

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 42. RÉSZ

A lótaxi, kéktaxi 125 éve

Még 1937-ben, a Budapesti Géperejű Bérkocsi Ipartársulat évi közgyűlésén, dr. Endrényi Tivadar, a társulat jogásza emlékeztette a megjelenteket arra, hogy szolgáltatásuk – a lótaxizást is beleértve – a tárgyévben éri el fennállásának 120. évfordulóját. A jelenlevők többsége nem tudott mit kezdeni a bejelentéssel, őket a mindennapok gondjai, civódásai kötötték le. Scheuling István taxis (később alelnök), korábban bérkocsis, azaz lótaxis javasolta, hogy legalább jegyzőkönyvileg emlékezzenek meg az eseményről annak hangsúlyozásával, hogy a bérkocsisok és a magántaxisok az

ország legrégebb, folyamatosan működő közúti személyfuvarozói. Javaslatát elfogadták, csakúgy, mint azt a kívánságát, hogy a 125 éves jubileumukat készítsék elő, és tiszteletére méltó ünnepséget rendezzenek. Az őszi választmányi ülésen, Pataky László egykor bérkocsis elnök vezetésével aktívkból és idősekből munkabizottságot szerveztek. Elhatározták a bérkocsis korszak iratainak, tárgyi emlékeinek, valamint a pirostaxis korszak dolgainak összegyűjtését, feldolgozását, és kiállításon történő bemutatását. A nemes elképzelés megvalósítása ígéretesen indult. Megtalálták az

1817-es céhládájukat az egykori cégiratokkal együtt, a céhzászlójukat, de a budaiak anyaga is előkerült. A felsoroltakat gondosan becsomagolva székházuk egyik szobájába és pincéjében helyezték el ideiglenesen. Az előkerült régi lószerszámokat és ezek elemeit, a bérkocsis díszruhákat, lámpákat, ostorokat, taxamétereket, kerekeket, tengelyeket, kárpitokat, lópokrócokat, baktakarókat kiválogatták és a mutatósabbakat tanácstermük és irodáik falára akasztották dekorációként. A gazdag anyag látván az 1940. évi közgyűlésükön elhatározták, hogy szolgáltatásuk múltját neves toll-

BUDAPESTI GÉPEREJŰ BÉRKOCSIIPARTÁRSULAT TISZTIKARA

1817 1942

125-ik ÉVFORDULÓ EMLÉKÉRE.

Az Ipartársulat vezetőit mutatja a tabló. A v.t. rövidítés választmányi tagot jelent. Néhány nevet sajnos hibásan írtak a képek alá

forgatókkal megírják, és történetüket így örökítik meg az utókor számára. Mozgófilm elkészítéséről is döntöttek, a filmet a 125. éves jubileumukon szándékoztak bemutatni. Plakátok, szórólapok nyomtatását is megszavazták. Úgy tervezték, hogy a költségeket az Ipartársulat és a Szövetkezet közösen állja majd.

A társaság története 1817-ben kezdődött, még a cégvilágban. A pesti bérkocsis cég megalakulásának idején rangot és biztos megélhetést adott a bérkocsisnak. Az első bérkocsisok csaknem mindegyike német ajkú volt, céhük zárt egységet alkotott. Aki közéjük akart kerülni, fedhetetlennek kellett lennie, szigorú követelményeknek kellett eleget tennie. A jelentkező „számárlétrája” istálló munkával kezdődött, majd a lószerszámok gondozásával is foglalkozhatott, miközben takarította az udvart, rakodott és más házkörüli munkát is végzett. A „begyakorlás” után, amikor már kiderült, hogy van érzéke a lovakhoz és a leendő pályához, 1-2 hónapot eltöltött a beteg lovakat ápoló „kórórákban”. Miután megismerte a lóbetegségeket és ezek kezelését, gazdája elküldte a bognárok és kovácsok, a kárpitosok, a fényezők mellé munkájuk tanulmányozására. Minthogy akkoriban mindenki tudott alapfokon kocsit hajtani, a jelöltnek a hajtással kapcsolatos érzékét, tudását kellett felsőbb fokon fejleszteni. A vasárnaponként rendezett ügyességi vetélkedőkön vett rész a tanuló, szalamoszott, tolatgatott egy-két és többfogatú kocsikkal lassú és gyors tempóban. Lassan a céhtagok is megismerték leendő tagtársukat. Az illető időközben megtanulta a várost, intézményeinek, vendéglőinek, szállodáinak, kereskedőinek, iparosainak, híresebb lakóinak nevét, címét stb. Csak az ültetett a bérkocsi bakjára, akinek jó helyismerete volt – hiszen akkoriban még nem volt térkép –, és beszédkézsége, továbbá egy-két nyelven társalgott. Nemcsak a lovak, illetve kocsik tisztántartására kellett ügyelnie, a személyes higiénia is törekednie kellett. Amikor a gazda úgy látta, hogy a jelöltje már megfelelő szintre jutott, vizsgára jelentette be a céhbe. A céhmester és más tagok jelenlétében bizonyíthatta be tudását a fiatalember. A vizsga két napig tartott, elméleti és gyakorlati részből állt. Siker esetén segédként jegyezték be a jelölt nevét a cégkönyvbe. A felkészülés akár 5-10 évig is eltartott; csak annyi segédet képeztek ki, amennyire a céhnek szüksége volt.

Az 1830-as években Budán is megalakult a bérkocsis cég. Pest és Buda között állandó híd nem lévén a két cég egymástól függetlenül fejlődött, de a budaiak átvették a pesti cég reguláit. Csupán az állandó hidak felépültével kerültek egymással szoros kapcsolatba.

A cégek megszűnésével, a Budapesti Bérkocsi Ipartársulat megalakulásával lazább

körülmények között folytatták munkájukat a bérkocsisok. A korábbi szigorú fegyelem fellazult, a millenniumtól kezdve többszázadban részesültek, mint elismerésben: csaltak, erőszakoskodtak, ápolatlanok voltak kocsijaikkal, lovaikkal együtt. Fegyelmiük fellazulása elszegényedésükhöz vezetett. Pataky László, a társulat elnöke 1906-ban a szövetkezést ajánlotta tagjainak, ám a többség a szövetkezéssel járó költtséget sem szándékozta elfogadni. Ennek ellenére megalakult egy szövetkezet, de az időközben kitört első világháború miatt Pataky törekvése kudarcra volt ítélve. A háború után már csak tengődtek a bérkocsisok, miközben az 1913-ban megalakult Taxi Rt. remekül prosperált. A bérkocsisok 1925-től áttértek az autótaxira, az áttérés – átszerelés – négy évig eltartott. A folyamat alighogy befejeződött gazdasági válság szakadt az országra, a magántaxisok is súlyos körülmények közé kerültek, csupán az 1930-as évek közepétől jutottak lélegzethez és kezdtek anyagilag megerősödni.

Patakyék a vázolt évtizedek történéseit dokumentáló anyagot gyakorlott tollforgatóval akarták formába önteni. Tárgyaltak dr. Endrényi Tivadarral a feladatról, de ő elhárította az anyag megírását. Megkeresték Móricz Zsigmondot, aki több hetes gondolkodás után elutasította a magántaxisok felvételét a kapcsolatot Kodolányi Jánossal, ő is megnevezte a feldolgozandó

nyersanyagot, de ő sem vállalkozott a munkára. Az újságíróknál sem jártak nagyobb szerencsével. Az egyik taxis révén eljutottak, az Eötvös Kollégium fiatal tanárához, dr. Keresztúry Dezsőhöz, bár ő sem vállalta el a megbízást, legalább hasznos tanácsokkal látta el Patakyékat az anyag megírását illetően.

A nagy tervekből alig valósult meg valami. A kiállítást nem rendezték meg, a kötet nem készült el, filmet sem forgattak múltjukról, plakátokat, szórólapokat sem nyomtattak a kéktaxisokról. A háború, a papír zárólása, a rohamosan romló gazdasági viszonyok a kedvüket szegték, pénzügyi lehetőségeik is megcsappantak. Csupán székházukat tatarozták az ünnepre és a telefonközpontjukat korszerűsítették. Szerencsére készült egy nagy falitabló, amelyet az elnöki szoba falára akasztottak. A tabló az 1942. évi vezetőséget mutatta be. E nagy tabló eltűnt ugyan Budapest ostroma idején, de a róla készült egyik kisebb fotó túlélte a háborút. Ennek köszönhetően ismerjük a jubileum idején működő ipartársulati vezetőket.

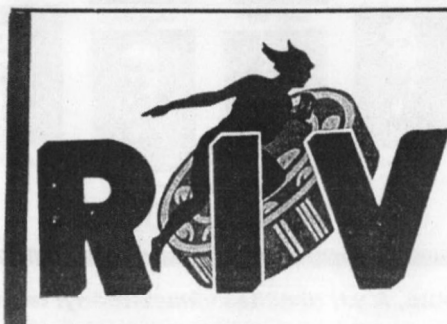
Az összegyűjtött beladázott iratanyag 1945 januárjában, februárjában eltűnt, a tanácsterem és a szobák díszítésére szolgáló egykori relikviákkal együtt. Ezek azóta sem kerültek elő, vagy elpusztultak, vagy egyes darabjaik magántulajdonban rejtőzködnek.

A tervezett nagy ünnepség az 1942. évi őszi közgyűlésen elhangzott emlékbeszédekkel zsugorodott. Ezen a közgyűlésen a nagy ellenfél, az Autótaxi Rt. egyik igazgatója, Haltenberger Tibor okl. gm. köszöntötte a kisegyztszenciákat és kívánt nekik békésebb és szebb jövőt.

Bálint Sándor



1942-től a legnagyobb csapások egyike a csapágytörés volt. Még volt behozatal belőlük, de ennek zömét a honvédség lefoglalta. A Wanderer W 24 típusú kéktaxi kerékcsapágy egyenként 300 pengőbe került feketén



**GÖLYÖS ÉS GÖRGŐS
CSAPÁGYAK**

VEZÉRKÉPVISELET:

PIRKNER ÉS ZETTNER

BUDAPEST, IV., MÁRIA VALÉRIA-UTCA 1

TELEFON: 186-894*