



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Simonyi Sándor*  
Cím: *Ősztől kezdve autókká alakítják át a bérkocsikat*

Forrás: *Friss Újság*

Bn  
(Hely)

1924. 8. 17.  
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy 385.86

Hely

Idő "1924"

Személy

## Ősztől kezdve autókká alakítják át a bérkocsikat

Az O. K. H. és Iparosok Országos Központi Szövetkezetének óriási üzlete. — Puszulás előtt a bérkocsiipar. — Éheznek a bérkocsissegédek. — Aranyparitásos közlekedési adó és 8 ezerszeres bérkocsi tarifa.

Budapestnek régi rákfeneje a rossz és drága közlekedés. Nem a villamosokra gondolunk; ezen a mai gazdálkodás mellett nem lehet segíteni. De itt van a konflis és itt van az autó. Mindenütt másutt a konflis és az autó praktikus és mérsékelt áru közlekedési eszköz. Nálunk ezenkívül botránykő is, amely ezer panasznak, sirásnak és elégedetlenségnek oka.

### Napi 30—40 ezer koronát keres a konfliskocsis

Vegyük először a konflist. Miniket főként az érdekelt, hogy az a sokat szidott, követelődzőnek, köteledőnek ismert pesti bérkocsis, aki télen megfagy, nyáron megsül a bakon, emberi életet élhet-e abból, amit a gazdájától kap. Hát a bérkocsissegéd a gazdájától egy fillért sem kap, ellenben maga tartozik fizetni a ló- és a kocsiápolónak. Jár azonban a bérkocsis segédnek 20 százalék abból az összegből, amit a taxamérő mutat.

Ott jártunk a Budapesti Bérkocsiipartársulat Bérkocsis-utca 24. szám alatt lévő helyiségében s beszélünk Debreceni titkárral. A Bérkocsiipartársulat a főnökök, a bérkocsitulajdonosok szervezete. Megkérdeztük Debreceni titkárt, mennyit jelent ma pénzben az a 20 százalék, amely a bakon ülő

segédre jut. Azt mondta: *átlagban napi 30—40 ezer koronát.* Nyilván sokat akart mondani, mert érdeklődtünk maguknál a segédekéi is, ezek azt állítják, *hogy sok, ha 15—25 ezer korona jut rájuk a taxi-szerű jövedelemből.* Mondjuk azonban, hogy a főnökök titkárának van igaza, akkor is mit jelent napi 30—40 ezer korona többgyermekes, nagycsaládu embereknek?! Jelenti az éhséggel való küzdelmet s jelenti azt, hogy a pesti bérkocsist ezzel egyenesen ráuszítják a közönségre, hogy borraivalót zsaroljon ki, mert másképpen éhen pusztulnak a bérkocsissegédek és a hozzátartozóik.

Ezért nem lesz ebben a városban rendes bérkocsiközlekedés mindaddig, amíg a kocsisok borraivalókra vannak utalva. Megkérdeztük a titkárt, miképpen tud megélni a bérkocsissegéd. Azt felelte: *kap borraivalót a közönségtől.* Tehát maguk a főnökök számítanak arra, hogy a segédek, ha másképpen nem megy, kényszerítik borraivalóadásra az utasokat.

— Nincs valami szervezetük a bérkocsissegédeknek? — kérdeztük Debreceni titkárt.

— Nincs. De minek az — felelte. — A segédeknek nem kell szervezet, a bérkocsiság nem képesített iparág. Aki nálunk levizgázik, az felülhet a bakra.

— És miből vizsgáznak?

— Helyismeretéből, hogy tudják melyik utca merre van, egy kis lóismeretből, s végül a kocsigondozásból, hogy tönkre ne tegyék a rájuk bízott állatokat és a kocsit.

— Mit gondol titkár ur, meg tud élni az ilyen vizsgázott segéd a főnököktől kapott jövedelemből?

— Dehogy is tud. A borraivalókból él. De mondhatom, sok gazda szívesen cserélné a segédjével, ha az levenné a nyakáról a napi gondokat.

### Közlekedési adó — aranyban

A bérkocsiipartársulat titkára ezután sorra vette a főnökök sirámain. Salamon király sem tudna itt igazat tenni, annyi a jogos panaszuk, s olyan kegyetlenül fekszik rá a város erre az iparra, amely ma a tönkrementés

előtt áll. Tehát, amint fönnebb láttuk, a bérkocsissegéd éheznek és zsarolni kénytelen, ha éhen nem akar lefordulni a bakról. A gazda, a bérkocsi „boldog” tulajdonosa, az másképpen megy tönkre.

— Hát először — mondja a titkár — most augusztus 1-től a főváros a közlekedési adóval kedveskedett nekünk. Ez az adófajta évtizedek óta vajudott, de csak éppen most, a város mai urainak jutott eszükbe, hogy tönkre tegyék vele bennünket. Ezt az adót aranyban kell fizetnünk. Havi 101 arany.

korona adót fizetünk az egyfogatu, — havi 135 aranykoronát a kétfogatu bérkocsi után. Ezzel azután éppen hatféle adóval sújtanak bennünket, azon a címen, hogy bérkocsitulajdonosok vagyunk. A kényszerkölcsönökről, még meggyebékről nem is akarok beszélni. — Mondhatom, nagyon szomorú a a helyzet s a bérkocsiiparosok napnap után adják vissza a számukat, mert a mai 500 ezer koronás zabárak és aranyparitásos közlekedési adó mellett amikor a közönség is szegény, s alig használja a konflisokat, — képtelenek föntartani üzemiüket. A valaha oly népszerű kétfogatu bérkocsik ma már ugyszólván teljesen kipusztultak. 90 darab kétfogatu bérkocsi van hivatalosan Budapestén, de talán még ennyi sem jár közülök. Nincs tőzsde, nincs kocsikázó, — s így nemsokára mutatónak is alig lesz már kétfogatu, a melyet tönkre tett az általános elszegényedés, no és az autó.

### Ősszel a konflisok átalakulnak autókká

Ezután érdekes részleteket tudtunk meg a bérkocsiipar válságos helyzetéről. A bérkocsisok belátták, hogy a mai kezdetleges lovasjárműveket nem lehet már sokáig fentartani. A gépezetű kocsik kiszorítják a dögő konflisokat s ezért ők is akciót indítottak olyan irányban, hogy a korral haladhassanak.

— A 107 éves bérkocsisipar — mondotta majdnem könyekig elérkezvénylve Debreceni titkár ur — *őszől kezdve átalakul autózemmé.* A bérkocsis ipartársulat már megkapta a koncessziót az egy- és kétfogatúaknak autókkal való kicserélésére. A főváros és a kereskedelmi minisztérium is beleegyezését adta s most folynek a tárgyalások az átalakítások sima lebonyolítására.

Megtudtuk, hogy itt aztán egy egészen különös üzlet jön majd létre és pedig alighanem a kispénzű bérkocsitulajdonosok hátrányára. A bérkocsitulajdonosok autózemre való átalakítására milliárdok kelleneek. Az egy számmal, egy-két lóval bíró bérkocsitulajdonosnak nincs arra pénze, hogy autót szerezzen be, közbelép tehát a nagytőke, amely nem sokat törődik majd vele, ha az egykori bérkocsitulajdonos az ő alkalmazottjává fogleszüdni.

*114 egyfogatunak és 94 kétfogatunak autóvá való átjatszásáról van itt szó.* Ez óriási üzlet s erre két nagy pénzintézet kapott megbízást a Bérkocsis ipartársulattól. Az Országos Központi Hitelszövetkezet és az Iparosok Országos Központi Szövetkezete kapta a kezébe az autósítások finanszírozását. Ez nem jelent kevesebbet, minthogy monopoliumhoz fog jutni a két pénzintézet, alkalmazottakká szorulnak le a bérkocsitulajdonosok s a főváros közlekedése ki lesz szolgáltatva a két pénzintézetnek, amely a maga kamatai érdekében a saját céljai szerint fogja intézni az egykori bérkocsi iparosok számával szaladgáló gépkocsikat.

Még sokkal szomorubb az autók beszerzésének ügye. A magyar gépkocsigyártás sajnos nem áll azon a nívón, hogy ilyen óriási kocsirendelés igényeit ki tudná elégíteni. A Mdg. gépgyár, amely egyedül foglalkozik autók előállításával sem árban, sem mennyiségileg nem képes részt venni ebben az üzletben, amelynek lebonyolítása a mai munkanélküliség idején, egyenesen közérdek lenne. A bérkocsiparosok, illetve a pénzintézetek egy ismert olasz autógyárral folytatnak tárgyalásokat s a magyar ipar nagy szegényére, Olaszországból fogják beszerezni a gépkocsikat s ezzel milliárdok vándorolnak majd külföldre.

## Megint emelik a taxit

A bérkocsisok, mint mindig — ha menekülni akarnak terheiktől, ezáltal is arra készülnek, hogy az aranyparitásos fővárosi közlekedési adót, a közönségen fogják bevasalni. Máris elkészült a headványuk, amelyben újabb emelést jelentenek be. A bérkocsik eddig 7000-szeres taxival jártak. Most arra hivatkoznak, hogy a közlekedési adó terheit nem bírják el s ezért 8000-szeres taxit kérnek az illetékesektől. Nem bizonyos, hogy beérik-e a nyolcezerszeressel s lehetséges, hogy mire a főváros elé viszik kérésüket, akkorára már 9, vagy 10 ezerszeres viteldíjat fognak kérni. Ma még csak a 8 ezerszeres kérést tárgyalják, de ezt oly sürgősnek tartják, hogy a budapestiek rövid időn belül el lehetnek készülve erre az áremelésre is. Csak aztán az éhező bérkocsis segédeknek is juttassanak valamit a 8-ezerszeres taksából.

Simonyi Sándor.