

Sárga kocsi, páros szám: városi villamos, igazgatók a Hűvösök, részvények tulnyomó része a főváros birtokában, szakaszjegy ára tizenkét fillér, átszállójegy tizenhat fillér, husz fillér, huszonnégy fillér, de vannak harminc s ha nem csalódom, negyvenfilléres utak is. A városi villamosé a Nagykörut, amiben a *nagy* jelzót nem kell komolyan venni; az egész körut alig valamivel hosszabb négy egymásmellé tett kiflinél. Az alapjegygyel, a szakasszal még sem lehet végig utazni rajta, mert a körut körülbelül a közepén, a Rákóczy-ut sarkánál ketté van szakítva egy szakaszhatárral. A Dohány-utcától a Rákóczi-térig tehát már tizenhat fillér az utnak az ára s a Rákóczi-tértől tizenkét fillérért mindössze a Nemzeti Színház színesszbejárójáig lehet eljutni. E távolságot a legnagyobb erőfeszítéssel sem lehet ötszáz méternél többre becsülni. A Nagykörut végén annyira végeszakad ennek a városi villamosnak, hogy még végállomás is van ott, bádog-házikóval, de nem a közönség, hanem a villamosszemélyzet számára. A közönségnek villamosvégállomási épületekre nincs is szüksége. Napsütés ellen a széles szalmakalapot s a gutaütést, eső ellen az esernyőt és az influenzát már régen kitalálták. Vége szakad a villamosvonalnak? Igen. Akkor nyilván végeszakad ott a forgalomnak is. Ezt nem lehetne állítani. A forgalomnak ott természetes folytatása van a Lipót-körutra, a Margit-hidra és így tovább mindenfelé. Csak éppen a Nyugati-pályaudvarig pontosan nem megy senki, leszámítva azt a néhány embert, akinek a Nyugatival el kell utaznia. De a városi vonalának mégis vége szakad, mert tul a Váci-köru ton, lámpaszigeten, teherkocsi-forgalmon, tul, tul minden en, az operenciás tengeren is tul, a városi villamosvégállomástól harminc méterre folytatódik ugyan a közlekedés, de az már a Közuti birodalma. Piros, barna, halványzöld és lila kocsi, páratlan számok: közuti villamos, igazgató azelőtt Jellinek, most Sándor Pál, a főváros többsége a részvényesek birtokában, szakaszjegy tizenkét fillér stb., stb., mint előbb, fel negyven fillérig. Ez a hatalmasabb társaság, vonalainak hosszára s a közgyűlés többségének befolyásolására nézve. Ezt a hatalmi pluszt kell ellensúlyozniuk a Hűvösöknek azzal, hogy ők viszont a nyolcadik kerület körlátlan urai s ha muszáj: egy írni-olvasni nem tudó államtitkárt huszonnégy óra alatt meg tudnak választatni nem írni-olvasni tudóvá, mert ez egyelőre lehetetlen, hanem képviselővé, ami szintén analfabétát jelent. Azelőtt volt Hűvös-család és Jellinek-család s az ember nem tudta, hová nyujtsa a pálmát. Itt is, ott is egy kedves öreg ur, egy meleg zsidószívű atya, aki még akkor kezdte el működését, mikor Budapest kis város volt s mire a város megnőtt, mindegyik egy olyan nagy üzemnek állott az élén, amely régesrégen tulnőtt az ő koncepciójának határain. De közben nemcsak a város nőtt meg, hanem a gyermekek is, akik ugyan a nagyvárosban születtek, de szerencsétlen véletlen folytán még atyáiknál is kisebb kaliberűek lettek s ezek a gyermekek, valamint egyéb közeli és távoli rokonok vették át Budapest közlekedési politiká-

jának irányítását: Ne akarj jobb lenni, mint atyáid voltak. Hát nem. Ők nem is lettek jobbak, még ugyanolyanok sem lettek s ha az atyák még visszaemlékeztek kicsiny és verejtékes kezdeteikre s ez szerényekké és türethökké tette őket, a fiuk már abban nevelődtek, hogy ők fővárosi notabilitások s már nem lehetett bírnivaluk. Itt kezdődik Hűvös Iván szereplése és itt kezdődik minden épgyomru budapesti embernek állandó undorodása. Hogy valaki minden szégyenkezés nélkül vegye át atyjának azt a vezető állását, amit az atya ült szélesre és melegre s amelynek átvételére a fiut sohasem is képezték s nem is kényszerítették volna, ha más életpályán boldogulni tudott volna, ez olyan ambíció-hiány, amit egy rosszul sikerült utódtól nem tudok rossz néven venni. Hogy a közélet tegnap a hatvanesztendős Hűvös József előtt törte ketté a derekát (amire volt némi alap, mert ez az öreg ur *self-made-man* volt és kopaszra dolgozta magát, mielőtt feljutott a vezető pozícióba), de ma már a huszonötsztendős Hűvös Iván fényes értelmével előtt hajlong nyavalyás reverenciával, ezt megint nem tudom rossz néven venni attól a közélettől, amely harmadiziglen tiszteli az apák pénzét a fiaikban. De hogy a pesti villamos igazgatója csak azon az alapon, hogy ő a fia valakinek. Bárczy István és Vázsonyi Vilmos mellett mint harmadik városvezér szerepeljen, azzal a különbséggel, hogy amit az a másik kettő akar, az nem mindig történik meg, amit ez a harmadik akar, az mindig megtörténik s ha a városnak kell összedőlnie is miatta: ezt nem tudom lenyelni. A város igazgatásában nem is látok más szerepet a villamos igazgatója számára, csak a villamos igazgatását, különösen akkor, ha az a villamos olyan nagyon rosszul van igazgatva, mint ahogy van. Nem is kell hozzátennem, hogy egy ilyen villamos-izé, sehol, ahol az emberek arcán nem sevrő-bőr van, nem ülhet bent a város közgyűlésében. Nálunk nemcsak ott ülhet, hanem dirigálhatja a város közgazdasági életet. Mért a közgazdaságit? A szellemet is, ha parancsolja. Mindent dirigálhat, ami eszébe jut, illetve azt az egész hatalmas komplexumot, ami nem jut az eszébe, mert semmi sem jut az eszébe, dirigálhatja. Városrendezési tervei vannak, az illemhelyekről megváltó ideái támadnak, uszócsarnokot akar létesíteni a milléniumi emlék tövében, kevesli a fiakkertarifát, fölemelteti a nemlétező autotaxi díjszabását. És megjelenik és jelen van és beszédet tart és befolyást gyakorol. Mi az? — kérdezi az ember megdöbbenve. Hát ennek az embernek senki sem szól, hogy hallgasson, hogy menjen odébb, tűnjön el, szűnjön meg egy kicsit, mert amit csinál az utálatos, még ebben a legkorruptabb városban is? Senkise mondja neki: hallja, a villamos rossz, a körutról nem lehet a Lipót-körutra átjutni, hallja, a hajók eltörnek, a kocsik elakadnak, hallja, tizenegykor már nincs villamoskocsi, amire felüljek, hallja, nem a Beze-édj-utcába kell az új vonal, mert ott a fene se jár rajta, hallja ezzel foglalkozzék és ne terhelje állandóan az idegeimet.

Hogy miért ez a nagy kitérés? Miért haragszom ennyire? Mert meggyőződésem, hogy ha a közüzemek vezetői szép csendes és

rendes hivatalnokok volnának, akik az esztendő egyik felét külföldön töltenék az üzemük tanulmányozásával, a másik felét itthon, hivatalos ügyeik pedáns elintézésével, akkor nem volna ennyi baj a közüzemeinkkel. De mindegyik ilyen fővárosi üzem-igazgató egy-egy lengő lobogója a városi, sőt az országos közéletnek is. Mert Hűvös Iván, ez a zseniális koncepcióju fiatal nagyratörő olyan zseniális, olyan koncepcióju, olyan fiatal és olyan nagyratörő, azért én nem tudok becsületesen közlekedni a villamoson, s mert Heltai Ferenc a képviselőházban büdzset-szakértő, sőt a delegációban is mit-tudom-én-mi, azért ki kellett dobnom a lakásomból a gázot, annyira nem akart égni. Meglehetősen olvasom az idegen lapokat, mégsem tudom, hogy ki Bécsben a gázgyár igazgatója, noha ez a gázgyár sokkal jobban működik, mint a budapesti és azt sem tudom, hogy ki igazgatja a párisi metro-t, pedig kitűnő intézmény s igazgatója megérdemelné, hogy mindig Fallières mellett olvassam a nevét. De a király öfelsege szent személyéről nincs annyi kommuniké a lapokban, mint ahányat tudomásul kell vennem Heltai Ferencről, Hűvös Ivánról és sajnos az utóbbi időben Bárczy Istvánról is. Kommuniké nélkül most már ő sem tudja sem kitenni lábát Budapestről, sem betenni a lábát e városba, amelytől – mint nyilatkozataiból látom – olyan tiszteletet vár el, minthogyha azok a gondolatok, amik a kalapja alatt nyüzsögnek, csupa megvalósított nagyszerűségek volnának. Először: nem tudom, mi van a kalapja alatt; másodsor: gondolataim nekem is vannak, s attóî félek, hogy jobbak, mint öneki; harmadszor én még nem követtem el, vagy nem engedtem elkövetni semmi rosszat e város ellen, mégsem szólitom fel az embereket, hogy ezentul idegen istenek és faragott képek helyett engem imádjanak. Negyedszer és utoljára: keveset akarok hallani polgármesterről, gáz-direktorról, villamos-igazgatóról, ellenben a munkájuk gyümlöcsét akarom élvezni.

És most vissza a villamoshoz. Mindenki belemegy abba a viccbe, hogy a főváros csakugyan nem tehet semmit a villamostársaságok kétfélesége ellen, valóban nem kényszeritheti őket bizonyos közös vonalak létrehozására, amint arra sem kényszeritheti, hogy abban hagyják a husz-féle jegy rendszerét s áttérjenek a tiz-fillés alap-árra, egy olyan kisterületü városban, amelynek belsejében alig van villamos-ut, amely tiz fillérnél többre taksálható lenne. A város tehetetlen, hisz a város azt sem tudta csaknem egy évtizeden át elérni, hogy a Közuti villamos ne lóvasuti sineket fizekessen le a maga számára, csak azért, mert a lóvasut-sinek olcsóbbak, mint a villamos-sinek, amiken a villamosnak jární kell, ha nem akar őrzítően csörömpölni és csikorogni, hanem siklani akar illedelmesen és csendesen, mint egyéb világvárosokban. A város nem tudta megakadályozni azt sem, hogy a városi villamos az eddigieknél teljes egy oktávval magasabb hangu csengőt szereljen a kocsijaira, amik most már egy hangberetvával az élükön vágnak bele vad levegönk zürzavarába. A város most tulajdonosa valahogy a városi villamosnak, ami nem azt jelenti, hogy Bárczy István befolyást nyert a

városi villamos vezetésébe, hanem azt, hogy Hűvös Iván igazgatja a Városin kívül a várost is. De azt mondják, hogy e tranzakció következtében a közgyűlés már semmire sem kapható, amit a Városi akar. Az már ugyis a városé, annak a kedvét nem kell keresni. A Városi most városi vagyon (állítólag), s a városi vagyont nem kell nevelni, ellenben a Közuti még privat-társulat, a privat-társulatot jó szolgálni a város érdekeivel szemben, mert a város nem jutalmaz, (amit ad, az *amugy* is kicsikarható tőle), de privat, az nem hálátlan. Így mondják, nem jártam utána, mert nem akartam bepiszkolni magamat.

