

Kifordított Logika

A múlt heti számunkban megjelent „Kinek jó?” című cikkünk, és a témához kapcsolódó ismereteim egy gondolatsort indítottak el bennem, engedjék meg nekem, hogy leírjam.

Az új oktatási rend /UOR/ bevezetése óta eltérte kerültek egyetemünk különböző fórumain az oktatás kérdései. Ez természetes is.

Köztudott, hogy az UOR kényszerhelyzet szüleménye - és nem az ideális megoldás. Ezt az éppen említett folyamatok jelzik - időről-időre hol egyetemi, hol kari szinten ötletek merülnek fel, javaslatok készülnek az UOR illetve az oktatás fejlesztésére. Ez önmagában véve dicséretes dolog. De! Ismereteim alapján egy-két megállapítást tennék. A legtöbb ilyen javaslat kifordított logikai tulajdonsággal rendelkezik. Nevezetesen: legtöbbjük egy-egy külföldi módszer többé-kevésbé módosított változata, vagy éppen saját kútfőből merített ötlet. Ez még nem is lenne baj. Az viszont már igenis az; hogy ezek az ötletek, javaslatok semmivel sem bizonyítják igazukat, szükségességüket - azaz nem a jelen viszonyok elemzéséből és a társadalmi /képzési/ célok összevetéséből fakadnak, hanem pusztán csak jószándékból. De, hogyan is mondja Váci Mihály?

„A jószándék kevés!”

Azt hiszem sokkal gyorsabban és hatékonyabban lehetne előrelépni, ha a logika törvényei szerint történnek a dolgok: elemzés-tervvariánsok - döntés- a döntés indoklása. A javaslatok, ötletek így nemcsak formai változást hozhatnának, hanem tartalmi fejlődést is. Ehhez persze az is kell, hogy az elemzések, stb.

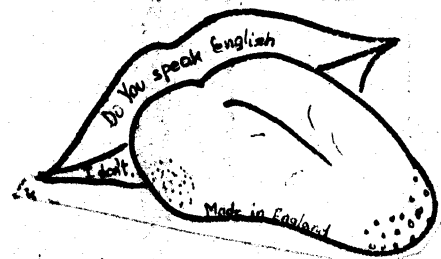


(ANTIBROUILLE)

ne egy adott ötlet, javaslat érdekében történjenek, hanem a valóságot tükrözzék - és így határozzák meg a követendő utat. Ezzel talán el lehetne érni azt, hogy az eleve „halálra ítélt”, felesleges ötleteket, javaslatokat maguk a kifordítók vessék el, illetve olyant hozzanak nyilvánosság elé, ami továbblépéssel kecsegtet, amivel érdemes foglalkozni.

Még valami! Sokszor az sem ártana, ha azokat is érdemben megkérdeznék, akiket ezek a kérdések leginkább érintenek - minket, hallgatókat!

- Sz -

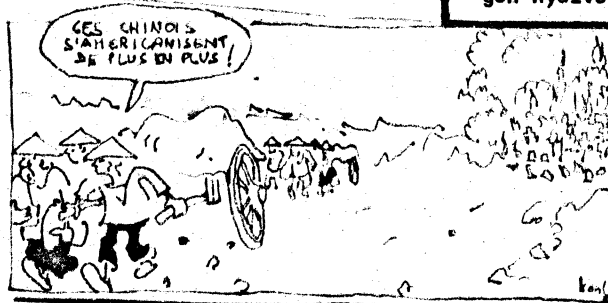


Kerünkön létezik egy csoport, mely már két éve heti négy órában tanulja az angolt. Fennállásuk óta másodszor rendeztek bemutató órát, melyre a csoport vezetője - Takácsy Gizella tanárnő - meghívta a nyelvi intézet dolgozóit a tanítványokkal együtt, valamint a kar néhány más területén dolgozó tanárát.

Tavaly szakmai angoltudásukról adtak ízelítőt. Egy hete magukról, különös szokásaikról meséltek - angolul. A csoport tagjai Szever Pál a 461-es, Balogh Imre és Kiss János a 462-es, Rácz Zoltán és Szücs László a 463-as tankörből.

Takácsy tanárnő bevezetője után indult a majd egyórás disputa a motorról, autóról, katonai rendszámról, diazokról, fekete piacról, éneklésről, álmokról. Érezni lehetett az öt fiún a lelkesedést, a jóleső tudatot, hogy egy idegen nyelven saját magukról képesek beszélni, a hogy talán nem is olyan idegen az a nyelv.

Főleg a hallgatóság közt ülő diákok számára volt tanulságos, hogy érdemes többet foglalkozni az idegen nyelvekkel. BI

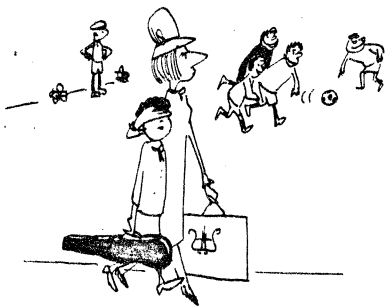


- Ezek a kínaiak egyre jobban amerikanizálódnak !

Tűzkerék

/Nem képzelt/ riport az első és utolsó várvölgyi koncertről

Hol is van ez a Várvölgy? Keszthely-től mintegy 15 km-re. Elkenődve állunk a keszthelyi buszállomáson, mivel busz csak 4.5 óránként közlekedik és egy óra múlva ott kellene lennünk. Hatalmas csomagjaink /magnó, hálósák, stb./ ellenére sikerrel stoppolunk. Felvesz bennünket egy óriási „T” betűvel ellátott Trabant. Autóutunk egy dublőrmutatvánnyal kezdődik: „Trabant kétkeréken”. A várvölgyi kultúrpalota a falu egyetlen aszfaltozott utcáján diszlik a nem kis konkurenciát jelentő kocsmával szemben. Nagyobbik terme kü-max. 100 ember befogadására alkalmas. A függöny patinájában is Moliere korát idézi. A kisebbik terem klubhelyiség gyanánt szolgál. Ezenkívül van még 1 iroda és 2 WC, melyek közül az egyik rombadólt, a másik haladó módon koedukált. Leszögezhetjük tehát, hogy Várvölgyön nem mindennapos egy rock-koncert. Már csak az igen szerény anyagik miatt sem. De szerencsére van olyan együttes is, ha nem is sok, amelyek nem elsősorban pénzért zenél. Kisebberőfeszítések árán belátható, hogy nem „nagy” zenekaraink egyikéről van szó, hanem egy olyanról, amelyik meszeze túltesz az ösezes ilyenén, a TOZKERÉK-ről. Az együttes érkezésekor a rock rajongók vállukon hozták be Radice Bélát. Jött az Aréna is meghívás nélkül és mivel a Tűzkerék fellépti díjára elment a bevétel /ami melleseleg nem sok/ így nekik már csak egy-egy üveg sör jutott. A két együttes nem túl fényűző szereléséből a technikusoknak valamilyen csoda folytán sikerült egy elfogadhatót összehozniuk, amelyen azonnal kezdett is az Aréna.

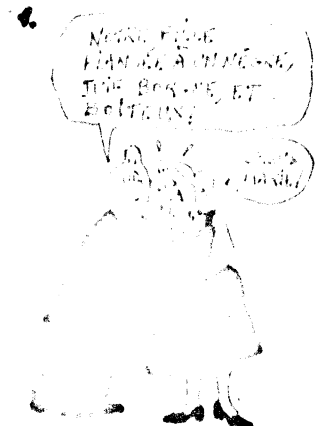


Közben az irodában kis összetűzés az „értelemmel”, mely két csillagot is viselt. A kis helyiségben óriási a rumli /hálószék, pokrócok ezanaszék. Sebtében összepakolunk, mások az adminisztrációs hiányosságokat pótolják. Rendezőség is kell! Én is kapok papír „R” betűt, amit a karomra ragasztanak. Nyolckor már a Tűzkerék van színpadon, ki tudja hányadik felállításában /új dobosuk mindössze 2 hete zenél velük/, mert a régiök mind elhagyták Bélát a nehézségek láttán. Igaz, azóta új együtteseikkel futtatja őket az ORI, a Tűzkeréket pedig rangján aluli kategóriába sorolta, ki tudja miért, de az biztos, hogy nem szakmai hozzáértésből. Másik büszkeségünk, az a bizonyos Pepita álnéven működő MHV is a punkba hajló Edda-stilust és a Kati és a Kerekperectet részesíti előnyben az igazi rock-kal szemben. A Tűzkerék már 9 éve létezik, de még egy kislemezük sem készült, pedig volna mit akár nagyobbra is felvenni. Visszatérve a koncertre, meg kell mondanunk, hogy vidéken ritka az ilyen jó közönség, mely főképpen a környékről sereglett össze, és létszámában jóval túlhaladta a műv. ház névleges befogadóképességét. A Tűzkerék három felvonást játszott és mindháromban remekelt. Az énekcucc ugyan csapnivalóan szólt, de ezt feledtette velünk Béla mesteri gitárjátéka, alkalmanként foggal - ahogy Hendrix is csinálta. Bemelegítőnek egy-két ós-rock-tételt játszottak, majd saját számaikból. Az első rész vége felé a közönség „szavalókorusának” nyomására eljátszották a Hej Jót - eredetiben, nem átköltve és nem a slágerlistákról /HBB/. A második felvonásban az együttes másodgitáros és dobosa is önálló szólóhoz jutott. Mindkettő nagyon tetszett. Kitűnt még nemcsak megszokottan mesteri gitárjátékával, hanem szövegével is a „Megátkozott ember”. Érzésünk szerint magáról írta ezt Radice Béla. Az utolsó részben már nagyon érződött rajtuk az előző napok koncertjeinek fáradtsága, kivéve az együttes basszgitárosát, aki változatlan jó kedvvel és virtuozitással játszott. A szünetekben, bármilyen meglepő, fiatal srácok vették át a színpadot és rendkívül jól játszottak. Vajon

melyik együttes engedné át a cuccát ismeretlen „gyerekeknek”, talán a Piramis?! Koncert után közlekedés nem lévén, kénytelenek voltunk a műv. házban aludni. Éjjel 3 óra körül a békésen alvókat üvegcsörömpölés verte fel; egy sörös üveg repült be a csukott ablakon, jelölül annak, hogy a félrészeg helybéli fiatalok, akik a „kulturált időtöltést” másképpen értelmezik, nem kívánják további maradásunkat, hivatkozva arra, hogy apjuk kétkezi munkája testesül meg a helybéli művelődés centrumában /és itt kivételesen nem a kocsmára gondoltak/. A sors iróniája, hogy aki a koncertet szervezte, azt már az együttesek érkezése előtt az állásából való kirúgással fenyegették. Néhány napra rá a helyi tanács „illetékesei” közölték vele, hogy állásában megmarad, de Várvölgyön ez volt az első és utolsó koncert. Újat akart, kedvezni a fiataloknak, de ezt a jelen körülmények között nem lehet. Még egy szó a Tűzkerékről: télen egyik egyetemi klubba sem hívták őket.

A koncert felvétele valamelyik kolecsban közzé tehető.

Zozo. Zeolt

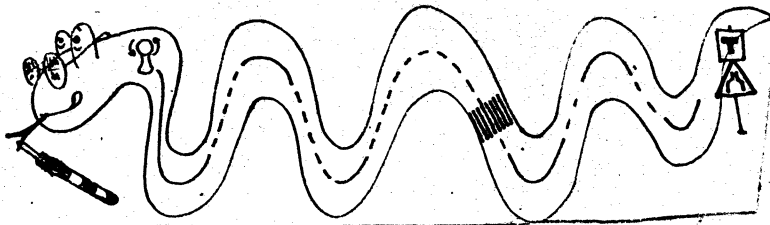


- A leányunk eljegyzett egy néger zsidót, aki félszemű, és sánta!
- Jézusmária!



- Drágám, legyél kedves, és ne mondd meg nekik rögtön, hogy te kommunista vagy.

(ANTIBROUILLE)



Zöld hullám

Budapest jelenlegi közlekedési helyzetét mi sem jellemzi jobban, mint a jelenleg a városban közlekedő járművek száma, mely közel van a 400 ezerhez, s ebből 200 ezer a személyautó, 50 ezer a tehergépjármű, a többi autóbusz, és egyéb gépjármű. S ez még korántsem a csúcs. Az ábrából leolvasható, hogy alig harminc év múltán a személyautók száma közel négyszeresére nőtt, de ez szerencsére még nem a jelen problémája.

Budapest az elmúlt évszázadok alatt formálódott, nyerte el mai alakját. Uthálózata az elmúlt alig több, mint száz év terméke, s bizony nem a mai, s még inkább az elkövetkező évek forgalmára méretezték. De valahogyan mégis biztosítani kell a közlekedést. Ehhez elsősorban a KRESZ előírásai adnak segítséget.

Az egyik legnehezebben megoldható probléma a járműforgalom keresztelése, melyhez a passzív, táblás szabályozás ma már egyre kevésbé elegendő. Ezért a jelzőlámpa, melyet sokat szidunk ugyan, de nélkül megállna a város közlekedése. Ma már Budapest 300 csomópontján irányít fényjelző berendezés, jelentős részük összehangolt üzemben. De sajnos - talán a hiányos szakirodalom, a sok felelős intézmény, vállalat közötti huzakodás miatt - a jelzőlámpák üzeme nem mindig a legoptimálisabb. Pedig sokszor néhány tizezer forintos beruházással / új program beépítésével / igen nagy megtakarítás lenne elérhető benzinenben, időben s ami kevésbé mérhető jelentősen csökkenne a felesleges megállások, várakozások kiküszöbölésével a zaj, légszennyezés, az emberek pszichikai megterhelése is.

A jelzőlámpás szabályozás eddig megszokott rendjében több változás is történt az elmúlt néhány hónapban. Budapest több csomópontján megjelentek a „telezöld” jelzési képet adó lámpák, melyeknél a szembejövő forgalom között lehet balra kanyarodni. Csak kisebb forgalom esetén alkalmazható, de ott jelentősen csökkentheti a lámpák periódusidejét, ami a várakozást mérsékelheti. Egyelőre autós-motoros közvéleményünk nem fogadja ezt a megoldást túl szívesen, de kénytelenek leszünk hozzászokni az egyre nagyobb önállóságához.

A másik újdonság a tömegközlekedéshez kapcsolódik. Az összehangolás, vagy mások miatt több csomóponton elfordul, hogy több irány egyszerre áll tilos jelzés miatt. Ilyenkor külön fényjelzővel biztosítják a buszok továbbhaladását, ami a korábbi elindulási lehetőségen túl a besorolás gondját is megoldja.

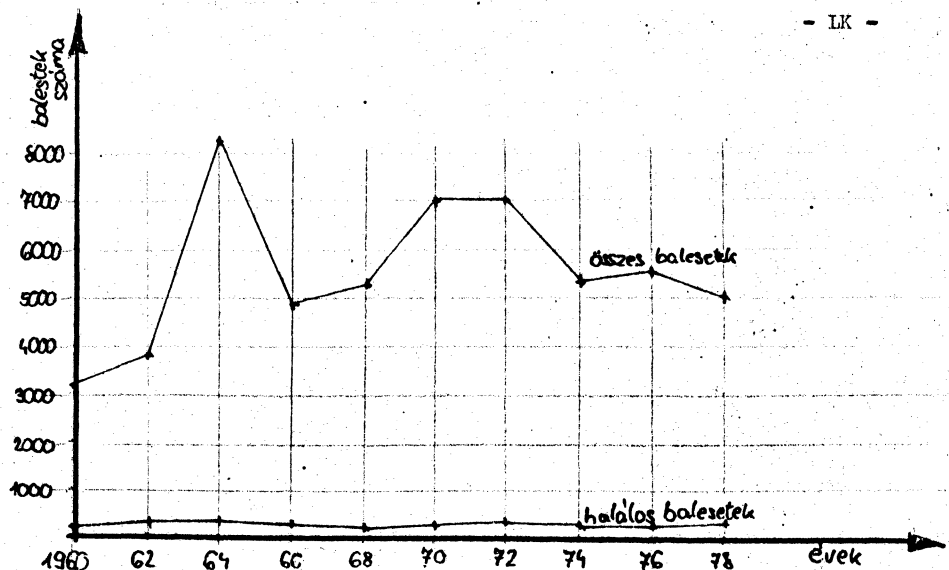
Az egyre növekvő forgalom lebonyolításának nem egyetlen csodaszere a jelzőlámpa. Sok más, bár

többnyire költségesebb megoldást is ismerünk. A legjobb lenne, ha az utak tetszés szerint bővíthetők lennének, s valamennyi keresztelődés többszintű lenne. Ennek anyagi és építészeti / inkább anyagi / korlátai vannak, így aztán arról, hogy a legesűfoltabb belváros forgalma valaha is a föld alatt, vagy felett bonyolódjék, is kell mondanunk. Alul- és felüljárók azért továbbra is épülnek, főként az autópályák bevezető szakaszain / most pl. az M3 /, s több más, különösen forgalmas csomóponton / Marx tér /. Néhány év múlva / jó néhány! / a budapesti autópálya-körgyűrű legz talán a legkorszerűbb, szintbeli keresztelődés nélküli út, mely tehermentesíti a város útjait az átkelő forgalomtól.

A fentieknél olcsóbb, bár kevésbé hatásos módszer az egyirányúsítás, noha e törekvésnek Budapest utcaszerkezetem kedvez. Gyakran az eljutási távolság az egyirányú utcák rendszerében indokolatlanul hosszú, különösen ha nem is ismerjük tökéletesen a terepet. Előnyei azonban mindenért kárpotólnak. Több parkolóhely, egyszerű, jól áttekinthető csomópontok, viszonylag nagyobb utazási sebesség az egyirányúsítás eredménye.

Jónéhány nyugati nagyváros tapasztalatai azt mutatják, hogy bizonyos lakossági népsűrűség, csomópontszám felett elkerülhetetlen a központi forgalomirányítás bevezetése. A kezdeti lépések / inkább tipegések! / már nálunk is megtörténtek - magyar szokás szerint jócskán kéve - erről, s még néhány elképzelésről majd legközelebb.

- LK -



FIN

Az időjárás persze ezúttal is tartotta magát a jól bevált gyakorlathoz: hétközben vakító napsütés, tavaszi langymeleg, szombaton pedig megérkezett a várva várt eső /csak az a baj, hogy a mezőgazdaságban várták, nem Pesten/, és vasárnap dermesztő szél kerülgette a versenyzőket, bírákat egyaránt, jótékonyan lehűtve a forrófejű titánokat - ma nem fog felforrni a hűtővíz - legalábbis a Trabantokban.

Nyugtalan várakozás, kicsit remegő kezek, néhol felbőgő motorok, találgatás, ki hogyan, mennyivel és mennyi idő alatt, de végre megszólal a megafon, kezdődik az eligazítás. Némi zavar, félreértések - ezek azután eloszlottak / a felhőzet nem/, és a gépek sorban beállnak a K ép. rampájára, legelől piros LADA 1500-as:

-Izgulsz?

-Nem tudom, talán egy kicsit.

-Tavaly szintén rajtához álltál?

-Nem, ez az első versenyem.

Nincs idő tovább kérdezősködni, mert odalép az indító, kezében stopperrel, kockás zászlóval, és elmondja azt a szöveget, ami még 42-szer fog ma elhangozni, 2 perces időközökkel:

-Rényire húzd le az ablakot, 5-től fogok visszaszámolni, rajtra indulathatsz: 5...4...3...2...1...RAJT! - és a LADA már az aszfaltot tépkedi a verseny előtti szlalompályán.

Megkezdődött tehát, és mostmár talán Czíkó Péternek, a verseny szervezőjének is lesz ideje a KÖZHIR stábjának nyilatkozni.

Géptámvételnél hogyan váltak be az autók?

-Egy Trabanttal volt probléma, de azt is a helyszínen meg lehetett javítani, egyébként jól felkészített gépekkel neveztek be mindannyian. / Sajnos itt nem derült fény arra, hogy az egyik S 100-as hátsó kerekét egy csavar tartja, és ez a csavar az Erzsébethíd alatt únta meg a társstalanságot, így a Skoda három lábon próbálkozott - pár méteren keresztül./

-A tavalyi FIN túrához képest csökkent az indulók száma /67-ről 43-ra/, mi lehet ennek az oka?

- Talán a benzin ára, ugyanis sok hallgatónak vidékről kellene elhozni a gépkocsit, és az oda-vissza út, a verseny távja maga tekintélyes üzemanyag költséget eredményez, a nevezési díjról nem is beszélve.

-A propagandával nem volt baj?

-Ugy érzem, nem, sok plakát, újsághír tájékoztatott a túráról, egyedül a versenykiírás nem készült el időre.

-Hogyan történik az eredmények kiértékelése?

-Három részből áll össze a verseny, a kezdeti és befejező szlalom, valamint a túraszakasz összegzett pontszámai adják a végeredményt.

-Van valami változás a tavalyi szervezéshez képest?

-Csak annyi, hogy áthaladás ellenőrző állomások helyett több időellenőrző állomás lesz, és az is eltérő, hogy a rajt pillanatáig titkos volt az útvonal. Így az esélyek egyenlőbbé váltak, hiszen senki sem ismerhette az utat előre, a verseny szellemét jobban szolgálja ez, hiszen nem célnünk minnél élethűbb rallit rendezni, az autók kivétel nélkül széria gépek, az indulók amatőrök, inkább egy kellemes vasárnapot akartunk szerezni az autósport kedvelőinek.

-Változtak-e az állomások közötti időtartamok?

-Ezen sajnos nem tudunk javítani, az egész útvonalat, időket jóvá kell hagyni először az Autósport szövetséggel, majd a Rendőrséggel és a kifizetés közlekedésbiztonsági szempontok miatt általában megváltozik. Azonban a kifizetés távok

megfelelő beosztással / éppen ez a nehéz a rallyban is / időre teljesíthetők, és azt hiszem, ez nem ronthatja el a versenyzés örömét.

-Köszönjük az értékes beszélgetést, és sok sikert a versenykorrekciós lebonyolításához!

...és már száguld lapunk szakállas ripostere, szemével hölgyversenyzőket kutatva. Szőke, határozott tekintetű hölgy a volán mögött:

-Szervusz! Te vagy a sofőr?

-Jaj, dehogya, Isten ments!

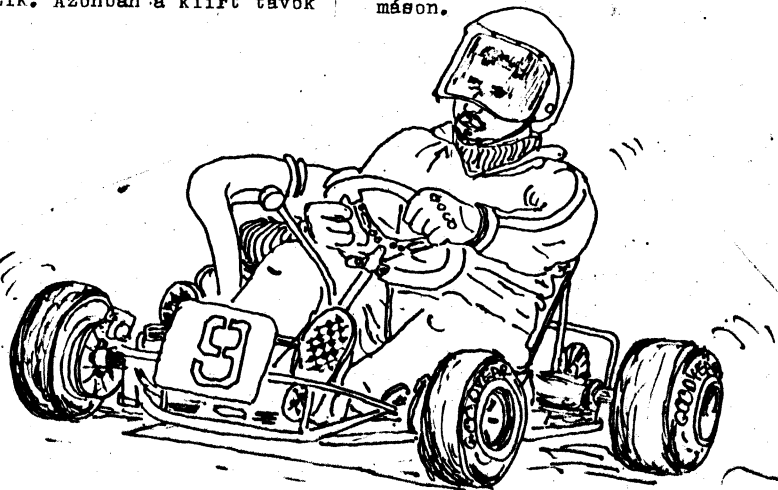
-És nem is láttál hölgyet a nevezők közt?

-Nem, csak mitfárerként képviselteti magát a gyengébbik nem.

-Nagy kár, hiszen tavaly volt tiszta női csapat, és nagyon jól szerepeltek.

Tovább kérdezőgetve a versenyzőket kiderült, hogy furcsa módon mindenki győzni akar, és úgy érzi, a szlalomban csak ő nyerhet, holott csak egy arany kupa van, a többieknek már csak más juthat. Meglepett az is, hogy a „titkos útvonal” mégsem volt olyan nagyon titkos, mert páran már jártak a terepen a verseny előtt. Kérdéseinkre azt mondták, hogy majdnem változatlan az útvonal, de ők csak úgy halloták ezt..

Hogy le ne maradjunk az érdekes versenyről, a KÖZHIR kocsit elindult / rajtszám nélkül / a kijelölt pályán, és úgy bevágott a Schmallner-Magocsa-barna LADA brigád elé, hogy szegények sokáig csak követni tudtak / hiába, a sajtó a volánnál is úr /. Már a külső-Bécsi úton az egyik induló órült tempóban előzgett, aminek meg is lett az eredménye: 10 percet várt az első IE állomáson.



KÖZHIR