

ŐSZ

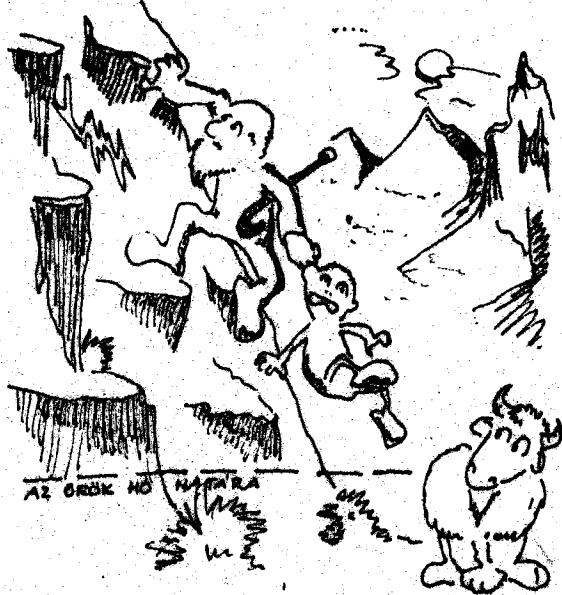
Az ősze mindenkié más és más jut az eszébe. Van akinek a hideg, szeles idő, a sárguló levelek, az elmúlás, és van akinek az Őszi Csillagtúra. Idén ez az utóbbi sejnős keveseknek piszkálta fel a fantáziáját. Alig nyolcovan ember vette a fáradságot, hogy részt vegyen ezen az „ősi” hagyományokkal rendelkező túrán. Ez a túra és mi is több figyelmet érdemelnénk egymástól.

A felkelő nap egyik sugara osont be a szobámba. Marokra fogva szempilláimat, felnyitotta az egyik szememet.

-Auuu.- mondom én. És kitépve magam karmai közül átfordulok a másik oldalra. Erre ő a hetes buszt hívta segítségül. Majd kiestem az ágyamból. A túlerővel szemben kénytelen voltam meghunyászkodni. Felkeltem. Az elgémberedett végtagjaimat megráztam, s lóbáltam egy kicsit. A reggeli tornából ennyi elég is volt. Nagymra tuszkoltam a melegítőt, és lassan ledöbögtem a lépcsőn.

Én, mint állomás (nem vasúti), fától-fáig, bokorról-bokorra lopóztam, hogy kitűzzek a KÖZHÍR-ben megjelent, a turista térképen jelölt és a valóságban létező, három különböző útvonal helyett egy negyediket. Előre örültem a szétosztott, megtépzott és meggyötört versenyzők jajkiáltásainak. Egy csőrő egyetemista minden útszéli virágnak tud örülni.

Az első szétzilált társaság egy órán belül a nyomomra akadt. Néhány izgató kérdéssel fokoztam a hangulatukat, ám mikor az előző állomáson feladott kérdés (melyet utközből kellett megoldani), a $\sqrt{7}$ megoldását 13 (!) tizedesjegyre elém adták, s ezt én csak 10 tizedesjegyre tudtam ellenőrizni, az arcomról elűnt a mosoly.



Egy hetven év körüli bácsi jött el az állomásom előtt a hét éves dödunokájával. Ők is túráztak.

- No Lacika, egy ilyen meredélyen fogunk felmászni.- mutatott oldalra.

- Most menjünk! Akerom!

És elindultak felfelé. Néhány méter után már az idősebb húzta a lihegő gyereket.

- Na, tata. Vegyél a nyakadba.- nyafogta a fiú.

- Nehéz vagy Lacika.

- Akkor is. Megmondalak a mamának.

Az a kiscsoport, mely a Hármashatár-hegyen összeverődött, megtalálta ott a Kánánt. Az arra kószáló kisdobosok szájátva bémulták a sürt kőpő felnőtteket. A kóbor kutyák egy-egy eldobott aszíroskenyérrel kergetőztek a bokrok között.

A sportverseny viszont nem sok újat adott. Az egyik rendező szavaival élve hadd jegyzzem meg: „Az a szomorú, hogy a versenyek negy része nem a versenyre figyel, hanem arra, hol lehet csalni. Pedig a díjkiosztás után szabad prédát hirdetve is két rekesz sürt kellett visszahoznunk.”

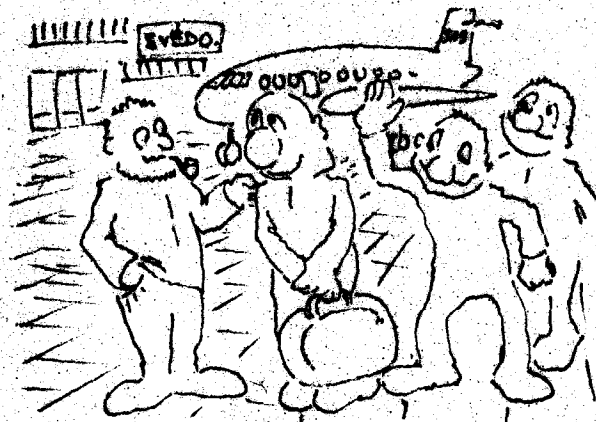
Toti

HEJ!

Nyár, utazás, új ismeretségek, gyönyörű tájak - talán szinoním fogalmak is lehetnének. Tanulás, munka, beilleszkedés, üzemek, gyárak, fél hetes kelés - e fogalmak is összetartoznak, de ezt hiszem, ha a mesebeli tündér választást ajánlana, kevesen kapkodnának az utóbbiakért.

Azonban a kompromisszumon vagy-vagy még egy meseben sem elégítheti ki e mindent megismerni vágyó embert.

Esen a nyáron e cikk írójának sikerült üdvöznie ezeket a dolgokat, de ebben a modern meseben nem a tündér, hanem az IABSTE szervezete volt segítségére.



Hat hetet volt alkalom a svédországi Götteborgban dolgozni a csere-diákok szervezetének jóvoltából, egy olyan cégnél, amely termékei világszerte a minőségről, biztonságról, hosszú élettartamról nevezetesen, a mely a svéd ipar legnagyobb óriása, az egész világot behálózó leányvállalat láncsal rendelkező multinacionális konszern. 1915-ben, az SKP-ből kivált leányvállalat alapítói, Asser Gabrielson és Gustaf Larson még nem is álmodtak arról, hogy 71 év múlva Magyarországon is rávágja mindenki ilyen bemutatás után a vállalat latinból származó nevét: VOLVO.

A cég múltjáról, jelenéről, a svéd emberekről, szokásokról, élményeiről szeretnék most - és talán egypár KÖZHÍR számon keresztül - beszámolni a tisztelt olvasónak.

Készeném mindjárt a címmel. Ez - hasonlóan ga ellenére - svédül nem indulatszó, hanem a létező legáltalánosabb köszönési forma. Jelenléte a jónapot, szia, helló, üdvözlöm, oskolom, viszontlátásra szavakból összegyűrt szó közelítené meg a legjobban.

Párse teljesen nem is lehet lefordítani, hiszen a tegezés-magázás nem ismerő svéd nyelv és a végtelenül közvetlen, barátságos svéd emberek környezetéből kiragadva csak figyelemfelkeltő címként lehet egy ilyen írás elejére biggyeszteni.

A közül a néhány szó közül, amely egész ott-tartózkodásom alatt az egyik leg többször használt szavam volt, még egy érdemel említést. Akivel csak összeismerkedtem, mindenki segített, bátorított, így szerencsére sokszor volt alkalom mondani (néha úgy, hogy csak szerényen fejezte ki érzéseimet e szó): köszönöm.

S ha eddig nem untattam a tisztelt olvasót, hadd köszönjek el most a mihamarabbi viszontlátás reményében svédül, ezzel a szóval:

tack.

Koni

Hangadó

En is nagyon örülök, hogy kollégiumunkban nem az írott szabályok betartását követelik meg tőlünk. Felháborítóan tartom viszont, hogy egyesek az együttélés minden íratlan szabályát is felrúgják, és néha lehetetlenné teszik nekem csak a nyugodt, de a normálisnak mondható életet is az udvarra néző szobákban. Képtelenségnek tartom, hogy valaki csak 20-30 Watt fölé tud senét hallgatni, és mindent csak nyitott ablaknál élvezni igazán.

Nem hiszem, hogy csak én szeretem a csendet és a friss levegőt. Ezért nem értem, hogy néha-nyan hogy bűnböltethetik künntelenül magójukat a nap bármely szakában úgy, hogy csak sárt ablaknál lehet megmaradni, és akkor sem igazán nyugodtan.

Hát nincs ebben a kollégiumban senki, aki felelősségre vonná azokat, akik ennyire zavarják a többiek életét? Vagy nem áll módjukban valamilyen retorsiót alkalmazni velük szemben? Nem tudnak, nem mernek, vagy nem éri meg nekik a fáradságot? Vagy akik tehetnék ezt, azokat nem zavarja? (Másképp néz az ablakuk?)

-no-

Pénzt vagy életet

avagy változatok egy témára

Vidámen csiholva bújt át a kis gőzmozdony a két fa körönája alatt, melyek két oldalról közrefogták a síneket. A mozdonyt szenes-, posta- és két utazókocsi követte. A nyúl farknyi vonat a sokat ígérő Nyugat felé tartott a vadonutú talpfákra erősített sínpáron. Maga a vonat is olyan mutatós volt, akár egy ékszerdoboz. Az ajtók, ablakok szegélyeit rézveret, és gondosan egyenlő távolságra ütött szegecsek díszítették mind a kocsikon, mind a ragyogó boxfekete mozdonyon. A postakocsi pedig, mint valami komor, zöld drágakő, melyet gondosan keretbe tesznek, a szerelvény közepén szaladt. Keresztpántos ajtaját, mely egyben a Bank of Texas reklámja is volt, öklömnyi lakat biztosította. A rakomány pedig, a vasútépítő munkások egy heti bére, s az újonnan alapítandó texasi bank teljes alaptőkéje volt - négy fegyveres ór társaságában.

A vonat átfutott a vízmosság felett, majd egy érthetetlen, erős jobbkanyar után nekivágott a lapos homokkupacok tengerének. Vigan pőfékelve elszaladt egy kaktusz mellett, s még oda is fűtlyentett neki egy rövidet, mielőtt a két hegy közötti hasadékba ért volna.

A vasszagú, kicsit piszkos szerelvény a megszokott pár perces késéssel gördült ki a pályaudvarról, zsúfolásig tömötten.

A nyílt pályára érve teljes sebességre kapcsolott, s ezzel végleg elrendezte a váltókon már alaposan megmozgatott tömeget. Lassan átléptük a hangsebességet, vagyis azt a határt, amikor már egymás szavát is alig érteni.

S ekkor fölcsapódott a dohányzó felőli ajtó, s egy nagy pocak nyomakodott át rajta. Szenvedését harsány kiáltás kísérte:

-Itt a forró kávé... szendvicset és üdítőt vegyenek... friss meleg a csemegekukorica...!

S amint a testes, fehérköpenyes férfi utat tört közöttünk, étellel-itallal, s mi szem-szájnak ingere, kocsija is átgyördült hozzánk. Az ellenálhatatlan illatok és a nagy hőség megtette a magáét. A kis adagok és a nagy pénzek gyorsan gazdát cseréltek.

A postakocsi ajtaja félig leszakadva lengedezett a lágy szélben. A három széfnek nyoma

veszett, az örök pedig a talpfák mellett heverték. Hasukat mordály tépte szét.

Az utaskocsik mellett egy ékszeresitől megfosztott úrihölgy hevert, arrébb egy skótszoknyás férfiú - vöröses haját vér színezte még feltűnőbbé. A többiek a kocsikban mérsárolták le.

Az úrihölgy még élt. Utolsó erejével még felemelte fejét, s tekintetét a két távozó lovasra szegezte.

-Reblógyilkosok - mondta, s festett arca visszazuhan az éles kövek közé.

++

KÖZHÍR, 1984.02.09.

"... itt sincs csengő. Az óra vége után a liftherangra riad fel a tanár, talán ki is megy. Szólni kéne valakinek, hogy pontosan egószakor járjanak a liftek."

KÖZHÍR, 1985.03.28.

"... félretelve az előadás izgalmat, szememet a fali hangszóróra akasztottam. Az egyik gyerekkori álmom megvalósulása rémlett fel előttem. Mindig is szerettem volna megtanulni hipnotizálni. Székemen megfelelő pozícióba helyezkedtem. Kezeimmel tettem határozottá fej-támasztáscamat. Erős koncentráció után összpontosítottam nézésemet, ami szugerálássá fejlődött.

A többiek már kimentek, de csak nem szólalt meg."

A Z épület azóta is csak liftherangtól hangos. Már be van szerelve a hálózat, és minden teremben ott a "falikutyá" is. Készen várja a műsorokat a stúdió is, ahonnan az Aula Rádió műsora szólhatna. Szólhatna, ha egy apróság nem akadályozná mindezt.

Az "apróság" egy 100V-os rendszer meghajtására alkalmas 100W teljesítményű végerősítő hiánya. (Típusa APX 100, vagy APT 100.) Két éve keresik azok, akik szeretnének változtatni a helyzeten, de a kereskedelemben nyoma veszt.

Ezúton kérünk hát segítséget. Ha valaki lát ilyet valamelyik boltban, vagy van valami más ötlete, ami segíthet, az keresse meg Tóth Jánost (522.tk., Landler Kollégium 233. szoba), és mondja el neki!

szerk.

Szerkesztőségünk pályázatot hirdet !

Rajzolók, szeml, elerte a vedett kor határát. Pozitíva új embert keresünk. Aki kedvet érez és szeret rajzolni, ezen az oldalon nyújtsa be pályaművét szerkesztőségünkbe.

Címünk : Landler Kollégium, KISZ troda

Beadást határidő: Október közepé

Bármely életkorúval lehet pályázni !

PÁLYÁZAT

start

technikai sport Magazin

Népsport-Eszermester Rallye /VIII.29-31/:

Péntek reggel olyan hatalmas eső volt, hogy az öt gyorsasági szakaszból négy és fél járhatatlanná vált, és a versenyzők nagy része azon izgult, vajon elrajtoltatják-e szombat délelőtt a mezőnyt. A veszprémiéket nagyon ügyesen használták ki a vilmapusztai gyorsasági által nyújtott lehetőségeket, egész napos programot csináltak a nézőknek. Kisebb búcsú-jellege volt, autóversennyel egybekötve. Csak a pálya inkább cross-autóknak felelt volna meg, itt-ott hatalmas víztócsákon kellett keresztül-autózni. Röggtől az első gyorsaságin kiesett a Ranga-Kurucz, a Garami-Májer, a Hideg-Bán, a Dudás-Crosslán páros, hogy csak a javát említsem. A nagy sárban szinte kormányozhatatlanná váltak a versenyautók, és rengetegen találkoztak kisebb-magyobb fákkal.

Mire a második gyorsaságra ért a mezőny, ami a várpalotai hadiutakon sajlott, a nap annyira felszárította a talajt, hogy néha már porolt is, tőbben már nem bűtykös terep gumival, hanem pályagumival próbálkoztak végigmenni. Szabó Tamás például a három alkalomból kétszer jött le erről a gyorsról defektesen. Igaz, ő úgy autósik defektesen is, mintha semmi sem történt volna. Na nem azért, mert olyan lassan autósik, hanem mert nyomja akkor is a gázt, amikor a kocsi útfekvése nem igazán stabil. / Azért nem muszály kipróbálni, hogy milyen lehet tartósan 100 Km-es sebesség felett autózni defektes kocsival. /

Az autók pedig, különösen a Lada-k egyre fogytak. A Leitold-Gábor kettős a VW Golf GTI-vel kiállt, kormánymű hiba miatt. Est megtehetette volna a Dr. Simon-Kassai kettős is, akiknek a Trabantjukról leszakadt a kormányműük. Am a szerviseink, OSC-hagyományokhoz híven, feldrótozták, és így vígan be tudtak érní a célba, ha hetedikként is. / Trabantos kategóriában ét beérkező volt a tizenkét indulóból. / Az OSC-seknek egyébként sem volt szerencsájuk. A másik két autójuk /1300-as széria Lada, ill. 1300-as Metalex-Lada/ nem tudták befejezni a versenyt, mindkettőnek a viszpumpája esett szét. Emellé a Metalex-autóknak ismét kilyukadt egy dugattyúja, és másik kettő megragadt. Ezután

a cseh gyártók beismerték, hogy a dugattyú valóban nem a legjobb anyagból készült. A Vörös-Rozgonyi-duó Trabantja úgy nézett ki, mintha a hátulját félig kiharapdálta volna egy ló, Darinék szélvédő nélkül autóztak, a Szabó-Gergely páros egy újabb jobb első defekt után a kocsibal hátulját gyúrták fel, és talán lehetne olyan autót mondani, amelyik ne lett volna egy picit megnyomorítva. No de attól elmegy még egy rallye-autó, hogy kiesett a lámpa, lóg a kipufogódob, nincs csomagtartótető. Hisz Murphy is megírta törvénykönyvében az ide vonatkozó szabályt: „Letértél a pályáról? Hajts még gyorsabban!”

A A kategóriagyőztesek:

- B/12: Szabó-Gergely, Lada VPTS /KULKER SC/
- A/10: Tóth-Járik, VW Golf GTI//VÁCI AUTÓJAV./
- A/9 : Budai-Kecskeméti, Lada 2105 /ELASTIC SE/
- A/8 : Keszler-Kovács, Wartburg /PANNON VOLÁN/
- A/7 : Kós-Farkas, Trabant /BP. VOLÁN SC/
- N/4 : Gundisch-Házi, Lada 2106 /BP. VOLÁN SC/
- N/3 : Vojcsik-Németh, Lada 21011 /LAPKIADÓ SE/

Az abszolút első a sok defektje ellenére a Szabó-Gergely páros lett, míg a másodosztályban a Turi-Turi-Lada 2105 trió.

Egyébként a vespri gárda arra törekszik, hogy február közepén rendezzenek egy „Magyar Téli” rallye-t, körülbelül ugyanezek a gyorsaságikon. Biztosan az is elég látványos lesz, csak legyen elég néző!

Hungária Biztosító-Casco kupa

Múlt hét szombaton sajlott le ez a szlalomverseny, amit a Hungária Biztosító-OSC Autósport szakosztály rendezett. A helyszínen 41 induló volt, köztük karunk volt hallgatói is, Sárközi Péter és Borbás Gábor. Mindketten Trabanttal indultak, de Peti a licence-es kategóriában. Habár tehetségkutató verseny volt, jelentkestek olyan vén rókák is, mint Kós István és Szabó György. A verseny fődíja egy egyéves Casco-kötvény volt, ezt Zima Coltán, a híres hegyi versenyző, Zima János fia nyerte meg Trabanttal. / Ideje : 1:41,58. / Sárközi első lett a licence-esek között, Borbás Gabi pedig negyedik a Trabantosoknál. A verseny gyorsan, sütkendően zajlott le, mindössze egy óvás érkezett be, az is alaptalanul. A legszebben mégis a sorok írója autósott, habár az ideje csak 2:34,64 volt /be kellett mutatni a résztvevőknek a pályát a verseny előtt/. Érdekes színfolt volt a hobby kategóriában egy kis gokart, amit egy hatéves kisarcó vezetett.

INDUL A BAKTERHÁZ

... de nem megy a vonat

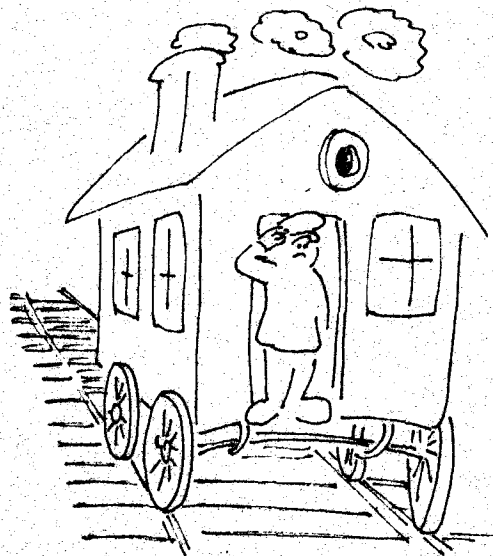
15-én, hétfőn az Ózd - Budapest között közlekedő „gyorsvonat” a 180 km-es Miskolc - Budapest távolságot majdnem öt és fél óra alatt tette meg. Ez valamivel több mint 33 km/órás átlagsebességnek felel meg, ami már egy évszázaddal ezelőtt sem számított a technika és a szervezés csodájának.

„Személyvonat érkezik ...”. A vonat, ami már vagy negyedórája követett minket, begördült a mellettünk lévő vágányra, majd pár perc múlva minden bejelentés, figyelmeztetés vagy egyéb hasonló nélkül elhagyta az állomást. Többen így és ekkor késték le a csatlakozó vonatokat.

Kis idő múlva a Cracovia gyorsvonat tűnt el megállás nélkül a távolban. Újabb fél óra múlva egy utas hozta a hírt: elromlott a mozdony. Ez után még egy személyvonat ment el mellettünk, erre már többen átszálltak, s mint később kiderült, nekik volt igazuk. Az „utastájékoztató” ezúttal sem közölt semmit, ami a mi vonatunkra vonatkozott volna. A tömeg hangulata a hőmérséklettel és az idő múlásával együtt fokozódott. Az elhangozott szitkoktól még a legstapabíróbb nyomdafesték is vérvörösre pirulna. A legtöbben még ekkor sem tudták, hogy mi történt és mi várható. Volt aki csatlakozást szeretett volna elérni, volt, aki kórházba utazott.

Mozdonycsere és sok állás után az eredeti két és fél óra helyett 5 óra 20 perc alatt értünk be a Keletibe.

Murphy törvényei értelmében ami elromolhat, el is fog romlani. Úgy látszik, ez a mozdonyokra is áll. Azért sem kárhoztatom a vasutat, hogy nem cserélték át valamelyik személyvonat mozdonyára a miénket, bár mindenképp gyorsabb megoldás lett volna, és így legalább a csatlakozó vonatokat el lehetett volna érni. Bár ennek egy olyan „jól szervezett” cégnél, mint a MÁV, bizonyára vannak adminisztratív akadályai is. De az, hogy az utasokat tájékoztassák erről, hogy hogyan érhetik el csatlakozásukat, hogy szálljon át a személyre, aki siet, ezt már nem hiszem, hogy tilos lenne. Sőt! És az már



csak meglehetősen morbid humor volt a forgalmistától, hogy ezek után még „gyorsvonatnak” titulálta e miénket a jóval későbbi induláskor.

Mennyivel másabb volt a hangulatunk a következő vasárnap, amikor bár Jászapátitól tolstó-mozdony húzta a személyvonatot, azt egy gyorsvonat (nem az, amit eredetileg el kellett volna érnie) várta meg, 8 perces késést szedve össze ezzel. Igaz ott sem mondták be, miért késik a vonat majdnem egy órát. Úgy látszik, a vasutasok képzettsége (műveltsége és jóindulata is) szabványosítva van.

-és

REFLEX

Szeptember 18. , Népszabadság. Közlemények. A Fővárosi Tanács pénzügyi főosztálya közli, hogy a TEHO-t dec. 31-ig lehet pótlékmentesen befizetni. Azaz méltányosságból kitolták a határidőt, hogy ne csak port kavarjon a Településfejlesztési Hozzájárulás. Most csak össze kell edni a számokat, hogy mire is megyünk velük.

Nagy kár, hogy a befizetés határideje az augusztusban kiküldött tájékoztatók szerint szeptember 15. volt!

++



Kiadja a BME és a Közlekedésmérnöki Kar KISZ szervezete

Felelős kiadó : Boros András
Felelős szerkesztő : Tóth János
Főszerkesztő : Illés Árpád

Készítették: Jutka, Laci, Gabi, Mitya,
Szemi, Kálmán, Kosi

Bonézott : Erika, Duda Gábor