

KÖZHIR



IV. 22. A KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR KISZ SZERVEZETÉNEK LAPJA X. félv. 11. szám.

Újrend

A kályhától indulva: osszedől a Kozgáz, mi átköltöztünk - és egy kissé szétforgácsolódunk területileg és órarendileg. Az azóta eltelt időnek eseményeit értékelve a Kari Vezetőség arra az álláspont-ra jutott, hogy módosítani kell karunkon a szervezeti felépítést. Ez annyit jelent, hogy az eddigi alapszervi / tankörönkénti / vezetőségi rendszer helyébe egy olyan rendszer lép, ahol az egy szakon tanuló két tankör képez egy alapszervezetet - kilenc fős vezetéssel. A kilenc főt a titkár, a szervező és az agit-prop titkár, a sportos és a kultúros, valamint tankörönként egy-egy érdekvédelmi és tanulmányis adja. / Az érdekvédelmi és tanulmányi feladatok külső okok miatt tankör-szervezősük: pl. ösztöndíj-kifizetés, ágazatosodás stb./

A változtatás miatt egészségesebb lesz a kari KISZ szervezetben a vezetők és a tagok aránya: az eddigi 1:3 helyett kb. 1:5, és remélhetőleg két tankörből könnyebb kiválasztani az adott feladatnak legjobban megfelelő embereket.

Az évfolyamokat hét fős vezetőség irányítja, itt is arányeltolódás lesz: egy évfolyam-reszortoshoz az eddigi hat helyett csak három alapszervi reszortos tartozik - könnyebb lesz őket elérni, tájékoztatni stb.

Összegezve tehát: célunk az, hogy területi és órarendi szétszórtságunk hatását csökkentjük az új felépítéssel.

Umagában véve mindez semmit sem ér két dolog nélkül:

- öntevékenység / hiába közhely, mégis igazi /
- és értelmes cél

Az előbbi mindenki, illetve minden alapszervezet dolga, az utóbbi biztosított: a szakmapolitikai akció révén.

Appropó! Azt nem lehet mondani, hogy hemzsegték a szakmapolitikai vitakörökről beérkezett anyagok!

Kari KISZ Vezetőség

U.i.: Az összevonást / az új vezetőségek megválasztását / az április 16-24. között megtartandó értékelő taggyűlések után közvetlenül csináljátok meg.

Az értékeléshez annyit, hogy aki nem végzett megfelelő munkát, / pl. nem teljesítette a minimumkövetelményeket / annak nincs helye a KISZ-ben!

A küldöttgyűlések időpontjai:

Évfolyamok: április 28. és márcus 3. között. A helyet és az időpontot közösen állapítsátok meg.

Kari: május 6. 15 h-kor / valószínűleg / a J 210-ben. Ide az új alapszervekből öt-öt küldöttet várunk / I-IV évf.-ig / az évfolyamvezetőségeket / szintén I-IV. évf.-ig /, illetve összesen 8 küldöttet a hajós és a dolgozói KISZ alapszervezetekből. Meghívottként elvárjuk az ötödévészeket is.

Egyetemi: május 13.

Többen kérdezték, a KÖZHIR miért nem tudósított már az előző, ápr. 15-én megjelent számában a Csillagtúráról és a FIN fesztiválról. Ha a naptárat nézzük, akkor jogos a kérdés, hiszen a rendezvények két nappal a megjelenés előtt voltak, és ezeken a lap tudósítói is aktívan részt vettek. Annak, hogy csak most írunk a fesztiválról, egyszerű oka van: a KÖZHIR a megjelenés előtti hét péntek estéjén - éjszakáján készül, / a K I. 51-ben, ahol minden érdeklődőt továbbra is szeretettel várunk! / és másnap reggel már a nyomdában van. A szombat-vasárnapi események hírei így csak némi késéssel olvashatók lapunkban, ezért jelenik meg csak a jövő héten például a FIN-túráról szóló beszámoló.

Kinek jó?

Több, külföldön járt tanárunk a kint látottakat hazanosítani akarja itthon, ami, ha a fejlődést szolgálja, rendkívül fontos és dicsérendő tevékenység. A külföldön tapasztaltak egy részét tehát honosítani lehet kis országunkban, vagy szűkebb hazánkban, itt az egyetlen, de még egyszer hangsúlyozva azt, hogy az átvett módszerek és ötletek tényleg egyértelműen hasznunkra váljanak.

Nos ennyi bevezető után most már mondjuk is el, mi indította el ezt a szerkesztőségi beszélgetést, amely miatt ez a cikk íródott. Nem más, mint az eszmecsere a vizsgaidőszak és a szorgalmi időszak hosszának viszonyáról. Ez természetesen formai jellegű dolog, mint sajnos mostanában a legtöbb oktatással kapcsolatos kérdés, de van egy lényeges hatása. Ez pedig a tananyag birtoklásában jelentkezik. Most nem kívánunk hosszas elemzésbe fogni arról, hogy a jelenlegi oktatásnak miért a vizs-



gával történő számonkérés felel meg leginkább, hogy az anyag szintetizálásához jelenleg még hosszabb vizsgaidőszakra van szükség, és még tovább lehetne sorolni, nem e miatt, hanem a bevezetőben elhangzottak miatt került sor e cikk megírására.

Hallottunk tehát arról, hogy az NDK-ban, Svájcban és még sok más országban a vizsgaidőszak 2-3 hétig tart. Ehhez persze képzeljük el az alábbi oktatási formát: szinte minden egyes hallgatóval egy külön találkoz. a 2. old.

nár/ az ún. kurátor/ foglalkozik, sokkal szabadabb formában, mint pl. a mi egyetemünkön - ez az előadások látogatásában, a laborok használatában mutatkozik meg - az oktatási idő lejártával az illető oktató felelős véleményét mond diákjáról, aki ennek alapján helyezkedhet el.

Ez a forma nálunk bevezetve egy kicsit másképp nézne ki. Először is 2 hetes vizsga- és 18 hetes szorgalmi időszakra oszlana a jelenlegi 4 - 16-os arány, ami a folyamatos számonkérés további tárgyakra való kiterjesztését vonná maga után. Sajnos szükségszerűen, hiszen e két hét alatt nem lehet 4 tárgyból levizsgázni. A folyamatos számonkérés erősítése és a 18 hét több okból sem kívánatos.

- ad 1. Többlet munkát jelentem mind a hallgatók, mind az oktatók számára.
- ad 2. Nem sorolhatjuk a legelőnyösebb számonkérési rendszerek közé, hiszen tények mutatják hiányosságait.
- ad 3. A két hét többlet nem használható kellően, az ekkor leadott anyag rész már nem kérhető számon.

Más is hibázik azonban. A leírt kötetlen, és mégis hatékony oktatási forma feltételez nagyszámú „polihisztor” oktatót és bővebb laborlehetőséget, ami itt még nem nagyon valósítható meg.

Ha tehát ezek után megfontolás nélkül kiragadnánk és átvinnénk a rendszernek csak egy formai részét /2-18/, és megpróbálnánk beilleszteni egy más társadalmi viszonyokkal rendelkező országba, nem valószínű, hogy javunkra válna.

Helyes lenne tehát, ha először sikerülne megteremteni annak lehetőségét, hogy ne kelljen hosszú vizsgaidőszakot tartani. Tartalmilag, didaktikailag új oktatást kell megvalósítani, és csak ennek létrejötte után csökkenteni le a vizsgaidőszakot.

Szerkesztőség



tábla

Igen ám, de hol? Semmi gond - mondom magamban - épp az előbb bicajoztam el egy hatalmas „Művelődési ház” mellett. Nosza, visszakerekkeztem. De a tábla mögött sehol semmi, illetőleg egy udvar. Kitartó kutatás után ennek egyik sarkában találtam egy istállót. Benyitva nem a tehének köszöntek rám, hanem egy szárnyait próbálgató beas-együttös hallgató a Pink Floyd egyik nagylemezét. TV sehol, így kimentem az udvarra, hátha egy másik ajtón benyitva több siker-

Könyvtár

Megkérdezték a járműgépészeti intézetet, hogy a könyvtár és az olvasó használatát hogyan szervezik meg, mi lesz a nyitvatartási idő, stb.

Válasz: A végleges rend kialakítása csak a következő félévre várható. A három tanszéki könyvtár közül korábban csak egy volt „nyilvános” könyvtár. Most az összevonással egyidejűleg mindazt a többletmunkát is meg kell csinálni, ami a háromszorosára nőtt állomány szabályszerű kölcsönzéséhez elengedhetetlen.

Az olvasóterem használata - a nyitvatartási idő - attól függ, mennyi időre tud az intézet teremfelügyeletről gondoskodni. Ez létszámprobléma. Most gondolkodunk azon, hogy esetleg hallgatókat kérnénk fel teremfelügyelői teendőik ellátására. Ez elképzelhető lehetne társadalmi munkában is, de esetleg tiszteletdíjas megbízásként, amihez viszont még pénzt kell szerezni. A végleges megoldást majd közzhírré tesszük.

A könyvtár ideiglenes nyitvatartása:
Kölcsönzés:

Hétfőtől - Csütörtökig 9-17³⁰ig
Pénteken 9-16³⁰ig

Minden páratlan szombaton 9-12 - ig

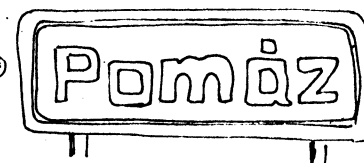
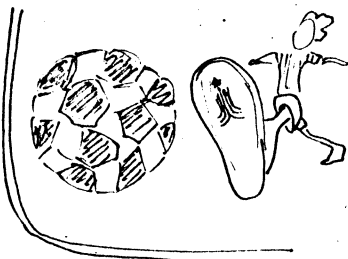
Az olvasóterem nyitvatartása:

Hétfőn 10-15 - ig

Szerdán 8-15 - ig

Pénteken 10-15 - ig

A magyar labdarúgó válogatott is
bojkottálja a moszkvai olimpiát.



Úgy esett a dolog, hogy 13-án Pomázon találtam magam 16³⁰kor. Focikedvelők már tudják, ekkor kezdődött a Csehszlovákia - Magyarország olimpiai selejtező mérkőzés, amelyen eldől, ott lehetünk-e a moszkvai olimpián. Mivel nagyon érdekelt a dolog, elhatároztam: ott nézem a meccset.

rel járok. TV persze itt sem volt /mert ugye a WC-ben még Pomázon sincs ilyen szerkezet/.

Végül egy idősebb helybéli világosított fel: ha a meccset látni akarom, menjek a Turista vendéglőbe. Gyorsan odasiettem, de TV ott sem volt. A mellettem álló söröshordó kérdésemre így szólt:

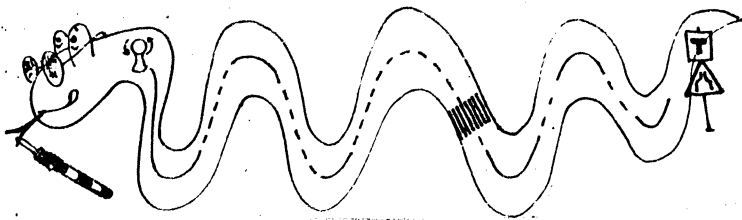
- Menjél a kocsmába haver, ott színes TV van b... meg!

A szívélyes ajánlatot megfogadva képernyőhöz jutottam. Bár kivételesen nem sok gusztusom volt a sörre, a két korszó egyben kényelmes székhez is juttattam.

Hogy mindezt miért írtam le? Semmi különösebb ok nincs, csak eszembe jutott a „szabadidő kultúraltöltése” című fogalomkör: Meg az is, hogy harcot indítottak az alkoholizmus ellen. Tartok tőle: Pomázon nem a legjobb úton indultak el...

Cserkúti György

2. KÖZZÉ



Budapestet többé-kevésbé mindannyian ismerjük. Itt lakunk, itt tanulunk, átmenetileg vagy véglegesen ez mindannyiunk otthona. De többnyire a város ismerete mindössze arra terjed, hogy tudjuk, mit, hol találunk. S bár a közlekedés jövőendő szakemberei leszünk, alig-alig van némi homályos fogalmunk Budapest közlekedéséről. Az elmúlt néhány hétben több szakemberrel volt alkalmam a főváros közlekedési helyzetéről, gondjairól, a jövő kilátásairól beszélgetni. Frissen szerzett, s minden bizonnyal közérdeklődésre számot tartó ismeretemet szeretném közzétenni, megosztani a kar hallgatóival.

A mai helyzet megértéséhez elengedhetetlen egy kis történelmi visszazapillantás. Már Budapest, illetve Pest-Buda, sőt Aquincum kialakulása a közlekedés városképző erejének közzönhető. Itt a vízi- és közúti közlekedés találkozásánál 2000 éve város áll. A település és a közlekedés kölcsönhatásaként a város egyre gyarapodott, az úthálózat bővült, míg elérte a mai, mindenki által ismert szintet.

Írásom tárgya Budapest közlekedése, mely jelentőssé csak a város területének nagymértékű növekedésével vált. Már 1796-ban megjelentek Pesten és Budán is a konflisok. Az első tömegközlekedési jármű megjelenésére 1832-ig kellett várni, ekkor indult meg az omnibusz első járata. De igazán forradalmi újdonság a villamosvasút kísérleti pályájának megépítése volt 1887-ben a Nyugati pu. és a Király utca /Majakovszkij utca/ között.

Időközben a város is egyre terebélyesedett, hidak épültek /Lánchíd 1849., Margit-híd 1876., Szabadsághíd 1896., Erzsébet-híd 1903., Árpád-híd 1950./, kialakult a mai, sugaras-körutas hálózat, mely annyira probléma forrása napjainkban. Az

akkori építőktől persze el sem lehet várni a korszerű közlekedés igényeit kielégítő úthálózatot. Ők a közlekedés igényeit mindössze koruk szintjén vették figyelembe, eltekintve néhány útvonaltól, melyek még ma sem bizonyultak túl szűknek.

Budapest közlekedésében az igazán nagy fordulatot a gépkocsi megjelenése okozta. Nagy sebessége és egyre nagyobb száma szükségessé tette a forgalom szabályozását. A századfordulót követően néhány év múlva meg is jelent az „Ős-KRESZ”, mely alig néhány táblát és szabályt írt elő. Ezt a forgalom hamarosan kinövelte, s 1929-ben újabb rendelet látott napvilágot, mely elődjénél alaposabb, átfogóbb szabályozást biztosított.

A forgalom nagysága néhány év múlva már megkövetelte a rendőri szabályozást. A forgalomirányító jelzőlámpa őse tulajdonképpen a lovasrendőr, később a ló nélküli rendőr, aki a kereszteződés közepén igyekezett a közlekedés zavartalan lefolyását biztosítani /ugye, ez utóbbi még ismerős?/. Az „igazira”, bár még igen kezdetlegesen jelzőlámpára sem kellett sokat várni. Az EMKE-nél 1926-ban helyezték üzembe az első forgalomirányító jelzőberendezést, melyet egy rendőr egy hosszú rúddal kezel. Este a rudat az EMKE-be vitte, hogy illetéktelenek ne férhessenek a lámpához. Távvezérlésre csak néhány év múlva került sor, először a bizalmatlanság miatt kísérleti üzemben. A kísérlet bevált, olyannyira, hogy egyre több jelzőlámpát telepítettek. Érdekes, hogy összehangolással már a II. világháború előtt kísérleteztek, de a háború félbeszakította a reménytelen próbálkozásokat. Közvetlen utána pedig aligha volt szükség a „zöldhullámra”.

A közlekedés fejlődése megkövetelte az úthálózat fejlesztését is, mely többnyire szilárd burkolat létesítéséből és a kereszteződések kiépítéséből állt. A csomópontok eleinte roppant egyszerű formát öltöttek. A járdaszegélyek közötti terület volt az út, melyen haladtak, amerre sikerült. Később járdaszigetekkel, terelőoszlopokkal kíséreltek meg rendet teremteni. Még a háború előtt a körforgalomban válték az új csodaszert megtalálni. Az idő bizonyított, a körforgalmú csomópontokat /Kálvin tér, Marx tér, Baross tér/ egymás után felszámolták, a csodaszert újját nem vált be.

A tömegközlekedés fejlődésének meggyorsulását a századfordulótól számíthatjuk. A villamos akkoriban már jelentős forgalmat bonyolított le. Mellette az omnibusz, később az autóbusz volt a vetélytárs. Ha nem is kapacitásban, de mozgékonyaságban mindenképpen rugalmasabb. Az első, sikeres kísérlet az autóbusz bevezetésére 1909-ben zajlott le.

A trolibusz 1931-ben jelent meg a villamosvasút pótlására. A kísérlet igen sikeres volt, a trolibusz szerepe napjainkban is egyre növekszik.

Ezzel a rövid történelmi áttekintéssel már napjaink kérdésköréhez jutottam, melyről a következő számban írok.

- L. K. -



A KÖZHIR 10-ik számában Szájtépés címmel szerkesztőségi cikket tettünk közzé.

Igy kezdődik: „Vitarészlet /reménykedve abban, hogy hozzászólást csikarunk ki /”.

Már ebből is érezhető, hogy nem konkrét személyekről, intézményekről van szó, hanem mint tényről. Gondolom nagyon sok embernek van véleménye, hozzáfűznievalója, pl. a kollegistáknak, a „délben bevonuló bizottságnak”, kivülállóknak.

Szeretnénk mihamarabb közzétenni „szájtépéseiteket”.

Sajnálatos módon előző két számból kimaradt, hogy Kővári Ágnes is kollégiumi jutalomban részesült.

GRÜNE TOTEN

KÖZHIR 3

Zapó

Jogos a két pont!

"Egy új Zaporozsec tulajdonos első tapasztalatai" címmel az Autósélet 80/4-es számában egy olvasó levelét közlik. C.M. beszámol első élményeiről. Idézzük csak!

"Simán ment a bejáratás, aztán eljött az 536. km, és égve maradt az olajnyomásmérő lámpám. A diagnosztika: eltört az olajpumpa tengelye." Ez eddig nem valami biztató, de a tulaj később így folytatja: "...lényegesen csöndesebb a hangja az előző kiadásokhoz viszonyítva /mihez képest?-Cs.Gy./. Könnyen gyorsul, jól lehet vele előzni. ... Minden sebességfokozatban jól kihúzható; erőlködés nélkül vízzi III-asban a 80-at /!-Cs.Gy./. Magas felépítése ellenére stabilitása jó /!!!-Cs.Gy./."

Ezek után jön a kamuzás: "Ezzel a kocsival addig nincs baj, amíg alkatrészeire nincs szükség! Ez igen! De tartok tőle, ez a talicskával, vagy a fűnyíróval is így van. Igaz, a Mercedes is ilyen.

Végül néhány apróbb hibáról esik szó: "...- sajnos fénykürt sincs. A gyújtáskapcsoló igen rossz helyen van /egy magasabb tulajdonos térde állandóan kék-zöld emiatt/. Általában sok a mechanikus alkatrész a kocsin /pl. az ablaktörő gombja, az index- és távfénykapcsoló karja menetközben kirázódik, majd egy váratlan pillanatban a tulajdonos kezeiben marad/;

- A gyertyapipák és kábelek gyenge minőségűek /átütnek, testelnek/, ezért érdemes lecserélni minél előbb; - a fűtésre vonatkozólag: lényegesen csöndesebb, mint a régié voltak, de fokozatkapcsolót most sem szerelték be.

Most már összegezve: milyen kocsit az új Zaporozsec?

Leszámítva és beletörődve néhány tényleg csak külsőségekben meglévő hibájába, nagyon megkedvelhető, olcsó üzemű családi autó. Sajnálatos, hogy autós közvéleményünk ítéletében nem a tényleges, valószínű értékek dominálnak..."

Kedves C.M.! Kívánom, hogy uljjon egyszer egy /másik/ autóba is. "Kinek a pap, kinek a papné" mondá Kazalka.

Cserkúti György

Csillagtúra 1980. április 13.

Végeredmény:

Helyezés	Tk.sz.	Megj.sz.	Pontszám
1.	462.	19	120
2.	281.	25	113
3.	461.	20	112
4.-5.	284.	20	111
4.-5.	555.	15	111
6.-9.	282.	13	109
6.-9.	283.	21	109
6.-9.	465.	7	109
6.-9.	731-36.	8	109
10.	Hajós II.	13	108
11.	554.	14	105
12.	466.	6	100
13.	286.	13	96
14.	463.	8	95
15.	556.	2	94
16.	194.	18	93
17.	376.	4	91
18.	192.	4	90
19.	193.	12	89
20.	196.	8	88
21.	Hajós III.	3	87,5
22.	372.	3	87
23.	285.	7	86
24.-25.	371.	4	82
24.-25.	Hajós I.	4	82
26.	191.	6	70

Maximális pontszám: 145 volt.

Nem jelentek meg a következő tan-
körök: 195., 373., 374., 375.,
464., 551., 552., 553.

Ballagás: Máj. 24. 12.00

Érdekes események mindig történnek, de meg is kell látnia valakinek őket. A következő eset három hete történt, amelyre menet közben lettem figyelmes a Dimtrov tér és a Kinizsi utca között. Éppen a csarnok mellett jártam, amikor egy taxi állt meg a járdánál. Az első ülésről egy mezitlábos kisfiú, és a taxi kifizetése után a hátsó ülésről egy mezitlábos középkorú nő szállt ki egy meglehetősen kétes külsejű batyut cipelve, amiből akármilyen is csöpögött. Ez már ideig is érdekesnek tűnt, de ideje volt, hogy magam elé is nézzek, mert álló mikrobusz toppant elém. De!!! Tudja-e Ön, hogy mi következett ezután? Pedig egyszerű. Nyílt az egyik nagy szeméttároló, és a páros élénk munkába kezdett.

Mindezekre csak egy magyarázat lehet. Valószínűleg gazdasági számításokat végeztek, s így a belváros gazdagabb lehetőségei nyilván csábítóbbak és kifizetőbbek voltak a külváros kukáinál.

Ne feledjük, mindezek még a régi taxiárak mellett voltak!

Menyus

VILÁG

A Mozgó Világ '80/3-as számában olvashattunk egy cikket az egyetemünkön lezajlott Mozgásszínházak Fesztiváljáról: darabról-darabra menő futólagos elemzést ad az itt látott előadásokról.

Rövidségében és választosságában is érezteti, hogy érdemes volt megrendezni, mert sokféle rangos művet láthatott a néző /semmi tisztelet a kivételnek/. Ez a kicsi "fesztivál" betekintést engedett a mai színház eszköztárába, gondolkodásvilágába, túl azon, hogy ékesen bizonyította a profi szinten működő amatőr színházak életrevalóságát, azt, hogy szükségünk van az ilyen művész-társulatokra is. Ezért is vettük sajnálattal a hírt, hogy nem szándékoznak ez évben újra megrendezni. A rendezés, szervezés, meghívás költségeit, fáradozásait, gondjait, bajait busásan "megtérítette" az az élmény, amelyet az előadások folyamán kaptunk, s a taps, amely az egész színháznak szól, azokat is köszönti, akik a lehetőséget megteremtették, jegyzesdőtől a tolmácsig. Más mércénk nem lehet, nem szabadság, hanem a valóban a művészi gazdagság terület-területi asztalkája társult föl előttünk. Márpedig ez történt, ezért igyekezzünk ezt újra-meg-újra elővarázsolni.

Április 22. kedd

19^h: Nemzetközi Est

Április 28. hétfő 20^h: Hall

"Stúdió sorozat"

New York árnyai amerikai film

Április 30. szerda 20^h: Hall

"Papa moziája"

Ének a búzamezőkről

A MUNICH KOLESEKON



Kiadja: A BME és a KÖZLEKEDÉS-MÉRNÖKI KAR KISZ VEZETŐSÉGE

Felelős kiadó: BULLA MIKLÓS

Felelős szerk.: HANZA ISTVÁN

Főszerkesztő: SZABÓ LÁSZLÓ

KÉSZÍTETTEK: Pásztor Jutka

Balogh Imre, Cserkúti György,

Hatyka-Varga Attila, Jurik Kálmán,

Komócsin Zoltán, Tarján Frigyes,

Zahalka Géza

Készült a BME sokszorosító üzemében, a 20049. számú megrendelés alapján.

Sokszorosítás vezető: MISZORI SÁNDOR