Szegedi prádés kocsisok alkonya

I. (A Délmagyarország munkatársától) Mint a multakért sovárgó lelek egyre jobban elborulva nézem, hogyan szoritja ki a lovat a gép. Igaz ugyan, hogy százezer pengőt is nyer versenyen egy-egy ló, de nem tudom megérteni, hogy mikor annyira meliózik, miért a nagy igyekezet a tenyésztés tökéletessé tételéért? Állitólag meg akarják reformalni az egész hivatalos lótenyésztést s az igára való hidegvérüeké a jövő.

Igazán szép lovat alig látunk a városban, de minek is kellene, mikor auton száguld mindenki? Statisztika összeszedésére nincs időm, nem hagyhatom azért megemlités nélkül Csáté József bérkocsis pompás fehér lipicai kancáját, amely mindenkinek feltünik, akit érdekel még a ló. Most a 33. számu konflist huzza, gazdája fanyalogva beszél róla, mikor szóba hozom.

— Hol szerezte?

— Még Deszken, de elcserélném, ha megfelelőre akadnék.

— Mi nem tetszik rajta, hiszen olyan szép!

— Nem is az a baja, hanem nogy kanca. Háromszor annyi bajom van a kocsi elejének tisztogatásával, mint másnak a herélttel.

Hát igy jut az ember olyan tudományhoz, amire sosem gondolt volna.

A régi időben, amikor lovas fogaton bonyolitották le a forgalmat, távolról sem történt annyi baleset, mint manapság a gépekkel. Egy-egy szerencsétlenség országos nevezetességre tett szert, a ló elől könnyebben ki lehetett térni, biztos kéz megfékezte a félelmetessé vált félő állatot, de ma a villamos sem biztos benne, hogy mikor kapja oldalba egy autó, pláne ha a gyöngéd nem képviselője ül a kormánynál. Nem is ad Mátyás Samu rendőrtanácsos olyan könnyen igazolványt nőnek. A vizsgáztatásnál órákon át egzaminálja, csináltatja vele a kunsztokat. Általában félelmes hire van a lelkiismeretes pedantériájának.

Ha mégis ingadozó kezü dámát látunk kocsit vezetni s végigborsódzik a hátunk, az interpellációra azt feleli Mátyás.

— En akkor szabadságon voltam, nem felelek érte! Nyilván szándékosan használták ki a távollétemet.

A régi erdélyi urról maradt fenn a legenda, hogy sehogyan se tudott hozzászokni a vasut intézményéhez, mikor az még uj dolog volt.

— Sokkal gyorsabb a lónál, miért nem jársz azon?

— Nincs olyan sietős dolgom, hogy érdemes volna.

— De akadhat!

— Akkor befogatok a négyesbe.

Nem is ült vonatra addig, amig fülébe nem jutott a meggyanusitás, hogy fél. Maradi ember, lenézi a tehnika tudományát, bizalmatlan. Erre azt csinálta, hogy ha be kellett mennie a városba, vonatra ült, azonban a négyes fogata ott poroszkált a párhuzamos országuton.

Ezt aztán éppenséggel nem értették meg.

— Mire jó az?

— Hadd lássák, hogy van.

Csak gyenge felfogásu nép hiszi, hogy ez hivalkodás volt. Hivalkodni a sznob szokott. A magyar ur gyönyörködött a lovában s mikor a kocsi sarkába huzódva egy kissé oldalt hajolt, azt nézte, hogyan veti a lábát, nincs-e a járásában, a szervezetében hiba?

Aki emlékszik még a konflisok, a fiakkerek fénykorára, mikor a gummirádlis volt a megkülönböztetett márka, esetleg az is az eszébe jut, hogy vasárnapi nekilendülésében az akkori idők textiles segédje szintén ilyen oldalthajló pózba vágta magát. Igy látta, bár az okát, a jelentőségét nem értette, csak előkelőnek tartotta, amit muszáj utánozni.

Mikszáth valamelyik regényében fordul elő hogy pompás négyes fogatot látva valaki, igy kiált fel:

— De négy ló!

Figyelmeztetek minden nyelvészkedéssel bogarászó embert, hogy ne rójja meg érte Mikszáth stilusát. Nem hiányos mondat ez, a jelzője se maradt ki, benne van az elragadtatott felkiáltásban sokkal jobban, mint számtalan soru körülirásban.

Valahol azt is elmondja Mikszáth, hogy a kifejezést az öreg Tisza Kálmán közölte vele. Elég jó forrás.

Sok emlékem sorában nekem is van egy egészen ritka. Mai ember aligha érti meg.

A szerb megszállás idején történt, hogy L. bácskai földbirtokos hosszu vergődés után összeállitott egy megfelelő fekete négyest. Nem olyan egyszerü dolog az, mint hihetnék, egyezzenek az utolsó vonásig, szőrszálig színben, formában, a közös munkában egyenlően részesedjenek, — szóval négyesnek lehessen nevezni a négyest.

A gazda aztán szoktatta őket, kucsirozott velük, tanitotta, becézte a kedves állatjait, mikor egy keskeny árok átugratásánál az ostorhegyes megbotlott és eltörte a lábát.

A ló-karriernek ilyenkor vége szakad, a szerencsétlen teremtés már nem állat többé. Gyógyitani se lehet, agyon kell lőni, hogy ne szenvedjen. L. tehát nyomban agyonlőtte, de agyonlőtte a másik hármat is, mert tisztában volt vele eddigi vergődéséből, hogy pótolni sehogy se tudja. Akkor pedig mit érnek a négyes rajongójának?

Mondom, nagyon nehéz az ilyesmit megérteni, azért elképzelem, hogy lehet.

RÉGI RIPORTER

Az uj vonalbeosztás lényegesen meggyorsitja a villamosközlekedést Szegeden

A villamosjegy ára egyelőre változatlan

(A Délmagyarország munkatársától) Hírt adtunk róla, hogy hétfőtől kezdve többrendbeli változást léptet életbe a Szegedi Közúti Vaspálya Társaság a villamosközlekedés terén. Az eddigi Közvagóhid—gedói vonal két részre darabolódik, helyette a Somogyitelep kap közvetlen vonalat a vágóhídig. További változás, hogy négy feltételes megállóhely megszűnik.

A változtatásokkal kapcsolatban kérdést intéztünk a villamosvasútak igazgatóságához, ahol a következő felvilágosításokat kaptuk:

— A közlekedés megváltoztatását a villamos menetidejének meggyorsítása szempontjából volt szükség. A Vágóhíd és Gedó között közeledő villamosok útja keresztezi a két állomás közötti járatot és a rendőrség már régóta kifogásolja, hogy a gedói kocsik a Széchenyi-téren, a Korzó mozi és a törvényszék közötti szakaszon szabálytalan vágányon járnak. Ez a vágány tulajdonképen a nagyállomás felől a rókusi állomásra haladó kocsik számára készült. Alapos volt a rendőrségnek az az észrevétele, hogy a tilos vágányon való közlekedés balesetek lehetőségeit rejti magában, amellett a közlekedést is jelentékenyen meglassította, hogy a törvényszék előtt a nagyállomás felől jövő kocsiknak sokszor perceket kellett várakozniok a vágóhidi kocsiknak a tilos szakaszon való keresztülhaladására.

— Az igazgatóságnak régi törekvése volt ennek az állapotnak a megszüntetése. Ez technikailag két vágányváltó beépítésével lett volna megoldható. A váltókat egy németországi gyárból, ugyanonnan, ahonnan többi műszaki berendezéseink is valók, még tavaly megrendeltük, azonban a gyár a megrendelést csak feltételesen fogadta el és a háborus viszonyok miatt nem tudott kötelezettséget vállalni a váltóknak a kívánt időpontban való leszállítására. Igy kénytelenek voltunk megrendelésünket a Magyar Állami Gépgyárnak feladni, itt azonban az Anyaggazdálkodási Hivatal nem engedélyezte a váltók elkészítését, illetve a váltósinek elkészítéséhez nem utalt ki acélanyagot.

— A váltók közbeiktatásának tervéről természetesen nem tettünk sát, tehát a közönség érdekét szolgáltuk. A lakauzokat egyébként utasitottuk, hogy néhány napig, amig a közönség megszokja az uj rendet, legyenek figyelemmel a felszállókra és állitsák meg a kocsikat, ha van felszálló. A türelmi idő eltelte után azonban a vezetők nem fogják megállitani a kocsikat.

Érdeklődésünkre kijelentette az igazgatóság, hogy szó van uj szakaszbeosztásról is, illetve az eddigi beosztás átdolgozásáról, azonban ennek tervezete még most van kidolgozás alatt és végleges formát csak a hatóságokkal és érdekelt közületekkel folytatott tárgyalások után fog kapni. Egy másik feltett kérdésre azt a választ kaptuk, hogy a villamosviteldijak egyelőre változatlanok maradnak.

le és azt meg is csináljuk, mihelyst a munkát most akadályozó okok megszűnnek. Súlyt helyeztünk azonban arra, hogy a közönség érdekében addig is megoldást találjunk a közlekedés gyorsítására és ezért a most életbelépő viszonylatváltoztatást találtuk átmenetileg a legmegfelelőbb megoldásnak. Legfontosabb előnye ennek, hogy megszűnik ezáltal a tilos vágányon való közlekedés, így kiküszöbölődik a baleset-veszély, tehát a rendőrség óhajának is eleget teszünk. De jelentékenyen meg is gyorsul a közlekedés, mert a két állomás közötti relációban nem kell a villamosnak a gedói kocsik Széchenyi-téri keresztülhaladására várakozniok. Ugyanígy meggyorsul az ezentúl ingajáratszerűen közeledő gedói kocsik menetideje, ezek most már be fogják tudni tartani az eredeti előírásszerű tizenkét percet, amely az utóbbi időben tizennyolc percre emelkedett. A gedói kocsik városközponti végállomása a Széchenyi-téren lesz, a törvényszék épülete előtt.

— A vágóhid felől jövő kocsik ezentul nem kanyarodnak a Széchenyi-térre, hanem a MAV Üzletigazgatóság épülete előtt egyenesen továbbhaladnak a Tisza Lajos-körúton a Somogyitelepre, amelynek ezentul közvetlen összeköttetése lesz a vagóhiddal. Ennek a viszonylatnak a közlekedése is meggyorsul igy, aki pedig a vagóhid felől Gedóba akar menni, az vagy átszáll a Széchenyi-téren keresztülhaladó nagyállomási kocsira és a törvényszéknél ismét átszáll, vagy ezt a parszáz lépésnyi utat gyalog teszi meg. Lehet, hogy ez bizonyos mértékben kényelmetlen, de mindössze egy megállónyi távolságról van szó és ez semmivel sem több, mint amikor Budapesten a Körut és Andrássy-ut keresztezésénél a gyalogjáró átmegy az uttest egyik oldaláról a másikra.

— A négy feltételes megálló beszüntetése alig jelent kényelmetlenséget a közönségre, mert például a Royal-szálló előtt eddigi feltételes megállótól a Somogyi-utcai 112 méterre, az Oroszlán-utcai pedig alig nyolcvanöt méterre van, ami nem távolság. Budapesten most négy-ötszaz méteres távolságra helyezték a megállókat, Szegeden ezzel szemben még a felénél is sűrűbbek, a közönségnek tehát nem lehet panasza annál kevésbé, mert a legcsekélyebbforgalmu megállók közül is mindössze négyet szüntettünk be és ezzel az intézkedéssel is a forgalom gyors lebonyolitá-

MAGYAR NYILVÁNOSSÁG

A MAGYAR NEMZET írja: A jó filmet már oly nagyon áhító közönség örömmel olvasta a napilapokban, hogy Móra Ferenc népszerű regényéből, az „Ének a búzamezőkről", film készül. Alig jelent meg néhány helyen a hír, máris jött a cáfolat: „a film gyártását bizonytalan időre elhalasztják . . ."

Egy-két lap felhördült, hogy, amikor állandóan irodalmi értékű filmek készitését sürgetik, végre elkészül egy szép és nivós forgatókönyv, akkor az a fiókba kerül. De ha már igy történt, napirendre tértek fölötte. Talán mi se bolygatnánk a dolgot, ha az egyik színházi újság hasábjain az emlitett film leszerződtetett főszereplője: Páger Antal nem nyilatkozott volna kissé különösen az ügyről.

Kitűnő színészünk ugyanis legnagyobb megdöbbenésünkre a riporter azon kérdésére, hogy miért maradt el az „Ének a búzamezőkről" megfilmesítése és miért tiltották be ezt a Páger-filmet, a következőket válaszolta:

„Ez nem Páger-film volt. A szerződést megkötötték velem, de én nem is játszottam volna ezt a mai idők hangulatának meg nem felelő filmet . . . Nem játszom el akármilyen rongy mesét."

Mindenesetre kicsit furcsáljuk, hogy Páger Antal Móra Ferenc regényéről csak úgy mirnix-dirnix, mint „rongy kis meséről" nyilatkozik, de ha már ezt teszi, akkor legalább ne biggyesztesse a cikk végére azt, hogy:

„Jobb szándékkal készült, irodalmilag igényesebb filmek kellenek."

Brilliáns, gyémánt

és smaragd ékszereket

nagyon magas árért vásárolunk

Reich-ékszerész Kelemen-utca 11.

A legrégibb szegedi ékszerész.

DÉLMAGYARORSZÁG

minden sora

érdekes