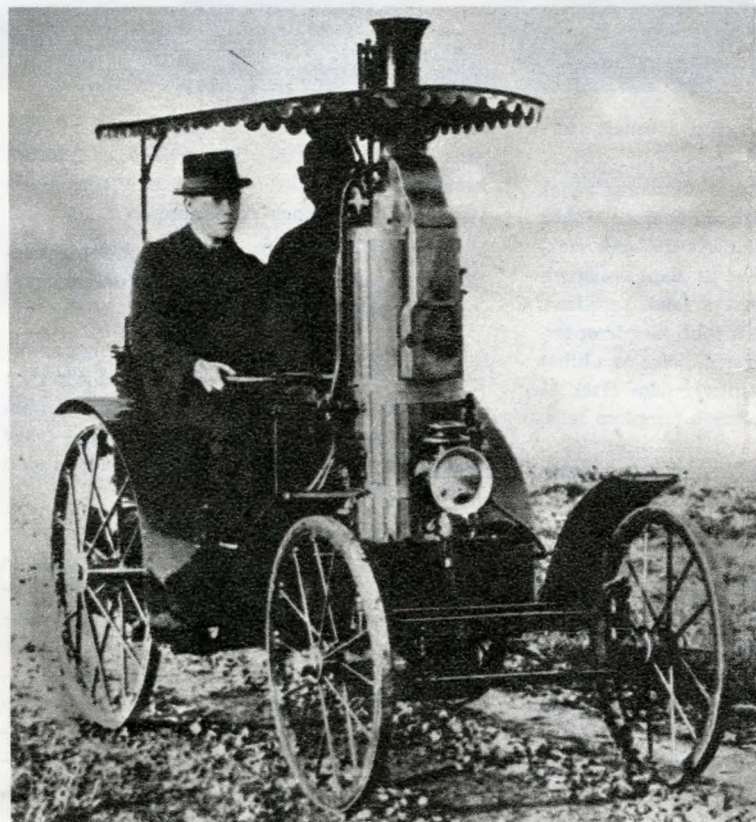
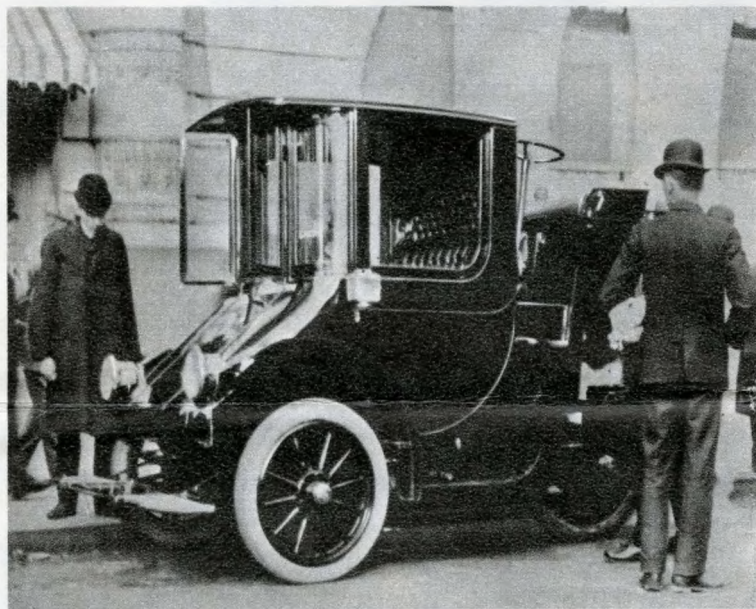




Szepesvári Sándor reprodukciói



„Láttam kocsit ló nélkül

Pest-Buda utcáin 1796-ban jelentek meg a „fiaker kocsisok” — bécsi példa nyomán. Egyébként ezek a kétlovas, négykerekű „batárok” az 1600-as évek táján tűntek fel Párizsban. Első indulási helyük a St. Fiacre nevű vendégfogadó előtt volt, innen az elnevezés. Nálunk a Színház téren (Vörösmarty tér) és a hajóállomások környékén várakoztak. A pénzesebb közönség inkább a Kristóf téren sorakozó, piros számmal ellátott kocsikat vette igénybe. 1827-ben a bérkocsis foglalkozás már bejegyzett ipar lett. A múlt század közepén mintegy nyolcszáz fiaker és konflis gördült a főváros utcáin. A fiakereket 1-től 600-ig, a konflisokat 601-től kezdődően számozták. Nem lehetett rossz foglalkozás, hiszen apáról fiúra szállt, ahogy a nóta is jelzi: „Az öreg fiakeres, akire a fia keres, aki szintén fiakeres . . .”

Olyan mértékben szaporodtak a kocsik, hogy szabályozni kellett az engedélyek kiadását. A millenium évében ezerhatszáz bérkocsit szállította az utasokat Budapesten. Ekkor már díjtáblázat szerint fizettek. Nem volt olcsó mulatság. A Belvárosból a Városligetig egy forint volt a taksa, ugyanakkor az omnibusz hat krajcárért vitt el oda. Persze, fiakeren utazni mégis más, nem véletlenül volt többek között Ady Endrének is a kedvelt közlekedési eszköze.

A sok visszaélés miatt életbe léptették az „idődíjszabást”, vagyis az utas aszerint fizetett, amennyi időt utazott. Ez sem vált be. Később taxamétert szereltek föl a kocsikra, hiába. Egyre csökkent a bérkocsi árszija, egyre inkább háttérbe szorította a lóvasút, az omnibusz, majd a villamos. A fejlődő, népesedő város ezeknek a tömegközlekedési eszközöknek kedvezett. A bérkocsik fénykorukban mintegy tizenöt-

ezer utast szállítottak naponta, ugyanekkor a villamos kihasználtsága már a napi egymillió utast is elérte. Amikor Gárdonyi Géza Göre Gábora Budapestről falujába visszatérve arról beszélt, hogy: „Láttam kocsit ló nélkül futkálni . . .”, akkor már megkezdődött a bérkocsi haldoklása. Emlékét a mai Bérkocsis utca őrzi, ahol annak idején a Társulás Ipartestülete székelte.

Egyre kevesebb ló patája csatogott a kövezeten, s az eltűnt kocsik helyébe bepöfögött, berregett, búzlótt az autó. A főváros 1912-ben ötszáz automobil megrendelését tervezte. Gyorsan jelentkeztek a gyártók: a MARTA (Magyar Automobil Rt. Arad), a Magyar Lloyd Automobil és Motorgyár, majd a Budapesti Autótaxi Rt. Nemsokára felzárkóztak Benzék is. Az esztendő karácsonyán már harminckilenc állomásról százhetvenöt gépkocsi fuvarozta az utasokat. Az autó, a taxi csatát nyert. Szinte divattá vált a technika „csodája”, aki tehetett, taxin utazott. Nem sokkal később a MARTA meg a Benz cég fuzionált, létrejött a Budapesti Automobil Közlekedési Rt.

Az első világháború megállította a fejlődést, a háború alatt többször szünetelt a taxiforgalom. 1921-ben kezdtek ismét feltűnni Budapest utcáin nagyobb számban a gépkocsik. A vállalat új neve Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt. lett. A kocsik hatulések, feketék és zártak voltak. Ekkor a Magyar Általános Gépgyár (MÁG) is gyártott gépkocsikat. Az Autótaxi Rt. lojális volt a rokon szakmával, a bérkocsisokkal. Olyan kompromisszumot kötöttek 1926-ban, mely szerint hátszázötvennyolc kocsit közül háromszázötvenkilenc az Autótaxi Rt.-é, kétszázhetvenhat a bérkocsisoké, huszonhárom pedig a Bérkocsis Ipartestületé. 1928-ban a „Ma-