



Az Oktogon (ma November 7 tér) az 1900-as években

Béke és szabadság
1955. IX. 28

A KONFLISTÓL A POBJEDA TAXIIG

John Paget angol utazó 1835-ben így írt a régi Pestről:

— »Mindenekelőtt méltasd figyelemre magát a fiákert. Nem olyan piszkos, nehézkes, formájából kiment, lassú jármű, mint amilyeneket London standjain találhatsz, hanem igazán csinos és tiszta, nyitott kocsi, két pompás kis lóval, amelyek bámulatos gyorsasággal suhannak tova. És a kocsi annyival felülmúlja szellemességben és találékonyságban párizsi kollégáját, mint maga az equipage a londonit. Télen a nyitott kocsi helyét zárt hintó foglalja el, mert az már Pesten igazán szegény fiákeresnek számítana, akinek nincsen legalább külön egy téli és egy nyári kocsija.«

A 44-es konfliskocsi

A fejlődő fővárosban a lovas bérkocsi egyre népszerűbb lett. 1841-ben a korabeli lapok »izgal-

mas riportokban« számoltak be a kocsiversenyekről, amelyeket az Új Épület tágas udvarán rendeztek. Sokszor jutalmazta taps egy-egy sikeres kocsiverseny után Reinberger Antal 44-es számú konfliskocsist. A híres 44-est úgy tartották számon a pestiek, mint a leggyorsabb bérkocsit.

Persze a gyorsajással már akkor is sok baj volt. Egy százegynéhány év előtti riportrajz, a »Pesti gyilkos fiáker galoppból« számolt be. A vágató, robogó fiáker és az elgázolt járókelők képe borzalommal töltötte el az egykori olvasót. De azért a bérkocsi népszerűsége egyre nőtt, a régi Nyugati pályaudvarnál és a belvárosi Kigyó téren már tucatjával »standoltak« a konfliskocsi és a fiáker. Még az akkor külvárosnak számító budai Széna téren is volt bérkocsiállomás.

Szinte külön »fiákermegálló« létesült a múlt század nyolcvanas

éveiben a gombamód szaporodó kávéházak előtt. A régi Nemzeti Színház melletti Pannónia-kávéházhoz gyakran érkeztek fiákeren Ujházy, Egressy Gábor, Odry Árpád és Szigligeti Ede — az akkori színházi világ nagyjai.

Hatósági Díjszabályzat

A millennium évében már 800 kétlovas és 500 egylovas bérkocsi közlekedett a budapesti utcákon. A konflis- és a fiáker-közlekedés annyira közüggé kezdett válni, hogy a polgármester Hatósági Díjszabályzatot adott ki a bérkocsik használatára: »Időre bérelt kocsiknál a város beltelkén: 1 órára kétfogatú 1 forint, egyfogatú 80 fillér. Egy egész napra 8 forint (vagyis reggel 6 órától este 10 óráig, az időből leszámítandó a lovak abrakoltatása. Minden megkezdett negyedóra teljesnek vétetik.«

Hogy a szabályzatra szükség volt, arra utalt a Millenniumi Utikalauz, amely ekképp »oktatta« az Ezredévi Kiállításra érkező vidéki látogatót: »Dacára a szigorúan megállapított hatósági díjszabályzatnak, nem tagadható, hogy a budapesti bérkocsisok, főleg, ha észreveszik, hogy az utas vidéki ember, mely tekintetben kitűnő, a legkisebb jelekből következtetni tudó szimatoló tehetőségük van, rendszerint nincsenek megelégedve az előírt díjjal...«

Ez esetben tanácsal is szolgált a hasznos útikönyv — »vítás esetében mindig ott a rendőség, melynek gyakran csak említésénél is megalapul a legimpertinensebb követelésű fiákeres is«. Ez időben még taxira nem volt, így aztán gyakran végtelen és heves vita keletkezett a derék konflis és utasa között.

Az ilyen apróbb kellemetlenségek ellenére a bérkocsi a pesti polgár kedvelt közlekedési eszközevé vált. Nemcsak alkalmi utasai voltak, hanem állandó bérlők is. Sokan néha hónapokon, sőt éveken át ugyanazt a kocsit vették igénybe. Ilyen »állandó kundschafft« volt a századforduló világhírű magyar orvos-tudósa: Moravcsik Emil professzor, aki 15 évig egyazon fiákeren járt. A Városmajor utca idősebb lakói ma is emlékeznek arra, hogy a tizes években Ady Endre is mindig ugyanazon a konflison érkezett a Landherr-féle Városmajori Szanatóriumhoz.

A fiákert azonban nemcsak a szükséges utazások lebonyolítójaként kedvelték, hanem szórakozást is jelentett. A gigerlik — akik amolyan biedermeier jampecek voltak — nem egyszer egy sor fiákert kibérelve »mozgó éjjeli zenét« adtak szívük hölgyének.

A mágnások és a pénzarisztokrácia magánfogatai mellett a fiákeres légiója kocsiztatta a Stefánia úti kocsikorzón a felfelé dörgölődő polgárságot. Itt rajzottak, zúgtak, perdültek végig a fogatok, köztük a fiákeresek — lámpáikon piros rendszámmal és az első pneumatikus abroncsokkal. Külön élvezet volt, amikor a Stefánia úti korzó végén, az Andrássy úton — a mai Sztálin úton — hazahajtottak. Szédítő iramban, az összes rendelkezésre álló lóerőket megmozgatva repültek végig az Andrássy út faburkolatán. Merészen kerülgették a tömegközlekedés akkori eszközeit, a nehézkes omnibuszokat. Néha egyes omnibusz-kocsisokban felébredt a lovasvirtus és a döcögő faalkot-



»Pesti gyilkos fiáker galopp...«



Stefánia kocsikorzó

mányokkal igyekeztek versenyt robotni.

„Versenyőrs” jelentkezik

Hosszú évtizedeken át kapcsolódott a város történetéhez a konflis és a fiáker. A kevésbé romantikus, de annál gyorsabb versenyőrs, az autótaxi, már az első világháború éveitől fokozatosan kiszorítja. Egy ideig még egymás mellett él a két „versenyőrs”. Ez időben jelenik meg a taxiőrs; ezt egyaránt felszerelik a bér-autóra és a fiákerre. A lovaskocsinál a hátsó kerékhez kapcsolódó óraszerkezet most már vita nélkül mutatja a menetidőt és a fuvardíjat.

Ez időben a konflis édestestvérei, a lovas omnibusz és az 1860 óta közlekedő lóvasút is lassan átadja helyét a bordószínű villamosnak. A pesti utcán az első berregve robotó taxik java részét magyar gyártmányúak. Ezeket az aradi MARTA autógyárban készítették. Érdekes megemlíteni, hogy 1919-ben, a Tanácsköztársaság idején a híres „Tengerész-Dandár” csapatszázalásokra használta őket. Majd a külföldi kölcsönökkel agyoninjektált ellenforradalmi Magyarországon, a hazai autógyártás elhalása után már csak külföldi, főleg Benz-kocsik futottak.

A bérautó-közlekedés eleinte több kisebb tőkésvállalkozás kezében volt, a harmincas évektől aztán már csak két mammuttröszt uralkodott a terepen, a Szűnketaxi és a Kéktaxi részvénytársaság. Rövid ideig működött egy álszövetkezet, amely a saját autóval rendelkező sofőröket akarta egyesíteni. Ez időben a kis- és nagytaxikon kívül a taxivállalatok nagyszámú „civil-taxit” is tartottak. Ezeket a különböző típusú magánkocsinak álcázott bérautókat főleg esküvők-nél vették igénybe. Egyesek így akarták az előkelőség látszatát kelteni.

A taxikról sokat írt a korabeli bulvársajtó. A rablások és karambolok szenzációhajászó leírásainak se vége se hossza nem volt. Ebben az időben történt egy szűnketaxi halálugrása a Margithídról. Egy teljes sebességgel robotó bérautónak elromlott a kormány szerkezete, felszaladt a járdára, átörte a korlátot s a hídról a Dunába zuhant.

A bevonult taxik

Néhány évvel később az országvesztő politika háborújában az autótaxikat is bevonultatták. Az újabb típusokból jó, egypár tucat, mint „parancsnoki kocsi”



Konflis a régi Városháza előtt



Lóvasút és régi villamos találkozója

maradt — kiégett roncsként — a különböző frontokon. Az itthon hagyott kocsikat a benzinhiány miatt átalakították gázhajtásra s így közlekedtek egy darabig. 1944 végén ezeket is „kimentették” a nyilas „honmentők” Ausztriába. Még ma is látni a passauai és linzi utcákon egykori pesti taxikat.

A felszabadulás után nehezen indult meg a taxiközlekedés, mert a kifosztott raktárakon és néhány roncson kívül semmiféle

maradt a taxikból. Egy élelmes vállalkozó — mint 1945 nyarán írta a Magyar Nemzet — tricikliket átalakítva személyszállításra, be akarta vezetni az úgynevezett „kuli-taxit”. De a rendőrség betiltotta a vállalkozást. Néhány másik üzletember pedig idegen tőkével akarta újjáteremteni a budapesti taxiközlekedést.

De más úton indult el az újjáépítés. Először roncsokból készült néhány kocsi került forgalomba, majd az államosítás után új mű-

helyek épültek és tucatjával jelentek meg a Renault, majd később a csehszlovák Skoda-taxik, nemrég pedig feltűntek az áramvonalas szovjet gyártmányú Pobjeda-kocsik. Több emberöltő telt el a nagybajuszú konfliskocsistól a mai lobogóhajú fiatal taxisofőrnőig. A kocogó fiákerből és a pöfögő MARTA-taxitól eljutottunk az áramvonalas Pobjedáig és egyszer, talán nemsokára, a helikopter-taxi is megszületik...

Keserő István

Taxi a 30-as években

1955: új Pobjeda-taxi a Dunaparton

