Amikor a költő bezártságának korszaka véget ért, feleségül vette Natalját. 1837-ben párbaj áldozata lett, miután sógora megpróbálta elcsábítani feleségét. Nem kifejezetten volt benne halálvágy – inkább felélénkült a halál közelségétől. Amikor 1831-ben megjelent a kolera második hulláma, Puskin épp mézesheteit töltötte egy Szentpétervár-közeli idilli cári rezidencián. Onnan intézte sorait Pletnyevhez, aki depresszióban szenvedett: *A spleen rosszabb, mint a kolera. Az egyik csak a testet öli meg, a másik a lelket… Annyi mindent tartogat még az élet… A lányod fel fog nőni, menyasszony lesz belőle, belőlünk vénemberek, a feleségeinkből pedig zsémbes vénasszonyok, de a gyerekeink szépek lesznek… A kolera el fog múlni, és ha esetleg az élők sorában leszünk még, ránk is sok öröm vár majd.*

(The Economist)

Liz Alderman[6]

Koronás kerékpárutak a karantén alatt és után Párizsban

Amikor Franciaország májusban könnyített Európa egyik legszigorúbb karanténján, közúti munkások kis csapata rajzott ki Párizs utcáira az éjszaka leple alatt. Forgalomirányító korlátokat tettek az autósok sávjai mentén, és sárga kerékpárjelzéseket festettek az aszfaltra. Reggelre „koronás kerékpárutak" kilométerei nőttek ki a földből, telis-tele emberekkel, akik munkahelyükre tértek vissza. Köztük volt az 52 éves Christophe Tafforeau, egy munkaerő-képzőközpont kereskedelmi igazgatója is, aki óvatosan kerülgette a tömeget a karantén utáni bringaúton. „Ez az első alkalom, hogy biciklivel mentem dolgozni, de nem akarok kockáztatni azzal, hogy a tömegközlekedést választom – mondta biciklijéről lepattanva Christophe Tafforeau; húsz perc tekerés után jutott el a Bastille-közeli irodájáig. – Próbálok abba beletanulni, hogy a bicikli legyen a fő közlekedési eszközöm."

Ahogy Európa nagyvárosai újraélednek a karantén után, a biciklik központi szerepet kezdenek játszani a munkaerő „mozgatásában". A kormányok igyekeznek gazdaságaikat felélesztení egy mély válság után, de nem tudnak teljességgel a tömegközlekedésre támaszkodni a munkába jutást illetően, hiszen még szükség van a „social distancing" (közösségi távolságtartás) betartására. Legalábbis a városi térségekben a biciklik egyik napról a másikra a gazdaság újraindításának hihetetlen eszközévé váltak. Amerikában szintén tömegek ülnek fel bicikliikre, ahogy a koronavírus korlátozza mozgásterüket és elveszi kedvüket a tömegközlekedéstől. Európában azonban, ahol sok nagyvárosban a kerékpározás közlekedési eszköznek számít, a világjárvány felgyorsított egy olyan ökológiai átállást, amely az autóforgalmat hivatott korlátozni és a szennyezést csökkenteni, különösen mivel az új kutatások összefüggést mutatnak ki a szennyezett levegő és a covid–19 miatti halálozási arány között.

Franciaország, Olaszország, Nagy-Britannia és szomszédaik eurók százmillióit tervezik beruházni új kerékpáros infrastruktúrákba és olyan támogatási rendszerekbe, amelyek kedvet csinálnak a biciklizéshez. Párizs környékén a lakosok akár 500 eurónyi (kb. 177 000 forint) támogatást is kaphatnak, ha elektromos biciklit vásárolnak vagy 50 eurót (18 000 forintot) visszatérítenek nekik egy régi bicikli megjavításakor, ami ezreket indít arra, hogy kígyózó sorokban várakozzon a bicikliüzletek előtt. A nyilvános biciklikölcsönzők még soha nem voltak ilyen keresettek. A naponta megnyíló új bicikliutakkal megnégyszereződött a kerékpáreladások száma azokban az európai nagyvárosokban, ahol véget ért a bezártság; Brüsszeltől Tiranáig mindenütt kifogyott az áru a kiskereskedők boltjaiból. „Ez a

6 Liz Alderman a *The New York Times* napilap párizsi székhelyű európai fő tudósítója, üzleti ügyekkel és Európa gazdasági és egyenlőtlenségi kihívásaival foglalkozik.

válság világossá tette, hogy meg kell változtatni annak módját, ahogy élünk, dolgozunk és közlekedünk – mondta Morten Kabell, az Európai Kerékpáros Szövetség (ECF – European Cyclists' Federation) vezérigazgatója. – A közösségi távolságtartás korában az emberek bizalmatlanok a tömegközlekedés iránt, a városok pedig nem bírnak el nagyobb autóforgalmat. Így aztán a mobilitás természetes formájának tekintik a biciklit a jövőre nézve."

A hatóságok azt mondják, hogy a közösségi távolságtartás szükségessége nem sok választási lehetőséget hagy nekik. Az európai nagyvárosok akár 80 százalékkal is leépíthették földalatti-, busz-, és HÉV-kapacitásukat. Csak Párizsban közel tízmillió ember zsúfolódott össze naponta a tömegközlekedésben a karantén előtt; ma az utasok közti távolság megtartása érdekében a rendszer csak kétmilliót enged be, bár június hónapban fokozatosan feloldották a korlátozást. Annak érdekében, hogy kezelni lehessen a túl nagy forgalmat és hogy ne árasszák el újból autók az utcákat, a hatóságok arra kérték a cégeket, hogy ahol csak lehetséges, továbbra is otthonról dolgozzanak alkalmazottaik, illetve lépcsőzetesen vezessék be a műszakokat azok számára, akiknek be kell járniuk. A járdákat kiszélesítik, hogy még több gyalogos elférjen. Az egyedül autózókat pedig arra biztatják, hogy osszák meg kocsijukat szájmaszkot viselő utasokkal.

„Körülbelül öt vagy hat évvel ezelőtt arról beszéltünk, hogy a hagyományos üzemanyagot használó autókról elektromos autókra térünk át – mondta Christophe Najdovski, a közlekedésért és a közterületekért felelős párizsi polgármester-helyettes. – Jelenleg arról folyik a szó, hogy bármilyen típusú autóról más járművekre váltunk – elsősorban biciklire."

A brit kormány júniusban 250 millió fontos pénzalappal (kb. 98 milliárd forint) segít abban, hogy még több közterület jusson a bicikliseknek, szélesítsék a járdákat, és külön kerékpár-, illetve buszfolyosókat hozzanak létre. A tervezet a munkáltatókra is kiterjeszti az államilag támogatott „biciklizz a munkába" programot, amely a kormány becslései szerint az Országos Egészségügyi Szolgálatnak (NHS) évi 8 milliárd fontot (31 milliárd forintot) takaríthat meg, mivel az emberek többet mozognak. Milánó bevezette a Strade Aperte, azaz „nyitott utcák" programot, amely egy a városközpontot átformálni és a szennyezettséget csökkenteni hivatott nagyobb program részeként 35 kilométernyi új bicikliutat és gyalogos útvonalat hoz létre. Továbbá az olasz kormány bevezette, hogy 70 százalékos támogatás jár kerékpár vásárlásakor. A berliniek virágokat ajánlottak fel azoknak a munkásoknak, akik gyors kialakítású bicikliutakat alakítanak ki szerte a német fővárosban; itt a városvezetés egy korábbi programelképzelést akar keresztülvinni a gyalogosok és a biciklisták érdekében.

Párizs a többiekhez képest elöl jár ebben a változtatásban. A koronavírus előtt a már közel 1000 kilométernyi védett bicikliutat építtetett a város az utóbbi években, és kiszorította az autókat a forgalmas csomópontokról. Ezenkívül Anne Hidalgo polgármester a Szajna mellett gyorsforgalmi utakat sajátított ki a biciklisek és gyalogosok számára és lezárt jó pár rendkívül forgalmas sugárutat – magára vonva ezzel a bírálók haragját, akik szerint ezek a lépései csak visszaütöttek, mivel nagyobbak lettek a dugók és nőtt a légszennyezés. Amint Franciaország készen állt a karantén feloldására, Hidalgo asszony elrendelte, hogy az éjszaka folyamán a lehető leggyorsabban bicikliutakat jelöljenek ki Párizsban és külvárosaiban, azzal a céllal, hogy júniusig további 50 kilométerrel egészítsék ki a hálózatot a létező metró és helyiérdekű vasútvonalak mentén.

A Rue de Rivoli, valamikor az egyik legforgalmasabb csomópont Párizs szívében, jelenleg kizárólag kerékpárok, buszok és taxik számára van fenntartva. A gyors kialakítású bicikliutakat ideiglenesnek szánták, de mint Christophe Najdovski elmondta, a város akár állandósításukat is fontolóra veheti, „ha működnek". Ez azonban még továbbra is nyitott kérdés. Míg a bicikliutakat úgy tervezik,

hogy a nyeregben ülők biztonságát szolgálja, a párizsi kórházak arról számoltak be, hogy egyre több a sérülés a bringások és az általuk elütött gyalogosok között. A biciklizés népszerűsége parkolási problémákat is eredményezett, amelyet a város úgy próbál megoldani, hogy autóparkolókban csinál helyet és biztonságos földfelszíni biciklitárolókat alakít ki. Mindazonáltal a koronavírus „paradigmaváltást hozott" az ingázás módjában – mondta Najdovski alpolgármester. „Az emberek arra ébrednek, hogy egy új kerékpársáv fut a házuk előtt." Eddigi tapasztalataink szerint, „alig hoznak létre egy új bringautat, az emberek máris birtokba veszik" – tette hozzá.

Ez történt Christophe Tafforeau esetében is, aki azon a napon, hogy Franciaország feloldotta a karantént, fogta magát, és vett egy használt biciklit. „Ijesztő, amikor olyan embereket látni a tömegközlekedési eszközökön, akik nem tartják tiszteletben az egészségügyi biztonsági intézkedéseket – mondta. – Nincs zéró kockázat, de csökkenteni lehet azt, ha biciklit használunk." Christophe Tafforeau ápolt, ízlésesen öltözött ember, nem volt hozzászokva ahhoz, hogy a városban biciklin járjon. Amikor azonban bastille-i munkahelyére visszatérve csatlakozott a tömeghez, biztonságban érezte magát a kerékpáros utakon, amelyeknek betonkorlátai távol tartották az autókat. „Mivel ennyi kerékpárossáv lett, ez még inkább ösztönöz, hogy én is biciklire üljek" – mondta. Miközben a dimbes-dombos Montmartre negyed tetején lévő lakásából tekert biciklijén, a szabad levegőn elgyönyörködött Párizs látványában, és úgy érezte jót tett neki a mozgás, még akkor is, ha a hegynek felfelé menő visszaút jóval nehezebb volt. Az út 20 percet vett igénybe – csak 10 perccel volt hosszabb, mint ha szokásához híven földalattin ment volna.

Nemrégiben Christophe Tafforeau éppen sorban állt az előtt a biciklibolt előtt, ahol korábban a kerékpárját szerezte be, mert kiegészítőket szeretett volna vásárolni. A tulajdonos, Stéphane Cueff kénytelen volt a karantén alatt bezárni, és nagy veszteséget szenvedett el. Most, hogy ennyien állnak a boltja előtt, hogy biciklit vegyenek vagy javíttassanak, azt reméli, hogy hamar talpra áll. Miközben Stéphane Cueff megmutatta Tafforeau-nak a biciklilezáró U-lakat helyes felhelyezésének módját, megjegyezte, hogy örömmel látja az új bringások növekvő áradatát az utcákon. „A bicikli mindig is része volt a francia kultúrának – mondta Stéphane Cueff. – Ha van jó oldala a koronavírusnak, akkor az annak újragondolása lehet, hogy hogyan élünk, és azon jó dolgok egy részének a visszaszerzése, amelyeket elvesztegettünk."

(The New York Times)

Katharina Bracher

Menekülés a városból
Vágyálmaink helyén nemsokára leáldozóban lehet a nap

Városi élet: Az utóbbi évtizedekben az elit előszeretettel választotta magának azt az életstílust, amelyet a munkát kereső szegények esetében mindig is a szükségszerűség diktált. Változást fog-e hozni ebben a járvány? Nem először fordulna elő a városok történetében. Ez akkor vált első ízben láthatóvá, amikor a gazdag városlakók karanténjuk szűkösségéből egyenesen a hegyek felé vették útjukat, hogy ott második otthonukban húzódjanak meg. Elapadt az ingázók áradata, eltűntek a kereskedők és a kirándulók. A villamosok és autóbuszok úgy jártak körbe az elhagyott városban, mintha – a városi elmagányosodás híres festőjének, Edward Hoppernek a képei keltek volna életre. A képekről mintegy leradírozták a fiatal nagyvárosi turistákat, akik langyos időben apró manókként töltötték be a tóparti sétányokat, folyópartokat és a tereket. Egyszerre csak betonból és acélból állt a város. A városközpontban lakók maradtak hátra, és néhányukat hátborzongató érzés fogta el: Egyáltalán városnak lehet-e még nevezni a városokat embertömegek nélkül?