



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: V. J.

Cím: *Kinos tanulmány a konflisról*

Forrás: *Pesti Napló*

Bp.

(Hely)

1916. VII. 30

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385. 86

Hely

Idő

"181" / 1916"

Kinos tanulmány a konflisról

Derüs és szomorú adatok

Száz esztendő s lesz nemsokára a pesti „lófogatu 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 boldog idők lehettek azok, mikor most száz éve, Anno 1816-ban alázatos budai svábok azzal az instanciával 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 holdvilágképű János 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 batárjaikkal.

Száz év még az aloeának is elég, hogy kivirágozzék, hogyne volna elegendő a pesti bérkocsipar számára, hogy leromolják, elzüllyön. A száz év előtti pesti bérkocsi, aki érezte, hogy mint egy közintézmény egyszerű szolgájának tiszteletteljes alázatossággal kell viseltetnie a polgárság

íránt, de hogy ismerne ivadéka a mai bérkocsiban, aki nagyobb ur a „pasasér“-nál, úgy gorombáskodik vele, ahogyan akar, és a hajdani határozás viteldij helyett még a vitelbären felül háromszorannyi borraivalóval is csak immel-ámmal van megelégedve.

A bérkocsipar 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 szoktatta le a kocsisokat a zsarolásnak arról a neméről, amelyet addig a gyorsan járó és mindig félórával többet mutató zsebórájukkal üztek. 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, gorombáskodó bérkocsisokkal, mint valaha.

Válság a háboru miatt

Száz esztendő alatt sok viszontagságon ment keresztül a pesti bérkocsi, de válságosabb időket, mint ma, száz esztendő s 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 fiakkeresek és konfliskocsisok használata után érez, megszűnik. A kocsisokat szigorúan megválogatták, megtisztították ársaságukat az oda nem való elemektől, de jött a háboru és a kocsisoknak, akik rendeseknek és

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

Van azonkívül *tizenhét nőkocsis*, ezeket tisztelettel ki kell, hogy vegyük 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 kilencvenhat kétfogatu bérkocsit kivetők a háboru folyamán a forgalomból. Tévedés azt hinni, hogy a pesti bérkocsik legnagyobb részt nagyvállalkozók kezében vannak. Budapesten hétszáz bérkocsipáros van és ezek közül csak tizenháromnak van ötnél több kocsija. A legtöbb kocsija Richter Ernő Gólya-utcai bérkocsivállalkozónak van és pedig huszonegy darabja. Mintegy négyezer 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 szigort, tekintetbe vette, hogy a bognárok, fényező száma megritkult, s ami van, megfizethetetlen. Több jóindulatot mutatott a bizottság a lovak irányában is. Azelőtt a beteg, megsántult, vagy megvakult lovakat kiméltlenül kitiltották az utcáról. Ma alig látni különömb konflislovat, mint amelyiknek *egyik szeme hiányzik, vagy lehajtottak a lábai*. A bérkocsik tulajdonosai spekuláltak a lovaikkal és szépen kerestek egy-egy jó ló eladása révén. Mig azelőtt egy jó konflis ló körülbelül 160—180 koronába került, ma egy rossz ló, — ami azonban még mindig elég jó ahhoz, hogy bérkocsi elé fogják — 900—1000 koronába kerül *darabonként*. A lovak táplálása: a széna, zab 300 székkel lett drágább a háboru kitörése óta.

A kocsisok nagy jövedelme

A bérkocsitulajdonosok dolga azonban csak látszólagosan súlyosbodott, mert annyit keresnek most, mint még soha. A bérkocsipár 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 Magyaror-

szág fennállásának ezredik esztendejét. A bérkocsitulajdonosok a taxaméteren kimutatott végösszegeből harmincöt százalékot adnak fizetésül a segédeknek. Ha tekintetbe vesszük, hogy egy-egy lovas átlagos napi bevétele az általánosan érvényben levő harmadik díjszabás szerint 35—45 korona, szép összeg jut a bérkocsi 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 számításba vesszük a borraivalókat is, amelyek 10—50 filléres összegekben külön napi nyolc—tíz koronára gyűlhetnek. Megnyugtatóan szolgáljon azonban, hogy — a bérkocsitulajdonosok 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 végétével valamelyik vendég fel akart ülni a kocsira, a kocsis kijelentette, hogy „*utasa van*”. Ha azonban azt az összeget, amit a taxi mutat, megtéríti 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 bérkocsikalmitások egyik leggyakoribb neme, hogy a kocsis *megtagadja a fuvar* azon a *cimen, hogy etet, hogy a lovak fáradtak*, vagy hogy egy óra mulva neki itt meg itt kell lennie. Ha ezek az okok ürügyeknek látszanak, leghelyesebb a legközelebbi őrszemhez fordulni, az majd rendet tesz a dologban. Meg kell említeni, hogy a bérkocsik reggel hét órától este tíz óráig kötele-

sek 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 fuvar, mert haza akart hajtani.

Sok minden ravaszság, visszaélés telik még ki a kocsisoktól, annyiféle, hogy lehetetlen volna felsorolnunk. Generális orvosszer: a *sarki rendőr*. A rendőr útján minden vitás ügy a kerületi kapitányságra s esetleg felebbezés folytán a főkapitányságra kerül. A kocsisokat súlyosabban is tudják büntetni, mint azzal, hogy pénzbírságot rónak ki rájuk. Letiltani a bűnös kocsist 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 bérkocsi-állapotokon, miért nem lép fel nagyobb erélyvel 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 papíron van meg*. A közlekedést ellenőrző csoport huszoneg rendőrőrszemből és tizenöt közlekedési detektívből állott. A huszoneg 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, egyet az utlevélosztál hoz rendelték, három katonai eljárásokkal van elfoglalva, így tehát összesen *nyolc detektív maradt*, aki minden közlekedési alkalmatosságnak, a vilamosnak, a lófogatu és a géperejű járművek rendjére felügyel. Ez a nyolc ember, akármennyire serény és körültekintő is, tehetetlen a naponta felmerülő sok száz panasszal szemben.

Háboru után — úgy halljuk — gyökeresen meg fognak változni majd az állapotok.

Átszervezik a bérkocsiközlekedés egész mai módját, rendjét, s a tervekben sok olyan érdekes részlet van, amelyek azt bizonyítják, hogy a törekvés a közlekedésügy abszolút rendbehozatalára nálunk sokkal különöb, mint sok más világvarosban.