

# KÖZHIR



1986. 11. 26. A KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR KISZ SZERVEZETÉNEK LAPJA 23. félv. 9. szám.

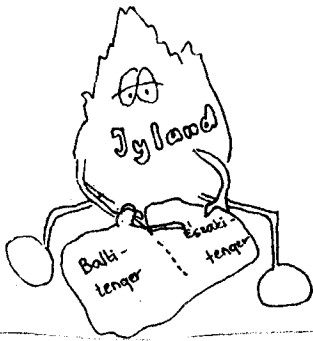
- Mutassa meg legyen szíves a dán koronát, ilyen pénzt még nem láttam - szólt a vámós főhadnagy a leggyeshalon felé robogó orient expresszen.  
- Is a pulóver is nagyon új, ezt is kint vette - főrmédt rám a szürke egyenruhás hadnagy Gyékényesen, miközben néma beletörődéssel, olasz fülkétársaim előtt szegyenkezve álldogáltam, teljesen kiforgatott hátizsákom tartalma mellett, és néztem a "szerv" kezében lévő egyetlen útipulóveremet, melyben a "loco gyapjú" felirat virított...  
A két esemény között 23 nap telt el s ezalatt 6 országban jártam, 15000 km-t megtéve INTERRAIL igazolványom segítségével. Ezen 552 óra tapasztalataiból, érdekességéből szeretnék most átnyújtani egy csokorravalót, azzal a nem titkolt szándékkal, hogy kedvet csináljak másoknak is a világjáráshoz. Kedvet tán tudok kelteni, pénzt azt sajnos nem, de véleményem szerint tudatos rátkészüléssel, több évi céltudatos gyűjtéssel össze lehet rakosgatni az utazáshoz szükséges összeget. Gondolj bele, 30 napig annyit és oda utazol Nyugat-Európában, amennyit csak bírsz. Soha, de soha nem lesz módod arra később, hogy ilyen olcsón tudom, ez rosszul hangzik, de viszonylagosan mégis igaz / ennyi mindent láss, ennyi helyre eljuss. Összehasonlításként: egy Bp.-Stockholm retur vonatjegy 13000Ft. Az INTERRAIL igazolvány ára 8000 Ft tetszőleges viszonylatokra.  
A KÖZHIR több számában mesélek egy kicsit arról, mit is láttam, időnként kicsit közlekedési szemmel is nézve a dolgokat, a sarkkőrön túli lapptöltőtől - Szicíliaig.

## „INTERRAILLEIB”-ként Európában

Ejféli van, állapítottam meg nagy bölcsen Würzburg főpályaudvarán, miközben a minden nyugat-német vasútállomáson megtalálható folyamatosan mozgó jó méteres másodpercmutatóval ellátott órát néztem. Mögöttem már 900 km /reggel 1/2 10 óta gyakorlatilag folyamatosan utaztam Budapestről indulva/ és az első nyugati benyomások. Mindenesetre akkor leginkább fáradt voltam, s vártam arra, hogy megérkezzen Münchenből a Hamburgba vivő vonatom. Meg is jött, tele is volt, így ülőhely csak a folyosón jutott, ahol viszont legalább 10 felhajtható szék található. Mit mondjak, nem volt túl kellemes a folyosói éjszaka. Levonandó tanulságok az egész további útra: 1. Ha a vonaton aludni akarsz /mindig ott akartam, így a szállásköltség is a jegy árában volt!/, végy helyjegyet, ára kb. 60-100 Ft-nak megfelelő valuta. 2. Ha nem veszel, akkor az induló állomáson és időben szállj fel. 3. Ha még ezt se teszed, nézz körül az állomáson alaposan, hátha van helyben felcsatolandó vagon. Ha ezeket a dolgokat az ember betartja, éjszaka rendszeren tud aludni a kiválasztott vonaton. /Egyetlenegyszer szorultam ezenkívül folyosóra, Olaszországban ugyanis a vonat indulása előtti 5 órában már nincs helyjegy kiadás./ Reggelre azért Hamburgba értem, bár kicsit /1/2 órát/ késétt a vonat. Ezen akkor még meglepődtem, de ilyen eset még jócskán előfordult. Hűvös, esős időben kellett egy

másik pu-ra átcaplatnom az ébredező városon át. Kihalt utcák, csörömpülő városi magvasút /Stahn/, lármás kikötő, másnapos lödörgő emberek /szombat reggel volt/. A nálam levő NSZK útikönyv Hamburg egy negyedét, a St.Paulit, messze elkerülendő környéknek mutatja, a világ tengerészeinek sötét gyülekezőhelyének. Ilyet még úgyse láttam, útbá is esett, így egy szál csomagommal /egy 25kg-os hátizsákkal/ átsétáltam a negyeden. Érdekes út volt az biztos. Az utcákon tisztaság, rend és zene honolt. A hangok a hatalmas villogó portálú klubocskák mögül szűrődtek ki, ahol éppen már készültek az újabb napra, mosogattak, takarítottak. Hogy beljebb mi történt, arról személyes tapasztalataim nincsenek, de tény, hogy szinte kivétel nélkül minden plakáton méretes női keblek és egyéb fedetlen testrészek ígértek Super Erotic Show-t, s más földi jókat. Az az igazság, hogy az egész érdekes és visszataszító is volt egyszerre. A kései távozó /távozásra kényszerített/ vendégek jókora kurjantásokkal üdvözöltek, volt aki még italra is meg akart hívni, közölvén, hogy Dániába minden órában megy vonat és különben is ő nagyon szeretne megismerkedni velem...  
Lehet, hogy Dániába, minden órában megy vonat, de arra a részre, ahova én igyekeztem, kevésbé gyakran. Dánia 44 000 km<sup>2</sup>-es területű 4,5 millió lakosú kis ország. Területének csak

KÖZHIR



kisebb része kapcsolódik az európai kontinenshez ez a **Jylland** nevű 300 km hosszú és 60-70 km széles földnyelv, amely az Északi-és a Balti-tengert elválasztja. A főváros Koppenhága maga is a legnagyobb tengeri szigeten Sjölandon található, az országot 7 nagyobb s több száz kisebb sziget alkotja. Ez ma Dánia, kiegészítve a részleges önállósággal bíró hatalmas Grönlanddal és a halászháborúk kapcsán emlegetett Faröer-szigetekkel, melyek Koppenhágától több ezer km-re vannak. Vajon hányan tudják Magyarországon (én se tudtam), hogy a történelmi Dánia, a vikingek éshazója, ennél jóval nagyobb volt. A két Magyarországyai Dél-Svédország, Norvégia teljes területe és az NSZK Schleswig-Holstein tartománya is dán terület volt évszázadokon át, az elmúlt 100-300 évben kerültek más fennhatóság alá, illetve váltak önállóvá véres és hosszú háborúskodások után. Ez a történelmi múlt, melynek ismerete nélkül nagyon sok mindent nem érthetünk

meg Dániában járva.

Az NSZK-dán határon gyors és udvarias az útlevél-és vámellenőrzés. Némi zavart csak az én megjelenésem okozott a folyamatosságban, szegény határőr zavartan forgatta sötétkék útlevelem. Zavarát oldandó, gyorsan elmondtam neki, hogy Magyarországról érkeztem. Még akkor sem tudta, mihez is kezdjen velem, valószínűleg nem nagyon találkozhatott még honfitársammal a Hamburg-Aarhus (Dánia második legnagyobb városa, mely Jyllandon található) gyorsvonaton. (Igaz fülkétársaimon kívül még én se hallottam dánul beszélni senki ember fiát.). Végül is határőr társához fordult a szerencsétlen hivatalos ember: Ungarn, OK.? Én magam elég jól voltam, de a társ reagálásából rá kellett jönnöm, hogy elsősorban a vízumaimra lesznek kíváncsiak, melyek szükségességéről a zöldfülű első közeg nem nagyon tudott. A vonat 10 perc(!) várakozás után elindult, és kisvártatva megpillantottam az elől dán falut, ahol minden ház udvarán vakítóan fehér 10 m-es oszlop áll, és rajta a foci VB-ről is jól ismert dán lobogó lengett, feltéve, ha a gazdája odahaza tartózkodott.

Erről és a dán lélek rejtelméről részletesen majd a következő számban.

Gáldi György

## A kis herceg

Antoine de Saint-Exupery, a mese atyja pilótaként kényszerleszállást hajtott végre a Sahara közepén. A háborús idők nyomasztó érzete és a szinte kilátástalan helyzet együtt kergette kétségbeesésbe. Miközben - versenyt futva az idővel - szerelte gépét, elgondolkodott az élet értelmén. Így született meg a világirodalom egyik legszebb, s egyben a legnagyobb gyerekekhez is szóló meséje.

A József Attila Színház most színpadra vitte a darabot, melyhez nevét, zenéjét, illetve önmagát adta Bródy János is. A kis herceget Ivanovics Ilona játssza, a pilótát Újréti László személyesíti meg.

Elmesélik nekünk egy barátság történetét, s közben rádöbbenenek, hogy nem élünk életünk igazi lehetőségével.

Még a mesében sem...

++

## Csinólj Trabantot !!

A TRABANT gyár egyhónapos nyári munkalehetőséget ajánlott fel meghatározott számú hallgatónk számára a gyár szereldéjében és sajtoló műhelyében. A beosztás háromműszakos. Az órabér öt, öt és fél márka. Az étkezés 75 pfennig adagonként. A szállás ingyenes. Nyelvtudás nincs előírva. Az utazás költségeit a hallgató fedezi, esetleges egyetemi hozzájárulás még tisztázatlan.

A kar bármely hallgatója jelentkezhet, elvileg bármelyik évfolyamról. A kar a munkavállalást külföldi termelési gyakorlatként elismeri, ezért a harmadévesek előnyben részesülnek.

Az érdeklődő hallgatók sürgősen jelentkezzenek Stukovszky Zsoltnál a járműgépészeti intézetben.

## ZEBRA II.

Az E épület és a Goldmann menza között az úttesten újra ott van a zebra. Azaz nem is zebra az tulajdonképpen...hanem sokkal inkább inverz zebra. De hogy mi is történt, hogyan is történt, azt az egyik legilletékesebbtől, Sándor Zoltántól, a KISZ EB szervezőtitkárá-tól kérdeztük meg:

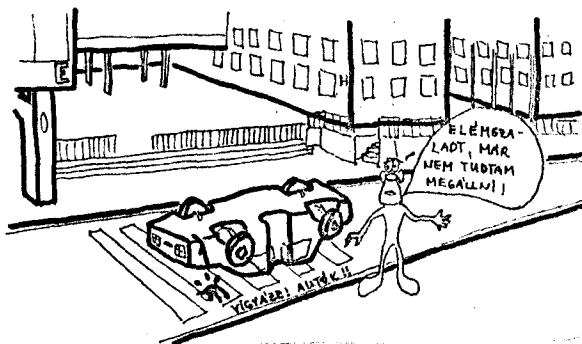
- Arról már biztosan tudok, hogyan is készült az első zebra, a Jövő Mérnöke november 10-i számában is megjelent az a KÁTÉ cikk, amelyik erről tudósított. Abban a cikkben az-zal zártam a mondókámat, hogy ha október 20-ig nem készül el a Goldmann és az E között a Tanács által beígért zebra, akkor a régi, általunk felfestett s mások által megsemmisít-tett zebra újjá születik novemberben. Úgy néz ki, legalábbis a tapasztalat azt igazolta, hogy senki sem ijedt meg a "fenyegetésünktől", viszont mi is álltuk a szavunkat.

- Ne haragudj, de az, ami most a Goldmann és az E épület között az úttesten van, nem nevezhető zebrának...

- Valóban így van. De gondold meg, hogy mit tehet az ember, ha a rezortossait és önmagát már úgymond beizgatta, de a főnöke tü-relemre inti mondván, előbb várjuk meg a Tanács választát a Jövő Mérnöke cikkben feltett kérdésre. A legegyszerűbb, ha elkezd gondolkozni egy olyan megoldáson, ami mindenkit ki-elégít, melynek eredményeként van is zebra, meg nincs is zebra. Így jutott eszembe egy o-lyan gyalogos átkelő felfestésének gondolata, amely annyiban eltér a szokásostól, hogy nem a gyalogosok menetirányára merőlegesek a csí-kok, hanem a járművek menetirányára. Ez így nem zebra, de mi itt az egyetemen tudjuk, hogy majdnem az. A "Vigyázz! Autók!" felirat egyaránt szolgálja a gyalogosok védelmét, de egyben gúnyolja a Tanács hivatalos ügyinté-zését, az emberektől távol került gondolkodását, azt, hogy három éve fontosabb a szá-mukra az akták hizlalása, a szívélyes levele-zés, mint az állampolgárok védelme. A "Vi-gyázz! Autók!" feliratot ugyanis én úgyis tu-dom olvasni: Vigyázz! Autók! A gyalogos nem ember!

- Milyen az egyetemi visszhangja ennek az újabb zebrának?

- Vegyes. De senki nem ment még el mellette szóltanul. Van aki nem is érti egész pontosan



ezt a zebrát, de a többség igen, most már pél-dául a KÖZHÍR olvasói is, legalábbis remélem.

De nem is ez a zebra önmagában a fontos ab-ben az akcióban, hanem az, hogy vannak lehe-tetlen helyzetek, értelmetlen válaszok, ami-ket a környezetnek nem szabad elfogadni, át kell lépni, meg kell tagadni, akár úgy is, hogy számárfület mutat. Konkrétan: nem szabad o-lyan rendelkezést hozni (ti. hogy a gyalogos átkelőhelyeket meg kell világítani), amit o-nyagi, vagy más okok miatt nem lehet végre-hajtani. Ha pedig már meghoztuk ezt a lehe-tetlen döntést, akkor át kell tudnunk lépni rajta, felül kell tudnunk bírálni önmagunkat, mert a józan ész ezt követeli. Az anyagiakról még csak annyit, hogy a festék összesen 600 Ft-ba került, ehhez még írt hozzá két üveg sört és két narancs dzsúzt a Sarki Sörbárban. Már csak egy előjelző tábla hiányzik. Lehet, hogy azt is nekünk kell felállítanunk?

- Köszönöm a beszélgetést!

- Nincs mit, és ha tudsz egy-két ilyen "zebra" ügyről, akár itt az egyetemen is, ke-ress meg nyugodtan.

D.T.deF.

Toti arcán döbbenet ült, midőn hozzám lé-pett. Reszkető kezében egy papirost szorongat-tott, s félve kérdezte tőlem:

- Ez a papír... a tanárok névsorával... a tie-tek (mármint a KIPUFOGÓ '87 szerkesztőségé)?

- Igen - vágtam rá büszkén.

- Hú. Akkor megnyugodtam - s szemmel láthatóan visszatért belé a lélek.

A legutóbbi KIPUFOGÓ szerkesztésen (hétfő fél 7) ugyanis számvetést készítettünk okta-tóinkról, kiről is van fényképünk. Akiről volt, annak fekete filccel áthúztuk a nevét.

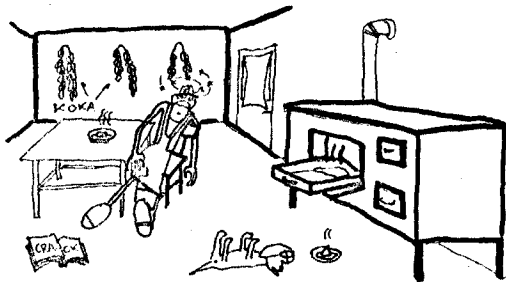
Szóval nem a rettegett terrorszervezet lis-tája akadt Toti kezébe...

++

## Új drog: a crack

Alig pár hónapja, hogy az első híreket olvashattuk egyik hetilapunkban, s a napokban megdöbbentő filmet láthattunk a TV Panoráma című műsorában az ez idő tájt legveszélyesebb kábítószeréről. A neve: crack (kreck).

A crack, az úgynevezett szabad bázisú kokain - mint hivatalos nevéből is látszik - kokain további feldolgozásával készül. A tiszta kokaint "apáról-fiúra" szálló házi receptek



alapján könnyen beszerezhető adalékokkal keverve meg kell sütni, s így egy sokkalta erősebb, kisebb mennyiségben is jóval hatásosabb, tehát viszonylagosan olcsóbb narkotikumot lehet előállítani.

Az alapanyagot a Dél-Amerika őserdejében honos koka-cserje leveleiből szárítással nyerik. Az így kapott fehér, porszerű anyag a kokain.

Manapság a legtöbb kokaint Kolumbiában állítják elő. A szárítást jól álcázott kunyhókban végzik, s a hatóságoknak igen nagy nehézséget okoz a sűrű rengetegben egy-egy "laboratórium" megtalálása. S ha rá is akadnak egyre, esetleg már bottal ütögetik "a laboránsok" nyomát.

A legtöbb kunyhó családi vállalkozásban működik, s bár jól megélnék ebből a tevékenységből, a legtöbbet mégsem ők keresik a kábítószeren.

Jó érzékű üzletemberek kezébe vándorolnak az igazán nagy pénzek, noha kezüket legfeljebb bankjegyekkel szennyezik be. Az ő vezetésük alatt dolgozó szervezetek és emberek révén kerül a por a piacra. Az egyes főnökök és csoportjaik kínosan ügyelnek arra, nehogy egymás nyersanyagbázisát vagy értékesítési érdekességét megsértsék, ez háborúskodáshoz, kölcsönös leszámolóshoz vezetne.

Kolumbiából a Bahama-szigetekre repülővel érkezik az áru, itt aztán feldolgozzák és be-

hajózzák, s már néhány kilogrammos tétel is megéri a közvetítőknél, hogy áthajózzanak vele Floridába, ahonnan aztán az egész Egyesült Államokat ellátják a szervezet emberei, illetve a viszonteladók. S ha valami egyszer az USA-ban megjelent, akkor Európában már csak napok kérdése, hogy a termék felbukkenjon.

Az új drog még nem érkezett meg az óceán innenső oldalára - legalábbis a hatóságok még nem tudnak róla.

S hogy olcsóságán kívül miért veszélyes a crack? Mindannyian tudjuk, hogy a narkotikumok egyik, úgynevezett mellékhatása, hogy rendszeres fogyasztásuk esetén a szervezet hozzászokik, s a narkós (vagy akár egy ilyen szerrel kezelt beteg is) szervezete már hiányolja a további adagokat, ha megvonják tőle (elvonási tünetek). Egyfejta vágyat is olt az emberbe, s ez a vágy kielégítetlen marad annak, aki nem kap újabb adagot. A gyakorlott kábítószeresek már igen nagy adagokat fogyasztanak, s ezután már olyan hiányérzetük támad a drog iránt, hogy úgy érzik, életük múlik egy-egy újabb adag megszerzésén. Valószínűleg kivételként magukból, mindenféle erkölcsi gát lemondhat előttük, csak a szerrel átélt extázis okozta öröm, s ennek eszköze, a kábítószer lebeg szemük előtt.

Az eddigi narkotikumoknál azonban ezt az állapotot csak a rendszeres fogyasztás váltotta ki. A crack egészen új, elképesztő hatása viszont abban rejlik, hogy bárki egyszeri fogyasztása után is már rabjává válhat.

A crack - élvezői szerint - egy pillanat alatt (angolul: in a crack) olyan élményhez juttatja áldozatát, hogy az egy szempillantás alatt megtapasztalhat minden földi, s égi jót. (A crack másik jelentése csattanás, durranás - mint látjuk, az elnevezés találó, bár ez sovánny vigassz.)

A veszélyeztetettek köre azáltal is szélesebb lett, mert az AIDS-től való félelem miatt egyre kevesebben élnek a fecskendős módszerrel, ami például a heroin adagolásához szükséges. Sokkalta kedveltebbé váltak a cigarettával, vagy más alkalmas eszközzel elfüstölhető szerek - s ezek közé tartozik a crack is. Napjaink univerzális kábítószerévé tehát a szabad bázisú kokain vált. Viszonylag olcsón, hatékonyan teszi tönkre fiatalok ezreit, tízezeit...

S a dollármilliók luxusjachtokban, villák százaiban, fényűzésben testesülnek meg - töretlenül.

++

# Közlekedési Évkönyv 1985.

A statisztikai adatokkal való dobálódzás, még szakmai körökben folytatott beszélgetésekben sem túl szórakoztató. Ugyanakkor néhány fő adat nem ismerete az ember szakterületéről kissé "égető hatású" lehet. Hát ezt tekintve, 1985-ben

- az áruszállítási teljesítmények (milliárd átkm): vasút: 22,3, közút: 11,9, vízi közlekedés: 9,0, csővezetékes szállítás: 4,9, légi közlekedés: 25,9 millió átkm. Az áruszállítás összes teljesítménye az előző évihez képest 2,0 %-kal csökkent;

- utasszállítás (milliárd ukm): közhasználatú közlekedés: távolsági 26,0, helyi 14,9; magán személygépkocsik 42,0 (utóbbi adat a Közlekedéstudományi Intézettől). A magán-(lakossági) személygépkocsi tehát abszolút a legjelentősebb teljesítményhordozóvá vált!;

- a közlekedés energiafelhasználása: a legjelentősebb tétel ezen belül 1985 évben 422,8 ezer tonna gázolaj és 383,9 GWh villamosenergia. 1981-85 között a közlekedés szénfelhasználása 43,8, benzinfelhasználása 28,1 %-kal csökkent, ugyanakkor a gázfelhasználás mindössze 1, a fűtőolajfelhasználás 1,6 %-kal emelkedett, továbbá a villamosenergia fogyasztás 1,8 %-kal nőtt. Vagyis a teljesítmény egységre jutó (fajlagos) energiafelhasználás erősen csökkent !!!;

- a közlekedés bruttó termelési értéke 120,1, nettó termelési értéke 48,8 milliárd Ft volt. A nemzeteti jövedelemhez való hozzájárulása 5 % körül volt;

- járműállomány: összes gépjármű 2054941 db; 5,3 %-os növekedés, lakossági személygépkocsi 1399943 db, 17,0 %-kal emelkedett az állomány. A személygépkocsi ellátottság 131,4 szék/1000 lakos volt, autóbuszok száma 24854 db, tehergépkocsik száma 151260 db, különleges járművek száma 15569 db. A lakossági személygépkocsik 60,9, az autóbuszok 51,1, a tehergépkocsik 45 %-a hat évesnél régebbi volt!

- a járműállomány elhasználtságot jellemző mutató (ha nem is a legjobb) a nettó/bruttó értékaránya (%), a járművekre vonatkozólag a vasútnál 54,1, a közúton 48,9, a városi köz-

lekedésben 54,8 % volt, ami bizony nagyon nehéz helyzetet jelent az üzemeltetők számára;

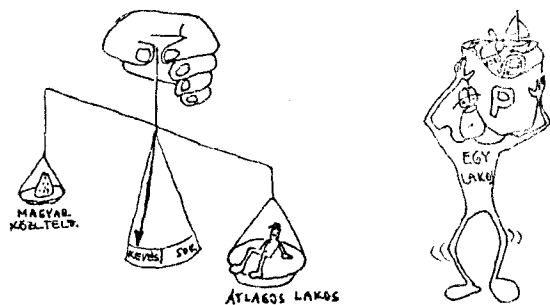
- a közlekedés a szocialista szektor beruházásaiból 10,4 %-kal részesedett (lényegében alig változott 1980 óta). Az üzembe helyezett beruházások értéke 19,8 milliárd Ft volt, kb. 5 milliárddal kevesebb, mint 1984-ben;

- a járműállomány gyarapodása

- vasút: 12 db (3600 kW-os) villamos mozdony, 12 db dízelmozdony, 16 db motorkocsi, 20 (!) db személykocsi, 10 db hálókocsi, 80 (!!!) db teherkocsi.

- közúti közlekedés: 96157 db személygépkocsi, ebből 8,6 %-a lakosság által behozott; 2258 db tehergépkocsi, 870 db autóbusz, 30 db trolibusz. Közúti villamos, motor-szerelvény és HEV szerelvény nem került beszerzésre.

- a közúti személysérüléces balesetek száma: 19563 volt, a halálos balesetek száma 1756. Az első 1,4, a második 10,4 %-os emelkedést mutat. Rendkívül szomorú, de ha összehajlítjuk a járműállomány előregedését jellemző adatokkal, kilátásaiban is kellenetlen!;



- végül egy sokat vitatott adat, a szállítói igényesség: az 1 lakosra jutó vasúti és közúti együttes szállítási teljesítmény 3276 átkm/fő, év volt, ami kisebb, mint a többi KGST országban és számos fejlett tőkés országban (pl. NSZK);

- ez egész közlekedés népgazdasági ág 306250 főt foglalkoztatott, 300 fővel többet, mint 1984-ben. Az átlagbér 5953 Ft/fő, hó volt, 446 Ft-tal több, mint előző évben, a növekedés 8,1 %.

- Gyík -

## Javaslat a szigorlati rendszer módosítására

Az elmúlt szigorlati időszak tapasztalatai megmutatták, hogy a szigorlatok letételéről szóló kari rendelkezés értelmezése nem egyértelmű. Véleményünk szerint azon hallgatók számára, akik a szigorlatot letenni nem tudták, a főiskolára való átvétel feltételei nem elfogadhatók. (A 6. félévet befejezett közlekedési szakos hallgatókat a Széchenyi István Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola 3 félév elismerésével és 7 különböző vizsga letételével hajlandó átvenni.)

Mivel az új kari Tanulmányi és Vizsgaszabályzat hatályba lépéséig még két szigorlati időszak van, ezek a problémák újra jelentkezhetnek, esetleg még többeket érintően is, ugyanis a mechanika szigorlatot letenni nem tudók részére még az a lehetőség sem áll fenn, hogy levelező tagozatra kérjék átirányításukat.

A fentiek alapján a Kari Képviselői Tanács javaslata a következő:

- A TVSZ kari kiegészítő rendelkezések 40. pontjának egységes kari értelmezése a következő legyen:

A matematika szigorlat letételére a 6. félév vizsgaidőszaka, a mechanika szigorlat letételére a 7. félév vizsgaidőszaka a szigorlati időszak. A művelődési miniszter 21/1986 MM számú rendeletének 20.§-a alapján a tanazékek a szigorlati időszakban minimálisan 3 szigorlati időpontot biztosítsanak. A szigorlati időszak előtt letett, ill. megkísérelt szigorlat előszigorlatnak minősül. (Ezek időpontjáról a TVSZ kari kiegészítő rendelkezések 40. pontja rendelkezik.) Amennyiben a hallgató tanulmányait folytatni akarja, úgy a matematika szigorlatát a 6., a mechanika szigorlatát a 7. félévben kell letennie (ha addig még nem tette le), és sikertelen szigorlata beleszámít a tárgyfélévi vizsgaidőszaki elégtelenek és a halasztott vizsgák számára is. Ha valaki tanulmányait nem akarja folytatni, hanem a járműgépész tanköröknél üzemmérnöki diplomával ki akar válni, ill. a többi tankörnél főiskolára akar átjelentkezni, úgy ha a szigorlat kivételével az összes félévi vizsgája megvan, a félév lezártnak tekinthető.

- Mivel az átvétel feltételei nem kidolgozottak, ezért az új kari TVSZ hatályba lépéséig javasoljuk a következő lehetőség biztosítását azok számára, akik sem a szigorlati idő-

szakban, sem a halasztott szigorlaton a vizsgát letenni nem tudták:

... "évszűneteltetés" elnevezéssel egy évet kihagyhasson és ezalatt a szigorlatát letegye, függetlenül attól, hogy korábban hány alkalommal próbálkozott.

Akik korábban félévet ismételték, ezzel a lehetőséggel nem élhetnek.

Amennyiben a KT a javaslatot nem fogadja el, mert az szabályba ütköző, a KKT a következő javaslatot fogja tenni a szigorlati rendelet egységes kari értelmezésére: amennyiben valaki tanulmányait nem akarja folytatni, annak a 6. féléve a matematika, a 7. féléve a mechanika szigorlat letétele nélkül lezártnak tekinthető, üzemmérnöki oklevelet kaphat, ill. más hasonló szakirányú főiskolára átjelentkezhet. Ha valaki a tanulmányait folytatni kívánja, annak a számára a matematika szigorlat a 6., a mechanika szigorlat a 7. félévben leteendő vizsgának számít, ismétlésére, halasztására, valamint sikertelensége esetén a félév megismétlésére ugyanazok a feltételek vonatkoznak, mint bármely más vizsgára.

A KKT tagjai:

ET. tag: Petykó Csilla

KT. tagok: Gáldi György

Palkovics László

Árik Ferenc

Nagy Erika

Jákli Zoltán

Tájékoztatási fel.: Sebestény Enikő

KDJT elnök: Tóth József

Gépesítési szak képvis.: Széki Judit

KISZ és a KB delegáltja

A KKT javaslata a Fegyelmi Bizottság hallgatói tagjaira:

1. évfolyam: Jákli Zoltán

2. évfolyam: Nagy Erika

3. évfolyam: Sebestény Enikő

4. évfolyam: Petykó Csilla

5. évfolyam: Tóth József

A névsor a „2” épületben ki lesz függesztve, ha valakinek más javaslata van a tagokra, két héten belül megteheti.

## A TDK nap kapcsán

...jutott eszembe egy korábbi TV riport, amelyet Rubik Ernővel, a bűvös kocka feltalálójának ödesapjával készítettek. Ő is a Műegyetemen végzett, mint gépészmérnök, de az útépítéstől egészen a repülőgéptervezésig mindenfelé foglalkozott. A riportert kérdésére, miszerint hogyan lehet az előbb említett két dolgot összeegyeztetni, azt válaszolta: "Kis ország vagyunk, és itt egy MÉRNÖK egyszerűen nem engedheti meg magának azt a luxust, hogy a saját szakterületén kívül más műszaki területen - azzal az indokkal, hogy nem tartozik bele a szakmájába - "analfabétának" mondja magát. Igenis tudjon az a repülőgépész hidat is tervezni, ha arra van szükség...". Néhány év múltával, már itt az egyetemen újra hallottam ezt a gondolatot egyik professzorunktól, aki ugyancsak saját életútjával igazolta azt.

En úgy látom az itt eltöltött néhány év tapasztalata alapján, hogy az oktatás is igazodik ehhez. Sokkal szélesebb körű műszaki ismereteket szerez(hetne) az itt végzett mérnök, mint mondjuk valamelyik szovjet egyetem, főiskola végzőse, akinek ismeretei mélyek a saját szakterületén, de csak ott. Tehát az egyetem alapismereteket és valamely szakterületen mélyebb tudást ad, de aki megszerezte a diplomáját, még nem "kész" mérnök. Eltelik néhány év, míg az itt megszerzett tudására építve "bedolgozza" magát, elsajátítja a szakmájához tartozó ismereteket.

Hogy jön mindez a TDK naphoz? Tavaly 54 dolgozatot adtak elő, idén ezek száma 30-ra csökkent. Mi okozza a 45 %-os csökkenést? Hiszen számunkra ez az egyetlen forma, amely lehetővé teszi azt, hogy a szorosan vett tananyagot túl bővebb ismereteket szerezzünk valamely területen, hogy (esetleg) az előbb leírt folyamatot meggyorsíthassuk, hogy bizonyítsuk - elsősorban önmagunknak - erre is képesek vagyunk. Jó lenné, ha oktatóink is érdekelték lennének abban, hogy a TDK dolgozatot írókat segítsék. Egy TDK dolgozatban nem biztos, hogy a Wankel-motor tömítési problémáját kell megoldani, hasznosabb lehet például a közúti balesetek statisztikai adatainak értékelése, vagy a vasúti féktuskó hőmérsékleteloszlásának vizsgálata. Ezzel csak azt akarom mondani, hogy nem kell nagy dolgokra

gondolni, (ha valakit ez riasztana vissza a TDK-zástól), ha valamilyen területen egy kicsivel többet tudsz a többiekénél, már megérte a beléje fektetett munka.

Ha mégis úgy gondolsz, hogy téged ilyen szinten nem érdekel a dolog, a többiek előadását még mindig meghallgathatod, és esetleg kedvet kapsz hozzá Te is.

Talán még nem késő, ha most olvasod ezt. Jövő novemberig nagyon sok mindent lehet csinálni, többek között egy olyan dolgot is, amely kapcsán Te is sokat tanulhatsz, fejlődhetsz, válhatsz a problémák megoldásával mérnökebbé. Ha "kész" talán soha nem is leszel, de azért ez is eredmény. Neked, számodra nem is kicsi.

Palkó

### DÍJAT NYERTEK

- I. díj /62pont/ Parajdi István-Reményi László-Szendrei Zsolt-Szövényi-Lux Márton 345.tk.  
 /65pont/ Bozsóki Zoltán 521.tk.  
 /62pont/ Gáldi György 522.tk.  
 /63pont/ Gáldi György 522.tk.  
 /62pont/ Kozák Zoltán-Varga László 526tk.  
 /65pont/ Rodler Tamás-Szalai Róbert 524tk.
- II. díj/62pont/ Szíjjártó Sándor-Szabó Tamás 433.tk.  
 /62pont/ Záhonyi Zsolt 524.tk.  
 /60pont/ Fábrián Zoltán-Gombás Péter 436tk.
- III. díj/61pont/ Gál Ákos-Nagy Péter 436.tk.  
 /61pont/ Horváth Gábor 524.tk.  
 /61pont/ Agárdi János-Béteri Gyula 434.tk.  
 /58pont/ Borbély Gábor-Kecze Zoltán 525tk.  
 /56pont/ Kocsis Zoltán okl. közl.mérnök

## SPORT

A MAFK kézilabda csapata az osztályozón kiharcolta az NB II-be jutást. Karunkról a siker kiharcolásában részt vettek:

Megyeri Imre  
 Kerepeczki Attila  
 Scheibelhoffer Zsolt  
 Szendrei Zsolt  
 Szórád Róbert

Eredményükhöz gratulálunk! További sikeres sportolást kívánunk!

1986. 11. 26.

23. félév 9. szám

## Téli tábor

elűgyelt té, két óg, sikló jégvitorlás, Balatonon a Bősöcsögformáló együttlét.

Ujnas minden évben kevesen vagyunk, akik a nyáriidőszak után részesei lehetünk Balatonfüreden azoknak az emlékezetes napoknak, melyeket a kari KISZ szervezet téli táborában töltünk. 1986-87 telén igazán kedvező időpontban jan. 29-től febr.1-ig tartjuk "a téli" összejövetelünket. A táborban /jól fűtött, háromemeltes szakszervezeti üdülő/ 65 fő számára van hely /az Építő karral táborozunk együtt/.

Rövid kivonat tervezett programjainkból;

- Rosszgy Imre előadása
- A reform hívei és ellenfelei; Antal László és Lengyel László
- " Hogy programunk valóra váljon:" KISZ-es életünk.

- Oktatási jogszabálycsomag: hogy alakíthatjuk mérnökhallgató nemzedékek egyetemi sorsát 1987-ben 15-20 évre előre.
- Hangulatos esték: kihelyezett KÖZLEMÉNY, vetélkedő, VIDEO, hajnalba nyúló beszélgetések.

Sokéves hagyományainkkal szakítva, idén kicsit másmilyen módon próbáljuk elérni azt, hogy a legintellektuálisabb emberek találkozzanak Füreden, valamennyi kari hallgatónk számára biztosítjuk azt, hogy jelentkezessen a táborba. A jelentkezési lapot a kari KISZ irodában /andler kollé fasz.8/ lehet kitölteni, de zergasd nyugodtan alapszervezeti titkárodat, ha el akarsz jönni velünk. A lapoknak dec. 5-én, pénteken 17<sup>00</sup> -ig kell a KISZ iroda ajtaján levő dobozba hullaniuk, hogy jelentkezésed érvényes legyen. Jelentkezésed elfogadásáról dec.12-ig értesítünk.

## KOLI - BULI

Vasárnap este fél tíz. A Landler Koli kapuján belépőt hangos skót népzene és élénk kurjongatás fogadja. A máskor ételcsörömpöléssel teli menzán ezen az estén is, mint már hét hete minden vasárnap, élénk a jókedv, a gyertyafényes hangulatos asztaloknál beszélgetők és az önfeladten táncolók között is kifejezetten emelkedett hangulat. Épp elegenden vagyunk ahhoz, hogy legyen egy kis vidámság, de a tömegnyomortól azért az ettől iszonyodóknak korántsem kell tartani, a teremben mindenki megtalálja a kellemes időtöltését. Úgy tűnik, ezt sokan tudják már a széles Pesten és Budán, csak mi nem, hiszen szinte mindenki idegen, közlekkáros arcot elvélve lehet csak felfedezni a sok lány és a kevés fiú között.

Lehet, hogy nincs igényünk normálisan, kultúráltn szórakozni? Azért bízom abban, nem ez a helyi érdektelenség oka. Te mit gondolsz? Személyes, helyszíni informálódásra 20 Ft-ért mindenkinek vasárnap esténként nyílik alkalm.

Téi

A Kollégiumi Napok alatt változatos programoknak voltunk tanúi. Az előre kiadott tájékoztatón valószínűleg mindennyiünknek Nagy Bandó András neve szűrt szemet, mert a nézőszámra igazán nem lehetett panasz.

Valószínűleg nem voltam egyedül, mikor mély döbbenet lett rajtam úrrá, az előadás helyét keresvén. Arra számítottam ugyanis, hogy az ebédlőben lesz a rendezvény, ennek ellenére a - már 7<sup>50</sup>-kor is zsúfolt - színház teremben leltem meg a közönséget, és a technikai felszerelést. Már épp azon gondolkodtam, hogy milyen horderejű szidalmazást adjak le a szervezőknek, mikoron...

Két perccel 8 előtt a rendezőség dicséretes módon fölülkerekedett egykori önmagán, s a tett színhelyének az ebédlőt nevezte meg. Pár perc alatt mindenki és minden a helyére került, s Nagy Bandó András az emelvényre lépett.

Másra, benne a szilveszteri előzetes, komolyan elszórakoztatott minket. Nem kérette magát, annyit adott, amennyit vártunk, s úgy érezhettük, hogy partnerként kezel bennünket.

Köszönjük ezt az estét Nagy Bandónak és a szervezőknek.

BUDAPEST



KÖZHIR

Kiadja a BME és a Közlekedésmérnöki Kar KISZ szervezete

Felelős kiadó :Boros András  
 Felelős szerk. :Tóth János  
 Főszerkesztő :Illés Árpád

Készítették: Utasi Ágnes, Bölcsföldi Ildikó, Hócza Kálmán, Gáldi György, Kárpáti Imre, Medve Szilvia, Sándor Zoltán, Stukovszki Zsolt, Petykó Csilla, Palkovics László, Pogátsnik Mónika, Mitya, Laci

Többször szóba került Takács István. Vacsorát küldtünk Kéki Zsuzsának /Csontné/. Laci