

A franciák már csak az angolokban biznak

A német front áttörésére nem számítanak

Genf, január 9.

(Az Est kiküldött tudósítójától)

Két heti szünet után ma újra ülés volt a francia kamarában. Információim szerint éles harcokra van ismét kilátás. Az ellenzék minden áron szeretné megbuktatni Briandot. Jelöltjük a régi: Painlevé, a fiatal matematikus és akadémikus. Painlevé maga is meghúzózik a miniszterelnöki lárcától, és bár eddig mérsékletet és tartózkodást tanúsított az ellenzék munkájában, — most részt akar venni a vitákban.

A többség, mely eddig megállotta helyét Briand körül, mint az *Action Française* panaszkodva írja, egyre jobban közeledik az egyenletlenség felé. És egyúttal kijelenti, hogy bűn volna újból kezdeni azokat a botrányokat, melyeknek a múlt évben volt a kamara a színhelye.

A mi a közhangulatot illeti, ma már kétségtelen, hogy nincs olyan francia, a ki a teljes győzelemben bizna. Egyszerűen lehetetlennek tartják, hogy a németek frontját tökéletesen át lehessen törni. Öreg francia tiszték őszintén bevallották előttem, hogy Franciaország mindent megtett, a mit megtehettek; nagyobb erőfeszítésre nem képes. Ha csak az véhinség nem roppantja össze a központiakat, mi nem győzhetünk. És ennek a tehetetlenségnek a tudata ma már minden franciában megvan. Hogy mégsem fogadják el az ellenség békeajánlatát, annak oka az ententebeli szövetségek komplikált viszonyában rejtezik. Erkölcsi szempontból ma Franciaországnak kényelmesebb a háboru, mint Angliát fálnak szorítani béke-tervekkel. Nem bánjuk, — mondogatják a franciák — mi már ugysem hozhatunk több áldozatot; jöjjenek most az angolok. Hadd lássuk, mit tud Haig az ő híres két millió katonájával!

Hogy meddig terjed a franciák lemondó fatalizmusa, az sokszor kivillan a publicisták egy-egy cikkéből. Legutóbb Leon Chavenon a következőket írta a *L'Information* vezető cikkében: „Nem beszélek most a diplomáciai szempontokról. Bizhatunk abban, hogy itt legalább jól megvédenek minket. És ha meg kellene hajolnunk a kikerülhetetlen előtt, legalább tudjuk, hogy meghallgattak minket.»

A kikerülhetetlen szó nagy megütöztetést keltett a nacionalista lapokban. Ugy értelmezték, mintha Chavenon a franciák vereségét értette volna alatta, és felszólították, magyarázza meg titokzatos gondolatát. Chavenon többek közt a következőleg felelt:

— Cikkemben arra kértem diplomatainkat, fejtsek ki Wilson előtt az okokat, miért nem hagyjuk megtevéstenni magunkat a békekisérletekkel. Gyáraink nem bővelkednek

szénben; nem termelünk annyi acélt, a mennyire szükségünk van. Szükségünk van hát az Egyesült-Államokra, hogy kiegészíthessük hiányos ellátásunkat. A veszély, mely minket fenyeget és a mely ellen védekezniünk kell, hogy a semlegesek megvonják tőlünk termékeiket és olyan órában

A villamosutazás gyötrelmei

A pesti közlekedés csődje

— Az Est tudósítójától —

Mindenki tudja, mindenki önmagán tapasztalja, hogy milyen gyötrelmek a budapesti villamosokon való közlekedés. Kocsit alig látni a vonalon, s ha hosszú



szünettel várakozás után végre feltűnik a látóhatáron egy villamos, az utas utolsó reménységára is széfoszlik, mert a lépcső, a melyre fel akart kapaszkodni, — ülőhelyről természetesen csak a legnagyobb optimisták mernek álmodozni — már el van foglalva. A kalauznő be se várja, hogy a kocsit megálljon, hanem elcsenget még a megállóhely előtt, hogy ne kelljen a felszállni akaró utasokkal tülekednie. Ennek természetesen az a következménye, hogy azok, a kik le akarnak szállni, mire észreveszik, hogy elérkeztek céljukhoz, hozzá sem kezdhetnek a perrenon összehusult tömeg áttöréséhez, már vígan száguld tovább a villamos. Ilyenkor, főképpen pótkocsikon, mindenki megfigyelheti napjában többször is, az akaratlanul továbbutazók lármát csapnak s a kalauznő cseppet, nyomkodja a villanycsengő gombját és rángatja a kézi csengő szíját, az első kocsit kalauza azonban vagy nem hallja, vagy ha hallja, nem akarja hallani. A háta borzong az embernek, ha eszébe jut, hogy embert is hurcolhat maga után a pótkocsi, s nincsen mód rá, hogy megállítsák a villamost.

A kalauzok, a kik egész napjukat zsufozt kocsiban, fárasztó munkával töltik el, a legnagyobb gyűlölettel foglalkoznak a közönséggel. Ez természetes is, ha meggondoljuk, hogy a kalauz csak a közönségre lehet dühös, a miért a kocsijában ember ember hátán szorong. Ez az oka annak, hogy főképpen a kalauznők — a férfinek inkább türelmes — mindent elkövetnek, hogy megnehezítsék az utasok helyzetét. Mindenki tapasztalhatja, hogy boldog öröm ül a kalauz arcán, ha a várakozók orra előtt el tudta csengetni a kocsiját, még mielőtt a megállóhelyhez sietők felszállhattak volna. Viszont a legszigorúbb szavakkal sem lehetne eléggé jellemezni a közönség magatartását. Hiába rimánkodik a kalauznő, hogy nincsen hely, meg hogy a lépcsőn nem szabad állani, az utasok egymást tiporják le és dulakodva gyömöszölik be magukat a zsufozt perrenonra. A perrenon állók viszont nem is hederitnek a kalauzra, ha az rimánkodik a könyörög, hogy menjenek be a kocsit belsejébe, a ki

kényszerítnek minket a békére, a mely órára nem a miénk lesz és mi a kikerülhetetlen sors előtt fogunk állani.

Ezt a kis újságírói hadakozást csak annak a szemléltetésére említem itt meg, hogy Franciaországban — dacára a lapok harcikédvének — nagy-nagy békevág fogta el a kedélyeket. Az igazi közhangulat elfáradt forrni és reménykedni. „Még az 1917-ik év! — mondogatják a legoptimistábbak is. — Azonul nem bírjuk tovább! —

Bródy Miksa.

pedig benn áll a padok között, az nem vehető rá, hogy menjen előre és adjon helyet másoknak. Pedig a ki a villamosokat használja, az tanuljon meg villamoson utazni és ha felszáll a villamosra, akkor tudnia kell azt is, hogy a kocsit nem egyedül az ő kedvéért járatják, tehát köteles tekintettel lenni minden utazótársára.

A közönség és a női kalauzok versenyeznek egymással a fegyelméletlenségben. Csaknem minden villamosutazás alatt tapasztalhatjuk, hogy az első kocsi kalauznője sokszor elfeledkezik arról, hogy pótkocsi is van, s mielőtt a pótkocsi kalauza lecsengetett volna, az első kalauz már indít. A korai elcsengetés miatt egymást érik a hajmeresztő jelenetek. Az anya már feltette gyermekét a kocsira, maga is készül felszállni, abban a pillanatban azonban elindul a villamos. Az anya sikoltozva szalad a villamos után, a gyermek pedig fenn kétségbeesve keresi anyját. A fegyelméletlenség korai indítása így szakít el egymástól családtagokat. A leszállásnál ezeknek a jeleneteknek a megfordítottja szokott történni. Az összetartozó utasok egy része már leszállott, a másik része leszállófélben van, a mikor elindul a kocsit. Az akaratlukon kívül továbbutazók, különösen a nők első meglepetésükben nem gondolnak arra, hogy a legközelebbi megállóhelyen leszállhatnak, hanem a már robogó villamosról is le akarnak ugrani, természetesen visszafelé, s a perrenon állók csak erőszakkal tudják visszatartani őket a súlyos következményekkel járó megfontatlanságtól.

Kevés villamos, sok utas

A villamosközlekedés baja röviden megmagyarázható: kevés a villamos és sok az utas. Természetes, hogy a villamosutazásnak az az érdekük, hogy minél kevesebb kocsival minél több utast szállítsanak. Most, hogy a háboru alatt a rendőrség eltekint a villamosokon való állóhelyek korlátozásától, a társaságok ezt a tendenciát a végletekig viszik: kevesebb kocsit járatnak, mint a mennyire szükség van, sőt annál is kevesebbet, mint a mennyi azelőtt volt forgalomban. Pedig a békeidőhöz képest megkétszereződött az utasok száma. A forgalmas pontokon: a Berlin-téren, a Rákóczi-ut és Kossuth Lajos-utca sarkán, a Kálvin-téren, az Erzsébet-körut és a Rákóczi-ut sarkán, továbbá a Baross-téren, különösen a déli és az esti órákban végzetlenül a helyzet. A körut néha egészen üres, nincs egyetlen villamoskocsi

sem a látóhatáron, miközben egy-egy megállóhelyen olyan tömeg utas gyűl össze, a mennyi öt kocsit is megtöltene. A köruti forgalom különben a legnyomorúságosabb. Ennek az utvonálnak olyan szervi betegsége van, a melyet csak egy gyökeres, nagy operációval lehetne meggyógyítani. A múlt évi sikere azonban egészen biztos lenne. A főváros és a két villamos-társaság vezetőségét egyszerűen össze kellene hozni egy kis megbeszélésre és ott meg kellene velük értetni, hogy a közlekedési vállalatoknak kötelességük a közönség érdekeire tekintettel lenni.

Kinek nem tűnt még fel az a közlekedési szörnyűség, a mi a nyugati pályaudvarnál tapasztalható? A Nagykörut, a mely egyenes folytatása a Lipót-körutnak, a főváros utcaszerkezetében a főteret, a legforgalmasabb utvonalt, a mely meg ráadásul legfontosabb összeköttetés Buda és Pest között. És évtizedek óta túri a pesti közönség, hogy a Lipót-körutról a Nagykörutra igyekezve, a Berlin-térenél le kell szállania a villamosról, át kell gyalogolnia egy forgalmas nagy tércs és egy másik villamosra kell felülnie, hogy folytathassa útját. Minden külföldi, a ki ezt látja, összecsapja ámulatában a kezét és tisztában van Budapesttel.

A nagykörut forgalma

Ezzel azonban még nem adtuk magyarázatát annak, hogy mennyiben oka ez a közlekedési barbárság a nagyköruti közlekedés mizériájának. A Nagyköruton összesen huszonnégy, pótkocsival ellátott 6-os jelzésű villamos, azonkívül összesen tizenhat 4-es jelzésű villamos közlekedik. Egyirányban tehát egyszerre tizenkét 6-os jelzésű és — minthogy a 4-es jelzésű kocsit pályája sokkal hosszabb — a köruti részen egyirányban ugyanabban az időben körülbelül négy 4-es jelzésű kocsit van uton. Ha minden fennakadás nélkül bonyolítanak le a forgalmat és egy-egy megállóhelynél nem kellene hosszú ideig vesztegetnie a kocsiknak a leszálló és felszálló utasok nagy tömege miatt, akkor a köruton minden három percen kapnának a megállóhelynél várakozó utasok villamost. Hogy azonban ez az aránylag jó helyzet csak papíron állhat meg, — nem beszélve arról, hogy a huszonnégy 6-os jelzésű kocsit magábanvéve is fele annak, mint a mennyire szükség van — csak egyetlen egy okot hozunk fel arra, hogy nem tartható fenn ezen a vonalon a szabályos háromperces időköz.

A nyugati pályaudvarnál ugyanis, mint már fentebb jeleztük, megszakad a villamosvonal. Itt van a 6-os kocsit végállomása. Csak meg kell figyelni, hogy itt mi történik. Tegyük fel, hogy a vonal tiszta és nincsen rajta lekészt kocsit. Ebben az esetben a végállomáson áll egy pótkocsi. Megérkezik a 6-os villamos. Még az utasok leszállófélben vannak, de a vezető már rámeleg az egyedülálló pótkocsira, a melyet hozzákapcsolnak a beérkezett első kocsinhoz, a mi természetesen nem történhetik meg ide-odarázás nélkül. Ebben a pillanatban tehát három kocsit van összekapcsolva: a pótkocsi, a motoros kocsit és utána az a pótkocsi, a mely a motoros kocsival érkezett a végállomásra. Most a három kocsit megindul s megy körülbelül tíz lépést, akkor megáll. Itt lekapcsolják a motoros kocsit az a pótkocsit, a melyet a végállomásig hozott és ismét elindul a villamos, maga előtt tolvá a végállomá-

máson hozzacsatolt pótkocsit. A vezető ebben az esetben hátul áll, nem látja a veszedelmeket, az elől lévő pótkocsit lépcsőjén azonban egy fiu kolompot ráz, hogy a vágányról elriaszsza a gyanútlan járókelőket. Ezen a ponton minden kapcsolásnál általában legalább öt ember forog életveszedelemben, s ismerve a viszonyokat, bátran mondhatjuk, hogy itt még esedékes egy szerencsétlenség.

Mikor a hátratólatás véget ér, akkor a váltót átigazítják és a kocsi most már ellenkező irányban kész az indulásra, ha a közönség felszálása véget ér. Ez a művelet, a mit fét elmondtunk, három perc alatt nem hajtható végre, még akkor sem, ha a kapcsolások befejezése után a villamos személyzete, jó szokásához híven, nem törődik a felszálló utasokkal, hanem azonnal indít, tekintet nélkül arra, hogy nők és gyermekek potyognak le a lépcsőkről és a könyörtelen villamost a faképnél hagyott, dolguk, irodájuk után siető közönség átka kíséri útján.

Nincsen a világon még egy nagyváros, a mely eltűrné ezt az ázsiai állapotot, de nincs is olyan város, a melynek vezetősége ne tekintené bűnnek az ilyen közlekedési rendszerhez való hozzájárulást. A közönségnek semmi köze nincs ahhoz, hogy két vállalat marakodik egymással, s a villamoson utazók agonygőzört tömege nevében követeljük *a Margit-körúti és a nagykörúti vonal közötti összekapcsolását*. Akkor nem fog megtörténni, hogy a Podmaniczky-utca sarkán három 6-os kocsit áll egymás hátán, mert nem mehet be a végállomásra, a hol két-három kocsit torlódott össze az átrendezés miatt. Ez az oka azután annak, hogy az Andrassy-ut, vagy a Rákóczi-ut sarkán a Boráros-tér felé igyekező utasok negyedóráig is hiába várnak a Nyugati felől villamost. Egy ilyen tor-

lódás természetesen az egész vonalra végig kihatással van. Ezt az állapotot meg lehet nagyon könnyen, tehát meg kell szüntetni.

A Közúti vonalai

A Közúti villamos vonalain sem különbek az állapotok. Különösen a külvárosok felé haladó kocsikért folyik minden megállónál ádáz tusa. A kocsik türelmetlenül piszkosak és bűdösek, ugyanígyra hogy fizikai szenvedés a Közútin utazni. Sokkal kevesebb kocsit jár, mint a mennyire szükség lenne. A Közúti azonban mégis okosabb volt, mint a Városi, mert néhány nappal ezelőtt nagy reformmal lepte meg a közönséget. A vezetőség ugyanis kiadta parancsban a kalauzoknak, hogy az utasokat ne a már megszokott felszólítással szolgálják ki. Eddig a kalauz ezekkel a biztató szavakkal járta végig a kocsit: „Szabad a jegyet kérnem!” Most ez járja:

— *Tessék jegyet vállalni!*

Ezt a felszólítást egyik-másik kalauz olyan hangsúlyozással végig az utasok szemébe, a mi egyenesen sértő. Már benne van a felszólításban az a gyanúsítás, hogy eddig mért nem váltott jegyet?

Végül csökkenteni kell a megállóhelyek számát. Mi szükség van arra, hogy a Rákóczi-ut egyik sarkától a Népszínház-utcáig három megálló legyen, tehát ötven lépésnyi távolság alatt háromszor álljon meg a villamos? Vagy mi szükség van a dohány-utcai megállóra, a mikor harminc lépésnyire van a Rákóczi-ut sarkától? Miért kell a Lipót-köruton négy megálló, mikor három, esetleg kettő is elég lenne? Egy kis jóakarattal sok bajon lehetne segíteni. Sőt még az is módjában állana a fővárosnak, hogy a társaságokat kötelezze több kocsit járatására. De erre nem is merünk gondolni.