



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *Százéves pályája után kiveszöben van a pesti fiáker*

Forrás: *Világ*

Bm
(Hely)

1925. 6. 3.
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.86

Hely

Idő

"1925"

Személy

Helyszám

Közp. nyomt. XX. cs. 23. sz.

Százéves pályája után kiveszöben van a pesti fiáker

(A *Világ* tudósítójától.) A furcsa tétel, amelyet Keyserling gróf állított föl budapesti előadásában, hogy tudniillik az új ember típusa a soffőr — igaz lehet ez vagy nem, az most mindegy — eszünkbe juttatja, hogy a pesti fiákeres valóban kifejezője volt a pesti polgári jólétnek: vele fejlődött ki, vele virult és vele hanyatlott le. Megállapításunk nem akar se filozófia, se társadalomtudomány lenni, nem tart igényt bármely irányú kritikára — de lehetetlen észre nem vennünk, hogy a pesti fiákeres, mint jelenség, mennyire szoros kapcsolatot mutat a fővárosi polgári társadalom életformáinak változásaival. Ma már alig látjuk a pesti uccán a ragyogó fiákert, az elegáns kétfogatú bérkocsit, bakján, hamisítatlan pózzal, az igazi fiákeres csaknem festői figuráját — olyan snájdigan és tündöklően, mintha skatulyából húzták volna ki az egészet — ma már úgyszólván az utolsó fiákeres korát éljük. Kihalóban a lőfogatú bérkocsi, kétfogatú már alig van és lassan fogy az egyfogatú is, a konflis; egyszerre csak eltűnik a régi fővárosi tipikus tartozéka — ezért talán érdemes lesz az autók robogása mellől egy pillanatra visszanézni erre a több mint százéves iparra, a pesti bérkocsimesterek multjára, a fiákeres romantikus korszakára s az elmúlás és a benzinre való átszerelés kényszerű fázisára.

Az elmaradt százéves jubileum

A jubileumok divatjában az is sok mindent magyaráz, hogy a budapesti bérkocsis-ipartársulat minden ünnepség nélkül, szózatlan hajtott el a pesti bérkocsis mesterség százéves évfordulója mellett.

— A századik évben még háború volt, akkor nem ünnepeltünk — mondotta nekünk Debreczeny Árpád, az ipartársulat jegyzője —, azóta meg nincs miért ünnepelnünk.

Tehát jegyezzük föl az elmúlt ipar történetéhez, hogy 1817-ben, száznyolc évvel ezelőtt, kelt József császár ama pátense, amelyben a bérkocsisipart üző pesti polgárok számára az ipart engedélyezi. A pátens, szép kaligrafikus írással, a Fővárosi Múzeumban látható, a testület 1826-ból való bordóselyem zászlójával együtt. Ezeket a történelmi emlékeket Debreczeny Árpád helyezte el a múzeumban. A szabadalomlevél ötvenhat cikkelyből áll, pontosan szabályozza, hogy ki kaphatott engedélyt a bérkocsis iparhoz és mik a jogok és kötelességek. A pátens érdekes kikötése, hogy tűz esetén a bérkocsimesterek tartoznak lovaikkal a tűzoltókocsikat vontatni.

Bérkocsisvizsga száz év előtt

József császár pátense megszabja, hogy öt évi előzetes szolgálat után vizsgálatot kell tennie annak, aki bérkocsismester akar lenni. A vizsga legfontosabb része természetesen a mesteri hajtás bizonyítása volt. A bizottság három 8-ast rakatott ki egymásután rözséből s a mesterjelöltnek úgy kellett végighajtania a három 8-as kigyóvonalain, hogy a rözsét ne érintse. De bizonyítványt kellett hoznia a mesterjelöltnek a paptól is, hogy vallásos életű, mert különben, akármilyen pompásan kanyargott is végig a nyolcasokon, nem kaphatott engedélyt a bérkocsis-iparra. A 8-as vizsgáról maradt fenn egy régi fotográfia, ezt is a Fővárosi Múzeumban lehet látni.

Es hogy milyen tisztas ipar volt a bérkocsis mesterség, azt talán eléggé bizonyítja az a szigorú előírás, amely meghagyta a bérkocsis-segédnek, hogy nyáron 9, télen 8 óra után este nem szabad házon kívül tartózkodniok.

Amikor legtöbb volt Pesten a bérkocsi

A régi világban még nagyon jól tudták a pesti polgárok is, nemcsak az előkelőbb emberek, hogy az 1—600-ig terjedő számok a fiákeresek számai s 600-on felüli száma csak a konflisnak van. Ehhez képest, mint ahogy a telefon előfizetői sorában a legkisebb telefonszámmal bírók a telefon arisztokratái, úgy a fiákeresek között is azok voltak az előkelőbbek, rátartóbbak, nöbelebbek, akiknek minél alacsonyabb, vagyis minél régibb számuk volt.

A kétfogatúak számára fentartott 600 sorszám azonban sohasem volt teljesen kiosztva. A legmagasabb sorszámot általában 1896-ban, a milleniumi kiállítás évében érték el s egyszersmind az az esztendő volt a pesti bérkocsisipar legvirágzóbb ideje. Az 1896-iki létszám szerint a legmagasabb számú fiáker az 505-ös volt, a legnagyobb számú konflis pedig az 1466-os. Eszerint, amikor a legtöbb volt a bérkocsi Budapesten, akkor 505 fiáker és 866 konflis volt. Ma pedig összesen már csak 70 kétfogatú van, de ez nem jelenti, hogy legalább hetven fiáker gördülne még most is a főváros uccáin, mert számos fiákeres ma már csak nagyrítján fog be kétfogatú kocsiába, ő is inkább csak konflissal fuvaroz. Azt még könnyebben használja a közönség. Egyfogatú sincs már 866, rövidezen a konflisok száma is már csak 650 lesz, — viszont a bérkocsisok 60 új autójára fogja jelezni az ipar reménybeli megújulását.

Az autó-fiáker.

Hiszen még csak említeni is fölösleges: nemcsak a polgári osztály elhanyagolt jó módja miatt gyérült meg a pesti bérkocsik

száma, hanem erősen ritkította soraikat a veszedelmes konkurens, az autó. Sietős lett az élet és a legjobb fiákerlovak is lemaradtak az autók mögött. Ezt megértették idejekorán a bérkocsitulajdonosok is és ezek az emberek, akik többnyire mesterségük szerelmesei, akik generációkon át ambicionáltak, hogy a fővárosi bérkocsi minél nagyvénosiasabb legyen, már majdnem húsz évvel ezelőtt arra kérték a főváros tanácsát, hogy a lőfogatú kocsi helyett berautó-rendszer számot kapjanak. A főváros tanácsa 1909-ben engedélyezett is számukra 60 berautót. Nagy harcok indultak ekörül, 1912-ig az engedélyt elodázták s végül is a berautó-koncessziót nem a bérkocsisok kapták, hanem egy új vállalat. Egy idegen kézből jött nyakukra a konkurens, az autó és kárpótlásul mindössze annyit kaptak, hogy a berautó-vállalatnak minden két autóhoz egy fiákert kellett megváltania, 3000 korona fejében. Noha büszkeségüket emeli, hogy két berautót taksáltak egy fiákerre, mégis emlegetik ma is, hogy sérelem érte őket, mert fordítva két fiaker jogát kellett volna megváltani egy-egy autó után. Nem is nyugodtak bele, hogy ne ők folytassák autóval is a bérkocsis-ipart s addig sürgették a tanácsot, míg tavaly elhatározta a főváros tanácsa, hogy a főváros szükséglete szerint fokozatosan átalakítja a lőfogatú bérkocsijogot berautó-jogra. Az első hatvan berautószámot, mint ismeretes, a napokban kapták meg a bérkocsitulajdonosok. Ezzel megkezdődött az autóra való átalakulás. De míg két autótaxiért egy fiákert váltott magához a taxi-vállalat, most három egyfogatút vagy két

fiákert kell leadnia a bérkocsitulajdonosoknak, aki autóra szerel át.

Es most az az érdekes tünet mutatkozott, hogy a legrégebb bérkocsis családok, a fiákeres-dinasztiák, egyáltalán nem jelentkeztek autórendszámért, ők nem válnak meg a lovaktól, a hagyományos ipartól. Az előírás szerint a fiákeresek bérautói egyforma típusúak lesznek, az úgynevezett *magomobil*, amely nyáron nyitott, télen csukott és könnyed formájával — úgy különbözni fog a magánautóktól és az eddigi taxiktól, mint ahogy a fiáker különbözik a magánfogatoktól. Mondják, eljön az idő, hogy maga a volt fiákeres ül a *magomobil* kormányánál s ugyanolyan egyéni nobséggel áll a standra, mint az egykori romantikus cájggal, vagyis a *magomobil* lesz a jövő nemzedék fiákeré, amelyet bizonyosan *autó-fiáker-nek* nevez majd a pesti nyelv, megkülönböztetésül a részvénytársasági autótaxitól, amelyen nem ül egyéniség. Ezek az *autó-fiákerék*, amelyek magyar gyártmányúak, darabjuk 140 millió, drágább, mintha külföldről hozatták volna — legkésőbb szeptemberre kerülnek ki a standra.

Az első gumirádlí.

Az átalakulás történetéből azonban ne felejtjük ki, hogy valamikor a *delizsánc* bakjáról ültek át a fiáker bakjára a pesti bérkocsisok és az övéké volt az a régi omnibusz is, amely a Harmincad uccából a ligetbe járt. Talán jegyezzük fel azt is, hogy kezdetben csak *batárral jártak s az első nyitott fiáker 1885-ben jelentkezett*. A régi fiákeresek emlegetik, hogy a főurak tovább is ragaszkodtak a régi batárokhoz és például *Batthyány Elemér gróf még a háború előtt sem ült nyitott fiákerbe*, csak batárba, úgy ment a verseny pályára a legforróbb napokon is. Az újabb korszak pedig a *gumirádlival* kezdődött: 1900-ban, amikor az első gumirádlis *egyfogatu*, az 1373-as kiállt a standra a Dalszínház uccában, akkor a többiek követelték az ipartársulatnál, hogy az 1373-ast beszéljék le erről a forradalmi lépésről. S mivel ez nem sikerült, a többiek akkoriban *fehérré*

festették a kerék peremét, hogy úgy látszódjék, mintha gumirádlí volna.

Fiákeres dinasztiák

A száz évvel ezelőtti bérkocsisok — mint ahogy akkor egész Pest még erősen német volt — szinte valamennyien németajkú pesti polgárok voltak. A későbbi időkben is ezek a ferencvárosi és józsefvárosi bérkocsis-familiák üzték tovább az ipart: a jog apáról fiúra öröklődött. Így valóságos fiákeres-dinasztiák keletkeztek. Egyik legrégebbi fiákeres-család a *Vampetics-familia*. Vampetics Ferencé volt a 6-os és a 17-es fiáker, amelyek ma legfiatalabb fiáé, Vampetics Károlyé. Az öreg Vampetics *Lila* nevű lováról volt híres, ez a ló elnyerte a löversenyen a fiákeresek díját. Híres fiákeres volt *Luciánovics*, aki Wenckheim grófok fiákerese és *Riha*, aki *négyes cuggal, csikós ruhában* a bakon, rendszeren a zászlóanyákat vitte a 70-es években a zászlószentelésre. Nevezetes fiákeres volt *Rábel Ferenc* is, aki különben sokáig elnöke volt a bérkocsisok ipartársulatának. Az első zsidó fiákeresek *Braun Számi, Löbl* és *Blau* voltak. Mindenkinek illett tudni, hogy a leggyorsabb lovai Pesten *Braun Karcsinak* voltak. Braun Karcsinak egy dúsgazdag horvátországi lókereskedő passzióból szállította a legjobban futó lovakat, utóbb híres bécsi fiákeres lett belőle.

Ezek a régi fiákeresek rajongtak a régi pesti gavallérokért. Fenmaradt egy régi fiákeres emléke, akinek szép hangja volt s híres mágnások ültették le asztalukhoz nagy mulatságok idején, hogy tipikus fiákeresnőtákkal mulattassa a társaságot. Ezeknek a régi fiákereseknek rendszerint *csúfnevük* is volt, ez volt azonban a népszerű név és azt ők büszkén viselték, igazi nevüket gyakran már nem is tudták az emberek. Ilyen nevek voltak a *Gabelfrühstück*, a *Damenkopf*, a *Feuerfresser* és még más nevek, amelyeket nem igen lehet leírni, mert a rusztikus fiáker-humor alaposan megborsózta őket.

Megkérdeztük a régi Budapest egyik közismert gavallérját, aki ma hetvenesztendő, akinek ifjúsága egybeesett Budapest virágzásával, hogy miféle emlékei vannak a régi fiákeres világról.

Elmondta, hogy 45-50 évvel ezelőtt, amikor a szegény ember is könnyebben boldogult, de az előkelő és jómódú osztály egyenesen aranykort ért — a fiákeres, bizony, jelentős tényező volt, különösen a gavallérok életében. A standokon ott álltak a szebbnél szebb fogatok, a fiákeres maga a *pepitánadrágos, fehérkamásli, hetykekalapos típus volt, szegfűvel gomblyukában*. Persze voltak snájdigabb és kevésbé snájdig kettőfogatúak, de a kaszinók ismert úriemberei egy bizonyos fiákereshez szoktak, kinek kinek megvolt a maga számozott kocsija.

— Az enyém például a 17-es volt — mondja elmélázva az öreg úr. — De azért, ha lejöttem a Gizella térre, tizenöt fiáker is megindult felém, hátha másikkba ülök... Közöttünk, fiatal emberek között nagyon divatba jött akkor, hogy *magunk ültünk a bakra és magunk hajtottunk a Stefánia útra*, vagy ki a Wampeticshez, vagy Budára a Szép Ilonához. De hát ahhoz olyan lovak is kellettnek, hogy az embernek gusztusa legyen ehhez... A kocsis ilyenkor mellettünk ült a bakon, vagy hátul az ülésen. Persze az ilyen sajátkezü hajtásnak más taksája volt, mint a rendszer kocsizásnak, de a pesti gavallérral sohasem járhatott rosszul a kocsis. Előzően semmiről sem volt szó, utólag pedig csak annyit lehetett adni, hogy a fiákeres elismeréssel emelje meg a kalapját. Olyan történeti nevű pesti fiákeresről, amilyen Bécsben a *Bratfisch* volt, Rudolf trónörökös fiákerese, nem tudok. De voltak azért itt is híres kocsisok, például a *Mandelbaum*, akiről az én időmben mindenki tudta, hogy neki vannak a legjobb lovai...