

A Lánchidtől a Svábhegyig.

— Ujabb taxi-tanulmányut. —

A Svábhegy: ez a taximéterrel bilincsekbe vert pesti fiakker legujabb jalkiáltása. Ez az a jelszó, amelylyel elcsapták az elnököt, a titkárt, ez a legfájdalmasabb pont, ez az Achilles-sarok. — A Svábhegyre már harminc esztendeje is három forint volt a tarifa, ma pedig három koronát mutat a taxi, mire felérnek a lovak — így formulázták a fiakkerosok legsúlyosabb vádjukat az új rend ellen. Az argumentum, a régi állapotokra való hivatkozás persze nem helyes, mert bár sok minden megdrágult az idők folyamán, vannak dolgok, amelyek a tömeges használat révén olcsóbbak lettek, vagy olcsóbbaknak kellett volna lenniök. A bérkocsi mindenesetre ezek közé tartozik. A taxi viszont amaz intézmények közé tartozik, amelyeket nem elméletek alapján, hanem gyakorlati uton kell megítélni. Elhatároztuk tehát, hogy bátran, vissza nem riadva a következményektől, kipróbáljuk, vajjon csakugyan fel lehet-e jutni pneumatikus kerekű, ragyogóra pucolt, finom kétlovason a Svábhegyre három koronáért. Ha az események elébe akarnánk vágni, már előre kijelenthetnénk, hogy nem lehet. Tartsuk meg azonban a rendet és a históriát egymásutánt. Körülbelül egy hónapja szerelik már a taxikat, miért is még mindig a ritkaságok közé tartoznak. Hosszabb séta után mégis találtunk egyet a Gresham-palota előtt, közvetlenül a Lánchidnél. Nevezetes, jellemzően budapesti dolog, hogy közeledtünkre egy fiakker sietve elhajtott, egy másik pedig leeresztett zászlóval etetett a standon. Inkább állanak tehát még mindig, semhogy

dolgozzanak, ha nincs biztosítva fejedelmi borrával. Az egyik mégis vitézül bevárt bennünket és azon kezdte, hogy a zászlót sietve lecsapta működésbe hozván az óraművet.

— A Svábhegyre! — mondtuk elszántan.

A kocsis, egy öszülő, feketére sült férfiú ábrázata elvörösödött, Komor izgaommal kérdezte:

— Vissza is tetszik?

— Miért kell ezt előre megmondani?

— Azért, mert inkább fizetek ötven korona büntetést, de nem megyek három koronáért a Svábhegyre.

Megnyugtattuk az elkeseredett férfit, hogy nem fogjuk odafenn szélnek eresztelni, mire megindult velünk. Utközben természetesen keserveit adta elő. A taxi-éra óta a pesti fiakkerosok mind a legsötétebb hangulatban ülnek a bakon és a mi kocsisunk sem volt kivétel. Kijelentette, hogy négy félelmes, mondhatni halál-fuvar ismeretes a taxi óta: a Svábhegy, a Hűvösvölgy, a Zugliget és a vasut — és a lóverseny. Ha valaki felül a városban és kirándul, a Zugligetben leszál, kifizeti azt a szóra se méltó csekélységet, amit a taximéter mutat, hát ebbe bele lehet halni. A városi fuvaroknál még csak eltűrnék valahogyan a szigorú masinát. De hogy a vasutra, meg a lóversenyre két, meg három koronáért kell menni, az rettenetes. A legborzasztóbb pedig a Svábhegy. A Svábhegy!

Valósággal gyászolt a derék öreg. Már-már kezdtük megszámni, amikor megkérdeztük, vajjon a taxi felszerelése óta kevesebb-e a napi lózung, mint azelőtt.

Az öreg, aki a kocsinak tulajdonosa is, nagyon csendesesen mondotta:

— Hát nem éppen kevesebb.

Szóval, amint előre lehetett tudni, a taximéterrel felszerelt kocsikat szívesebben használja a közönség és kisebb összegekből többet vesznek be, mint eddig, amikor órák hosszat várták a ló, bőkezű palit.

— És hányszor volt már a Svábhegyen? — kérdeztük tovább.

— Egyszer sem, kérem, mióta az óra fel van szerelve. Most megyek először.

Három-négy hétben egyszer jut tehát egy kocsira olyan fuvar, amely, talán, nem túlságosan jövedelmező és csakugyan kissé fáradságos. Ezt a terhet valóban ki lehet bírni.

A kocsi közben haladt előre, az 1.60 koronás kezdőtarifáról a Déli vasut táján ment át a 2 koronára és így ért a vámhöz. A kocsis itt megfogta a zászlót és a vörös tarifát, az első számút, amely a legolcsóbb, átforgatta a harmadikra, amely a legdrágább.

— Nem lesz ez sok? — kérdeztük.

— Nem is tudom, kérem, a kettes dukál-e, vagy a hármas. Nem ismeri ki magát az ember, de majd megnézzük a könyvben.

Megnéztük a kis fekete könyvben és kiderült, hogy a vámon kívül csak egygyel szabad emelni a tarifát, tehát az egyesről a kettesre, vagy a kettesről a hármasra. A tarifát csakugyan nem ismerik még, de előnyösen tévedni már tudnak.

Mit szaporítsuk a szót? A Svábhegy tetején, a Béla király-ut platójánál fordultunk vissza és az óra itt 3.60 K-t mutatott. A kocsinak ez csakugyan nem

sok. De nem sok az ut sem a Lánchidtől kezdve. Lassan, lépésben vagy negyvenöt percig tartott és volt még hidpénzre és alagutvámra 60 fillér kiadás. Mentünk vissza és a vámnál meglepetés ért bennünket: a kocsis minden figyelmeztetés nélkül, önmagától, szabályszerűen visszafordította a fogantyut a kettesről az egyes tarifára. Az óra, a rend és pontosság eszköze tehát már érezteti hatását. Némi kerülővel jöttünk aztán visszafelé és a taxi végeredményben hat koronát mutatott, nem egészen másfél órás utért. Ami nem éppen sok, de szolid borravalóval nem is kevés és semmiesetre sem alkalmas arra, hogy a fiakkerosokat tönkre tegye. Egy hónapban egyszer minden kocsi kibírhajtja ezt az utat. A svábhegyi panasz alaptalannak bizonyult, igazuk lehet azonban a bérkocsisoknak abban, hogy a taxi-gyár hihetetlen terheket ró rájuk. Rövid három hét alatt az órát már kétszer kellett javítani és az így elmaradt fél-félnapi hasznot senki nem téríti meg. Egy összetört üveglanért, egy letört zászlóért huszonöt koronát fizettet a gyár. Ezek egyszerűen rettenetes árak:

— Legjobb volna — összegezte álláspontját a kocsis — ha megengednék, hogy fiakker-számomat konflis-számra cseréljem ki. Az egyfogatunak alig kisebb a tarifája, a kiadása pedig fele sincs.

Talán igaza is van. Amelyik bérkocsis panaszkodik, engedjék meg neki, hogy egylovasra redukálhassa luxus-fogatát. A közönség nem panaszkozhat ezért, mert az összes bérkocsik száma nem csökken és ha a Svábhegyre nehezen dőcög is fel az egy ló, a vasuthoz, a bankhoz, az üzlethez és mindenhová, ahol a pesti embernek dolga van, ahová nem kényutazás vagy taxi-tanulmányut céljából megy, épp úgy eljuthat, mint a pneumatikus kétfogatun.