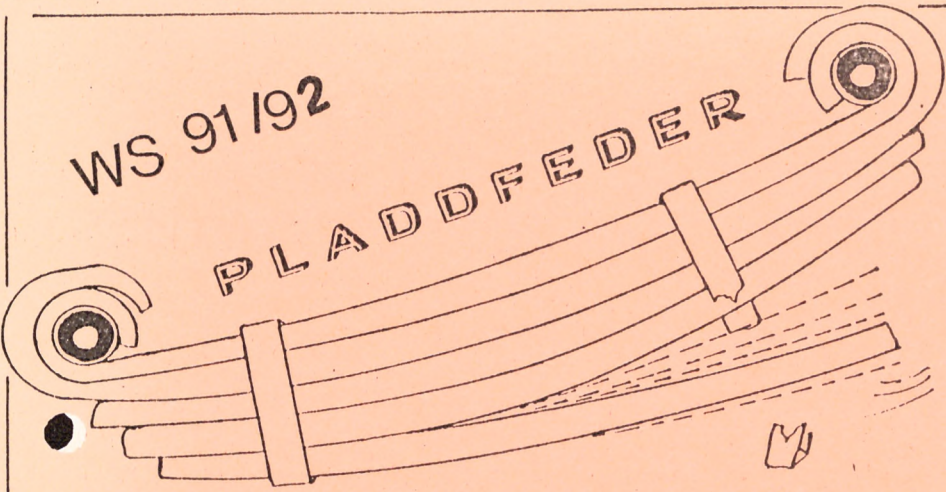


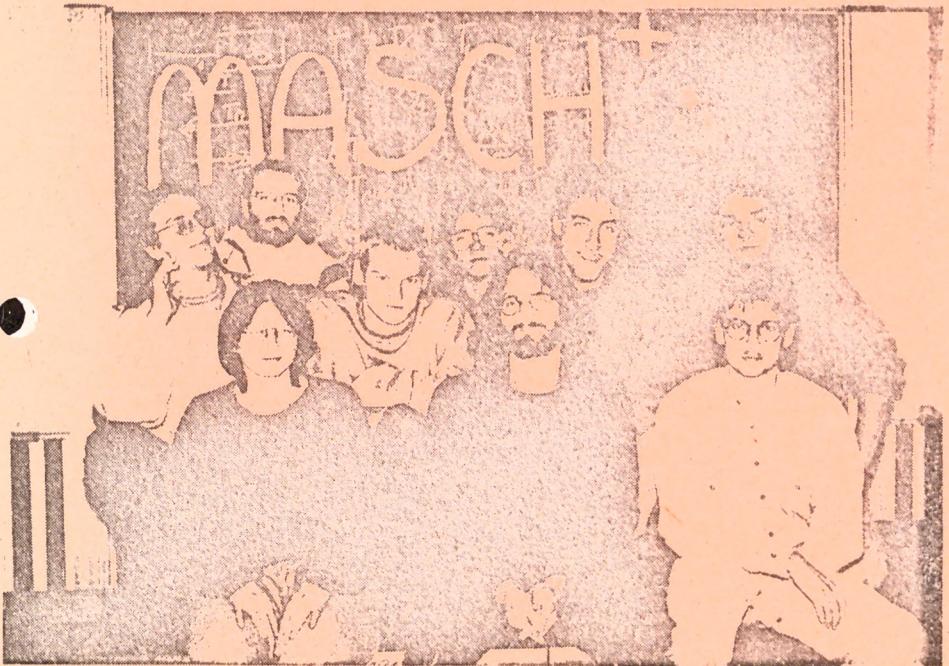
WS 91/92

PLADDFEDER

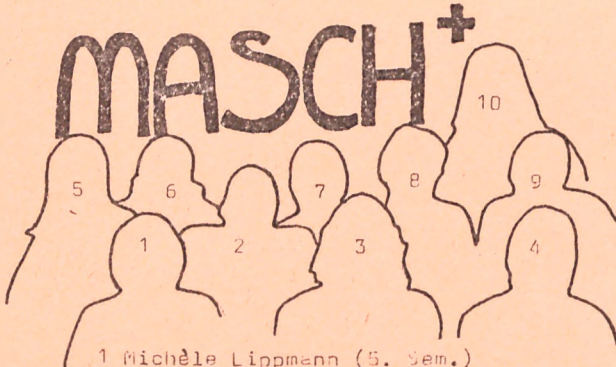


ZEITUNG DER
FACHSCHAFT
MASCHINENBAU
TH Darmstadt

MASCH⁺



DIE PERSONEN UND IHRE DARSTELLERINNEN:



- 1 Michèle Lippmann (5. Sem.)
 - 2 Lutz Weber (7. Sem.)
 - 3 Jochen Huch (13. Sem.)
 - 4 Jochen Marx (5. Sem.)
 - 5 Jochen Wild (9. Sem.)
 - 6 Ralf Kübner (13. Sem.)
 - 7 Uta Vogel (7. Sem.)
 - 8 Achim Schönhoff (7. Sem.)
 - 9 Stefan Pasak (7. Sem.)
 - 10 Martin Balz (3. Sem.)
- unsichtbar Oliver Popp (3. Sem.)

Zu wählen sind für den Fachschaftsrat 9 Leute,
für den Fachbereichsrat 5 Leute.

<u>MB-STUDIUM</u>	
mal was positiv	4
Persönliche Erklärung	6
<u>FACHSCHAFT</u>	
1-2-Jahresel	7
Prüfungsprotokolle	10
MASCH+ zu Wahl	12
<u>VERLENDUNG DER LEHRE</u>	
Prüfungstatistik	14
Studienmärchen	21
<u>WISSENSCHAFT</u>	
Automobil ?	22
Frauenforschung	26

IMPERATIVUM:
Gemacht haben diese
Zeitung mehr oder
weniger (einige mehr
andere weniger) die
Leute da oben und/
oder die Leute, deren
Name unter deren Ar-
tikeln stehen.
Gedruckt wird sie beim
3StA-Druckkollektiv
gelesen sein; und zwar
800 Stück hoch!

MASCH+

Mal was Positives?

Das Innenleben der neuen Ausführungsbestimmungen

Ja, was ist denn jetzt bei den neuen Ausführungsbestimmungen so herausgekommen? Wenn, ja wenn Ihr Euch noch an ältere Pladdfedern erinnern könnt, dann hatten wir uns für diese neuen Ausführungsbestimmungen ja eine ganze Menge vorgenommen. Laßt uns nun also einen Blick auf die wichtigsten Ergebnisse werfen.

Es ist nun amtlich: In Darmstadt wird mensch in Zukunft nicht Maschinenbau studieren können, ohne jemals an einem Computer gesessen zu haben; eine längst fällige Maßnahme. Die Begleiterscheinungen im Grundstudium sind teilweise weniger erfreulich, denn es ist dort noch eine weitere Verschärfung eingetreten. Zwar ist es gelungen, einiße Kürzungen (TdF um eine auf drei Stunden, Physik um drei auf eine Stunde (ja, kein Tippfehler) und ME um zwei Übungsstunden) vorzunehmen. Gerade der letzte Punkt ist jedoch sehr unbefriedigend, da die Anzahl der Übungsstunden in ME sowieso schon viel zu niedrig angesetzt ist. Die Kürzungen bei Physik und TdF sind zwar gut, aber sie werden den durch DiK auftretenden zusätzlichen Arbeitsaufwand nicht auffangen. Nach hartem Kampf sind wir da sogar ein wenig selber dran schuld, denn Thermo III bleibt im Grundstudium. Unsere Professoren wollten es gerne ins Hauptstudium verfrachten, aber das hätte eine zusätzliche Prüfung im Hauptstudium und eine deutliche Steigerung des Schwierigkeitsgrades in diesem Fach bedeutet. Die im Grundstudium erforderlichen Studienleistungen werden jetzt durch eine neue Formulierung (§ 18(1)) beschrieben, die "vorgezogene Prüfungen", wie zum Beispiel die Mathe-Semestralklausuren, verhindern sollen. Leider ist diese Formulierung recht schwammig geraten, man darf also auf die tatsächlichen Auswirkungen gespannt sein.

Gut ist, daß es jetzt nur noch das Physik-Praktikum geben wird, zusammen mit einer 1-stündigen, begleitenden Vorlesung. Das bedeutet, daß die Prüfung entfällt. Aus der neuen Rahmenprüfungsordnung für alle Maschinenbaustudiengänge in der Bundesrepublik hat die Teilung der Matheklausuren Eingang in unsere Ausführungsbestimmungen gefunden (Nach dem 2. Semester Mathe I und II, nach dem 4. Semester den Rest). Die dadurch auftretende weitere Verschulung des Grundstudiums halten wir für sehr bedenklich.

Was BWL, VWL und Recht angeht, wird dort eine größere Wahlfreiheit möglich sein, der neue Auswahlkatalog ist noch in Arbeit.

Wenn dann das Vordiplom durchgestanden ist, erwarten Euch im Hauptstudium folgende Änderungen. Zwar immer noch nicht das Maschinenbauerschlaraffenland, aber hier gibt es doch ein paar positive Dinge zu vermelden(leider nicht nur). Es war jedoch bei weitem gegen unsere Professoren nicht das herauszuholen, was wir uns vorgestellt hatten.

Die gute Nachricht: Es darf länger studiert werden, denn die Regelstudienzeit steigt laut Rahmenprüfungsordnung auf 10 Semester, denn nun wird auch das Praktikum berücksichtigt. Dies hat vor allem Konsequenzen fürs Bafög.

Die alte, komplizierte Regelung für das Auslösen der Pflichtfächer ist weg, Pflichtfächer lösen nun grundsätzlich nicht aus, unabhängig von dem Zeitpunkt, zu dem sie geschrieben werden. Außerdem können sie alle ohne bestandenes Vordiplom (ab-)geprüft werden.

Leider sind für MD und Rätseltechnik auch weiterhin Übungstests vorgeschrieben. Beinahe hätten wir sie über Bord geworfen, jedoch war Propeller, äh Professor Wölfel der Retter in der (Professoren-)Not und jetzt bleibt alles beim alten.

Bei den Wahlpflichtbereichen wurde kräftig gemischt. Die alten Wahlpflichtbereiche I und II ergeben zusammen den neuen Wahlpflichtbereich II (Anwendungsfächer). Dort sind dann zwei Fächer zu je 6 Stunden zu belegen. Der alten Wahlpflichtbereich III wird dann der neue Ier (Methodenvermittelnde Fächer). Dort sind dann zwei Fächer zu je 4 Stunden zu belegen.

Was die Prüfungen in den Wahlpflicht- und Wahlfächern angeht, da haben sich unsere Professoren der lästigen Pflicht der Abnahme von mündlichen Prüfungen entledigt. Also noch mehr Klausurengeschreibsel als bisher, gut für Leute, die zwar gut gelernt, aber nichts verstanden haben.

Dann zu den Prüfungen noch ein Bonbon. Nach einer heißen Redeschlacht können jetzt auch Seminare als Prüfungsleistung anerkannt werden.

Bei den Studienarbeiten hat sich auch eine ganze Menge getan. Sie zählen jetzt 6-fach (anstatt 4-fach). Das hört sich zwar lächerlich an, aber eine Erhöhung auf die Gewichtung der Diplomarbeit (8-fach) war nicht durchzusetzen. Studienarbeiten können jetzt auch als Gruppenarbeit ausgegeben werden und es ist eine interdisziplinäre Betreuung möglich. Es liegt nun ganz an Euch, diese Möglichkeiten hemmungslos zu nutzen.

Wie bisher auch schon die Diplomarbeit, so schließen jetzt auch die Studienarbeiten und der Konstruktive Entwurf mit einem Kolloquium.



Besonders bedauerlich ist es, daß die neuen Ausführungsbestimmungen in der Frage der Studienleistungen noch hinter den Möglichkeiten der ansonsten äußerst konservativen Rahmenprüfungsordnung bleibt. In fast allen Fächern des Grundstudiums werden weiterhin Studienleistungen gefordert - und es ist nicht abzusehen, daß sich Art und Umfang dieser üblicherweise als zusätzliche Klausur (zusätzlich zu der eigentlichen Vordiplomsprüfung) abgehaltenen Studienleistungen in Zukunft ändert.

Hier werden die StudentInnen gezwungen, ihre Eigenständigkeit und Selbstverantwortlichkeit für ihr Studium unter dem Druck der wöchentlichen Prüfungen aufzugeben. Wie weit die Verschulung des Studiums fortgeschritten ist, zeigt sich in der Forderung nach Tests selbst noch im Hauptstudium.

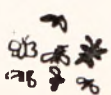
In diesem Zusammenhang ist auch die überlange Dauer der Studienarbeiten zu kritisieren. Mit 2*500 Stunden stellt die TH Darmstadt die einsame Spitze unter den Maschinenbaustudiengängen in der BRD dar. Hier wäre eine Verkürzung und die ausdrückliche Anforderung, komplexe Themen in Gruppen zu bearbeiten, sinnvoll gewesen. Der Verzicht auf die Festschreibung auf die Mitarbeit an einem interdisziplinären Projekt - wie es die Rahmenprüfungsordnung für eine Studienarbeit bzw. konstruktiven Entwurf bindend vorschreibt - beraubt die StudentInnen weitgehend der Möglichkeit, notwendige und tiefere Einblicke in die Zusammenhänge des Maschinenbaus mit anderen Disziplinen zu nehmen.

Überhaupt ist der Fachbereich Maschinenbau in Sachen Interdisziplinarität noch Entwicklungsgebiet. Mit 14 SWS von insgesamt 160 SWS Studienumfang, also gerade 8,75% Studienanteil, liegen die Möglichkeiten für fachübergreifende Studien weit unter den Forderungen, die von allen Seiten erhoben werden, wie z.B. dem VDI mit dem Vorschlag von 20% nichttechnischen Studienanteilen.

Die vollkommen uneingeschränkte Wahlfreiheit im Wahlpflichtbereich III (10 SWS) ist hier eine Minimalforderung.

Interdisziplinarität bedeutet aber nicht nur, daß MaschinenbaustudentInnen Veranstaltungen anderer Fachbereiche besuchen, sondern daß der Fachbereich Maschinenbau selber - besonders zusammen mit den geistes- und gesellschaftswissenschaftlichen Fachbereichen - interdisziplinäre Veranstaltungen anbietet.

Zum Abschluß will ich noch auf eine gefährliche Tendenz hinweisen: Mit der Entbindung der Professoren von der Pflicht, Hauptdiplomprüfungen mündlich abzunehmen, wird die Lehrbelastung immer weiter



auf die Assistenten abgewälzt. Nachdem jetzt schon ein größerer Umfang von Vorlesungsstunden von wissenschaftlichen Mitarbeitern gehalten wird, steht zu befürchten, daß auch das Prüfungsgespräch mit dem Professor durch eine Klausur ersetzt wird, die von Assistenten formuliert und korrigiert wird.

Dies ist äußerst bedenklich, da einerseits Klausuren keine sinnvolle Prüfungsform darstellen und andererseits die Bedeutung des Professors als Hochschullehrer abnehmen könnte.

Jochen Huch

Jochen Huch

FACHSCHAFT

FH ↔ TH

aber wie ?

Zur Vorgeschichte:

Am 27.3.91 traten hier an der TH Darmstadt hessenweite Fachkommissionen, in den Fachbereichen Bauingenieurwesen, Elektrotechnik und Maschinenbau, zusammen, um Lösungen für die Übergangsproblematik von FH-AbsolventInnen, die an die hessischen Universitäten (TH Darmstadt und GH Kassel) wollen, zu suchen. Dank undichter Kanäle in der Verwaltung konnten vom Fachschafftenplenum aus noch rechtzeitig je ein studentischer Vertreter in die, als rein professorale (nicht professionelle) Gremien geplanten, Kommissionen entsendet werden. Und dann saßen wir da, und versuchten, jeweils gegen ein Verhältnis von 1:5 (1 Studi - 5 Prof.en), studentische Interessen zu vertreten.

Mittlerweile haben die Elektrotechniker und die Bauingenieure ihre "Lösungen" gefunden, nur wir im Maschinenbau, wir suchen noch. Denn gut Ding braucht Weile.

Diese Möglichkeit gab uns aber die Möglichkeit, über den Fachverband Maschinenbau (FVMB - das ist die Dachorganisation der bundesdeutschen Maschinenbau-Fachschafften) bundesweit Stellung zu beziehen. Dies erfolgte auf der Tagung in Braunschweig vom 20. - 24.11.91 (brandaktuell!!), wobei folgende Stellungnahme verabschiedet wurde, aufgrund derer wir die studentischen Interessen weiter vertreten werden.

Jochen Wild

Stellungnahme des FVMB zur Problematik der universitären
Weiterbildung von FH-AbsolventInnen

Der Fachverband Maschinenbau (FVMB), Zusammenschluß der Fachschaften Maschinenbau, erkennt die Notwendigkeit einer gerechten und transparenten Regelung für die wissenschaftliche Weiterbildung von FH-AbsolventInnen an den Universitäten. Hierbei darf die Promotion nicht als einzige Möglichkeit betrachtet werden, vielmehr muß FH-AbsolventInnen, die nicht promovieren wollen, ebenfalls die Möglichkeit eröffnet werden, sich universitär zu vertiefen.

Der FVMB lehnt sowohl die direkte Promotionszulassung von FH-AbsolventInnen, die einerseits Ungerechtigkeiten bezüglich TU-AbsolventInnen beinhaltet, andererseits auch zur Differenzierung in Dr.(TU) und Dr.(FH) führt, wie auch das Verfahren des verkürzten Hauptstudiums ab. Letzteres steht im Widerspruch zur geforderten Transparenz und kann, da die Entscheidungsgewalt über die Ausgestaltung alleine bei den Fachbereichen liegt, wohl kaum einheitlich geregelt werden.

Daher empfiehlt der FVMB, Aufbaustudiengänge für die universitäre Weiterbildung von FH-AbsolventInnen einzurichten, die mit einem zweiten Diplom (TU) abschließen, und damit auch den Zugang zur Promotion ermöglichen. Der Verband sieht darin keine Abwertung des Diploms (FH), da der/die Absolvent/in die Abschlüsse der beiden, gleichwertigen aber andersartig ausgerichteten, Bildungseinrichtungen erhält, und daher auch als höher qualifiziert angesehen werden muß, als ein/e Absolvent/in nur einer der Hochschulen.

Eine Regelung durch ein Aufbaustudium ohne eigenen Abschluß begrüßt der FVMB, solange es sich um eine Ergänzung zum vorgeannten Aufbaustudium mit abschließenden Diplom handelt. Auch muß ein solches Aufbaustudium deutlich kürzer gestaltet werden und kann nur als zusätzliche Regelung für entsprechend Befähigte gesehen werden, denen damit ein früherer Einstieg in ein Promotionsverfahren ermöglicht wird.

Der Umfang des regulären Aufbaustudiums muß sich an der Differenz der Regelstudienzeiten, laut Rahmenprüfungsordnung, orientieren.

Inhalt und Form müssen die Andersartigkeit der beiden Bildungswege widerspiegeln. Dazu sind die traditionell überlieferten Lehr- und Prüfungsformen, in Form von Vorlesungen und Klausuren, nicht geeignet. Dies kann nur in Form von Seminaren, vertiefend komplexen Arbeiten und Projekten erzielt werden. Ebenso wird eine stoffliche Gewichtung auf theoretische Grundlagen dem Anspruch des Aufbaustudiums nicht gerecht, da ein zum wissenschaftlichen Arbeiten Befähigter in der Lage ist, diese sich selbst zu erarbeiten. Der Schwerpunkt muß hier sowohl bei fachlich vertiefenden wie auch interdisziplinären Inhalten, gerade auch der Gesellschafts- und Geisteswissenschaften, gesetzt werden.

Der FVMB hält es weiterhin für denkbar auch für TU-AbsolventInnen Aufbaustudiengänge zur anwendungsorientierten Weiterbildung an Fachhochschulen einzurichten.



B E T R I F F T : P R Ü F U N G S P R O T O K O L L E

In letzter Zeit häufen sich im Fachschaftsraum die Anfragen nach Protokollen über schriftliche und mündliche Prüfungen.

Vorneweg: Wir haben sowas nicht ! - denn es ist nicht Aufgabe der Fachschaftsvertretung, derartige Materialien bereit zu halten. Wir sind zur Vertretung der Interessen der MaschinenbaustudentInnen gegenüber den Organen der Hochschule und des Fachbereiches, zur unabhängigen Studienberatung und - wie es im Hochschulgesetz so schön heißt - zur Förderung des "staatsbürgerlichen Bewußtseins" der StudentInnen gewählt. Von Musterklausuren und Prüfungsprotokollen ist da nicht die Rede ! Wenn wir trotzdem in begrenztem Umfang - nämlich für die Vordiplomprüfungen - Musterklausuren anbieten, dann ist das kein Klausurservice, sondern eine Art Studienberatung für die Leute, die sich an der Hochschule noch nicht so genau auskennen.

Wer aber sein Vordiplom hinter sich gebracht hat, sollte eigentlich in der Lage sein, sich selber die notwendigen Informationen zu beschaffen, sei es durch Ausquetschen von Profen, Assis und Hiwis oder durch Austausch mit KommilitonInnen. Abgesehen davon ist es ohnehin unsere Meinung, daß es Aufgabe der Fachgebiete ist, die Prüfungsvorbereitungen durch Musterklausursammlungen und Sprechstunden zu unterstützen.

Soweit der Status quo oder so ...

Hinterher: Wir wollen ein Experiment wagen !

Wir haben einen Ordner für Prüfungsprotokolle eingerichtet. Dort könnt Ihr Eure Gedächtnisprotokolle u.ä. abheften. Denn die müßt Ihr natürlich selber schreiben, das können wir auf keinen Fall machen !! Ebensowenig werden wir den Ordner pflegen, d.h. wir überwachen nicht, wer was reintut oder rausholt, noch werden wir die Ordnung in der Sammlung aufrecht erhalten. Denn auch dazu haben wir weder Lust noch Kapazitäten. Wenn der Kram geklaut ist - Pech. Aber wir hoffen auf Eure Solidarität und meinen, daß diesen Arschlöchern, die sowas klauen, weniger mit Überwachung,, sondern mehr mit Druck durch die KollegInnen beizukommen ist.

Also, im Endeffekt wollen wir im Fachschaftsraum einen Sammel- und Austauschort für Prüfungsinformationen einrichten. Wir denken, daß damit allen gedient ist: Wir haben keine Mehrarbeit und Ihr habt eine Möglichkeit mehr, Euch auf eine Prüfung vorzubereiten.

Zur Kontrolle der Dauer der Studienarbeiten ist auf unsere Initiative hin jetzt eine Neuregelung in diesem Punkt erfolgt. Während der Studienarbeit sollen die gearbeiteten Stunden aufgeschrieben und daraus am Ende die Gesamtstundenzahl ermittelt werden. Diese (und nicht wie bisher die Wochenzahl) wird dann zusammen mit der Note dem Prüfungssekretariat gemeldet. Darüber ist dann eine Statistik zu erstellen, denn zur Zeit verstaubt die gemeldete Wochenzahl und das war es dann.

Falls Ihr Geschmack an diesen neuen Ausführungsbestimmungen gefunden habt, dann ist (wenn sie Gesetz geworden sind) ein Wechsel von den alten auf die neuen möglich. Darüber gibt der § 39 Auskunft und wir und der Fachbereichsassistent natürlich sowieso.

Wenn Ihr mit diesen neuen Ausführungsbestimmungen auch unzufrieden seid, dann liegt es an Euch, uns, aber vor allem den Professoren, diesen Unmut auch wissen zu lassen. Wir tun das bei fast jeder Gelegenheit.

Jochen Marx, Achim Schönhoff



Die nachfolgende 'persönliche Erklärung' wurde nach der Verabschiedung der neuen Ausführungsbestimmungen in der Fachbereichsratsitzung vom 05.11.1991 abgegeben.

Sie drückt nochmal die Unzufriedenheit mit dem erzielten Kompromiß aus. Die studentischen Vertreter im Fachbereichsrat stimmten dem Entwurf zwar zu (mit 1 Enthaltung), aber nur weil sie durch ihre Mitarbeit im LuSt-Ausschuß zum Teil Mitverantwortung für die neuen Ausführungsbestimmungen haben.

PERSONLICHE ERKLÄRUNG

Ich will meine Zustimmung zu den neuen Ausführungsbestimmungen in der vorangegangenen Abstimmung nicht unkommentiert lassen: Für mich stellt die beschlossene Version den - unter den gegebenen Umständen - bestmöglichen Kompromiß, keinesfalls aber eine Studienreform dar. Zu einer Reform fehlen durchgreifende Änderungen; außer der Einführung eines neuen Faches im Grundstudium werden keine inhaltlichen Änderungen gegenüber dem bestehenden Studienplan vorgenommen, abgesehen von kleinen Verschiebungen bei den bürokratischen Rahmenbedingungen des Studiums.

Um kein~~x~~ falsches Bild zu erzeugen: Ich begrüße ausdrücklich die Einführung der Elektronischen Datenverarbeitung in das Studium, sowie einen großen Teil der vorgenommenen Änderungen im Regelwerk des Studiums. In meinen Augen gehen diese Maßnahmen nicht weit genug.

Im Bereich des Grundstudiums hätten angesichts der Einführung der eines neuen Faches mit 2+3 SWS und der Kürzung des Gesamtstundenkontingents von 98 SWS auf 97 SWS wesentlich größere zeitliche und inhaltliche Änderungen vorgenommen werden müssen.

Inakzeptabel ist in diesem Zusammenhang die Reduzierung der ohnehin unrealistisch geringen Übungsstundenzahl in Maschinenelemente um 2 SWS. Da mit den anderen Kürzungen oder Verschiebungen keine bzw. nur unwesentliche Abstriche beim Lehrstoff verbunden sind, ist zu befürchten, daß die StudentInnen insgesamt mehr Stoff in kürzerer Zeit zu bewältigen haben, also sich das Grundstudium weiter verschärft.

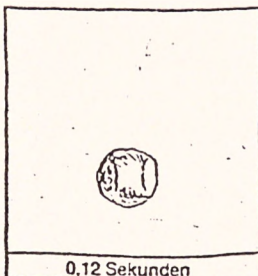
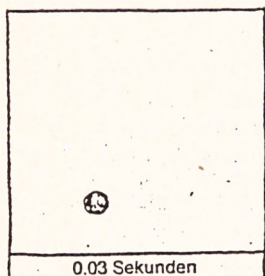
Hier hätte eine behutsame Neukonzeption des Studiums beginnen müssen, wie sie von der Fachschaft Maschinenbau vorgeschlagen wurde: Durch eine bessere zeitliche und inhaltliche Koordinierung der Lehrveranstaltungen in den Fächern Technologie der Fertigungsverfahren, Werkstoffkunde und Maschinenelemente sollen die StudentInnen ganzheitlich lernen und die Komplexität des Maschinenbau besser als bisher begreifen. Diese Abkehr von der bisherigen Struktur verbindungslos nebeneinanderlaufender Lehrveranstaltungen könnte durch die Einführung der EDV als verbindendes Element zwischen diesen Fächern und den übrigen Vordiplomdisziplinen zu einem integrierten Vorlesungskonzept für des gesamte Grundstudium ausgebaut werden.

PS: Wir haben nicht nur wegen des Diebstahls Bauchschmerzen mit dieser Prüfungsprotokollsammlung. Wir sehen auch, daß je mehr Musterklausuren existieren, um so heftiger das Frage-Antwort-Spiel auswendig gelernt anstatt der eigentliche Stoff gebüffelt wird. Sicherlich, wir wissen auch, daß das Studium einen ungeheuren Druck darstellt und daß manchmal Abschreiben und Durchmogeln der einzige Weg ist den Berg zu bewältigen. Aber die Profen meinen, uns deshalb durch noch mehr Tests bei der Stange halten zu müssen, was aber einzig den Druck erhöht und zu nochmehr Durchmogeln führt - ein Teufelskreis. Eine Lösung kann nur eine Änderung der Studienbedingungen sein, nicht aber das Arangement mit den schlechten Bedingungen durch Bestehen der Minimalanforderungen.

Dementsprechend können Musterklausuren und Gedächtnisprotokolle nur zur Kontrolle des Lernstandes, nicht aber als direktes Lernmittel dienen !!

Der Fachschaftsminister warnt:

Auswendiglernen schadet Ihrer Intelligenz - diese Musterklausur unterstützt nur je mindestens eine Woche kritische Auseinandersetzung pro 2 SWS Vorlesungsstoff.



Darstellung in sechs Phasen, wie das rechte Auge eines Tennisspielers den entgegenfliegenden Ball beobachtet. Eine Untersuchung der Technischen Universität Kleinkeckersdorf ergab. Alle Versuchspersonen hatten dabei auch ein Hörerlebnis (siehe Phasenbild 4)!



Zur Wahl: MASCH⁺
in den Fachschafts- und Fachbereichsrat Maschinenbau
MASCH⁺ zur Wahl:

Warum machen wir überhaupt Wahlkampf ? Schließlich ist MASCH⁺ wieder die einzige Gruppierung, die der StudentInnenschaft im Fachbereich Maschinenbau zur Wahl steht. Also, das hat zwei Gründe:

1. Wir wollen, daß Ihr auf jeden Fall wählen geht, und da solltet Ihr schon wissen, was hinter dem Wahlvorschlag im Fachbereich Maschinenbau steckt (bei den Wahlen zum StuPa und dem Konvent müßt Ihr Euch aus dem Belag der Mensa-Tische informieren).
2. Für uns ist diese Wahl kein Selbstzweck. MASCH⁺ ist keine Gruppe, die kurz vor der Wahl zu hektischer Betriebsamkeit erwächt, um nach der Wahl wieder in Bewegungslosigkeit zu verfallen.

MASCH⁺ hat sich in den letzten Jahren sehr intensiv für die StudentInnen eingesetzt, und dabei ist auch - finden wir zumindest - ziemlich viel bei rausgekommen. Nicht alle Ergebnisse sind so greifbar wie die Feste, die Pladffeder oder der Studienführer. Auch bei nicht so offensichtlichen Bereichen wie der Prüfungsordnung oder Berufung neuer Professoren setzen wir uns für die Belange der StudentInnenschaft ein.

Aber wer sind eigentlich "wir" oder "MASCH⁺" ?

Wir sind ganz einfach interessierte StudentInnen aus (fast) allen Semestern. MASCH⁺ liegt kein Programm in strengem Sinne oder gar eine bestimmte Ideologie zugrunde, sondern jedEr beschäftigt sich mit dem, was sie/ihn interessiert. Allerdings so, daß andere - also die Gruppe und natürlich die StudentInnenschaft - etwas davon haben. Es wird aber keine Person gezwungen, eine bestimmte Arbeit zu verrichten, alles geschieht auf freiwilliger Basis - wenn sich keine FreiwilligEr findet, bleiben entsprechende Themen unbehandelt. Dies ist quasi ein dritter Grund für diesen Artikel: Wenn Ihr in irgendeiner Richtung Interesse an Fachschaftsarbeit habt, oder meint, bestimmte Themen müssen noch bearbeitet werden, dann seid Ihr uns immer herzlich willkommen !!

Was steht in nächster Zeit an ?

Ganz aktuell ist da noch immer die neue Prüfungsordnung - oder um genauer zu sein, die neuen "Ausführungsbestimmungen des Fachbereiches Maschinenbau zu der Diplomprüfungsordnung der TH Darmstadt" - oder um noch genauer zu sein: um die Umsetzung derselben in die Praxis. Hier müssen neue Fächer mit Inhalt gefüllt werden (z.B. EDV), in anderen Fächern müssen die Inhalte überarbeitet werden (z.B. Physik, E-Technik).



Es ist mal wieder soweit: Die neuesten Zahlen der letzten Prüfungen sind da. Zunächst zum Modus der Auswertungen; das letzte mal hat es leider Beschwerden gegeben, die Durchfallquoten in einem bestimmten Fach seien in wirklichkeit niedriger gewesen, als von mir angegeben. Um solchen Reaktionen vorzubeugen, will ich kurz erklären, wie die unten genannten Zahlen zustande gekommen sind:

Die wenigsten Fachgebiete halten es für nötig, eine kurze Aufstellung (Notenspiegel) mit auszuhängen, aus der die Notenverteilungen hervorgehen. Ebenso ist es nicht üblich, eine Durchschnittsnote oder Durchschnittspunktzahl zu veröffentlichen. Dies bedeutet, daß dann die entsprechenden Ergebnislisten von Hand ausgezählt werden müssen. Für die dabei entstehenden Fehler übernehme ich keine Gewähr! Davon betroffen sind ca. 1000 Noten!!!

Meine Auszählung berücksichtigt nicht die Ergebnisse der mündlichen Nachprüfungen (außer TM), und auch nicht die Notenveränderungen, die sich aus den Klausureinsichten ergeben. Dies bedeutet, daß die hier veröffentlichten Zahlen nicht exakt mit den an das Prüfungsamt gemeldeten Noten übereinstimmen können. Es geht mir hierbei auch nicht um auf 1/10 % genaue Ergebnisse von irgendwelchen Durchfallquoten, sondern um 3% oder 67 %, in dieser Spanne streuen die Ergebnisse(!).

Alle hier veröffentlichten Zahlen sind auf 1% gerundet, die Summen ergeben nicht immer genau 100% - denn darauf kommt es nicht an! Als Besonderheiten ergeben sich:

- TdF wird von den WI-MB's als Klausur und nicht als Prüfung geschrieben, die Ergebnisse sind aber leider nicht für Maschinenbauerinnen und JI's getrennt erfassbar (vielleicht das nächste mal). Also bitte mit Vorsicht genießen. Zudem sind 70 Personen nicht zur Prüfung/Klausur erschienen!
- Was Chemie betrifft: Ich habe leider den Notenaushang verpaßt, und das Sekretariat war nicht in der Lage, mir die Notenverteilung zugänglich zu machen. Hier kann ich leider nur "bestanden" oder "nicht bestanden" angeben, aber leider keine Durchschnittsnote. (Bei einer Durchfallquote von 61% ist die sowieso egal; ein Erfahrungswert liegt bei ca. 4,4 - asymptotische Näherung, siehe Pladdfeder^{SS} 1991).
- Physik II ist sehr erfreulich!! (Auch das gibt es!). - Waren im letzten Prüfungszeitraum noch 75% der Studies mit "Note 5" dabei, so haben dieses mal 83% bestanden!

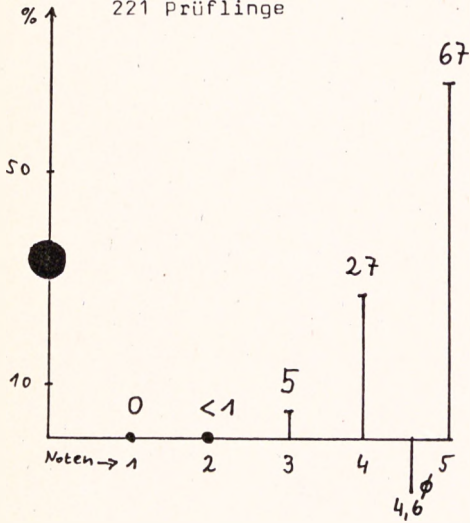
Auf die Darstellung mit Hilfe von Tortendiagrammen habe ich mit Rücksicht auf unsere ASTA-Druckerei verzichtet; zudem meine ich, daß die Verteilungen (Gauß oder so) jetzt besser erkennbar sind.

VD

Klausur:

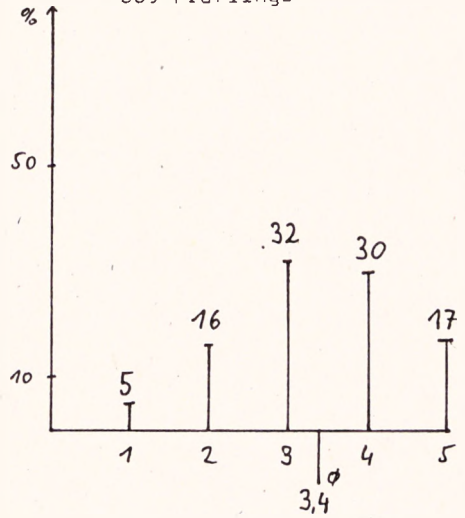
PHYSIK I

Prof. Seelig
221 Prüflinge



PHYSIK II

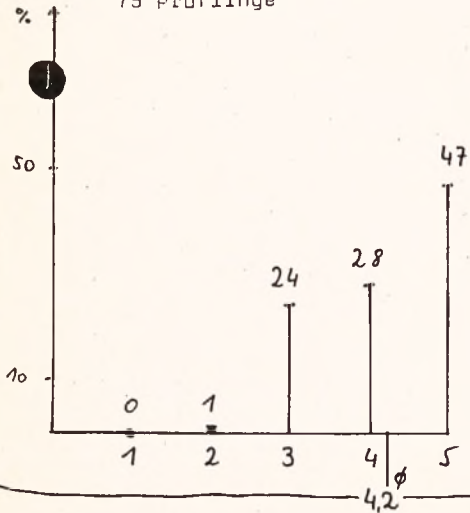
Prof. Seelig
339 Prüflinge



Schein:

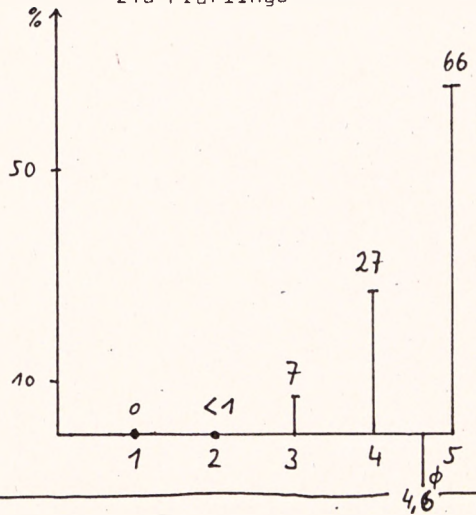
BWL

Prof. ?
75 Prüflinge



VWL

Prof. Becks
215 Prüflinge



4,2

F

4,6

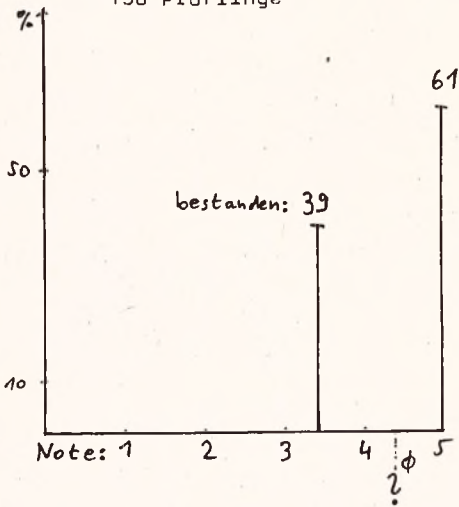
VD

Klausur

CHEMIE

Prof. Klein

150 Prüflinge

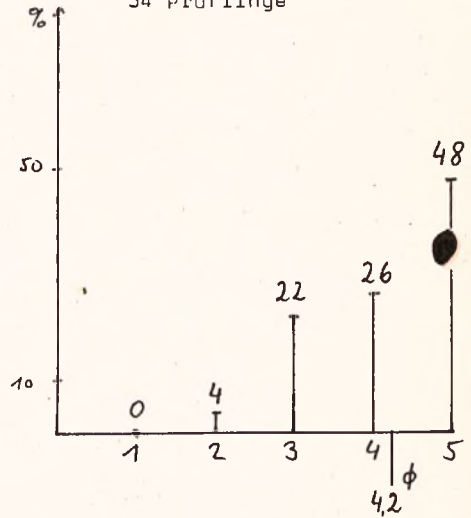


Prüfung

ELEKTROTECHNIK

Prof. Zürneck

54 Prüflinge

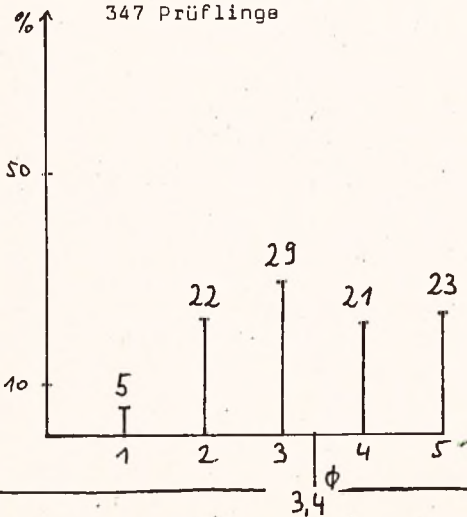


Prüfung

IdF

Prof. Schmoeckel / Prof. Schulz

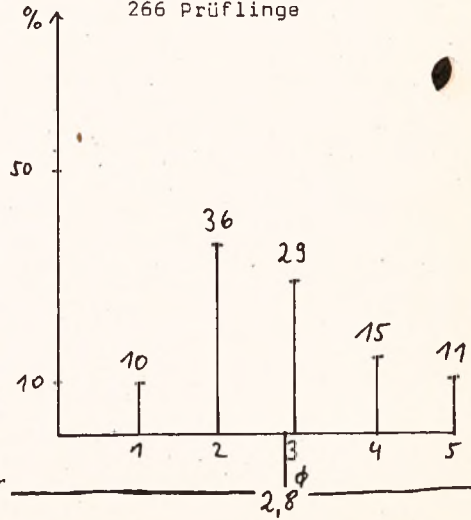
347 Prüflinge



WERKSTOFFKUNDE I/II

Prof. Kloos

266 Prüflinge

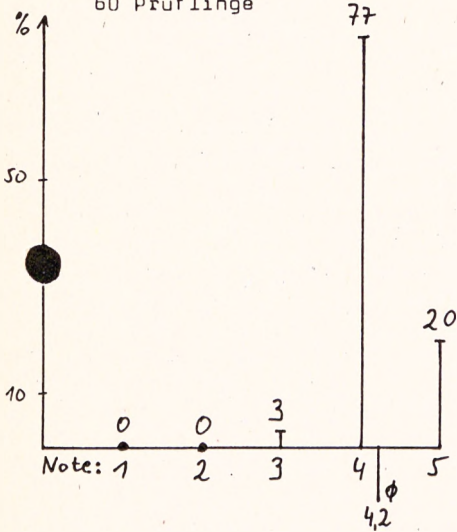


VD

Prüfung

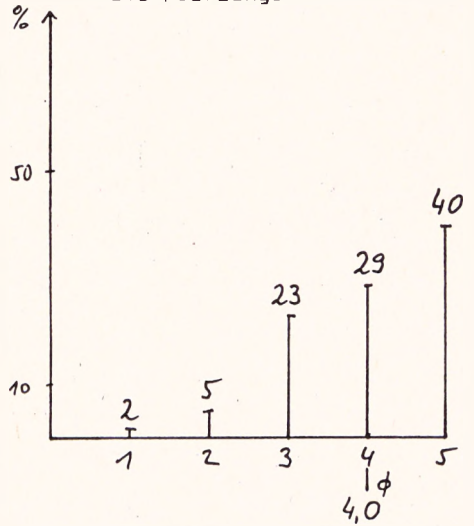
TM

Prof. Hauger
60 Prüflinge



THERMODYNAMIK

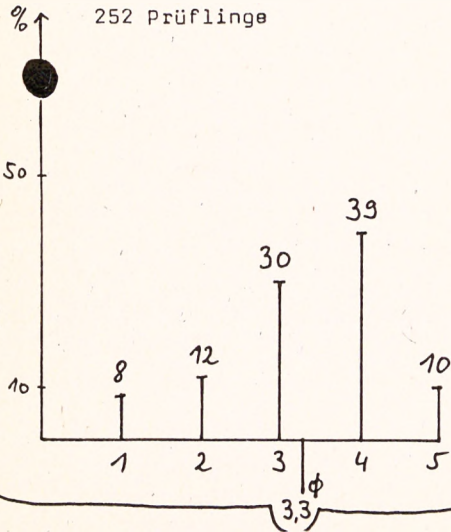
Prof. Beer
210 Prüflinge



Prüfung

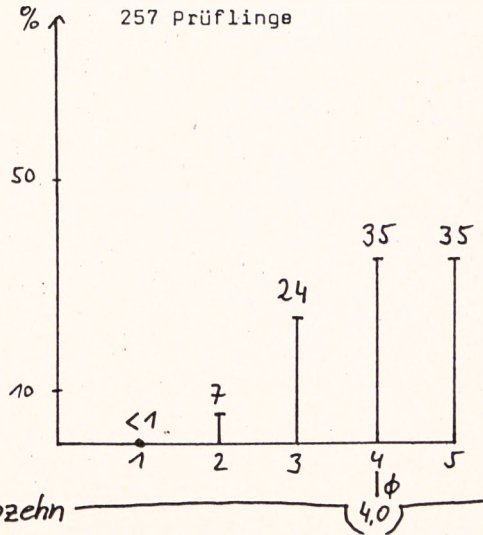
MATHEMATIK

Prof. Finckenstein
252 Prüflinge



MASCHINENELEMENTE

Prof. Kollmann / Prof. Pahl
257 Prüflinge



siebzehn

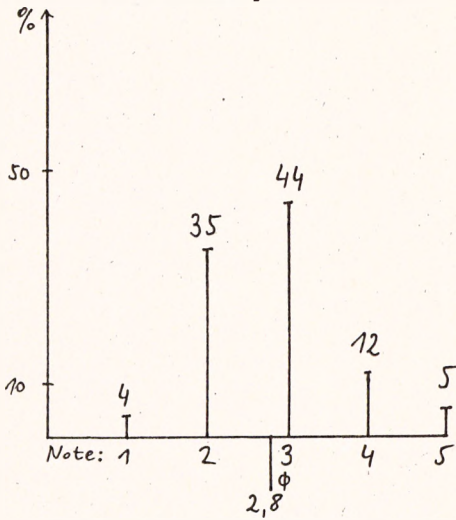
HD

Prüfung

WERKSTOFFKUNDE III/IV

Prof. Kloos

154 Prüflinge

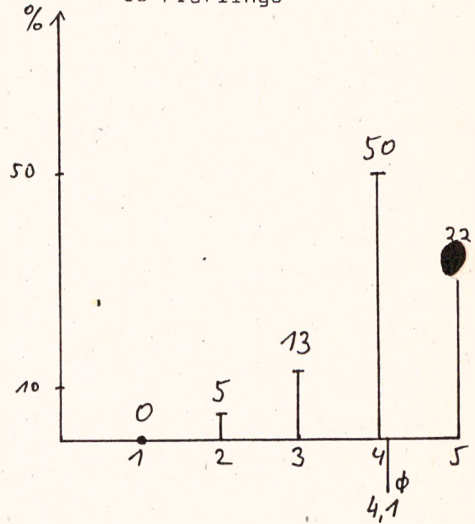


RÄTSELTECHNIK

(ugs. Regelungstechnik)

Prof. Kubbat

86 Prüflinge

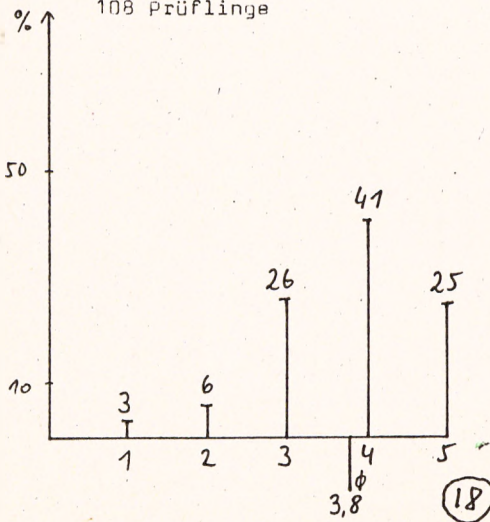


Prüfung

MASCHINENDYNAMIK

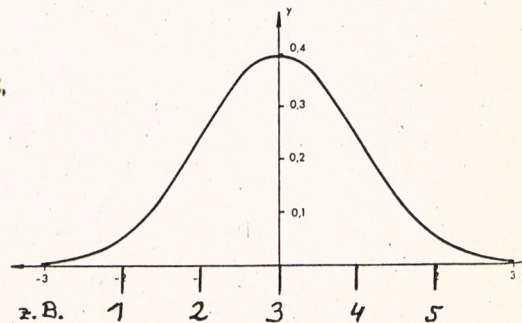
Prof. Wölfel

108 Prüflinge



so geht es auch!!:

$$\varphi: x \rightarrow \varphi(x) = \frac{1}{\sqrt{2\pi}} \cdot e^{-\frac{1}{2}x^2}$$



(18)

- 1.) eine deutlichere (als bisher) Verlagerung des Verkehrs von Individual- auf öffentliche Verkehrsmittel. Dies bedingt einerseits eine größere Akzeptanz der öffentlichen Verkehrsmittel durch die BenutzerInnen, d.h. ein Arrangement mit der prinzipiell gegebenen geringeren Leistungsfähigkeit gegenüber den Individualverkehrsmitteln. Andererseits müssen die öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem Angebot und Preisen wesentlich attraktiver werden. Das kann nicht durch Eigenleistungen der Verkehrsgesellschaften alleine geschehen, sondern nur durch massive finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand, mit ähnlichem Volumen wie bisher der Straßenbau.
- 2.) Die Mobilität der Menschen in der heutigen Form muß in Frage gestellt werden. Jetzt werden sofort die Schmährufe kommen "... der will uns unserer Freiheit berauben !!!"; obwohl realistisch betrachtet das Auto durch den alltäglichen Stau und die hohen privaten und öffentlichen Kosten schon längst viele Freiheiten genommen hat. Dabei geht es nicht um eine Beschränkung der persönlichen Freiheiten, sondern die Gesellschaft muß die Rahmenbedingungen für weniger Verkehr schaffen, sei es durch gemeinsame Nutzung von Autos ("car-sharing"), durch Rückbau der Dezentralisierung des menschlichen Lebens (Wohnen-Arbeit-Einkaufen (Märkte auf der grünen Wiese)-Freizeit ("Freizeitparks")-usw).



Aber zurück zum Auto: Neben dem Recycling befassen sich die Hersteller intensiv (zumindest der Werbung zufolge) mit der Entwicklung neuer Antriebskonzepte. Ziel ist es hier, den BenutzerInnen durch die Beseitigung der spürbaren (riechbaren) Umweltbelastungen vorzuspiegeln, das Auto sei nun wirklich umweltfreundlich. Die tatsächliche Umweltbelastung wird aber eher



STUDIENDAUER - VORDIPLOM/HAUPTDIPLOM (+Noten)

Dank der tatkräftigen Hilfe von Jochen H. können wir Euch endlich aktuelle Zahlen bzgl. der Länge des Maschinenbaustudiums vorlegen.

Achtung!!! Alle Angaben beziehen sich auf die Fachsemesterzahl, nicht hingegen auf die Studiensemesterzahl, in welcher ja bekanntermaßen die Urlaubssemester enthalten sind.

Die Zahlen beziehen sich außerdem immer auf einen Prüfungszeitraum, in dem die entsprechenden Vor- bzw. Hauptdiplome abgelegt wurden, nicht aber auf einen "Jahrgang" von Studentinnen, die zu einem bestimmten Semester ihr Studium begonnen haben.

Bezüglich der Abbrecherquote ist noch folgendes anzumerken:

Mir liegen leider die genauen Zahlen der Studienanfängerinnen nicht vor. Ich habe deshalb die Zahl 360 angesetzt, die auch von offizieller Seite immer angegeben wird. Außerdem ist zu beachten, daß "nur" ein Drittel der Studienabbrecherinnen auch tatsächlich "rausgeprüft" werden, zwei Drittel aber schon vorher aufhören.

Nun zu den Vordiplomen; SS1987 - WS1990 (vier Jahre):

Studierende: ca.	1440 = 100%	($\hat{=}$ 4.360)	Achtung! nicht exakt!
abgebrochen:	269 = 19%	} errechneter Rest	
nicht bestanden:	131 = 9%		
bestanden:	1040 = 72%	} offizielle Angaben (exakt?) des Prüfungsamtes	

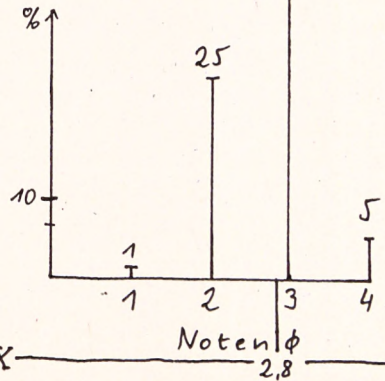
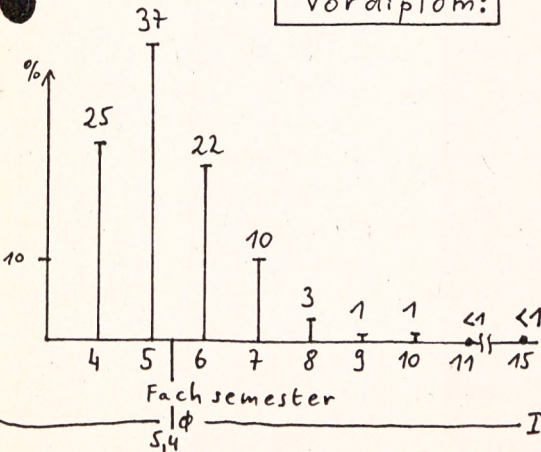
Die durchschnittliche Fachsemesterzahl bis zum Vordiplom ^{6,7} beträgt dabei 5,4; die Durchschnittsnote der bestandenen Vordiplome liegt bei 2,8. (Das sieht besser aus, als wenn man die nicht-bestandenen mit Note 5 einrechnen würde... (Anm. d. Autors))

Die Verteilungen werden aus den folgenden Grafiken deutlich:

50 -

50 -

Vordiplom:



IXX

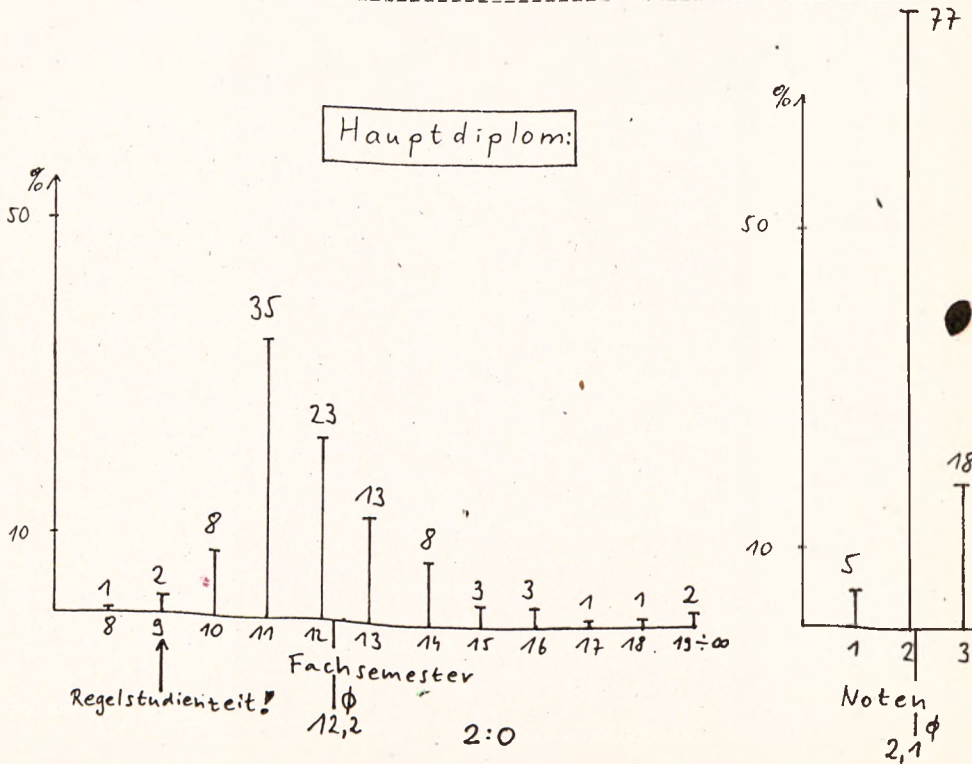
Nun folgen noch die entsprechenden Zahlen für die Hauptdiplome. Die Auswertung bezieht sich auf die Diplom-Semester SS1987 - WS1990: Hierzu ist noch zu sagen, daß die Abbrecherquote im Hauptstudium ziemlich gering sein dürfte. Leider fehlen mir die genauen Zahlen, wenn man aber die Anzahl der bestandenen Vordiplome zu den entsprechenden Hauptdiplomen ins Verhältnis setzt, erhält man eine Abbruchquote von deutlich weniger als 10% - bei der letzten Erhebung (SS83-WS86) waren es 3,5%.

Die durchschnittliche Fachsemesterzahl bis zum Hauptdiplom beträgt, je nach Semester schwankend, zwischen 11,8 - 12,4 bei einem Mittelwert von 12,2 !! Dabei sind wie gesagt die Urlaubssemester nicht eingerechnet. Die durchschnittliche Zahl dieser dürfte auch weiterhin bei ca. 1,5 liegen, entsprechend den älteren Zahlen.

Die Gesamtstudienzeit im Fachbereich Mß an der THD liegt also im Schnitt bei ungefähr 13,5 Semestern - plus minus wenige 1/10 Semester. Hierbei sei auf die Regelstudienzeit von neun (9) Semestern ohne jeden Kommentar hingewiesen.....

Erfreulich ist die Tatsache, daß die Abschlußnote vom Hauptdiplom im Durchschnitt bei 2,1 liegt! Da drängt sich natürlich die Frage auf, warum auch nicht schon beim Vordiplom.....

Hier also Studiendauer- und Notenverteilungen für die Hauptdiplome:



D I E M Ä R V O N D E M P R O F U N D D E N 1 2 S E M E S T E R N

Es war einmal ein Prof, der behauptete immer, das Maschinenbaustudium dauere in Darmstadt nur 12 Semester.

Doch es begab sich, daß damals im fernen Wiesbaden böse Vasallen die StudentInnenschaft knechteten und allen, die länger als die Regelstudienzeit plus zwei Semester studierten, 250 Dm pro Semester an Studiengebühren abköpften.

In ihrer Not belegten die armen StudentInnen haufenweise Urlaubssemester, weil die bösen Herren in Wiesbaden in Fachsemestern rechneten (deren Anzahl sich ja bekanntlich durch Urlaubssemester nicht erhöht). So kam es, daß einE jedEr MaschinenbaustudentIn in Darmstadt nur 11,9 Fachsemester plus je 1,5 Urlaubssemester, also insgesamt ca. 13,5 Studiensemester an der Hochschule verweilte.

So kam es aber auch, daß jener Prof in seiner Kurzsichtigkeit nur die Zahl der Fachsemester sah und fortan in allen Landen verkündete: "... die TH Darmstadt hat mit 12 Semestern das schnellste Maschinenbaustudium im ganzen Reich ..."

Nun aber wurden die bösen Mächte aus Wiesbaden durch die schwarz-gelb-blauen Ritter aus fernen und ebenso finstren Landen vertrieben. Um sich auch mit dem StudentInnenvolke gemein zu machen, schafften die neuen Herren die Studiengebühren ab. Großer Jubel erscholl im ganzen Lande und die StudentInnen gelobten, von deman weniger Urlaubssemester zu nehmen und ansonsten mindes-

tens genauso lang zu studieren wie bisher: nämlich benötigen sie heute 14 Studiensemester, den neuen Herren zuliebe aber in 12,7 Fach- und 1,3 Urlaubssemester.

Nur der alte Prof hat in seinem Starrsinn noch nicht registriert, daß er heute mehr denn je mit seiner These von 12 Semestern Maschinenbaustudium total neben den Realitäten liegt. Und wenn er nicht emeritiert ist, dann fabuliert er noch heute was von 12 Semestern.

Die Moral von der Geschicht':

Das Rumgereite auf irgendwelchen Studiendauern wäre wirklich nicht mehr als nur eine Pose, wenn nicht diese 12 Semester "Studiendauer" als Beweis für eine besondere "Qualität" des Maschinenbaustudienganges in Darmstadt genommen würde.

Denn einige Profen haben in der Diskussion über die Studienreform immer wieder Initiativen der Fachschaft abzuwürgen versucht, indem sie behaupteten, was wir vorschlagen würde diese fantastisch kurze Studiendauer unnötig verlängern.

Aber in Wirklichkeit sind wir eben genauso gut und genauso schlecht wie alle anderen, von daher können ganz gut auch einiges von dem vertragen, was andere schon lange in ihrem Studium machen!

Jochen Huch



automobil in die zukunft ?eine nachbemerkung zur internationalen automobilausstellung frankfurt

Alle zwei Jahre im September verwandelt sich Frankfurt zum Mekka der AutofetischistInnen.

Auf 90.000m² wird den BesucherInnen glänzendes Blech zur Schau geboten.

Aber die Hersteller haben dazugelernt: Neben den "größer, schwerer, schneller"-Karossen fristen einige "öko-Autos" ihr Randdasein. Damit soll den nur leicht kritischen KundInnen weis gemacht werden, die vom Auto ausgehende Umweltverschmutzung sei nur ein kleiner Faux-Pas der Vergangenheit und werde in Zukunft restlos beseitigt ("zero-emission-car").

Aber derartige Mätzchen können nicht verschleiern, daß die Kraftfahrzeugentwicklung in die entgegengesetzte Richtung geht. Neue Modelle wiegen und verbrauchen mehr - das gilt nicht nur für die Daimler-Benz-S-Klasse, sondern auch für Massenmodelle à la Golf. Und wenn dann z.B. Robin Wood die Frechheit besitzt, auf diesen Mißstand hinzuweisen, ertönt sofort der Schrei nach Abriß des Protest-Denkmals, weil es ja das Stadtbild verschandelt (Forderung der Frankfurter CDU gegen diese Aktion).

Ansonsten sind die Hersteller aber voll auf dem öko-Trip: statt in den früher üblichen Plastiktüten gibt es jetzt die Prospekte - die ihrerseits auf "chlorfrei-gebleichtem Papier" gedruckt sind - in Jutetaschen.

Und recyceld wird auch, was das Zeug hält. Ein Aussteller entblödete sich sogar, mit der 75%igen Recyclebarkeit seiner Karren zu werben - was peinlich ist, denn moderne Autos bestehen immer noch zu mindestens 70% aus Stahl, der schon seit Jahrzehnten wieder in den Hochofen wandert.

Aber nein, nicht nur der Stahl wird wiederverwertet; auch der Kunststoff kann nochmal benutzt werden !! Dazu werden alle über 100g schweren Teile gekennzeichnet, um sortiert und wiedereingeschmolzen zu werden. Dabei wird allerdings verschwiegen, daß sich aus ehemals hochwertigen Kunststoffteilen meistens nur noch minderwertige Neuteile spritzen lassen. Also von Materialkreislauf keine Spur.



steigen, denn die Hersteller gehen davon aus, daß z.B. ein Elektroauto als Zweitwagen genutzt würde. D.h. es müßte zusätzlich zu dem bestehenden noch ein KFZ produziert, betrieben und verschrottet werden - mit allen schon aufgezählten Umweltschädigungen. Außerdem bedeutet die Stromerzeugung - sei es nun mit konventionellen Kraftwerken oder mit Solarenergie - bzw. die Produktion neuer Treibstoffe wie Alkohole, pflanzliche Öle oder Wasserstoff immer den Einsatz von Großtechnologie mit ihren unvermeidlichen ökologischen, sozialen, ökonomischen und politischen Gefahren, wie sie schon bei der Bioalkoholproduktion in Brasilien festgestellt wurden (Vertreibung der Kleinbauern => Nahrungsmittelknappheit, Monokulturen usw.). Damit wird sichtbar, daß die sogenannten alternativen Antriebskonzepte erst dann sinnvoll sind, wenn durch umgreifende Verkehrskonzepte (siehe oben) die Zahl der Kraftfahrzeuge und damit der Bedarf nach Antriebsenergie massiv verringert würde.

Eine sofortige Einführung dieser Techniken würde prinzipiell dieselben Probleme verursachen, die heute schon mit den konventionellen Antrieben bestehen.

Bleibt zuletzt noch ein Blick auf die Forschung und Lehre im Bereich Kraftfahrzeuge an dieser Universität: Leider auch hier Fehlanzeige!

In der Vorlesung "Kraftfahrzeuge" werden alternative Antriebskonzepte nur am Rand erwähnt, der Katalysator für Verbrennungsmotoren wird im Skript sogar negativ bewertet - weil leistungsmindernd, verbraucherhöhend und thermisch problematisch - und bei Rechenbeispielen wird selbstverständlich davon ausgegangen, daß modernen PKW mindestens 200km/h schnell sind.

Also, gute Fahrt - bis zu nächsten IAA.

Autoreisezug

FR, 26.10.91

Umbau für S-Klasse

Die neue S-Klasse von Mercedes zwingt auch die Bundesbahn zum Umdenken. Da die Reifen der Nobelkarosse breiter als die Führungsschienen auf den Autoreisezügen sind, werden sämtliche 185 Waggons umgerüstet. Schwierigkeiten habe es bislang mit dicken Wagen schon mehrfach gegeben, betont der Sprecher des Bundesbahn-Zentralamtes, Ulrich Montanus. Da mit dem neuen Mercedes nun das „erste Serienfahrzeug“ auf den Markt gekommen sei, „das nicht draufpaßt, müßten wir etwas tun“. Im übrigen sei zu erwarten, daß demnächst auch BMW und andere Hersteller einen ähnlich breiten Schlitzen anbieten. Das ganze sei also eine „reine Marktanpassung, die unbedingt nötig ist“.

Derzeit wird der Prototyp eines umgerüsteten Waggons mit einer um 150 Millimeter verbreiterten Spur angefertigt. Kostenpunkt der gesamten Aktion: 600 000 Mark. Und wer bezahlt die S-Klassen-Umrüstung? Montanus: „Die Bahn natürlich.“ cri

Autoreisezug

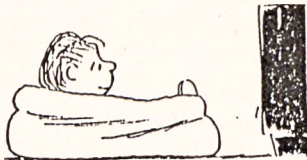
FR, 28.10.91

Keine Mercedes-Bahn

Die Daimler-Tochter Mercedes-Benz hat Berichte zurückgewiesen, die Reisezüge der Bundesbahn müßten einzig wegen der im Frühjahr auf den Markt gekommenen S-Klasse umgebaut werden (siehe FR vom Samstag). Firmensprecher Uwe Brodbeck legt Wert auf die Feststellung, daß die Bahn ohnedies gezwungen gewesen sei, wegen einer Vielzahl von Modellen anderer Autohersteller die Fahrspuren auf den Reisezug-Waggons zu verbreitern. Da ein Großteil der neuen Typen in- und ausländischer Firmen dem Trend nach breiteren Reifen und breiterer Spur folgten, sei es eine logische Folge für die Bundesbahn, ihre „alten“ Fahrspuren auf den Waggons den modernen Pkw-Bauweisen anzupassen.

Der Mercedes-Sprecher wies ferner darauf hin, daß es sich lediglich um eine von insgesamt drei Waggonbauten handle. Auf die neuen Reisezüge paßten die Limousinen problemlos. Den Ursprung des ganzen Theaters vermutet Brodbeck in böswilligen Angriffen auf Mercedes: „Wir wünschen uns mehr Ehrlichkeit im Umgang mit der S-Klasse.“ Es sei schon fast peinlich, wie versucht werde, das „neue Spitzenmodell“ der deutschen Automobilindustrie „zu verunglimpfen“. dpa

"Frauenforschung!?, die kann man(n) auch im Playboy machen", sagte einst einer unserer Fachschaftler, als es darum ging, daß Extragelder für Frauen im Wissenschaftsbetrieb vom Hessischen Ministerium für Wissenschaft und Kunst zur Verfügung gestellt wurden. Ähnliche, wenn nicht ganz so heftige Reaktionen treten im Fachbereich auf, wenn den Herren Professoren diese Tatsache kundgetan wird.



Sind es doch nur 2 % Frauen im FB Maschinenbau, und die Hälfte "heiratet sowieso nachdem Studium und bleibt zuhause." Tatsache ist, daß es jedes Jahr Gelder für Frauenforschung gibt, die zwar vor allem - aber nicht nur - in den geisteswissenschaftlichen Fächern der TH beantragt werden. Auch die ArchitektINNen und InformatikerINNEN nutzen dieses Angebot. Es werden vor allem davon Lehraufträge finanziert. Die Ignoranz unserer lieben Herren Professoren, aber auch unserer Mitstudenten (s.o.) hat bei mir wieder einmal einen Unmut aufkommen lassen, daß ich hier zumindest den interessierten StudentINNen einige Informationen und Gedanken mitgeben möchte.

Es stellt sich natürlich die Frage, wie im technischen Bereich Frauenforschung gemacht werden kann, wobei



ein weiteres Problem die geringe Prozentzahl von Studentinnen ist, die eine Veranstaltung oder ein Seminar aufgrund der geringen Beteiligung evtl. zum Scheitern verurteilen würde. Ganz davon abgesehen, daß unsere Studienordnung gar keinen Raum für solcherlei Thematik bietet.

Aber hier findet sich auch ein Ansatzpunkt. Das festgefahrene Maschinenbau-



studium ohne interdisziplinäre Anteile findet anscheinend nicht nur wenig Anklang bei Frauen, es ist inzwischen auch der Kritik von Industrie und Gesellschaft ausgesetzt. Aufgrund der vorhandenen Umweltprobleme gelangt die Technik immer mehr unter Rechtfertigungsdruck. Von WissenschaftlerINNEN wird eine neue Geisteshaltung, eine ganzheitlichere Ausbildung und die Möglichkeit

zur Entwicklung anderer Methodiken gefordert.

Hier schließt sich der Kreis: Seit einigen Jahren hat sich eine feministische Naturwissenschaftskritik herausgebildet, die sich mit dem Thema beschäftigt, inwiefern Natur- und Ingenieurwissenschaften durch männliche Lebenserfahrungen, Denk- und Verhaltensmuster geprägt sind. Eine weitere Frage ist dann, wie und ob Frauen sich anders verhalten würden.

● technischen Fragestellungen in Forschung und Entwicklung werden von einer männlichen, besserverdienenden Schicht gestellt, die meistens ihren "Mercedes" fahren und eine (Putz-)frau zuhause haben. Das sojemand eher große Autos baut,



als wandige Autos für den Einkauf entwickelt oder gar Probleme des Alltagslebens angeht, die er selbst nicht hat, ist offensichtlich.

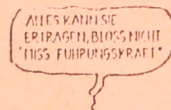
Alleine schon die Tatsache, daß eine Frau in Führungsposition ihren Haushalt selbst geregelt kriegen muß, mag zu anderen Ansätzen führen. Trotzdem läßt sich dazu keine definitive Aussage machen. Dafür gibt es zuwenig solche Frauen. Und alle Förderungen schlagen bisher fehl. Als einzelne auf weiter Flur bleibt ihr oft auch kein Freiraum, da der Anpassungsdruck von außen zu hoch ist.

Ich weiß nicht, ob ich Frauen zum In-

genieursstudium zu- oder abraten sollte, träume aber immer noch von der 5%-Hürde! Hierzu noch eine weitere Information:

Es gibt ab 1992 zehn zusätzliche Promotionsstipendien für INGENIEURINNEN an der TH Darmstadt. Und die Frauen für diese Stipendien werden händeringend gesucht. Das Problem ist zwar, daß normale Stellen finanziell viel besser vergütet werden und Frau somit mal wieder den Kürzeren zieht (und als "Frauengeförderte" Frau auch noch bei manchen ein schlechtes Image hat), aber es ist eine Möglichkeit. Das Stipendium beträgt 1200 DM monatl. und - sofern Kinder vorhanden - 300 DM Kinderbetreuungsgeld.

Leider ist dieses Stipendium auf zwei Jahre begrenzt! Das heißt, daß sich der betreuende Professor (Professorin?) dazu bereitklären muß, für die restliche Promotionszeit eine Stelle für die betreffende Frau zur Verfügung zu stellen. Trotz der vielen Knackpunkte möchte ich auf diese Möglichkeit hinweisen; nähere Informationen gibt es bei Frau Schaffner im Verwaltungsgebäude.



Viel Energie zum Querdenken und Weiterstudieren wünscht Euch

Eure Anna

DA DA

Te Ha De

TUD

UdLH

THUDGLH

Te
Ha
De
U
de
eL
Ha

TUD

UD

DU ?

DM !

SHIT



Universität
»Technische Hochschule
Darmstadt«



»Universität«
Technische Hochschule
Darmstadt

