

Megállóhelyek.

*

Nagyon sok baj van a villámos körül Buda-
pesten. Főnt, vagyis bent a kocsiban is, a hol egymás
hátán szoronganak az emberek, s minden zökke-
nésnél egymás ölébe potyognak, mint valami égi
manna, mert hát kapaszkodó szíj alig akad már min-
den kocsiban három vagy négy, álló utas pedig van
mindig tíz-tizenkettő. A villámos „körül“ azonban
még több a baj. Ezt úgy is lehet érteni, hogy a me-
lyik megállóhelynél egy-egy villámos kocsj ma meg-
áll, egyszerre harmincan is megrohanják, hogy föl-
szálljanak rája, bárha a szerencsétlen kalauz vagy
kalauznő már jólevele is „Nincs hely, kérem“ kiál-
tással üdvözli is a várakozókat.

Az emberek azonban nem azért ácsorognak
negyedóraig a megálló oszlopoknál, mintha talán
gyalog akarnának elsétálni oda, a hova menniök
kell, hanem jutalmát is akarják látni a várakozá-
suknak, ha egy-egy jobbról-balról, elül-hátul szoron-
gatott állóhely alakjában még oly sovány is ez a
jutalom. Így aztán a megállóhelyeknél tolongás és
többnyire zajos eszmecsere támad a kalauz és kö-
zönség, valamint közönség és közönség, föl- és le-
szállni igyekvők között, s minthogy ilyesmi nem
történhet meg időpazarlás nélkül, a vége rendszerint
az, hogy

1. az utasok a zsufolt kocsiból csupán nagy
tülekedés árán tudnak leszállni,

2. a közönség még nagyobb tülekedés árán bir
fölszállni.

3. a kocsj pedig e hosszú tülekedés alatt nem
tud elindulni, hacsak a szeles kalauznő váratlan,
energikus csöngetéssel ketté nem vágja a gordiuszi
csomót, s szántszándékkal tovább nem utaztatja
azt a ki le szeretne szállni, vagy esetleg a kerekek
alá nem küldi azt a másik boldogtalant, a ki fölfelé
igyekezett a kocsira, de kezével sikerült elkapnia a
perron rézfogóját.

Egyik veszteglő kocsj mögött természetesen
kénvtelen megállani az utána jövő másik, harmadik,
tizedik kocsj s így keletkezik aztán a legélénkebb
forgalmi utakon egyre-másra a kocsitorlódás, való-
ságos gunyjára a villámosáramban ilyenkor szerény
ibolyaként elbuvó gyors hajtóerőnek.

Nincs rajta semmi feltűnő, ha a közlekedésnek
ez a vaskövetkezetességgel végrehajtott lassúsága már
hónapok óta mindenkinek szemét szurt s így lassacs-
kán a székesfőváros tanácsának is feltűnt. Minthogy
pedig a tanácsban minden igaz ügy irányában meg-
van a jóakarát, ennél fogva az sem feltűnő, hogy ezek
után a tanács orvosolni szeretné a közlekedésnek
ezt az alapos hibáját.

Az orvosság azonban, a mit erre a célra kíta-
lált, az már egy kicsit csakugyan feltűnő. A tanács
ugvanis azt határozta el, hogy a forgalom gyorsítása
érdekében meg kell ritkítani a villámosvasutak meg-
állóhelyeit. Ez eddig roppant egyszerűen hangzik.
Valóságos Kolumbusz tojása. A forgalom azért rossz,
mert a villámoskocsj valahányszor megáll, mindig
sokáig áll. Helyes. Hogy tehát kevesebbszer állhas-
son olyan sokáig, ennél fogva kevesebb megállóhelyet
kell neki engedelmezni. Mert nyilvánvaló, hogy a hol
nem állhat meg a kocsj, ott sokáig sem állhat; sőt
nemcsak hogy sokáig nem áll, hanem — majd hogy,
azt nem mondtam: fűiyül a megszüntetett megálló-
helynek és — tovább rohog. Erre még a vak se
mondhatja, hogy nem látja, olyan világos.

Csupán egy hibéje van a dolognak. Nem is
beszélünk arról, hogy a villámos nemcsak a megálló-
helyeknél szokott vesztegelni, hanem ott is, a hol a
váltógyerek elfelejti idejében megigazítani a váltót,
mert szegény a kimerültségtől elbóbiskolt a gyalogjáró
szélén; meg ott is, a hol elromlik a kocsj hajója, meg



**Patkány-, egér-
irtó-bacillus**

BATIN
mezői egér,
hőrség és ürgeknél is biztos irtószer. Más
állatra ártalmatlan. — Prospektust ingyen.

BATIN Bakteriológiai Laboratorium Epest Rottenbiller-s. 30

ott is, a hol mindennap egyszer-kétszer elgázol valakit. Ismétlem, erről most ne is essék szó. Csak arra az egy kérdésre adjon megnyugtató választ most a tanács, hogy, ha megritkítják a megállóhelyeket, akkor hol fognak a villámosra várakozni azok az utasjelöltek, a kik ma a még érvényes, bár a jövőben megszüntetendő megállóhelyeknél ácsorognak, negyedórák hosszát lesvén olyan kocsira, a melyekre fölférkőzhetnek?

En a magam polgári eszemmel úgy sejttem, hogy, ha ezeknek eltörlik a mostani megállóhelyeket, akkor jövőre majd ezek is mind valamennyien a meghagyandó, ritkított megállóhelyeknél fognak tovább várakozni a villámosra, még pedig őket és a ritkított megállóhelyek régi (mondjuk) törzsközönségét most már egy és ugyanazon megálló-oszlop köré képzelve el, ugyanoly arányban sűrített tömegben, mint a mily arányban a megállóhelyek megritkultak. Tehát, ha a kocsihiány s a föl- és leszállás nehézségei miatt már a mai számra nézve több megállóhelynél is percekig kénytelenek vesztegelni a kocsik, micsoda komprimált tülekedéssé, harccá és idővesztegetéssé fog ez fajulni majd a számban kevesebb, de annál látogatottabb ritka megállópontokon?!

Félreértés ne essék szólván, hanem önkéntelenül is eszünkbe jut az egyszeri magisztrátus, a melyik árkot ásatván, ugy akarta eltüntetni az árok helyéről kihányt földet, hogy majd másik árkot ásat neki, és abba hordatja bele . . .

Ha már az utazó közönséget nem tudják (híhetően nem is akarják) ritkítani, miért nem sűrítik akkor inkább a kocsiforgalmat, hogy idővesztegetés nélkül mindenki könnyen helyhez jusson a kocsikban s az agyonpréselés veszedelme nélkül szállhasson le róluk?

Tudjuk erre is a választ: a szén! Csakhogy aránylag kevés kocsival is sokkal jobban le lehetne bonyolítani Budapest villámos-forgalmát, ha a kocsikat terv- és észszerűen indítanák el a végsőállomásokról, s a kocsiszámok, vagyis az egyes menetiránvok olyan rendszeres váltakozásban követnék egymást a sineken, hogy senki se kényszerüljön időn túl várakozni a maga kocsijárára, s végül olyan fizetést és munkabeosztást adnának a személyzetnek, hogy a váltógverek se későn szaladjon oda váltót igazítani, s a kocsivezetők se gázolják el időnek előtte az embereket. Nyilvánvaló, hogy ezenkívül még a közönségre is ráférne egy kis fegyelmezés, ezt azonban alighanem a megállóhelyek ritkításával fogják legkevésbé elérni. (o.)