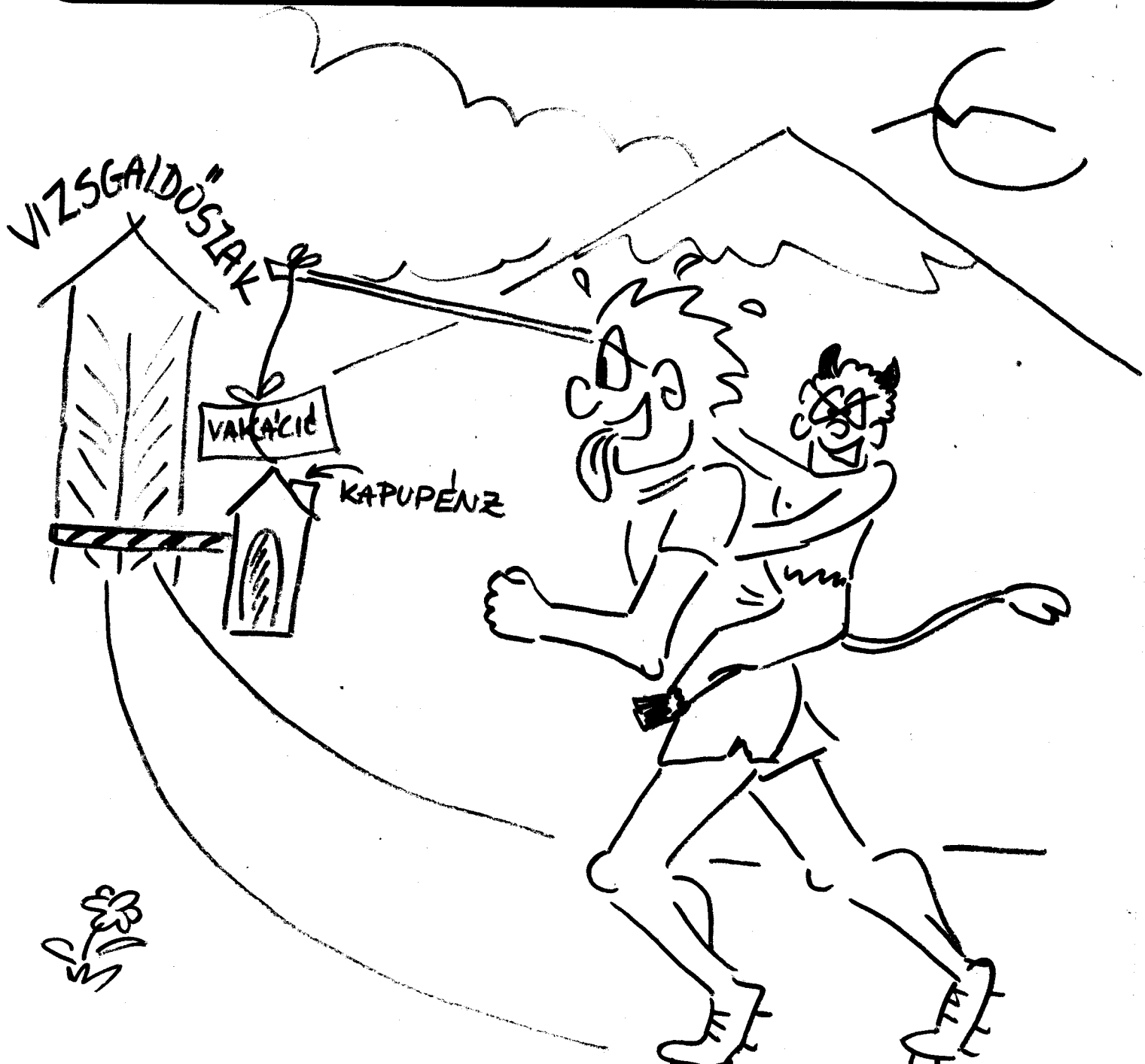


KÖZHIR



A BME Közlekkari HÖK lapja

42. félév 3. szám



A Hallgatói Képviselőlet munkájáról

A Képviselői Testület 1996. április 15-i ülése

Jelen voltak: Borzási Béla, Denke Zsolt, Farkas Gyula, Molnár Attila, Szepessy Imre, Újlakán Tibor

vendégek: Ituk János(ELTE), Szászi István (KB titkár)

hiányzott: Hegedűs Viktor

kimentését kérte: Berkovits Imre, Kun Zoltán, Markó Csaba

Líbia: Wintermantel Zsolt

Napi ügyek:

1.1 A tandíjmentességi keret újratárgyalása.
Szavazás a IV. és V. évfolyamosok tandíjmentességi küszöbéről.

Évfolyam	1. Verzió	2. Verzió
IV.	4.43	4.51
V.	4.9	4.89
Szavazatok	3	2
Tartózkodás		1

Az egyes évfolyamokhoz tartozó tandíjmentességi határértékek:

Évfolyam	Küszöbérték
Levelező	4.5
V.	4.9
IV.	4.43
I-III.(kredit)	3.65

1.2 Megbeszélés az autós gyorsulási verseny szervezési-irodai költségeiről.

1.3 Borzási Béla beszámolója és javaslata az OHV előző félévi adatainak feldolgozásáról.

HK tagok	Tanszék
Borzási Béla	Gépipari Techn., Közl. Aut
Denke Zsolt	Közl. Aut
Hegedűs Viktor	Gépelemek
Kun Zoltán	Közl. Gazd.
Markó Csaba	Matematika
Újlakán Tibor	Vasúti J., Repülők és Hajók
Wintermantel Zsolt	Közl. Üzemi, Mechanika

Határozat: egyhangúan elfogadva

1.4 A Szakmai Napok keretei között 1996. Április 23-án megrendezendő egynapos szakválasztást elősegítő program támogatására benyújtott támogatási kérelem elbírálása.
Az anyagi lehetőségekhez mérten a kiadvány

költségeihez járul hozzá a Hallgatói Képviselőlet.

1.5 Szászi István átadta a Hallgatói Képviselőletnek az Öntevékeny körök SZMSZ-eit és költségvetés tervezeteiket.

1.6 Autógépész hallgatók által benyújtott utazási támogatási kérelem elbírálása.

A javasolt összeg 4000 Ft.

Határozat: 5 igen

1 tartózkodás

1.7 Denke Zsolt beszámolója Kövesné Dr. Gilicze Éva tanárnővel a szigorlatokról folytatott megbeszéléséről.

1.8 Farkas Gyula beszámolója az EHK kezdeményezésére megalakult MŰISZ (Műegyetemi Iskolaszövetség) alakuló üléséről. Az SZMSZ tartalmi ötletei április 25-ig leadhatóak az EHK-ban.

Az ehhez kapcsolódó iratok a MINDENKI fakkban találhatóak.

1.9 Csernyitzky Péter által a ballagás költségeihez való hozzájárulás ügyében benyújtott támogatási kérelmének elbírálása.

A határozathozatalra a következő ülésen kerül sor.

1.10 Farkas Gyula beszámolója az EHK tandíjbevétel felosztási javaslatairól.

1.11 Farkas Gyula tájékoztatója a Kari Lapok jövőbeni nyomtatási menetéről.

1.12 A Gólyatábori táborhely kérelem április 30-ig adandó le.

Mindenki gondolkozzon az alkalmas időpontról.

A Képviselői Testület 1996. április 22-i ülése

Jelen voltak: Berkovits Imre, Denke Zsolt, Farkas Gyula, Kun Zoltán, Molnár Attila, Wintermantel Zsolt

vendégek: Ituk János(ELTE), Krázi Zoltán (új KB titkár), Szászi István (KB titkár)

késett: Hegedűs Viktor, Markó Csaba, Újlakán Tibor
hiányzott: Borzási Béla, Szepessy Imre

Napi ügyek:

1.1 Megbeszélés a HA-BÁR tartozásáról, amelynek összege 4 havi bérleti díj (4*5000 Ft), valamint a károk okozásának megtérítése (10000 Ft).

A hátralékok törlesztésére 1996. április 18-án írásbeli felszólítás történt.

1.2 az EHK által tervezett kiadványhoz szükséges

információk összegyűjtésének kiosztása.

Denke Zsolt–Kredites tájékoztató füzet

Berkovits Imre–Öntevékeny körök

Krázi Zoltán–a kar kollégiuma

Markó Csaba–a Hallgatói Iroda

Szepessy Imre–ösztöndíj és egyéb

támogatások folyósítása

Újlakán Tibor–TIRIS kártya

Molnár Attila–KÖZHÍR, az elsőéveseket

segítő csoportok, GÓLYAHÍR, valamint az

információáramlás koordinálása

1.3 Megbeszélés és szavazás a Közlekkari

Szakmai Napok támogatásáról.

Határozat.

Javaslat	Szavazat	Szavazat
5000 Ft	0	
12000 Ft	2	2
6000 Ft	7	6

1 tartózkodás

1.4 Megbeszélés a Kari Tanács 1996. április 25-i üléséről.

1.5 Megbeszélés a Kari Hallgatói Szavazás részleteiről.

Feladatok: – tisztújítás

– HÖK SZMSZ módosítás

1.6 Hegedűs Viktor által benyújtott javaslatok megvitatása.

Javaslatok: – fax beszerzés

– Gólyatábor

1.7 Kun Zoltán átadta a vizitúra vezetéssel kapcsolatos levelet Berkovits Imrének.

1.8 Megemlékezés a Közlekedésmérnöki Kar 45 éves évfordulójáról.

1.9 Farkas Gyula beszámolója a tandíjbevételek felosztásával kapcsolatos tervekről.

1.10 Szavazás a kollégiumi nevelőtanárok javasolt számáról.

Határozat:

Javaslat	Szavazat
2 fő	2
3 fő	7

1.11 A Dékáni hivatal Wintermantel Zsolt által előterjesztett a nyári szakmai gyakorlat

támogatásával kapcsolatos kérdés megvitatása.

A Hallgatói Képviselő első közelítésben nem támogatja az ötletet.

1.12 Mindenki gondolkozzon a Köztársasági Ösztöndíj szabályzatáról.

A Képviselői Testület 1996. április 29-i ülése

Jelen voltak: Berkovits Imre, Denke Zsolt, Kun Zoltán, Szepessy Imre, Újlakán Tibor, Wintermantel Zsolt

vendégek: Ituk János(ELTE), Krázi Zoltán (KB titkár), Szász István

késétt: Farkas Gyula, Hegedűs Viktor, Molnár Attila

hiányzott: Borzasi Béla

kimentését kérte: Markó Csaba

Napi ügyek:

1.1 Az öntevékeny körök SZMSZ-einek megbeszélése.

1.2 Markó Csaba elmarasztalása a képviselői munka elhanyagolásaért.

1.3 A HA-BÁR ügyének újratárgyalása.

1.4 A Közlekkari Szakmai Napok eseményeinek megbeszélése.

1.5 Denke Zsolt beszámolója a Kari Tanács 1996. április 22-i üléséről.

1.6 A Hallgatói Szavazással kapcsolatos teendők részleteinek megbeszélése.

1.7 A Hallgatói Iroda kulcsfelvételi lista frissítése.

1.8 Szavazás André Zsolt helyettesítésére Zsók

Ágoston megbízása a Hallgatói Iroda

számítógépeinek karbantartására.

Határozat: 5 igen

4 tartózkodás

1.9 Szepessy Imre által a BME ösztöndíj szabályzat módosításával kapcsolatban benyújtott módosító javaslatának megvitatása.

A szavazás határozata: 5 igen

4 tartózkodás

1.10 Utazási támogatás pályázat elbírálása.

Határozat: Az ügy formai követelmények nem megfelelése miatt a következő ülésre halasztva.

1.11 Wintermantel Zsolt a Kollégiumi Felvételi

Szabályzat tervezetét Krázi Zoltánnak

véleményezésre átadta.

1.12 1996. október 31-ig Molnár Szabolcs maradt az EHK elnöke.

1.13 Wintermantel Zsolt beszámolója az Egyetemi Tanács üléséről.

Gondol Ön az egészségére ? Mi nem !

KÖZHÍR

E . T .

Az Egyetemi Tanácson történt

A Tandíjbevétel felhasználása a Műszaki Egyetem 96-os költségvetésében

A 83/1995-ös kormányrendelet az egyetemi hallgatókat havi 2000 Ft tandíj fizetésére kötelezi. A tandíjból befolyt összeg felhasználására az Egyetemi Tanács 1996 január 22-i ülésén elfogadott "Szabályzat a BME hallgatói részére nyújtott támogatásokról és az általuk fizetendő díjakról és térítésekről" 16 § (4) pontja értelmében az Egyetemi Hallgatói Képviselőlet tesz javaslatot az egyetem költségvetésének jóváhagyásakor. A szabályzat rendelkezései szerint az alaptandíjat az egyetem modernizációjára, oktatásfejlesztésre, valamint ifjúságpolitikai célokra lehet fordítani.

A Gazdasági és Műszaki Főigazgatóság tájékoztatása szerint a 95/96-os tanév első félévében az Egyetemen 73 356 000 Ft tandíjat fizettek be a hallgatók. Ennek alapján a következő évi tandíjbevétel ennek kétszerese, melynek 30 %-a -a költségvetési törvény szerint- központi költségvetési elvonásra kerül, így a felhasználható pénzmennyiség megközelítőleg 100 millió Ft.

Ebből az összegből az alábbiak megvalósítására az Egyetemi Hallgatói Képviselőlet az április 29-i Egyetemi Tanácsi ülésre az alábbi javaslatot tette:

- A hallgatók megfelelő szintű számítástechnikai képzése elengedhetetlenül fontos, ezért az R épületben létrehozandó egyetemi szintű integrált számítógépes szolgáltató központ kialakítására, a szükséges hardware és software beszerzésére 23 millió Ft.
- Az elmúlt évig a hallgatói normatíva kamatbevételeit az egyetem ifjúságpolitikai és kulturális célokra fordította. Ezen célú összegek felhasználásáról az Egyetemi Hallgatói Képviselőlet dönt az oktatási rektorhelyettes egyetértésével. Tavaly ez mintegy 21 millió Ft volt, javasoltuk, hogy idén ezt az összeget az egyetem a tandíjbevételből fedezze.
- A hallgatók jobb szakmai képzése és az egyéni munkavégzés elősegítése érdekében a Könyvtár és a K épület közötti folyosórészlet, az ún. "Sóhajok hidjának" egy kötetlenebb hangulatú olvasóirodalmazó helységgé alakításához 2 millió Ft.
- Az elmúlt télen -az Oktatási Osztály tájékoztatása szerint- az Egyetem balatonlellei üdülője olyan mértékben rongálódott meg, hogy az a megnyitást és a rendeltetésszerű használatot akadályozza. Ezen károk kijavítására 5 millió Ft-ot javasoltunk.
- A Rektori Hivatal részét képező Diákközpont helyiségeinek állapota az utóbbi 11 évben sajnálatos módon leromlott, a felújítási kereteket eddig a Rektori Hivatal más részeinek felújítására fordították. A mindenképpen szükséges felújítás költségei 9 millió Ft-ot tesznek ki.
- Tekintve, hogy munkaidőn kívül csaknem lehetetlen bejutni az egyetemi gépterembe szükségesnek tartottuk, hogy az egyetemi számítógép-hálózatba még be nem kapcsolt Baross, Bercsényi és Dombóvári úti kollégiumokat bekössék. Ezen munkák költségei 7 millió Ft-ot tesznek ki.
- A többszöri állami elvonások miatt az Egyetemi Könyvtár és Tájékoztatási Központ kénytelen volt csökkenteni a szakmai folyóiratok számát. A magas szintű kutató-oktató munka, szakmai képzés, diplomamunka készítéshez szükségesek a naprakész információk. Ezért a folyóirat megrendelések szinten tartására javasoltunk 17 millió Ft-ot, amennyiben az Egyetem nem csökkenti 1995-höz képest nominál értékben az ilyen irányú támogatást.
- A Ch épület felújítása során szellőző berendezések beépítésére nem került sor. Ennek költsége 30 millió Ft. Javasoltuk 15 millió Ft erre a célra történő felhasználását, amennyiben a fennmaradó összeg előteremtésre kerül.

Az Egyetemi Tanács az előterjesztést a költségvetéssel együtt egy tartózkodás mellett elfogadta.

Wintermantel Zsolt (marci)
EHK képviselő

Hírek röviden

A Hallgatói Képviselőlet ajánlásának elfogadása után a harmadik - választható - szigorlatot következmények nélkül a 9. félév végéig kell majd letenniük a kredit rendszerben tanulóknak. Emlékeztetőül a választható tárgyak: közgazdaságtan, gépelemek, hő- és áramlástan, szerkezeti anyagok és megmunkálásuk, elektrotechnika és irányítástechnika.

A Közlekkar 1996 április 25-én megtartott Kari Tanácsán szó volt a karunkon történő Manager Gazdasági Mérnöki Szak kibővítéséről. Az eddigi képzési szakirányok (általános közlekedési management, szállítmányozási management, logisztikai management) mellé jövőre a légi közlekedési management szakirányt is lehetőségében áll tanulnia minden végzett mérnöknek illetve okleveles mérnöknek. A képzés öt féléven keresztül folyik, díja:

30.000 Ft/félév.

Több új tantárgyat vehetnek fel további tanulmányaik során a jövő Közlekedésmérnökei. A Vasúti Járművek Tanszék által kínált: "A találmányok védelme" című egy féléves, a Gépjárművek tanszék prezentálásában a: "Gépjármű leíró szerkezetana" két féléves tantárgyat. Továbbá "A variációs számítás mérnöki alkalmazásai" egy féléves, "Gépjármű alvázak méretezése" egy féléves, és az "Erőbevezetés héjszerkezetekbe" című tárgyat melyet egy féléven keresztül hallgathatnak az érdeklődők, feltéve ha már a szakosodás göröngyös útjára léptek.

A BME Természet- és Társadalomtudományi Kara az 1996. március 13-ai Kari Tanács ülésen "Műszaki Menedzsment" doktori (Ph.D) program bevezetésére adott be pályázatot. A program vezetője: Dr. Boross Zoltán - egyetemi tanár, a közgazdaságtudományok doktora -, közreműködő szervezeti egységek: Ipari Menedzsment és Vállalkozásgazdaságtan Tanszék, Közgazdaságtan Tanszék, Környezetgazdaságtan Tanszék. A Kari Tanács on elhangzott továbbá egy tájékoztatás a Dr. Antalovits Miklóstól - a Ergonómiai és Pszichológiai Tanszék vezetőjétől - a TTTK-n történő "Munka szakpszichológus" képzés helyzetéről és továbbfejlesztéséről.

Még mindig T³K. Mint arról már bizonyára értesültetek a Matematika Tanszékek 1996-tól egy - a TTTK territóriumára alá tartozó - ún. Matematika Intézetté tömörülnek. A matematika tanszékek vezetői az említett intézet új struktúrájával kapcsolatban a következő előterjesztést tették le Tanácsstagok asztalára. Az Intézetben a következő öt tanszék alakuljon: Algebra, Analízis, Differenciálegyenletek (ezen belül külön operációkutatási csoport), Geometria és Sztochasztikai tanszék. Az alapozó szintű oktatás keretében mind az öt tanszék oktatja az első négy féléves kurzusokat. A Közlekkar oktatásának felelőse a továbbiakban az Algebra Tanszék lesz (tanszékvezető: Dr. Schmidt Tamás).

Hegedűs Viktor

KÖZHÍR - A papír ami elérhető

A Kari Tanács

A Kari Tanács legutóbb március 26-án ülésezett és az első napirendi pontként egyetemi docensi pályázatokat véleményezett. Gausz Tamás (Repülőgépek és Hajók Tanszéken jelenleg adjunktus) és Szabadits Odón (Gépipari Technológia Tanszéken jelenleg tudományos főmunkatárs) pályázatát javasolja elfogadni, amely az Egyetemi Tanács feladata.

A második napirendi pont hasonló témájú volt. A Kari Tanács Westsik György számára egyetemi magántanári cím adományozását javasolta.

Ezt követően a posztgraduális képzésként működő Közlekedési Menedzser Gazdasági Mérnöki Szak tantervkiegészítésének egyhangú elfogadása történt. Lényeges eleme a Légiközlekedési Menedzsment Szakirány beindítása, mivel a szakirányok struktúrája rugalmasan alkalmazkodik a mindenkori igényekhez. A MALEV képviselőjének hozzászólásában elhangzott: évente egy-két közlekedésmérnökre van igényük.

Negyedikként új fakultatív tárgyak meghirdetését fogadta el az ülés. Ezek az alábbiak: Gépjárművek leíró szerkezetana I-II.

A találmányok védelme

A variációs számítás mérnöki alkalmazásai

Gépjármű alvázak méretezése

Erőbevezetés héjszerkezetekbe

Az elsőt a Gépjárművek, a másodikat a Vasúti járművek, a többit a Járműváz és Könnyűszerkezetek (volt Mechanika) Tanszék hirdeti meg. A második a közismereti, a többi komplementer tárgyként is felvehető lesz.

Eddig gyorsan pörögtek az események, leszámítva azt az intermezzót, hogy a szavazatszámoló berendezés nehezen éledt fel az ülés elején. A szavazás sorrendjében annyi változás történt ezzel, hogy a titkos szavazást igénylő személyi kérdések döntését megelőzte a Menedzsment Szakiránnyal kapcsolatos szavazás. Ezután igen csak lassan telt számunkra, hallgatói képviselőknél az idő, ugyanis a *kari működési költségek felosztási elveinek meghatározása* című napirendi pont következett Magyar István dékánhelyettes úr előterjesztésében. A keveset nehéz felosztani, ez ebben az esetben is érvényes volt, így sokáig tartott a vita, hozzászólás. Közben felmerült, hogy az az idő, amelyet erre fordítunk, órabérbe számítva már az elosztandó összeggel vetekszik. Sajnos nem állunk ilyen jól (órabérrel) - hangzott a reagálás Gilicze dékánhelyettes asszony szájából. Aztán nehéz szülésként sikerült elfogadni az elosztás elveit (több kiegészítéssel).

Végül, de nem utolsósorban jöttek az egyebek címszóval összefoglalt témák. Közöttük a szigorlatolni készülő hallgatók igencsak jelentős hányadát érintő kérdések. A Kari Tanács az oktatási dékánhelyettes asszony előterjesztését fogadta el, miszerint az idén is lehetőség lesz szigorlatolni a hatodik vizsgahetet követő két hétben, de csak matematika és mechanika tárgyakból (mivel ezek megléte szükséges a szakosodáshoz). Itt említem meg a tájékoztatásul elhangzott előzetes szakválasztási adatokat:

Közlekedés-mérnöki szak	2. évek	3. évek	Összesen
közút	19	27	46
vasút	0	1	1
vízi	0	0	0
légi	17	11	28
ipar és ker.-i száll.	5	38	43
Összesen	41	77	118
Gépész-mérnöki szak	2. évek	3. évek	Összesen
autó	20	26	46
vasút	2	1	3
hajó	3	4	7
repülő	10	11	21
építő	2	1	3
amo	1	7	8
gyártós	7	12	19
Összesen	45	62	107

A rektor javasolta, hogy a 12 fő alatti csoportok hétköznap csak 17 óra után, illetve szombaton kapjanak termet, a tíz fő alatti létszámok pedig nem számítanak bele az óraterhelésbe. Ez a tanszékek gondja, ezért lehet hogy nem indul be egy-egy szak. Az már biztos, hogy a vasútközlekedési szak nem indul be. Az egyszem leány(!) a légihez "repül" át. Fontos információ: a Gépgyártás és Javítás, valamint a Közlekedésgazdaságtan c. tárgyak vizsgáztatási rendje változatlan marad (egy félévvel később kell kötelezően vizsgázni belőle; és ekkor számít bele az átlagba is). Remélem a cikkben hasznos információkkal szolgáltam, kedves olvasó, így érdemes volt végigfeszíteni az ülést! **D.Zs.**

Szakmai Napok

Hogy miért is volt rá szükség? Először is azért, mert jó dolog. No és persze azért is, mert az IAESTE többi helyi bizottsága is csinált ilyet.

Komolyra fordítva a szót, a Közlekkaron különösen fontos volt egy ilyen kezdeményezés. Először is azért, mert ez a fránya Gépészkar jobban szeret minket, mint azt kellene, no meg mindenféle egyetemi struktúraváltást emlegetnek, így nem árt, ha minél többször hangsúlyozzuk a kar szakmai jellegét, biztos ami biztos. (Bár nem szoktunk más újságokat reklámozni,

feltétlenül olvassátok el karunk dékánjának, Dr.Zobory Istvánnak írását a Jövő Mérnökében. Frappáns választ ad a Gépészmérnöki Kar "házassági szándékával" kapcsolatosan.)

A Kari Napok szponzorvadászata során bebizonyosodott: a "letámadásos" módszer – a "lesz egy buli, ugyan már, adjanak rá egy kis pénzt" némileg udvariasabb megfogalmazása – egyre kevésbé vezet eredményre, mivel a vállalatok manapság nagyon megnézik, mire költenek. Nem árt tehát, ha folyamatos kapcsolattartásra törekszünk a közlekedésben érintett cégekkel. Ők pedig – nem is értem, miért – nem a bulik, hanem a szakmai jellegű rendezvények iránt érdeklődnek elsősorban. Más szóval nem egy rendezvényt, hanem az egész kart kell "eladni". Ennek egyik hatásos eszköze lehet a Szakmai Napok.

Ez persze az IAESTE és a HK jó kapcsolatát feltételezi, amiben nálunk szerencsére nincs hiba.

Úgyhogy mindjárt meg is köszönjük a Hallgatói Képviselőnek az anyagi és erkölcsi támogatást.

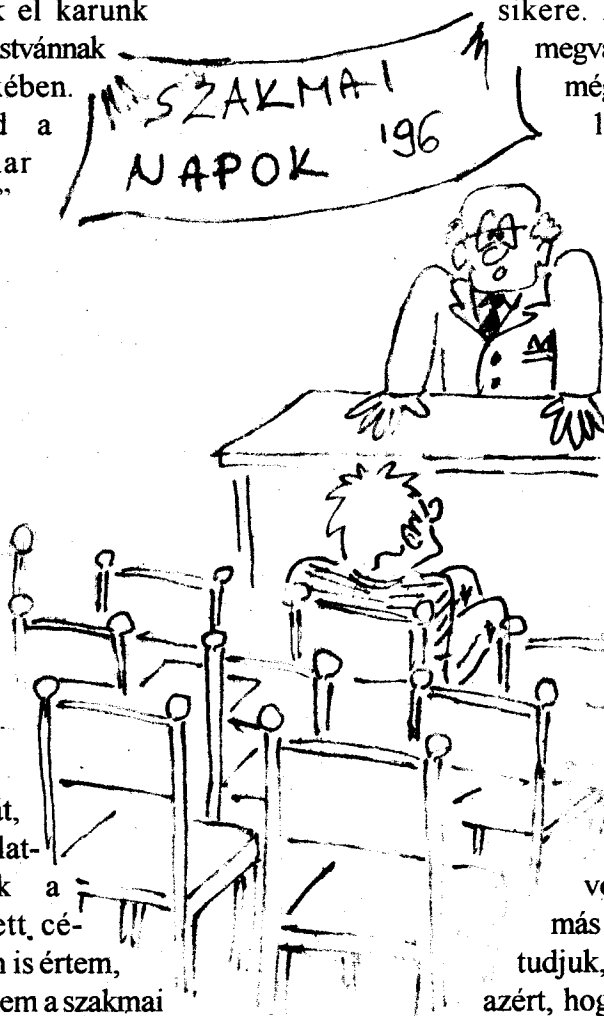
Most már írok valamit a tárgyról is, bár én csak a MÁV kórházból szurkolhattam, hogy jól sikerüljön. Először is köszönjük a tanszékeknek a részvételt, a pozitív hozzáállást, a segítőkészséget. A keddi előadások sajnos nem a legszerencsésebb időpontban voltak, ami meglátszott az érdeklődésen. Nem így az üzemlátogatások, ide szép számmal jelentkeztek,

különösen a MALÉV-nak volt nagy sikere. Reméljük, legközelebb megvalósul a beígért program, és még többet láthatunk Ferihegy 1-ből.

A Sportszombatot a vegyészekkel közösen rendeztük. A kosárlabda- foci- és pingpongversenyek győztesei egy-egy gyümölcstortát kaptak. Sajnos a lánbtenisz és a csocsó elmaradt. (Én nem bántam, mert így nekem is jutott a gyümölcstortából, mit mondjak, jobb volt, mint a kórházi ebéd.)

Három dolgot megígérhetünk: Ősszel is lesz, jobb lesz (mégis csak ez volt az első), és valamiben más lesz. Garantálni pedig nem tudjuk, de mindent megteszünk azért, hogy a Közlekkari Szakmai Napok hagyománnyá váljon.

**IAESTE Közlekkari Helyi Bizottsága
Fofó**



45 éves a Közlekedésmérnöki Kar

A Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kara 45 éve képezi a hazai közlekedés- és járműtechnika szakembereit. A Kar professzorai, vezető és beosztott oktatói, kutatói mindig azon voltak és vannak, hogy a mérnökképzést és az attól elválaszthatatlan kutatást a lehető legmagasabb színvonalon tartsák. A jelen jubileumi tanév kapcsán a Karunk dékánja, Dr. Zobory István professzor úr adott lapunknak tájékoztatást a kar múlt- és jelenbeli tevékenységéről.

- Beszéljünk először a kezdetekről. Hogyan alakult ki a közlekedésmérnök-képzés Magyarországon?

- A hazai közlekedésmérnök-képzés 1951-ben indult meg Szegeden, a Közlekedési Műszaki Egyetem megalapításával. A cél akkor elsősorban a közlekedési folyamatok és az üzemeltetés tervezésére, szervezésére, irányítására és technikai feltételeinek biztosítására képes okleveles mérnökök képzése volt. Az első beiskolázás a vasútépítési és a vasút-üzemeltetési szakra történt, a tantervek jellemzője volt már ezen kezdeti időszakban is, hogy a műszaki egyetemen hagyományos alapképzés tantárgyai és a vasúttechnikai szakképzés tantárgyai mellett jelentős súllyal léptek be az üzemeltetési, szervezési és gazdasági tantárgyak is. 1952-ben az egyetem Szolnokra költözött, és az átköltözés után beindult a távközlési és biztosító-berendezési ágazat, és beiskolázták a gépjárműüzemi szak első évfolyamát is. 1955-ben a Közlekedési Műszaki Egyetemet a kormányzat Szolnokról Budapestre helyezte, és az újonnan megalakuló Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem harmadik önálló karává tette. A Közlekedésmérnöki Karon folyó oktatást alapvetően a járműtechnikai szemlélettel motivált mérnöki alaptudományos képzés és a közlekedéstechnikai szakirányú képzés jellemezte.

- A Kar Budapestre költözése után hogyan

változott a képzési spektrum?

- A Budapestre költözés utáni időszak egyik fontos állomása a posztgraduális képzés bevezetése volt, először a gazdasági mérnöki szakon, mely a mai menedzser-mérnök gazdasági képzésünk elődjének tekinthető. A másik lényeges lépés a szakmérnök-képzés beindulása volt, szakmérnöki oklevelet elsőként a nagy-vasúti dízel- és villamos vontatási szakon adtunk ki. 1964-ben indult be az építőgépész szak, 1966-ban pedig megkezdődött a az anyagmozgatógépész-képzés is. Mind az építőgépész-, mind az anyagmozgatógépész-képzésben az volt a célkitűzés, hogy a kibocsátott mérnökök egyaránt tájékozottak legyenek a gépszerkezettan és a gépüzemtan, valamint az építési és anyagmozgatási folyamatok szervezési és gazdasági kérdéseiben. 1967-ben, az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem és a Budapesti Műszaki Egyetem egyesítésekor megvalósult profilrendezés során a járművek és mobil gépek teljes konstrukciós és üzemeltetési oktatása a Közlekedésmérnöki Kar feladata lett.

- A Kar egységes szakmai profiljáról a külső szemlélő is megállapíthatja, hogy egyrészt a közlekedés és szállítás folyamataival, másrészt a közlekedés és szállítás eszközeivel, berendezéseivel kapcsolatos tanulmányok képezik a fő irányvonalat.

- Valóban az említett két fő szakirány létezett, és létezik ma is. Ez tükröződik a Karon kiadott diplomák megnevezésében is. A közlekedésmérnöki szakon közlekedésmérnöki oklevelet, míg a járműgépész és a gépesítési szakon - 1996-tól az utóbbi két szakirányon - gépészmérnöki oklevelet adunk ki. A kari tantervek kialakításakor azonban mindig szem előtt tartottuk, hogy hallgatónk a megvalósítandó közlekedési vagy szállítási folyamatot és az azt lebonyolító eszközöket és berendezéseket egységként, rendszerszemlélettel tanulmányozzák.

A közlekedésmérnöki szakon a képzés

elsősorban a folyamattervezés, a logisztika, az automatizálás, az informatikai alkalmazások valamint a szervezés és a gazdasági menedzselés elsajátítására irányul. Eközben a hallgatók alapos képzést kapnak azokról az eszközökről és berendezésekről is, amelyek a közlekedési folyamat megvalósításában közvetlenül részt vesznek vagy azt elősegítik (járművek, javítástechnológia, forgalimirányító berendezések, automatikák, számítógépek). Hasonlóan, a járműgépész szakirány vasútgépész, autógépész, repülőgépész, hajóépítőgépész és járműgyártós hallgatósága, valamint a gépesítési szakirány építőgépész és anyagmozgató-gépész hallgatósága a géptervezési, gyártási és javítási-üzemeltetési ismereteket a teljes közlekedési illetve szállítási folyamat rendszerszemléletű egységében kapják meg, és szervezési, valamint gazdasági ismereteket adó tantárgyakat külön is tanulmányoznak.

- *Az elmúlt években a BME több karán új tanterveket vezettek be. Hogyan vált ez be a Közlekedésmérnöki Karon?*

- A Kar már a 80-as évek végén megkezdte egy új, moduláris szerkezetű tanterv kidolgozását. Alapos tervezés és részletes egyeztető munka után új tantervünket a Kar 40 éves jubileumi évében 1991-ben vezettük be. Célkitűzésünk a konvertibilis mérnökképzés volt. Alaptudományokban sokoldalúan képzett, a változó igényekhez alkalmazkodni tudó mérnököket kell kibocsátanunk mindkét szakunkon: a közlekedésmérnöki és a gépészmérnöki szakon is. Bármely szakirány után érdeklődjenek is hallgatóink, az eddigieknél szélesebb körű, egységes műszaki alaptudományi ismereteket kapnak. Az új tanterv ezután a választható modulokon (tantárgycsomagokon) és választható tantárgyakon keresztül teszi lehetővé a közlekedés és az ipar változó igényeihez való alkalmazkodást és a hallgatók egyéni ambícióinak kielégítését. Az új tantervünk szerinti felsőéves tanulmányokat tehát a nagyfokú rugalmasság jellemzi, amely a sok irányban konvertálható tudás megszerzését segíti elő. Jelentősen megnöveltük a számítástechnika, az irányítástechnika, az informatika és a menedzsment oktatásának időkeretét is. Fontos

követelményként jelenik meg a hallgatóság idegennyelv-ismeretének növelése: a tanterv kötelezően előírja a középfokú állami nyelvvizsga letételét.

- *A korszerű mérnökképzési rendszerhez hozzá tartozik a végzett okleveles mérnökök továbbképzése is. Mi a helyzet ezen a területen?*

- Mint már említettem, Karunkon nagyon korán megindult a posztgraduális képzés. A hatvanas évek közepétől 13 különböző szakmérnöki szakon és a gazdasági mérnöki szak három ágazatán folytattunk posztgraduális képzést, egyes szakok többszöri indítására is sor került. A legkeresettebb a városi közlekedési szakmérnöki, a járműgépész szakmérnöki és a gazdasági mérnöki szak volt az utóbbi években. A gazdasági mérnök képzést négy évvel ezelőtt megújított és lényegesen továbbfejlesztett formában "menedzser-mérnök" gazdasági képzés formájában hirdettük meg és indítottuk be. Ez utóbbi menedzser képzés ismételt indítását 1996 szeptemberére tervezzük. A közlekedésbiztonsági műszaki szakértői, illetőleg a járműgépész, a műszaki diagnosztika szakok ismételt beindítása 1996 februárjában ill. szeptemberében esedékes. A posztgraduális képzés fejlesztését célzó kari terveink között szerepel a részben vagy egészében angol képzési nyelvű légiközlekedési menedzserképzés, illetve a német képzési nyelvű vasúti közlekedési menedzserképzés beindítása is.

Fontos mérföldkő Karunkon a nappali doktorandusképzés megindulása is: ez a legtehetségesebb végzett hallgatóink számára ad lehetőséget tudományos továbbképzésre, egyéni kutatómunka végzésére laboratóriumainkban, majd a Ph.D. tudományos fokozat megszerzésére. Ez a képzési forma azontúl, hogy a hazai tudományos utánpótlás nevelését biztosítja, Karunk számára az oktatói utánpótlás egyik fontos forrását adja.

- *Hogyan látja a Kar a tudományos kutatási tevékenységének kapcsolódását a képzési tevékenységhez?*

- A magam részéről osztom azt a véleményt, hogy magas tudományos igényű műszaki egyetemi képzés csak ott folytatható, ahol a tanári kar

minden tagja képes a tudását megújítani és szélesíteni. Ez azt jelenti, hogy meg kell követelni a tanári kar intenzív tudományos kutató tevékenységét, illetőleg műszaki alkotásokat létrehozó tevékenységét. Ha ugyanis a tanári kar nem kutat vagy alkot, akkor az oktatás középiskolai szintű "anyagvisszmondásra" vezet, ami a műegyetemen megengedhetetlen. Ezért igen fontos a kutatás szükséges feltételeinek megteremtése, a tudományos műhelyek fejlődésének előmozdítása. Tekintettel arra, hogy a költségvetési források ennek finanszírozását pillanatnyilag nem tudják fedezni, nagy szükségünk van pótlólagos forrásokra. Ebben a tekintetben Karunk számít a közlekedési és a járműtechnikai szakma támogatására, alapítványi eszközök és szponzorálások formájában.

- Végül szeretnénk információt kapni arra vonatkozóan, hogy milyen a kereslet a "felsőoktatási piacon" a Közlekedésmérnöki Kar végzős hallgatói iránt, illetve kik kerülhetnek be a karra 1996 szeptemberében?

- Az elmúlt három - négy évben a Kar nappali tagozatára mintegy 1,6-szeres volt a túljelentkezés. A felvételi létszámkeretünk 1996-ra 300 fő, és van rá esély, hogy a Kar keresettségére való tekintettel esetleg további

10%-os létszámkeret növelés megvalósulhat. Az 1996-ban jelentkezők kérhetik felvételüket a középiskolai tanulmányi eredmények vagy a felvételi vizsga alapján. Arra is mód van, a felvételi vizsga eredménye alapján nyert pontszám és a középiskolai tanulmányi eredmények alapján nyert pontszám közül a nagyobb figyelembe vételét kérelmezze a jelölt. Természetesen csak a sikeres érettségi vizsgát tettek kerülhetnek be a Karra. A posztgraduális képzésben mindenkor külön felállított felvételi bizottság vizsgálja meg a jelöltek alkalmasságát.

Sok év oktatási tapasztalata és a végzett hallgatóinkról visszaérkezett "beválasí" információ egyértelműen mutatja, hogy a Közlekedésmérnöki Karon a közlekedési folyamatok és eszközök iránt érdeklődő, tehetséges, a céltudatos munkára magukat elhatározott hallgatók megtalálják számításukat, ugyanis olyan komplex és konvertálható képzést nyernek, amelynek birtokában leendő munkakörükben igen jól megállják a helyüket. Megköszönjük, hogy dékán úr újságunk rendelkezésére állt. Reméljük, hasznos információkkal szolgálhattunk olvasóink számára.

Denke Zsolt (Kuci), Wintermantel Zsolt
(Marci)

A Metróban jártunk

Szerda reggel nyolckor találkoztunk az Arany János utcai metró felszíni bejáratánál. Nem tudom miért itt, mivel gyanítom mindenki metróval érkezett, és nem valamelyik trolibuszsal. Talán utoljára beleszippanthassunk a felszíni levegőbe, hátha többet nem élvezhetjük "üde tisztaságát". - gondoltam. Mindenesetre Havas tanár úr vezetésével elindultunk vissza a felszín alá.

Célunk a metró polgárvédelmi létesítményeinek megtekintése volt. Beléptünk egy az utasoktól elzárt szobába, ahonnan lépcsőn jutottunk mélyebbre. Tovább a vonali alagutakra merőleges alagúton át jutottunk a szükség-áramtermelő dízelmotorok géptermebe. Itt két

darab 16 hengeres dízelmotor található, amelyekkel áramszünet esetén biztosítható az állomáson az elektromos áram. Egyébként az ország több erőművével van kapcsolata a metró elektromos hálózatának. A polgári védelmi "illetékes elvtárs" rövid tájékoztatót adott a metró polgári védelmi létesítményeinek történetéről, funkcióiról.

Az ötvenes években, amikor a kelet-nyugati metró építése elkezdődött, a hidegháború kellős közepén, óhatatlanul felmerült a metró, mint "atombunker" használata. Ennek következtében mára a piros metró mélyvezetésű szakaszán három, az észak-déli metró hasonló területein

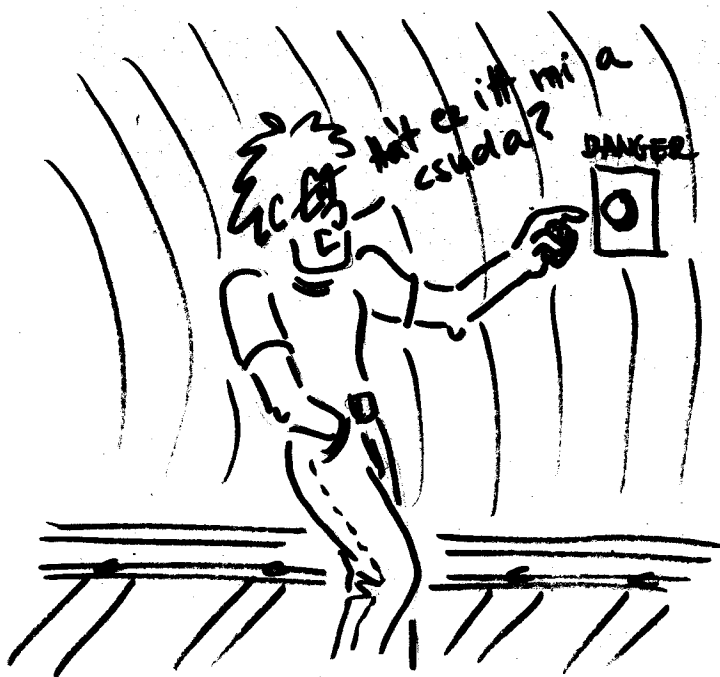
kilenc hermetikusan lezárható óvohely található. Egy ilyen szakasz két-három állomásból és a közöttük lévő alagutakból áll.

Az állomások összesen 210 000 ember befogadására alkalmasak, ahová bárki bejöhet, aki beér a riadót követően. Alkalmadtán a rádióból lehet értesülni a bejutási lehetőségről, amely elméletileg az állomások 700 méteres körzetéből lehetséges. Ugyanis amennyi idő (10-15 perc) a "bunkerré" történő átállásra kell, az elegendő ilyen távolságból megtehető gyaloglásra. Tehát -az elhangzottak szerint- nem egy elit hely, ahová csak a kiszemeltek juthatnak be veszély esetén. A többi európai nagyvároshoz képest Budapest rosszul áll ezzel a kapacitással a lakosságához képest.

metróalagútnak nincs kapcsolata a Parlamenttel, vagy egyéb államhatalmi intézményekkel. A tévhit oka a Szabadság tér alatt épített hatalmas földalatti bunker lehet, amely már régóta félkész állapotban van és ennek van kapcsolata a metróval.

Megtekintettük az Arany János utcai metróállomás függőleges aknáját ahova szintén hosszú alagútfolyosón át jutottunk. Útközben két hangtompító "térplasztikán" is áthaladtunk, amelyek lyukasságukban leginkább egy katyusa kilövőállására hasonlítottak, csak éppen betonból voltak.

Megnéztük, hogyan záródik az itteni zsilip. A zárás a gravitáció segítségével valósul meg, a zsilip súlyok hatására csúszik be oldalról. Erről a zsilip külső oldalán győződünk meg, így



A tíz-tizenöt perces felkészülési idő a metróüzemről a polgári védelemre való átállást jelenti, feltéve, hogy az élelmiszer és egyéb készletek feltöltése a megelőző időszakban megtörtént. A vizet saját kutakból nyerik.

A szakaszok hermetikus lezárását zsilipekkel végzik a vónali alagutakban, a mozgólépcsős lejáróban, valamint a metróüzemi szellőzőknél. A kelet-nyugati vonal alagútjaiban a vasúti sínek felszedésével, az észak-déljén azok nélkül zsilipeknek.

A bejutott emberek a metróállomás peronján, és az alagutakban összezsúfolódva várhatják a szabadulás óráját.

A hiedelemmel ellentétben, a Kossuth térnél a

gyakorlatilag az állomásról kizárva. A két szellőzőmotor egyikének bekapcsolása után már értettük a hangtompítók szerepét, pedig csak a fele hangerőt hallottuk. Külön szobában voltak a levegőszűrő berendezések, melyek a támadás során szennyezett levegőt teszik emberi fogyasztásra alkalmassá. Mielőtt kiléptünk az utasok által járható területre, megtekintettük a WC-t, amelyet megfelelő kapacitásúra méreteztek.

Visszafelé azon tanakodtunk, hogy itt fantasztikus, nyomasztó az atomtámadás idején történő eseményekhez hasonló filmet lehetne forgatni.

DZs.

SZÁMÍTÁSTECHNIKA

AKCIÓ 1.3Gb Quantum winchester 32.500 Ft

4 Mb RAM 36 bites.....8.500 Ft	486 PCI alaplap SIS.....13.500 Ft
AMD DX4/100 CPU.....8.375 Ft	Pentium alaplap Triton..20.500 Ft
AMD 586/133 CPU.....11.250 Ft	Hitachi 4x CD-ROM.....8.500 Ft
Pentium 100Mhz.....25.750 Ft	SONY 4x CD-ROM.....10.375 Ft
Pentium 133 Mhz.....48.125 Ft	OS2-WARP.....8.000 Ft

CANON BJ-300 tintasugaras nyomtató, A4, lapadagolóval,
A3 lap és leporelló kezelése, CAD-hez ideális.....131.000 Ft
DEC-1152 lézernyomtató A4, Postscript, 2 Mb, 300dpi70.000 Ft
Tetszés szerinti konfigurációk, régi számítógépek bővítése.

Bruttó árak. 1 év, komplett gépek esetén 1+1 év garanciával. Az árváltoztatás jogát fenntartjuk.

DIÁKOK RÉSZÉRE ALAPÍTVÁNYI KEDVEZMÉNY

1139 Budapest Lomb u. 37-39. Tel./Fax.: 344-2040, 270-0467

HERATI KFT

HÁT ÉN LENNÉK ...

Megtörtént. Elvállaltam. Titkár lettem, vagy mi a szösz.

Már elsőévesként is gondoltam rá, hogy jó lenne egy kisebb csoport munkájában résztvenni, de el voltam foglalva saját ügyes-bajos dolgaival, és nem is igen találtam olyan közeget, ahova bekapcsolódhattam volna. Az idei Kari Napok után kaptam meghívót a Tavaszai Táborba, ahova szívesen el is mentem. Itt ismerkedtem meg a Kollégiumi Bizottság tevékenységével, és itt merült fel bennem, hogy szívesen résztvennék munkájukban. Még a tavaszai szünet előtt láttam meg a lépcsővel szemben a plakátot, amely a KB választásról tájékoztatott. Egy héttel később volt egy rövid beszélgetés, ahol a régi tagok a megjelentek szándékairól érdeklődtek. Én tulajdonképpen egy egyszerű, közönséges, parlagi tag szerettem volna lenni, de mivel nem túl sokan tolongtak a titkári pozíció betöltésére, így én is számításba kerültem mint titkárjelölt. Lehet, hogy nem is olyan egyszerű és hálás ez a feladat? Kértem egy kis gondolkodási időt, és némelyek illetve saját meglepetésemre is elvállaltam a jelölést.

Kicsit csodálkoztam -bár az öregebbek felkészítettek rá-, hogy a szavazáskor szinte úgy kellett benneteket lerimánkodni szobáitokból, és a véletlenül arra járókat bevontatni a terembe, hogy határozatképes legyen a közgyűlés. Ha kivételesen erőt vettetek volna magatokon, akkor néhány kollégistatársatoknak esetleg nem kellett

volna háromnegyed órát ücsörgéssel eltöltenie, és még a meccsre is felértünk volna. Szomorú, hogy egy benneteket ily mértékben érintő kérdésben, mint a kollégiumot irányítók személye, érdektelenséget mutattok. Magatokkal szűrtek ki! Ennyit a szavazásról.

Nehéz előre felmérni, hogy mennyi idejét köti le az embernek ez a tisztség, és még most sem igazán tudom. Mindenesetre szeretnék megfelelni saját -és persze a kollégisták- elvárásainak, majd meglátjuk hogyan sikerül. Tudom, hogy egy ekkora közösség minden tagja nem lehet velem elégedett, de úgy gondolom, ezt minden közösségi feladatot betöltő személynek vállalnia kell. Nekem is lesznek -ha még nincsenek is- ellenzőim, "ellenségeim", de néha az embernek nem szabad megalkudnia.

Az új KB megalakult, és ígéretéhez híven -egy hallgatói képviselő jelenlétében- kisorsolta az első 5 BKV bérletet, amelyet a szerencsés nyertesek remélem már át is vettek. Tehát a nyertesek:

Bedő Zoltán 247. szoba
Birgány Zsolt 318. szoba
Farkas Attila 232. szoba
Szabó Mihály 344. szoba
Tanai László 333. szoba

Dr. K.

Lépfene a PeCsa-ban

Na ollé..lehet rettegni, mert megint voltam koncerten. A hagyományokhoz híven pattintok ide egy kis bevezetőt, nehogy már a végén kezdjem. Szóval, most kivételesen piros helyett zöld színű plakátra reagált a szemem, amin egy márc. 6-i Anthrax/Life of Agony koncertre próbálták a végtelenül kedves szervezők felhívni az átlagember figyelmét. Már ha az átlagember észrevette a plakátból kilátszó részeket, és hajlandó volt egy kicsit meghámozni a hirdetőoszlopot némi bővebb információ érdekében. Anthrax-et már régóta szeretgetem, úgyhogy a döntés meghoztala a koncertre való elhaladásról egyértelmű volt. Pénz, anyag nem számít. Bónusz dologként figyelt be, hogy most sikerült egy kollégát bepalizni, menjünk együtt nyomorogni.

Felállás szokásos, koncert előtt röviddel Nyúzik mikszbe be...

- Jegy figyel még Anthrax-re?
- Háppersze.
- Kettőt legyenszíves leosztani.
- 4000 forint.
- (tetszőleges káromkodás + borzasztó arckifejezés)

A jegy ... pici kis zöld szöttögmény, most is 3d-s zizzentyűvel ellátva. (hiába..ezek egyre inkább ilyenek lesznek)

Szerda 6-kor: Kollégával lelkesen elrajtolunk sch.bme.hu-ból, hogy lehetőleg 7-re a PeCsa-hoz jussunk, jó közelítéssel. Városligetben megint frankó sötét volt, az út tele volt mindenféle turhával, a hó meg nem olvadt el, el sem merem képzelni, hogy mikbe gyalogoltunk bele a haverral ott az erdő közepén. A jegyemet most nem féltettem annyira, mert a Maiden koncert óta beiratkoztam önvédelmi futásra, szóval már nem ijedek be egykönnyen.

Odaérve már a tömeg zúzott befele a csarnokba, mintha muszáj lenne. Mi is beálltunk szardíniázni, pont mi maradjunk ki? Ekkor aztán hangosrecsegő hipp-hopp bezizzen, aztán: höbröö göblö..khrzúúú.... jnos az együttesek cucca a határon való torlódás tényállásának fennforgása következtében (vagy valami ilyesmi) kicsit később kezdünk... blá-bla.... Na. Mint a mesebeli Móríckának, nekünk is pont ez hiányzott már csak. Ennek ellenére a köznépet beengedték az előtérbe, hogy kiállják a namostmegpróbálombeadniaakabátomataruhatarba című idegölő próbatételt. A bejutás közben csak úgy

repkedett az Anthraxová meg az Athraxnij sztyíl.. megint nem leszünk egyedül...

Ezután már 10 percenként nyugtatják a népet, hogy már csak 9 perc, itt a motyó rögtön... Végül is 1/2 9-kor megnyílnak a belső csarnok ajtói és a Life of Agony legénysége beugrál a színpadra, oszt elszabadul a Hardcore örület. Nem voltam és valószínű nem is leszek ezután sem L.o.A. rajongó. Azért minden elismerésem, mert lendületesen és korrekt módon játszottak. A hangerő is megfelelő volt, a lábdob hangjától pl majd kiugrott a szemem. A gitáros egy roppant szimpatikus figura volt, az énekes meg egy cseppet érdekes. Fura kis ing, feltolt (nem oda) napszemüveg és rövid haj jellemezte. Mozgása erősen emlékeztett egy veszett roszomákkal keresztezett Axl Rose-éra. Ezenkívül volt egy speciális énekmotívuma, amit igyekezett minél többször belevinni a számokba... Maga a zene valahogy nem ragadott meg, noha ritmusilag néha elég komplex volt - arra meg normális körülmények között bukom, de valahogy ebben a formában nem volt az igazi. A sok ugri-bugri rész meg nem az én világom.Szerencsére a közönség nem csak belőlem állt, és kedvezően fogadták őket... danolták a számszövegeket, lelkesen izzadtak az ütemekre... meg aztán volt színpadmászás is, meg ugrálás... valakinek többet láttam a lábát, mint a fejét. L.o.A.-ék a Rivers Run Red albumot mutatták be nagyrészt, valamint újonnan megjelenő Ugly című lemezüknek adtak némi ingyen reklámot.

