



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *André Etoile levelei Buda-
pestről*

Forrás: *Magyarország*

Bn

(Hely)

1926. 8. 29.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Osztályozás

Tárgy

910.2

Hely

Idő

"1926"

Személy

ANDRÉ ETOILE LEVELEI BUDAPESTRŐL

Kő kövön ne maradjon!

Önkéntes ciceronem kitünően bevált. Huszonnégyórás próbaszolgálat után véglegesítettem. Megkérdeztem a nevét. Nagyon furcsa vezetékneve van, nem is próbálom leírni. Annál rokonszenvesebb a keresztnéve. Gusztávnak hívják, mint valami svéd királyt.

— Abban a reményben fogadom fel, — mondtam — hogy jól ismeri Budapestet.

— Hogyne ismerném. Született pesti vagyok.

Három nap alatt kiderült, hogy egyetlen szoborról nem tudja megmondani, hogy kit ábrázol, hogy egy múzeumot még belülről nem látott és hogy a királyi várat csak azokról az anzikszkártyákról ismeri, amelyeket én vásároltam. Csodálkoztam ezen.

— Hogyan? Hiszen ön született pesti!?

— Eppen azért. Született pesti legfeljebb diákkorában kukkant be egy múzeumba, de az ügyesebb fiatal emberek már akkor meglógnak az ilyen hivatalos látogatás elől is.

— Seba, én mint külföldi megmutatom magának a magyar múzeumokat, addig is járjunk egyet a városban.

Szándékosan végigkóstoltam valamennyi járművet. Legérdekesebb pesti közlekedési eszköz a földalatti vasút, azaz metro. Gusztáv büszkén magyarázta:

— Nálunk volt Európában az első földalatti vasút.

Nem akartam sérteni a lokálpatriotizmusát, különben megkérdeztem volna:

— No és hogy követte a metro a biblia szavát? Hogy lett az elsőből az utolsó?

— Nem fejlesztették, kérem.

Valóban a pesti metro nagyon szerény alkalmatosság. Mindössze

egy ucca alatt fut végig és mai szolgálata mellett nincs sok értelme. Gusztáv megérezte, hogy illik valamit mondani a metro védelmére.

— De legalább kényelmesen lehet utazni benne.

Az igaz. Hárman ültünk a tágas kocsiban.

— Ez mindig így van? — kérdeztem a kalauzt.

— Nem kérem, csak ilyenkor eszefelé — hangzott a válasz. — Napközben bizony nem igen utaznak.

A Gizella téren szálltunk ki. Meglepett, hogy mennyi üres autotaxi ácsorgott a téren. A Vendomeon nem lehet ennyi autót látni. Miután ma főképpen a pesti közlekedést akartam tanulmányozni, szóba egyeledtem egy sofőrrel.

— Mindig ilyen kevés a munka?

— Igen, uram. Csak esős időben megy egy kissé jobban a bolt.

— Miért? A pesti emberek nem szeretnek autóban ülni?

— Dehogy nem kérem, csakhogy drága a tarifa.

— És miért nem szállítják le?

Elhárító mozdulatot tett a kezé-

vel.

— Mi szállítsuk le? Hát hogy szállítsuk le ha a hatóság nem engedi!

— A hatóságok nem engedik! Ugyan ne beszéljen ilyeneket!

— Dehogyse kérem, — erősködött — mi magánsofőrök elmenénk már 6000-szeresen alul is, de ez a hivatalos tarifa. Alább nem megy. Ebbe muszáj belenyugodni. Leengedném, de nem teszem. Nem fogom hagyni magam megbüntetni pár korona miatt. Ültem én már kérem önhibámon kívül.

— Miért? Olcsóbban vitt valakit?

— Nem. Könnyebb természetű dolog. Elgázoltam egy biciklistát.

— No és most tovább vezet autót?

— Hogyne! Én nem gázoltam el őt, nem ő engem. Srégen nekem jött. Persze ő nem vezet többé biciklit.

Állandó újságtéma Budapesten a sűrű elgázolás. Alapos tanulmányozás után ennek az okát a következőkben lehet leszögezni:

1. A gyalogjárók szabálytalanul mennek, bravúrokat csinálnak és újságot olvasnak az uccán.

2. A sofőrök ellenségnek tekintik a gyalogjárót. Párizsban a sofőr udvariasan előreengedi a tétova idegent. Pesten a sofőr akkor se eszi el a lélekjelenlétét, amikor majdnem elütötte a gyalogjárót. Még ügyesen rákiált: »Nem tud vigyázni, maga marha!«

3. Az amatőrsofőrök szeretnek kunsztokat csinálni.

4. Az elgázolást nem büntetik szigorúan és főleg az elgázolót nem

csukják rögtön le, mert ha autója van, befolyása is van és jó ügyvédjé is van. A sofőrnek nincs befolyása. Ő a gazdája befolyásával gázol.

5. Mindig kövezik az uccát.

Erről külön fejezet t lehet írni. Az uccakövezésről. Emiatt bukda-

csolnak a járókelők, emiatt torlódik meg a villamos, emiatt van az elgázolások jelentős része. Nálunk nem láttam ennyi kövezést. Itt valamelyik tanácsnok kiadhatta a jelszót:

— Kő kövön ne maradjon ebben a városban.

Nem is marad. A villamos rendkívül lassan megy. Majdnem mindig javítják a pályát és a pályajavító munkás valamennyi megszokta mutatni a villamosvezetőnek, hogy ereiben angol hidegvér cirkulál, neki hiába csengetnek, ő nem megy le a pályatestről. Bevárja pontosan, míg megáll a villamos, akkor szép kényelmesen elbaktat a pályáról.

A budapesti villamosnál csak egy jármű megy lassabban: az utolsó villamos. Amikor mindenkisiet haza. Sohse értenék meg, hogy miért megy lassabban, éppen ezért megfigyeléseim alapján nagyon alaposan megmagyarázom. Min-

den megállónál jelzőtábla van: mutatja, mikor megy az utolsó kocsi. Ez nagyon helyes. Az utolsó kocsi kalauza minden táblán odaakaszt egy kis feliratot: »Elment.« Nagyon helyes. Hadd tudja az utas, hogy kár várakozni. Igen ám, de a kalauznak le is kell szállni minden megállónál. Le is száll. És a kocsi vár, míg a kalauz beilleszti a kis »Elment« táblácskát. Ez nem kis munka. Lassan megy. Nagyon lassan. De a kalauzt még se lehet otthagyni. Pedig néha a retesz berozsdásodik és a tábla elhelyezése a legnagyobb nehézségekbe ütközik. Azt is láttam, hogy az utasok segítettek a kalauznak. Siettek haza, bizonyára. De egyszer csak baj lesz azzal a táblával. Egy zivataros este után úgy berozsdásodik, hogy a kocsi valamennyi utasa se fogja tudni beilleszteni. Akkor aztán várhatnak a kalauzra reggelig. És így lesz az utolsó kocsiból az első...