

MI LETT VELÜNK?

A KÖZHIR egy korábbi számában, Bándor Zoltán kitűnő kollegánk felvette a kérdést, hogy „Mi lesz velünk?”. Sajnos erre a kérdésre pontos választ a tudomány mai állása szerint senki sem tud adni, azonban lehetőség van bizonyos közelítésre, ha megnézzük, hogy az 1982-ben diplomát szerzett Közlekedésmérnöki Kar hallgatóival mi lett, pontosabban hol, milyen beosztásban, mennyi forintért helyezkedtek el.

Az alábbiakban következő viszonylag sok számadat forrása az a kérdőív, amelyet a végzettek a diploma kiosztásakor töltenek ki, ami egyben azt is jelenti, hogy a végzendő munka jellegéről /minőségéről/ a munkában töltött rövid idő miatt még nemigen tudtak nyilatkozni.

Az elhelyezkedésre adott válaszokból megállapítható, hogy a kérdőívet kitöltött 115 mérnökből 55 fő közlekedési vállalatnál helyezkedett el. Természetesen ezek között legnagyobb számban a közlekedési szakon végzettek találhatók /34 fő/, de jelentős azon járműgépészek száma /17 fő/, akik a Volánnál, a MÁV-nál, vagy más közlekedési vállalatnál találtak számukra kedvezőnek tűnő állást.

Viszonylag kevesen mentek tervező - kutató intézetekbe /mindössze nyolc fő/. Ezek közül 3 fő közlekedési, 4 fő pedig járműgépész szakos. Az építőiparban 13 kollégánk erősíti az ágazatot. Legjelentősebb számban /16 fő/ - nem meglepő módon - az építőgépész ágazaton végzettek vannak, de ilyen vállalatnál helyezkedett el 4 közlekedési szakos és

2 járműgépész szakos is. Gépipari vállalatnál 22-en találtak állást, és itt természetesen a járműgépész szakosok állnak az első helyen 14 fővel, őket követik az építő - és anyagmozgatási gépész szakosok 5 fővel.

A hallgatók mintegy 15%-a egyéb - a fenti kategóriába nem sorolható - vállalatnál /intézménynél/ dolgozik. /Ilyenek a Tsz-ek, szövetkezetek, oktatási intézmények, bányák, stb./ Mint látható igen tarka a kép ami az elhelyezkedés után kirajzolódik, vagyis úgy tűnik, hogy viszonylag tág lehetőségek alapján lehet állást választani.

Nem mellékes azonban, hogy milyen beosztásban helyezkedtek el a kollégáink. Ha lehet akkor itt még szélesebb a választások köre, mert az osztályvezetőtől, a szerelőig, ill. a gépkezelőig igen sokféle munkaköri megnevezés előfordul. Hogy ne keltsünk illúziókat, osztályvezetőként mindössze egy fő helyezkedett el, de szerelőként, vagy gépkezelőként is csak hat fő. A többség /38 fő/ munkaköri megnevezése mérnök-szervező, őket követik a gyakornokok /25 fő/, majd az előadók /13 fő/, valamint a műszaki ügyintézők 10 fővel.

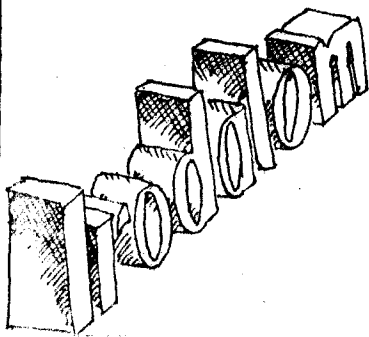
A válaszok ill. a megnevezések alapján úgy tűnik, hogy 83 fő /74%/ mérnöki munkakörnek nevezhető állásban helyezkedett el /ami persze nem biztos, hogy mérnöki feladatot jelent, /és 26%-uk besorolásának elnevezése nem emlékeztet a mérnök szóra /ami persze igen magas szintű mérnöki munkát is takarhat/.

Nem különösebben fontos - gondolom - a havi fizetés, hiszen a hivatását szerető mérnöknel ez másodlagos kérdés, még akkor is, ha először ezt kérdezik egymástól a volt a hallgatók, ha találkoznak, azonban a teljesség kedvéért a kérdőív erre is kitér.

Ennek alapján megállapítható, hogy az évfolyam-átlag 3489 Ft volt 1982-ben /természetesen egy hónapra és nem egy hétre/. A legmagasabb átlag az építőgépészeknél volt /3745 Ft/ a legalacsonyabb pedig a közlekedéstechnikai ágazatosoknál /3392 Ft/. A leggyakoribb fizetések a 3400 ill. a 3600 Ft-os bérek voltak. A végzettek 6.És-a azonban 3000 Ft alatti, és szintén 6.És-a 4000 Ft feletti kezdő fizetést kapott.

A fentiekben közölt néhány információt a kérdőívek részletesebb feldolgozásával bővíteni is lehetne, emellett igen hasznos volna hasonló felmérést szervezni a néhány éve végzett mérnökök körében. A „Mi lesz velünk” kérdés további közelítését jelentené, ha a régebben végzettek közül néhányval részletesebben is elbeszélgetnének az arra vállalkozók és tapasztalataikat közreznék. Gondolom, a KÖZHIR is szívesen közölné ilyen jellegű beszélgetéseket. Igény és jelentkező esetén nevekkel, címekkel, telefonszámokkal szívesen állunk az érdeklődők rendelkezésére...

dr. Gyulai Géza információi alapján: dr. Tóth Lajos



SAROK

bunda

Az év kemény telet hozott. Az emberek összetöbörödtek a hidegtől, kisebbek lettek, főleg a bunda nélküliek.

Richardt járásbírónak városi bundája volt. Szinte hivatalból viselte, egy újonnan alapított részvénytársaság ügyvezetőjeként. Henck doktornak, Richardt régi jó barátjának viszont nem volt bundája, ellenben szép felesége és három gyereke. Henck doktor sápadt és sovány. Némely ember elhízik, más belesoványodik a házasságba, Henck doktor egyre soványodott, s egyszer csak beköszöntött a karácsony.

„Rossz év volt ez az idei – gondolta Henck doktor, amint karácsony délutánján három óra körül régi jó barátja, John Richardt lakása felé tartott a leszálló alkonyatban, hogy kölcsönt kérjen tőle. – Nagyon rossz évm volt. Egészségileg gyenge lábon állok, sőt alig állok a lábamon. A rácienseim viszont majd mind egy szálig egészségesek, mint a mak; alig-alig nyitják rám az ajtót mostanában. Talán hamarosan meg is halok. A feleségem is ezt gondolja; látszik rajta. Ha már így áll a dolog, legalább január vége előtt esnék túl rajta, hogy azt az átkozott életbiztosítást ne kelljen befizetnem”.

Miközben idáig jutott gondolatmenetében, a Regeringsgatan és a Hamngatan sarkára ért. Amint át akart menni az útkereszteződésen, megcsúszott egy szánkóyomban, épp amikor egy szántalpas fiáker húzott el mellette teljes sebességgel. A kocsis káromkodott, s a ló ösztönösen kitért, de az egyik szántalp így is vállon találta Henck doktort, s azonkívül valami szög vagy csavarféle beleakadt, és nagy lyukat hasított a felöltőjén. A doktort körül-

vették a járőkelők. Egy rendőr talpra segítette; egy fiatal lány leverte róla a havat; egy öregasszony úgy hadonászott rongyos kabátja körül, mintha mindjárt ott a tett helyén megakarná foltozni, ha lehetne; a királyi család egyik tagja, aki történetesen épp arra járt, felemelte s a fejére tette a sapkáját, aztán a kabát kivételével újra rendben volt minden.

– Hogy az isten csudájába nézel ki, Gustav? – kiáltott fel Richardt járásbíró, amikor Hencket meglátta az irodájában.

– Elgázoltak – mondta Henck.

– Jellemző – mondta Richardt, és jóindulatúan felnevetett. – Szó sem lehet róla, hogy ilyen állapotban indulj haza. Kölcsönadom a bundám; én majd hazaszalasztom az egyik fiút a télikabátomért.

– Köszönöm – mondta Henck doktor.

S miután kölcsönkérte a százast, amire szüksége volt, hozzátette:

– Akkor hát várunk vacsorára.

Richardt agglegény volt, és Henck doktoréknál szokta tölteni a karácsonyestét.

Henck már rég nem volt olyan jó kedvében, mint most hazafelé menet.

„A bunda teszi – mondta magában.

– Ha van eszem, már réges régen veszek egy bundát hitelre. Ez több önbizalmat és tekintélyt adott volna. Egy bundás doktornak nem lehet olyan kis honoráriumot adni, mint annak, aki rojtos gomblyukú, közönséges felöltőben jár. Szomorú, hogy erre előbb nem jöttem rá. De most már késő.”

Áthaladt a Kungsträdgårdenen. Már sötét volt; megint esett a hó. Találkozott egy-két ismerősével, de egyikük sem ismerte meg.

„Vagy különben csakugyan olyan ké-

ső? – tűnődött magában. – Még nem vagyok öreg, s egészségemet illetően talán tévedek. Szegénynek szegény vagyok, mint a templom egere, de még nem is olyan rég John Richardt is az volt. Az utóbbi időben hidegen és elutasítóan bánik velem a feleségem, ez igaz. De biztosan újra megszeretne, ha többet keresnék, és bundában járnék. Egy ideje az az érzésem, mintha John is jobban kedvelné, amióta bundája van. Már lánykorában sem volt ugyan közönyös iránta, de John csak nem volt hajlandó nyilatkozni, sőt neki is, másnak is kereken megmondta, hogy évi tízezernél kevesebb jövedelemmel soha nem merne megházasodni. Én mertem. Ellen szegény lány volt, én meg nőülni akartam. Ellen aligha volt olyan szerelmes belém, hogy el is hagyja magát csábítani, ha akarom. Viszont én nem is akartam; hogyan is álmodhattam volna én ekkora szerelemtől? Utoljára tizenhat éves fejjel voltak ilyen ábrándjaim, amikor először láttam a Faust-ot az Oparában. Mindazonáltal biztosra veszem, hogy házasságunk első idejében szeretett; ilyesemben nemigen téved az ember. Mért is ne szerethetne újra? Az esküvőnk utáni első időkben mindig epés megjegyzéseket tett Johnra, valahányszor találkoztak. De aztán John részvénytársaságot alapított, néha színházba vitt bennünket, és bundát vett. Feleségem meg persze idővel ráunt az epéskedésre.”

Hencknek még maradt vacsora előtt egy s más elintéznivalója. Már félhat volt, amikor csomagokkal megérkezett haza. Bal válla sajgott, de különben a bundán kívül semmi sem emlékeztette délutáni balesetére.

„Mulatságos lesz látni a feleségem arcát, amikor meglát engem a bundában” – mondta magában Henck doktor.

Az előszoba egészen sötét volt, csak rendeléskor szoktak benne lámpát gyújtani.

„Amint hallom, Ellen a szalonban van – gondolta Henck. – Olyan könnyen lépked, mint egy kismadár. Sajátos, hogy még mindig belemelegszik a szívem, valahányszor valamelyik

folyt. →

szobából hallom a lépéseit."

Doktor Henck sejtelve, hogy felesége a szokottnál kedvesebben fogadja majd a bundában, valóra vált. Az asszony az előszoba legsötétebb zugában szorosán hozzásímult, karját a nyakára fonta, és melegen, odaadón megcsókolta. Aztán belefúrta az arcát a szőrmegallérba és odasúgta:

- Gustav még nincs itthon.

- De igen - válaszolta Henck doktor kissé bizonytalanul, miközben mindkét kezével az asszony haját simogatta -, de igen, már itthon van.

Henck doktor dolgozószobájában nagy lánggal lobogott a kandalló tüze. Whisky és víz volt az asztalon.

Richardt járásbírójá szivarozva terpeszkedett el egy nagy bőrfotelben. Henck doktor a dívány sarkában gubbasztott. A nappali ajtaja nyitva volt, odabenn Henckné és a gyerekek épp a gyertyákat gyújtották meg a karácsonyfán.

- Nem vagy túl beszédes, öreg fiú - mondta Richardt. - Talán az elszakadt felöltőd jár az eszedben?

- Nem - felelte Henck. - Inkább a bundád.

Beletelt néhány perc, mielőtt folytatta volna:

- Még valami más is jár az eszemben. Az, hogy ez az utolsó karácsony-este, amit együtt töltünk. Orvos vagyok, tudom, hogy a napjaim meg vannak számlálva. Teljes bizonyossággal tudom. Éppen ezért meg akarom neked köszönni mindazt a kedvességet, amelyben az utóbbi időben részesítettél bennünket: engem és a feleségemet.

- Tévedsz - mondta Richardt, és elfordította tekintetét.

- Nem, nem tévedek - válaszolta Henck. - És azt is meg akarom köszönni, hogy kölcsönadtad a bundád. Annak köszönhetően az utolsó boldog pillanatokat, melyek nekem ebben az életben kijutottak.

HJALMAR SÖDERBERG

Jé, ez büfé!

A múltkori számban a leltár c. cikket olvasva megakadt a szemem az egyik címen. Földrémlett, hogy tényleg volt valami írás akkor szeptemberben „Jé, ez büfé?” címmel. Elővettem az újságot, és megdöbbenve olvastam James írását. Ezt írja a „meszek” büféről: „...hogy ezzel együtt járt az árak 20 - 30%-os emelése, még úgy-ahogy megemésztettük, de a választék és a minőség fergeteges romlását már nem vette be a gyomrunk”.

Kezdetben valóban harmatgyengén indult a szerződéses üzlet, de azóta a helyzet gyökeresen megváltozott. A büfének azóta a régi fényben tűndököl, bár kissé mások a fényárnyalatok. Üveg helyett most gépből kapjuk az üdítőt, svédgomba helyett kocsonya tarkítja a hidegkonyhai készítmények választékát. Lehet most már teát kapni, van főtt kolbász, a kávéhoz tejszín. Lehetne még sorolni a finom dolgokat, amit ez a büfé kínál. Nem is folytatom: tudja azt mindenki, aki idejár.

Ellenben kevesen tudják, mi volt az oka a kezdeti gyengélkedésnek. Erről kérdeztem a legilletékesebbet, Zámbo Lászlónét, a büfé vezetőjét. Megmutattam a tavalyi újságot.

- A büfét szept. 6-án vettük át. Előtte a versenytárgyaláson megígérte a menzabizottság, amely egyfajta felügyeleti szervünk is, hogy az induláshoz minden segítséget megad. Legfontosabb lett volna a fogyasztási igényeket ismerünk. Még egy tavalyi számlát sem adtak, hogy tudtuk volna, miből mennyit rendeljünk. A férjem délelőttünként a KÖZÉRT-be szalagált, hogy legalább zsemlye legyen. 300 db-al kezdtünk, egy pillanat alatt elfogyott. Másnap rárendeltem. 400

db. Az is kevés volt. Most 800 db-ot adunk el naponta. De akkor? Semmit nem tudunk az égvilágon.

- A tavalyi cikkben szó volt áremelésről. Hogy volt ez?

- Az áremelkedés országos szintű volt. Nyáron felment a pékáru, a hús. - Papírokat vesz elő. - Itt van az áralkulációnk, mi ezt a vállalattól kapjuk. Tessék, megvan, hogy miből mennyi kell pl. egy szendvicshöz. Itt vannak a sütemény árak is - mutat egy sütőiperi számlát - nekünk ehhez tartanunk kell magunkat. Azóta kétszer is volt már ellenőrzés, és semmi hibát nem találtak. A büféről a minősítés: kiváló.

- Hogyan érték ezt al?

- Nem volt ördögös dolog.

Egy-két hét múlva már magunktól is rájöttünk, mennyi áru fogy el. Azután a választékot is egyre bővítettük. No, és a legfontosabb: a minőség. Mindenből a legjobbat kell adnunk, hogy szívesen járjanak ide a hallgatók. Nekünk havonta 20000 Ft-ot teljesítenünk kell. Ez pedig vevők nélkül nem megy.

- Sikerült ez a vizsgaidőszakban is?

- Akkor bizony nem. - Elmosolyodik. - Kicsit elszámoltuk magunkat: szinte ingyen dolgoztunk. De a szorgalmi időszakban behozzuk magunkat.

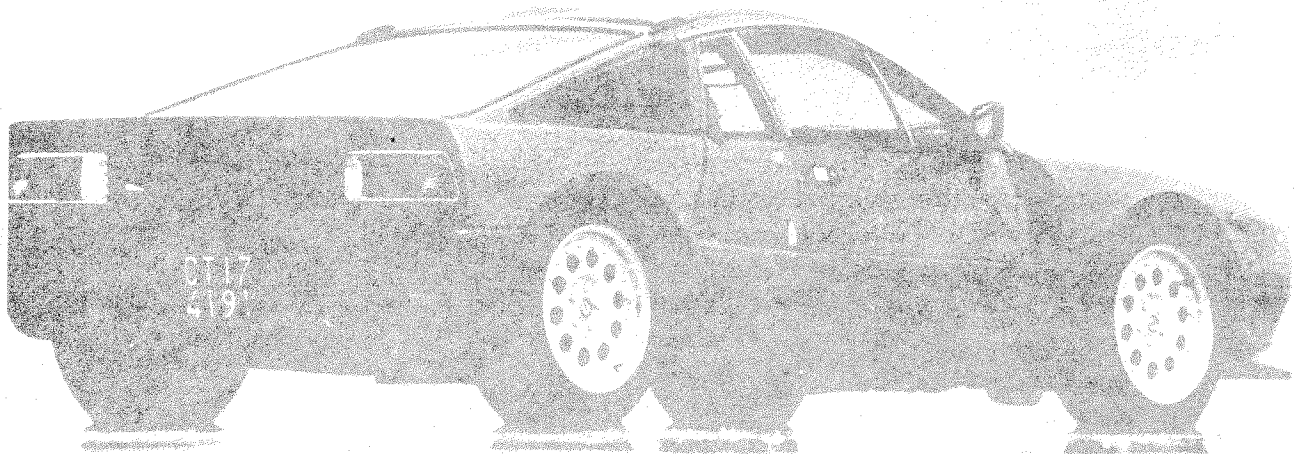
Ebben valóban biztosak lehetnek most már nem is annyira új büféseink. Másoktól hallom, én nem kávézom, hogy itt lehet kapni a legjobb kávé. A legjobb teát. Van már miből válogatni: sokszor látok tőprengő arccal - bizonyára ingyencék -, tűnődve, hogyan állítsák össze gazdag reggelijüket, uzsonnájukat vagy éppen ebédjüket. Levonhatjuk tehát a végső konzekvenciát: a tavalyi, kissé elhamarkodott cikkekre alaposan rácsáfoltak a büfében - nem kis örömeinkre.

SZS

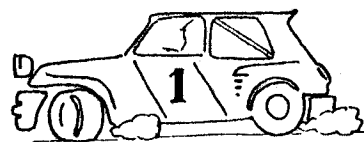
Lancia Rally Test



Rally



START



technikai sport
melléklet

PARIS- DAKAR RALLYE

Az új esztendő első - moto - ron csomagja ezúttal is a Paris - Dakar 10000 km-es rallye volt, melynek népes és nem kevésbé vállalkozó szellemű mezőnye január 1-én rajtolt a Concorde térről, hogy 20 nap, nagyrészt sivatagi száguldos útán a legállóképesebbek elérjék a dakari célt.

A sok - sok tapasztalt „szaharai róka” között a legnagyobb érdeklődés mégis egy „újonc” szereplését előzte meg. Jacky Ickx-ről eddig a 24 órás pályaversenyek és a márka VB futamok juthattak eszünkbe. Nem véletlenül, hiszen '82-ben világbajnoki címet szerzett a PORSCHE-nek.

Most bebizonyította, hogy nemcsak az aszfalton volánművész. Ezúttal egy Mercedes 280 GE-t vezetett győzelemre Claude Brasseur irányításával. A célban furcsa esemény történt. Kiderült, hogy Ickx-ék alkatrészeket szereltek át csapat-és márkatársuk, a Jaussand/Da Silva páros kocsijáról a sajátjukra, hogy tetemes idővesztés nélkül tovább tudjanak menni. A versenybírók meglepő módon az „ajándékozókát” kizárta a versenyből!

A második helyen a Frossat-Briavoine francia duó végzett - tavalyi feltűnést keltő sikerüket megismételve - egy LADA Niva fedélzetén. A 3. és 4. helyre is franciák futottak be Range Roverekkel.

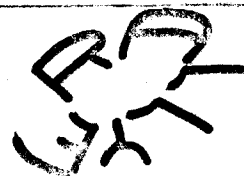
A motoroknál, úgy tűnik, az európai márkák egyeduralmuk, közülük is kiemelkednek a BMW-k. A győztes francia Oriol gépére

is ezt a három betűt festették. Ő már nyert egyszer Párizs-Dakar-t 1981-ben.

A versenyt ezúttal is beárnyékolta egy haláleset. Az egyik esélyesnek számító francia Pinoet-motorjával szerencsétlenül bukott és mire kórházba szállították, meghalt. A legszigorúbb óvintézkedések ellenére is akadtak, akik eltévedtak a Szaharában, de a bolyongókat még időben megtalálták a mentőalakulatok. A verseny rendezése, lebonyolítása horribilis összegbe került. Élelmiszert, üzemanyagot, alkatrészt szállító karavánok kísérték a mezőnyt, és levegőben mentő helikopterek cirkáltak. Nem csoda, ha az afrikai éhségzóna országában, ahol a verseny áthaladt, többen a „gazdag északiak” provokációjának fogták fel a futamot.



ST



Az enyhe tél a világ legpatinásabb versenyei között számotartott Monte Carlo Rallye mezőnyét megtréfálta. Ezúttal az Alpok kacsaringós jégpályái helyett nagyrészt száraz beton fogadta a versenyzőket. Azért csúszkálni így is lehetett bőven a 784Km éssztávú gyorsaságikon. A csillagútra rendszerű verseny hossza 3000 km volt, s a rajtnál minden gyári csapat és minden rallye menő felsorakozott, aki számít. A szakemberek a tavalyi rivalizálás folytatásaként Audi-Opel párharcra számítottak. A négykarikások Mikkola, Mouton, Blomqvist triójával szemben, O-

pelék a Vatanen, Toivonen, Freguelin hármast állították szembe. Az új Manta 400-ast még nem versenyeztetheti az Opel gyár, ezért a jól bevált Ascona 400-asra ültette újsütetű pilótáit.

Élénk érdeklődés kísérte a bajor világbajnok Walter Röhrl bemutatkozását az új Lancia Rallye volánjánál, de arra kevesen számítottak, hogy a Lanciák főszerepet kapnak ezen a versenyen. Pedig így történt. Az olasz magusok a tél folyamán alaposan kikúrálták az újszülött gyermekbetegségeit, no és a Röhrl, Alen, Andruet névsor is adott némi garanciát a sikerre. Ugyan

a félidőben még az Opel team nyargalt az élen - ők kedvezőbb csillagútra útvonalat választottak - de a célba Röhrl érkezett elsőnek 5 perccel megelőzve márkatársát Alent, aki kb. ugyan emyivel verte Blomqvist Audiját. A negyedik helyre Mikkola érkezett a Quatróval, akit Vatanen és Toivonen követett Opelekkel. A Renault ezúttal nem villogott. Úgy tűnik, melléfogtak a Michelin gumikkal, amik nem tudták felvenni a versenyt az új super keveréssel előrukkolt Pirellickekkel. Így a tavalyi győztes Ragnotti csak a hetedik helyig jutott és Sabyn

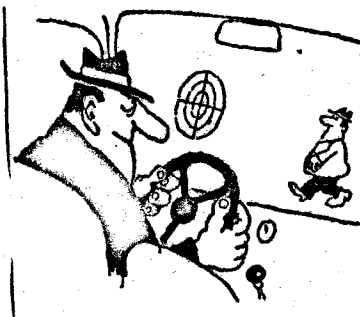
LANCIA

Rallye

a hihetetlenül gyorsan dolgozó szerelők sem segíthettek, pedig 11 perc alatt cserélték ki a kék-sárga rakéta hátsó futóművét. A „gumiháborúra” jellemző, hogy egy Lancia-hoz 500 db gumit biztosított a Pirelli. Nyolc féle gumi és ezek számtalan variációja közül választottak a versenyzők.

Egy nagy versenyen mindig akadnak érdekességek, mint pl. az Alfa Romeo érdekes vállalkozása. Tíz Alfasud-ot sorakoztattak fel a rajthoz és hozzájuk a 20 női versenyzőt 5 országból verbuválták. Az eredményükről nem érkezett jelentés. A célban néhány érdekes nyilatkozat is elhangzott. A 2. helyezett Alen az időjárásra panaszkodott. - Helyenként a 2 évvel ezelőtti felírt itinerrel autóztunk, ami havas úton készült. Ahol II. szerepelt az itinerben ott most a Lancia-ával IV-ben lehetett fordulni. A harmadik számú Lanciás Andruetnek nem volt szerencséje. Megsérült a motort tápláló kompresszor, amit tetemes idővesztéssel, három részletben sikerült kicserélni. Persze a gép ereje harmadára csökkent.

- Olyan volt, mintha egy FIAT Ritmo gázpedálját taposnám. Figyelemre méltó a győztes nyilatkozata: Harmadszor nyertem Monte Carlo-t és ez volt a legkönnyebb győzelem. A Lancia nagyon jó gép, de nem igazi Rallye autó. Túl gyors ahhoz!



Úgy gondoljuk, hogy az első jelentős nemzetközi siker után érdemes bővebben is írni az olaszok új csodafegyveréről, a Lancia Rallye-ről, amivel a világ egyik legsikeresebb rallye autóját, a nyugdíjba vonult Lancia Stratos-t váltották fel. Az új gép le sem tagadhatná őst, hiszen felépítése nagyrészt megegyezik a Stratos szerkezetével. Az utastér itt is profillemezből készült. A gép főegységeit csővázhhoz erősítették. A műanyag első és hátsó karosszéria elemek egyben leemelhetők, így könnyen szerelhetővé válnak az elől elhelyezett szerelvények és a két ülés mögött elhelyezett közép motor.

Hengerűrtartalma: 1995 cm³
Furat x löket : 84x90 mm
A 4 hengeres vízhűtéses motort egy Roots kompresszor tölti, s ez versenypályákon manapság szokatlan megoldásnak számít. Maximális teljesítménye 151 Kw /205 LE/ 7000 f/p mellett. /Természetesen Röhrl gépe ennél jóval erősebb./ A hengereket 4-4 szeleppel látták el, melyeket 2 felül fekvő tengely vezérel. A széria kivitel is 5 fokozatú váltóval és 25 %-os sperre differenciálművel szerelik. A Lancia Rallye 7,6 sec alatt éri el a 100 km/ó sebességet, maximális sebessége 227,8 km/ó. Tömege 1163 kg. Fogyasztása 90 km/ó-nál 8 l, 109 km/ó-nál 10,9 l, városban 16,9 l. Az már természetes, hogy a könnyűfém felnikre Pirelli P 7-es gumik kerültek. Még egy apróság. Az autó méretei 1,8 m alatti embereknek tesz lehetővé kényelmes utazást. Ezek után már csak az a kérdés, hogyan fér el a 194 cm magas Valtér Röhrl?

Bánfai Zsolt

Mind ezt tudjuk, mégis
újra meg újra

Marinak...

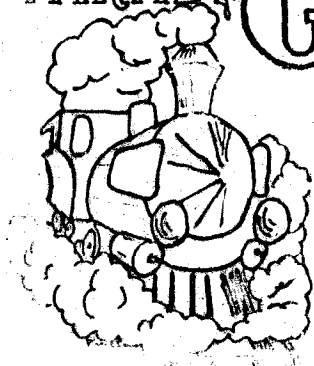
22 éves vagyok. Ha két strand közül kell választanunk, odamegyünk, ahol a Latinovits-arcú a kabinos. Olyanok vagyunk mint két egyfejű sárkány. Vagy inkább mint egy kétfejű. Két fej, egy lélek. Egy láng. És egy füst. Egy oktávot a hangunkból már eldohányoztunk. Reggelenként kegyelemért köhög a maradék egynéhány. Mindig utolsó este kapkodunk a vizsgák előtt. Néha többet iszunk a kelleténél. Nagyon sokat beszélünk. De nem vagyunk sokatmondók. Csak keveset álmodók. Szeretnénk otthon lenni. Egy emberben. Még nem találjuk. Nehéz lesz. És nem csak miattuk. Mert mi is csak kevés helyen érezzük jól magunkat. Talán csak a zenében. Talán csak Bach-ban. Ha az szól, akkor olyan jó. Mert egyébként nem vagyunk túl jók sem. És hamar megtanultuk azt a szót: depresszív. Persze a baj talán nem is ez. Hanem hogy hamar megismertettük a körülöttünk élőkkel is. Azért még szeretünk gyertyafényben üldögelni. Bár így nem olyan világos a kép. De a bizalom szereplői sötétben is világítanak...

Koncz István

BÜFE

Egy új, kulturált, 1/2 8-1/29-ig nyitvatartó reggelizőhely nyílt a kollégium ebédlőjében. A választékból: tükörtojás, Ham and Eggs, párizsis zsemle, fasírozott zsemle. És ráadásul az árak sem borzasztóak. Minél többen használjátok ki ezt az új alkalmat, mert egyelőre nagyon kevesen járnak, és féltő, hogy ennyi személyre nem lesz kifizetődő a büfé, így megszűnik ez az új kezdeményezés.

FÁRADT GÖZHÍR



Villamos motorvonatok

Az elővárosi személyszállításba /ez nálunk kb. 60-80 km-es körzetet jelent/ jó néhány évvel ezelőtt új forma került bevezetésre: az úgynevezett ingavonati közlekedés. A budapesti pályaudvarok zsúfoltsága, a forgalom gyorsítása, a szerelvények jobb kihasználása indokolta ezt a megoldást, melynek lényege, hogy a szerelvény végén lévő mozdony - távvezérléssel - a vonatot tolva is közlekedhet. Kezdetben 424-es gőzösbekkel indult az üzem, jelenleg V43-as villamos, ill. M41-es dieselmotordonyok továbbítják a "töli"vonatokat, melyek 8-10 Bv típusú személykocsiból és egy vezérlőkocsiból állnak.

A személykocsik jelentős része néhány éven belül selejtezésre éretté válik, így szükségessé válik a pótlásuk. Ez alkalmat ad a technikai fejlesztésre is. Körülnézve az európai vasutaknál, megfigyelhető, hogy a MÁV kivételével szinte mindenütt motorvonatok bonyolítják le az elővárosi forgalmat. Így még inkább érthető, hogy a magyarországi fejlesztés is ilyen irányban indult. A cél olyan villamos motorvonat forgalomba állítása, mely alkalmas az elővárosi személyszállítás lebonyolítására, /sűrű vonatközlekedés, szélsőséges utasterhelés, gyakori megállások/ de felhasználható a nagyobb városok közötti gyorsvonalati összeköttetésre is.

ÚJ KRÉSZ

1983. május 28-án lép hatályba az új F.1.sz. Jelzési Utasítás és az F.2.sz. Forgalmi Utasítás a MÁV, illetve a többi magyarországi vasút vonalán.

A két Utasítás - melyek a vasúti közlekedés alapvető szabályozói - újból kiadását indokolta, hogy a korábbiakhoz sok pótlék, módosítás jelent meg, már-már az áttekinthetőséget is veszélyeztetve. A vasúti technika, technológia fejlődése ugyancsak szükségessé tette a szabályozás fejlesztését, ugyanakkor egyszerűsítésekre, az utasítások szerkezetének kisebb módosítására is sor került.

A Jelzési Utasítás egyik legérdekesebb - bár ma még valószínűleg többeket mosolyra fakasztó - újdonsága a "szabad legfeljebb 120 km/h sebességgel" jelzés, amely adott esetben a sebesség csökkentésére ad utasítást. Természetesen ennek gyakorlati alkalmazására még várni kell, de a fejlődés előbb-utóbb lehetővé, sőt szükségessé fogja tenni a hazai vasútvonalakon is.

Az utazók által is észlelhető változás a személyszállító vonatok végének új jelzése: a jelenleg alkalmazott zárlámpa mellett nappal téglalap alakú tárcsa, sötétben pedig a beépített elektromos zárlámpa is használható.

A felsoroltakon kívül természetesen még több változást tartalmaznak az új utasítások, itt csak néhány érdekesebb ismertetésére kerülhetett sor.



Főleg karácsonykor szokott előfordulni, hogy az apukák "vilányvasúttal" ajándékozzák meg gyermeküket - majd kisajátítják maguknak a gyermekjátékot. Később aztán ez szenvedéllyé válhat, így lehet vasutas vagy vasútmodellező /esetleg mindkettő/ valaki. Ez azonban már nem csak játék, több annál. Rengeteg munka, nagy türelem és kitartás kell azoknak a modelleknek, te-repasztaloknak az elkészítéséhez, amelyek hazai és nemzetközi kiállításokon, versenyeken szerepelnek.

Magyarországon főleg NDK gyártmányú vasútmodellek kaphatók, háromféle építési nagyságban:

H0 /a"null" méretarány fele, vagyis "half null" rövidítésből/

méretarány: 1:87

TT /Táple top - "asztalon"

rövidítésből/

méretarány: 1:120

N /Ennek nyomtávolsága 9 mm, a 9-es pedig a legtöbb nyugateurópai nyelven "N"

betűvel kezdődik/

méretarány: 1:160

Ha valaki vasútmodellezésre adja a fejét, akkor e három méretarány közül választhat. De melyiket? Nos, ezt több tényező befolyásolja, például a pénztárca, a rendelkezésre álló hely, a modellekkel szemben támasztott igények.

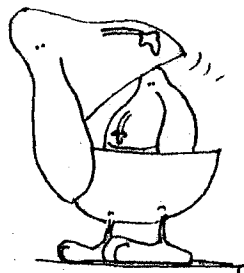
A szabadidő eltöltésének ezen módjával több könyv is foglalkozik, bemutatva a legegyszerűbb pályáktól kezdve a legbonyolultabb elektronikus vezérlésig mindent. Szívesen látják az érdeklődőket a Vasútmodellező Egyesületben is, klubnapok minden csütörtökön 17-19^h-ig a VI. Vasvári Pál u. 8-ban.

Ujjal mutogattunk,

Ujjal mutogattunk egymásra,
 aztán összefonódtak az ujjaink,
 de olyan erővel,
 olyan dühös hittel
 simulnak egymásba,
 hogy nem tudtam én,
 melyik a tied,
 melyik az enyém.
 Mindegy most már.
 Karban a kar, és
 kézben a kéz,
 a lelkiünk messze néz.
 Egymásba zárt tenyerünkben
 a két sors parolázott -
 oda rejthettük volna
 az egész világot.

Este a sötétben
 figyeltük csendben,
 hogyan egyesül
 a kettő - egyben.

SZS



Lapzártakor érkezett:
 A kollégium harmadik emeletén
 6:00 arányban vezetnek a piszo-
 árok a szerelők ellen.
 /Veszíteni is tudni kell!/
 m

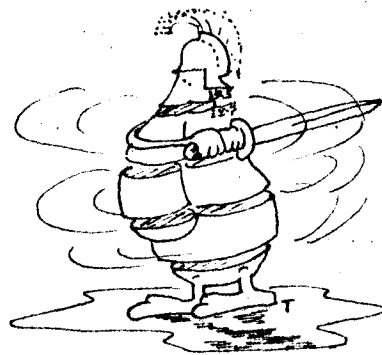
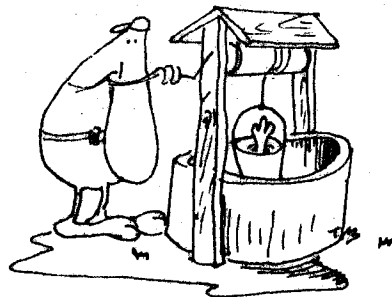
Tisztelt szerkesztőség!

Múlt félévi, azt hiszem, utol-
 sós számukban olvastam egy ver-
 set egy lányról, s a pórus járt
 sasról, bizonyos „Bátyus” tol-
 lából. Én egy kicsit nagyképfű,
 egy kicsit öntelt, de emellett
 mindenképp sas vagyok. Viszont
 hülye nem! Nagyon rosezul esik,
 ha a sasokat annak nézik. Ez
 szülte válaszom. Kérem, juttas-
 sák el Bátyusnak. Köszönöm.

Tépett libák a porban
 Sasnak álcázott ázott verebek
 Kik felülről szemlélnék mindent
 Míg nem eltelve maguktól
 Egyre lejjebb szállva
 Rá nem zuhannak valaki vállára!
 Ikaroszt majmoló baglyok
 Sötétben talán nem hallik
 Viaszba ágyazott tollatok
 Miért kívánjátok a Napot?

Szirti méltóság úszik az égen
 Szemében bús parázs
 Fürkészve figyeli odalenn
 A sok tyúk hogyan kaparász
 Előtte nyújtózó kezek, bennük
 Zsebkendő könnyekkel, csábos
 villanás

- Csak egy-két pihéti!
 Tied lesz éj s az ágy -
 Éles szomorú szem
 Magányos szárnyalás
 Sors, de a sas
 Nem adja meg magát



PÁLYÁZAT!

A BME KISZ Bizottsága pályázatot
 hirdet Műegyetemi embléma tervezésé-
 re

Az embléma legyen egyetemés, je-
 lezze a hat kar egységét, hangsúlyoz-
 za az egyetem műszaki jellegét, tar-
 talmazza helyét /Budapest/ és alapí-
 tásának évszámát /1782/. A motívumok
 alkalmazásánál figyelembe kell venni,
 hogy az emblémát több célra is fel-
 kívánjuk használni, így egyaránt ér-
 vényesüljön fekete-fehérben és szí-
 nesben, papírra nyomtatva, textilre
 festve, jelvényként vagy önálló de-
 koráló elemként is. Mindezen belül
 érvényesüljön szerkezeti, kompozí-
 ciós és esztétikai összhang, s töre-
 kedni kell a minél egyszerűbb, ugyan-
 akkor modern grafikai megoldásra.
 Az esetleges feliratot magyar vagy
 angol nyelven kell elkészíteni.

A pályamunkákat a KISZ Bizottsá-
 gon /K. I. 51./ kell leadni április
 15-ig.

I. díj: 1500 Ft
 II. díj: 1000 Ft
 III. díj: 600 Ft