed kezét, akkor ez a páros kesztyű az ideális ajándék. Válassz egy neked tetsző vastag anyagot, és a minta szerint vágj ki két egyforma darabot. A szaggatott vonal mentén varrd össze a részeket, amiket kedved szerint díszíthetsz különböző motívumokkal. Hogy ne unatkozzanak a haladók sem, ugyanezt horgolással vagy kötéssel is meg lehet valósítani. Ez esetben a nehézségi szint eléri a hat kreditet.



## ► Csokis kanál

**Árkatégória: közepes**  
**Nehézségi szint: 3 kredit**

A csokis kanál az édesszájúak tökéletes ajándéka. Először szerezz be kis kanalakat (lehet akár műanyag is), majd vegyél pár tábla ét-, tej-, vagy fehér csokoládét. Díszítéshez keress apró cukorkákat, tortadarát, kókuszreszeléket. A csokit olvaszd fel, majd öntsd a kanalakba, és ízlés szerint díszítsd. Ha kész, hagyd, hogy megdermedjen. Ha meleg tejet vagy kávét keversz meg vele, a leolvadó csoki izgalmas ízt ad az italodnak.

## ► DIY képeret

**Árkatégória: drágább**  
**Nehézségi szint: 4 kredit**

A 21. században szinte másodpercenként történnek az arcodba a selfie-k, viszont mégiscsak az papír alapú fénykép az igazi. Ennek különösen örülnek a szülők és a nagyszülők, mert a sok ZH miatt kevesebbet látnak minket élőben. Válassz ki egy számodra kedves fotót, nyomtasd ki, és hobbyboltban vegyél valamilyen keretlapot, amit aztán bárhogyan círázhatsz. A megvalósítást teljesen a rád bízuk, festhetsz, ragasztasz, faraghatod rá. A keret valamilyen módon kötődjön az ajándékozotthoz.



## ► Éves összefoglaló videoklip

**Árkatégória: olcsó**  
**Nehézségi szint: 5 kredit**

Egy év leforgása alatt rengeteg fényképet csinálunk, hiszen az okostelefon mindig kéznél van. Ha tudjuk a képeket idő szerint rendszerezni, és van egy jó videókészítő programunk a számítógépen, akkor egy kis időráfordítással igazán jópofa éves összefoglaló rövidfilmet készíthetünk. A fotókhoz, videórészletekhez vágunk olyan zenét, amiről eszünkbe jutnak az emlékek. Írhatunk idézetet, feliratot hozzá, bátran variáljunk az effektekkel. Ha igazán profi végeredményt akarunk, csináljunk egyedi CD-borítót. S ha minden év végén megismételjük a műveletet, egész gyűjteménye lesz barátainknak a videókból.

Bízunk benne, hogy az ajándékok elkészítésénél sikerélményed lesz, és barátok, ismerősök is értékelni fogják az igyekezetet. Visszszámolás indul!



**DÓZSA  
ESZTER**

**MOLNÁR  
PETRA**





# Utca embere

Ha már a boltok, és lassan az egész város is a karácsonyra készülődik, úgy gondoltuk, hogy mi is elkezdjünk kicsit hangolódni az ünnepekre. Nincs is erre jobb módszer, mint nyakunkba venni a kivilágított utcákat, és fényt deríteni arra, hogy a pocakos, nagydarab jótevő – azaz a Mikulás – hogyan férhet bele azokba a szűk kéményekbe.

-A nagy hasa biztos valamilyen kenőanyagot rejt, aminek a segítségével le tud csúszni.

-Egy kicsinyítő sugarat használ, hogy magát kicsinyítse le, esetleg a kéményt tágítja ki ezzel a csodafegyverrel.

-Sehogy. Mérnökhallgató vagyok, nem alkimista. A hőtágulós koboldjait csúsztatja le, akik magukba nyelik le az ajándékokat. A tűz fölött kipuffadnak, és a süti-tej allergiájuk robbantja ki a csomagokat a nyomoroncokból.

-Köztudott, hogy a Téliapó jógázni jár. Ezek után mi is a kérdés?

-Nagyon egyszerűen, a Téliapónak homeomorfikus a topológiája.

-Egyszerű! A Téliapónak a jobb zsebében Csillámpóni korpapor van. Ennek segítségével tudja változtatni az alakját. Mondjuk akkor nem értem, hogy miért hord XXL-es ruhákat.

-Nem véletlenül dolgoztat gyerekeket a Jó Öreg Téliapó.

-Először is az a kérdés, hogy a kövérje egyáltalán ténylegesen bevállalja-e azt a kockázatot, hogy beragad. Ha nem, akkor nincs miről beszélni, ha meg igen, akkor szerintem a szarvasok kihúzzák, vagy olyan jól tett vele a sok sör (álnéven: tej és süti), hogy már csak a súlya is lefele kényszeríti.

-Attól még, hogy a pocakja nagy, nem biztos, hogy szélességre is nagy. Szóval megeshet, hogy bár lekopik a hátsórésze és a hasa, gond nélkül leér.

-Hidd el, hogy egy kettes ÁJGT-ért sok mindenre képes az ember!

-Ezt mindenki tudja: Varázssporral beszórják a manóit, és becsusszan.

-A télapó igazából vékony, a kövérsége csak álruha, így simán belefér.

-A krampusz beletuszkolja.

-Zsugorító szérumot iszik.

-Sehogy, bekopog az ajtón.

Azt nem tudom, de tegyük fel, hogy belefér. Viszont ez egy kitűnő áramtan labor lehetne, mármint megmérni egy szabvány kémény Téliapóra vonatkoztatott kontrakciós tényezőjét.

-Összehajtv.

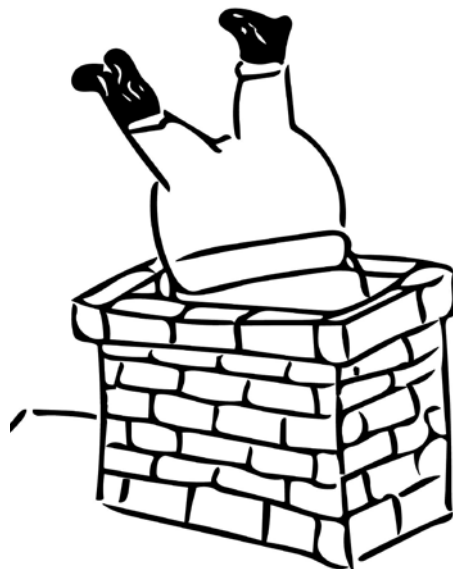
-Másik dimenzióban van, és kicsit kitágul a kémény

-Ha hegyes a tető, akkor hogy fog leszállni a szánnal? Innentől nincs problémája a kéménybe mászással.

-Köztudott, hogy a kémények az ISO-Santa Claus szabvány szerint épülnek, így gond nélkül le tud csúszni bármelyik kandallóba.

-Hop-porral, mint a Harry Potterban. Tudod, a kandalló tüze zöldre vált és lehet embereket teleportálni.

-Varázslat! Még ennyit se tudsz, te?! Kitágul, míg ő átcusszan rajta.



# Humor

A férj őszintén bevallja a feleségének:

- Képzeld, a főnököm ma olyan dühös volt, hogy azt mondta, menjek a pokolba.
- És erre te mit csináltál?
- Hazajöttem

~~~

Egy asszony panaszkodik az orvosánál:

- Doktor úr, segítesem rajtam! Nem tudom mit tegyek, ugyanis a férjem állandóan beleszól a vezetésembe.
- Nyugodjon meg, a legtöbb jogosítvánnyal rendelkező férj ezt csinálja, ha a felesége vezet.
- Csak én nem autót vezetek, hanem villamost!

~~~

- Mire táncol a matektanár?
- Logaritmusra!

~~~

Két fa beszélget:

- Én a vagyok a tölgy. Megmutassam a makkomat?
- Fúj. Én még fűz vagyok!

~~~

- Hogy hívják az egyfűlű manót?
- Mono.

~~~

- Hogyan tudsz egy lágytojást a betonpadlóra dobni úgy, hogy ne törjön össze?
- Ez butaság, a betonpadló nagyon kemény, nem törik össze.

~~~

A székely fiú vacsora közben így szól az anyjához:

- Idősanyám, nem elég savanyú ez a káposzta.
- Fiam, hát ez mákostészta.
- Annak elég savanyú.

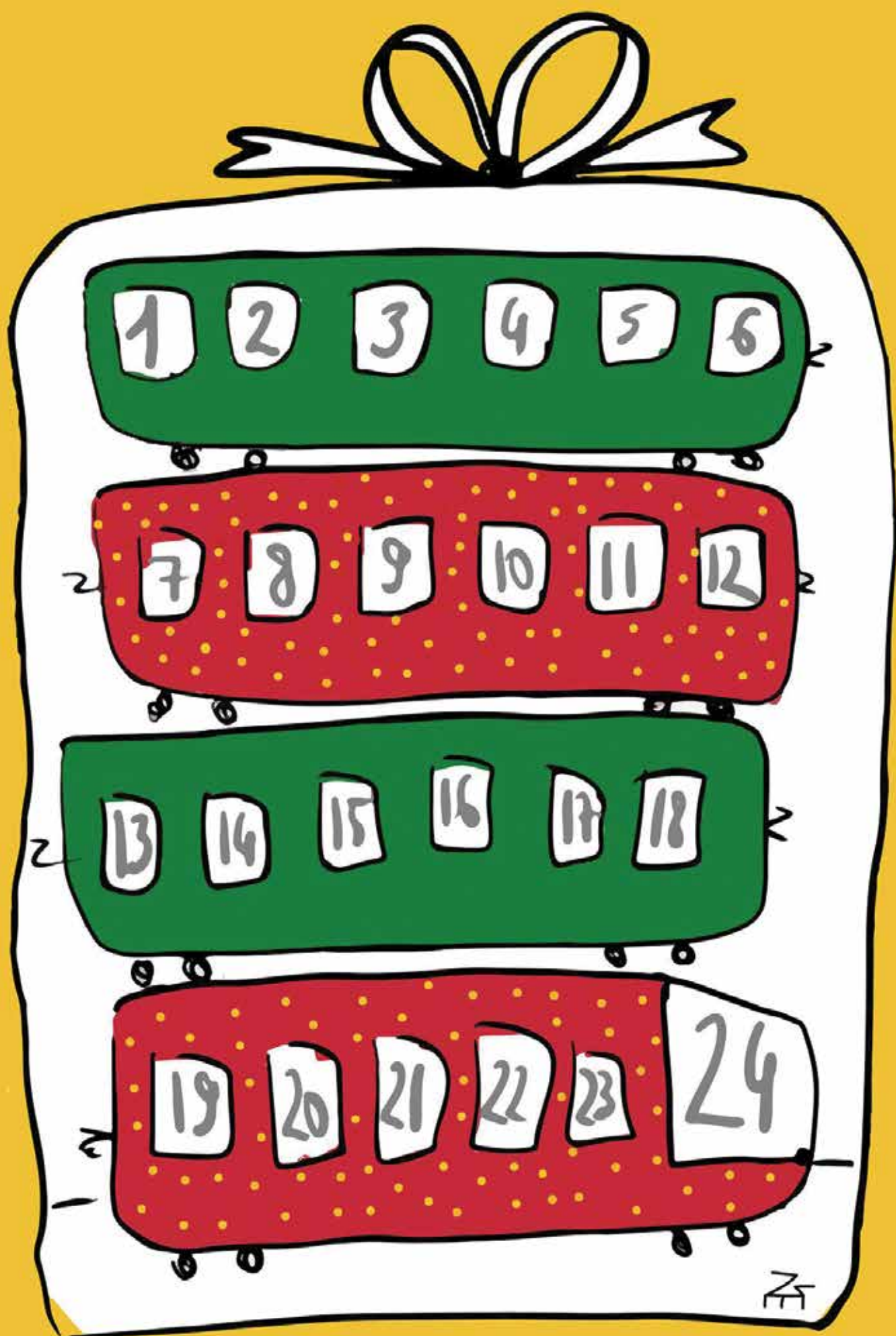
~~~

Egyetemi folyosón:

- Szia, te bölcsész vagy?
- Nem, csak elbambultam...

~~~

- Nálatok nincs ébresztőóra? - kérdezi a tanár az elkésző tanulótól.
- De van, csak mindig olyankor csörög, amikor én még alszom.





KELLEMEKES  
ÜNNEPEKET  
KÍVÁN A

**KÖZHÍR**