



## FIÁKER - KONFLIS

Az autót hagyjuk ki a játékból. Nem való az a régi Magyarország Budapestjének képébe. Igaz, hogy sokan már akkor is az autóra esküdtek, a nagy tömeg azonban — mint Petőfi a hegyvidéket — *tán' csodálta, ámde nem szerette* az új alkalmatosságot. Valljuk be, savanyu volt a szőlő! A nyárspolgárhölgyek a benzinbüzt emlegették, fintorgatták az orrukat és nagyon helyeselték a rendeletet, amely a Stefánia-utra nem engedett autót, csupán villamoserőre berendezettet, amilyen összesen kettő volt a városban.

A terepet a *fiáker* uralta. Alapjában nem magyar találmány, hanem bécsi behozatal. A magyar találmány a *kocsi* volt, mégpedig mindenkinek a maga kocsija, nem is lévén ember az, aki nem tud kocsit-lovat küldeni vendége elé.

Igazi ur Pesten is a maga kocsiján járt. A *hintó* személyes izlés szerint készült, rendszerint kívül világos sárgára vagy világos zöldre festetten, belül kékkel párnázottan. Persze, címer is legyen rajta, hátul pedig pöd-rött bajusszal, diszruhában üljön Marci, a parádés kocsis. Amikor aztán mánásaink Angliát kezdték járni, hoztak onnan másféle kocsi-fajtaikat is. Volt is mit bámulni a népnek, amikor *Széchenyi* idejében a Színház-térről (a mai Gizella-térről) elindult délben a lovon és kocsin sétálók korzója a Király-utcán, Füsoron át a Ligetbe, ahol megkerülték a kertészetileg odaművelt nagyszerű cirkuszt, azaz köröndöt.

Aki ebben a nagylétben nem tudott a maga kocsiján résztvenni, annak teremtette az Isten a *fiáker*t. A fiákeres nemcsak kocsit és lovat adott kölcsön az „utas”-nak, hanem mánás módra készült, magasan hordozható *orrot* is. Mi sem természetesebb, minthogy ezt ázsíóval kellett megfizetni. Aki fiákerbe ült, az más embernek érezte magát, mégpedig teljes joggal. A gyorshajtást a mánás ur a kocsisoktól tanulta, akik nem hall-

gattak sem a város, sem a megye rendeleteire. Egyik kőpüknön látható egy százegynéhány év előtti riportrajz a „*pesti gyilkos fiáker-galopp*ről”. Látjuk, hogy gázolja egymásután el a fiákeres sportörületében a békés járókelőket. Ugy látszik, a művész munka közben ábrázolta. Hátul ülők látszanak hangos „*Halt's ihn auf!*” (Fogják meg!) felkiáltással, elől ujjabb elgázolásra ítétek, oldalt szemtanuk.

Figyeljük meg a kocsi alakját; magas rugón ringó nagy batár; a hátsó kerekek kétszer akkora, mint az elülsők. Teljesen eltérő típus attól, amely a mi emlékezetünkben van. A sebesség mindenesetre nagyon fontos volt, amit bizonyít az, hogy 1841-ben az *Ujépület* udvarán nagy *kocsiversenyeket* rendeztek, amelyben ókori diadalkocsik versenyeztek Pest két leghíresebb fiákerével, mégpedig Reinberger Antal 44-es számú és „József”-nek 34-es számú cégjével.

Efféle versenyt 1885-től kezdve fokozott mértékben élvezhetett végig akárki, aki megbámulta egy löverseny-nap után a stefániauti kocsikorzót. Bármennyire nyakig bent legyünk is napjainkban az autómármorban, nem hiszem, hogy bárki, ha csak mint néző vett is részt ebben a látványosságban, ne fájlalná elmúltát a régi lovas-kocsis Magyarország efféle pompázó felvonulásának, amelyben végre is részt vehetett minden polgár-ember — ha *beült egy fiákerbe*.

*Csakhogy éppen ez volt a nehéz.* Fiákerbe nem lehetett beülni úgy, mint egy taxiba. A fiákerrel épügy össze kellett törődni, mint például egy cigányprimással. Sok csinja-binja volt ennek. Aki ehhez nem értett, az egylovas *konflisba* ült, amelyet *özvegy fiákernek* csufoltak a rossz nyelvek.

A konflissal nagyobb bajok nem voltak, különösen, ha az ember megmaradt az alföldi Pesten s nem vágott neki a Lánchidon tul fekvő hegyvidéknek.

Meg kell említenünk még az Andrásy-uti kerékpár-korzót is.

A *kerékpár* egyébként ma is a polgári osztály *géplóva*. De ne higyük el azokat a híreket se, hogy a konflisok és fiákerek kihaltak. Még manap is felbukkan egy-egy példány és hirdetik a jelszót, mintha egy régi gavallér kiáltana ki belülről egy átviharzott éjszaka után: *Sosem halunk meg!*

