



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: *J.C.*

Cím: *Kinos tanulmány a konflisról.*

Forrás: *Pesti Napló.*

Br.

1916. VII. 30.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Osztályozás

Tárgy

385.86

Hely

Idő

"1916"

Személy

Kinos tanulmány — a konflisról

Derüs és szomorú adatok

Száz esztendő lesz nemsokára a pesti „lófő-
vatu jármű”, s ez a jubileum a multakon való kis
elborongás után kétszeres alkalom arra, hogy a
haszontalanságát újabb adatokkal súlyosabban,
újra is bizonyítsuk. Száz esztendő... Milyen bol-
dóg idők lehettek azok, mikor most száz éve,
Anno 1816-ban alázatos budai svábok azzal az in-
stanciával járultak a fenséges palatinus elé, vajha
megengedné nekik, hogy sietős dolgu burgerek
számára lassan, de biztosan célhoz érő utazási alkalmatossággal szolgáljanak. A kegyes palatinus mosolyogva veregette meg a holdvilágkénű Jánosok és Franzlok vállait és megmondta nekik, hogy miután régen ismeri őket és tudja, hogy tisztességes, becsületes emberek, ha kedvük tartja, hát Isten neki, próbálkozzanak meg. Ő nem ellenzi, hogy kiálljanak a Hatvani kapuhoz, meg a Rondella mellé a köz kényelmességét szolgáló, zörgő batár-
vatu járművel.

Száz év még az aloéknak is elég, hogy kivirágozzék, hogyne volna elegendő a pesti bérkocsiipar számára, hogy leromolják, elzülljön. A száz év előtti pesti bérkocsis, aki érezte, hogy mint egy közintézmény egyszerű szolgájának tiszteletteljes alázatossággal kell viseltetnie a polgárság iránt, de hogy ismerne ivadéka a mai bérkocsiban, aki nagyobb ur a „pasasér“-nál, úgy gorbombáskodik vele, ahogyan akar, és a hajdani ha-

garas viteldij helyett még a vitelbéren felül háromszorannyi borraavalóval is csak immel-ámmal van megelégedve.

A bérkocsiipar etikai elfejlődése alighanem az egész világon ugyanaz és ez az egyetlen mentsége a pesti bérkocsisoknak. Kezdetben a fiakkeresek, meg a konfliskocsisok bizonyosan igen szerény emberek voltak mindenütt, az idők folyamán azonban mindenhol be kellett vezetni — a taksamérőt. A taxi nemcsak a technika vívmánya, hanem a policáké is. Ez szoktattta le a kocsisokat a zsarolásnak arról a neméről, amelyet addig a gyorsan járó és mindig félórával többet mutató zsebórájukkal üttek. Ám a policia olyan intézmény, hogy egyetlen létalapja, hogy a bűnösök mindig megmaradnak. Be kellett volna szüntetni a közlekedési rendőrséget, ha a kocsisok nem lettek volna olyan leleményesek és visszaéléseiket nem a taksamérőre alapozták volna ezután. Ma minden visszaélésnek a taxaméter az engedelmes eszköze és a rendőrségnek több dolga van a zsaroló, gorbombáskodó bérkocsisokkal, mint valaha.

Válság a háboru miatt

Száz esztendő alatt sok viszontagságon ment keresztül a pesti bérkocsi, de válságosabb időket, mint ma, száz esztendő korában, még sohasem ért meg. Közvetlenül a háboru előtt a budapesti rendőrség olyan szigorú rendszabályokat alkalmazott, hogy várható volt, hogy a közönségnek minden keserősége, amit a fiakkerek és konfliskocsik használata után érez, megszűnik. A kocsisokat szigorúan megválogatták, megválogatták a társaságukat az oda nem való elemektől, de jött a háboru és a kocsisoknak, akik rendelkeztek a

becsületet tudóknak ígérkeztek, elvitték a háboruba. A budapesti kocsisok ma alig harminc percentben azok, akik közvetlenül a háboru előtt voltak és ezek is az öregek és az új rendhez kevésbé alkalmazkodni tudók. A többi hetven percent részben éppen azokból került ki, akiket a rendőrség, mint nem oda valókat letiltott a bakról, részben pedig kezdőkől és suhancokból, akiknek egy része még a tizenhét évesen is alul van. Ezek a fiúk a darabos munkához voltak szokva. Azelőtt tejeskocsisok, fuvaroskocsisok, istállólegények voltak és társadalmi érintkezést legfeljebb, ha a lovakkal tartottak fenn.

Van azonkívül tizenhét nőkocsis, ezeket tisztelettel ki kell, hogy vegyükk azok sorából, a kik panaszra lépten-nyomon okot adnak. Soha egyetlen panaszt nem tettek ellenük.

Ezerkétszáznyolc bérkocsi volt forgalomban közvetlenül a háboru kitörése előtt, ez a szám azonban mintegy ötödével csökkent. Százötvennyolc egyfogatu és kilenevenhat kétfogatu bérkocsit kivontak a háboru folyamán a forgalomból. Tévedés azt hinni, hogy a pesti bérkocsik legnagyobb részt nagyvállalkozók kezében vannak. Budapesten hétszáz bérkocsiiparos van és ezek közül csak tizenháromnak van ötnél több kocsija. A legtöbb kocsija Richter Ernő Gólya-utcai bérkocsivállalkozónak van és pedig huszonnégy darabja. Mintegy négyszáz bérkocsitulajdonos maga hajtja a lovát.

A háborus körülmények hozták magukkal, hogy a pesti bérkocsik lomposabbak, rutabbak, mint valaha. A tavaszi bérkocsi vizsgálat alkalmával a rendőri bizottság nem mutatta a szokott szigorú tekintetbe vette, hogy a bognárok, fényzők száma megritkult, s ami van, megfizethetetlen. Több jóindulatot mutatott a bizottság a lovak iránt is. Azelőtt a beteg, megsántult, vagy megvakult lovakat kiméretlenül kitiltották az utcáról. Ma alig látni különbséget a konflislovat, mint amelyiknek egyik szeme hiányzik, vagy lehajtottak a lábait. A

bérmocsik tulajdonosai spekuláltak a lovaikkal és szépen kerestek egy-egy jó ló eladása révén. Míg azelőtt egy jó konflisó körülbelül 160—180 koronába került, ma egy rossz ló, — ami azonban még mindig elég jó ahhoz, hogy bérmocsi elé fogják — 900—1000 koronába kerül darabonként. A lovak táplálása: a széna, zab 300 százalékkal lett drágább a háboru kitörése óta.

A kocsisok nagy jövedelme

A bérmocsitulajdonosok dolga azonban csak látszólagosan sulyosbodott, mert annyit keresnek most, mint még soha. A bérmocsiipar annáleszeibe ragyogó betűkkel van belejegyezve az 1896-ik év, a milleniumi kiállítás esztendeje, ekkor volt aratásuk a legdusabb. A háborus évek azonban messzi elhagyják jövedelmezőség tekintetében Magyarország fennállásának ezredik esztendejét. A bérmocsitulajdonosok a taxaméteren kimutatott végösszegekből harmincöt százalékot adnak fizetésül a segédeknek. Ha tekintetbe vesszük, hogy egy-egy átlagos napi bevétel az általánosan érvényben levő harmadik díjszabás szerint 35—45 korona, szép összeg jut a bérmocsi tulajdonosának, meg a segédjének is. Igaz, hogy a kocsi meg a ló tartás megdrágult, s az ilyen elosztásból sokkal jobban jön ki a segéd, mint a gazda, különösen, ha számitásba vesszük a borraivalókat is, amelyek 10—50 filléres összegekben külön napi nyolc—tiz koronára gyűlhetnek. Megnyugtatóan szolgáljon azonban, hogy — a bérmocsitulajdonosok legnagyobb részét maguk is hajtják a lovaikat. A fiákkeres is jól keres, bár kiadásai csaknem kettősek. A borraivalók dusan kiegyenlítik ezt.

Rossz modor, zsarolás

A kocsisok modora egyre rosszabb, ez az általános panasz. Sokat lehetne javítani a modorukon, ha a közönség minden esetben feljelentést tenne ellenük. Egészen a múlt hónapig a zsarolásnak egy újabb módja divott a kocsisok közt s ezt a szórakozóhelyek előtt uzoválták sűrűn: a taxaméterek zászlócskáját lecsapták s az óramű megindult. Ha az előadás végeztével valamelyik vendég fel akart ülni a kocsira, a kocsis kijelentette, hogy „utasa van“. Ha azonban azt az összeget, amit a taxi mutat, megteríti neki, elviszi őt s a régi vendégét faképnél hagyja. A „pasas“ fizetett, részint, mert örült, hogy kocsit kapott, részint pedig, mert — könnyű pénze volt. Az a körülmény, hogy a háboru alatt igen sok embernek van könnyű pénze, nagyon elrontotta a kocsisokat. Nincs az a borraivaló, amit a pesti kocsis ma megköszönne. A taxival üzött visszaélést azután úgy gátolta meg a rendőrség, hogy kimondta, hogy szórakozóhelyek és a lóversenyter előtt kocsit várakoztatni nem lehet.

A bérmocsikalamitások egyik leggyakoribb neme, hogy a kocsis megtagadja a fuvarát azon a címen, hogy etel, hogy a lovat fáradtak, vagy hogy egy óra múlva neki itt meg itt kell lennie. Ha ezek az okok ürügyeknek látszanak, leghelyesebb a legközelebbi őrszemhez fordulni, az majd rendőrség a dolgot. Meg kell említeni, hogy a bérmocsik reggel hét órától este tíz óráig kötelesek a közönség rendelkezésére állani. Ezen az időn túl csak a kijelölt inspekciós kocsiknak kell az állomáshelyükön lenniök, a többiek pedig csak akkor állnak ki a standra, vagy cserkésznek az utcákon, ha akarnak. Este tíz óra körül, tehát a leváltás idején a legnehezebb a dolga a kocsira ülni akaróknak. Ebben az időben ugyanis némely esetben még a rendőrség is respektálni fogja, ha a kocsis azért tagadta meg a fuvarát, mert haza akart hajtani.

Sok minden ravaszság, visszaélés telik még ki a kocsisoktól, annyiféle, hogy lehetetlen volna felsorolnunk. Generális orvosser: a sarki rendőr. A rendőr útján minden vitás ügy a kerületi kapitányságra s esetleg felebbezés folytán a főkapitányságra kerül. A kocsisokat sulyosabban is tudják büntetni, mint azzal, hogy pénzbírságot rónak ki rájuk. Letiltani a bűnös kocsis a bakról ma megbocsáthatatlan könnyelműség volna, olyan kevesen vannak. A legsúlyosabb büntetés a rosszabb standra való áthelyezés. Halálra keseredik az olyan kocsis, akit dus aratása színhelyéről egy eldugott budai utcába helyeznek.

Hol van a közlekedési rendőrség?

A közönség bizonyára gondolt már egynéhányszor arra, hogy a közlekedési rendőrség, amely a háboru előtt néhány hónappal kezdte meg működését és észrevehetően javított mindjárt az első időkben a keserves bérmocsi-állapotokon, miért nem lép fel nagyobb eréllyel most is, mikor a kocsis-erkölcsök megint nagyon elvadultak. A közlekedési rendőrség, amely az utcákon tartott rendet, s mindjárt a helyszínen intézkedett, ma formán csak a papiron van meg. A közlekedést ellenőrző csoport huszonöt rendőrörszemből és tizenöt közlekedési detektívből állott. A huszonöt közrendőrt, akiknek más dolguk volt, mint a közlekedés rendjére ügyelni, mindjárt a háboru első idejében bevonták. A tizenöt detektív közül kettő meghalt, egy állandóan beteg, egvet az utlevélosztál hoz rendelték, három katonai eljárásokkal van elfoglalva, így tehát összesen nyolc detektív maradt, aki minden közlekedési alkalmatosságnak, a vilamosnak, a lófogatú és a gépereű járművek rendjére felügyel. Ez a nyolc ember, akármennyire serény és körültekintő is, tehetetlen a naponta felmerülő sok száz panaszszal szemben.

Háboru után — úgy halljuk — gyökeresen

meg fognak változni majd az állapotok.

Átszervezik a bérmocsiközlekedés egész módját, rendjét, s a tervekben sok olyan érdekes részlet van, amelyek azt bizonyítják, hogy a törekvés a közlekedésügy abszolút rendbehozatalára nálunk sokkal különb, mint sok más világvárosban.

V. I.

Idő

Személy

Helyszám

Székesiővárosi háziyomda 1915.