



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.86

Hely

Idő

"1912/1942

Személy

Szerző:

Cím: *A pesti konflis múltja, jelene és jövője*

Forrás:

*Pesti Hírlap*

*Bn.*  
(Hely)

1942 IV. 25.  
(Idő)

(Köt. v. füz.) (O)

## A pesti konflis múltja, jelene és jövője

### A lófogatu bérkocsik kérdését mielőbb rendezni kell

A hivatalos statisztikai adatok szerint 1912-ben, tehát harminc évvel ezelőtt, a fővárosban 18.227 kocsi vonó ló „teljesített szolgálatot”. Nemcsak a súlyos teherrel megrakott társzekeret vontatták, hanem legnagyobb részük a budapesti bérkocsisipar lova volt. A bérkocsisipart akkor hivatalosan „állati erővel való személyfuvarozó-iparnak” hívták. A világháború alatt azonban egyre csökkent a fiákerok és konflisok száma. A villamos, az autó, az autóbusz hónapról-hónapra, mindjobban kiszorította a budapesti utcáiról a lófogatu személyfuvarozást. Tíz évvel később, 1922-ben már kétszázra, 1932-ben pedig huszra apadt az engedéllyel bíró budapesti fiákerok és konflisok száma. Közben az „állati erővel való személyfuvarozó-ipar” mindent elkövetett, hogy életben maradjon. A fiákerből „gumi-rádlis” lett és tulajdonosaik drága pénzért vásárolt ügetőlovakat fogtak kocsijuk elé. A konflisok pedig világkörüli utazásokkal próbálták magukra vonni a közfigyelmet. *Eiserne Gusztáv*, a berlini „Droschke-király” egyfogatuját a Berlin—Páris—Berlin országuton hajtotta végig, a magyar *Polgár Sámuel* pedig a 132-es rendszámú budapesti konflissal, 1928-ban Bécs, München, Lipcse, Berlin, Doorn, Amsterdam, Rotterdam, London, Brüsszel, Páris, Róma, Budapest ut-

vonalon hajtotta végig „Csillag” névre hallgató, Nonius-eredetű táltosát. Hiábavaló volt azonban a fiákerosok és a konfliskocsikok erőfeszítése, mert a gépjármű bérkocsival nem tudtak versenyezni. Az állomáshelyeken vagy ahogy akkoriban nevezték, „standokon”, egy-, vagy két-lóerejű kocsik helyett száz-lóerejű kocsik vártak a közönségre. Lassan bekövetkezett tehát az a helyzet, hogy a világvárosok utcáin ujjal mutattak egy-egy ittmaradt lófogatu kocsira, mondván:

— *Ni-ni, fiáker, konflis! Hát ez*

*ugyan hogy kerül ide a múltból?*

A hivatalos statisztika 1936-ban megállapította, hogy a fővárosban forgalomban lévő 8506 gépjárművel és 3056 motorkerékpárral szemben mindössze egy kétfogatu és hat egyfogatu bérkocsi teljesít még szolgálatot. Budapest egyetlen fiákerjének hivatalos állomása a Keleti-pályaudvar előtt volt. A konflisok számára a Wesselényi- és a Rumbach-utca sarkán engedélyezték állomást, de a rendőrség nem gördített akadályt az elé sem, hogy a budapesti konflisok az Angol Park előtt is gyülekezhesse. Ezeknek az egyfogatuaknak azonban már számuk nem volt, taxaméterrel sem szerelték fel a kocsikat. A díjazás szabad megállapodás tárgya volt. Egyszer a vendég járt jól, egyszer a konflis. Főként a szőnyegkereskedők,

képkereskedők használták Budapest egyfogatu bérkocsijait. A vidéki kereskedők, akik Budapesten vásárlásukat bonyolították le, előszeretettel foglaltak le maguknak, néha egész napra is, egy-egy konflist és csomagokkal felrakodva konflison érkeztek a pályaudvarokra, amikor reggeltől estig tartó vásárlásaik véget értek. A konfliskocsikok között *Gulyás János* volt a „rangelső”, ő ugyanis még 1895-ben, a millennium előtt ült fel a bakra.

A hat konflis közül 1940-ben egy kocsi kivált. A gazda ugyanis meghalt, hozzátartozói nem maradtak, a főváros tehát bevonta a konflis-jogot. Ekkoriban többet nélkülöztek, mint kerestek Budapest lófogatu személyfuvarozói. Igazán ritkaság számba ment, ha itt vagy ott a budapesti aszfalton feltűnt még a fiáker vagy a konflis.

Most a nagy konflis-beszét ismét konflis-hossz váltotta fel. Minden héten legalább egy kocsival szaporodik a budapesti konflisok száma. Pillanatszerűen kilenc fiákerost és ötvenhét konflist tartanak nyilván az illetékes hatóságok. A lófogatu bérkocsik „stand”-ját még nem rendezték, hivatalos számozása sincs a kocsiknak, de valószínű, hogy ha az autókoriátozási intézkedések fokozódnak, a lófogatu bérkocsikat taxaméterrel szerelik fel, a kocsikat megszámozzák, általában a fiákerosok és a konflisok dolgában rendet teremtenek.

Ma ugyanis az a helyzet, hogy a lófogatu ipar még csak az esti és éjszakai órák idején dolgozik. A mulla-

tók, vendéglők, kávéházak, szállók előtt mindenütt alkalmi konflis-standok születtek, de — főként a Nagykörut tájékán — nagyon sok a portyázó konflis is. A konflis-besz idején megtörtént, hogy a konflis négy-öt személyt egy pengőért szállított az Angol Parktól a körüti Britannia-szállóig. A konflis ugyanis vállalta a fuvar, csak hogy valamit keressen. Most fordított a helyzet: rendszerint a kocsis jelentékeny összegeket követel és ha áll, 5 pengőn alul nem indítja utnak a lovát. Mert — azt mondja —, aki este vagy éjjel a taxinélküli órákban utazni akar, az fizessen. A közönség tehetetlen, mert hiszen a kocsinak nincs taxamétere, sőt száma sincs, az „árdrágító” kocsist fel se lehet jelenteni.

Lesoványodott, fáradt, éhes lócsontvázak baktatnak a rozoga kocsik előtt. Igaz, a ló ma nagyon drága portéka és „üzemanyagát” is nehéz beszerezni. Az esti fuvarozás sok kockázattal jár. Mindig kevesebb ugyanis azoknak a száma, akik hajlandók egy rövid utért ötössel vagy tizessel fizetni. Így nem is kívánhatja a közönség, hogy a konflisok ezeröttszáz-kétezer pengős lovakkal fuvarozzanak. A főváros polgársága azonban megkívánhatja, hogy az ütött-kopott, rongyos kocsik, az ijesztő konflislovak a budapesti utcák forgalmából mielőbb eltűnjenek. A háborus idők alatt a fiáker és a konflis, mint közlekedési segédeszközöket, mindenki szívesen köszöntené a főváros utcáin, a lófogatu bérkocsik kérdését éppen ezért minden tekintetben sürgősen rendezni kellene.

—ke.