



Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztályozás

385.86

Szerző: *Kelényi B. Ottó*

Hely

Cím: *Egy száz év előtti „Gyorsutazási Intézet” Pest és Kolozsvár között*

Idő

"180"

Forrás:

Nemzeti Újság

Személy

Bp

1926. 12. 8.

Helyszám

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Egy száz év előtti „Gyorsutazási Intézet” Pest és Kolozsvár között

Írta: *Kelényi B. Ottó*

A személy- és csomagszállítás történetében fontos szerepet játszik az 1749. esztendő, amikor is Mária Terézia a diligencia néven ismeretes kocsiposta forgalmat léptette életbe. Ezzel kapcsolatban már a következő évben császári pátenus jelent meg a fuvarosok magánversénye ellen, amelynek értelmében olyan helyeken, ahol diligencia-járatok közlekednek a pénzküldemények és a 20 bécsi fontig terjedő árucsomagok csak postakocsi útján voltak szállíthatók.

A postakocsiintézmény idők folyamán nálunk a személy- és áru fuvarozás nehézsége, lassúsága, továbbá a visszaélések miatt sok panaszra adott okot, úgy hogy az 1802. országgyűlésen súlyos kifogások hangzottak el ellene. Csak természetesen, hogy e vádak elősegítették a postával versenyző magánvállalatok elterjedését, amelyek mindinkább nemcsak személy- és csomagküldemények szállításával foglalkoztak, hanem levélküldemények csempészetével is. A kocsipostaintézmény és a magánvállalatok versenyé és folytonos pereskedése végre is a helytartótanács támogatása folytán a magánvállalatok javára dőlt el. Az 1840-ben kibocsátott rendelet értelmében ugyanis a magyar vállalkozók még Ausztria területére is szállíthatták az utasokat.

Bár az 1823-tól meginduló, éjjel is közlekedő patai gyorskocsijáratok, nagyban megjavították a szállítás gyorsaságát, a magánvállalatok működése nem csap-

pant meg. Így a Nagyvárad és Kolozsvár között működő „a kereskedés előmozdítása végett alakult *Gyorsutazási Intézet*” ez időfájt bejelenti az utazóközönségnek, hogy kiterjeszti működési körét és Nagyváradról Debrecenen és Gyöngyösön át Pestig küldi gyorsjárata kocsiját.

A száz év előtti közlekedési vállalat rendszerét és a szállítás feltételeit megállapító közlemény hírül adja, hogy egy kényelmes ülésekkel ellátott, tizszemélyes fedles kocsi minden vasárnap reggel kilenc órakor Pestről, Gyöngyösön át Debrecenbe indul, innen hétfőn este öt órakor folytatja útját Nagyvárad felé és tekintet nélkül az időjárásra útját mindenkor két nap alatt teszi meg. A helyek árai beleértve a 30 fontig terjedő podgyászt és a — borraalót is a következők voltak: Nagyváradtól Pestig vagy vissza 10 ezüst pengő forint 24 krajcár, Debrecenig 2 frt 20 kr., Tiszafüredig 5 frt. 15 krajcár, Gyöngyösig 7 frt. 50 kr. — Debrecenről Tiszafüredig 2 frt. 10 kr., Gyöngyösig 5 frt. 15 kr., Pestig 8 frt. 20 kr., Füredtől Gyöngyösig 2 frt. 10 kr., Pestig 5 frt. 15 kr. — Gyöngyöstől Pestig 2 frt. 10 krajcár.

Ha az utas podgyásza 30 fontnál többet nyomott, minden e súlyt meghaladó fontért 3 ezüst krajcárt tartozott fizetni. Minden utas nemcsak a pesti és a nagyváradói végállomásokon, hanem a közbeső debreceni és gyöngyösi állomásokon is megrendelhetette helyét. Ama esetben pedig, ha Pestről, vagy Erdélyből több utas jelentkezett, mint amennyi a kocsiba elfért, gondoskodott a vállalat kényelmes pótkocsikról is. A közbeső állomásokon azonban pótkocsiról már nem gondoskodhattak. Az egyszerre rendelkezésre álló pótkocsik mindössze tizenhárom utast fogadhattak magukba és ha a jelentkezők száma ezt meghaladta, a később jelentkező utasoknak 24 óráig kellett várni a következő kocsi indulásáig.

ha csak más módjuk nem volt az utazásra. Különösen a pesti, debreceni és kolozsvári vásárok alkalmával volt nagy az utazó kereskedők száma. Ilyen alkalmakkor legalább 5-6 utas jelentkezése esetén újabb pótkocsit indítottak a nagy kocsi elindulásától számított 48 órán belül: ha ez az idő lejárt, megvárták az első fuvar visszaérkezését. Az utasok, akik helyeiket megrendelték, tartoztak podgyászaikat az indulásra meghatározott idő előtt legalább néhány órával a vállalat irodájába vitetni. A késedelmes utasokra nem várakoztak és az általuk előre megfizetett helybért sem adták vissza.

A vállalat nemcsak utasokat, hanem teherárut is szállított, melyeket a vállalat irodáiban kellett időben feladni. Ilyen irodák voltak Pesten *Rottenbiller* Péternek, a református templom mellett házában, Nagyváradon *Draveczky* Lajosnál, aki az intézet igazgatója is volt, Debrecenben pedig *Simonffy* Gábornál. A készpénzben lefizetett utiköltségről az utas nyomtatott és nyugtával ellátott „utazóbizonyítványt” kapott, melynek felmutatására minden állomáson, a megérkezés után legfeljebb félóra múlva a továbbszállításra fogatot állítottak elő. Ha valaki ama időponttól kezdve, amelyre utazását bejelentette, 24 óra alatt utat nem indul, ez idő után csak úgy fogadták el jelentkezését, ha az utiköltség felét előre kifizette; 48 óra múlva azonban a fizetés által nyert szállítási joga elveszett és pénzt sem kapta vissza.

Módot nyújtott a vállalat azok számára is, akik saját kocsijukon akarták magukat továbbszállíttatni. Ilyen „privát-kocsik” szállítási ára már jóval költségesebb volt: Pesttől Nagyváradig a 48 óras út ára 48 ezüst forint volt, Pesttől Debrecenig a 39 óráig tartó utazás 38 forintba, Debrecenről Nagyváradig pedig a 9 óras út 10 forintba került. Ezek az árak

csak a 14 mázsánál kisebb súlyu teherkocsikra voltak érvényesek. Ha a szállítmány e súlyt meghaladta, a vállalattal külön alkuban történt a megegyezés. Az utazás idejét a rossz utak esetére számították, jó időben rövidebb idő alatt is megtették az utat. Minden tulajdon kocsiján utazónak szabadságában állott a lovak felváltásának helyén tetszése szerint elidőzni: a közbeső helyeken csak akkor állhatott meg, ha maga kész volt gondoskodni utjának a következő állomásig történő folytatásáról. A vásárok ideje alatt, amikor sok ilyen áruval megpakott szekér szokott jelentkezni a továbbszállításra, az utazás előtt 48 órával kellett a bejelentésről gondoskodni.

A vállalatnak volt gondja arra is, hogy az utasok az állomásokon kellő ellátásban részesüljenek; ezért az állomásokon levő vendégfogadósokkal megállapodott, hogy utasaikat jutányos áron szolgálják ki. Végre, hogy mindennemű panasz orvoslásáról gondoskodhasson, felszólítja az utasokat panaszaiknak levélben, az intézet igazgatójához, Nagyváradra való elküldésére „s az Intézet mindenik állomása köteleztetik az efféle levelek beküldéséről gondoskodni”...

A magánkocsivállalatokat az 50-es években sem szüntették meg, csak engedélyhez kötötték és működésüket a posta szolgálatába állították. E vállalatoknak a postai szolgálatba való bekapcsolásával a postaigazgatásnak módja volt egyrészt számottevő költség nélkül a postahálózatot kiterjeszteni, másrészt a levélcsempészetet megakadályozni. A vállalatok féltek attól, hogy engedélyüket elveszthetik, ha tiltott szállítással foglalkoznak.

A vasutak térfoglalása azonban lassanként mind szűkebb térre szorította e magánvállalatok működését. A 80-as évek végétől kezdve azután jórészt a helyközlekedés lebonyolítására rendezkedtek be.