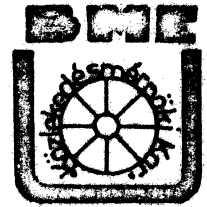


KÖZHIR



IV. 18. A KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR KISZ SZERVEZETÉNEK LAPJA VIII. félv. 10. szám.

HÁT LEHET EZ TANÁR ÚR?

Nem sokkal munkába lépése után G. egy szokványos mérnöki méretezési feladatot kapott. Ennek elvégzéséhez hagyományos módszerekkel eddig kb. egy hónapra volt szükség. G. azonban „rájött”, hogyha a szabvány által előírt képleteket számítógépre viszi, a feladat jóval rövidebb idő alatt megoldható. Három nap múlva boldogan ment a főnökéhez az elkészült munkával. A remélt dícséret helyett fanyalgás, köztözködés fogadta. Nagyon régóta poshadó vizeket zavart meg, pedig semmi rendkívülit nem csinált. Hajdnem mindegyik fiatal kollégája ugyanezt tette volna a helyében. Ezt az ütközetet még megnyerte, de a naponként ismétlődő kisebb csaták megvívását nem vállalta. Most a tüzetemen tudományos munkatárs. A történetéről így vélekedik:

- Sokan vádoltak megfutamodással. Heglehet, jogosan, de én dolgozni akarok, és nem jelentéktelen ütközésekben felörlődni. Csak azt kívánom, hogy ne akadályozzák, amiről azonnal látszik, hogy jó. Tizenhét évi tanulás után a legtöbb pályakezdőben megvan az elszántság, hogy bizonyítsa, nem hiába tanult, ám a feltételeket mások diktálják. Sajnos a mérnöki munka értéke rohamosan devalválódik. A munkánkba mind több ember szól bele, a fizetések pedig mind kevesebb fiatalot ösztönöznek a pályára. Mászt sem hallani, csak hogy milyen sokba kerül egy mérnök kiképzése és először ezt nekünk meg kell hálálni. De kérdelem, kinek tartozom én hálával? Legfeljebb a szüleimnek és néhány odaeadó tanárnak. Egy hasznosan tevékenykedő mérnök ugyanis pár év alatt megtérítheti, amit a tanítására fordítottak. Arról viszont, hogy a mérnök milyen csakély hatékonysággal dolgozik ma Magyarországon, legkevésbé a mérnök tehet. A mérnöki munka termelékenységére hivatalosan közzétett adatok szerint is alacsonyabb még az ipar átlagánál is.

A kezdő mérnökök kilencven százaléka nem mérnöki munkával tölti idejének a jó részét, és az idősebbeknél sem sokkal kedvezőbb a helyzet. Egy fejlett ipari országban így sáfárkodni a mérnökkel, bűnnek számítana. En ma már minden kompromisszumra hajlandó vagyok, tehát szerkesztek, rajzolok, programozok, lyukasztok, takarítok, mosogatok, ha időm fennmaradó részében hagynak dolgozni. Jelenleg négy ipari problémát tudok megoldani egy évben. Ha viszont mindenki a maga dolgát végezné, harminccal-negyvennel is elkészülnék.

- Egy éven át olyan feladatokat kaptam, amelyeknek megoldásához nem kellett nagyobb erőfeszítés, mint egy uttiparti lejátszásához. Márpedig a legizgalmasabb kártyacsata mellől is felállok 24 óra után. Egyébként engem leginkább az foglalkoztat, hogy miért folyik a mérnök-képzés pontosan úgy, mintha az iparral minden a legnagyobb rendben lenne?

Dr. Frigyes Andor

a BME oktatási rektorhelyettese:

- "Hajózni kell" - ezt a rómaiak mondták, én pedig azt mondom, hogy mérnököt is kell képezni. Az persze más kérdés, hogy az ipar mihez kezd legnagyobb nemzeti kincsünk egyikével. Raktárakban porosodó anyagokért adót fizet a vállalat, ha nem használja fel. Bezzeg a szellemi energiát lehet büntetlenül pazarolni! Néha azt gondolom, hogy mesterségesen teremtett mérnökhányra volna szükség, hogy végre megbecsüljék őket. Persze, nem ez a megoldás, hiszen rövid idő alatt ez is hasonlóan súlyos problémákat okozna. Az egyetemi képzés fogyatékosságát én nem abban látom,

hogy túl sok mérnököt képezünk, vagy, hogy nem elégítjük ki az ipar aktuális igényeit, mert ezt nem is elégíthetjük ki. Durvábban fogalmazva: az oktatás színvonalát nem súllyeszt-hetjük az ipari átlag színvonalára. Nekünk előbbre kell járni. Diákjaink műveltségén kellene javítanunk, mert nem tudnak nyelveket, nem tudnak helyesen írni, beszélni, és több gondot kellene fordítanunk a műszaki alkotások létrehozásához szükséges készségek fejlesztésére. Sok karon azt hiszik, elég a hallgatók fejét ismeretanyaggal megtölteni, és ez a tudás bármelyik pillanatban már hasznosítható. Ami a mérnök-képzés mennyiségét illeti, szerintem is lehetne 10-20 százalékkal csökkenteni a létszámot és ez az oktatás színvonalát is javítaná. Ez azonban egzisztenciális problémákat okozna az oktatók között és nehezen áttörhető szemléleti akadályai is vannak. Tudja, sok ember fontosságátudatát erősíti, ha minél nagyobb egységet vezet, mert a nagyobb egység kevésbé támadható; egy nagyobb létszámú kar vagy tanszék több előnyt kikaparhat magának.

A magasabb pozíciót vagy kiverekszem magamnak, vagy odatesznek. Azonban mindkét megoldás túl sok energiát emészt fel főltslegesen, ezért inkább szakmai sikerekre áhító mérnök az előrejutásban csaknem esélytelen. A vállalatok merev csoport-, osztály-, főosztályszerkezete garancia arra, hogy az ambíciózus mérnök előbb-utóbb akadályá váljon. Ebben a hierarchiában a szabályok nem a tehetséget ösztönzik, a teljesítmények megítélésében a végzett munka mennyisége és minősége a vállalatok javarészában talán az utolsó szempont.

Te! Ez egy jó cikk! →

folytatás a 2.0.n → %

— folytatás az 1. oldalról.

A közelmúltban Svédországból hazalátogatott egy fiatal mérnök és elmondta, hogy amikor dolgozni kezdett, a munkaadója 200 órás szerződést kötött vele. Megmondták, hogy mit várnak tőle, de nem hagyták magára, hanem irányították és rendszeresen ellenőrizték. A további szerződéseket is mindig 200-300 órára kötötték; most már a sokezrediknél tartanak.

A felek kölcsönösen elégedettek egymással, mert a mérnököt ugyan kötelezik a maximális teljesítményre, de a fizetése is a teljesítménye arányában emelkedik. Nálunk? A Műegyetemen például a meghatározott munkaidőre szóló munkaviszony bevezetése is felháborodást váltott ki. A szellemi-fizikai mobilitás csaknem teljes hiányát jelzi, hogy egy huszonöt éves tanársegéd azzal a tudattal foglalhatja el az íróasztalát, hogy majd 35 évvel később ugyanezen íróasztal mellől fog nyugdíjba menni.

- Csak nem kilógni a sorból, ez a legmegszívlelendőbb tanács. Ne késsek egy percet sem, de tovább se maradjak bent a többieknél, és akkor semmi baj nem történhet velem. -

V. János, akitől ez a hasznos intellem származik, és aki barátjához, új-hoz hasonlóan szintén „specializált” mérnök, keveset dolgozott üzemben, viszont tanársegédként annál jobban ismeri az egyetemi világot. - A bajok egyik gyökere - mondja, hogy a hallgatókat öt év alatt nem tanítják meg önálló tervezői munkára. Arra, hogy miként kell egy feladatot elkezdni, végigvinni és befejezni. Persze, jóval könnyebb leadni néhány előadást, gyakorlatot vezetni és végül vizsgáztatni, mint alkotó gondolkodásra szoktatni a diákokat. Az oktatóknak rengeteg és sokirányú feladata van, a legkövésbé azonban azt kéri szá-

mon tőlük, hogy miként tanítanak. Ha a formális kötelezettségeknek eleget tesznek, az idők végezetéig elűcsöröghetnek a szobájukban.

Barátossy Jenő, a Vegyerterv főkonstruktőre mintegy ötszáz mérnök munkáját kíséri figyelemmel és gyártervezést tanít a Műegyetemen.

- Rajz- és nyelvtudás nélkül a mérnök egyszerűen nem élhet meg - mondja. A nyelvtanításnak a mai napig nem találták meg a hatékony formáját, a rajzoktatás pedig egyre csak sorvad. Az iparban dolgozó kollégáim is értetlenül nézik ezt a tendenciát. Külföldön szerzett tapasztalataim alapján úgy látom, hogy az alapképzésben és a műszaki ismeretek mennyiségében a mi diákjaink nincsenek elmaradva. Ezzel szemben fogalmuk sincs a hazai gyártástechnológia színvonaláról, vagyis nem tudják, hogy amit terveztek, az elkészíthető-e, nem ismerik a magyar ipar sajátosságait, és nem értenek ahhoz, hogy egy gép vagy berendezés miként állítható elő olcsóbban. Eppen ezért érthetetlen, hogy a Műegyetemen miért nem tart előadásokat több ipari szakember és miért nem ösztönzik a diákokat arra, hogy már a tanulmányaik közben alaposabban megismerkedjenek azzal a közeggel, ahol majd alkotniuk kell.

Nem olyan régen egy parasztemberrel beszélgettem. Keserűséggel panaszkolta, hogy a rengeteg áldozattal mérnöknek kitanított fia a harmadát keresi, mint a szomszéd nyolc általánost végzett baromfigondozó lánya. Az idős ember csak a falu előtt megcsorbult tekintélye miatt kesereg, de az egyetemi oktatók már régóta jelzik - némelyikük szintén keseregve -, hogy érezhetően gyengült a hallgatók színvonala.

Részletek Bruck András: Takaréktárgony c. cikkéből (Élet és Irodalom) Kiadványunkban az írásbeli kapcsolódóval.

1982. szeptemberében ünnepli 200. évfordulóját a Budapesti Műszaki Egyetem.

Az évfordulóról bélyegkiadással szeretnénk megemlékezni.

Kérem, hogy a karunkat világszínvonalon képviselő és műszaki kultúránk bizonyítékát szolgáló legméltóbbnak tartott műszer, berendezés ábrázolását a Dékáni Hivatalban /R. ép. 417/

1979. április 17-ig leadni sziveskedjék.

Segítségét előre is köszöni a kar dékánja.

Budapest, 1979. április 2.

A D.H. felhívása kérelme.

2.

Élet, hogy még nem késő!?

SORRY!

Helyesbítés!

Az előző számunkban megjelent „A hallgatók terhelésének csökkentése, folyamatos számonkérés” című cikkben a márc. 22-i és márc. 29-i elektro zh helyett csak márc. 29-én volt elektro zh. A márc. 22-i bejegyzés téves!

Romhányi Barne

ESZMEFUTTATÁS

„Hazug volt a kapitalizmusuk, mert azt akarták, hogy szociális legyen. Hazug volt a szocializmusuk, mert nemcsak prédikálták az evolúciót, hanem hitték is ezt a maszlagot. Hazug volt a maszlagjuk, mert tényleg az evolúció útján haladtak, és így jutottak egyre távolabb, saját céljaik mögé!.....

P. HOMARD /REJTŐ JENŐ/: Az utolsó szó jogán c. könyvből

Április 23. Hétfő 15 óra

Ferihegyi Repülőtér LRI "A" porta ebédlő

A Légiközlekedési Szakosztály rendezésében:

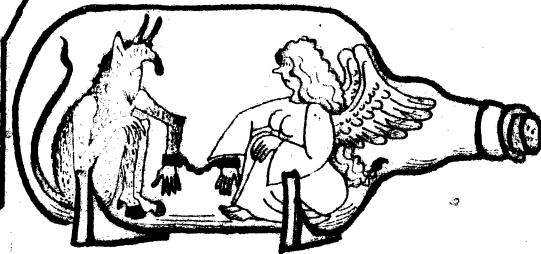
a Ferihegyi új utasfelvételi épület tervpályázatának ismertetése.

Az ismertetést tartja: HORVÁTH SÁNDOR /KPM Légügyi Főo./

Április 24. Kedd 14 óra

A Városi Közlekedés Járművei Szakosztály Metró Üzemi Szakcsoportja és a Városi Közlekedési Tagozat Ifjúsági Szervező Bizottsága közös rendezésében tanulmányi kirándulás:

a BKV Kálvin téri forgalmi irányító központjának megtekintésére.



A Filozófia Tanszék a kari KISZ képviselőt meghívja az 1979. április 19-én 9 órakor kezdődő tanszéki értekezletére.

A tanszéki értekezlet első napirendi pontja az 1979. szeptemberében bevezetésre kerülő új Tananyaggal és új jegyzettel foglalkozik.

Budapest, 1979. április 12.

Tóth Attiláné dr.

s.k.

...-e változás az
...ok sorában?
...legh tábor: Gép-
...telkor egy kocsin
...ebb hiányosság volt,
...t megszüntettünk.
...ra kocsi nem jelent
...g a gépvételen.
...alék: rosszh Rádió
...közben 1/2 8-kor :
...kik dobogókőre mennek,
...azok haláncot és hola-
...patot ne vigyenek ma-
...ukkal, mert a ho már
...elolvadt.



Lábatlan után:

A KÜZHIR riporterautója majdnem 180°-ot fordult függőleges tengelye körül egy murvás, lejtős jobb-kanyarban /később sajnos ez a kanyar megkövetelte a maga két áldozatát/.

Fél perccel később: Áthaladás Ellenőrző állomás:

Futó Pétertől megtudtuk, hogy a 18-as "Zsiga" tengelycsonk-törése miatt kiállt a versenyből.

Tát kijáratí tábla: áthaladás ellenőrző állomás.

Párbeszéd a rendezőkkel:

-Lehet, hogy nem lesz ebből verseny, mert máshol - nem a kijelölt útvonalon - tettek le minket. Eddig egy kilométerrel odább voltunk.
-És a versenyzők??
-Tetemes időhátrányba kerültek, amíg megtaláltak minket. Végül az egyik páros hozott át ide minket.
-Hoppá!

Esztergom után:

-Egy darukocsi, meg egy kanyar plusz egy árok! Itt valami össze-függésnek kell lenni!

7-es időellenőrző:

R.: - Nem volt-e gond az előbbi szervezetlenség miatt?
Időmérők: - Del Sajnos 4-5 kocsi kihagyta az ÁE állomást!

/Riport közben a rádióban éppen Katona Klári énekelt a NE SIRJ című dalt/

R.: - Jól vagytok? Nem volt semmi problémátok?

Az egyik Skodás: - Az előbb tanakolnunk kellett, mert tegnap költöztettem egy srácot a koleszból, és elezámoltam magam. Időbe nem került.

R.: - Egyébként milyen a tempó?
Az előbbi Skodás: - A bikolpusztai szakasz elég feszített volt.

"Versenyszellem": a 7-es rajtzámú Polski, mint az őrült az első útbaeső járdaszegélyre felhajtott 10 m-re az indulás után.

Optimizmus: 18-as Zsigát tolják a rajthoz, nem indul, / ha már elkezdtek - végigtolják/

Páty: csoportosan járnak a részeg biciklisták, jó napja ígérkezik a most 60 éves Temetkezési Vállalatnak.

Hol jársz Gabriella stop.

Szomornál a vigyorgó rendőr mutatta az utat, Plébános úr is vigyorgog. Szomoron mindenki vidám.

Az út közben kanyargóssá is vált.

IE. 3. Gyarmatpuszta után. Bordó Zsiga 57+27=84...24 jó: idő van.

R: Pár szót az útvonalról!

- Meg vagytok elégedve?

B; Zs: Hát meg. Eddig egész jó volt. Az eleje nagyon B

Sárga Zs: Nagyon sokat kell várni, utazósebességre méretezték

A 9-es Dacia nem jött.

4-es időellenőrző állomáson Tarján-bejárat előtt egy Jeep volt a stopper. A 18-as Zsiguli időközben megjavult. Hatalmas látvány volt a bukósisakos hölgy. Stop.

A versenyidők olyan lazára vannak szabva, hogy szerintem a vegyes párosok elmehetnek az erdőbe "ibolyát szedni".

Az MHSZ operatőrére bukkantunk az egyik útkereszteződésben.

K: Sikerült-e valami érdekeset felvenni?

O: I Ez majd kiderül, ha visszajön a laborból a film. Bernát/h/ Dezső biztosítja a vetítést, meg lehet majd nézni.

Brrr... mondja a 26-os Zastava. a szervíz kocsi /S 100/ 5 m-re megy utána, csak azért nem előzi meg, mert nem illik. /Utánuk hajtunk/

A KÜZHIR stáb kocsai megint behozott egy versenyzőt és röhögve húzunk el mellette.

Zastava pilótája: - Meg vagyok elégedve az úttal. Az idő nem laza - tehát nem az a véleménye mint a zsigulisoknak

A FIN Túra átment a "házhoz jöveők" vándorcirkuszba, a helyi lakosság baromi jól szórakozik a sok, "marhán", akinek nem elég, hogy kocsija van, még benzint is pocskol.

A rendőrbácsi 120° C volt beszélgetés közben, és 50 éves amplitúdóval reszkettett.

Kvarcóra kvarc perc: 10. 23. Indulunk tovább. Trabant jobbról-balról: Te jó isten be vagyunk kerítve!

FON

TÓRA

Debogókó: IE. 8.

Időmérők: - Mit mondjunk? Állatira fázunk, hideg van, egy csomóan eltévedtek, mert rosszul rakták ki a hármas ÁE-t...

...8-kor már itt voltunk, és fél 11-kor jött az első autó. Majdnem megfagytunk.

Riport a bal hátsó kerékkal:

R.: - Hogy érzed magad?

B.H.K.: - Hmmmmmmmmmmmmmmmmmm

R.: - Mi az, ami nem tetszik?

B.H.K.: - A fékezéseket nem bíiiiiírom.

R.: - Kösz.

Csobánka után IE. 9.

R.: - Volt-e valami keveredés?

Időmérők: - Hajjaj!! A 12-es után jött a 19-es, azután jött a 14-es, kimaradt a 4-es, 18-as,

Szabó Laci belehemorított a Niki Laudába, de még gondolkodom, tehát vagyok.

A környék nagyon szép, meszes om-lások, patakok, fák, virágok, fény, gombaszedő túristák és robbanásveszély között hajtunk.

Bikolpuszta után: Rendőr a fészület mellett.

R: Jónapot kívánok, mi van itt, hogy ilyen sok kocsi jár rajt-számmal?

R: Verseny van.

R: Úgy rendelték ki?

R: Hát igen. Vigyázni kell egy kicsit, hogy azért probléma ne legyen.

R: Hogy betartják a stoptáblát?

R: Hát mondjuk ezt mi nem jegyezzük.

R: A versenykiírásban az áll, hogy nem írják jóvá azt az időt, amit az igazoltatással elveszítünk,

R: Eredetileg mi nem igazoltatunk, a biztonságért vagyunk itt,

R: Élvezi a versenyt?

R: Hát igen, csak elég ritkán jönnek.

IE. 9.

R.: - Nagy késések nem voltak?

Időmérők: - Ide mindenki időben érkezett. /Az egyes állomások között szintidőket kell teljesíteni/

R.: - Még a nevedet légy szíves.

- Fuchs Béla vagyok - építő.

Jó volt, hogy a két ATI-s kocsival lehetett slalomozni, csak úgy, jogsítvánnyal, ingyen.

A mezőny egyik hölgyversenyzőjének iskolagyakorlata után.

- Hadd gratuláljak! Fantasztikusan mentél!

- Hogy én? Miért mentem fantasztikusan?

- Hol gyakoroltál?

- Az országos terepbajnokságon, már egy éve csinálom. Tavaly második lettem. Sajnos a diagonál gumik nem erre a pályára valók, ide - a betonra - jól tapadó radiál kellene.

Polányi Péter az imént fejezte be gyakorlatait. A versenyről mondta:

- Eltévedtünk. Pedig bejártuk előre. Nem volt problémánk az idővel. Az egyik időellenőrnél, a legfeszítettebb szakasz előtt elbeszélgettük az időt, 10 másodpercet késtünk, ennyi hibapontunk volt.

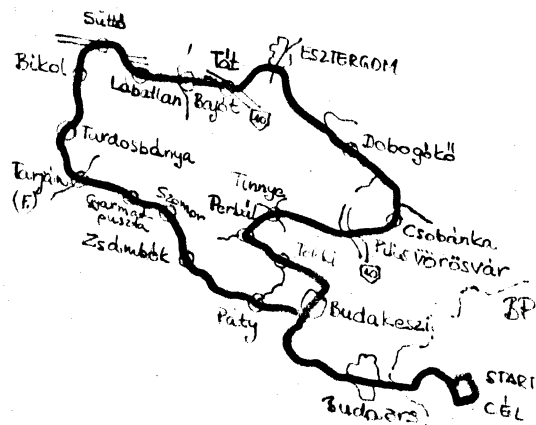
R.: - Hallottam, hogy többen óvást emlegettek.

- Igen. Az egyik áthaladás ellenőrző nem volt a helyén. Többen visszafordultunk. De nincs semmi baj - jóváírták az időket.

R.: - Hogyan kellene jövőre csinálni?

- Csökkenteni kellene az időt. Minden állomáson rengetegen álltunk. Az a kérdés mi a verseny célja? A gyorsaság, a technika vagy az ügyesség. /részlet a kifrásból: a verseny célja... a vezetéstechnika és a közlekedésbiztonság egyidejű fokozása../ Reméljük, jövőre is lesz verseny, jövőnk egy BMW-vel...

Lábatlan után egy Wartburg és egy Trabant „bukott”, a 18-as rajtszámú Zeiguli féltengelytörést szenvedett. Az ijedtségen kívül más baj nem történt.



IE. 10. Pilisvörösvár, trafóház.

Leírás: az időmérők a tűző napon hűtik a "MÁRKÁT". A hely ideális - közel van a temetőhöz.

Hangfoszlányok:

-53!

-Még tíz másodperci

Piros Skoda horpadt sárvédővel.

R.: - Mi történt veletek?

- Bikolpusztán valahol lecsapódhatott, egyébként észre sem vettük.

R.: - De nektek semmi bajotok, tudtok továbbmenni, ugye?

- Persze, már indulunk is!

Útközben:

Ez itt egy igen kellemetlen szakasz volt, az út nagyon keskeny, kanyargós, ezért minden szembejövőnek szoltak a rendezők:

- Vigyázat, verseny van! Figyelmesen, lassan hajtsanak! /A többség ezt megértéssel fogadta, azonban az egyik buszvezető ezt mondta: - Szembeforgalom, hah, gondoltam, hogy nem hátulról jönnek! /

Tinnye környékén:

Néddá saskesely köröz az út felett, biztos vacsira várj

Beérkeztünk a K. elé.

Valaki: - Beszélnek össze-vissza.

- Hogy?

- Hogy vannak autók, melyek többet tudnak, mint ami rájuk van írva. Elképzelhető, hogy fel vannak tünningolva. Mi nem értünk különösebben hozzá.

R.: - Van valamilyen technikád?

- Csak végigmentem a pályán, semmi más.

R.: - A slalom „nyolcasát” kézfékkal fogod csinálni?

- Azt hiszem nem. A kombinak az a hátrányuk, hogy nagyon viszik a farukat.

R.: - Nem izgulsz?

- Nem.

