

Megszívlelendő: kedves kollégája könyvéről többszörösen is gondolja meg, mit ír az ember. Elsősorban persze a szeretet, a rokonszenv kritikus tárgyilagosságot, elfogulatlan-pártatlan mérlegelést szinte kizáró hatásai miatt. Am azért is mert hosszú évek óta belülről szemlélve az újságírói munka mindennapjait csak úgy, mint az ember körül a szerkesztőségben nap mint nap előforduló kollégák egymástól elkerülhetetlenül oly élesen elütő valóságait — óhatatlanul torzító lehet a kép. Igaz, ugyanakkor — tán élesebb kontúrokkal rendelkező is.

Idestova tíz esztendeje dolgozom egy munkahelyen Horváth Dezsővel, kezdő koromban, jó egy évig szobalásnak is voltunk. Ezek a látszólag privátizáló kitételek, biztosan tudom, már csak azért is szükségesek, mert hiszem Flaubert igazát, miszerint a stílus maga az ember. És Horváth Dezső esetében a napokban a *Magyarország felfedezése* sorozatban megjelent könyve, *A tizedik ember* különös súlyjal példázza a tényt: mennyire elválaszthatatlan a legtöbb esetben az emberi személyiség az általa létrehozott mű közvetlen kisugárzásaitól.

Jelen esetben fenti megfelelést úgy kellene konkretizálni kezdenem, hogy kijelentem: kevés humánusabb embert ismerek a szerzőnél. (Igaz, egyébként sincsenek olyan nagyon sokan. Legalábbis: nem elegendő.) Zavarba esnék ettől a megfogalmazástól, ha nem kellene rögtön hozzátennem: A tizedik ember azért kitűnő könyv, mert — mindenképp, szándékoltan és erőteljes hangulattal — humanista mű. Jól tudom, minden kiváló emberi alkotás az, de itt az emberpártiságnak felfokozott — mert kényszerűsülte helyzetek révén, muszájból fölerősített

A tizedik ember

— szerepe van. A tanyán élő magyar emberekért — a tizedik emberért — való hadakozás okán.

Egy statisztika szerint Magyarország minden tizedik lakója tanyán él. A pompás cím többszörös értelme nyilvánvaló, s ez az alapállás végig döntő mértékben meghatározza Horváth Dezső írását. Nem nagyon akarózik szociográfiának minősítenem ezt a könyvet. Nem mintha a szigorú műfaji kritériumok szerint nem ebbe a kategóriába tartoznának, akárcsak maga a sorozat, amelyben napvilágot látott. Viszont a fenti alapállás következtében éppúgy nem értem „csak” szociográfiának ezt a könyvet, amennyire a népi írók — Horváth Dezső szellemi-eszmei elődei és mesterei — hasonló jellegű munkáit sem. Embermeleg írók — összeszerkesztett gyűjteménye ez a 350 oldal (is), ahol az önzetlen, mélyen átélte aggodalom, a küzdelem és a szeretet indulatai hitelesítik a tiltott házzakkal viaskodó, az árvíz után talpra álló, a helybeli iskoláktól, a „madzagvasútól” megfosztott, vagy akár a „csupán” hetvenes évek magyar életével küszködő tanyai emberekről szóló sorokat.

A tanyai-párti, az emberpárti eszmei közelítésmóddal élő író-újságíró született, verbéli riportert. Most nyomtatásban érkező kapocs-lattermtési készsége, amely — tanúsíthatom — az empátiának, a türelmes emberiségnek és az olthatatlan, égő, emberi sorsokra-valóságokra szomjazó kíváncsi elemének igen szuggesztív ötvözetével rendelkezik. Olyan, hogy aki „élőben” találkozhatott vele (hosszú

éveken át barangolta — már újságírói munkájából következően is — keresztül-kasul a szegedi járást), aligha vonhatta ki magát öszintére, megnyílásra hívó hatása alól. Ebben az alapos, a tanyai életformát, a tanyai lételem teoretizálva-meditálva, hanem szinte kizárólag sorokon-történeteken át felmutató könyvben nincsenek „általánosító”, „átfogó jellegű”, ország-világ vonatkozó gondjait megoldó eszmeifuttatások. Horváth Dezső szerényen-okosan érti és érzi, hogy módszer csakis a legjobb értelemben vett riporteri nyitottság totális alkalmazása lehet: ő kérdező és újra kérdező, szembe és pöröl, szemlél és szemléltet. Ez a metódus akkor hat legelevenebben, amikor a jólismert, a személyes találkozás első percétől annyira jellegzetes „Dezső-stílus” drámai élethelyzetekkel vagy önmagában is izgalmas témákkal találja eleve szemközt magát. Ezek azok az oldalak, amelyek annak az olvasónak is élményszámába mennek, aki híret is alig hallotta a tanyavilágnak s a Flaubert-i igazság ezúttal különösen élénk illusztráció-járól sem szerezhetett korábban tapasztalatokat.

Mi mindenre haragszik A tizedik ember szerzője? Mindarra, ami korlátolt, ostoba, lelketlen, bürokratikus — és így tanyai ember-ellenes. Példa mindezekre pedig akad jócskán. Probléma, érzékenység, a már vázolt, eredetiségében is „profi” közelítésmód és a (néha ugyan kissé „túlporgetett” eredeti) stílus harmasegysége ad igazi, igen karakteres keretet a könyvnek. Legmegragadóbb írásai például a *Minden évben Don Quijote*,

a *Menekülő*, a *Közsegélyes kúria* vagy a *Földúton*-ciklus darabjai, közöttük az én szívemhez külön oly közelálló *Baba* szívsz. kitaró, komoly szakmai felkészültséget, kristályosan tiszta eszmei megalapozottságot, originális íráskészséget és lényeglátást tükröznek. Akárcsak A tizedik emberből szüntelenül áradó „Horváth Dezső-ég”, amiről nagyon sokan tudják ebben a városban (de feltehetően a tanyákon még többben), mit és mennyit ér igazából.

„Mit kellene változtatnunk a tanyarendszere? Legelőször a parancsosztogatókat kellene kivonni onnan. Azokat, akik csak vezény-szavakat tudnak: most jobbra, most balra, most meg egészen hátra. Egyszerre mindenki! Kopogjon a sarok! Azokra gondolok, akik igen gyorsan váltanak, és rekedtre kiabálják magukat akkor is, ha másik vezényszót kell mondani. Akik utolsóként tángtanak a betokosodott koncepció mellől is, de elsőként állnak az új mellé...” Intettek sokan, vegyem elő mégis a statisztikákat, és hívjam föl a figyelmet a belőlük kiolvasható tendenciákra. Nem a kényelem tartott vissza, inkább az, hogy a most kiolvasható tendenciák remélhetően nem lesznek érvényesek akkor, amikor ezekből a sorokból könyv lesz. Azért sem fogadtam meg a tanácsot, mert a humánus csorbulásaira nem számokkal kell felhívnom a figyelmet.” Ez a két, a könyv végén olvasható részlet, azt hiszem, a legtöbbet árul el a műről és írójáról. Akihez bizonyára nem tudtam a szükséges elfogulatlansággal közelíteni, de nem bánom. S akinek *Klinikai föltámasztás* után talán ez a publikáció lesz a soron következő lendítő kerék. Mondjuk a következő könyv felé. (Szépirodalmi, 1985.)

Domonkos László

szont az üzemanyag-mennyiséget csökkentjük, az autó használhatósága kerül veszélybe, hiszen nem lehet sűrű töltőállomás-hálózattal számolni, s az autós az üzemanyagának tekintélyes részét arra pazarolná, hogy keresné a legközelebbi tankolási lehetőséget.

— Mennyire bonyolult a hagyományos gépkocsik gázüzemre való átalakítása, és mennyibe kerül?

— Egyáltalán nem bonyolult. Az átalakítás egyik része a motort érinti. A karburátor elé kell beépíteni egy olyan gázszelvényt, amely a benzint helyett a gázt adagolja. Emellett azonban meg kell tartani a karburátort és a teljes benzinnelálló berendezést, hogy a gáz kifogyása esetén az autót a hagyományos módon is lehessen üzemeltetni. Az átalakítás másik része a gázátviteli rendszer beépítése, és mindazoknak a biztonsági feltételeknek a megteremtése, amelyek egy esetleges baleset esetén a gáz felrobbanását megakadályozzák. Mindezek az átalakítások a hazai becslések és külföldi adatok alapján 20–30 ezer forintot emésztene fel. Ehhez járul még a speciális karbantartási költsége is, ami megítélni kell tehát arra is, hogy 20–30 százalékkal megdrágulnak a fenntartási és javítási költségek.

— Számításokat végeztek-e arra vonatkozóan, hogy ilyen magas ráfordítási költségek mellett hogyan érné meg a földgázüzem egyrészt a népgazdálkodás, másrészt a fogyasztóknak?

— A számítás azon alapult, hogy a földgáznak a benzinnel szemben adódó alacsonyabb árából fedezni kell az átalakításból és a fenntartásból származó többletköltségeket. A felhasználó részéről nyilvánvaló elvárás, hogy az olcsóbb üzemanyag

2–3 éven belül behozza a többletkiadásokat, és a továbbiakban hasznos hozzon. Ezek alapján kiszámítható, hogy mennyivel olcsóbban kellene adni a földgázt a benzinnél, hogy a fogyasztónak gazdaságos legyen. Ha viszont a földgáz annnyival olcsóbb lenne, népgazdasági szinten nem érné meg, figyelembe véve a magas beruházási költségeket és a földgáz vilápiaci árát. Hogy országos szinten is gazdaságos legyen, olyan magas adóval kellene megterhelni a földgázt, hogy akkor már a fogyasztónak lenne ráfizetése.

Lényegében tehát arra a következtetésre jutottunk, hogy a szénhidrogének pillanatnyi vilápiaci ára mellett a földgázüzem szélesebb körű bevezetése Magyarországon gazdaságtalan volna. Persze egy olyan változás esetén, ha az ország csak elnyert pénzügyi feltételek mellett tudna kőolajat vásárolni változatlan helyzet, s a földgáz gazdaságossági mutatói javulhatnak. Ez azonban néhány éven belül nem várható.

— Hagyományos gépkocsiszállító partnereink kísérleteznek-e gázüzemű autók gyártásával?

— Ebből a szempontból csak a Szovjetunió, Csehszlovákia, Lengyelország és Románia jöhetnek számításba, mert a kétütemű NDK-gyártmányokat nem is lehet földgázüzemre átalakítani. Az említett országok autógyártói kísérleteznek a földgázzal, de információim szerint 4–5 éven belül ilyen gépkocsit még a gyártó országokban sem fog kereskedelmi forgalomba megjeleníteni, ezért beszerzésük sem várható.

MI? HOL? MIKOR?

1985. FEBRUÁR 21., CSÜTÖRTÖK — NÉVNAP: ELEONÓRA

A Nap kel 6 óra 40 perckor, és nyugszik 17 óra 17 perckor.
A Hold kel 7 óra 45 perckor, és nyugszik 19 óra 1 perckor.

VIZÁLLÁS
A Tisza vizállása Szegednél Szedrán plusz 207 cm (apadó)

KILENCVEN ÉVE
született Carl Peter Henrik Dam (1869–1936) Nobel-díjas (1936) dán biokémikus, a K-vitamin felfedezője.

SZÁZ ÉVE
született Rudas László (1885–1970) egyetemi tanár, filozófus, akadémikus, a kommunista mozgalom harcosa. Jelentős szerepe volt a dogmatizmus elméleti alapjainak terjesztésében, főként a Lukács György elleni támadásával.

KISSZÍNHÁZ
Délután 2 órakor: Agacska — Börtenszünet.
Este 7 órakor: A hab — Déryné 1. bérlet.

MOZIK
Vörös Csilla: délelőtt 10. délután negyed 4, fél 6 és háromnegyed 8 órakor: Aranyoskám (színes, m. b. amerikai, 13 éven felülieknek, III. helyárral).
Feklya: háromnegyed 3 és fél 8 órakor: Aranyoskám (színes, m. b. amerikai, 13 éven felülieknek, III. helyárral), negyed 6 órakor: Társas utazás (színes magyar).

ÜGYELETES
GYÓGYSZERTÁR
Klauzál tér 3. sz. (13.57-es) este 3 órától reggel 7 óráig. Csak sürgős esetben.

BALESETI, SEBÉSZETI ÉS UROLÓGIAI FELVÉTELI ÜGYELET
Ma a balesetet szenvedett személyeket Szegeden a II. Kórház veszi fel (Tolbuhin sgt. 57.), a sebészeti felvételi ügyeletet az I. Sebészeti Klinika (Pécsi u. 1.), urológiai felvételi ügyeletet a II. Kórház tart.

ÉJSZAKAI ORVOSI ÜGYELET
Este 7 órától reggel 7 óráig a felnőtt lakosság részére: Szeged, Hunyadi János sgt. 1. sz. alatt. Telefon: 10-100.

GYERMEKORVOSI ÜGYELET
Munkanapokon 13 órától másnap reggel fél 8 óráig, szombaton, vasárnap és munkaszüneti napokon reggel fél 8 óráig másnap reggel fél 8 óráig a Lenin krt. 20. szám alatti körzeti gyermekorvosi rendelésben történik a sürgős esetek orvosi ellátása.

FOGORVOSI ÜGYELET
Mindennap este 10 órától reggel 6 óráig, szombaton reggel 7-től hétfő reggel 7 óráig: Szeged, Zöld Sándor u. 1-3. Tel.: 14-420.

S. O. S. LELKISÉGÉLY-SZOLGÁLAT
Mindennap este 7-től reggel 7 óráig. Telefon: 11-000.

TV-ÉVÉNY
BUDAPEST 1.

8.00: Tv-torna — (ism.)
8.05: ITV
16.20: Hírek
16.25: Gulliver — angol-belga rajz-játékfilm — (ism.)
17.45: Pedagógusok fóruma
18.25: Képijság
18.30: Telesport
19.10: Tv-torna
19.15: Esti mese
19.30: Tv-írádó
20.00: Nemeskürty István: Széchenyi napjai — tv-játéksorozat — I.
20.50: Panoráma
21.50: Tv-írádó 2.
22.00: Hírnusz

BUDAPEST 2.
18.30: A gyöngybagoly visszatér — NSZK film
19.05: Képijság
19.10: Ecranus Nostru — a szegedi stúdió román nyelvű nemzetiségi műsora
19.30: Chamnitztől Karl-Marx-Stadtig — NDK rövidfilm — (ism.)
20.00: A Spandau Balett műsora
20.45: Tv-írádó 2.
20.55: A veréb — NDK tv-film

BELGRÁD 1.
8.20: Tv-naptár
9.00: Jelenko — tv-sorozat gyermekeknek
9.30: Versek és mesék
9.15: Művelődés
10.00: Az Antarktisz
10.30: Hírek
10.35: Művelődés
12.30: Hírek
16.25: Videóoldalak
16.35: Versek és mesék — (ism.)
16.50: A Föld múltjának tanú
17.00: Magyar nyelvű tv-napló
17.10: Művelődés
17.30: Hírek
17.35: Tv-naptár
17.45: Jelenko — (ism.)
18.15: Vetélkedő
19.15: Rajzfilm
19.30: Tv-napló
20.00: Politikai magazin
21.05: Kalevala — filmsorozat
22.05: Tv-napló

BELGRÁD 2.
18.30: Zágrabi körkép
19.00: Ifjúsági adás
19.30: Tv-napló
20.00: Művészeti est
22.30: Tegnap, ma, holnap

ÚJVIDÉK
17.00: Tv-írádó magyarul és szerb-horvátul
17.45: Jelenko — gyermekeknek
18.15: Literatúra
18.45: Ismeretterjesztő műsor
19.15: Rajzfilm
19.30: Tv-írádó 2., magyarul
21.00: Tv-filmsorozat
20.50: Mindent a maga idejében — II-12.

K. S.

STOP reflektor

Benzin helyett gáz?

Néhány hónappal ezelőtt a rádió és a tévé nyilvánossága előtt is bemutatott és megtrótták azt a rajtaapott autót, aki propán-bután gázzal működtette gépkocsiját. Szabálytalanságát, egyéni vétségét senki sem vitatta ám sokakban felvetődött a kérdés — elsősorban külföldi példák alapján —, hogy ha ez ilyen olcsó és házilag is megoldható, miért nem alkalmazzuk országos méretekben is.

Hogyan áll valójában a gázüzemű gépkocsik ügye Magyarországon? Erről kérdeztük dr. Cser Gyulát, az Autóipari Kutató Intézet főosztályvezetőjét.

— Kevesen tudják, hogy a belső égésű motorok története a gázüzemű motorokéval kezdődött, azaz előbb használták üzemanyagként gázt, mint benzint. A probléma tehát nem a motorral kapcsolatos. Működőképes konstrukciók, ha még nem is egészen kiforrottak, léteznek. A legnagyobb gond a gáz tárolása a gépkocsiban. Ahhoz, hogy az autó elegendő mennyiséget vihessen magával, mind a földgázt, mind a propán-butánt cseppfolyósítani kell. A háztartásokban jól ismert propán-bután gáz már 5–8 bar nyomáson cseppfolyósítható, s nem is kell hozzá különösen nagy szilárdságú tartály. Igaz, még ezek a palackok is jóval nehezebbek, mint a hagyományos benzintartályok. A földgáz viszont atmoszférikus nyomáson nem cseppfolyósítható. Elvileg erősen túlhűtött állapotban is tárolható, azonban ehhez rendkívül drága tartályok kellenének, amelyekkel eddig csak az űrhajózásban alkalmaztak.

— Ennyi ellenérv után a földgáz már nem is jöhet számításba?

— A kérdés nem ilyen egyszerű. Tudniillik földgáz — minden hátránya ellenére — van, a propán-bután gáz pedig kevés, s az is kell a háztartások ellátására. És nem is olyan olcsó, mint amilyennek látszik. Nagyon kedvezményesen áron kerül kereskedelmi forgalomba, semmiféle adó nem terheli, sőt, dotálják. Az importálásról pedig azért kell lemondanunk, mert a világpiacon a gáz ára gyakorlatilag ugyanannyi, mint a benziné.

— Vajon miért terjedt el mégis külföldön?

— Azért, mert a kőolaj-finomítás melléktermékeként keletkező propán-bután gázra — például Hollandiában, Olaszországban — nincs akkora háztartási igény, mint nálunk. Mivel a földgáz gazdaságos elfogyasztása ott is kívánatos, adhatják olcsóbban a benzinnél. Ezek alapján könnyen belátható, hogy nálunk csak a földgáz jöhet számításba. Hazai lehelyekről és importból könnyen hozzájuthatunk, bár ez sem korlátlan mennyiség, s egy részét valutáért vásároljuk. Említettem, hogy a tároláshoz speciális tartályra van szükség. Ennek a súlya személygépkocsinál több száz kiló, teherautónál több tonna lehet. Ez a tekintélyes többletsúly csökkenti a hasznos teherbírás. Európában általában az a kívánalom, hogy egy hagyományos üzemelésű autó legalább 400 kilométert tudjon megtenni egy tankolással. Ha ugyanazt egy földgázüzemű kocsitól várnánk el, a palackok súlya felemésztene az egész hasznos teherbírását. Ha vi-

22.10: Dublin rózsái — részletek