

A fentiekből kiindulva én tehát amellet vagyok, hogy az oktatás keretében a környezetfizikát értelmezzük inkább a környezet fizikájaként, még akkor is, ha így a földtudományok és az élettudományok felségterületeire is behatolunk. Saját előadásaim tematikáját ebből kiindulva állítottam össze. Az új, két-szintű képzés rendszerében a környezettan alapképzés, valamint a fizika alap- és mesterképzés keretében is a „Környezetfizika” két féléves, heti 2 órás tárgy, és tematikája a környezettan és a fizika szakokon megegyezik. Az első félév anyaga fogalomgyarazatokkal kezdődik, majd a környezeti anyag eredetének, fejlődésének rövid áttekintésével folytatódik. Ezután több előadás keretében a külső (a kozmikus térből, a Föld bolygó voltából, valamint a Föld belsejéből származó) hatások és környezeti követ-

kezményeik kerülnek sorra. A félév további részében a földkéreg, a vizek és a légkör fizikájával kapcsolatos legalapvetőbb ismereteket tekintem át. A második félév a környezeti radioaktivitás és ionizáló sugárzások tárgyalásával kezdődik, majd több előadás keretében az élővilág fizikájának alapszintű áttekintésével folytatódik. Ezt követi az emberi tevékenységek környezeti hatásainak tárgyalása (benne a mesterséges, épített környezettel, a zajjal és az energetikával), és végül a környezet vizsgálatára alkalmazott, fizikai elveken működő eszközök és módszerek ismertetése.

#### Irodalom

1. Kiss Á.: Fizika a környezettudományban. *Fizikai Szemle* 57/7 (2007) 232–236.

## KÖNYVESPOLC

# Szentgyörgyi Zsuzsa (szerk.): MÉRNÖK – TUDÓS – ISKOLATEREMTŐ MICHELBERGER PÁL ÉS KORA

Typotex, Budapest, 2008, 392 oldal

A Typotex *Életutak* sorozatának második köteteként jelent meg a mérnök-tudós *Michelberger Pál* interjúköte *Szentgyörgyi Zsuzsa* szerkesztésében, amelynek elkészültére Michelberger professzor 75. születésnapja adott alkalmat. Mielőtt azonban az interjúra kerülne sor, egy összefoglaló résszel kezdődik a könyv (terjedelmének egyharmadában-egynegyedében), amely mindenekelőtt a magyar gazdaságfejlődés igen rövid, mégis kitűnő összefoglalását adja 1867-től napjainkig. Különös hangsúlyt kap itt a magyar autóbushyártás, amely legeredményesebb időszakában 14–15 ezer autóbust (ez az akkori nyugat európai autóbushyártás mintegy fele) termelt évente, és ebben nem kis érdeme volt Michelberger Pálnak. Ugyanebben a részben találjuk Michelberger professzor életrajzának összefoglalását is, aki művelt, zeneszerető Pest környéki sváb munkás családból származik (üvegcsiszolók, hangszerkészítők leszármazottja).

Az interjúrészt, amely tulajdonképpen „lelke” a könyvnek, három munkatársa, tanítványa (*Magyar István, Péter Tamás, Várlaki Péter*) vette fel, mint kérdező. Ezek során – többféle metszetben, bizonyos átfedésekkel – egy gazdag életút képe bontakozik ki, amely nemcsak érdekes, mint olvasmány, de a korszakra, és ezen belül az iparfejlődésre (különösen a magyar autóbushyártásra) vonatkozóan rendkívül gazdag információkban. Ahogy Szentgyörgyi Zsuzsa írja a könyv előszavában „Michelberger Pál gazdag

életútja mögött a 20. századi Magyarország zaklatott gazdasági és társadalmi háttere húzódik meg”.

Az életpálya Vecsésről indult, és a helyi plébánosnak nagy szerepe volt abban, hogy a tehetséges gyerek gimnáziumban tanult tovább, hogy életútja a Műszaki Egyetem rektorságáig, a Magyar Tudományos Akadémia alelnökségéig és a FISITA (Federation Internationale des Sociétés d'Ingénieurs des Techniques de l'Automobile) elnökségéig vezetett, közben és párhuzamosan döntő szereppel a magyar autóbushyártásban az Ikarus gyárnál.

Az interjú kérdései és feleletei fejezetekbe csoportosulnak: például *A pálya kezdetei, A rektorság éve, A tudományos pálya, Magánélet – család, Kedvtelések – zene, Pillantás a jövőbe* stb. A könyvet részletes életrajzi adatok, publikációs jegyzék zárják.

Az ismertetést azzal az „útravalóval” érdemes befejezni, amit Michelberger professzor a könyv vége felé a közlekedés, a közlekedéstudomány fejlődésével, jövőjével kapcsolatban megállapít: „...az adott tudomány területéről ki kell lépni a társadalomtudomány területére is. És a társadalomtudomány területéről ki kell lépünk az – egyébként nem tudománynak tekinthető – etikai kérések körébe is. És végső soron, a döntéseink zömében etikai alapon kell meghozni a döntést...” Mindez minden bizonnyal túlmutat a közlekedéstudomány és közlekedési ipar területén.

Berényi Dénes