

Műszaki és bölcsész

VISSZHANG - LXIII. évfolyam, 6. szám, 2019. február 8.

Köllő János és négy szerzőtársa az MTA honlapján 2019. február 1-jén közzétett írásukban a humán tudományok hasznáról ír, meggyőző, konkrét példákkal illusztrálva az akadémiai kutatóintézetek tervezett átalakításával járó „járulékos károkat”. (*Előzmény az ÉS-ben: Kenesei István: Az Akadémia végórái, 2019/5., febr. 1. – a szerk.*) Erről eszembe jut 2013 nyara, amikor egy államtitkári nyilatkozatból azt tudtuk meg, hogy a műszaki felsőfokú képzés Magyarországon értékteremtő foglalatosság, de a bölcsészeké nem az. A nyilatkozatra sok olvasói levél érkezett a *Népszabadság*ba, én is küldtem egyet, de az nem fért be a lapba. Most viszont Köllőék írása „leporolta” egykori reakciómat, ami így szólt:

Annak idején, tán 2005-ben, kihozott a sodromból egy Kóka nevű miniszter, mikor azt találta mondani, hogy a direkt gazdasági hasznot nem hajtó akadémiai kutatóintézeteket a földdel kell egyenlővé tenni. Akkor már 20 éve dolgoztam egy akadémiai kutatóintézetben, s e miniszteri kinyilatkoztatás azt váltotta ki belőlem, hogy „én, belülről, nagyon meg tudnám kritizálni az Akadémiát, de ha Kóka támadja, kénytelen vagyok megvédeni”.

Most meg, 2013 nyarán, azt olvasom a *Népszabadság* június 10-i számában, hogy „azokat a szakokat [értsd: egyetemi szakokat] támogatni és preferálni kell, amelyek valamilyen módon értéktermelők. A mai világban a természettudományok és a műszaki tudományok értéktermelők. A humántudományok, a kultúra nagyon fontos, de nem értéket teremtenek, hanem az embereket gyönyörködtetik, boldogságot adnak.” Nyilatkozta ezt Klinghammer István, ez idei államtitkár, egyébként [akkor] 72 éves emeritus professor, az ELTE korábbi rektora és az MTA rendes tagja. Főltételezem, hogy Klinghammer államtitkár és emeritus professor komolyan gondolta, amit nyilatkozott. De láthatóan nem ismeri Malcolm Gladwell *Kivételesek: a siker másik oldala* című, magyarul 2009-ben megjelent könyvét, amiből megtudhatja a jámbor olvasó is azt, amit a szegedi bölcsészkaron tanuló egyetemi tanítványaim sok éve tudnak, vagyis hogy a Korean Air 1999-ben a világ egyik legrosszabb légitársasága volt (mivel 17-szer annyi gépe zuhant le, mint egy átlagos amerikai társaságnak), de néhány évvel később már ugyanolyan biztonságos társasággá változott, mint a világon bármely más légitársaság. Ugyanis 2000-ben szerződtettek egy amerikai specialistát, aki, miután minden szempontból fölmérte a Korean Air működését, egyrészt megváltoztatta a társaságon belüli kommunikáció nyelvét koreairól angolra, másrészt, ennek következtében is, átalakította a személyzet koreai (= magyarok számára is elképzelhetetlenül hierarchiatisztelő) viselkedéskultúráját eur-amerikaira (= nem ész nélkül rangot tisztelő, hanem racionálisra), s ennek hatására a gépek fönn maradtak a levegőben, és a társaság 2006-ban besöpörte az Air Transport Worldtől a Phoenix-díjat a nagy változásra tekintettel, amelyet a légitársaság elért. Professzor Úr, megmondaná nekünk, bölcsészeknek, hogy hány természettudományi és műszaki egyetemi diplomás kellett ehhez az értéknövelő cselekedethez?

(A szerző [akkor] 62 éves egyetemi tanár)