

mit nem tagadtam meg magamtól, de a családomtól sem. Barátok, nők, ital, játék, sport zene, színház, szórakozás. Két kézzel osztogattam a jattot, ettettem a grillcsirkét a kutyáimmal, szívtam a hosszú Kentet, mint a rosseb. De mindig dolgoztam, annyit, amennyire szükségünk volt, néha tizenhat órát is, és ez nagy dolog, különösen a mai viszonyokat tekintve. Az életem során, de leginkább a közel negyven év alatt, amit a szakmában töltöttem, sok mindent és nagyszerű dolgokat láttam, tapasztaltam. Tanúja voltam, sőt szenvedő alanya egy világháborúnak. Gyerekként látnom kellett olyan borzalmakat, amilyeneket ma csak a horrorfilmekben látni. Láttam égő házakat, romok alól kihúzott embereket, láttam az utcán heverő, szétlőtt lóhúsert embereket összeverekedni, láttam az első orosz katonát élve, és láttam az utolsó németet agyonlőve. Láttam a hidakat a Dunába omlani és a saját lakásunkat romokban heverni, láttam a gettót, és segítettem onnan kézikocsival hullákat kivinni a Ligetbe, és ott elásni. A későbbi történelem során láttam lincselést, akasztást fejjel lefelé, és kiégett harcospisztörpévé zsugorodott katonákkal. Láttam Sztálin szobrát szétkalapálni, de láttam épülni a Népstadiont, sőt csillében toltam a homokot, láttam lerombolását a Nemzeti Színháznak és a Regnum Marianum-templomnak. Ott voltam tagja a 2760-es számú Hajnal cserkészcsapatnak, majd lettem később úttörő a mellette lévő református templomban. Micsoda kontrasztok! Láttam az aranycsapatot Puskással, Bozsikkal, láttam magamat ellenük játszani, és láttam a magyar

sport csodálatos teljesítményeit Iharostól, Balczóig. Láttam Lenint, Hruscsovot, Gagarint, Kádárt, és láttam gyalogló államminisztert kíséret nélkül munkába menet. Gyermeknapon kaptam ingyen kakaót, vajás szemlével, mehettem ingyen a vidámparkba, majd felnőttem koromban május elsején ugyanennyiért kaptam a sört és a virslit. Láttam a dán királyt, még söröztem is vele egy asztalnál, igaz, rajtam kívül még ötezen. Láttam Koppenhágában a kis sellőt és Brüsszelben a Maneken Pis-t. De mindezek el-törpülnek amellelt, amit a taxizásban eltöltött igen hosszú idő alatt láttam, tapasztaltam. És ez az, amiért nem sajnálom, hogy nem lettem kohómérnök. Nekem a Jó Isten volt a fuvarszervezőm (bár a Lengyel Sanyi sem piskóta), de valahogy mindig olyan közegben mozogtam, olyan utasaim voltak, akiket az egész világ ismert, csodált, Liz Taylortól kezdve, Yves Montand-ig, Latabár Kálmántól Latinovits Zoltánig, Nagy László költőtől Pécsi Ildikóig, Kossuth-díjastól Lenin-díjasig. Gyilkost, kémet, amerikai magyarokat, él- és alsportolókat. Vittem a Pípacsból, a Moulinból az akkori világ leghíresebb kurváit, táncosnőit, stricijeit, rendőreit. Láttam a taxidrosztokon utasokat ácsorogni hosszú percekig. Láttam a repülőtéren összeverekedni utasokat a szabad taxiért. Láttam az éjszakában a Nagykörúton hemzsegni az embereket. Nem győztem kikerülni a kézzel-lábbal integető potenciális utasokat. Ültettem utasokat, néha még fektettem is. Lógtak meg tőlem is fizetés nélkül, láttam a fizetési borítékomat, csak úgy duzzadt az 1800 Ft-tól/hó, de ennek

ellenére ismertem, becsültem és szerettem a szakmámat, talán meg is tanultam, és erre vagyok büszke, meg arra, hogy ez a szakma ilyen magasságokba repített. Láttam szénbányát egyszerűen, és soha többet nem kívánom. Én még láttam a Duna Inter helyén állni a Bristol Hotelt, melynek esténként a sörkertjében táncoltam, talpam alatt fűtyült a szél, éjszaka meg a bárjában hallgattam és itattam dupla konyakkal a számomra legnagyobb bárzenészeket, Szabó Jóskát, a zongoristát, és Beamter Bubit, a legnagyobb vibrafonost. Írásom címét is az ő szerzeményéből kölcsönöztem. „Láttam én az Eiffeltornyot, láttam sok csodát, megnéztem a velencei híres Lagúnát, megcsodáltam Mona Lisa bübajos szép arcát. Sieltem én San Moritzban, láttam hegyeket, luxusgözös fedélzetén kék tenge-reket. De mindezeknél ezerszer jobban csodál-lak téged...”

És így vagyok ezzel én is. Ó, taxizás csodálatos világa. Csodállak téged... Éhen halhatok akár, mert olyan kevés a nyugdíjam, ám nem teszem, mert kényszerűségből ugyan, de még dolgoznom kell. Bár szívesen teszem, amíg erőm engedi, mert csodállak téged... te szent szakma. Boldog vagyok, hogy közelében lehetek az általam imádott taxizásnak, és szeretném megérni azt, hogy a taxizás olyan magasságokba repítsen benneteket is, mint tette azt velem, abban az időben.

Kívánom, hogy legyen türelmetek kívárni, amit előre is csodálok...!

Szeretettel lejegyezte:

Demeter Mihály

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 39. RÉSZ

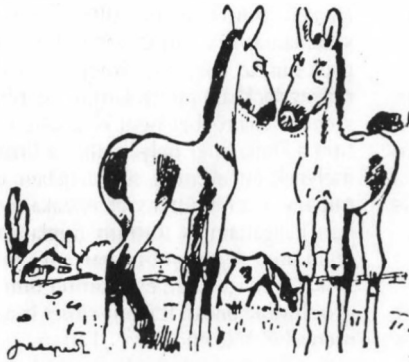
Taxik, lótaxik 1941-ben

1941 júniusában Magyarország hadba lépését, azaz Szovjetunió elleni hadüzenetét követően újabb szigorító, korlátozó intézkedésekről értesült az ország lakossága. A már kiadott motalkójegyeken feltüntetett mennyiségnek csak a felét szolgálták ki a kutaknál /1942 300/1941. KKM/, megjelent az árellenőrzési országos kormánybiztosának a 129 009/1949/1941. sz. rendelete, amelyben mintegy 10 százalékkal fel-emelte a motalkó árát, a továbbiakban 30 fillérért adták a kutaknál Budapesten, vidéken 19 fillérbe került, hordóból vagy vasúti tartályból Budapesten 100 literenként 28,7 pengőért, vidéken 28,8 P-ért mérték az üzemanyagot.

Ám nemcsak a motalkó ára változott meg, hanem a minősége is. Már a hadba lépés előtt határozta el a főhatóság a motalkó keverési arányának megváltoztatását, a korábbi 80 százalék benzin és 20 százalék alkohol arányt 9:10%-ra módosította. E változtatás a Honvédelmi Minisztérium kívánságára történt, mert az alkohol nedvszívó hatása miatt elvieszedő benzin télen belefagyott a benzinvezetékbe.



Az Autótaxi Rt. korábban hatalmas forgalmat bonyolított le autóbusszal, ám 1941-től már kihasználatlanul álltak járművei a garázsban



Azt hiszem, hogy a mi évjáratunknak kell majd a hiányzó lóerőket helyettesíteni.
Ric-rac

A rajzoló jól látta a jövőt az 1940-es évek elején

Az arányváltozás közelebről nem érintette a taxisokat, egyszerű gyújtásállítással megúszták az egészet, ám a következő rendelkezések már hatással voltak néhányukra. Még a nyáron látott napvilágot az a rendelet, amely kimondta, hogy újabb bérautó-engedélyek nem adhatók ki, akiktől eddig időlegesen vagy véglegesen visszavonták, vagy akiknek lejárt az engedélye, újat nem válthatott ki, illetve nem hosszabbíthatta meg /103/1941.KKM/. Néhány módosabb taxis bérautózással is foglalkozott, és ha őket vagy alkalmazott sofőrjeiket behívták katonának, s engedélyeik szüneteltetésére kényszerültek, leszerelésük után már nem kaphatták vissza dokumentumaikat. A hatóság e járműveket is nyilvántartásba vette, gumiabroncsaikkal együtt – az „alkatrészbázist” erősíteni kellett. A feleségek, akiknek párját behívták katonának, bérautójukat sofőr nélkül is bérbe adták az érdeklődőknek. Csakhogy a KKM. 116 000/1941 számon megtiltotta ezt. A bérautózás korlátozásával csaknem egyidejűleg kiadott 115 000/1941. KKM rendelet pedig a közhasznú gépjárművállalatok működését korlátozta. Ennek 1.§-a szerint „a társaskocsi-gépjárművállalatok további intézkedéséig csak rendszeres társas kocsijárait tarthatja üzemben, esetenként közlekedő, valamint körforgalmi járatot azonban nem indíthat. A korlátozás nem vonatkozik Budapest székesfőváros közigazgatási területére”.

A felsorolt korlátozások az Autótaxi Rt. és az Autótaxifuvározók Szövetkezetét egyaránt sújtották. Az előző ugyanis hatalmas forgalmat bonyolított le autóbusszaival, amelyekkel az ország nagyobb városaiba vitte az IBUSZ csoportjait, de Európa nagyobb városaiba is vittek turistákat. Bérautók szinte állandóan úton voltak. Az utóbinak, tehát a szövetkezetnek pedig az 50 db bérautója sínylette meg a korlátozást, ugyanis kocsijait korábban sofőr nélkül is bérbe adta a megrendelőnek. Haltenbergertől kizárólag sofőrrel vehették igénybe a bérautókat az autózni vágyók.

1941 második felében kb. 150 kéktaxi

hívtak be katonának. Kocsijaikat alkalmazott sofőrök vezették, amíg meg nem „ritkította” őket is a honvédség. Egyes feljegyzések szerint hamarosan mintegy 200 kéktaxi maradt garázsban. A behívottak általában 3-6 hónapig viselték a mundért. A kékek bevonulásával körülbelül egy időben a szürkéket is megmozgatta a Honvédelmi Minisztérium, többségüket szürkétaxiakkal együtt rendelte be a HM, a Mária Terézia és a Vilmos laktanyába. Becslések szerint 400 db budapesti taxi hiányzott a forgalomból.

Októberben az üzemanyag és a gumiabroncs hiánya miatt, valamint a fokozódó behívások következtében autóbuszjáratok, illetve vonalak megszüntetésére kényszerült a Fővárosi Autóbusz Üzem, ugyanakkor üzemidejét napi 8 órára korlátozta, továbbá két vonal kivételével éjjeli járatait leállította.

A villamosok járatsűrűségét is mérsékeltek. Napközben a kocsik zsúfoltsága nőtt, éjjel a tömegközlekedés leállt. A Fővárosi Tanács október 28-án megtartott ülésén, a közlekedési bizottság tagjai kérték a főpolgármestert, utasítsa a taxivállalatokat, hogy a leállított taxik helyett ún. nagytaxikat járassanak. Hangoztatták, hogy a nagykocsik akár öt utast is szállíthatnak egyszerre, miáltal legalább a drosztokon várakozók száma mérséklődik. A főpolgármester megbízottja nyomban elutasította kérésüket, mondván, hogy a drosztokon és a standokon nem egy irányba utazók várakoznak egy időben.

A taxisok felszisszentek, amikor értesültek a főpolgármester 18 234/1941-I/X. 29./sz. rendelkezéséről, amelyet a 160 000/1941. KKM sz. rendelet alapján fogalmaztak meg. Ez ugyanis 22 és 6 óra között, valamint vasár- és ünnepnapokon megtiltotta a taxizást, továbbá kimondta, hogy az engedélyezett időben legfeljebb egy óra időtartamra vehető igénybe a taxi. A főhatóság a tiltott időben miniszteri engedéllyel köthette a taxik közlekedését, a fegyveres testületek, a minisztériumok, a kormány és kabinetje is csak előzetes írásos engedéllyel kaphattak szürke- vagy kéktaxit. A Fővárosi Tanács közigazgatási bizottságának november 10-i ülésén a tagok testületileg tiltakoztak a rendelkezés ellen, mert – mint mondták – az emberek vasárnap és ünnepnap is közlekednek, a színházak sem fejezik be műsorukat fél tízre, továbbá „záróra” után is érkeznek vonatok a pályaudvarokra. A főpolgármester azt válaszolta, hogy a kényszer követelte ki a szigorítást, amint az állapotok javulnak, visszaállítják a régi rendet. A helyzet nem javult, ám ennek ellenére decemberben módosította a tilalmi időhatárokat 23 óra 30 perctől reggel 7 óráig terjedő időre.

November elején még inkább érződött a taxihány Budapestben. A BM ugyanis a 428 800/1941. sz. rendeletével tovább szigorította az autók közlekedési engedélyének kiadását, a korábbi kék keretes háromszöget benne a kék „E” betűvel pirosra cserél-

tette, a műveletet újabb szűréshez kötötte. Ennek következtében csupán a fővárosban újabb 5000 autó maradt garázsban; Sopronban mindössze két orvos kapott egy-egy új „E”-s engedélyt. Novemberben pedig már elkobozták azokat az autókat, amelyeknek tulajdonosai piros „E” megkülönböztető jelzés nélkül merészkedtek ki a forgalomba.

A hadsereg motorkó- és gumiabroncsigénye kielégíthetetlennek bizonyult. Vissza-köszöntek az első világháború idejéből ismert állapotok, amikor gépkocsik helyett lovakkal szállították a hadfelszerelést és az utánpótlást. A II. világháború idején is besorozták a lovakat, a közlekedésből való kivonásuk – és a mezőgazdaságból – nagy gondokat okozott.

Az 1920-as évek végén az általános átszerelés idején, amikor a konflisokat és a fiákereket autótaxira cserélték, a bérkocsisok túlnyomó többsége eladta fogatát, lószámát és lovait. Mindössze 7 egyfogatú (konflis) és 1 kétfogatú (fiaker) maradt szolgálatban. Ezek a bérkocsisok, lótaxisok általában éjjel álltak az utasok rendelkezésére; egyre nagyobb forgalmat bonyolítottak le. Csakúgy, mint az első világháború idején, amikor a taxikat bevonultatták, a lakosság ismét a bérkocsikra fanyalodott, s örült, ha éjjel a vasútállomásra nem gyalog kellett hazamennie, szívesen fizetett busás borraivalót a nyikorgó kocsikért is. A lótaxisok még hozzájutottak takarmányhoz, vidéken még lovakat is vehettek, felendült a bérkocsizás iránti kedv. A hatóság azonban létszámuk gyarapítását nem engedte meg. Ezek az ősi fuvarszközök éjszánkánként a Vörösmarty téren, az Oktogonon és a pályaudvarokon várakoztak, s onnan indultak utasokkal fuvarba. Jól kerestek.

Bálint Sándor

PROTEGOM

gumikonzerváló és regeneráló szer,

amely mindegyik gumikészítmény (pneum. ajtószigetelés, kábelvezeték stb.) élettartamát annak három-négyszeresére emeli.

KAPHATÓ A KÖVETKEZŐ ADAGOLASBAN:

3 decil (kisautókhöz, 6 kerék)	12 P
½ liter (nagyautókhöz, kisteherautókhöz)	18 €
1 liter (nagy teherautókhöz)	36 €

Használat előtt a pneukat tisztára mossuk és megszáritjuk. A »Protegom«-ot tiszta cesetlő, leheltvékonyan gumikra kenjük. A pneukat 12 óráig át állva hagyjuk. Legjobb a kocsit felrakkolni, hogy az anyagot a föld alá el ne szívja. Ha a kocsit a földön áll, tegyünk zsírpapírt alája. Utána 1-2 napig ne mossuk a kerekeket.

Megrendelhető:

PROTEGOM PATENT CÉGNEL

Budapest, V., Hollán-utca 22. Telefon: 115-543.

A gumihány csodaszerek forgalmazásá sarkallta az „ügyeseket”