

A trónörökös pár fájdalmas és következményeiben kiszámíthatatlan katasztrófájának ez a visszamlékezés lehetne az egyetlen derűs epizódja.

Szomorj Emil.

## A villamos közlekedés Amerikában.

(Amerikai munkatársunktól.)

Cambridge Mass, június hó.

Bostonban, Massachusetts állam parlamenti palotájában (State-House) most is ki van függesztve diszhelyen, a budapesti Ferencz József földalatti villamos vonal építkezéseinek tervrajza, hirdetés, hogy ez volt a példa, a melynek nyomdokain Boston mai nagysága megszületett. Tudni kell ugyanis, hogy ennek a városnak egész Amerikában, Newyorkot is beleértve, a legnagyobb földalatti hálózata van. És ez a káprázatos fejlődés még egyre tart. Naponta elnézem, hogy micsoda gigászi munka folyik odabent a városban most is a föld alatt. Egy rövid esztendő alatt, ugyszólván a szemem láttára épült meg olyan három földalatti vonal, a melyik egymagában több, mint a budapesti Közuti egész hálózata. Ezer milliók vannak elásva a föld alá. De azok az elásott milliók, ötven perzentos jövedelmeket hoznak. Most derült ki, a mikor bérharczba keveredett a társaság az alkalmazottaival. Pedig a bostoni villamos tarifája jelentékenyen olcsóbb a budapestinél, a melyet most még meg is akarnak drágítani. Föld felett és föld alatt, bármilyen átszállással és bármilyen kombinációban, öt cent a vitelbér bármilyen távolságra. Öt cent csak öt cent itt, nem több. Annyi, mint otthon öt krajczár. Tehát egy krajczárral kevesebb, mint otthon a szakaszjegy ára. És éppen ebben van a vállalatnak hihetetlen aranyu jövedelmezősége. Ez az olcsóság teszi lehetővé egyre újabb és újabb vonalak kezdeményezését. Már ma meg lehet látni, hogy a jövő, az egész város közuti forgalmát, a föld alá fogja terelni, mert nem a felsővezetékes villamosé a jövő, mint a hogy azt mostanában odahaza szeretnék a köztudattal elhitetni. És nem is a magas vasutaké; a mely egyiptomi csapástól a jó isten mentse meg Budapestet, ha már az ut közepén fenyegető felsővezeték, a tekintetes tanács atyai gondoskodása meg nem óvja. Igenis, a földalatti villamos a jövő közuti közlekedési eszköze. A tökéletes, az ideális és veszélytelen. A mire Budapest adott példát az egész világnak; de Boston gondolta végig először a nagyszerű gondolatot. Ma már természetesen egész Amerika ezt a közlekedési politikát követi, a miben elől jár maga Newyork. Tudomásom szerint az új newyorki subway hat alagutu, a mit úgy fessék értelmezni, hogy hat földalatti villamos fut egymás alatt. Ha az ember kiszáll egy helyen az expressből, még egy pár aknával lejjebb mehet a föld alá és utazhat tovább a harmadik, negyedik, ötödik vagy hatodik alagutban, a hol a föld színén tomboló élet kábító zajának még a sóhajtása se veri fel a kriptai siket csöndességét.

Bostonban, bár a hálózat tökéletes már, a város kisebb igényei az ilyen méreteket feleslegessé teszik, de azért itt is épül már, a régi subway alatt, a harmadik parallel vonal. Pedig Boston nem nagyobb város Budapestnél. Sőt!... A legutóbb népszámlálás adatai szerint a lakossága jóval kevesebb is, mint Budapesté. Alig nyolcszázézer. Hogy van tehát, hogy ezt az óriási intézményt nemcsak megbirja, de ilyen arányokban fejleszteni is tudja? Holott a nagyobb Budapesté, építményeiben, rendszerében hitványul, fejlődésében ugyszólván stagnál és teljesítő készségében drágul, vagyis egyszóval és érthetően pangásban van.

A rejtélyt már megfejtettem az előbb. A titok nyitja az intézmény olcsóságában és tökéletességében van. Boston a földrajzi statisztika szerint kisebb város Budapestnél, de valójában kétszer akkora, mert legalább két millióra tehető az az embertömeg, a mely naponta kenyeret keresni a városba beözönlik. Micsoda lakásinséget és micsoda lakászsorát teremtene ez az óriás

tömeg ebben a kis városban, ha a tökéletesség fejlesztett olcsó közuti közlekedés nem tenné lehetővé a tömegeknek a perifériákon való elhelyezkedését. Csakhogy lehetővé teszi, mert itt minden szükségességgel számolnak és ebben van az amerikai városok hihetetlen fejlődésének egyszerű magyarázata. Newyork soha nem lehetett volna azzá, a mi, nagyszerű közlekedési berendezése nélkül, a mely a város fejlődését nem követte, de mindig megelőzte. Ezt pedig általánosságban állithatom Newyorkra éppugy, mint akármelyik más amerikai városra nézve. És hogy mekkora áldozatokra képes a rideg amerikai üzleti szellem ebben a tekintetben, arra álljon itt egyetlen példa. Az új cambridgei subway, a mely a várost Bostonnal összeköti, kerek tíz millió dollárba, vagyis ötven millió koronába került. Ehhez hozzáteszem, hogy Cambridge egy alig hetvenötezer lakosu városka. Igaz, hogy itt van Amerika leghiresebb egyeteme, a »Harward«, nem hinném azonban, hogy ez az ötven milliós vállalat az után a negyedfélezer egyetemi diák után élne meg. Pedig jól megél, azt elhihetik nekem.

Ezeket a dolgokat látni és megérteni, azután pedig magyar viszonyokra elképzelni, nem a legutolsó keserűség. Emlékszem, mennyit irkáltunk otthon s mennyit irkáltam én magam is, egyedül csak az éjszakai kocsijáratok érdekében. És emlékezem, hogy milyen süket füleknek szólt a mi minden kiáltó szavunk. Az egész magyar sajtó és Budapest népének egész közvéleménye nem tudta kikövetelni a villamos társaságok üzleti érdekeivel szemben az éjszakai kocsijáratokat, a melyek pedig minden hatósági lakáspolitikai és minden hivatalos boldogítás nélkül, nem csak megoldották volna a lakásinséget, hanem egy csapásra ártalmatlanná tették volna a véres filléreket sajtoló lakászsorát is, a hogy megoldották és ártalmatlanná tették egész Amerikában. Hiszen Newyorkban, a város mai abnormális túlnépesedése mellett nem lehetne lakni a házbérek miatt. De látná csak budapesti közepsorsu hivatalnok, kereskedő vagy iparos ember, hogy milyen három-négy szobás, gázfűtéses, fürdőszobás, tapétás lakásban lakik a newyorki jobb gyári munkás, heti négy, legfeljebb öt dollárért. Bizony megirigyelné érte. Igaz, hogy egy, — néha másfél, sőt két órányira is a város központjától, de öt centért teszi meg azt a két órai villamos utat és megteheti a napnak és az éjszakának bármely órájában. Igen bizony. És nem kénytelen, mint például az Ujság derék nyomdász személyzete is éjszakai nehéz munkája után, hajnali háromtól hatig ott gonyasztani az ólomporos, gőzös, forró munkahelyiségben, hogy haza indulhasson Pest-újhelyre aludni. Ezért nem lesz Pestújhelyből soha Bronx s ezért nem fáj a fejük, minden hatósági lakáspolitikai daczára, a derék budapesti háziuraknak.

Szeretném, hogy ha Bárczy polgármester ur, a kinek szociális jószándékaiban nem kételkedem, itt Amerikában tanulmányozná egyszer a világvárosi lakáspolitikát. Szeretném, ha látná Budapest polgármestere, hogy milyen egyszerű ez a kérdés így, a hogyan Amerika leegyszerűsíti. Ha a hatóságok, a dohányzási tilalmon kívül, egyebet is mernek elrendelni, a mi egy kicsit a közönség érdekében is van, nem csak a tisztelt üzleti társaságok dividendája érdekében. Nem egészen könnyű dolog, belátom. Nem egészen könnyű dolog itt Amerikában sem, mert a gazdag és hatalmas villamos társaságoknak itt is sok közülük van a városi adminisztrációkhoz; de azért, a mikor én itt ezekről a dolgokról mr. William A. Bancrofttal, a bostoni villamos társaság elnökgazgatójával beszélgettem, a kiváló amerikai üzletember valóságos elképedt azokon, a miket tölem a budapesti viszonyok felől megtudott. Szükségesnek tartottam ugyanis, hogy a magam technikai laikusságát ennek az Amerikában is elsőrendű szaktekintélynek a véleményével egy kicsit körülbástyazzam.

Mr. Bancroft pedig, a ki melleleg említve tábornoka volt az amerikai hadseregnek, azt mondja, hogy az a villamos-társaság, a mely egy meglévő alsóvezetékes hálózatot takarékoság ürügye alatt a silányabb felsővezetékre akar átalakítani, rablógazdálkodást folytat az illető város javaival.

— Egy közlekedési intézmény tudniillik, soha sem tekinthető másnak, mint közvagyonnak, bármennyire magántulajdon jellegű legyen is máskülönben. Már pedig technikailag régen eldöntött dolog, hogy az elsőrendű alépitménnyel, becsületesen megcsinált földalatti vezetékrendszer föltte áll minden más rendszernek. Éppen a forgalom szempontjából. Hogy a fentartása drágább, az igaz, de ez a karbantartási többlet számba sem

jöhöt olyan tarifális tételek mellett, a milyeneket ön említ.

— Ugy? — kérdeztem. — Budapesten pedig most éppen arról van szó, hogy ezeket a tételeket még meg is drágítsák.

— Impossible! Az átszállójegy maga is abszurdum már. Hiszen mi öt centért idegen városba viszzük el az embereket, végig valamennyi vonalunkon, három-négy átszállással, s ha az ut egy órán belül lebonyolítható, még vissza is jöhöt azért a pénzért. Ezek az árak, enyhén szólva, inkulánsak. Még alvezetékes rendszernél is mérsékelni kellene a tételeket legalább egy czenttel; az olcsó felsővezeték alkalmazása mellett pedig, három czent is sok egy ugynevezett szakaszjegyért. Ilyesmit Amerikában nem lehetne megcsinálni. Nem a városi hatóságok, a közönség maga rendszabályozná meg az ilyen kiméletlen üzleti tulajdonságot. Egyébként pedig üzleti politikának se nagyon válik be az ilyen mohóság. Fejlesztőleg semmi esetre sem hathat arra a vállalkozásra. Más körülmények között el se is tudnám képzelni, hogy egy virágzó, nagyrahivatott, fiatal város közlekedési vállalata ne bírja el a saját üzemméltégeit, s emiatt kénytelen legyen devalválni a leltárát és az investációját.

— Olyan nagy különbség van a kétféle rendszer investációjára között?

— Összehasonlíthatatlan! Az egyik ideiglenes berendezésre való, a másik pedig állandóságra. Éppen azért volt eddig Amerikában is nagyobb kelete a felső vezeték rendszernek. Amerika még egészen fiatal ország. Még az is az ideiglenesség karakterével bír benne, a mi már késznek látszik. A városalakulatok is ilyenek. Hiszen itt nem ritkaság még, hogy egész utcák vándorutra kelnek. Ha érdekli önt, menjen ki egyszer például Orient-Hightsba, ott megláthatja éppen most, hogy utcák, terek, hogyan vándorolnak át a vasuti vonal egyik oldaláról a másik oldalára. Valósággal kitér a város a vonat elől. Vagy nézze meg a villamos világítás és a telefon vezetékét, a melyek a jól-rosszul leásott fasarángok mellett, ha alkalom kínálkozik rá, az élő fák derekán és ágain vannak tovább vezetve. Ez mind az ideiglenesség jele. Maga a városépítkezés módja is az. Az amerikai faház, bármilyen kellemes és tökéletes legyen is a maga nemében, bizony csak ideiglenesség az és az ideiglenes házakból álló ideiglenes utcának, ideiglenes közlekedést kellett adni. Erre volt jó a felső vezeték. Megcsinálni könnyű és odább dobni könnyű, ha a faházak odább mennek. Egy kialakult stílusú európai városban azonban el se tudom képzelni ezt az ideiglenes karakterű rendszert. Nem csak esztétikailag nem, a melyben a hátrányai kétségtelenek, de magának a forgalomnak a szempontjából sem. Hiszen a felépítményei egyenesen forgalombénítók. Helyet vesznek el és veszedelmesek.

— Nem mérsékelhetők ezek a nehézségek és veszedelmek azzal, hogy a vágányokat az uttest közepére helyezik át?

— Nem. Sőt ez a mód még határozottan rosszabb. Az érdekelt társaságra nézve mindenesetre anyagmegtakarítást jelent, de a közönség érdekei és a közbiztonság szempontjából határozottan visszaélés. Nyugodt lélekkel mondhatom ezt, mint egy közlekedési társaság vezetője, a melynek birtokában még vannak ilyen vonalak is, de hozzátehetem, hogy mindenütt, a hol csak az állandóság föltétele megengedi, még tullépő áldozatok árán is, ennek a rendszernek a kiküszöbölésére törekedünk. Erre kötelez bennünket annak a közönségnek az érdeke, a melynek jóvoltából élünk.

— Mik a hátrányai és a veszedelmei ennek a rendszernek?

— Legelső sorban az időjárás viszontagságai. A vezeték kiterjedése és összehuzódása, meg a nedvesség majdnem ellenőrizhetetlenné teszi az ellenállóképességet. Nincs olyan lelkiismeretes felelősség, a mely preventive megakadályozhatna egy katasztrófát. Másodsorban veszedelem maga, az ut közepén vonuló vágány-pár, a mely a fel és leszálló helyek közönségét egyenesen oda tereli, oda kényszeríti az uttestek kocsiforgalma alá. Egyetlenegy alkalmaztatásban van ennek a rendszernek létjogosultsága. Beépítetlen, nyílt, szabad pályákon futó vonalaknál, tehát a helyközi forgalomban. Nagyforgalmu városi uttesteken egyáltalán használhatatlan. Föltéve... föltéve természetesen, hogy az üzleti tekinteteken kívül egyéb tekintetek is figyelembe jönnek.

Ezeket mondotta nekem ebben a kérdésben egy kitünő amerikai szakférfiu és én szükségesnek láttam, hogy mindezeket Budapest közönségének tovább adjam — figyelmeztetésképpen.

A kötelességet teljesítettem, de a figyelmeztetés, attól félek, későn érkezik. Vagy talán nem is későn, csak hiába. Mert Budapestről mindig Budapest nélkül szoktak intézkedni valakik!...

Garvay Andor.

## A katonai intrikák tovább szövődnek

Bécs, június 4. (Kiküldött munkatársunk telefonjelentése.) Annak a híre már eljutott önökhöz, hogy Ferencz Ferdinánd katonai irodáját, melynek ez idő szerint még Bardolf dr. vezérkari ezredes a főnöke, már legközelebb föloszlatják. Ez egyben a régi katonai párt diadalát jelenti, a melylyel az elhunyt trónörökösnek állandó konfliktusai voltak.

Tudnivaló, hogy ez a feloszlátandó katonai iroda eleinte egészen jelentéktelen intézmény volt és döntő fontosságúvá csak Brosch vezérkari ezredes tudta tenni, az ő rendkívüli tehetsége és helyes érteke minden iránt, a mi modern, előnyös és szükséges a hadsereg mai fejlődésében.

Természetes, hogy az aránylag fiatal vezérkari ezredes snájdig intézkedései, a melyek természetesen fedték mindenben Ferencz Ferdinánd jelfogását, sehogy sem voltak inyére a régi jó időkből való generálisoknak, a kik bizva a maguk nagy tekintélyében és ő felségéhez való relációjukban, mindegyre azon mesterkedtek, hogy kiélezzék a helyzetet a modern szellemet képviselő katonai iroda és a hadügyminisztérium között. Brosch ezredesnek azonban az emberekkel való bánásmódhoz is rendkívüli tehetsége van és hosszú ideig elejét tudta venni annak, hogy a vulkán kitörjön és vagy-vagy elé álltassék a dolog.

Ámde a trónörökös nem volt hajlandó még látszólagos koncessziókra sem. Mert a mikor Brosch ezredes jelentéseiből a trónörökös előtt világossá lett, hogy a katonai iroda legfontosabb intézkedéseit a hadügyminisztériumban kontrakarírozzák, kenyértörésre juttatta a dolgot, elsőben is megbuktatta Schönaich báró hadügyminisztert és megvonta bizalmát Aehrenthal külügyminisztertől, mert ez ő felsége előtt igen hevesen kelt Schönaich védelmére. Aehrenthal ekkor beadta lemondását, melyet tudvalevőleg a király nem fogadott el.

Ámde most Brosch vezérkari ezredesnek is fizetnie kellett. A hadügyminisztérium egyszerűen visszarendelte csapatszolgálatra és Ferencz Ferdinánd királyi herczeg sem tudta megakadályozni, hogy tényleg be is vonuljon Bozenbe, a tiroli vadászokhoz.

A trónörökös tüntető szeretettel bucsuzott kedvencz főtisztjétől és egyenesen az ő ajánlatára tette meg a katonai iroda főnökévé Bardolf doktor vezérkari ezredest, a ki legintimébb barátja Broschnak és hűséges munkatársa volt eddig is. Bardolf doktor, a ki a vezérkar egyik legtanultabb, legtehetségesebb tisztje és a modern haladás lelkes apostola, az évek folyamán befejezte a nagy művet, a melyet elődje megkezdett. Ferencz Ferdinánd trónörökös katonai irodája az ő vezetése alatt egyre nyert jelentőségében és a monarchia legelső katonai intézményévé lett. És elsöpört mindent és mindenkit, a ki nem hódolt be az új szellemnek, mely a hatalmas, egységes és modern hadsereget czélozta. Az öreg generálisok megalkudtak az új hajnal derengésével és lassanként beadták a derekukat. A ki nem parírozott, mehetett vagy nyugdíjba, vagy panaszra a királyhoz. Ez utóbbiak közé tartozott Hötzen-dorfi Conrad, a vezérkar főnöke is, a kinek nyugdíjaztatása már annyira perfekt volt, hogy a katonai irodában az utódja nevéét is tudták