

# A forradalmár akadémikus

Kilencven éve született Hevesi Gyula

Hevesi Gyula 90 évvel ezelőtt, 1890. november 21-én született Ungváron. A századforduló elindította baloldali értelmiségnek volt jelentős, kommunistává váló képviselője. Kiemelkedő műszaki tehetséggel rendelkezett, mint mérnöknek, jelentős találmányok fűződnek nevéhez, különösen az izzólámpagyártás területén. Szabadalmait Magyarországon kívül a Szovjetunióban és Olaszországban is elismerték és hasznosították. A tudomány iránti vonzódása kora fiatalságától kezdve párosult a társadalmi és gazdasági, gazdaságpolitikai kérdések iránti alapvető érdeklődésével, és egyben azok művelésével. Ő volt az alapítója a világ első szocialista mérnökszervezetének, az Alkalmazott Mérnökök Országos Szövetségének.

Tudományos tevékenységétől elválaszthatatlan a munkásmozgalomban végzett munkája. A Kommunista Magyarországi Pártjának 1918 decemberétől volt tagja, s egyben egyik vezetője. Komját Aladárrel együtt megindította és szerkesztője volt 1918-ban az „Internationale” című lapnak, melyben között cikkeit, tanulmányait később fontos iparpolitikai intézkedések alapjait képezték a Tanácsköztársaság idején.

Hevesi Gyula Varga Jenővel együtt nagy és fontos szerepet kapott a Magyar Tanácsköztársaság idején a szociális termelés népbiztosaként. Egyik szervezője és irányítója volt az iparágak szocialista átszervezésének.

A Tanácsköztársaság leverése után emigrációs évek következtek. Először Ausztriába ment, majd Olaszországba. 1921-től élt és dolgozott a Szovjetunióban, második hazájában. Ott hasznosította műszaki tudását, különböző felelős iparszervezési beosztásokban dolgozott. Üzemszervezés, műszaki tájékoztatás és káderképzés, újtómozgalom és szakmai továbbképzés jelzik tevékenységét.

A felszabadulás után, 1948-ban tért vissza Magyarországra. Közül hatvanadik életévéhez is fiatalos lendülettel dolgozott. A Találmányi Hivatal vezetője lett, majd később az újjászervezett Magyar Tudományos Akadémia egyik irányítója. Néhány évig a Közgazdaságtudományi Egyetemen tanított ipargazdaságtant. A Mérnök Továbbképző Intézetben is hosszú ideig nevelte az új műszaki értelmiséget. Kezdeményezésére alakult meg az MTA Ipar- és Gazdasági Kutatócsoportja, melynek 1961–1969 között igazgatója volt. Egyidejűleg aktív munkát folytatott az MTA Gazdaság- és Jogi Tudományi Osztályában is, ekkor már akadémikusként. Elnöke volt az Ipar- és Gazdasági Bizottságnak, és tiszteletbeli elnöke az MTESZ-nek.

Kiváló tudományos és közéleti munkásságát Kosuth-díjjal, három ízben pedig a Munka Vörös Zászló Érdemrendjével és számos más kitüntetéssel ismerték el. Az MSZMP VII. kongresszusán 1959-ben megvá-

lasztották a Központi Bizottság tagjává. A testületnek tagja maradt 1970. február 25-én bekövetkezett haláláig.

Teljes élet volt Hevesi Gyuláé. Kivívta embertársai és elvtársai megbecsülését, elismerését és tiszteletét. Születésének 90. évfordulóján kegyelettel emlékeznek rá a szocializmust építő Magyarország, amelynek sikeréért áldozta egész élete munkásságát, emberségét, forradalmi elkötelezettségét.

Vida Sándor

## Különleges lézermikroszkóp

A lézerek hatolnak egy új, különleges szerkezetű mikroszkópban. A műszer segítségével nem csupán az anyag mikroszerkezetének tanulmányozása, de kémiai összetételének meghatározása is lehetővé válik.

A vizsgált anyagból a milligramm ezredrészenek megfelelő mennyiséget vákuumkamrába helyeznek, ahol lézermikroszkóp határára plazmává alakul. A keletkező ionok számából meghatározható a kémiai összetétel is.

## A Vedres-brigád segítsége

... A három évvel ezelőtti felújítás ellenére az épület állékonyságában kétféle merülnek fel... — nem valami gazdasági krízisből, hanem egy hivatalos tanácsintézetből való idézet ez — a Juhász Gyula utca 7. szám alatti iskolai napköziotthonos központi konyha állapotának előzetes minősítése. S hogy milyen drámai erejű, annak illusztrálására csak annyit: 2700 adag ételt főznek itt naponta a kisiskolásoknak, de összesen 9 napközis konyha részére, napi 9600 adaghoz itt történik a hűsítőkészítés, továbbá minden nyersanyag raktározása és elosztása.

Ilyen előzmények és megfontolások alapján rendelték el az épületek műszaki felülvizsgálatát, s az ilyen-fajta vizsgálatokhoz kapacitást keresve jutottak el a tanács emberei az Építésiügyi Minőségellenőrző Intézet szegedi állomásához. A szokványosnak várható történet itt nagyot fordult. Az intézet ugyanis eléggé terhelt a soros munkákkal, meg hát az ilyen vizsgálatok meglehetősen sok és felelős munkával járnak, s elég költségesek is. Egyszerű lett volna azt mondani: nincs már rá erő, esetleg, hogy mégis beszorítják a programba, de 40–50 ezer forintba kerülhet... — ám ehelyett az állomás Vedres István szocialista brigádja, más gyermekintézményi munkákkal együtt, kiemelte ezt a feladatot a dossziéből és társadalmi munkában felvállalta. Nem ez volt az első figyelmessége a gyermekintézmények iránt, tavaly egy szegedi óvodát pártfogoltak hasonlóan.

A brigádvállalás tétje nem volt kisebb, mint hogy rövid határidőn belül döntésre alkalmas szakvéleményt adnak az egész objektumról, amit a tanács művelődésügyi osztályával kötött szocialista szerződésben hitelesítettek.

A folytatás egyrészt föl-emelő, másrészt lehangoló. Kilenc brigádtag három hónap alatt teljesítette adott szavát és 40 ezer forint eszmei értékű társadalmi munkával járult hozzá a gyermekintézmények városi kasszájának kíméletéhez — ám szakmai megállapításai szaporítják a város gondjait, mert a vizsgálat során az árvíz előtti épület és annak toldalékai rosszul vizsgáztak. A szociális rész és az irodák állapota életveszélyes, bontásra érett, más szerkezeti egységekben csak a földmcsere segít, de az sem ígér sokat, hiszen az épület gazdaságosan nem újítható fel, legfeljebb kis kapacitású konyha alakítható itt ki, új tervezéssel.

A vizsgálat eredményében tehát nincs köszönet, mert megint egy súlyos gond szakadt a művelődésügyre — annál inkább méltányolható viszont a Vedres István szocialista brigád gyors és önzetlen segítsége, amit a konyha vezetője tolmácsolt is az értékes szakvélemény átadásához a jelenlévő brigádnak. A brigád erre csak ennyit mondott: gyermekintézményekért mindig szívesen vállalnak társadalmi munkát, de mikor többet a szokásosnál, ha nem éppen a Vedres-jubileum évében?

## Kiváló acél

Országos visszhangot keltett az SZKP KB júniusi plénumának határozata arról, hogy 1981. február 23-ára össze hívják az SZKP XXVI. kongresszusát. A Szovjetunió dolgozóinak kiemelkedő termelési sikerekkel kívánják fogadni a történelmi jelentőségű eseményt.

Az Orenburgi területen fekvő Novotroiki Kohászati Kombinát kollektívája elhatározta, hogy több „kiváló minőségű termék kibocsátásával, a termelési részleg precízebb és összehangoltabb munkájával teszi emlékeztessé a párt kongresszusát.

Noha a kombinát még viszonylag fiatal (1955-ben helyezték üzembe), máris nagymértékben járult hozzá az ország gazdaságának gyarapításához. Az első gépcsoportok beindítása óta a martinműhelyből tavaly került ki az 50 milliódodik tonna acél.

A kombinát történetét a kapacitások szüntelen növekedése, a technológiai eljárások tökéletesedése jellemzi.

Az új objektumok építése, a meglévők rekonstrukciója lehetővé teszi a nyújtott arra, hogy a termelés bővítésén kívül új, különleges minőségű termékeket gyártásukat vezessék be. Így nemrég egy újfajta ötvözött acél előállítását kezdték meg, amelyet a fokozott szilárdságú konstrukciók előállítására használnak majd fel.

Az új objektumok között szerepel a legkorszerűbb automatikával ellátott „800” univerzális hengerson, amelyen rendkívül tiszta felületű szalagacélt lehet előállítani. (APN)

## Piramis

Kaltrótól 15 kilométerre délre, a sivatagban homokkal betemetett piramisok fel a régészek. Az építmény az 5. dinasztia korából származik. I. e. 2560-ban emelték.

## STOP reflektor

### Idős emberek a közlekedésben

Sz. V. leszállt az autóbusról, majd a kocsit mögül, tarkart helyzetből előlépve igyekezett át az úttesten. Egy személygépkocsi elé lépett. A gyalogos könnyű sérülést szenvedett. U. Sz.-né — az autóbusról szállt le sietve — az időközben odaérkező személygépkocsi elé szaladt. A gépkocsivezető már hiába fékezett, a balesetet nem tudta elkerülni. A két közlekedési baleset közös vonása, hogy a gyalogosok a felelősök, az ő figyelmetlenségük, megfontolatlanságuk volt a veszélyhelyzet oka. Vagy nem csak az? Sz. V. hatvanhat éves. U. Sz.-né 68 éves. **Életkoruknak vajon nincs-e szerepe abban, hogy balesetet okoztak?**

Előjáróban szövegezzük le: a KRESZ nem tesz ugyan különbséget középkorú és idős, ifjú és felnőtt között, a gyakorlatban érvényesülő közlekedési erkölcsnek azonban elfogadott szabálya, hogy a **gyerekeket és öregeket megkülönböztetett figyelművel** illeti meg a közlekedésben is. Sorozatunk mai részében a merev életkori határok közé ugyan nem szorítható, de élettanilag jól körülírható öregkor és a közlekedés néhány sajátos összefüggéséről szeretnénk szólni.

Hadd kezdjük **Marafkó Imrénék** a defenzív vezetésről írott könyvéből az öregekről folytatást jellemző sorait: „Nem közömbös a biztonságos közlekedés szempontjából az, hogy az életkorral járó szervi elváltozások milyen hatással vannak az emberi idegrendszerre, valamint az érzékszervekre. Megállapítható, hogy az öregeket jellemzően a **lejtellenzőbb az alkalmazkodó képesség csökkenése**. A legrohamosabb változás a látásban következik be. A látásalkalmazkodásának hiánya körülbelül 60 éves korra alakul ki teljesen. Az öregeknél együtt jár a halláséledés is. A szivműködés körülbelül ötven éves korban kezd hanyatlani. Nyugalmi állapotban ez nem okoz problémát, de mindennemű fizikai megterheléskor az úgynevezett **„életlani szívlejtelenység”** tapasztalható. Hirtelen vérnyomás emelkedést okozhat például az idegrendszeri izgalom.” S ki vitatná, hogy a 60–70 éves ember számára a mai felgyorsult közlekedési tempó izgalommal jár? „Az alacsony vérnyomás akkor okozhat bajt, ha hirtelen csökken. Ennek jellemző tünete az ájulás. Az ájulást különböző tényezők okozhatják, például nagy melegben hosszantartó vezetés, nagyfokú ijedtség.”

E néhány sajátosság együttes hatása sem jelenti persze azt, hogy emberek naptári és életlani kora egybeessen. „Egyértelműen nem lehet kimutatni, hogy az idősebb vezetők balesetveszélyesebbek, ugyanis a vezetési gyakorlat ennek ellentmond. Az tény azonban, hogy a közlekedés forgalmánál növekedése és a „közlekedési stressz” az idősebb szervezetet jobban igénybe veszi.”

És most térjünk vissza a bevezetőben említett két balesethez. Nem kell ahhoz sem orvosnak, sem pszichológusnak lennünk, hogy elképzel-

jük: az esti sötétben az autóbusról lelépő Sz. V. megfontolatlan lépésében nyilván annak is része volt, hogy az autóbusról motorhangja elnyomta a közeledő személygépkocsi zaját, s a busz tompított világításának fénykévében a gyalogos nem érzékelte a személyautónak az aszfaltra vetődő fényeit. A defenzív vezetéselmélet kifejezésével élve: az érzékelési baleset után a környezetből beszerezhető információk nem jutottak el tudatába, s így ezeket nem is rendszeresítette, s vethette össze az emlékezetében tárolt korábbi közlekedési képességekkel, tapasztalatokkal. Pedig azt bizonyára ő is tudja, hogy álló jármű mögül kilépni csak kellő óvatossággal szabad...

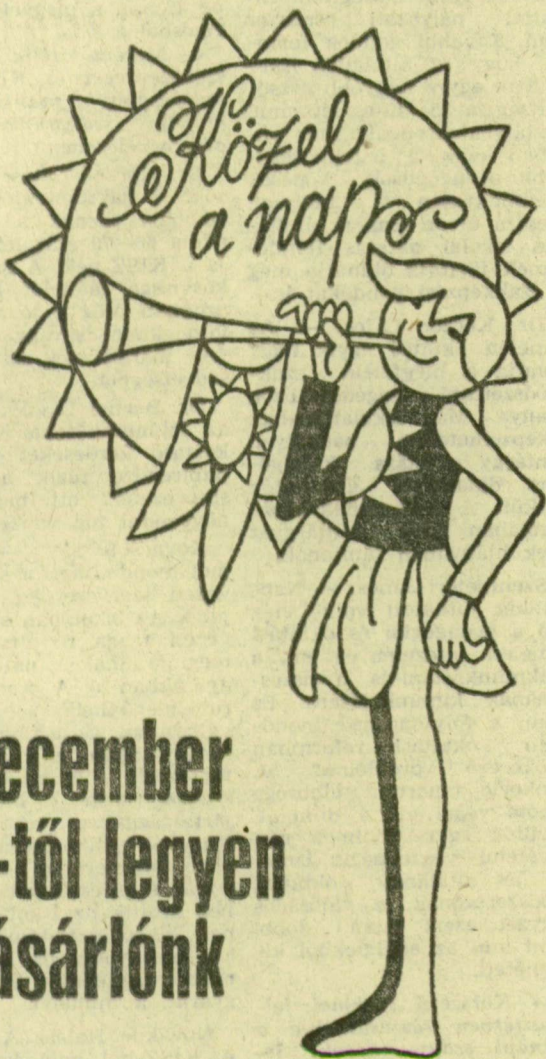
A másik baleset 68 éves szereplője az úttest túloldalán levő autóbusról átlépett a közlekedési erkölcnek azonban elfogadott szabálya, hogy a **gyerekeket és öregeket megkülönböztetett figyelművel** illeti meg a közlekedésben is. Sorozatunk mai részében a merev életkori határok közé ugyan nem szorítható, de élettanilag jól körülírható öregkor és a közlekedés néhány sajátos összefüggéséről szeretnénk szólni.

Lássuk ezek után a statisztikát. A Csongrád megyei Közlekedésbiztonsági Tanács értékelő-elemző szakbizottsága 1980. első félévének végén is elkészítette összefoglaló jelentését, a megye baleseti helyzetét jellemző adatok közül mi most a témánk szempontjából fontosakat emeljük ki. Tehát: 1980. első hat hónapjában „számottevő a balesetek bekövetkezésében a véten személyek sérülése. A balesetet szenvedők többsége, 55,4 százaléka csak részese és nem okozója volt balesetének. **Alig csökkent a hatvan évesnél idősebb sérültek száma.** A személyi sérüléssel végződött balesetek között hetven olyan volt, mikor jármű ütött el gyalogost — 21 esetben 60 éven felüli gyalogost. Ez a 21 baleset ugyan az összes balesetek „csupán” 6,8 százaléka, de az idős emberek nem is korosztályuk létszámának arányában vesznek részt a közlekedésben, hanem jóval kisebb arányban! A hetven gyalogosebalesetből egybe-

telet 35-öt idézett elő a gyalogos hibája, s harmincötük közül tízen voltak hatvan évesnél idősebbek.

Az első félév baleseti mérlegének vizsgálatok is igazolják hát az állítás: az időskori alkalmazkodóképesség csökkenése miatt a **fokozott óvatosságot** nem csupán az öregektől kell elvárni, hanem attól a korosztálytól is, amely számbeli fölénye, közlekedési gyakorlatlottsága, életlani adottságai révén „helyzeti előnyben” van: a felnőtt járművezetők népes táborától.

Pálfi Katalin



December 4-től legyen vásárlónk

Nap mint nap



SZEGED NAGYÁRUHÁZ