

1983. III. 24. A KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR KISZ SZERVEZETÉNEK LAPJA XVI. félv. 7. szám.

A KORSZERŰSÍTÉS RÖGÖS ÚTJAI ①

NAHALKA ISTVÁN ELŐADÁSA ALAPJÁN

Eppen két évvel ezelőtt jelent meg az MSZMP Központi Bizottsága Politikai Bizottságának határozata a felsőoktatás helyzetéről és fejlesztésének feladatairól. 1981 júniusában a Minisztertanács adta ki határozatát az állami feladatokról. Az idei év újabb nagy állást jelent ebben a munkában, hiszen a fejlesztési koncepció széleskörű vita után ez év végén kerül a kormány elé.

A füredi sajtótábor vendégeként Nahalka István a KISZ KB Egyetemi Főiskolai Tanácsa felsőoktatási reform bizottságának vezetője előadásában jellemezte a reform társadalmi, oktatási kérdéseit. Ebből idézzük fel a legfontosabb gondolatokat.

Nahalka István élesen fogalmaz, azt a véleményt fogadja el, hogy az oktatás elmaradt a társadalom fejlődését szolgáló követelményektől, még a „klasszikusan” sokak által legkonzervatívabbnak tartott közigazgatáshoz képest is. A helyzetet nehezíti, hogy az iskola képes saját viszonyainak újratermelésére, ezzel még erősebben fékeződik a fejlődés. Nem csoda tehát, hogy a növekedő gazdasági társadalmi igények tükrében itt még élesebben bukkannak fel az ellentmondások.

Végig kell gondolnunk néhány fontos dolgot: milyen igény van a társadalom egészében a felsőoktatás korszerűsítésére, milyen réteg, csoport és egyéni érdekek kísérik a változtatásokat, milyen a politikai környezet, van-e kirajzolódott koncepció

és végül, ha mindez megvan, adottak-e a végrehajtás egyéb feltételei?

Ha ezeket a kérdéseket megválaszoljuk, kiderül, hogy súlyos gondok gátolják a korszerűsítést.

Az aligha vitatható, hogy az ország további fejlődéséhez újfajta értelmiségre van szükség, de magát az eszményképet sem fogalmaztuk meg még pontosan. A szocialista szakemberképzés számos követelményt rögzített, de ezek kapcsolata kevésbé tisztázott. A marxista felfogás szerint az értelmiségi szakember és politikus legyen egyszerre. E két oldal még ma is elkülönül, nem összegződik a mindennapi tevékenységben: a napi munkában, szakmai és politikai közéleti tevékenységben. Azt, hogy ez az integrált szemlélet mennyire kevésbé hatja át az oktatást, mutatja például a közművelődés periférikus szerepe az egyetemeken, főiskolákon.

A társadalmi érdeket a párt fogalmazza meg és képviseli. A megjelent határozat ennek szellemében készült. De Nahalka István megfogalmazása szerint a korszerűsítési célok kialakításakor is számolni kell azzal, hogy különböző rétegeket kell egyeztetni. /Például a fejlesztéshez szükséges összeg előteremtésekor meg kell gondolni, milyen más fontos céljai vannak a társadalomnak. A szűkös anyagi körülmények között csak valaminek a rovására lehet fejleszteni a felsőoktatást, s elképzelhető, hogy ezt mások ellenzik. A szerk./

Az előadó véleménye szerint a közvetlenül érintettek többségének nem /közvetlen, személyes? A szerk./ érdeke a fejlesztés, vagy nem ismeri

fel valódi érdekeit.

Az oktatók közül főleg a fiatalabb generáció és a magas szintű oktató-nevelő - kutató munkát végzők támogatják a fejlesztési elképzeléseket, mert ők érzik a korlátokat. Sokak számára azonban a jelenlegi kisebb követelmények, a kényelmesebb munka vonzóbb, mint a változások. A nem megfelelő felkészültségük ellenérdekeltsége pedig nyilvánvaló.

A hallgatók helyzete még bonyolultabb. Bár a fiatalokat intellektuális érdeklődés jellemzi, sok a visszahúzó elem. A politikai, közéleti tevékenységben nincs gyakorlatuk, pesszimisták, és sokan politikailag veszélyesnek érzik, hogy beavatkozzanak. Mire a munka eredményre vezetne, elhagyják az egyetemet. A követelmények növekedésétől pedig a diákok közül is sokan tartanak.

A gyárak, üzemek, intézmények a gazdasági helyzet szorításában egyre inkább felismerik, hogy az értelmiség képzésének fejlesztésében érdekelték, továbbképzésükben pedig részt kellene vállalniuk. De itt is sokféle idegenkedés érezhető. A kreatív, újat kereső, „nyüzsgő” ember, beosztottként sok gondot okoz. A mai gyakorlat kicentizett biztonsága vonzóbb a bizonytalan újnál. Az is megfigyelhető, hogy az alkalmazók kész szakembereket várnak, a további képzés ódiunát nem szívesen vállalják.

Mindebből látható, hogy a reformnak ma még nincs kellő tömegbázisa. Nahalka István véleménye szerint a folyamat következő lépései is csak központilag kezdeményezhetők, támaszkodva a fejlesztés igénylőire, a társadalom érdekében.

A POSTÁS

Szinte ijesztő volt, ahogy rohant végig a falun a kora nyári melegben. A sapkáját szorította a kezében a megszokott leváltáska helyett. Ahol enyhét tapasztal az utca, meglátta a házat. Megállt. Gyűrött mosolyával megtörölte izzadó arcát, aztán az orrát is kifújta. Köhögött, de néptelen volt minden. Újra elindult hát, de már jóval lassabban. Akkor habított belé, milyen nehéz terhet visz. Minél közelebb ért, annál lassabban lépett. Főlt.

A szomszéd előtt állt meg. Megint körülnézett, de segítséget most sem látott sehol. Így a szomszédba nyitott be. Sápadtan került meg a házat. Ahogy a jó postások, ő is tudta, hogy ilyenkor délelőtt merre kell keresni a háziakat.

- Annus néni! Annus néni! - kiáltott a nyári konyha felé.

Az ajtóba kitoppant az asszony. Magas, erős alakja kitöltötte a keretet. Csak az arcán látszott meg a hajló kor, termete, mint a szálfá, magasodott a jövevény felé.

- No, a Feri! - csodálkozott rá, ahogy megismerte.

- Mi baj van, Feri?! - ijedt meg. Máskor nem így szokott jönni ez a postás.

- Jaj, Annus néni!...

Csak úgy zihált a tüdeje. Dehogy szokott ő futni... Meg a szája is kiszáradt.

- Adjon egy pohár vizet!

Bementek. Az asszony leültette egy székre. Bögrét emelt a polcra, bement a hús kamrába. Itt állt a vizes vödör. Megvárta, míg a postás iszik, aztán elvette a bögrét. Hagyta, hád kezdje magától. Az ember nagy nehezen szólalt meg, közben el-elakadt. Lassan gördültek be-

léle a szavak.

- Már... széthordtam a leveleket, meg a reggeli megymást... Hát mégis igazi! Ülök nyugodtan... Szól a telefon. A városból. Hogy az Etus fia... a Péter... itt a szomszéd gyerekek... belefulladt a Bányatóba!

A bűgre talpa koppant az asztalon. A levesesfazék füdele aprókat kottyant, de mintha valami harang zúgna az apró konyhában. Suhant a kötény, megrecscent a konyhaszék.

- Dehát... hogyan?

A postásnak kiszáradt a toroka. De most nem mert megint vizet kérni. Nem volt bátorsága megtörni a templomi csöndet. Csak nézte az asztalon a fehér meg a piros tálat, melleitük a krumplihéj.

Az asszony az emlékeivel küzdött. Neki csak egy fia volt. Apró volt még a kicsi, mikor kitört a háború. Az apját elvitték katonának. Három év múlva leszerelt. Aztán egy hét sem kellett; elvitte a tüdőgyulladás. A fronton szedte össze. Nem voltak már messze az oroszok, kibírta az utat hazáig.

Rászakadt minden. Az élet ember nélkül, a gyerekekkel. Átvonult a front. Utána talpraállni. Dugdosni a termést, hogy amit jövőre vetnek, legalább az megmaradjon. Elmúlt az is.

Közben észrevétlenül felnőtt a fia. Kevesebb lett a gond. Akkor született Péter. Etus a városba járt dolgozni. Péter a szomszédra maradt. Az asszony vitte magával mindenfele; kertbe, mezőre, boltba, konyhába, padlásra, kamrába...

Nem tudta a postás, hova jött. Úgy gondolta, csak a szomszédba.

Az asszony újra meglátta a postást, pedig a szeme rajta ügörgött végig.

- Nem igaz!

A postás megrezsent, ránézett. Hát mégis igazi!

- Ki telefonált? - állt föl az asszony. Odafordult a tűzhelyhez, megkavarta a levest.

- A szakkör vezető. A modellező szakkör vezető.

Az asszony dobott a tűzre.

- Merthogy ma volt a modellvitorlás verseny a Bányatónál. Már vége volt az egésznek. A tanár elment, összeírni az eredményt.

Az asszony letakarította az asztalt. A postásnak megeredt a nyelve, úgy érezte, enged a nyomás a mellében.

- Megkérdeztem én tőle mindent. Azt mondta, hogy mikor elment, meghagyta a fiúknak, szedjék szét a hajókat, meg csomagolják be, hogy haza lehessen hozni. Aztán már csak a kiáltozásra lett figyelmes...

Az asszony szűrni kezdte a téasztát.

- A fiúk ahogy szedték ki a hajókat a vízből, nem figyeltek, Péter hajóját elvitte a szél. Bent oldalra dőlt, mert nem állították be a vitorlát, vagy mi volt a baj. A tó nem mély. A gyerek utána ment.

Az asszony nekidőlt a tűzhelynek. A postás nagyot sóhajtott.

- A szerencsétlen pont eltalálta a régi kutat. Mire utána értek, vége volt.

A postás még egy nagyot sóhajtott. Már könnyebb lett a lelke. Majd Annus néni elmondja a szomszédnak...

De az asszony nem mozdult. Csak a forró platni síségetett fel néha, mintha viz csöppenne rá.

A postás megint megrémült.

- Szegény Etus...

Csönd.

- Ahogy megjönnek a levelek, én gyorsan szétrakom az utcák szerint. Aztán fogom a táskámat, és már szaladok is. Mert örül az, aki levelet kap. A távirattal vigyázni kell. Csak a nagyon jó, vagy nagyon rossz hírt küldik gyorsan az emberek. Ha meg gyászjelentés jön, az egyértelmű...

Kicsit elhallgatott.

- De ilyen még nem volt... Telefonos üzenet. Én csak a levelet, meg táviratot tudom... Meg az újságokat! De ilyet!...

Könyörögve nézett az asszonyra, de az nem fordult meg.

- Van ennek valami hivatalos útja is, ugye Annus néni?! Majd a rendőrség... vagy mitudomén! Én nem mondhatom meg! Nem tudok megállni előtte!!!

Végre az asszony megmozdult. Levette a levest a tűzről.

- Ugye átmegy, Annus néni?! Ugye megmondja?

A „Meg”-et alig értette. Föl állt. Várt még, jól hallotta-e.

- Menjen csak, Feri. Majd megmondom - szólt szelíden.

A férfi nehezen elindult. Az ajtóban megállt.

- Menjen csak. Megmondom. Tekintetével végig követte az udvaron. Megvárta, míg befordul a sarkon.

SZS

KÖRÖS SÁRGÓ

A tavaszt tapossuk már, de nekem még mindig a hó jár a fejemben. Az a hó, amelyik olyan késve jött, amit annyira vártunk. Egy-két nap alatt vastagon belepte a várost; elfogytak a zajok és friss lett minden. A forgalomban nem volt nagyobb fennakadás, hamar sárga mellényes emberek lepték el az utcákat. A járdák szélén és a tereken nagy kupacokat raktak a hóból, lehetett kerülgetni őket. Az eltakarított helyeken pedig jólesően nyújtózkodott a hamvas aszfalt.

Később melegebb szelek kezdtek fújdogálni, a nap is többet sütött. A kupacok először megroggyantak, majd egészen összezugorodtak. Ezzel együtt egyre feketébbek lettek, mert a sok por, amit a hóval együtt összekupacoltak, nem olvadt el. Bár ezt nem is várta tőle senki.

Nap mint nap látom ezeket a szomorú sárgombócokat. Egyre kevesebb bennük a víz. Még néhány napsütötte délelőtt, és kiolvadnak.

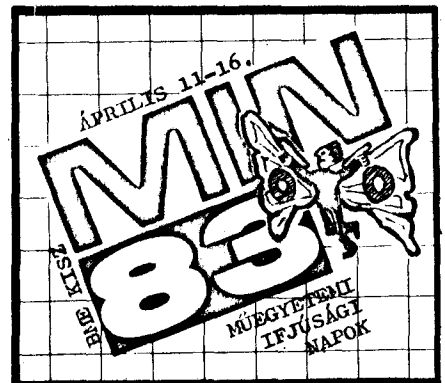
A többit a szél végzi majd. Teljesen kiszáritja a port, és lassan újra szétteríti a városban.

SZS

Szűz GOŁYÓK

Időnként megjelenik bennem egyfajta testelen elvagyódás. Van egy barátom, aki gyönyörűen gitározik. Mikor játszik, az az érzésem, hogy szinte könnyeket gyöngyöznek a húrok. Elutaznék valahova, megkeresnék valakit, vagy a fene tudja, mi után is vágyódom tulajdonképpen. Megfog a hangulat, és már nem enged szabadon. Órák hosszat hallgatom ugyanast a tíz-tizenöt hangot. Ha valahol egyet meghallok belőlük, percekig hatása alatt leszek majd. Ez nem kötetlen munkaidő. Innen nem lehet átugrani a krimóba. Lassan a Brandenburgi versenyekben is meghallom, hogy külön szólámat követel magának a mentőautó. Mikor a szirénát figyelem, elszorul a torkom, és fulladozva várom a feloldozást. Pénytelen lehet a tisztulás, de hangtalan nem. Géza, játssz!

Sturc



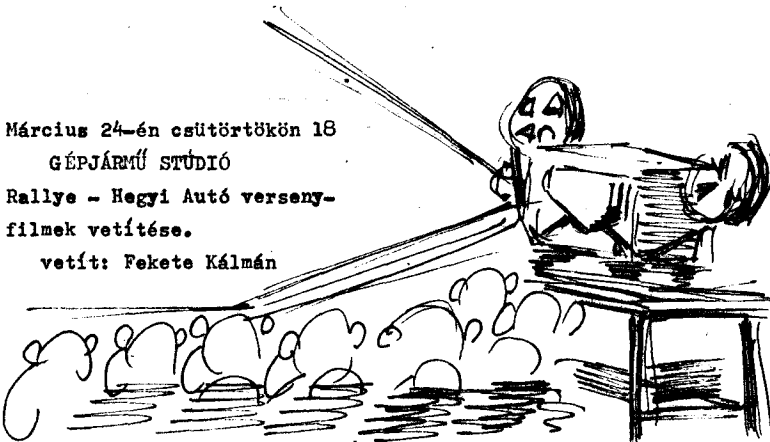
FIGYELEM! FIGYELEM!

Az egyetemi KISZ Bizottságra / K.I.51. / megérkeztek a munkavállalási és albérleti lehetőségek ajánlatai.

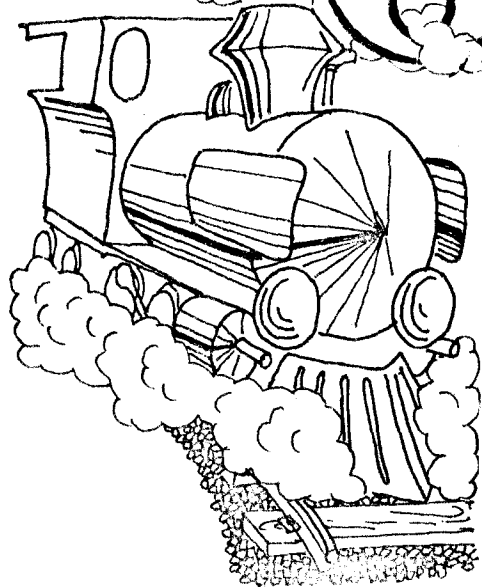
Március 24-én csütörtökön 18
GÉPJÁRMŰ STÚDIÓ

Rallye - Hegyi Autó verseny-
filmek vetítése.

vetít: Fekete Kálmán



FARADT GŐZHÍR



a KELETI

Száz éve, hogy Budapest legnagyobb személypályaudvarán elindult a vasúti forgalom. Ma már a főváros utasforgalma el sem képzelhető a „Keleti” nélkül. Építésének előzményei a kiegyezés korára vezethetők vissza. Az akkor meglévő 2341 km-es vasúthálózat elégtelennek bizonyult, és 1867 és 1873 között 4091 km új vasútvonal épült. Ezekben az években 650-700 millió forintot fektettek vasútépítésekbe. Az ország különböző részeiben épült vonalak nagymértékben növelték a Pestre irányuló forgalmat. Az Államvasút Losonci pályaudvara /ma Józsefváros/ sem személy-, sem az áruforgalom követelményeinek nem tudott megfelelni. A képviselőház 1868 december 5-i ülésén megbízta a közmunka- és közlekedésügyi minisztériumot, hogy egy új, az Államvasút vonalait összekötő központi pályaudvar építésére tegyen javaslatot.

A kidolgozott koncepció az el- abban az évben felépültek a fő- helyezésre nézve két változatot készített. Az első a mai Blaha Lujza tér szomszédságában akarta elhelyezni a létesítményt. A vasúti pálya a Józsefvárosi pályaudvaron át jutott volna cél- jához. A beépített területeken történő átvezetést úgy akarták megoldani, hogy a vasút és az úttest szintben egymást ne keresz- tezzék. E megoldás azért is figye- lemre méltó, mert 1870-ben a két szintű vonalvezetés még ritkasá- gnak és újdonságnak számított vol- na. A másik változat a pályaud- vart a kerepesi vám közelébe he- lyezte. Póhomlokzata itt a Kere- pesi / Rákóczi / útnak képezte volna építészeti lezárását.

A munkálatok megkezdését 1871-re, befejezését 1874-re tervezték. Az elkészítés nagy- léptékű a közös termelési mód- nak a hetvenes évek elején kez- dődő túltermelési válsága, majd az ezt követő hosszú depressziós folyamata gátolta. A terület elő- készítési és kitűzési munkáit még 1872-ben elvégezték, a tény- leges építés azonban 1881-ben kezdődött. A kivitelezés során gondot jelentett, hogy itt a ta- laj vizenyős volt, részben hulladékkal feltöltött. A kedvezőt- len adottságok miatt a drágább cölöpalapozáshoz kellett folya- modni. E tény nemcsak költség- többletet jelentett, de a kivi- telezés időtartamát is növelte. A munkák során talajcsere is végeztek, a hulladékot kitermel- ték, és helyébe vasúti kocsikon földet szállítottak.

A talajszint feletti munkák csak 1883 tavaszán kezdődtek. Az építés üteme gyors volt, még

falak, elkészültek a földemek, és megkezdtek a szakipari munkát. Az építési-szerelési munkák a téli hónapokban sem szüneteltek, biztosították a termék fűtését, a belső munkákat folyamatosan végezték.

Az elkészült pályaudvarra 1884. augusztus 17-én, vasárnap 6.10-kor érkezett az első vonat, a zimonyi személy, és 10 perccel később indult a ruttkai gyors.

A pályaudvar a nyolcvanas é- vekben a világvárossá fejlődő Budapest egyik nagy alkotása volt. Hatalmas diadalívét, amellyel a csarnok lezárása a mai Rákóczi út lefejezését jelképezte, már akkor megcsodálták. Az épület ornamentikája az allegóriái szép csoportozata: Neptun és Vulcan között egy női alak gőzölgő edény és fogaskerekeket emel a magasba. A 20 méter széles kapu- zattól jobbra-balra levő falnyi- lásokban Watt és Stephenson szob- rai kerültek. A kapuzaton elhe- lyezett szobrok, amelyek a bá- nyászat, ipar, földművelés és kereskedelem jellegzetes alakját ma is ábrázolják, kifejezték, hogy az új központi pályaudvar milyen fontos szerepet tölt be az ország életében.

Szerkezetileg az 549,5 tonna tömegű, vonóvasas, íves, 42 m fesztávú, 180 m hosszú csarnok- fedél-szerkezet emlitésre méltó. A korszerű felszereltségre utalt, hogy a pályaudvaron villamos világítást építettek. A belső helyiségbe izzólámpák kerültek.

A csapadékvíz elvezetésére 1400 m csatornát helyeztek el. A kiépített vágányhálózat 26 km

volt akkor, és 33,25 kg/m-es sínekből készült. A központi váltóállító berendezés, a csarnoktetőzet hatalmas üvegfelülete mellett az építés idején korszerű megoldásnak számított. A pályaudvaron szertár, négyzetgalapú mozdonyszín, laktanya és több kisebb üzemi épület épült.

Az üzembe helyezést követően az építési munkákat tovább folytatták. A Keleti pu.-ra vezető és a Józsefvárosi pu.-ra befutó vonalak szintben történő szétválasztására 1889-ben került sor. A térségben a mai napig fennálló helyzet ekkor alakult ki. Az új pályaudvar személyforgalma évről évre növekedett. 1884-ben 338 ezer, a millenium évében 5,3 millió, 1918-ban 22 millió, 1933-ban 15 millió utas fordult meg a Keletiben.

A forgalom növekedése miatt a pályaudvar többszöri átalakítására, bővítésére volt szükség. Az építési terület hiánya miatt az áthocsátó képesség növekedését korszerűbb technikai berendezésekkel, a vágányzat szaporításával, majd egyes vonalak forgalmának áttérelésével oldották meg. 1925-ben az érkezési oldalt építették át, s a vágányok száma egyvel szaporodott. A hegyeshalmi vonal villamosításához kapcsolódott, hogy 1932 szeptemberében a Keletiben kiépítették a villamos munkavezetőket, és a villamos mozdonyok honállomásaként is e pályaudvart jelölték ki.

A II. világháborús események során ért károk jelentősek voltak. A felszabadulást követően az első vonat a Keleti pu.-ról Gődöllő irányában 1945. február 17-én indult. A helyreállítást a forgalom folyamatos fenntartása mellett végezték. 1945 őszén felépült az ún. „százlábú híd”, 1946-ban helyreállt a villamos vontatás. Az ötvenes években a csarnok épületét felújították, a jegypénztárakat átépítették, kultúrvárótermet alakítottak ki.

Ebben az időszakban korszerűsítették a biztosító berendezést is.

A metró kelet-nyugati vonalának építési munkái a Keletit is érintették. A MÁV-pályaudvar előtt a Baross téren 6300 m² alapterületű gyalogos aluljárót hoztak létre. Ez a Keleti pu.-hoz a peronszint alatt csatlakozik. A 18 m széles csarnokon keresztül bonyolódik le a metró és a pályaudvar közötti forgalom. A csarnokban kerültek elhelyezésre a jegypénztárak, a csomagmegőrző automaták. Az aluljáró rendszer átadása 1969. december 22-én történt meg. Az építés szükségessé tette, hogy a csarnokban levő vágányokat megrövidítve, területátadással segítsék az új formai rend kialakítását.

/Részletek Keller Lászlónak a Vasút c. folyóirat 83/2 számában megjelent írásából/

HÉREK

I.

Elkészült Japánban a Tokió - Fügata közötti vonalszakasz, és ezzel 1800 km-re bővült a „villámvasutak” hálózata. A 12 kocsi-ból álló 385-385 utast szállító Asahi 195 /Hajnalpír 195/ elnevezésű szuperexpresszek - naponta 21 vonatpár - 1 óra 45 perc alatt száguldják be a 270 km-es távot, s a sebességük év végéig jelentősen növekszik. A hegyvidéken át vezető vonal 11 évig épült, 23 alagutat fúrtak a hegyekben, köztük egy több mint 22 kilométerest a világ leghosszabb vasúti alagútját.

II.

Minden parancsot, minden műszerellenőrzését és minden jelzés észlelését a metró motorkocsi-vezetője és a segédvezető együttesen köteles elvégezni. Ez a szigorú szabály volt érvényben hosszú ideig a szovjet metrószerevényeken. Ma már olyan szerelvényeket is láthatunk, amelyeket

csak egy ember irányít. Megszűnt volna a szigorú szabály? Szó sincs róla. A vonatokat továbbra is ketten vezetik, de a segédvezető szerepét robot tölti be.

Az automatikus sebességszabályozó rendszer /ASZR/ ellenőrzi az ember tevékenységét, figyelmeztető jelzést ad valamely művelet kimaradásakor, sőt figyeli a vezető éberségi állapotát is.

Az ASZR bevezetésével új típusú kocsik gyártását kezdte meg a Moszkva melletti Mityisinszki Vagon- és Gépgyár. Külsőre szinte semmiben nem különbözik a régi kocsi típustól az új, de az automatikai berendezések szükségessé tették a vagongyártás fejlesztését is.

A gyár próbapályája mindössze egy kilométer hosszú, így alkalmatlan a száz kilométeres óránkénti sebesség elérésére és a bonyolult berendezések kipróbálására. Különböző okok miatt nem volt lehetőség a bővítésre, ezért egy speciális próbapadot készítettek, amelyen az álló helyzetben lévő járműveket nagy sebességre lehet felgyorsítani, ellenőrizni.



Benedek István Gábor: Földalatti történet /Kozmosz könyvek/ „A budapesti földalatti villamosvasút csaknem évszázados történetéről, a metróépítés heroikus és veszedelmes pillanatairól szól ez a könyv. Nem is annyira a legkorszerűbb tömegközlekedési eszközök egyikének műszaki, gazdasági, urbanisztikai vonatkozásaival ismerteti meg az olvasót, hanem tegnapi és mai önmagunk életét, az ötvenes évek társadalmának megannyi felemelő és szomorú pillanatát, az utóbbi 35 év Magyarországnak sok küzdelmét és örömet állítja eléünk.”

STÚDIO

a koleszban

Egy kollégium életének nagyon lényeges alkotórészét képezi a stúdió, amely minden szobába eljutó vezeték-hálózatával jelképesen is összeköti a lakókat, lehetőséget teremtve az információ áramlására, tájékoztatásra és szórakoztatásra. Ezért tekintettük kiemelten fontos dolognak a stúdió beindítását és rendszeres műsorközlését. A stábok nagy lendülettel és lelkesedéssel kezdtek neki a munkának, ami lankadni látszik, bár lehet, hogy csak kívülről tűnik így. Az vitathatatlan, hogy a stúdiósok munkáját a kollégium lakói csak a sugárzott műsorokon keresztül értékelhetik, amelyekből viszont az utóbbi időben nem sok akadt. Hogy mi ennek az oka? Erről kérdeztem Szever Pált, a stúdió vezetőjét.

- Elsősorban technikai problémáink vannak. Néhány nélkülözhetetlen berendezésünk meghibásodott, amelyeket anyagi eszközök hiányában nem tudunk megjavítani. Az elmúlt hétig zárva voltak a rendelkezésünkre álló kezek, amelyek sajnos szűkösek, csak egy töredékét fedezik a reális igényeknek.

Milyen támogatást kap a stúdió?

- Három forrásunk van. 27 ezer Ft a kollégium szociális és kulturális kerete. A kari keretből 150 ezer Ft jut a koleszra. Ezeknek a pénzeknek természetesen csak egy kis részét kaphatja a stúdió. Ezen kívül a KB-tól 2500 Ft-ot kaptunk erre a félévre. Gondolom, felesleges részletezni, hogy ez milyen kevés. A műsorközlés beindulásának az volt a legfontosabb feltétele, hogy pénzhez jussunk, és alkatrészeket tudjunk vásárolni. Ez az elmúlt héten megtörtént, már dolgozik a szerdai és a csütörtöki stáb, műsorait már hallhattátok.

- Úgy tudom, létszámproblémáitok is vannak.

- Valóban. Nagyon kevés az ember. A „húzóemberek” még mindig azok, akik a Máriaiban is dolgoztak. Most kb. huszan vagyunk, de stábonként kb. 5-6 fővel számolhatunk. Még 10-12 emberre lenne szükségünk. Szerencsére akad néhány érdeklődő másodéves hallgató. Velük vannak terveink.

- Hallhatunk ezek közül néhányat?

- Áprilisban szeretnénk beindítani a harmadik, keddi stábot. Megfelelő gyakorlat megszerzése után az ő feladatuk lenne a J rádió műsorainak szerkesztése is, melyeket a szünetekben sugároznánk. A stúdió egyik leglényegesebb célja - a tájékoztatás mellett - a szórakoztatás. Ennek szellemében szeretnénk még egy negyedik stábot is verbuválni, amely csak zenei programokat adna, nagyrészt hétfőig. Az ő feladatuk körükbe tartozna a rendezvények hangosítása is.

- Azt hiszem, itt van egy kis probléma. A porta és a stúdió hálózata megegyezik, ezért pl. aki nem akar egész nap zenét hallgatni, kikapcsolja a készü-

lékét, de ezzel meg is szünteti a portával való kapcsolat lehetőségét.

- Ez valóban nagy gond, s amíg nem tudjuk megoldani, természetesen a 4. stáb nem indul be.
- Hogyan kívánjátok megoldani a műsorokról való tájékoztatást?
- Van ütemtervünk, amely a legfontosabb kollégiumi, egyetemi eseményeket tartalmazza, amelyekkel foglalkozni kívánunk. Az állandó és az ütemtervbe foglalt műsorokat, az előre elkészített riportokat jelezni tudjuk a faliújságunkon.

- Mik lennének a legfontosabb dolgok, amelyeket meg szeretnétek venni?

- Sok a helybeni javítás, ezért alkatrészekre, szerelési anyagokra lenne szükségünk, és legalább egy kazettás magnót szeretnénk vásárolni.

Amint Pali elmondta, problémák akadnak bőven, s ezek mind megoldásra várnak. Csak egy részük olyan, amihez pénz kell.

Az már a stúdió jelenlegi és jövődöbéli tagjain múlik, hogy ezután ne legyen szokatlan jelenség, amikor megszólal a „falikutya”.

Bánfai Zsolt

EXPRESS TÁBOROK

Idén is lesznek express táborok, melyekbe március végétől lehet majd jelentkezni. A táborokat 8 és 13 napos turnusokban rendezik és teljes ellátást biztosítanak 450 illetve 800 Ft befizetésének ellenében. Ezért egyébként 842 illetve 1382 Ft-nak megfelelő szolgáltatásban részesülnek a hallgatók. Balatonföldvárra, Killiántelegre és Verőcemarosra lehet jelentkezni az alábbi időpontokban:

8 napos	13 napos
VII. 17-24	VII. 10-22
VII. 24-31	VII. 22-VIII 3
VII. 31-VIII,7	VIII.3-16
VIII.7-14	VIII.16-27
VIII. 14-21	
VIII. 21-28	



Hamarosan megjelenik a Közlekedésmérnöki Kar végzős hallgatóinak
ballagó magazinja, a

KIPUFOGÓ!

HUMOR — JÓKEDV — VIDÁMSÁG

s mindezt mindössze $n+1$ Ft-ért! / $n=44$ /

FIGYELEM FIGYELEM FIGYELEM figyelem

Magazinunk korlátozott példányszámban jelenik meg anyagi okokból.

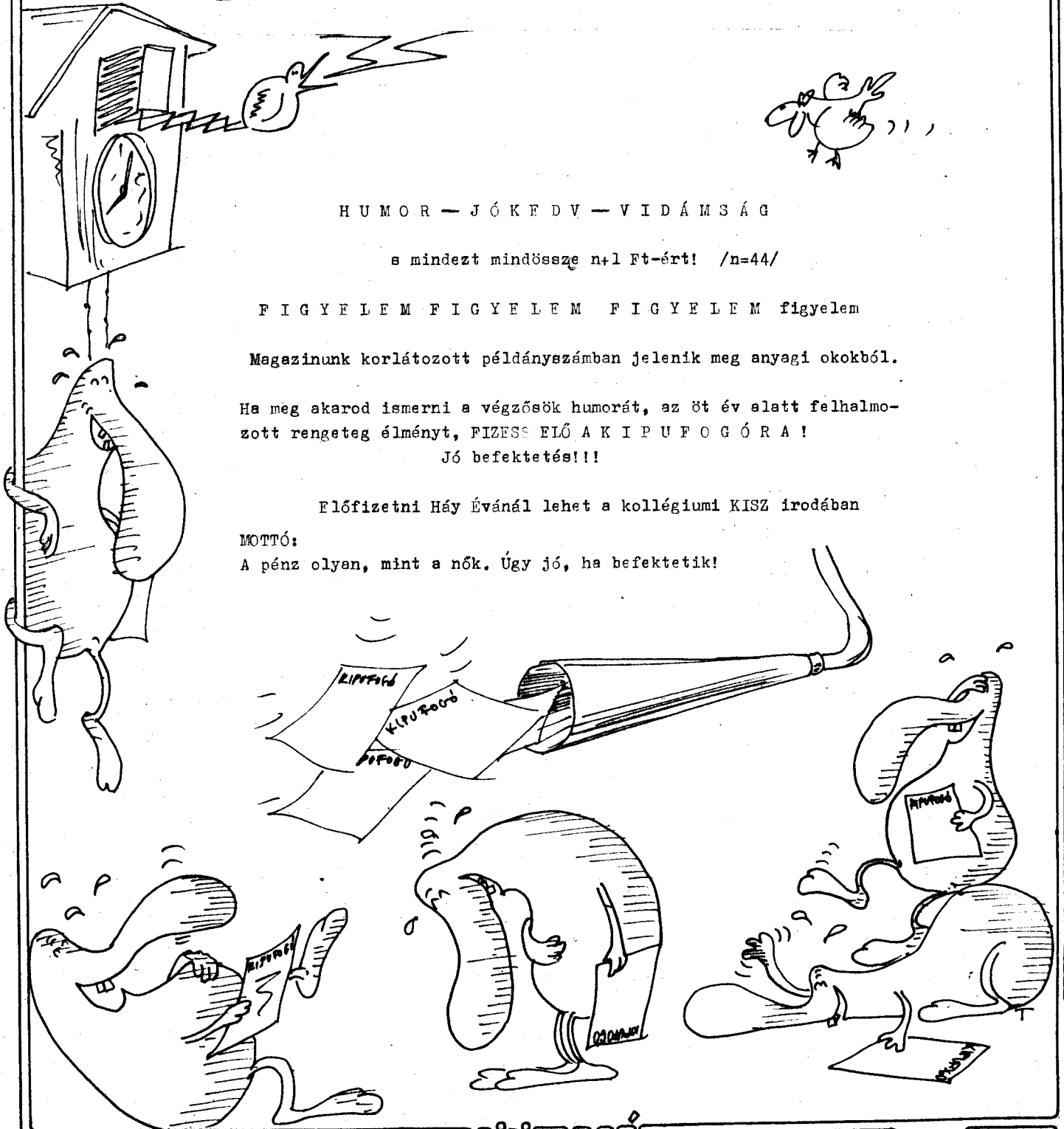
Ha meg akarod ismerni a végzősök humorát, az öt év alatt felhalmo-
zott rengeteg élményt, FIZESS ELŐ A KIPUFOGÓRA!

Jó befektetés!!!

Előfizetni Háy Évánál lehet a kollégiumi KISZ irodában

MOTTÓ:

A pénz olyan, mint a nő. Úgy jó, ha befektetik!



GTÚRA ... CSILLAGTÚRA ... CSILLA

IDŐJÁRÁSJELENTÉS

Hírek

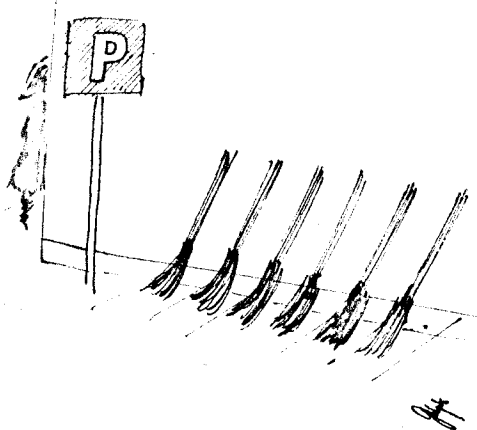
Kerényi Nárcisz, a Meteorológiai Intézet és a Magyar Rádió és Televízió főmunkatársa, valamint a Csillagtúra Szervező Bizottság Időjárás Előkészítő Csoportjának előjelzési felelőse jelenti.

Több száz műholdas légifelvétel számítógépes kiértékelése után a megszámlálhatatlan mérési eredmény rendszerezése alapján, 99%-os valószínűséggel megállapíthatjuk, hogy a csillagtúra teljes útvonalán száraz, napos idő várható. Az előbbi kijelentés helytállóságát állatokon végzett empirikus megfigyeléseink is vastagon aláhúzzák, mint pl. a szamarak hangjelzőképességének csökkenése, a békák mászókedvének megcsappanása. E szép tavaszi napon csillagtúrni vágyók bizton számíthatnak a félévszakhoz képest melegebb időre és forróbb hangulatra. Csapadék „esetleg” csak sör formájában várható, de az egy főre eső mennyiséget söröszip mm-ben még a legmodernebb technikai berendezéseink sem tudják előrejelezni a Közlekkar speciális éghajlati viszo-

nyai miatt. A légmozgások kedvezően alakulnak. Kizárólag a gyalogláshoz és a pisiléshez leginkább alkalmas hátszél várható. „Szem beszél” csak különemű báránylehők között képzelhető el. A lila köd leereszkedése a délutáni órákra várható. Ezen a napon egy LÉZországban szokatlan természeti jelenséget figyelhetünk meg. A gyengébb nemű töltések számának ugrásszerű megsaporodását a légkörben nem követi dörgés, villámlás és záporozó pedig a különemű töltések közel kerülnek egymáshoz és fentáll a kisülés veszélye. A légnyomás a nap folyamán egyre emelkedik. A hőmérséklet az emelkedők hajlásszöge és a csapadék mennyiségének függvényében változó.

Összességében megállapíthatjuk, hogy 1983 márc. 26-án az időjárás rendkívül kedvező lesz csillagtúrázásra, sőt azt is megkockáztathatjuk, hogy egyedül ez a nap alkalmas e nemes célra. Hát használjuk ki!!!

Bánfai Zsolt



kolesz

Program

március 28. hétfő filmvetítés
és megint dühbe jövünk
március 29. kedd
Politikai kör: Katonapolitika

Az időpont továbbra is változatlanul: március 26. szombat

A végállomás: Farkashegy

Az útvonalak térképe a múlt heti KÖZHÍRben és egy-egy példányban minden tankörben is fellelhető.

Az induló állomások megközelíthetők:

1. útvonal: 22-es autóbusz, a Moszkva térről indul, Budakeszin az új művelődési központnál kell leszállni
2. útvonal: 8-as busz, az Erzsébet híd pesti hídfőjétől, a Március 15. térről indul, a végállomáson kell leszállni
3. útvonal: 40-es busszal, amely a Móricz körtérről indul Budaörsig, majd átszállni a 88-asra és ezzel a Csiki Csárdáig; másik lehetőség a T1-es járat

erre a Deák téren, ill. a Móricz körtéren lehet felszállni, ez megáll a Csiki Csárdánál is, kb. 15-20 percnél közlekedik, a bérlet nem érvényes, a viteldíj 3 Ft./2 buszjegyre!

Visszafelé a túra-útvonalakon lehet jönni, vagy a repülő-bázis mellett induló műúton 15-20 perces sétával elérhető 90-es autóbusszal.

Továbbra is változatlan szeretettel várunk mindenkit a CSILLAGTÚRÁRA.

Szervezők