

KÖZHÍR

A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI ÉS JÁRMŰMÉRNÖKI KAR HALLGATÓI ÖNKORMÁNYZAT LAPJA

2018. MÁJUS



5 KÖZLEKKAR

5 HK INTERJÚ HORVÁTH BENCÉVEL

6 ONLINE VS. PAPÍR ZH

8 SZAKKOLÉGIUM

8 A BKV BUSZAINAK JELENE ÉS JÖVŐJE

10 KÖZLEKEDÉS

10 GUMIKEREKŰEK HELYZETE A FŐVÁROSBAN

12 NAGYSEBESSÉGŰ VONAT MÉRÉS

14 RIGO

15 LOGISZTIKA

15 RAKLAPOK MÚLTJA, JELENE, JÖVŐJE

18 SZÓRAKOZÁS

18 KOLIKONYHA

19 AJÁNLOK

20 HK KÜLÖNSZÁM

20 KÖSZÖNTŐ

21 BOLDOG SZÜLINAPOT HK!

22 25 ÉVES A KÖZLEKKARI HÖK

23 JELENÜNK, JÖVŐNK, UTÁNPÓTLÁS

24 25 ÉV ÖNTEVÉKENYSÉGE

25 NAGYSIKERŰ RENDEZVÉNYEINK AZ ELMÚLT 25 ÉVBEN

26 A BAROSS PALOTA ELMÚLT 25 ÉVE

28 HÁROM ÉVTIZEDE A KÖZÖSSÉG ÉLÉN: INTERJÚ WINTERMANTEL ZSOLTTAL

30 HUMOR



Kedves Olvasó!

Megint eltelt nem kevés idő a legutóbbi lapszámunk óta, de szerencsére újra itt vagyunk! Ennek sok oka volt, de a legfontosabbnak azt mondanám, hogy a Köz hír vezetőségben változások történtek. Így történhet meg az is, hogy immáron utolsó főszerkesztői jegyzetemet írom a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar kari lapjának első oldalára. Nagyon nagy megtiszteltetés számomra, hogy elmúlt egy évben bepillantottam az újság készítésének életébe. Elmondhattam, hogy egy remek csapattal karoltva elkészítettünk valamit, aminek a vezényletében segédkezhettem. Igen, csak segédkeztem, mivel együtt tettük le az asztalra, amit másnap két kezünkkel lapozgattunk újság formájában. Szeretném megköszönni mindenkinek, akivel volt alkalmam ezen az egy éven belül valamilyen formában dolgozni a Köz hír öntevékeny körön belül. Rengeteg tapasztalatot gyűjthettem, és megannyi ismeretségre és barátra tettem szert. Sok szempontból segített a főszerkesztői poszt, hogy megismerjek új dolgokat és új helyzeteket. Csak ajánlani tudom mindenkinek, hogy próbálja ki magát egyszer-egyszer ilyen szerepkörben is. Akár főszerkesztőként, akár más öntevékeny kör vezetőjeként, tagjaként, vagy merjen nagyot álmodni és segítse a Hallgatói Képviselőt vagy Mentor Gárda munkáját. A szabadidőből természetesen áldozni kell, de amit cserébe kap az ember, mindig kárpótol. Szeretném megköszönni Nektek is a támogatást, és hogy vettétek a fáradságot, hogy soraimat elolvassátok. Eltűnni nem fogok teljesen, hiszen továbbra is aktív tagja szeretnék maradni a Köz hírnem. Nem utolsó sorban jelenlegi utódomat, Király Mórict is segítem az új poszttal kapcsolatban. Ezért szeretnék Tőletek további türelmet és megértést kérni ezzel kapcsolatban!

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

Gyorsan eljött a tavaszi félév, kivételes módon tavaszi szünettel és immáron XXXVII. alkalommal a Közlekedésmérnöki Kari Napokkal! A várta várt Túra és az „éóó” kiáltások újra bezengették a díszterem falait valamint Máriabesnyő utcáit! Az évnek ezen időszaka újra eljött és csak remélni tudom, hogy mindenki jól érezte magát és csak jó emlékekkel gazdagodott! Megmutattuk milyen köteléket is jelent a BME KJK. Gratulálok a nyertes csapatnak, és utoljára, de nem utolsó sorban engedjétek meg, hogy kicsit önző módon, de köszönetet mondjak a csapatnak, akik befogadtak: a Lúcsikornisnak. Újabb veletek töltött Kari Napok és még több élmény, amivel gazdagodhattam álmaitok. Köszönöm, hogy részese lehettem!

Jó utat a Közlekesnek! Egy csapat van!

MOLNÁR
PETRA



Dr. Lévai Zoltán oktatónk a legtöbb kari esemény aktív résztvevője, ahol dokumentálja a legszebb pillanatokat, és saját honlapján közzé is teszi azokat. Kattints rá te is, akár téged is elkaphatott egy fotó erejéig!

<http://lezo.hu/kariesemenyek/kariesemenyek.html>

Köz hír

2018 Május
86/1

Felelős kiadó
Morovián Elnökiügy Márton

Felelős szerkesztő
Kovalovszki Máté

Főszerkesztő
Király BrandNew Móric

Főszerkesztő helyettes
Molnár KeresztanyaLettem Petra

Rovatvezetők
Ipcsis FinomPörkölt Noémi
Lőrinc Mibúúú Kristóf
Henz Logistic Ákos

Tördelőszerkesztők
Greffer HeroAgain Kinga
Táczli NincsVálasztásom Milán
Tóth MegpróbálomÉnls Angi

Olvasószerkesztők
Borsos NemMűkszik Anna
Csenki VS Lilla
Dózsa Különszám Eszter
Keindl RB Luca
Kormos Gyorsvasút Henriett
Perger FlegmáZoltán Korinna
Szabó Eszter
Tari Balázs

Képszerkesztő
Mocsányi 1kép10másodperc Réka

Címlap
Szuhán MindentMegold Dóra

Grafika
Szijártó Zoltán

Szerzők
Bálint ElsőKétCikkem Mátyás
Bende Benzol Zoltán
Helméczy Károly
Horváth Baross Bence
Práj Babett(a) Regina
Svébis Dzsozef József
Szabó Tibor
Végh Lajos Tamás

Hírek

► Ingyenes vezetéstechnikai tréning a Hungaroringen

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Vezess biztonságosan! kampányának alapvető célja, hogy felhívja a figyelmet a vezetéstechnikai tudás fejlesztésének és szinten tartásának fontosságára. Idén márciustól ingyenes tréningek indulnak, melyekre online jelentkezhetek a www.hungaroring.hu/vezessbiztonsagosan oldalon. A szervezők idén is fokozott figyelmet fordítanak az újonnan jogosítványt szerzett autósokra. Esetükben ugyanis a gyakorlat, tapasztalat hiányát gyakran tetézi túlzott kockázatvállalási hajlandóság, ami súlyos balesetekhez vezethet. Ebben a kategóriában tavasztól nyár elejéig 160 jelentkező vehet részt a hungaroringi Groupama Tanpályán tartandó vezetéstechnikai tréningben. A csoportba életkori megkötés nélkül olyan járművezetők jelentkezhetnek, akik 12 hónapnál nem régebbi, de legalább 4 hónapos vezetői engedéllyel rendelkeznek. A következő két kategóriában a 60 év alatti személygépkocsi vezetők és a 60 év feletti szenior vezetők regisztrációját várják összesen közel 400 helyre. Ha éppen nem találsz szabad helyet, érdemes

később visszanézni az oldalra, ugyanis havonta új helyek nyílnak meg az érdeklődők előtt.

► FUTÁR-t és kamerarendszert kaptak a Combino villamosok

Március elejétől a 4-es és a 6-os vonalon közlekedő Siemens Combino villamosokra is kiterjesztették a Forgalomirányítási és Utastájékoztatási Rendszert. A FUTÁR telepítésével párhuzamosan a fedélzeti biztonsági kamerákat is üzembe helyezték a nagykörúton közlekedő szerelvényeken. Erre csak a villamosok beszerzése után nyílt jogszabályi lehetőség, illetve az eredeti kivitelező csődje miatt mindkét rendszer beszerzése elhúzódott. Mostantól már nem csak nyomon követhetitek a megállóhelyi kijelzőkön, illetve a közlekedési appokban és a weben a nagykörúti villamosok valósidejű menetrendjét, hanem nagyobb biztonságban is utazhattok akár az egyetemre, akár a körúti éjszakai életbe vetitek bele magatokat. A szerelési munkák idejére beállított és felújított Ganz villamosokkal ezentúl csak a 2-es villamoson találkozhattok, a négyeshatason ismét kizárólag Combinók közlekednek majd.

► KariNapok eredmény

Idén tavasszal újra kiereszthették a fáradt-gőzt, és hatalmasat mulathattatok egy héten át a XXXVII. Közlekedésmérnöki KariNapokon. A négy évfolyamcsapat a következő eredménnyel zárta a hetet:

Habcsók és a CSOK-os brigantyk
2090,10 pont

Lúcsikornis és a legpi(n)ásabb ménés
1900,04 pont

BüntiBoti és a KözlekKari Kapitányság
1582,77 pont

EgyipTomi és az Elveszett Méltányossági Fosztogatói
1439,42 pont

Gratulálunk minden csapatnak, különösen a gólyáknak, akik teljes erőbedobással karinapoztak velünk először, és persze a negyedéveseknek és új Főkörmányosunknak: **Habcsóknak, azaz László Istinekné!** Jövőig se feledjétek: Egy csapat van, KariNapok!

50

éves a idén
a BKV

7

éjszakán is ingyen
vendégeskedhetsz
a koliban ebben a
félévben

1.

alkalommal volt ta-
vaszi szünetünk az
ösrobbanás óta

HK interjú

A Baross Palota háza táján mindig akad tennivaló. Ismerkedjete meg Horváth Bence kollégiumi felelőssel, aki a HK tagjaként tevékenykedik a kollégistákért!

Ha jól tudom, 2016. novemberében kerültél be a Hallgatói Képviselőbe. Milyen újításokkal tervezted feldobni a kollégium életét, milyen fejlesztéseken gondolkodsz?

Több ötletem is van, igyekszem is ezeket megvalósítani, így ha a hallgatók az áprilisi éves Tisztújító Szavazáson ismét bizalmat szavaznak nekem és újra megválasztanak kollégiumi felelősné, akkor a nyár folyamán szeretnék nagyobb projektekbe is belekezdeni, hiszen nyáron lehet a leghatékonyabban dolgozni, amikor nem nehezíti meg a tanulás a mindennapokat. Ilyen projekt például egy új közösségi helyiség létrehozása a (forgó)Villán belül, amelyben lehetne akár sporteseményeket vetíteni, filmnézéseket szervezni. Ide napközben és este is bárki felmehetne, aki kicsit ki szeretne kapcsolódni, beszélgetni néhány barátjával, de közben nem akarja zavarni a körülötte lakókat. Az egész Hallgatói Képviselővel közös projekt-tervezetünk, hogy szeretnénk felújítani a Zsákutcát, felszedni a padlószőnyeget, leszedni a falról a műanyag lambériát, igényesebbé varázsolni az egyéző helyiséget, hasonlóan megújult HaBárhoz.

Remélem, hogy sikerül megvalósítani ezeket a terveket, viszont sajnos sokszor nem csak a képviselőten, hanem más egyetemi szerveken is sok múlik, hiszen a Zsákutca felújításához finanszírozásra lenne szükség a Kollégiumok Igazgatóság részéről, az új közösségi helyiség létrehozásához pedig a BISZ-nek kellene átköltöznie a régióból az új szerverhelyiségbe, illetve az Informatikai Igazgatóságnak is lennének még ezzel kapcsolatban tennivalói.

További projektem lenne a nyárra egyes szobák férőhelyszámainak felülvizsgálása, hiszen a szobaellenőrzéseken szerzett tapasztalataim illetve az alaprajzban szereplő négyzetméterek alapján van néhány szoba, amely nagyon kevés életteret biztosít az ott lakóknak, így szeretnék ezzel a kérdéssel foglalkozni, hogy érdemes lenne-e fontolóra venni néhány szűkösebb szoba férőhelyszámainak csökkentését.

Félév közbeni illetve nyári céloom pedig a többi kar kollégiumi felelőssével és az EHK kollégiumi referensével közösen egy olyan szabályzatot illetve rendszert alkotni, amely nem teszi lehetővé „fantomlakók” kollégiumban történő hosszú távú elhelyezését. Ez a probléma sajnos az utóbbi időben eléggé elharapódzott, személy szerint én ezt nagyon aggasztónak tartom, hiszen nem tartom becsületes dolognak, sem a „fantomlakó”, sem a szobatársa, szobatársai részéről, ha valaki ezért pályázik, illetve valakit azért pályáztatnak férőhelyért, hogy több hely legyen az adott szobában a többi bentlakónak. Ezért is része ennek a folyamatnak az esetleges férőhelycsökkentés, hiszen néhány szobában azért él ez a jelenség, mert nem férnek el annyian, ahány

fős a szoba, így ennek a problémának a megoldásával remélem, hogy sikerül visszaszorítani, majd később esetlegesen szankcionálni is ezt a jelenséget.

Hogyan tudsz együttműködni a kollégiumi mentorokkal?

Amikor kollégiumi felelős lettem 2016-ban, akkor a jelenlegi 5 mentor közül csak ketten voltak mentorok. Akkoriban bizonyos kérdésekben akadtak nézeteltéréseink, de ettől persze többnyire problémamentesen tudunk együttműködni, viszont ősz óta szerintem sokat javult a kapcsolatunk, igyekszünk minden kollégiummal kapcsolatos kérdést megvitatni és jó, illetve hatékony kommunikációt folytatni, hogy együtt tudjunk tenni a kollégiumért illetve az itt lakókért. Szerintem a Baross Palotában nem olyan konkrétan általában az egyes feladatkörök a kollégiumi mentorokat illetve a kollégiumi felelőst illetően, hiszen a mentorok gyakran segítenek nekem a képviselővel kapcsolatos munkámban, illetve amiben tudom, én is próbálom segíteni a munkájukat. Azt gondolom, hogy ez máshol nem biztos, hogy így, legalábbis hogy ilyen szinten működik, mint nálunk. Továbbá sok fejlesztést megcélzó ötletünk van a mentoroknak, amelyeket igyekeznek és igyekszünk is megvalósítani. Ilyen például a Kollégiumi RohamBrigád létrehozása, melynek az alapjait egy Kollégiumi Bizottsági ülésen találtuk ki közösen. A két rutinos „örög róka”, Milán és Tomi nagyon tapasztaltak a kollégium ügyeivel, helyiségeivel és szokásrendjével kapcsolatban, gyakran kértem illetve kérek tőlük segítséget, hogy mi a menete a dolgoknak, amiket én még nem teljesen ismerek. Persze a többi mentort sem szeretném kihagyni a sorból, hiszen ők is jó munkát végeznek, az ő segítségük is nagyon sokat számít.

Hogy ítéled meg, mennyire képes egy csapatként dolgozni a Képviselő?

Azt érzem, elég ütős kis csapat vagyunk, ahol mindenki jól ért ahhoz a területhez, amit csinál, de a többi területen is helyt tud állni, vagy besegíteni. Ha például van valamilyen oktatással kapcsolatos probléma, akkor amiatt nem csak az oktatási felelős felel. Ő kompetens leginkább a kérdésben, de mindenki segít a másikon ahol és amikor tud, egy csapat vagyunk, közösek a céljaink, próbálunk minden felmerülő problémát és kérdést a lehető legjobban megoldani. Pozitívnak tartom, hogy olyan közeg alakult ki, ami hatékonyan tud együtt dolgozni egy probléma megoldásán, viszont ha olyan helyzet alakul ki, akkor képes jól szórakozni együtt. Mindenki megállja a helyét a saját területén, de ha szükség van rá, akkor a többi képviselő egy emberként segít a másikon.



Szerinted hogyan lehetne növelni a HK népszerűségét a hallgatók körében?

Ennek az lenne a legjobb módja, ha közelebb tudnánk hozni a hallgatókat a HK-hoz, a munkához, amit végzünk, hogy képet kapjanak arról, hogy mit is csinálnak a képviselők. Szerintem a legnagyobb probléma, ami miatt a Hallgatói Képviselő nem mindig örvendenek túl nagy népszerűségnek, az az, hogy a hallgatók nem látnak bele a munkába, amit az adott felelősök végeznek, nem látnak bele például abba, hogy mennyi energiája illetve munkája van Lillának a tárgyfelvételi időszak problémamentes lebonyolításában vagy a ZH naptár elkészítésében. Remélem Lilla nem haragszik meg, ha elárulom, hogy most a januári tárgyfelvételi időszakban több, mint 470 megkezdett emailfolyama volt oktatási ügyekkel kapcsolatban. Nem kis teljesítmény ennyi levelet ilyen minőségben megválaszolni, pláne a bennük szereplő problémákat megoldásra vezetni. Szerintem abba sem nagyon látnak bele a hallgatók, hogy mennyi energiája van benne Ambrusnak egy éves költségvetés, vagy egy rendezvény költségvetésének megtervezésében, hogy ehhez mennyi mindent kell pontosan tudnia, majd a rendezvény után minden egyes forinttal elszámolnia, hogy az adott eseménnyel kapcsolatban ne adjójon semmi gond. Talán csak kevesen tudják, hogy a például a Kari Napok szervezése legkésőbb januárban, de inkább már decemberben, vagy november végén, a golyából után megkezdődik. Rengeteg munkája van benne Dorkának és Rendezvényszervező Bizottságnak abban, hogy a Kari Napokon jó programok valósuljanak meg. Illetve komoly kihívás lehet Pocoknak, hogy 10 ember munkáját felügyelje, koordinálja és hogy észben tartson minden határidőt. Az ő figyelmét nem kerüli illetve kerülheti el egyetlen határidő sem, és ez nagy felelősség. Természetesen mindenki más is rengeteget dolgozik a saját területén, csupán csak néhány konkrét esetet emeltem ki az előbb.

Továbbra is igyekszünk tenni azért, hogy a HK megítélése pozitív legyen, szeretnénk, ha a hallgatók is éreznék, hogy az ő érdekeiket képviseljük, szolgáljuk és hogy értük vagyunk.

Köszönöm az interjút!

**GREFFER
KINGA**



Online ZH

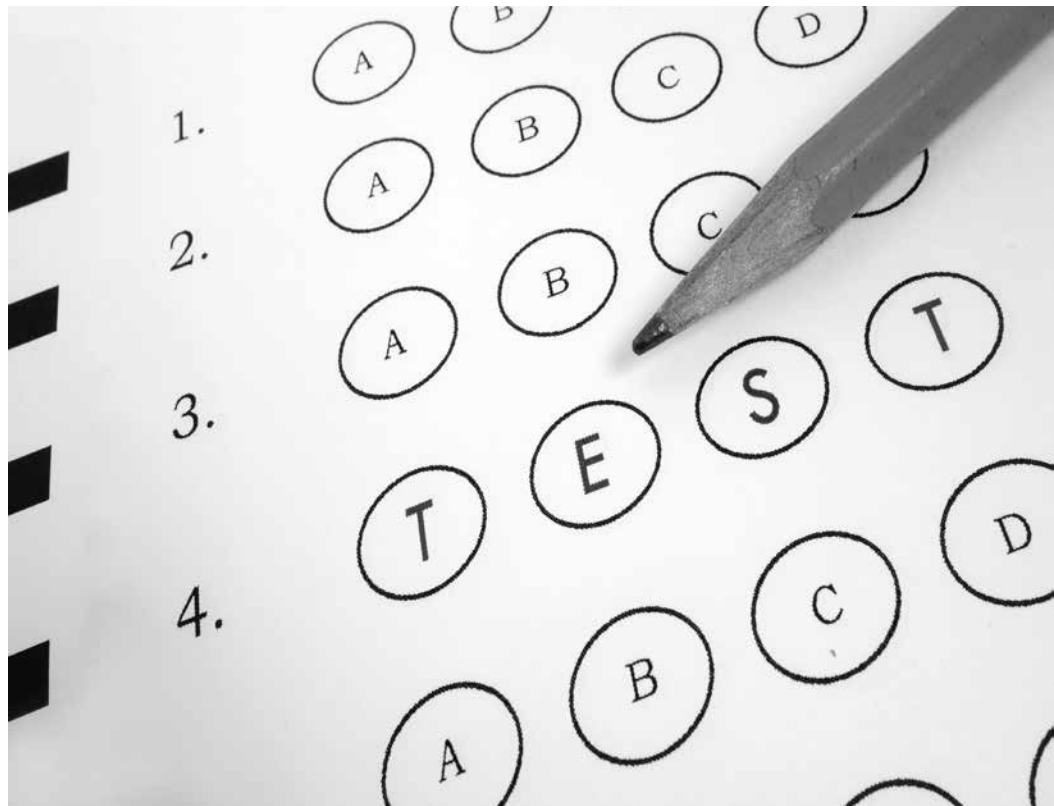
Tanáraidnak és hallgatótársaidnak is sokáig elképzelhetetlen volt, hogy otthon, egy karosszékből ülve lehessen zárthelyit írni. A 2017/2018-as őszi félévtől kezdve karunkon ez valósággá vált, az elsőévesek JKL-ből már a moodle-rendszerben adnak számot tudásukról. A karnak pedig bevallott célja, hogy minél több tantárgyból az Icaruson (ez a moodle-rendszer webcíme) keresztül történjen a számonkérés.

► Kényelem

Azzal, hogy nem kell bemenned szeretett egyetemünk valamelyik épületébe, időt spórolsz, sőt akár vidékről, külföldről, vagy hazafelé utazva, a vonatról, buszról is tudsz értékes pontokat szerezni egy-egy dolgozattal. Az egyik zh-t egy olyan időpontra írták ki, ami után harminc perccel egy koncert kezdődött a Duna túlsó partján (nem a Corvinuson, hanem a BMC-ben), amire augusztus óta volt jegyem, és az egyik kedvenc zenekarom, az After Crying játszott. (Majd talán későbbi Közhírben találhattok róluk ajánlót.) Bár végül eltolták a zh időpontját, ha aznap este a K épületben lett volna ez a számonkérés, biztos bukkantam volna a koncertet vagy egy zárthelyi-lehetőséget. Valld be, az otthoni ágyad, foteled sokkal kényelmesebb, mint az AudMax padsorai, arról nem is beszélve, hogy bármikor félbehagyhatod a munkát két percre anélkül, hogy be kelljen adnod a dolgozatot véglegesen. Arról nem is beszélve, hogy ha beteg vagy, sokkal jobb, ha nem kell kimozdulnod otthonról. Ráadásul zh-zás közben beteheted kedvenc számodat, ha segít neked ellazulni. Igaz, italt bevihetsz az egyetemen írt felmérésre is, de azért az otthon főzött kávé, kakaó sokkal jobb, mint az egyetemi automaták termékei. Biztos volt már olyan élményed is, hogy a melletted ülő puskázott, ilyenkor jól lehet, te jobban féltél az ő lebukásától, mint ő maga. Arról nem is beszélve, milyen idegesítő az, ha a teremben valaki félpercenként orrot fúj, pepecsel a csokoládépapírral, kattogtatja a tollát. Az otthoni számonkérés során ezek a zajok nem jelentkeznek, csakúgy, mint a folyosóról beszűrődő harsány nevetések, és a tanárok félhangos megjegyzései.

► Javíthatóság

Az új rendszer nemcsak a hallgatóknak okoz könnyebbséget, hanem az egyetemnek is. Egyrészt egy zh-hoz általában két-három igen nagy termet kell biztosítani, hogy elérjenek a hallgatók, ami nemcsak szervezési feladat, hanem költség is a tanszékek számára. Igaz ugyan, hogy egy számítógépekkel felszerelt termet biztosítani kell, de tudomásom szerint az könnyebben megoldható, mint három darab 350 fős terem lefoglalása. A javítás is nagymértékben egyszerűbbé válik, ugyanis automatikusan elvégzi a rendszer, amint rákattintottál a beadás gombra. Így nemcsak az oktatók látják egyből az



eredményt, és menekülnek meg 60-80 négyoldalas dolgozat kijavításától, sőt könnyebb lesz az aktatáskájuk, de te sem parázol azon hetekig, hogy meglett-e a zh. Emellett megtekintésre sem kell menned, bár a lehetősége ebben az esetben is biztosított. Ráadásul pedig az is kiküszöbölhető, hogy bármilyen okból kifolyólag a zárthelyidnek lába keljen.

► Környezettudatosság

Ma már nem hunyhatunk szemet azon szempont felett, hogy a hagyományos módszerrel a számonkérés bizony nagy mennyiségű papírt igényel, nekünk pedig kötelességünk vigyázni környezetünkre. Egyetemünkön így is rengeteg dolog papíralapú, gondolj csak például a beiratkozásra, a laborjegyzőkönyvekre, a házi feladatokra vagy a katalógusokra... Ilyen megfontolásból is üdvözlendő, hogy az új dolgozatírási módszerrel legalább a zárthelyikre kevesebb papír fogy.

► Ha már lúd, legyen kövér

Vajon elképzelhető, hogy egyszer az online zárthelyi (a hibák kiküszöbölése után) olyan sikert arat, hogy egyes vizsgák is a világháló segítségével bonyolódhatnak le? Az azért elég hajmeresztő elképzelés lenne, hogy szóbeli vizsgát is tehetnének otthonról skype, vagy Messenger-hívás segítségével... Bejelentkezve a moodle-ba a felvett vizsgaidőpontban, megjelennek virtuálisan a vizsgatételek, rákattintasz az egyikre, és elkezdod kidolgozni, majd a felkészülési idő után megjelenik a tanárnök, tanárúr arca a képernyőn, és kedélyes hangon mondja: „Jó napot kívánok, kedves kolléga, kérem, kezdje a feleletét.” Hogy ez megvalósul-e egyáltalán, és ha igen mikor, arról nem érdemes ezen cikk keretein belül értekezni, de ne feledd, hogy hosszú ideig az online zh lehetősége is legalább ilyen elképzelhetetlen volt. Nem mellesleg, melyik másik egyetemnek való feladat lenne, hogy ilyen technikai újításokkal kísérletezzon, mint a Műegyetemnek.

► Nincs Wifi...

Tankörtársaim, akik a kollégium lakói hétköznapokon, az első zh előtt kifehéřült arccal kérdezték mentorunkat, hogy mi lesz, ha elmegy az internet, vagy már egyáltalán be sem tölt a feladatsor. Nos, ilyen bármikor előfordulhat, és bár a rendszert többször lehetett tesztelni, kegyetlen éřzés, ha ezen múlik a tárgy teljesítése. Egyébként a tanszékek (a JKL-be minden tanszék beoktat) lehetőséget biztosítanak a zárthelyi gépteremben történő megírására, ám akkor mind az otthon kényelmes atmoszférájának, mind a kölcsönös segítségnek búcsút kell inten! Otthon pedig nem csak az internet-hálózat mondhat csüörtörtöt, akár az áramellátás is bedobhatja a törölközöt, és bár kiváló mérnökhallgatók írják a zh-t, nem biztos, hogy olyan könnyen helyre tudod állítani az egészet egy-egy áramkimaradás alkalmával, hogy még a dolgozat befejezésére is legyen időd. De ha a laptopod akkor találja ki, hogy ő most frissítene, és újraindítás szükséges, vagy éppenséggel szeret lefagyni, az sem ad okot arra, hogy derűs pillanataid legyenek!

► -1 pont

Mind a matek nulladik zh-nál, a fizikás igaz-hamislánál, mind a JKL zárthelyiken -1 pontot ér a rossz válasz. Míg papíron, ha több választ besatírozol, a -1 helyett 0 pontot kapsz, addig a rendszerben, ha már egyszer bejelöltél egy választ, már csak módosítani lehet, a jelölést visszavonni, vagy több választ egyszerre megjelölni nem. Tehát ha rájössz, hogy rossz választ jelöltél be, arra is rá kell jönnöd, hogy melyik a jó.

► Nem működik minden tantárgyból

A cikk olvasása közben biztos abban reménykedtél, hogy talán Matek A2-ből, ÁJGT-ből, vagy Mechanikából is lehet majd a moodle-rendszerben teljesíteni az elvárásokat. Sajnos azonban nem minden tárgy zárthelyije alkalmas arra, hogy ilyen formátumban írjuk meg. Gondolj bele, egy feladatmegoldásnál, amíg a szummajelet, a törtvonalat, egy pár görög betűt, és a négyzetre emelést megkeresnéd, egy csomó időt vesztenél. A jelleghelyes diagram-ábrázolás sem olyan egyszerű, ha nem papíron csinálod. Ezért egyelőre valószínűleg csak olyan tárgyak kerülhetnek be a rendszerbe, amiből tesztllelő (válaszlehetőséges, vagy igaz-hamis) dolgozatot kell írunk. De azért az is több, mint valószínű, hogy nem minden oktató örülne annak, ha kontroll nélkül, otthonról lehetne teljesíteni az ő tárgyának zárthelyijét. A JKL-nél is vannak cseles tanárok, akik direkt olyan kérdéseket tesznek fel, amik nincsenek a feltöltött prezentációban.

► Otthoni zavaró tényezők

Bár sok szempontból igazi komfortzónában írod a zh-t, kistestvérednek lehet, hogy akkor támad kedve veled játszani, vagy a kutya szeretne sétálni éppen, de az is előfordulhat, hogy a szomszéd akkor kezd el porszívózní vagy fűrni, amikor te az ötösért szállsz ringbe. Sajnos az is közrejátszik hogy ha tudod, hogy otthon vagy, kevésbé koncentrálsz a kezdési időpontra mintha be kéne menned, és véletlenül annyira belemerülsz például a jegyzeteidbe, hogy lekésed a dolgozatírást. Persze, ha benti zh-t írsz, akkor is fennál a késés veszélye, de ilyenkor általában nem kicentizve a kezdési időpontra érsz oda, ellenben ha otthon vagy, akkor szívesen gondolod, hogy még belefér egy fejezet a könyvedből, egy epizód a kedvenc sorozatodból, amíg hozzákezdünk.

► Nincs tanári segítség

Bár a teljesítményértékelés önállóan elvégzendőfeladat, a teremfelügyelő



lépnek be, a rendszer kezdi megadni magát, a tárgyfelvételnél és a vizsgajelentkezésnél is hasonló stresszfaktorok jelentkeznek. Az őszi félévben velem az is előfordult, hogy hetekig nem engedélyezték a válaszaimat és a helyes megoldások megtekintését. Máskor többen nem tudták

leadni sem a zárthelyit. Szerencsére az ő eredményük nem vészett el, mert bár a rendszer „So-sem adta le” megjegyzést írt ki, a válaszok el lettek mentve, így az adminisztrátor-tanárok azt figyelembe vették. Bár sok szempontból forradalmi újtásnak lehetünk tanúi, egy ilyen újkeletű kezdeményezésnek még

ki kell fornia, amíg igazán mindenki élvezni tudja a velejáró előnyöket.

**BÁLINT
MÁTYÁS**



A BKV buszainak jelene és jövője

A megújult Közlekedésmérnöki Szakkollégium folyamatosan tartja a különböző előadásokat és üzemlátogatásokat. A közlekes kollégáknak Szedlmajer László, a BKV vezérigazgató-helyettese tartott előadást a társaság buszágazatának helyzetéről.

Az előadás beharangozója már jól kezdődött. A nagy érdeklődés miatt pár nappal korábban át kellett helyezni a prezentáció helyszínét egy nagyobb terembe. A résztvevők között nem csak a kar diákjai és tanárai, hanem volt hallgatók is jelen voltak szép számmal.

Kezdeként az előadó a BKK felállításakor az átalakult feladatköröket és az új buszüzemeltetési modellt mutatta be. Eszerint a BKV a korábbi megrendelő és szolgáltató szerepköréből kikerült az előbbi, ezzel együtt új cégek is beléptek a fővárosi közlekedésbe. A megváltozott szerepkörhöz alkalmazkodnia kellett a társaságnak.

A buszüzemeltetési ágazaton belül a támasztott követelmények teljesítése érdekében létrejött a divizionális felosztás. Ezzel a döntéshozatal mellett a munka- és a különlegesebb feladatkörök felosztását is magával hozta. Ugyan az elmúlt években a társaság buszállománya a többi piaci versenyző következtében jelentősen lecsökkent – négyszáznál is többel – de a metrópótlás miatti plusz igények következtében már újra ezer fölé emelkedett, emellé társul még majdnem 150 trolis is.

Az előadás során megismerhette a hallgatóság, hogy a buszüzemeltetési ágazat talán egyedüli a világon abban a tekintetben, hogy egyszerre használja dízel járművek mellett a négy elterjedt alternatív hajtásmódot is. Ezek szintén fel vannak osztva a különböző garázsok között.

A sok eltérő rendszer egyszerre hordoz előnyöket és hátrányokat. Ezeket a redundáns rendszereket a cég részben tesztelheti, milyen előnyei és hátrányai vannak. Hátrányként a kisebb méretű állományok miatt a karbantartási

kapacitás csökkenését és a kisebb rendelkezésre állást lehet kiemelni, amit a kevés ezen irányban képzett munkaerő súlyosbít. Előnyként ezen módok kevésbé nagy környezetszennyezése hozható fel. Az eltérő meghajtásokhoz más-más felszerelések és technikák szükségesek.

Szóba került a közönség kérdésére, hogy milyen tapasztalatok vannak velük. Igazán egzakt eredmények nincsenek: mivel az elektromos buszok még a nullszériához tartoznak, a CNG és hibrid járművek pedig használtan érkeztek. A tapasztalatok szerint a VanHool gyártmányaihoz kevés alkatrész van, emiatt drágák, ezen felül a gyártó rugalmatlan hozzáállása sem segít. A Mercedes ugyan kiváló dízeljárműveket gyárt, de az eddigi alternatív próbálkozásai nem sikerültek a legjobban. Az üzemanyag-problémákra is rákérdezett a hallgatóság, ez főleg a CNG üzemnél kritikus szempont. Ezt jelenleg figyelmesebb fordatervezéssel tudja a társaság ellensúlyozni. Az elektromos buszok jelzett előnyeit még nem igazolta az élet, nem forrottak ki eléggé.

A dízelbotrány kapcsán a buszüzem érintettségére felmerült a közönség soraiból. Szerencsére az autókhoz képest kevésbé érinti a nagyobb járműveket. Méretükből adódóan ezekben van hely plusz szűrők és AdBlue adalékok elhelyezésére.

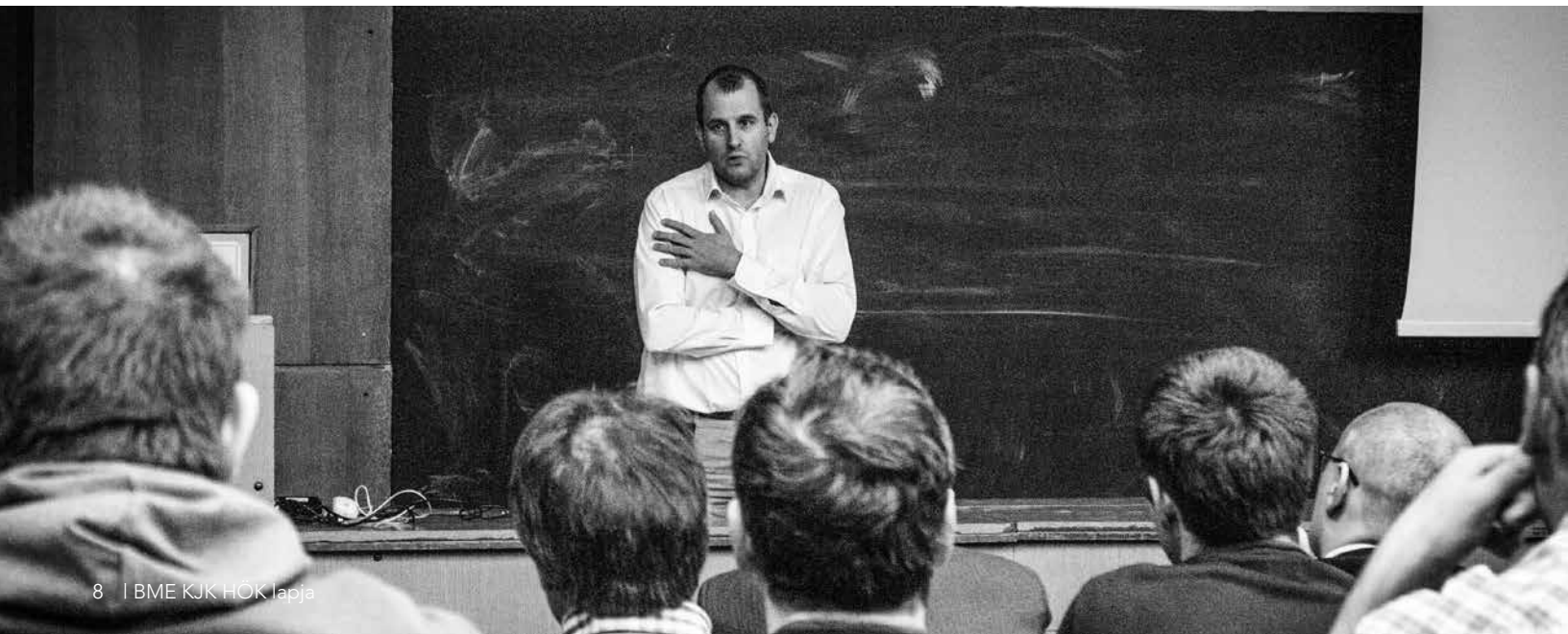
A karbantartási problémák a gázolaj-meghajtású járműveknél is jelentősek: a régi, elavult Ikarus buszok nagy részének selejtezésekor rengeteg kisebb típus érkezett állományba (42 típus, ebből 9 trolis), és ezeken belül is sok különböző altípus szolgál. Ezek alkatrészellátása és karbantartása bonyolítja a szervezet működését.

Az elmúlt hosszú évek forráshiánya miatt a maradék régebbi járműveket folyamatosan fel kell újítani. Erre részben a vállalat is kiépítette saját infrastruktúráját. Ezen kívül külső partnerek is újítanak fel a cég számára járműveket, de az ő kapacitásai viszonylag alacsonyok.

Az alacsony típusszámok ezen a téren is hátrányosak: az ősz elején a használtan érkezett tizenöt MAN trolis harmadát le kellett állítani vázproblémák miatt. A trolizem számára viszonylag nagy veszteség a járművek kiesése. A cégeknek nem feltétlen vonzó az alacsonyabb darabszámú sorozat javítása. Javítás esetén a kis számuk okán drága lesz az elkészültük. Sorsuk ezen túl is kétséges, szerencsére pozitív okból: a BKK/főváros tervezi a Skoda-Solaris trolis opciójának egy részét lehívni – a jelenlegi hírek szerint hatvan darabot.

A hallgatóság körében felmerült a meghajtási mód jövője. A jelenlegi tendencia szerint fokozatosan mosódik el az akkumulátoros és felsővezetékes elektromos járművek közti határ. A mostani fejlesztési irány szerint a városok belsőbb részein önjáró üzemmódban fognak haladni a buszok, a megállóban és a külső részekben pedig felsővezetékéről fognak energiát nyerni. Ez több okból is előnyös: a végállomásokon és kocsisínekben eltöltött idő csökken, mivel tud erőforrást szerezni út közben is a jármű. A kevesebb akkumulátor miatt csökken azok tömege, ami a fogyasztásra és a menetdinamikára is kedvező hatással van. Egyes városokban most nyílik ilyen üzem tesztjelleggel.

Szedlmajer László pár másik típust is kiemelt előadásában. Megemlítette az elektromos Modulokat. Technológiai és gyártási adottságaik kö-





vetkeztében ugyan nem a legnagyobb az üzem-készségük, viszont jelenleg nagyon alacsonyak a működési költségeik, alig harmada a 405-ös Ikarusokhoz és a korszerű Karsanokhoz képest.

Mellettük szó esett a város legfiatalabb autóbusról is: november elején állt forgalomba a BKV által vásárolt 75 Mercedes Conecto omnibuszok utolsó 30 darabja és még egy kötbérként érkezett jármű. A járműveket erőteljesen használják, ezt nem csak fiatal koruk és korszerűségük okozza, hanem relatíve alacsony fogyasztásuk is. Az első példányok már 300 ezer kilométernél is többet futottak.

A régebbi járművek szereléseinek is kedvezett a program, szó esett a nosztalgiaicélú járművekről is. A korábbi eszközök megőrzését és felújítását az előadó is szívügyének tekinti. Egyes járműveket szó szerint a kert végéből tudták megmenteni. Az egyik hallgató kérdésére válaszolva jelezte, hogy még vannak további megőrzésre kijelölt buszok, melyek készülnek (például az első 280-as Ikarusok közül és egy szovjet MTB trolis is készül).

Az innovációk bemutatása sem maradt el. Ezek közül a leginkább szembeütő az új trolibuszok önjáró üzemének kihasználásával a 72-es és a 83-as trolikat meghosszabbították és összekötötték a nyár folyamán. Mérnöki szempontból érdekesebb volt a flottakövetési rendszerek tesztjének említése, valamint a guminyomás-ellenőrző berendezések telepítése, ami a guminyomást ellenőrzi a gépjárműveken. Az abroncsban történt nyomásvesztés azonnal érzékeli, így a hibát gyorsan el tudják hárítani. A korábbi évek tüzesetei miatt a járművek fel lettek szerelve Fogmaker típusú automata tűzoltó berendezésekkel is, melyek számos tüzesetet akadályoztak meg.

Az M3-as metró pótlását is a szervezet végzi. Ez elég nagy kapacitásokat köt le a meglévőkből: hétköznap a felújítandó szakaszon hatvan jármű végzi az orosz vaskerékűek helyettesítését, valamint alternatív útvonalakon is közlekedik húsz busz erősítésként.

Ehhez persze nem csak eszköz szükséges, hanem sofőrök is. A folyamatos hirdetések eredményeként a korábbi létszámcsökkenés megállt és kissé nőni kezdett, de így is kevesen vannak. A kivételt korfa alapján a következő években rengetegen fognak nyugdíjba menni a jelenlegi munkavállalók közül, havonta akár 15-20 fő is.

A már említett kérdéseken felül további területekről is érdeklődtek a résztvevők. Az első kérdező például a közlekedési lámpák vezérlé-

séről érdeklődött, miszerint Zürichben a buszok ajtájának vezérlése egyes csomópontokban a lámpát is irányítja, hogy a járművek minél kevesebb ideig álljanak. Az előadó válaszában jelezte, hogy nem ilyen formában, de van lámpavezérlés a fővárosban, ami a BKK hatásköre lenne. Az ajtó-visszanyitási rendszerekre is kíváncsiak voltak, mivel ezek is problémásak. A probléma összetett, nem csak a járművek oldaláról, hanem az utasok szempontjából is meg kell vizsgálni a helyzetet, mivel sokan az érzékelési tartományon belül próbálnak elhelyezkedni.

A következő téma a Karsan midibuszokkal szerzett tapasztalatok voltak. Szedlmajer László a járművek alacsony beszerzési költségei mellett a jó üzemkészségüket jegyezte meg, valamint kihangsúlyozta a gyártó jó hozzáállását a felmerült problémákhoz. Az opció különböző szerződési okok következtében novemberben még él, a tulajdonos dönthet további járművek lehívásáról. Az áprilisban kiegészített darab helyett a gyártó november folyamán leszállít egy pótdarabot annak ellenére, hogy nem gyártási vagy tervezési hibából vészelt el az eszköz.

A soron következő felszólaló az újonnan érkezett csuklós Volvók helyzetéről érdeklődött, mivel a társaság által birtokolt buszokra is ráfér már a felújítás. Ez fokozatosan és lassan történik, mivel az egyes divíziók nem rendelkeznek túl nagy költségvetéssel, viszont egy-egy ilyen felújítás 20-25 millió forintba kerül.

Szóba került a vezetőfülkék problémája is: a sofőrök elleni támadások megszorodása miatt fokozatosan alakítják át zárttá azokat. Az előadó reménye szerint ez a jövő év végére megoldódhat. Új beszerzéseknél természetesen a zárt fülszék alapkövetelmény. Biztonság terén a régebbi járművekbe beszerelendő kamerákról is érdeklődtek. Jelenleg a társaság oldaláról ezt csak a forráshiány akadályozza, mihamarabb szeretnék velük felszerelni a járműveket.

Szóba került továbbá a keresek székesek és a babakocsik peronjánál lévő lehajtható ülések helyzete. Ezeket sajnos sokan nem rendeltetésszerűen használják, nincsenek tekintettel a másokra, a legnagyobb tömegben is elfoglalják az elsőbbségi helyeket a rá nem szoruló, kényelmetlen helyzetbe kényszerítve az álló és a peron területére rászorult utasokat. Az előadó válasza szerint jelenleg nem tervezik ezen ülések kiszélesítését, ameddig a megrendelő BKK nem kéri ezt, mivel támadások érhetik a társaságot, hogy ülőhelyeket szüntetnek meg.

Jövőbeli beszerzésként a dízel Modulo buszok is napirendre kerültek. A tavalyi M3 pótló tender kudarca után a Közlekedési Központok és a Volánbusz számára 180 darabot rendeltek a rövidített változatból. Ebből végül 30 darab a BKV-hoz fog kerülni. A kérdések az áttekintés következtében fellépő gondokra irányultak, ami nem feltétlenül volt szükséges több szempontból sem. Az új verzió rövidebb lett, így kevesebb utast tud szállítani, valamint lehetséges, hogy a hosszabbnál több probléma jelentkezhet az üzem során. További gondként jelentkezik, hogy a fővárosi üzem számára előnyösebb lenne a hosszabb változat, de ez a szerződés miatt nem lehetséges. A szállítási határidő jelenleg április.

A trolis vázproblémái mellett a csuklós Van-Hoolok hasonló gondjai is előjöhettek. Az előadás előtt pár nappal derült ki, hogy a buszok egy részét az előregeedett és korrodált vázszerkezet miatt ki kellett vonni a forgalomból. Felmerült tehát, hogy miért egyszerre kellett és nem pár hét alatt kivonni ezeket a forgalomból. A válasz szerint, miután az első járműnél észlelték a kritikus helyeket, megvizsgálták a típustársakat és emiatt történt meg az azonnali kivonás. A MAN troliknál említett kis létszám miatt gond ezeknél is jelentkezni fog, de várhatóan a nyolc jármű javítása arányaiban kevésbé lesz drága.

Utolsó kérdésként a még meglévő régebbi Ikarus szériák kivonásáról kérdezték a vezérigazgató-helyettes urat. Ha a jelenlegi beszerzési tendenciák érvényesülnek, akkor nehezen, de tarttható, hogy a tervezett kiadásokból a 200-as széria kimarad jövő év végére. Egy-két évig még biztosan a forgalomban marad pár darab. Tartalék szerepre ideálisak fordulékonyáguknak – a 280-as csuklós buszok hátsó tengelye is kormányzott – és nagy befogadóképességüknek köszönhetően a magas padló szint miatt az üzemi berendezések nem foglalnak el helyet az utastérből.

A tartalékképzés belőlük azért jó, mert az Ikarusok megbízhatóbbak, egyszerűségük miatt szervizelhetőségük is olcsóbb és gazdaságosabb.

HELMÉCZY
KÁROLY



Gumikerekűek helyzete a fővárosban

Az elmúlt évben sorra jöttek a hírek a BKV buszos ágazatának helyzetéről. Különböző beszerzések megvalósulása és megghiúsulása, felújítások, pótlóbuszozások, meg nem valósult sztrájkok.

A különböző információkba könnyen bele lehet zavarodni. Az ágazat helyzetéről egy volt Közlekkáros hallgatóval, Szedlmajer Lászlóval beszélgettünk, aki mára autóbusz és trolibusz üzemeltetési vezérigazgató-helyettes. Vele korábban készült már interjú a BME-s pályafutásáról és az ágazat akkori helyzetéről (2014. márciusi szám).

Az elmúlt évben sorra jöttek a hírek a BKV buszos ágazatának helyzetéről. Különböző beszerzések megvalósulása és megghiúsulása, felújítások, pótlóbuszozások, meg nem valósult sztrájkok. A különböző információkba könnyen bele lehet zavarodni. Az ágazat helyzetéről egy volt Közlekkáros hallgatóval, Szedlmajer Lászlóval beszélgettünk, aki mára autóbusz és trolibusz üzemeltetési vezérigazgató-helyettes. Vele korábban készült már interjú a BME-s pályafutásáról és az ágazat akkori helyzetéről (2014. márciusi szám).

Idén lesz 15 éve, hogy végeztél karunkon, a tavaszi félévben három előadást tartottál a másod- és harmadévesek számára. Korábban is tartottál már előadást leendő mérnökök számára? Milyen érzés egy órát a katedra másik oldalán tölteni?

Nem ez volt az első alkalom, most már igyekeztem tematikusan felkészülni a három legaktívabb témából, melyek a BKV buszüzem általános helyzete, buszépítés Kelenföldön illetve az alternatív hajtások helyzete. Remélem, hogy át tudtam adni valamit azokból a gyakorlati folyamatokból, illetve helyzetből, mint amiben a BKV nagyobb buszos üzemeltetőként jelen van. Szeretném megköszönni Dr. Tóth Jánosnak és Dr. Mándoki Péternek, volt oktatóimnak a szervezési segítséget és ezt a remek lehetőséget!

Tavaszi elején a főváros egyik legnagyobb, nem politikai híre a BKV dolgozóinak tervezett sztrájkja volt, valamint a meglévő szakemberhiány. A tervekben szereplő 10+5%-os béremelés meg tudja állítani a dolgozók elvándorlását?

Őszintén remélem, hogy igen. A várhatóan BKV szinten kialakuló 1250 forint környéki alap

órabér már egy méltányos fizetés a pótlékokkal együtt. Persze ne tagadjuk –és ezt tapasztalóból mondom–, hogy ugyanúgy emberpróbáló egy 6 órás szolgálat a Millfav sötét alagútjában, mint egy 8-9 órás Nagykörúti buszpótlás. Minden tisztelem a járművezető kollégáké és a karbantartóké, akik tisztességesen végzik munkájukat.

A közeljövőre betervezett villamos-pótlások, illetve a hármas metró pótlására a BKV-nak tartalékokkal együtt 165 buszt kellene előteremtenie, továbbá az üzemeltetésükhöz szükséges sofőr- és műszaki állományt. Személyzeti oldalról mekkora tartalékok vannak a rendszerben és milyen tervek vannak a hiányzó létszám pótlására? Milyen stratégiája van a cégnek a munkaerő-hiány megoldására?

Igyekszünk a különböző képző szervezetekkel együttműködni, sokfelé hirdetünk, tanfolyamokat tartunk. Örömmel várunk mindenkit, aki legalább C kategóriás jogosítvánnyal rendelkezik és akár forgalmi segítőként vagy besegítőként hajlandó időszakos munkát végezni. Egyetemi hallgatókra is számítunk, amennyiben megoldható a munkaviszony létesítés időbeosztás és technikai értelemben.

A végbement toborzásoknak van már látható eredménye? A Bartók Béla úton sokszor látni mostanában mind autóbuszos, mind villamosos tanulóvezetőket.

Igen, a járművezetők fogyása megállt. Öröndetes módon nyár végén, még ha kis mértékben is, de elkezdett a járművezetői állomány nőni.

Pár éve megszorodtak a sofőrök ellen elkövetett bűncselekmények. Ezek miatt a társaság az új buszokat zárt fülkékkel rendeli meg és a régiebbieket átalakítja. Ez utóbbi jelenleg hogy áll?

Valóban, az új járművek már zárt fülkével álltak forgalomba. Több, mint kétszáz autóbusz átalakítása folyamatban van. A prototípusok már elkészültek, melyeket a járművezetőkkel, érdekképviselőkkel együtt véleményezünk, tesztelünk.

Az elmúlt években folyamatosan érkeztek a BKV állományaiba különböző úton dízel Modulo buszok. Ezek üzemeltetésével milyen tapasztalatokat szerzett a cég és milyen előnyei/hátrányai vannak a más, újonnan beszerzett szóló buszokkal szemben?

Összesen 46, „házi” a BKV-nál épített és 22 Mátyásföldön készült buszunk van. Alapvetően megbízhatóan üzemelnek, a legidősebb pont 3 éve állt forgalomba. A tapasztalataink mindenképp pozitívak. Azonban szomorú vagyok, mivel úgy tűnik, hogy nem tudjuk a projektet rövidtávon folytatni. Egy évi 30-50 darabos folyamatos gyártással lehetne a meglévő apróbb problémákat felszámolni, javítani. Ezek közé tartozik a vázszerkezeti módosítás, az üzemanyag-fogyasztás további optimalizálása, csökkentése, az építés színvonalának növelése, illetve magasabb minőségi standardok. Számos partner van a hazai piacon, akik ennek a 12,7 méteres busznak a bázisán kívánnak új/ újabb típusokat kifejleszteni. Bízom a sikerben, de ez közel sem csak műszaki kérdés, hanem kökemény jogi, gazdasági terület.

Legújabb beszerzésként 40 szóló, hibrid buszt vásárolt a társaság, melyek különböző típusokba tartoznak és Európa különböző városaiból érkeznek. A többi szolgáltató mennyi segítséget tud adni a könnyebb használatba vételhez?

A hibrid Volvók éppen most érkeznek be az országba és a további csuklós buszok beszerzése a sikeres metrópótláshoz elengedhetetlen. Hogy azok milyen típusúak lesznek a beszerzés előtt még korai találgatni. Reméljük be tudjuk majd illeszteni a sajnálatos módon inhomogéné vált flottánkba. A honosítás során főként a BKV VJSz Kft-re, a járműjavítónkra és pár még meglévő járműjavító partnerre számítunk Székesfehérvártól Békéscsabáig.

A hibrid buszokhoz milyen új infrastruktúrális beruházások kellettek (szerszámok, töltőhelyek)?

A negyven darab használtan beszerzett hibrid busz honosítása a BKV VJSz Kft.-nél folyik, a műszaki beüzemelésben, vizsgáztatásban a Vol-

vo Hungária Kft. a partnerünk. A telephelyeken ki kell építeni a töltőhelyeket. Komoly fejtörést okozott, hogy mekkora hibrid flottára készülünk a közeljövőben, azaz a kiépítést hány helyre és járműre végezzük el.

A korábbi VanHool AGG300-asok megvétele és átalakítása mennyire reális lehetőség? Az ehhez szükséges személyi állomány - mely a Modulok építéséhez lett építve - még elérhető a kútba esett tavalyi csuklós tenderek után?

Egy duplacsuklós jármű Kelenföldön van, ennek tervezzük az átalakítását. Ehhez külső partnert vonunk be, de az átalakítást az ő művezetésük alapján kelenföldi kollégáim fogják elvégezni.

Van-e korábbi tenderekből maradt opciója a BKV-nak buszok beszerzésére?

Igen, még 46 Mercedes Conecto szóló busz érkezik hozzánk. Az első 15 júniusban már üzembe is állt, a többi pedig készül a törökországi Hosderében. Ezekkel együtt érkezik még egy jármű kötbérként.

Esetleg valamilyen, a BKV felé élő tartozásból tud-e a cég autóbust beszerezni, hasonlóan a pár hete a fővárosba - alkatrésznek - érkezett Volvo buszhoz?

Számos buszt vásároltunk meg bontás céljából. Kisebb 4-5 darabos stokkok érkeznek úgy is, hogy üzembe állítjuk őket. A kép vegyes, van köztük valóban kötbér fejében beszerzett busz. Egy ilyen inhomogén flotta közel sem ideális, de most a sikertelen nagyobb mennyiségű új beszerzési ambícióink után a mennyiségi beszerzés az elsődleges a metrópótlás lebonyolítása érdekében.

A rengeteg, különböző típusú és kivitelű jármű alkatrész-ellátása és szervizelése mekkora gondot jelent a cégnek? Milyen forrásokból tudnak dolgozni? A tavalyi berlini donor Citarok és az idei Volvo beszerzés mennyire tudja ezeket a gondokat csökkenteni?

Néhány donor jármű segít, de ez nem oldja meg a gondokat. A legjobb, mikor sok hasznos alkatrészt ki lehet szedni egy-egy donor járműből, de a féktárcsát és az önindítót továbbra is újonnan kell beszerezni...

A BKV és a többi BKK-szolgáltató mennyire osztja meg üzemeltetési tapasztalatait olyan esetben, ha egy típus - például régebbi Mercedes Citaro - több cég állományában is jelen van?

A szakmai kapcsolat mind személyesen, mind kollégák szintjén jó a VT-Arrivával és az INTER TAN-KERel, melyek az operátor és az alvállalkozó partnerek. Igyekszünk a tapasztalatainkat megosztani, és nem titok, hogy a két üzemeltető csuklós Conecto buszai igencsak hasonló „kaptafára” készültek, készülnek.

Az egyes divíziók közt milyen munkamegosztás alakult ki az évek során?

Alapvetően Kelenföldön folyik a legintenzívebb járműjavítási, gyártási, felújítási tevékenység, de marad hagyományos dízel üzem (kivétel a 20 elektromos Modulo busz). A Zách utcai troli telep a legfőbb erőforrásait a trolik javítására for-

dítja, míg a cinkotai a hibrid, a délpesti pedig a CNG üzemek kiszolgálója. Óbudán rövid-középtávra a Mercedes Citarok mellett várhatóan az alvállalkozó partnerünk marad csuklós autóbusszaival, melyeket majd mi üzemeltetünk.

A megjelent hírek szerint folytatódhat a Solaris-Skoda trolibuszok beszerzése. Ezekkel milyen üzemeltetési tapasztalatok vannak, milyen régebbi trolikat tudnának kiváltani és az akkumulátorok miatti felsővezeték nélküli közlekedés képességét mennyire tervezik kihasználni?

Alapvetően pozitív a tapasztalatunk. Bízom benne, hogy a gyártó a már üzemelő járműveken felmerülő problémákat folyamatosan javítja (áramszedő, ajtó), valamint az új járműveken ki lesznek javítva a régieken meg nem oldható gondok (belső elrendezés). Az önjáró szakaszok kérdése a BKK dolga. Nem szoktam fogadásokat kötni, de egy kisebb összeget tennék az Arany János utca környéki, V. kerületi hálózat változására. Üzemeltetőként nagyon nehéz elfogadni, de a világ abba az irányba halad, ahol a társadalmi és egyéb szempontból értékes belvárosi és zöld területek nem busz-, troli- vagy más végállomás-ként funkcionálnak a későbbiekben.

A trolibuszok vásárlása idején kettő, eredetileg dízel Ikarus 412-es is át lett alakítva trolibusszá. Mik eddig a tapasztalatok és adott helyzetben történhetnek további átalakítások?

Pozitív a tapasztalat, működnek a kocsik. Azonban 2017-ben be kell látni, hogy az Ikarus 412-es karosszériát és a GVM egyenáramú szaggató hajtást, bármilyen megbízható, meghaladta az élet. Ez főleg a tömege miatt történt.

A hírek szerint külföldön Ganz-Solaris trolikat is kezdenének kiváltani. Tervezi-e a BKV, hogy alkatrésznek, vagy használatba vásárol ilyen járműveket a meglévő Ganz-Solarisok mellé?

Rómából volt megkeresésünk, de egyelőre nem úgy tűnik, hogy fogunk onnan használt GST trolikat beszerezni. A használt piac igen hekti-

kus, meglátjuk, hogyan alakulnak majd a dolgok. Alapvetően egy európai fővárosban, így Budapesten is az ésszerű cél új, korszerű, többnyire egységes járműpark kialakítása.

Az órákon kivetített diáorok szerint az utóbbi öt évben jelentősen csökkent a BKV buszállománya (1375-ről 928-ra). Eközben több száz használt és új busz érkezett, így százával kerültek selejtezésre a régebbi Ikarusok. Mennyire tudott a cég ehhez alkalmazkodni mind javítás, mind eszközök tekintetében?

Természetesen a járműállomány sokkal rugalmasabban módosítható, mint a karbantartó kollégáké: a legfőbb fájdalomunk és hiányunk most a jó villamossági szerelőkől van, ezt a problémát kell megoldanunk.

A BKV állományában először 2013-ban jelentek meg - a trolikat kivéve - az alternatív hajtású buszok (20 elektromos, 71 CNG-gázos és 1+40 hibrid jelenleg). Az idei téli - és áprilisi - időjárás milyen hatással volt ezek üzemeltetésére? Az egyes hajtási módok mennyire egyenértékűek a dízelüzemmel? Tervezi-e a társaság valamely mód arányának növelését?

Az összehasonlító anyag a Közlekedésvilág honlapján van fent. Rövidtávon a dízel járművek beszerzése a cél a metrópótláshoz.

Az összehasonlító anyag elérhetősége:

<https://www.kozlekedesvilag.hu/cikk/kv/2017/04/12/buszuzemeltetesi-tapasztalatok-minuszokban/>

HELMÉCZY
KÁROLY



Nagy sebességű vonat mérés a Milánó-Torinó vasútvonalon

► Hol is kezdődött?

Számomra a nagy sebességű vonat mérés történetének kezdete a 2016. évi VSDIA konferencia volt, azon belül két előadás és a szünetekben folytatott beszélgetések. Az előadásokat Prof. Francesco Braghin, a Milánói Műszaki Egyetem professzora tartotta.

Az egyetem részvételével végzett mérések célja az ETR 1000 (Frecciarossa 1000) motorvonat minősítése volt. Idetartozott még a jármű, a pálya, a felsővezeték és a biztosító berendezések rendszereinek tesztelése, ellenőrzése 300 km/h feletti sebességtartományban, illetve a minősítés 300 km/h menetrend szerinti engedélyezett sebességátlagig. Az értékeléshez a mérések során a vizsgálati sebességet fokozatosan emelték 390 km/h értékig. A legnagyobb sebesség 393,8 km/h volt, 2016. február 26-án.

Az előadások közötti szünetekben zajlott beszélgetések során tudtam meg, hogy további méréseket is végeznek annak érdekében, hogy a menetrend szerinti sebességet a 350 km/h-ra emeljék. Örömmel fogadtam el a meghívást az egyik ilyen alkalomra.

► A jármű

Az egyébként csak mérésekhez használt nagy sebességű, többáramnemű, villamos motorvonat az ETR 1000 (Frecciarossa 1000) sorozat harmadikként gyártott tagja. A szerelvényt az egyetem munkatársai szerelték fel a szükséges mérőrendszerekkel (mérőműszerek, kábelek, jelátalakítók, adatgyűjtők, számítógépek, tápegységek).

Az ETR 1000 (Frecciarossa 1000) motorvonatok jellemző adatai:	
Hossz:	202 m
Tömeg:	500 t
Nyomtávolság:	1435 mm
Tervezési sebesség:	400 km/h
Teljesítmény:	9800 kW
Gyorsítás:	0,7 m/s ²
Elrendezés:	4 hajtott (Bo'Bo') egység + 4 középocsi (2'2')
Áramnem:	25 kV 50 Hz AC, 15 kV 16,7 Hz AC, 1,5 kV DC, 3 kV DC
Áramellátás:	felsővezeték

► A pálya

A Milánó-Torinó nagy sebességű vonal hossza 125 km, nyomtávolsága 1435 mm, maximális emelkedése 15 ezrelék, legkisebb ívsugara 5440 m. Ez egy kétvágányú villamosított vonal, amelynek felsővezeték feszültsége: 25 kV 50 Hz AC és csaknem teljes egészében a Milánó-Torinó autópálya mellett halad.

A pályán menetrend szerint csak a nagy sebességű vonatok közlekednek. A méréseket és a karbantartási munkálatokat éjszaka végzik el.

Az éjszakai üzemszünet során a teljes vonalon négy fordulóra van lehetőség – ez alatt lehet a tervezett méréseket elvégezni.



► A mérés

A mérés résztvevői: mérésvezető, vonatvezető, Milánói Műszaki Egyetem munkatársai, Italcertifer munkatársai, én csak megfigyelőként voltam jelen. Előírás a munkavédelmi cipő, zárt



ruházat, de készenlétben voltak a munkavédelmi sisakok és a láthatósági mellények. A csapatgok munkáján látszott, hogy nem először dolgoznak együtt, a méréseket terv szerint végezték és a felmerülő egy-két problémát is gyorsan meg tudták oldani. Kérdéseimre készségesen válaszoltak, de törekedtem arra, hogy ne hátráltassam a személyzet munkáját.

Lehetőségem volt megfigyelni a műszereket, a kábeleket, adatgyűjtőket, a monitorokon a bejövő jeleket és számított értékeket. A műszerek adataitól függetlenül személyesen is megtapasztaltam a motorvonat viselkedését, stabilitását, futását. A legnagyobb élmény a vezetőfülkében az az érzés volt, amikor 370 km/h sebességgel elhaladtunk az autópályán közlekedő járművek mellett.

Az itt szerzett tapasztalataimat beépítettem a „Vasúti jármű mérés technika és labor” tantárgy anyagába.



Külön köszönet:
Prof. Francesco Braghin
Ing. Egidio Di Galleonardo
Ing. Marco Carnevale
Politecnico Di Milano
BME VRHT

► Áramszedő

A nagy sebességű vonat mérés egyik jellegzetessége az áramszedőre ható erők és nyomtérkek mérése. A nagy sebességnél fellépő légellenállás és a függőleges erő attól is függ, hogy az áramszedő csuklópontja a haladás során a menetirányba vagy az ellenkező irányba „néz”.

► Néhány érdekesség

A VSDIA konferencia egyik szünetében fel tettem egy kérdést a jelenlévőknek: „Vajon a Párizs-Budapest vagy a Peking-Budapest nagy sebességű vasúti összeköttetés valósul meg hamarabb?”

A jelenlévő vasúttal, közlekedéssel, járművekkel foglalkozó szakemberek megfontoltan latolgatták az esélyeket, lehetőségeket. Határozott válasz jelen pillanatban nem is létezik – azt majd a jövő fogja megadni.

► Elképzelések, lehetőségek Magyarországon

Vasúti közlekedéssel, járműgyártással, minősítéssel foglalkozó szakemberek körében felmerült annak gondolata, hogy épüljön Magyarországon egy vasúti járművizsgálati köz-



pont, amelynek részét képeznék többek között görgős pad, klímakamra, szélcsatorna, labor és egy legalább 400 km/h sebességre alkalmas próbapálya is. Az elképzelések szerint a vizsgálati központban egyedülálló lehetőség kínálkozna különböző feladatokra tervezett, gyártott vasúti mozdonyok, motorvonatok, személy- és teherkocsik, közúti villamosok és metrószerelvények vizsgálatára, minősítésére.

VÉGH
LAJOS
TAMÁS
VRHT



Néhány jellemző vasúti sebesség:

Sebesség (km/h)	Dátum	Jármű	Ország	Vasúttársaság	Rendszer
393,8	2016.02.26	ETR 1000	Olaszo.	Trenitalia	kerék-sín
603	2015.04.21	L0	Japán	JR Central	maglev
362	2009.02.04	ETR 500 Y	Olaszo.	Trenitalia	kerék-sín
574,8	2007.04.03	TGV POS	Franciao.	SNCF	kerék-sín
357	2006.09.02	Siemens Eurosprinter	Németo.	ÖBB	kerék-sín
581	2003.12.02	MLX01	Japán	JR Central	maglev
501	2003.11.12	Transrapid	Kína	SMT	maglev
443	1996.07.26	STAR21	Japán	JR East	kerék-sín
515,3	1990.05.18	TGV "Atlantique"	Franciao.	SNCF	kerék-sín
406,9	1988.05.01	ICE V	Németo.	DB	kerék-sín
380,4	1981.02.26	TGV 100	Franciao.	SNCF	kerék-sín
318	1972.12.08	TGV 001	Franciao.	SNCF	kerék-sín
331	1955.03.29	BB 9004	Franciao.	SNCF	kerék-sín
202,6	1938.07.03	Mallard (gőz)	UK	L&NE R	kerék-sín
46	1829.10.hó	Rocket (gőz)	UK	L&M R	kerék-sín
8	1804.02.21	első gőzmozdony	UK		kerék-sín

Egy rigó nem csinál nyarat

Január 9-én a Közhír képviselőjeként vehettem részt az első, az E-jegyrendszerhez kapcsolódó jegykezelővel felszerelt busz sajtófotózásán, a VT-Arriva Andor utcai telephelyén. A kémiavizsgára való készülés hajrájában érkezett a hír, hogy van erre lehetőség, amit közlekesként természetesen nem szalaszthattam el.

Az elektronikus jegyrendszer története régre nyúlik vissza, a BKK honlapján közel 5 éve (2013. január 25-én megjelent cikkben) azt olvashattuk, hogy jövőre – azaz 2014-ben – kezdődik a megvalósítás. Egy ideig a Corvin-negyed metróállomáson találkozhatott az utazóközönség a beengedő kapukkal, a 2013 nyarán lezajlott teszt során négy gyártó kapuit tesztelték. 2017-ben a vizes világbajnokságra viszonylag hirtelen jött létre az online-jegy. A jó munkához idő kell, ezért a hirtelen összeeszkábált rendszer hibái, biztonsági rései hatalmas közbotrányt okoztak. Olyannyira, hogy a közlekedési szervezet értékelése a facebookon az 1 csillagos, azaz a legrosszabb szintre esett vissza, sőt a társaság honlapja sem volt napokig elérhető sorozatos kibertámadások miatt. Az őszi félévben a Deák Ferenc téri metróállomás Sütő utcai kijáratához beléptetőkapuk, a Közvágóhíd hévállomásra jegyértékesítő-készülékek kerültek, így ezeken a helyszíneken ismerkedhetünk a RIGO-projekt ezen elemeivel. A RIGO betűszó a Rugalmas, Integrált, Gazdaságos, Okos szavak kezdőbetűinek összeolvadásából keletkezett.

Az idei év elején pedig bemutatták azt a MAN Lion's City buszt, amiben már a járműfedélzeti értékesítő-készülékeket is láthatunk. A sajtóesemény meglehetősen csendes volt, a meghívóban az szerepelt, hogy interjú-készítésre nem lesz lehetőségünk, csupán a járművet fényképezni, és a BKK emberei sem mondtak ünnepélyes beszédeket. A NAY-324 forgalmi rendszámú autóbust kidekorálták a jegyrendszerre jellemző sárga színnel. Az új külső egyaránt megosztotta a jelenlévő fotósokat és az internet népét. Persze sokaknak hiányérzetük volt, egy operatőr-kolléga mondta a szervezőknek,

hogy a főszerkesztő első kérdése az lesz amikor megérkezik a képanyaggal a szerkesztőségbe, hogy „hol a kártya?”. A „lyukasztók” képernyőjén a projekt logója volt látható, így az érvényesítés mechanizmusába nem nyertünk betekintést. De hát akkor mi értelme van annak, hogy ez a busz több eszközzel rója a köröket a főváros útjain, viszont a készülékek még nem működnek? A most kezdődött teszt keretében a BKK a szoftverbeállításokat, és az adatkapcsolatot finomhangolja, tökéletesíti valós forgalmi körülmények között, ideértve többek között a FUTÁR-ral való kompatibilitást is. (Nem mindegy ugyanis, hogy a készülék elfogadja-e Budaörsön a budapesti bérleteket, vagy sem.) Emellett kiértékelik a jegykezelők elhelyezését és szükség esetén módosítanak rajta. Egyelőre a jegyek érvényesítése és ellenőrzése a hagyományos módon történik, az új készülékek pedig a régiék mellett kaptak helyet. Jelenleg csippantani nem tudunk, azért az eszközök látványában gyönyörködhetünk.

Hogyan fog működni az új rendszer, azon kívül, hogy bizonyos kártyákat érinteni kell majd bizonyos terminálokhoz? Régóta kíváncsi, hogy az átszállás után ne kelljen újabb jegyet érvényesíteni. Habár a modernebb sárga és narancssárga készülékek rányomtatják a jegyre az érvényesítés idejét (ám ez nem mindig olvasható), a régebbi piros lyukasztók ezt nem tudják, így míg a vonaljegy 60 percig érvényes, csak metrók között lehet vele átszállni, vagy egy buszvonalon végigutazni egy órát. (Ilyenre csak pár vonalon, például a 133E-n van lehetőség.) Mindenki kap egy közlekedési kártyát regisztráció után, amire háromfajta jegytípust lehet majd egyszerre feltölteni, melyekből az egyik funkcionálhat úgy, mint egy bankkártya. Például a Budapesti bérlet mellett egy Nagykovácsi



környéki bérletet is a kártyán tárolhatok, továbbá bizonyos összeggel rendelkezem, amiből akár vehetek egy jegyet Solymárra. A fejlesztők azokra is gondoltak, akik csak alkalmi jelleggel látogatnak a fővárosba, nekik a PayPass-os bankkártya mellett egy papíralapú jegyre lesz szükségük. Változás továbbá, hogy a kedvezmények igénybevételére való jogosultság a közlekedési kártyán lesz nyilvántartva, így a bérlet bemutatásakor nem kell a diákigazolványt is felmutatni. A jogosultság ellenőrzése a regisztrációkor történik.

A jelenlegi elképzelések szerint idén – a sikeres tesztidőszakot követően – további 2500 járműre telepítik az új érvényesítőket. Összesen több, mint 1000-et, valamint 530 beléptetőkapu követi a Deák téri kijáratnál lévőket, melyeket metró-, és hévállomások bejáratához telepítenek.

Arra, hogy az idei határidő tartható lesz-e, nem merek nagy összeget feltenni, de reméljük, minél hamarabb elfoglalja fészket az a bizonyos RIGO.

BÁLINT
MÁTYÁS



Pallets Move the World

Lemész HaBárba, benézel a Zsákutcába, és ott van. Elsétálsz egy építkezés mellett, és ott állnak halomban. Bemész egy fancy fánkozóba, és erre ülsz le. Átmész a haverodhoz, és ebből van az ágya. Elmész egy szórakozóhelyre, és ebből vannak a kanapék. A borozóban ebből vannak a polcok, vagy a sütődében az asztalok, a parton a stég borítása, az üres telken a kerítés. Mindenhol ott van. Csak az USA-ban 2 milliárd raklap van használatban, és évente több millió újat gyártanak. A fűrésziparuk 15%-át teszi ki a raklapgyártás, ennél csak lakberendezési cikket csinálnak nagyobb arányban.

Lemész HaBárba, benézel a Zsákutcába, és ott van. Elsétálsz egy építkezés mellett, és ott állnak halomban. Bemész egy fancy fánkozóba, és erre ülsz le. Átmész a haverodhoz, és ebből van az ágya. Elmész egy szórakozóhelyre, és ebből vannak a kanapék. A borozóban ebből vannak a polcok, vagy a sütődében az asztalok, a parton a stég borítása, az üres telken a kerítés. Mindenhol ott van. Csak az USA-ban 2 milliárd raklap van használatban, és évente több millió újat gyártanak. A fűrésziparuk 15%-át teszi ki a raklapgyártás, ennél csak lakberendezési cikket csinálnak nagyobb arányban.

A 19. század végén még nem léteztek raklapok, mindent fadóbozokban, ládákban szállítottak. A századforduló utáni két évtizedben terjedt el, a ma raklapnak nevezett szállítási segédeszköz öse. Majd 1925-ben az alsó deszkák hozzáadásával és a villás emelőszerkezetek megépítésével jelentősen növelni tudták a mozgatás sebességét és biztonságát. 1939-ben nyújtottak be szabadalmat, így innen datálható az egységesítése is, 1961-ben egy Svéd vállalat kezdte használni a mai Euro-raklapot, aminek segítségével a vasúti kocsikra való rakodás sebessége a tízszeresére nőtt. A standardizált módszer hamar elterjedt Európa szerte.

„Pallets move the world.” Erős kifejezés de nincs messze az igazságtól. Fogj meg egy tolltól kezdve egy terepjáróig bármilyen tárgyat, csomagold be, ha kell, aztán tedd rá egy raklapra, és onnantól kezdve az már egy raklapnyi áru, amit ismerünk, tudjuk szállítani, raktározni, mozgatni. A raklap egységet teremt a szállítandó áruk végtelen sokszínűségében.

De az egységirakomány alapja, a raklap is rengeteg fajtájú lehet. Már a csoportosítási fajtákat is szinte csak a teljesség igénye nélkül lehet felsorolni.

► Miben különbözhetnek a raklapok?

Méretük:

A 300*400 milliméteres szabványtól az 1219*1219-esig rengeteg féle található, de készülnek egyedi darabok is, amik ennél akár sokkal nagyobbak is lehetnek.

Teherbírájuk:

Vannak raklapok, amik alig néhány tíz kilót bírnak, de vannak olyanok is amik akár 10 tonna körüli árut is elbírnak.

Emelhetőségük:

Alapvetően kettő vagy négy oldalról emelhető, de léteznek ettől eltérő konstrukciók is.

Felhasználhatóságuk:

Egyutas vagy többutas raklapok.

Tisztaságuk:

Vannak felhasználási területek, ahol csak megfelelően fertőtleníthető raklapok használhatók.

Karbantartójuk:

Nyilván a megvásárolt raklapokat a tulajdonos javítja, de sok esetben a raklap nem a felhasználóé. Az USA-ban bérleti rendszer működik, ahol minden útra ellenőrzött minőségben biztosítják a raklapot, és ezért különböző tarifákat számolnak fel. Európában vásárolhatunk EUR vagy EPAL raklapot, ami onnantól kezdve csereszabatos, és az European Pallet Association e.V. javítja őket, ez a „pallet for pallet” módszer. Mindkét térségben, és a világ minden táján létezik rengeteg más megoldás is, ahol valamilyen szolgáltató felel a raklapok rendelkezésre állásáról.

► Miből van egy raklap?

Természetesen mindenki rávágja, hogy fából, és igazuk is van, hiszen a raklapok többsége fából készült. De ez az alapanyag folyamatosan drágul, és egyre kevésbé illeszkedik a környezet-tudatos gondolkodásmód elvárásaihoz. Ráadásul a technológia fejlődésével felmerültek olyan alternatív alapanyagok és megoldások, melyek sok területen könnyebben használhatóbbak, olcsóbbak és hatékonyabbak. Természetesen eddig is léteztek más anyagból készült raklapok is, hiszen vannak olyan felhasználási területek, ahol nem jöhet szóba a fa. Vegyük először példának a Szakkollégium októberi gyárlátogatását. A LEGOban jártunk, ahol a Duplót is gyártják, amit kisgyerekek számára készítenek, így rendkívül szigorú elvárások vonatkoznak a szennyeződések elleni védelemre. Itt szóba sem jöhet semmilyen fából készült segédeszköz, hiszen az esetlegesen leváló apró darabok veszélyesek a kisgyerekekre. Itt műanyag raklapokat használnak, de ugyanez igaz például a gyógyszeriparban és élelmiszeriparban is.

A fa után a második leghasználtabb alapanyag a műanyag, és egyre nagyobb teret nyer magának. Sokkal könnyebben tisztítható, nem szennyez semmit, egységes formában gyártani

is kényelmes, viszont nem javítható, és vagy nehezebben, vagy kevésbé terhelhető.

Különleges esetekben használnak fémből készült raklapokat is. Előnyük ugyanaz, mint a műanyagénak, de ráadásként sokkal nagyobb a terhelhetőségük, ezért jóval nehezebbek is, így szállításkor nem feltétlen kifizetődő.

És egy jövőbe mutató alapanyag:

A papír. Nyilván először ezt a felvetést az ember megmosolyogja, és nem tudja elképzelni hogyan készülhetne valami, amire komoly súlyokat pakolunk papírból. De amikor egy 8 tonnás traktor felkerül a számára kialakított raklapra, ami gond nélkül elszállítja a céljához, majd a raklapot 100%-ban újrahasznosítják, és következő „életében” mondjuk az IKEA bútorait szállítja, akkor elgondolkodunk, hogy ez lehet, hogy mégis működik. Ugyanúgy tiszta és nem veszélyes, mint a műanyag, csak könnyebb, olcsóbb, és sokkal könnyebben újrahasznosítható. Ezek mellett pedig nagyon egyszerűen gyakorlatilag bármilyen méretben és formában legyártható. Ami a műanyagról semmiképp, de a fáról is nehezebben mondható el.

A raklapok jövőjébe vezető egyik út a papír használata, ami a raklapot gyakorlatilag a csomagolás részévé teszi. Így akár minden útja után átformálható, de újra használható is. Ez a felfogás egyértelműen illeszkedik abba a mobilitásba, multifunkcionalitásba, szabad gondolkodásmódba, ami jellemzi a mai modern köztudatot.

A második út az egyre nagyobb szerepet kapó precizitás, folyamatos nyomon követhetőség és állandó kapcsolat elképzelés körébe illik. Ez pedig nem más, mint a chipes raklap. Ez a módszer még nem annyira elterjedt, mint a papír alapanyag, de egyes vélemények szerint jelentősen javítható vele a teljes ellátási lánc kihasználtsága. Hiszen minden raklap valós időben látható, rendelhető hozzá bármilyen adat, csatlakozik az IoT-re (Internet of Things) ami új dimenziókat nyit meg a supply chain managementben.

HENZ
ÁKOS



	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat	Vasárnap
Reghét	január 29.	január 30.	január 31.	február 1.	február 2.	február 3.	február 4.
1.	február 5.	február 6.	február 7.	február 8.	február 9.	február 10.	február 11.
2.	február 12.	február 13.	február 14.	Sörpöngbajnokság február 15.	február 16.	február 17.	február 18.
3.	február 19.	február 20.	február 21.	február 22.	február 23.	február 24.	február 25.
4.	február 26.	február 27.	február 28.	március 1. Farsang	március 2.	március 3.	március 4.
5.	március 5.	március 6.	március 7.	március 8.	március 9.	március 10.	március 11.
6.	március 12.	március 13.	március 14.	március 15. UV party 0. Kontaktülés	március 16.	március 17.	Tanítási nap március 18.
7.	március 19.	március 20.	március 21.	március 22. Nemzeti Ünnepe	március 23.	március 24.	március 25.
8.	március 26.	március 27.	március 28.	március 29.	Firmaköszöntő Szakestély március 30.	Tavaszköszöntő Vígadalom március 31.	április 1.
Tavaszi szünet	április 2.	április 3.	április 4.	április 5.	április 6. Nagypéntek	április 7.	április 8.

9.	április 9.	április 10.	Dékáni szünet Szakmai nap	április 11.	április 12.	április 13.	Kari Napok 1. nap	TÚRA Kari Napok 2. nap	április 15.	Kari Napok 3. nap
10.	április 16.	április 17.	Kari Napok 4. nap	április 18.	április 19.	április 20.		Tanítási nap	április 22.	
11.	április 23.	április 24.	Kari Napok 5. nap	április 25.	április 26.	április 27.	Firmaköszöntő Szakestély		április 29.	
12.	április 30.	május 1.	Munka Ünnepe	május 2.	május 3.	május 4.			május 6.	
13.	május 7.	május 8.	Pihenőnap	május 9.	május 10.	május 11.			május 13.	
14.	május 14.	május 15.		május 16.	május 17.	május 18.			május 20.	
Póthét	május 21.	május 22.	Pütkösd hétfő	május 23.	május 24.	május 25.			május 27.	
Vizsgaidőszak	május 28.	május 29.		május 30.	május 31.	június 1.	Szalagavató Szakestély		június 3.	
	június 4.	június 5.		június 6.	június 7.	június 8.			június 10.	
	június 11.	június 12.		június 13.	június 14.	június 15.			június 17.	
	június 18.	június 19.		június 20.	június 21.	június 22.	Csatabárelásás		június 24.	
	június 25.	június 26.		június 27.	június 28.	június 29.			július 1.	

Kolikonyha

Fél óra alatt finomat

Ahogy sűrűsödnek a határidők, mindenkinek egyre kevesebb energiája, kedve és ideje lesz főzni. Akárhogy is vesszük, a pizzát is meg lehet unni. A gyrosról meg a kínairól pedig ne is beszéljünk. Ilyenkor jól jön, ha van kéznél egy olyan recept, amiben szabadjára engedheted a fantáziád, hiszen az alapja ugyanaz, a variációk számának pedig csak a közeli boltok zöldségkínálata szab határt.

TÜZJELZŐBARÁT FINOMSÁGOK TABULÉ - AZAZ EGYSZERŰ BULGURSALÁTA

Lehet, hogy hihetetlennek hangzik, de lehet valami egyszerre finom és egészséges is. A szépséghibája csupán annyi, hogy az elkészítése közben nem tudjátok végignézni a kedvenc sorozatok legújabb részét, mert mindössze fél órát vesz igénybe összedobni ezt a finomságot.

Hozzávalók:

- 1/2 (3dl űrtartalmú) bögre bulgur
- 1 bögre forró víz
- kígyóuborka
- paradicsom
- lilahagyma
- fetasajt
- olvabogyó
- kevés citromlé
- olívaolaj
- só

A bulgurt tegyék egy mélyebb hőálló tálba, öntsék le a forrásban lévő vízzel, sózzák meg, fedjék le és tegyék félre, hogy a gabonaszemek megdagadjanak.

Ameddig a saláta alapja ázik a forró vízben, vágjátok apróra a zöldségeket. Ha a bulgur beszívta a vizet, és kezd kihűlni, keverjétek hozzá a zöldségeket, locsoljátok meg némi citromlével és olívaolajjal, majd tegyék a hűtőbe, hogy lehűljön, és összeérjenek az ízek. Egy dologra kell csak figyelnetek: hogy a bulgur – víz arányt tartsátok be, különben ragacsos lesz, vagy kemény marad. Ezen kívül itt is érvényes, amit már a korábbi írásaiban többször említettem, hogy a recept csak egy vázlat. Tehát ami a salátába szánt zöldségeket illeti, rakjátok bele bármit, amit éppen megkívántok, vagy van otthon. Biztos vagyok benne, hogy nagyon finom lesz, akár köretként az ebéd mellé, akár vacsorára salátaként fogyasztjátok.



IPCSICS
NOÉMI

AZOKNAK, AKIK SZERETIK A KI-HÍVÁST

PARADICSOMOS MOZZARELLÁS HÚSGOLYÓ

Az egyetemisták életében egy saját készítésű étel élvezeti értékét három dolog határozza meg: milyen gyorsan készül el, mennyit kell vele vacakolni, és milyen az íze. Legtöbbször ebben a sorrendben. Ha ez a három tétel megfelel a meghatározott paramétereknek és szabadon felcserélhető, az étel felvételt nyer a recepttárba.

Így hát a pizza és a spagetti abszolút nyerő. Szóba jöhet még a lasagne is, de a kevésbé gyakorlottaknak lehet némi problémája a besamel elkészítésével, meg az sem mindegy, mennyit kell mosogatni utána. Ha bejönnek az olaszos ízek, de valami újabbat szeretnétek, íme:

Hozzávalók:

- 250 g darált hús
- 1 tojás
- 20g apró szemű zabpehely
- 25 g parmezán
- 1 fej vöröshagyma
- 2 gerezd fokhagyma
- oregánó, bors, só
- 1 konzerv darabolt paradicsom, paradicsomlében
- 250g tészta
- 150-200 g reszelt mozzarella



Tegyék fel főni lobogó, sós vízbe a tésztát. (Ügyeljenek rá, hogy ne főjön túl puhára, mert még a sütőben is fog sülni.) Közben vágjátok apróra a hagymát. A negyedét tegyék egy keverőtálba a húshoz, üssék rá a tojást, keverjék össze a zabpehellyel, parmezánnal, sóval, borssal, oregánóval és egy gerezd zúzott fokhagymával. A szószhoz dinszteljék meg kevés olajon a maradék hagymát, majd öntsék hozzá a paradicsomot, és tegyék bele a másik gerezd fokhagymát. Kicsit édesítsék, majd lassú tűzön kezdjék főzni, hogy besűrűsödjön. A kísérletezőbb kedvűek a paradicsom mellé kockázhatnak esetleg cukkinit is. Közben formázzatok a húsból diónyi gombócokat, amit forró olajon süssetek aranybarnára. Papírtörlön itassátok le róla a felesleges zsíradékot. Ha elkészült a szósz és a hús, egy hőálló edényben keverjék össze a tésztával, szórják meg reszelt sajttal és tegyék be a sütőbe, hogy a sajt rápiruljon egy kicsit.

Baráti kör

Mint ahogy azt sokan hallhattátok, 2017-ösén az öntevékeny körök sora bővült a Baráti körrel Nagy Bence logisztikai mérnök-hallgató vezetésével. Jelenleg a kör 6 aktív taggal tevékenykedik, akik gőzerővel azon ügyködnek, hogy megvalósítsák elképzeléseiket. Egyelőre még nem lehet csatlakozni a csoporthoz, mivel csak egy kezdetleges játékkönyvtárral rendelkeznek. Minden erejükkel azon dolgoznak, hogy - akár a ti segítségével - működőképessé varázsolják a könyvtárat. Amint sikerült a céljukat véghezvinni, örömmel várnak minden kedves hallgatót, aki tevékenységével, ötleteivel és elkötelezettségével szeretne hozzájárulni a kör életének zavartalan működéséhez.

A tagok feladata lesz a játékok készítése, ki- próbálása, karbantartása és a kölcsönzési feladatok ellátása, valamint különféle kreatív programok kitalálása, megszervezése és lebonyolítása.

Az újonnan alakult kör vezetője, Nagy Bence elmondta, hogy sok hallgatóval folytatott korábbi beszélgetései során felmerült, hogy fel kellene lendíteni karunk diákközösségének szociális életét. Ehhez szükség lenne olyan tevékenységi formákra, lehetőségekre, amelyekkel a hallgatók minőségi időt tölthetnek el együtt szabadidejükben. Nem titkolt tervük, hogy minél több hallgatót csábítsanak a közösségi életbe, és ezzel jobb hangulatú légkört teremtsenek az egyetemi évek alatt.

A kölcsönzést - mint a mai elektronikus világban szinte mindent - egy online felületen keresztül lehet majd igényelni, de a sokak által közkedvelt Neptunhoz hasonlóan, itt is vannak betartandó határidők. Fontos, hogy a kölcsönzési igényt 24 órával a tényleges tranzakció előtt indítsátok el. Ezen kívül itt is, mint minden könyvtárban, megadott időre lehet csak nálatok a játék. Jelen esetben ez egy nap, de ha más nem tart rá igényt, további 24 óráig használhatjátok őket. Létrehoztak egy becsületkasszát, hogy a játéktár újabb és újabb játékokkal gyarapodhasson.

Végezetül, hol is találkozhattok a kör tagjaival? Természetesen nem máshol, mint a Kari Napokon, és minden egyéb kari rendezvényen. Ezen kívül szeretnének önálló esteket a Há-Bárban, illetve a díszteremben. A céljaik között szerepel még, hogy havi rendszerességgel, vagy akár gyakrabban is szervezzenek eseményeket, amik nem csak a társasozás szintjére korlátozódnak. Ilyen lenne például az első egyetemi rapid randi, egy mozi est, vagy akár egy borkóstoló.

Ha felkeltette az érdeklődésedet a Baráti kör, és szeretnétek segíteni a munkájukban, ne habozzatok elhozni megunt társasaitokat, melyet bármikor visszakérhettek a körtől. Nagyon sokat segítenétek ezzel és minden hallgató nevében hálásan köszönnék felajánlásaitokat. Elérhetőségük: baratikor@kozlekkar.hu email címen.



IPCSICS
NOÉMI



Sport

► Röppizz velünk!

Szeretnél sportolni a tanulás mellett? Esetleg levezetnéd a feszültséget két zh között vagy ki-zökkennél az unalmas, szürke hétköznapiokból? Gyere és játssz a Közlekkar röplabdacsapatában!



A heti 1-2 játékos edzés alkalmával Te is jobban megismerheted a sportot, és fejlesztheted tudásodat. Ha kezdő vagy, ne ijedj meg, ugyanis szívesen megmutatjuk Neked a technikákat, és már kezdődhet is a játék! A jó hangulat minden edzésen garantált! Nálunk a fiúk és a lányok közösen edzenek, ezért jelentkezőket mindkét nemből szívesen várunk! A röplabda olyan jól összekovácsolt minket, hogy csapatunk versenyeken is részt vesz (pl. Országos Műegyetemi Röplabda Kupa), amiken eredményesen szerepelünk (tavaly az előbb már említett versenyen a 3. helyezést hoztuk el). Ha felkeltettük az érdeklődésed, és szeretnél jelentkezni vagy több információt megtudni, keresd fel Gressai Mánuel Facebookon vagy e-mailben: gressai.manuel@gmail.com! Az edzések 2018 februárjában kezdődnek, a pontos dátumról minden érdeklődőt értesítünk.

KORMOS
HENRIETT



Köszöntő

Nagy öröömre szolgál, hogy a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Önkormányzatának 25 éves évfordulójának alkalmából az alábbi sorokkal köszönhetlek benneteket. Negyedik század telt el attól a pillanattól számítva, amikor 1992-ben Szabó Tibor alapító elnök vezetésével a rendszerváltással szinkronban a BME-n elsőként a Közlekkaron lefektették a Hallgatói Önkormányzat működésének alapjait. Jelentős momentum ez és büszkén tekinthet vissza minden közlekkaros akkori hallgatótársára, hiszen az ő munkájuk indította be a műegyetemi hallgatói érdekképviselet azóta is megállás nélkül fejlődő alapfolyamatait. Az elmúlt 25 év alatt hatalmas mértékű változáson ment keresztül az egyetemi oktatási, közéleti és gazdálkodási környezet. A korábbi osztatlan képzések struktúrája átalakult, szakok szűntek meg és létesültek újak, nagy mértékben változott a szabályozási környezet, a társadalmi kultúra, globalizálódott és felgyorsult a világ, ami érezteti a hatását az egyetemi polgárokon is. Ehhez a folyamatosan átalakuló és dinamikus fejlődő környezethez kell mindig a lehető legnagyobb mértékben idomulnia a hallgatói képviseleteknek is, ami sokszor izgalmas kihívást jelent.

A következő néhány oldalon többek között ezekről a sikeresen vett akadályokról, a felgyorsuló fluktuáció nehézségeiről, soha nem hallott kulisszák mögötti történetekről; egy szóval a HK múltjáról, jelenéről és jövőjéről olvashattok. Megpróbáltunk összeállítani egy csokrot a mögöttünk álló 25 évből és az előttünk álló kihívásokról. Reméljük, hogy ezzel a kiadvánnyal sikerül még közelebbről megismernetek a mindenkor közlekkari HK-t és sok érdekes történettel, kari közéletünk közös emléképeivel lesztek gazdagabbak. A továbbiakhoz jó olvasgatást kívánok, és ha esetleg sikerült felkeltenünk benneteket komolyabb érdeklődést vagy akár csak néhány kérdés merült fel; ne habozzatok bátran keresni bennünket!

Hogy milyen volt 25 évvel ezelőtt HK-snak lenni? Teljesen más. Felfedezni újra a közösségi élet szépségeit, viselni szervezésének addig nem ismert terheit. Kitalálni, hogy mit is akarunk csinálni, elveszni a rendszerfejlesztés és a lábunk elé nézés ellentmondásaiban. Hallgatói Irodát be rendezni, megfejteni, hogy mire lehetett jó az otthagyt stencilgép, csodálkozni, hogy a páncélszekrényben talált levelekben miért volt mindenki elvtárs. Elképedni az irodában megtalált, hallatlan színvonalas Kipufogókon, hogy nekünk is kellene ilyet csinálni, borzongva olvasni, hogy mennyire más volt a hallgatói élet évekkel ezelőtt, és mégis ismerős. Örülni az első színes fénymásolóknak, faxnak, 286-osnak, remegő lábakkal remélni, hogy a hallgatók bejönnek házi feladatot csinálni az új, szuper gépeken, és aztán bóbiskolva várni, hogy végre abbahagyják. Gondolkozni a Közhír sorsán, embereket toborozni újraindításához, meg azon, hogy mi legyen a viszonyunk az EHK-val, a többi karral, hogyan fogalmazzuk meg az első alapszabályt, melyik tanárnak mutassuk meg, miben támogat a kari vezetés, és miben támogathatjuk mi őket.

Amúgy meg ugyanolyan. Gazdálkodni a hallgatói juttatásokkal, a kari HÖK hatáskörében lévő pénzekkel, vitatkozni, érvelni a Hallgatói Képviselet ülésein, járni Kari Tanácsra, tárgyalni különböző érdekcsoportok képviselőivel, megszervezni a választásokat, a rendezvényeket. Szerkeszteni a Közhírt, segíteni a bármilyen, sokszor reménytelen ügyekben segítséget kérőknek, sörözés közben megváltani a világot. Oktatási-kutatási-gazdálkodási anyagokat véleményezni, ilyeneket megpróbálni írni, megérteni. Nyáron Lellén felkészülni, gólyatábor szervezni – vagy éppen csak leülni valakivel beszélgetni, hogy mire számíthat a holnapi zéhán.

25 év alatt sokan megbölcseletnek, és büszkének arra, vagy éppen elfelejtik, hogy mit tanultak hallgatói képviselőként. De, azért abban mindenki egyetért, hogy akkor a világ kinyílt, és izgalmasabb lett. Reméljük, 125 év múlva is ad élményeket, barátságokat, szemléletet (ezt megtanultuk, hogy nagyon fontos dolog, mint azoknál a szaktantárgyaknál is, melyek nem a legújabb kutatási eredményeket hordozzák), tartást és jó hangulatú közösségeket.

MOROVIAN
MARTON



SZABÓ
TIBOR



Boldog születésnapot, HK!

25 év nem kevés idő. 1992-ben a hallgatói önkormányzati modell még szinte gyerekcipőben járt, ma már minden egyetemi közösség elengedhetetlen eleme. Abban az évben a Közlekedésmérnöki Kar fontos állomáshoz érkezett, ugyanis elsőként itt jött létre hallgatói érdekképviselő az akkori Budapesti Műszaki Egyetemen belül.

A negyedszáz év munkáját az egykori képviselőkkel közösen, alumni találkozó keretében ünnepeltük meg november elején. Az eseményre sok korábbi hallgatói képviselő elfogadta a meghívásunkat, ami azt mutatja, hogy még ennyi idő elteltével is jó érzéssel gondolnak vissza a „hákás” korszakukra. A találkozón az alapító elnök, Szabó Tibor és a jelenlegi elnök, Morovian Márton köszöntötte a társaságot – akik javarészt már jól ismerték egymást, hiszen öt évvel ezelőtt is összegyűltek már ünnepelni.

Van, ami változik, és van, ami örök. Ilyen például a kollégiumi porta és a levéltartó, ami legalább 25 éve ugyanúgy néz ki. Nem így van ez viszont a kari kocsmával, ami régen Drönk néven futott, és a mai próbaterem helyén volt. Érthető volt tehát, hogy idősebb vendégeink szíve miért is húzott annyira le a pincébe. (Bár bevalólták, azért a HaBár miatt sem kell szégyenkezni.) Mellette a felújított kondi- és kardiótermekre is büszkén tekintett vissza az egykori sport- és kultúrfelelősünk, Hegedűs Péter, aki 2006-ban megreformálta azokat, a sportoló hallgatók legnagyobb örömeire. Arról nem is beszélve, hogy milyen lelkes lett a Köz híreket látva a több mint húsz évvel ezelőtti karilap-felelős, aki mikor megtudta, hogy a kerek évforduló alkalmából készül egy különszám, rögtön tollat ragadott, hogy leírja a számára kedves pillanatokat a mostani olvasóközönség számára. (Bende Zoltán, azaz benzol cikkét a .. oldalon találjátok.)

Megannyi emléket rejtegetett a Hallgatói Iroda, amiből egy hosszabb összeállítással készültünk „Nosztalgiajónat” címmel – cserébe rengeteg megmosolyogtató történetet kaptunk vissza. Nem kellett az egyetemistákat sohasem féltetni! Volt olyan lezárt füzet is, amit tíz éve viaszpecsét őriz és véd, viszont gazdája csak a 30. HK évforduló alkalmából szeretnének kinyitni. Szóval még öt évig furdalhat mindenkit a kíváncsiság...

A régi képviselők közül többen az egyetem berkein belül maradtak, így az is lehet, hogy egyikük most épp a tanárod, vagy összefutsz valamelyikükkel a mászoda sodort mindig szívesen jönnek vissza a kollégiumba.

az egész kerületet tele kellett plakátolni ahhoz, hogy terjedjen az információ, és a budapesti rádiókba is érdemes volt bemondatni a programokat. Ha a plakátokat leszedték, kezdődött az egész procedura elől. Ettől függetlenül olyan nagyságú rendezvényeket hoztak össze, amiket sokszor még a Facebook segítségével is nehéz megvalósítani.

Meglepődtek azon is, hogy mennyivel jobb a fiú-lány arány a Közlekkaron – már csak a jelenlegi képviselők arányából ítélve is. Régen bevett szokás volt, hogy más „lányosabb” egyetemekkel karöltve szerveztek gólyabált, hogy kölcsönösen kiegyenlítődjön ez a különbség.

Volt olyan is, aki ott ismer- te meg a feleségét.

De hogyan lett az egykori KSK HÖK-ből a mai KJK HK? Egyrészt a Kar elnevezése kibővült a „járműmérnöki” szóval, másrészt a BME Alapszabálya szerint a HÖK-nek minden aktív hallgató a tagja, a HK pedig a HÖK által választott testület, ami a Közlekkaron tizenegy főből áll.

Ez egyébként tipikus BME-s sajátosság, így ne érezd magad kellemetlenül, ha néha belezavarodsz a két szó jelentésébe, de azért nem árt tudni a fogalmakat.

Bár a születési torta elmaradt, helyette a HaBár pultosai garantálták, hogy ne maradjunk szénhidrát híján. A hajnalig tartó beszélgetés, ismerkedés után pedig mindenben megfogalmazódott a gondolat: 5 év múlva ugyanígy, ugyanígy – csak éppen sokkal többen.



Egy dolgot nagyon irigyeltünk tőlünk a régi képviselők, mégpedig azt, hogy az internet segítségével villámgyorsan történik a kommunikáció. Ha rendezvényt szervezünk, a Facebookon könnyen elérjük a célcsoportunkat. Nekik régen

DÓZSA
ESZTER



25 éves a közlekkari HÖK

Az ünnepség egy öregember szemével, aki „még élőben látta Lenin elvtársat”.

Notórius korábban érkező vagyok. Idegesít, ha nem tudok jó korán elindulni valahova, így aztán rendszeresen előfordul, hogy rengeteg időm van még a program kezdéséig. Így volt ez a HÖK ünnepsévével is, kapunyitás hatkor, én meg már alig pár perccel 5 után leszálltam a villamosról a Bertalan Lajos utcánál (én már csak így fogom hívni a megállót, elnézést). Kapunyitási pánik, most, hogy már másodszorra is betöltöttem a 23-at, elnézhető. Nem baj, legalább szétnézek a környéken, elkap-e az ismerős érzés. Valahogy a Borpatika felé veszem az irányt, gondoltam, legjobb hangolódás egy zsíros kenyér lesz, fröccsel. Hopp, itt is van az a kenyér, amit kb. húsz éve épp nem fogyasztottam már el, dicséretes, hogy eddig várt rám.

No de menjünk a Baross felé. A bejárat a régi, a portán pedig – ó, egek! – az üzenőtablán már öklömnyi lyukak a sok rajzszegettől, de tartja magát a régi fadarab. El tudjátok képzelni, milyen forgalma volt ennek az internet és mobiltelefonok előtti időkből? Gyerünk lefelé! Az este folyamán még vagy háromszor ide-oda mentem az alagsori folyosón, mire rájöttem, hogy mitől érzem magam annyira egyértelműen otthonosan, noha a falakon már új rajzok, festmények találhatók. A kövezet! Az ugyanaz a toldozott-foltozott, hol metlachi, hol szürke csempe, ahogy az huszonakárhány éve is volt már. Hálástennek – mondom, ezt ma már akár hagyománytiszteltnek is nevezhetjük. A HaBár aajtájában aztán nagyot nézek, szemben velem egy sárga busz, az ilyen grandiózus hőkkeneteket szeretem. De szinte felocsúdni sincs időm, mert jön a következő: megjelenik a folyosón egy Szabó Tibire emlékeztető alak. „Benzooool, mér’ kínnzooool!” – oké, ez ő, máris ott vagyunk, kb. 25 évvel ezelőtt.

Érdekes ez az egész időszak, ahogy torzul: hol megnyúlik, hol rettenetesen zsugorodik. Ahogy az az 5+ év kitágul a sok történés által, aztán meg, ahogy az az utána jövő huszonakármennyi (és egyre több) pedig mintha csak egy pillanat lett volna. Ilyen mélyfilozófiás állapot kezdene már épp eluralkodni rajtam, amikor Münchhausen módjára a saját hajamnál fogva kihúzó magam a valóság partjára, és megkezdem a funkciójának megfelelően használni a HaBár-t. Azaz, kérek egy sört. Szegény mai utódaim, kik ide járnak: lehet kártyával fizetni, így nincs az a pénz és hitelkeret, amit itt ne lehetne elinni. Borzasztó...

Mindenki nagyon készséges, ez feltűnő, és persze kellemes érzés. Welcome drink is van, persze nem bírom ki, hogy ne szervezzek keresztbe, megkérem a jégért porciózó lányokat, hogy lehessen póttételt húzni helyette, valami pálinka formájában. Elintézik, boldogság lesz úrrá rajtam.

Biztosan láttatok már elsőargult fényképeket a XIX. század végéről, sportegylet, dalárda, alapítói feszítenek több sorban, na, most így érzem magam, én vagyok az a nagybajuszú a felső sorban, balról a harmadik, és néhány társammal egyetemben most visszajöttünk kicsit emlékezni.

Ráadásul örülnek nekünk, higgyétek el, ez így utólag sok mindent átértékel.

Az ünnepség nagyon szellemes. Régi levelek, régi nevek, régi logó... Itt álljunk meg egy pillanatra. Számomra a velocipédés HÖK-logó különös jelentőséggel bír, hiszen én raktam össze valamikor '93-'94 környékén. Nem egy bonyolult dizájnunka, igazából csak brahiból adtam be a pályázatra. Kerestem egy járművet, ami elég régi és kikopott már ahhoz, hogy ne bántsa aktuálisan egyik alágazatot sem. Ez lett a velocipéd. Szóval, beadtam, aztán – legnagyobb meglepetésemre – nyert. És most látom, hogy 23 évig működött is. Büszke vagyok, még ha most le is cserélték, de érthető, kell az újítás.

De visszatérve az ünnepséghez, jönnek elő sorra a történetek is, obligát röhögés kíséri őket – ahogy annak idején is ez volt a jellemző hangulati elem. Megnézhetjük a HaBár felújításáról szóló kisfilmet is. Szabó Imivel konstatáljuk közben, hogy -- módfelett helyes módon -- utánunk is megvoltak a gyakorló elmebeteg a karon, akik képesek kibontani a hátsó udvari támfal fölötti kerítést, hogy leeresszék egy Ikarus 280-as orrát. Bravúros megoldások, egy szent cél érdekében. Majd megnézhetjük immár élőben az új HÖK-irodát, meg a régit is. Mint rakoncátlan óvodások az udvari játékokra, úgy vetjük rá magunkat negyedszázados Közhír-példányokra, egészen furcsa ezt a kort úgy hozzájuk kapcsolni, hogy ott voltunk akkor is, amikor frissek voltak. Az idősk egyik pontja egy pillanatra áttorzult egy másikba.

És hogy ne csak szaporítsam a szót, megköszönöm a meghívást és az igazán kedves és nagyszerű fogadtatást, a rendezvényt és a kis üveg emléktárgyat. Zárnék azzal a gondolattal, illetve egy arra adott reflexióval, ami mégis sokat mutat abból, mi volt más huszonegynéhány évvel ezelőtt. Nem kell megjegyezni, semmi „régen minden jobb volt”, avagy „mi ezt már jobban tudjuk” jellegű okoskodás nem lesz. Felvetődött,

hogy a HaBár újraindítására van-e igény, elmaradtak a hallgatók, ilyen gondolatok is felvetődtek a felújítás előtt. Nincs ebben sok meglepő, ha azt nézzük, hogy milyen real-time kommunikációs lehetőségek vannak ma (igazából már az ezredforduló óta), különösen mondjuk a kilencvenes évek elejével összevetve. Például 1992-vel, amit épp ünnepeltünk. Csak a rend kedvéért: ekkor ugyan már két éve létezett mobiltelefon-szolgáltatás Magyarországon, de annak elérhetősége erősen korlátozott volt, a hallgatók körében gyakorlatilag zéró. A kollégiumban a folyosói telefonok sem voltak még fent, portáról felszóltak a falikutyán, a hívott delikvens pedig lerohant a porta melletti kis fülkébe. E-mail szinte sehol. Nyilvánvaló volt, hogy amikor vasárnap beértünk a koleszba, első utunk a Drönkbe, HaBárba vezetett, ahol megtaláltuk a többieket és adott esetben egy-két sör mellett megbeszéltük, amit kellett. Vannak a technika által nem pótolható dolgok, ilyen például többek között az az interaktus, amit egy jelenléttel párosuló beszélgetés, ökörködés, együtt sírás-rívás adhat. Ehhez pedig helyszín kell, szóval ne hagyjátok a HaBárt, ne hagyjátok ki a HaBárt! Rengeteg vicces történet marad meg az emlékeztetőnkben ilyen szituációkból, jött valaki, láttunk valamit közösen, megszülettek ötletek, mindez egy olyan szinergia révén, amihez minden résztvevő teljes egyénisége, jelenléte szükséges, a gesztusaival, mimikájával, hanglejtésével. Mellesleg lehet mellé sört is inni, vagy bármi mást, talán furcsán hangzik, de ez szinte mellékes is. Egy chatüzenetváltás ezt sosem fogja tudni produkálni. A közös jelenlét az igazán fontos!

BENDE
ZOLTÁN
A. BENZOL



Jelenünk, jövőnk, utánpótlás

Nem meglepő, hogy egy jubileumi kiadvány túlnyomó része múltidézés, nosztalgizást és visszatekintéseket tartalmaz. Ezzel ellentétben ez a cikk egy kis kitekintést nyújt a HK jelenébe és néhány gondolat erejéig a jövőképebe is.

Évről-évre, vagy akár fél évről-fél évre, számos új projektet és célt tűz ki maga elé a HK, melyeket általában hosszabb lefutási idő jellemez és kevésbé látványosak a hallgatóság számára. Ilyenek például az oktatásszervezési, tantervfelülvizsgálati vagy a juttatásokkal, ösztöndíjakkal kapcsolatos feladatok, amik a rugalmatlan keretrendszer okozta gátak miatt néha csak lassan haladnak és a sikeres projekt eredménye legtöbbször hónapok vagy évek eltelte után válik érezhetővé. Vannak azonban első kézből megtapasztalható, látványosabb munkák is; a HK jelenében az egyik ilyen kiemelt fontosságú projekt a Gólyatanács.

A 2017-es évtől kezdődően a Gólyatanács a Hallgatói Képviselő és a Mentor Gárda programsorozata, amely során betekintést lehet nyerni a HK, a bizottságok, és öntevékeny körök munkásságába.

A Hallgatói Képviselő az utóbbi időben kiemelt fontosságúnak tartja az utánpótlásképzést, annak megfelelő kivitelezését, így ennek szellemében épült fel a projekt. Sajnos, az utóbbi időben egyetemi szintű probléma az utánpótlás biztosítása a kari HK-kba és bizottságokba, a jelentkezők száma egyre kevesebb. A projekttel igyekeztünk egy olyan fórumot kialakítani, ahol a résztvevők céltudatosan ki tudják választani a számukra érdekes, és megfelelő munkakört, illetve egy olyan biztos alapot nyújtani, mellyel a programsorozat végén mindenki magabiztosan tud nekivágni a számára kiszemelt tevékenységnek.

A Gólyatanács elsősorban az első évüket megkezdő hallgatók számára szól, de a program foglalkozásai nyitottak, minden felsőbb éves számára is szabadon látogathatóak. A Gólyatanács keretein belül az előadók a HK működését, az érdekképviseleti munka részterületeinek minél szélesebb bemutatását célozzák meg, és lehetőséget biztosítanak az érdeklődő hallgatóknak a HK munkájába való bekapcsolódásra.

A Gólyatanács vezetője a Hallgatói Képviselő tankör és utánpótlás felelős képviselője, aki a jelentkezés folyamatának megszervezését, az érdeklődő hallgatók összegyűjtését szervezi. Előkészíti, és meghirdeti a félév során az aktuális foglalkozásokat, felügyeli az előadásokat, ellenőrzi a közreműködő előadók felkészültségét. A projekt kéthetente kerül megrendezésre, amit játékos előadásokkal, otthonos környezettel teremtenek meg, hogy a szárazabb anyagok el-sajátítása is gördülékenyen menjen. Az előadók szintén a Hallgatói Képviselő tagjai, akik az ismertető foglalkozások keretein belül beszámolnak munkakörükről, tevékenységeikről, legyen szó akár szociális pályázatok bírálásáról, ösztöndíjosztások elveiről, tanulmányi problémákról, kari rendezvények szervezéséről, a bizottságokban vagy a HK-ban való munkáról.



A kéthetente tartandó foglalkozások nem jelentenek komoly leterhelést a tanulás mellett, de lehetőséget nyújtanak bekapcsolódni a kari közéletbe.

Amellett, hogy a résztvevők tisztában lesznek a rájuk vonatkozó szabályokkal, egyéb ismeretekre is szert tehetnek, mint például előadói vagy vezetői készségek. Nehéz írni a HK jövőjéről, de célkitűzései természetesen mindig vannak, amik elé, ha éppen nem gördít akadályt egy-egy szabályzatváltozás, új rendelkezés, vagy bármilyen nem várt külső hatás, akkor meg is valósulhatnak. Legnagyobb harcot azonban saját magunkkal és az idővel kell vívunk, ugyanis gyakran 100% fölötti teljesítményt kell nyújtani egy szinte állandó időhiányos környezetben. Erre a problémára a már említett utánpótlásprogramunk és a bizottságok lelkes és aktív munkája tud megoldást nyújtani.

Célunk, hogy csökkentsük az általánosan jellemző érdektelenséget és kiépítsünk egy több tagot számláló közösségi tevékenységeket űző csoportosulást, hiszen így nagyságrendekkel felgyorsulhatnak a folyamatok és valószínűleg jelentős minőségbeli javulást is el tudunk érni a feladataink tekintetében. Ezen elsődleges cél mellett a HK kitűzött feladata az oktatás minőségének folyamatos javítása. Jelenleg is és a jövőben is a kontakttóra szám csökkentés által okozott negatív hatások kiküszöbölésén dolgozunk és folyamatban van egy egyedülálló oktatást segítő elektronikus rendszer fejlesztése is. Folyamatosan dolgozunk a rendezvényeink és

egyéb szakmai, közéleti eseményeink minőségének fejlesztésén, illetve az öntevékeny csoportok számára biztosított források, lehetőségek kiterjesztésén. Középpontban van a juttatások globális reformja, amin szintén nagy erővel dolgozik az EHK és a HÖÖK is.

Megannyi kisebb-nagyobb projektről írhatnánk a gazdálkodási rendszerünktől kezdve a kollégiummal kapcsolatos fejlesztéseken át egészen a PR feladatok és a szponzorkapcsolatok erősítéséig, de ezen sorok keretein belül nincs lehetőség mindet kifejezni.

Bátorítunk titeket, hogy ha a fentiek közül valami felkeltette az érdeklődéseteket vagy csak van egy jó ötleteteket, akkor ne tartsátok magatokban, merjetek cselekedni, hallassátok a hangotokat, tegyetek ti is a közlekkari hallgatókért és keressetek minket bátran, bármikor!



MOROVIAN
MÁRTON

SVÉBIS
JÓZSEF



25 év öntevékenysége

Az egyetemi évek során mindannyian ugyanazokkal a nehézségekkel szembesülünk és mindig jó, ha van egy olyan közeg, ahol le tudjuk vezetni a tanulás okozta stresszt. Természetes, hogy elsődlegesen mindenki a barátaival, hasonló érdeklődési körű emberekkel tölti azt a kis időt, ami a kötelezettségek mellett adódik. Miért ne tehetné ezt az ember szervezett formában? Ilyen gondolatok nyomán alakultak ki az öntevékeny körök, amelyek talán a legnagyobb múltra visszatekintő hallgatói mozgalomnak tekinthetők.

Mindig is volt arra igény, hogy közösen töltsék a diákok a szabadidejüket, akár olyan dolgokat tanulva, amelyre az iskolapadban nincs lehetőség, értékes kompetenciákat szerezve, amik nem csak egyetemi pályafutás során, hanem a későbbiekben is kamatoztathatók.

A mozgásra való igény az idők kezdete óta mindenkinben ott van, valakiben jobban valakiben kevésbé, de nincs olyan ember, akinek egy húzósebb hét után ne esne jól egy kis testmozgás. A Baross Sport Club tagjai láthatatlanul teszik ezt lehetővé nekünk, hiszen ők tartják fent számunkra a kondi- és kardiótermet, hogy bármikor tiszta és kellemes környezetbe érkezzenek a sportolni vágyók.

Hasonlóképpen a Kertkörhöz, akik mindig széppé varázsolják az egyetemi kollégiumok között egyébként is egyedülállóan tágas és gyönyörű kertünket. Az évek során folyamatosan fejlesztésen és szépítésen átesett már a kert – kezdve a padok telepítésétől, a virágok ültetésén át, a filagória építéséig –, amire bátran büszkének lehetünk.

Főként kollégiumi berkeken belül működő kör még a Riszálkör, akik a szelektív hulladékgyűjtésen kívül megalakulásuk óta azzal is foglalkoznak, hogy kicsit környezettudatosabbá tegyék a kollégium lakóit. Ide sorolható továbbá a Bringakör, akik a biciklik szerelésén és kölcsönöztesítésén kívül a közeljövőben bringatúrát is szeretnének szervezni.

Vannak olyan köreink is, amelyeknél a feladatok elvégzéséhez külön ismeretek szükségesek, legyenek ezek fény- és hangtechnikai berendezések kezelése, vagy akár egy program ismerete. Ám remélhetőleg ez sem tántorít el senkit sem a MűTerembe vagy a Baross Rádióba való jelentkezéstől, hiszen a jelenlegi tagok bármikor szívesen továbbadják tudásukat az érdeklődőknek. Náluk mindenki kiélheti a kreativitás iránti vágyát, hiszen teljes mértékben saját anyagokat lehet létrehozni, legyen az plakát vagy rádióműsor, elég széles a skála. Ezek mellett a kari rendezvények támogatása is fontos szerepet kap az életükben, mint ahogy a Bográcskörében is. Ki ne szeretne az évek múltán az évfolyamtársaival nosztalgizálni az általa készített HaBáros fotók előkerülésekor? Vagy hogy a jó paprikáskrumpliját emlegessék, ami után mind a tíz ujját megnyalta, aki csak megkóstolta csatabárdkiadásakor?

A Baross Rádió csapatával akár az EFOTT-on is kelhet mindenki a Te hangodra reggel, hiszen

az elmúlt öt évben ők szórakoztatták a kempingezőket napközben. A mindezeknek emléket állító, emellett rengeteg szakmai tartalommal és elméleti pusztító viccekkel megtöltött kari lapunk csapata, a Közhír szerkesztősége is nyitott az érdeklődők számára. A több, mint negyven éves múltra visszatekintő újságunk 2015-ben a DUE pályázatán elnyerte Az év diáklapja címet, ami szintén nagy érdem, mint ahogyan az is, hogy az elmúlt negyven évben ugyanazon a magas színvonalon csinálnak nekünk szórakoztató és érdekes újságot. Ha van egy jó cikkötleted, esetleg meg is valósítanád, vagy csak a segítenél a lap formába öntésekor, ne habozz jelentkezni hozzájuk.

A HaBár Kör tagjaival, a pultus gárdával ki kevesebbet, de leginkább többet találkozik. Valószínűleg minden lazulósabb kolis estéd a HaBárban kezdődött az általuk csapolt italokkal és a mellé járó egy-két jó sztorival, de hogy hol végződött, azt pedig senki sem tudhatja biztosan.

Közvetve a Hagyományörző Kör munkájával találkozhattok legtöbbször. A selmeci alapokon nyugvó kari hagyományörzés az, ami a kari életet, a kar hallgatóit leginkább összefogja. Lehet színi képviselő vagy érdeklődő, lehetsz vasutas, légis, mechatronikás vagy logisztikás, a Szakestélyeken bármikor szívesen látnak, és érezheted, hogy mi is az összetartozás, mit is jelent igazán Közlekkárosnak lenni. A Hagyományörző Körnek köszönhető a gördülőkény Szakestély szervezés és berendezés, emellett az általuk szervezett kirándulásokon is részt vehetsz. Idén szeptemberben a selmeci Salamanderen is képviseltettük magunkat, ami szintén óriási lépés a közlekkari hagyományörzés életében.

Az öntevékenység, mint hallgatói csoportosulás nagyon rugalmas, mindig az adott generáció érdeklődéséhez igazodik. A mai műszaki terület iránt érdeklődőknek sem biztos, hogy sokat mond, hogy mi lehetett az egykori Babettakör tevékenysége, viszont a gondolatfoszlányként alakulóban lévő vízpipa kör már jobban megmozgatja az érdeklődésüket.

Karunk legújabb öntevékeny köre, a Baráti kör is újszerű koncepcióval alakult. Társasjátékokat készítenek és adnak ki, társasestek, pókerpartty és egyéb szokványos, de mégis új köntösbe öltöztetett rendezvényeket fognak nekünk, értünk szervezni.

A közösségi szerepvállalás iránti vágy a legtöbb emberben ott van, a 3,5+n itt töltött év alatt



mindenki szeretne egy kicsit hozzájárulni a közösséghez. Ezek mind olyan körök, amelyek értéket teremtenek és valamiféle pluszt adnak hozzá a kar életéhez, így természetesen közösségi ponttal jutalmazták, amelyek a tanulmányi és szociális pontok mellé jól jönnek a kollégiumi felvételikor. Mindez csak másodlagos, hiszen ezeket a tevékenységeket nem azért csináljuk, hogy kolit vagy ösztöndíjat kapjunk érte. Remélhetőleg inkább az értéktérítés a fontos: az, hogy hozzá tudok valamivel járulni a közösséghez, itt tudok magamból hagyni valamit a következő évfolyamok számára.

Ezen gondolatok mentén bátran tudom azt mondani, hogy megéri jelentkezni az öntevékeny köreinkbe. Elég széles a jelenlegi paletta is, de amennyiben mégsem találtad még meg a számodra megfelelőt, viszont van egy jó ötleted és pár barátod, akivel szívesen csinálnátok egy új kört, ne tartsátok magatokban. Ha megvan az elhivatottság, akkor mindez pár egyszerű lépésben megvalósítható a mindenkor közéleti felelős segítségével, akinek legfőbb feladata az öntevékeny körök támogatása, legyen az már meglévő vagy akár új is.

Töltsük közösen a szabadidőnket, dolgozzunk együtt a karért!

PRÁJ
REGINA



Nagysikerű rendezvényeink az elmúlt 25 évben

A Hallgatói Képviselő fennállása óta rengeteg különféle programmal járult hozzá a közlekkari hallgatói élet színesebbé tételéhez. Ezek közül vannak olyanok, amelyeket a mai napig évről évre megrendezünk, de olyanok is, melyeket -- különböző okokból kifolyólag -- már a legrégebben itt tanuló hallgatók is csak idősebb társaik beszámolóiból ismernek.

► A rendezvények háttere

A 2000-es években a programok teljeskörű megszervezéséért, a rendezvények anyagi hátterének megteremtéséért illetve a HK mindennemű PR tevékenységéért egy bizottság, az úgynevezett „P&P” bizottság, azaz a Program-szervező és PR Bizottság felelt. A bizottság egy háromtagú vezetőségéből (a HK marketingeséből és két programszervezőjéből), három PR-osból (egyikük a Köz hír főszerkesztője) és öt program-szervezőből állt. Ma a rendezvények szervezésével a nyolctagú Rendezvényszervező Bizottság, a PR tevékenységgel pedig az önálló PR Bizottság foglalkozik.

► Hajtányverseny Pest és Buda között

Karunk egyik legnagyobb múltra visszatekintő rendezvénye a Kari Napok. Immár több mint 36 éve csendül fel minden tavasszal megannyi közlekes torkából a jól ismert éóó-éóó rigmus. Azonban a tekintélyes múlt nem azt jelenti, hogy a Kari Napok mindig pontosan úgy nézett ki, ahogyan jelenleg ismerjük. 2003 és 2014 között tíz alkalommal a Szabadság hídon a Hajtányver-

seny volt az egyik fénypontja a hagyományosan hat napon át tartó rendezvénynek. A versenyen a csapatok a házilag barkácsolt járgányaikkal éjféltor, kettessel versenyeztek egymással, a rendőrség által lezárt hídon futó villamospályán. A versenyszabályzat értelmében a hajtányokat maximum két fő hajthatta, viszont feltétel volt az is, hogy képesek legyenek a hajtók számával megegyező számú utas biztonságos szállítására. A verseny éjszakáját megelőző délutáni gépátvétel során a szervezők, illetve egy oktatókból álló szakmai zsűri ellenőrizte, hogy a járművek megfelelnek-e a szigorú előírásoknak, különös tekintettel a megfelelő kerékprofil kialakításra illetve a biztonságos fékberendezés meglétére és működőképességére. A verseny és az azt követő eredményhirdetés alatt a hídra kitelepült DJ pult szórakoztatta a versenyzőket és a nagy számban megjelent nézőközönséget. Egy időszakban szintén a Kari Napok keretein belül rendezték meg a Rakparti Szalomparty-t is a Műgyetem rakpart K és Ch épületek előtti szakaszán. A KN részét képező -- viszont még annál is idősebb -- program az Aranykerék. Ez nem sokat változott az idők során, a Budapest közigazgatási határán belül alaposan elrejtett apró, aranyszínű festett koralakú tárgy megtalálásának versenye a mai napig a Kari Napok egyik legnépszerűbb programja.

A Hallgatói Képviselő az őszi félév során is biztosított kikapcsolódási és szórakozási lehetőséget. Ezt a célt szolgálta az október elején esedékes Kollégiumi Napok vagy más néven Kolinapok. A három napos rendezvény programja koncerteket, HaBár bulikat, 100-as sörváltót, bulibuszt, amatőr zenekarok koncertjeit és tanár-diák focit is tartalmazott. Érdekes, hogy a 100-as sörváltó nevezési díja 100 forint volt, amiért cserébe az ízletes komlószörp mellé emléklapot is kaptak a versenyzők.

► A szórakozáson túl

A Hallgatói Képviselő a múltban sem feledkezett meg a színvonalas szakmai programok szervezéséről sem. 1998-ban volt az első Közlekedési Fórum, melynek keretein belül a résztvevők -- állófogadás kíséretében -- naprakész információkkal gazdagodhattak az ország piacvezető közlekedési vállalatának meghívott képviselőitől. Hasonló célokat szolgált a Szakmai Napok elnevezésű rendezvénysorozat is, ahol a szakmai témájú előadásokon kívül a hallgatóknak lehetőségük nyílt szervezett gyár- és üzemlátogatásokon való részvételre is. Ma ennek összefogója és koordinálója a Közlekedésmérnöki Szakkolégium, akinek köszönettel tartozunk sokrétű munkájukért.

► Selmeci diákhagyományok a BME-n

1999-ben a HK támogatásával a BME-n elsőként tartották a selmeci, soproni, miskolci hagyományokra épülő Gyűrűavató Szakestélyt. Az újonnan meghonosított diákhagyományok hamar nagy érdeklődést váltottak ki a hallgatók körében, ezért egy évre rá már Szalagavató Szakestélyt is tartottak. A szakestélyek sora a 2003/2004-es tanévre a Firmaköszöntő Szakestéllyel lett teljes és azóta a ma ismert formában rendezzük meg minden évben.

SZIJÁRTÓ
ZOLTÁN



A Baross Palota elmúlt 25 éve

25 év hosszú idő egy embernek, viszont rövidebb időszak egy 110 éves fennállással büszkélkedő kollégium életében. Csak néhány, egymás után gyorsan elszaladó év. Nehéz az időt összehasonlítani, azt viszont biztosan le lehet szögezni, hogy bár ez a 25 év csak töredéke a kollégium 110 éves történelmének, de ez idő alatt elképzelhetetlennek tűnő változások jöttek létre, hiszen sokszor hétről hétre változhatnak a dolgok szeretett kollégiumunkban. Az épület alapkövét 1906-ban rakták le, a munkálatok pedig 1908. májusában fejeződtek be.

Nem könnyű visszaidézni a 25 évvel ezelőtti kollégiumi rendszert, hiszen a HK megalakulásának az idejében már jó ideje működött a rendszerváltás előtről megörökölt Kollégiumi Bizottság. Ez gyakorlatilag egy Kollégiumi Önkormányzat volt, külön szervezetként működött, de együttműködött a HK-val valamint a kollégium igazgatójával. Ebből a szempontból is eltért a korábbi rendszer a mostanától, hiszen a HK megalakulásának az idejében a kollégiumok még az egyes karok részegységeiként működtek, nem összegytemi szervezet részeként. Ez problémás volt, hiszen a mi kollégiumunk kicsi, így ritkán szerveztek rendezvényeket nálunk, emiatt nem volt ilyesfajta bevétele a kollégiumnak. Csak hallgatói díjakból lehetett fenntartani, így állandó pénzügyi nehézségekkel küzdött, ami érzékelhető volt a kollégium állapotát tekintve is. Ha az 1993-as évet nézzük, az addig eltelt 95 évben nem esett át jelentősebb felújításon a kollégium, két komolyabbnak nevezhető fejlesztés történt csak: lecserélték a tető borítását, illetve felújították a Bartók Béla úti homlokzatot. Más belső felújítás, korszerűsítés, modernizálás nem volt az addig eltelt időszakban. A pénzügyi problémákról árulkodik az is, hogy 1990-ben az akkori igazgatóhelyettes, későbbi igazgató, Mátrai Miklós által alapított „BME Közlekedésmérnöki Kar Kollégiumáért” elnevezésű alapítványra befolyó összegből sikerült megoldani néhány nagyobb volumenű fejlesztést, a hallgatói körülmények javítása érdekében pedig a kar biztosított erejéhez képest alkalmoszerű támogatást.

Ez a rendszer 1996-ig működött így, ugyanis abban az évben a kollégiumok működtetése a Gazdasági és Műszaki Főigazgatóság kezelésébe került, ezzel egyidejűleg elkezdődött az egységesítés a Kollégiumi Bizottságok és Hallgatói Képviselők között. Egy idő után a HK bizottságaként kezdett el működni a KB, amelynek vezetője a HK kollégiumi felelőse. Maga a kollégiumi felelős poszt 2000 óta létezik a HK-n belül, nagyjából ekkorra datálható a végleges egyesülés.

Hogyan is változott az elmúlt 25 év alatt maga az épület, a közösségi terek, mi fejlődött, illetve mi az, ami jobb volt régen? Próbáljuk meg annak a frissen felvett hallgatónak a helyébe képzelni magunkat, aki 1993. szeptemberében életében először lép be a BME Baross Gábor Kollégiumba. Mit láthatott? Beléptető rendszert biztosan nem, hiszen ebben az időben az még nem került kiépítésre. Ha lement az alagsorba



és elfordult balra, a mostani HaBár irányába, akkor csupán néhány raktárhelyiséget talált a folyosón, valamint a folyosó végén egy sportszobát (mostani Zsákkutca) illetve egy tornatermet (mostani pingpongterem). Ha jobbra ment a gólya, akkor a kondi és a kardióterem helyén csak üres, kihasználatlan, lepusztult raktárhelyiségeket láthatott. Viszont a későbbi kedvenc helyévé váló, biztosan a szívéhez nőző helyiséget is ezen a folyosón lelte meg, hiszen a mostani próbaterem helyén működött az akkori Drönk, amely kiváló szintértként szolgált életre szóló barátságok kialakulásához. Gyakran töltötték itt az időt az akkori kollégisták, megkönnyítve ezzel egyetemi tanulmányaik és a kollégiumi állapotok elviselhetőségét. Ha a felsőbb szintekre ment föl a gólyánk, akkor javarészt csak lepusztulóban lévő közösségi tereket, mosdókat illetve szobákat találhatott. Ebben az időben nagyon nehéz helyzetben volt a kollégium, de ez a későbbiekben csak még tovább romlott, viszont az új évezred közeledtével lehetőség nyílt néhány fejlesztésre.

Sajnálatos módon a lepusztulás egyik leginkább fájó következménye volt, hogy a hatóságok

emberi tartózkodásra alkalmatlannak nyilvánították a Drönknek helyet adó alagsori helyiséget. Ezután a már fentebb említett Alapítvány finanszírozásában hallgatói segítséggel alakították ki a kollégiumi szórakozóhelyet a másik szárnyban, HaBár névre keresztelve. Egy kis érdekesség: a HaBár korábban is létezett már a 209-es szobában, a korábbi könyvtár helyén. HaBár Teázóként működött néhány évig, mielőtt leköltözött az alagsorba és a későbbiekben Szórakoztató és élménycentrummá alakult. Eközben a lakóterületek lassan használhatatlanná váltak, ennek következtében történt egy igazán jelentős fejlesztés, amely ugyan évenkénti ütemezéssel, elhúzódva készült el, de elkészült. 2003 végére felújították a kollégium északi szárnyát, ekkor került hideg-meleg vizes hálózat a lakószobákba. Kicserélték továbbá a teljes elektromos-, víz-, fűtés- és csatornahálózatot. Ez hatalmas fejlesztésnek számított, végre javultak a kollégiumi körülmények. Ekkor húzták fel az új szárnyban található szobákban a térelválasztó falakat is és ekkor kerültek be a beépített szekrények is. Néhány éven belül pályázatok útján felújították a régi szárny mosdóit is, valamint kialakították a szárnyak kö-

zépén található vizesblokkokat. A napjainkban elterjedt „új szárny” és „régí szárny” szóhasználat nem a szárnyak építésének időpontjára utalnak, hanem a felújításra, hiszen ebben az időben alulhatott ki ez, amit ma is használunk.

Ezek után még rengeteg kisebb-nagyobb fejlesztés valósult meg, a kollégiumi rendszer elkezdte felvenni a tempót a XXI. századi versenyfutással, lehetőségeihez mérten próbálja kielégíteni a hallgatói igényeket és megfelelni az európai normáknak, bár az utóbbi években sajnos kevesebb forrás használható fel a létfontosságú, alapfelszereltségnek számító eszközök, bútorok beszerzésére, mint például székek, szekrények, asztalok. Korábbi, nagyobb volumenű felújításra példa továbbá az új beléptető rendszer telepítése 2007-ben, a HaBár felújítása 2011-ben, a nyílászárók cseréje 2014-ben, a tűzjelző rendszer és a napelemes rendszer kiépítése 2017-ben. Ezen kívül további kisebb, de szintén fontos lépés volt a korábbiakban és az elmúlt időszakban a kondi- és kardiótermek felújítása, áthelyezése, a jelenleg is folyamatban lévő internethálózat korszerűsítése, valamint sok egyéb, kisebbnek tűnő, talán már el is feledett, de fontos fejlesztés, amely nélkül ez a kollégium nem lenne az, ami most. Például az itt lakók közül már csak néhányan tudhatják, hogy régebben sokkal nehezebb volt a mosás. Csak egy földszinti helyiségben állt rendelkezésre mosógép, amely zsetonnal működött. Ezt a zsetont pedig csak az vehette fel, aki a portai mosógépes fűzetben előzőleg időpontot foglalt a mosásra, de gyakran egy időpontra akár napokat is kellett várni. Illetve talán már kevés kollégista emlékszik a HaBár 2011-es felújításának az időszakára, amikor csak október elejére tudott kinyitni a HaBár, így addig a Díszterem üzemelt ideiglenes HaBárként. A háborgó kedélyeket pedig rendkívül kedvezményes italakciókkal -- nagyon olcsó keverttel -- csillapította az akkori HK.

Vannak olyan dolgok is, amelyek ma már természetesennek tűnnek, de régebben egyáltalán nem voltak azok. Ilyen például az épületen belüli dohányzás. Korábban az volt a probléma, hogy mindenki a folyosókon, szobákban dohányzott. Ezt megfékezendő a Hallgatói Képviselő közreműködésével kialakítottak a kollégiumban dohányzó helyiségeket, ilyen volt például a mostani 235-ös szoba. Majd később az okozott problémát, hogy egyáltalán nem lehet már dohányozni a kollégiumban, így megszűnt a közösségi élet egyik központjának számító dohányzó, a hallgatóknak le kell járniuk a kertbe vagy az utcára dohányozni. Ma ez már mindenkinek természetes, de régebben nem volt az. Ahogy az sem volt, hogy a gólyák a Barossban laknak. Évekkel ezelőtt a gólyákat bérelt kollégiumokban helyezték el, a város külterületein. Ma már ez is elképzelhetetlennek tűnik. Rendkívül sok dolog változott az elmúlt 25 évben, köztük sok olyan változással, amelyre már talán nem is emlékszik senki az itt lakók közül, csak azok tudnának mesélni róla, akik a részesei voltak.

Csak az elmúlt 25 év történéseiből is látszik, hogy micsoda változások történhetnek évek, akár hónapok alatt is. Mióta a Hallgatói Képviselő megalakult, próbál igazodni a hallgatói igényekhez és igyekszik biztosítani az számára rendelkezésre álló eszközökkel a hallgatók által igényelt fejlesztéseket, legyen szó bármely területről. A fentiek alapján erről tesz tanúbizonyságot az elmúlt 25 év.

Végezetül pedig szeretném megjegyezni, hogy a HaBár, a felújítások, a fejlesztések túlnyomó része egyetemi, alapítványi, pályázati forrásokból valósultak meg, nagy részük mégsem jöhetett volna létre az aktuális Barossos hallgatók nélkül. Ezek a munkálatok nagyrészt a Hallgatói Képviselő irányításával, koordinálásával zajlottak, de nem valósulhattak volna meg a lakók segítségével, hozzájárulása nélkül, hiszen mindig

voltak és remélhetőleg mindig lesznek is olyan emberek a kollégiumban, akik tenni akarnak azért, hogy fejlődjünk, előre lépjünk.

Éppen ezen emberek jelenléte, segítőkészsége miatt tartom különlegesnek ezt a kollégiumot, a többi egyetemi kollégiumhoz képest kiemelkedőnek, mivel úgy érzem, hogy van egy olyan légkör a Barossban, ami a mai, elszemélytelenedő világban kicsit mégis az otthon hangulatát, légkört, nyugalma adja. Jó sztorikat, igaz barátságokat szül. Itt mindig azt érzi az ember, hogy nincs egyedül, ha valamire szüksége van, akkor kap segítséget, van kihez fordulni. Ehhez kapcsolódva szeretném megköszönni nemrég nyugdíjba vonuló gondnokunk, Erzsike néni munkáját, aki majdnem 25 évig tevékenykedett a kollégiumban. Nagyban hozzájárult ahhoz, hogy kialakuljon ez a légkör, hiszen ebben a szellemben dolgozott ő is. Kevés olyan dolog volt, amit vele együttműködve ne lehetett volna megoldani.

Továbbá szeretném megköszönni az aktuális Hallgatói Képviselő nevében a korábbi és jelenlegi képviselők, mentorok, bizottsági tagok, kortagok, dolgozók, tenni akaró lakók munkáját, akik mindannyian hozzátekettek ahhoz, hogy ez a kollégium az lehessen, ami: egy mindenki számára biztonságot, jó hangulatot, családi légkört biztosító második - vagy sokaknak akár elsőszámú - otthon.

**HORVÁTH
BENCE**



Három évtizede a közösség élén

Wintermantel Zsolt nevével már valószínűleg sok budapesti összefutott: Újpest polgármesteréről azonban kevesen tudják, hogy a Közlekkaron végzett, ráadásul kari hallgatói képviselőként kezdte pályafutását. Hogy miként jutott el az egyetemi közéletből a városvezetésig, az alábbi interjúból kiderül.

Már az egyetemi éveitől is aktív szerepet játszott a közéletben. Mi volt a motivációja, amikor először jelentkezett kari, majd egyetemi hallgatói képviselőnek?

Számomra mindig adekvát volt a közösségi szerepvállalás. Már általános iskolában, aztán a középiskolában is „hangadó” voltam. Programokat szerveztem, aktív résztvevője voltam a diákéletnek. 1990-ben, az érettségi utáni napokban elszéltam a Lendvay utcába, és beléptem a hozzám legközelebb álló pártba. Már akkor elköteleződtem a közélet iránt, így a Hallgatói Képviselő nem is motiváció volt, mint inkább predesztináció. Aztán az egyetemen, mikor a K épületben már nem tévedtem el, megkerestek a HÖK-től, mert keresték az új kollégákat, a közösségileg aktív embereket. Látták, hogy én ilyen vagyok, és azt mondták, hogy dolgozzak velük. A HÖK talált rám, nem én a HÖK-re, bár előbb-utóbb mindenképpen összekapcsolódtunk volna. Azonnal belevetettem magam a munkába, akkor éppen tantervreform javaslatunk volt. A gyökerek innen vannak.

Nemcsak a BME-n belül, hanem országosan is képviselte a hallgatóságot a HÖK elnökségi tagjaként. Milyen feladatokat látott el a HÖK-ban?

A HÖK által delegált Gyermekek- és Ifjúsági

Érdekegyeztető Tanács tagja voltam. Ifjúságpolitika, a kormánnyal való érdekképviselet volt a feladatom. Én voltam a kapocs a HÖK és a hivatalos szakpolitika között.

Ez idő alatt jelentős kapcsolati tőkére tett szert. Van olyan személy, akivel az egyetemi évek óta tartja a kapcsolatot?

Nem tagadom, hogy azokat, akik az egyetemi érdekképviseleti munkám alatt közel kerültek hozzám, nem akartam később sem elveszíteni a látókörömből. Sőt, ha kibővíjük ezt a kört, később, a Diákközpont igazgatójaként eltöltött öt évem alatt is megismerkedtem számos értékes és kiváló emberrel. Sokan ma is segítik a munkám Újpesten. Molnár Szabolcs előttem volt EHK elnök, most alpolgármesterként dolgozik velem. Vagy említhetném Kucséra Tamás Gergely volt HÖK elnököt, aki ma a Magyar Művészeti Akadémia főtitkára, korábban főosztályvezető volt Újpesten. Szóval az egyetemi szálak nemhogy nem szakadtak el, de valódi kötelékekké, barátságokká váltak.

Hogy tekint vissza a kari évekre? Milyen volt a kilencvenes években „közlekkarosnak” lenni?

Víszonylag jó tanuló voltam. És persze, hogy jó volt diáknak lenni. A sokat emlegetett „boldog

diákevek” valóban azok voltak, bőven volt részem olyan élményekben, amelyek ma is élénken bennem élnek. Különösen igaz ez már csak azért is, mert én a rendszerváltáskor voltam egyetemista. A mai diákok el sem tudják képzelni, milyen érzés lehetett ez. A ma magától értetődő dolgok akkoriban jó esetben csak az álmok világában léteztek. Rossz esetben a BTK-ban. Aztán hirtelen kinyílt a világ. Ránk ömlött a szabadság, és mi úgy lubickoltunk benne, hogy akkoriban nem is igazán fogtuk fel, micsoda események részesei vagyunk. Napról napra éltük át a történelmet. Rendkívül élveztem, nemcsak a tanulást, a közéletet, de a társaság miatt is. 1996-ban, a diploma után, ezért is maradtam tovább doktori képzésen, aminek folyományaként a Műegyetemi Kiadó igazgatója is voltam.

Kikre gondol vissza szívesen az oktató gárdához?

Emberileg sokat kaptam Kövesné Dr. Gilicze Évától, aki akkoriban a kar dékánja volt és akit nagyon jó embernek ismertem meg. Fontos megemlítenem még témavezető tanáromat, Tóth Jánost, akivel újpesti közlekedési témákban is dolgoztam együtt később. Nem csoda: a szakdolgozatomat is Káposztásmegyér közösségi közlekedéséről írtam.

Mi mindent tanult a hallgatói képviselői munkája során, amire később is tudott támaszkodni politikai pályafutása alatt?

Előbb voltam része a közéletnek, mint egyetemista, így ez egy párhuzamos tanulási folyamat volt. Újpesten legalulról kezdtem, aktivistaként. Aztán jöttek a komolyabb feladatok, külsős bizottsági tagság, majd a képviselői mandátum, az országgyűlési tagság, végül a polgármesteri tisztség. Számomra azonban mindvégig nem volt kérdés az irány. A fővárosi, országgyűlési képviselőség, és a polgármesterség közül habozás nélkül ma is az utóbbit választanám. A hallgatói érdekképviselet mindehhez fontos gyakorlóterep volt, ahol megtanultam a különböző vélemények, érdekek, akaratok becsatornázását, képviseletét, és azt, hogy hogyan alakítsam ki ezek egyensúlyát, de azt is, hogyan célszerű és hatékony a különböző válsághelyzetekre reagálni. Az itt szerzett tapasztalatok adtak alapot a nagypolitikai életben is. Megtanultam, hogy ugyanazt a célt hányféle módon lehet kitűzni, hányféle módon lehet elindulni az elérésé felé és, hogy hogyan lehet ezekből végül egyetlen közös irányt kialakítani és azt képviselni.

2010. óta Újpest polgármestere. Fel lehet fedezni valami hasonlóságot a városvezetés és az EHK vezetése között? Esetleg pont az EHK adta a kezdő lökést ahhoz, hogy polgármesterként is megmérette magát?

Pont fordítva volt. Mindig is tudtam, hogy politikával, közélettel akarok foglalkozni. Az EHK ehhez egy lépcsőfokot, biztos alapot és kiindulópontot jelentett. Mint az indítóállás egy rakétánál. Ott is tudni, hogy mi a cél, hova tart az űreszköz, de kell hozzá a kilövőállás.

A rendszerszemlélet alapvető tulajdonsága a jó polgármesternek – és a mérnöknek is. Mennyire hat ki a mindennapos munkájára, hogy közlekedésmérnökként végzett?

A közlekedésmérnökök dolga, a mérnöki tudománynak egy olyan ága, ami ténylegesen befolyásolja a mindennapjainkat. Számos olyan része van, ami határozottan segíti a munkámat



polgármesterként, mint például a rendszerszemlélet, a hálózatszervezés, és a különböző igények gyakorlatba ültetése. A zeneművészeti végzettségem nem segítene...

Újpestiként nem meglepő, hogy nagy szenvedélye a sport. Mikor kezdődött ez a rajongás?

Középisikolás korom óta tart, amikor a szüleim először elengedtek meccsre. Persze előtte sem voltam messze ettől a világtól, hisz atletizáltam, és kézilabda játékosként aktív sportolói múltam volt már akkor is.

Gondolom, sok kedves emlék fűzi a HK-s korszakhoz. Van olyan élmény, amit mégis kiemelne?

Konkrétumot inkább nem, de ezt bármelyik diák megérti azt hiszem. HK-sként és EHK-sként is gólyatáborokat, Kari Napokat, vagy az Aranykerekét szerveztem. Nemcsak résztvevőként, de alakítóként is kedves emlékek ezek számomra.

Ha újra visszaülhetne a Közlekkar padjaiba, mi az, amit most hallgatóként megtenne? Mit üzen a hallgatóságnak?

Pályaelhagyóként fura lenne ha én adnék tanácsot, ezért csak annyit mondok: ha úgy érzik, hogy ez a jövőjük, csinálják jól. Ha viszont nem, akkor ne habozzanak változtatni. Ne ragadjanak bele a sémákba!

Köszönöm az interjút, további sikereket kívánok!

DÓZSA
ESZTER



„Megtanultam, hogy ugyanazt a célt hányféle módon lehet kitűzni, hányféle módon lehet elindulni az elérésé felé, és hogy hogyan lehet ezekből végül egyetlen közös irányt kialakítani és azt képviselni.”

A HK kedvenc viccei

- Amúgy miért indexel a Signal fogkrém?
- Hát mert megelőzi a fogszuvasodást.

~~~~

-Száz lába és négy foga van. Mi az?  
-Ötven tagú asszonykórus!

~~~~

- Mi van, ha az állatok egy sorban állnak az állatkertben?
-???
- Vonalzoo

~~~~

-Miért mindegy a LEGO embernek, hogy jég-gel vagy jég nélkül kapja meg a whisky-jét?  
-???  
- Mert olyan kézzel úgyis csak maga mögé tudja önteni...

~~~~

Miért nem ment Noé horgászni?
-???
- Mert csak 2 gilisztája volt.

~~~~

-Mi az, hosszú és vérzik?  
-???  
-Sebes vonat.

~~~~

- Mi van a gépészmérnök sírján?
- ???
- Fogaskoszorú.

~~~~

-Melyik háziállatnak van nyomása, ellenállása és fázisszöge is?  
- ???  
- A csirkének, mert az Bar-Ohm-Phi!

~~~~

-Hogyan ismered fel a kezdő tűzoltót?
-???
-Elég könnyen.

~~~~

- Pistike, mondj nekem egy tagadó mondatot!  
- Tibike megette az uzsonnámat.  
- De, hát hol van ebben a tagadás?  
- Tibike tagadja.

~~~~

- Miért van hátsó ablakfűtés a Škodában?
- Télen melegen tartja a kezed, amíg tolod.

~~~~

Sűrű, átláthatatlan ködben két autó szinte egymáshoz tapadva araszol. Aztán az első kocsi hirtelen fékezik, a második nekimegy. A hátsó sofőr kiugrik a kocsiból.  
- Mi az ördögöt csinál? Hogy lehet ilyen hirtelen fékezni minden ok nélkül?  
- Mi az, hogy minden ok nélkül? Ha nem venne észre, az én kocsim már a garázsban van.

~~~~

A székely és a felesége beszélgetnek az ágyban! Megszólal az asszony:
- Te, azt hallottam, hogy a Kati terhes lett.
- Az az ő dolga.
- De úgy hallottam, hogy tőled van.
- Az az én dolgom.
- ...És én most mit csináljak?
- Az a te dolgod.

~~~~

Elsős főiskolásoknak tart eligazítást a kollégium igazgatója:  
-Nos fiúk, a tiétek az első szint, a lányok a 2. szinten laknak. A különböző problémák megelőzése érdekében mindenki a saját szintjén tölti az éjszakát. Az a szabály, hogy ha valakit először rajtakapunk a másik szinten, megbüntetjük tízezer forintba. Ha ez még egyszer előfordul, akkor már húszezer forint a büntetés, harmadszor pedig már harminc!  
Hátulról megszólal egy hang:  
- És egy féléves bérlet mennyibe kerül?

~~~~

A farmer lánya hazaérkezik és boldogan újságolja:
- Képzeljétek, Jack feleségül akar venni.
- Megkérte a kezét?
- Még nem, de már lelőtte a feleségét.

~~~~

Hajópincér a tengeribeteghez:  
- Az ebédjét a kabinba kéri, vagy egyből dobja át a korláton?

~~~~

- Hogyan csinálják a tejport?
- ???
- Nem adnak vizet a tehénnek.

~~~~

Egy fiatalember lázasan tanulja a tételeket. Egy nappal a vizsga előtt riadtan konstatálja, hogy a történelem tételekre nem maradt ideje. „Mentsük, ami menthető!”- gondolta, és 1 tételt azért megtanult, mégpedig a 13-as számút, ettől rögtön elmúlt a félelme.

Másnap, amikor a 6-os számú történelem tételt húzta, egy hirtelen mozdulattal visszadugta a többi közé.

- Na-na fiatalember, mit művel? Hányas tételt húzta?  
- A 13-ast, de szörnyen babonás vagyok, ezért ijedtemben visszadobtam.  
- Itt ilyen nincs! Tessék, mondja csak el a 13-as tételt!

~~~~

Egy férfi betér egy étterembe egy struccal a nyomában, leül és rendel:

- Kérek egy hamburgert, sült krumplit és egy Coca-Colát. - Majd megkérdezi a struccot: - És te?
- Ugyanazt - így a strucc. Néhány perc múlva a pincéernő visszatér a rendeléssel és a számlával.
- 6 dollár 40 - mondja. A férfi belenyúl a zsebébe és számolás nélkül átadja a pontos összeget.

A következő nap újra bejönnek, ugyanazt rendelik, és a férfi ugyanúgy kifizeti a pontos összeget. A következő napokban ugyanez megismétlődik még négy-öt alkalommal. Egy péntek este ismét megjelennek.

- A szokásosat? - kérdezi a pincéernő.
- Nem, ma péntek van, kérnék egy steaket és tört krumplit - közli a férfi, és a strucchoz fordul:
- És te?

- Ugyanazt - hangzik a válasz.
Néhány perc múlva a pincéernő visszatér a rendeléssel és közli a számla összegét:
- 32 dollár 50.

A férfi belenyúl a zsebébe, és ismét számolás nélkül átadja a pontos összeget. A pincéernő nem tudja visszatartani a kíváncsiságát és megkérdezi:
- Bocsásson meg, uram, hogy lehet az, hogy önnél mindig a pontos összeg van?

- Évekkel ezelőtt kitakarítottam a padlást és találtam egy öreg lámpát. Megdörzsöltem, előbújt belőle egy dzsinn és felajánlotta, hogy teljesíti két kívánságomat. Az első kívánságom az volt, hogy ha valaha is fizetnem kell valamiért, mindig legyen a zsebemben a pontos összeg.

- Briliáns, más emberek kértek volna egymillió dollárt, de így maga gazdag fog maradni egész életén át.

- Ez így igaz, mindegy, hogy egy liter tej vagy egy Rolls-Royce, az összeg mindig ott van, ha kell.
- Megkérdezhetem, hogy kerül ide a strucc?
- A második kívánságom egy feltűnően magas pipi volt, hosszú, izmos combokkal.





25