Wojciech Turżański

Źródło: „AUTOMOBILISTA” nr 20 8/2001

Lubelskie taksówki

Towarzyszą nam na co dzień. W pracy, zabawie, zakupach, w czasie załatwiania różnych spraw. Bywa, że przychodzą w nich na świat dzieci. Zwykle nie zwracamy na nie uwagi, chociaż jak wiele rzeczy wokół nas, mają swoją ciekawą historię. TAKSÓWKI.

Zaczęło się 105 lat temu w Paryżu. Jeszcze w tym samym 1896 roku wyjechały na ulice Stuttgartu, Hamburga, Berlina i Monachium. Na ulicach Londynu pojawiły się w 1897 roku, Sztokholmu w 1899 roku. Na ziemiach polskich są od roku 1903. Najpierw trafiły do Warszawy, później do Krakowa i Lwowa (1906 rok).

LUBELSKIE TAKSÓWKI MAJĄ JUŻ 90 LAT!

„Kurier Lubelski” z 5 października 1911 roku donosił: „Od wczoraj zaczęły po mieście kursować dwie dorożki samochodowe - eleganckie landa czteroosobowe. Taksa wynosi 40 kop. za kilometr według taksometru. Trzecia dorożka ma nadejść w tych dniach”. Lublin liczył wówczas 80 tysięcy mieszkańców i był miastem rozwijającego się przemysłu.

W owych czasach taksówki określano mianem dorożek samochodowych. Ich protoplastami były dorożki konne, a i wygląd automobilów nie odbiegał zbytnio od wyglądu pojazdów konnych. W czasie I wojny światowej z ulic polskich miast taksówki zniknęły, padając ofiarą braków paliwa czy rekwizycji na potrzeby wojsk. Jednak w historii ówczesnej Europy taksówki odegrały ważną rolę i to trudną do przecenienia. We wrześniu 1914 roku wojska niemieckie zagroziły stolicy Francji oskrzydlając miasto. Sytuacja wydawała się beznadziejna. Tylko szybkie przemieszczenie wojsk mogło zapobiec klęsce. Generał Gallieni zarekwirował w tym celu ponad tysiąc paryskich taksówek - w większości Renault AGF - i przewiózł nimi żołnierzy na skrzydło wojsk nieprzyjaciela nad Marną. Efektem zaskoczenia przeciwnika było zwycięstwo. Bitwa nad Marną stoczona 5 - 9 września 1914 roku zaliczona jest przez historyków do jednej z najważniejszych bitew w historii. Uratowała Paryż, zatrzymała ofensywę wojsk niemieckich. Dała też początek rozwojowi zmotoryzowanej piechoty. Renault AGF uhonorowane mianem Renault TMI de la Marne, stało się najsłynniejszą taksówką świata.

Okres międzywojenny to nowy etap w rozwoju komunikacji taksówkowej. W Polsce park maszynowy zasilony został przez samochody pochodzące z demobilu. Były one przeważnie w bardzo złym stanie technicznym. W kraju nie produkowano samochodów Wszystkie pochodziły z zagranicznych fabryk. Na ulicach jeździły samochody: Benz, Renault, FIAT, Steyer, Cadillac, Ford, Oakland, Hupmobile, Citroën i inne. Wiele z nich eksploatowano jako taksówki. Używanie samochodu nie było prostą sprawą. Brakowało części zamiennych, opony były nietrwałe, stacje benzynowe zwłaszcza poza miastami, prawie nie istniały. Nieliczne (poza ważniejszymi miastami) były warsztaty samochodowe. Także stan ulic i dróg był fatalny.

W 1921 roku jeden z lubelskich radnych grzmiał w swojej interpelacji: „Czy wiadomo jest Magistratowi, że stan bruków miejskich jest w stanie rozpaczliwym? Jeżeli wiadomo, to jakie środki zaradcze przedsięwziął lub zamierza przedsięwziąć w celu doprowadzenia bruków do stanu użytkowego? W szczególności dlaczego dotychczas nie rozpoczęto robót dalszych przy ul. Krakowskie Przedmieście pomimo, że pewna ilość kostki leży na ulicy?” W tym czasie w Lublinie podatek od roweru wynosił po 150 marek rocznie, od motocykla lub samochodu osobowego po 500 marek rocznie od każdego konia parowego siły motoru. Od samochodu towarowego po 300 marek rocznie od każdego konia parowego motoru. Miasto stale podnosiło podatki. W roku 1922 wynosiły one odpowiednio 500, 2000 i 3000 marek. Chciałoby się powiedzieć: nic nowego pod słońcem!

Miasta wprowadzały regulacje dotyczące wyglądu i oznakowania taksówek. Lubelska taksówka z przełomu lat 20. i 30. musiała mieć kolor czarny lub ciemny granatowy. Pod oknami w połowie wysokości nadwozia czerwony pas. Także zderzaki malowano na czerwono. Później dopuszczano wyjątkowo inne kolory nadwozia, ale tylko do pierwszego malowania.

Warszawskie taksówki natomiast wyróżniały się popielatym kolorem dolnej części nadwozia i felg, czarnym kolorem części górnej nadwozia, środkowym pasem złożonym z biało-czerwonych prostokątów ułożonych przemiennie. Zderzaki w środkowej części malowano na biało (na szerokości chłodnicy), a na bokach na czerwono. Na zewnątrz umieszczano także numery porządkowe i taryfę. Wcześniej (w 1928 roku) nakazano w Warszawie wycofanie z ruchu taksówek z nadwoziami odkrytymi lub przerobienie ich na zamknięte lub landaulety.

Władze miejskie Lublina egzekwowały nie tylko malowanie i znakowanie taksówek zgodnie z zarządzeniem, ale także dbały, aby taksówki były estetyczne. Służyły temu między innymi przeglądy estetyczne. Zorganizowano je np. w roku 1930 i 1931. Gdy właściciel nie dostosował się do zarządzenia lub nie przedstawił taksówki, nie mógł uzyskać zezwolenia lub tracił wcześniej uzyskane. I tak pan Mścisław Doboszyński z ul. Narutowicza 36 otrzymał zezwolenie w dniu 5 sierpnia 1930 roku dopiero po przemalowaniu swojej siedmioosobowej Tatry 4.C. (4 cyl? - przyp.

autora) na kolor czarno-granatowy. Tatra miała tablice rejestracyjne LB 74545. Natomiast pani Kamila Ciborowska z ul. Dolnej Panny Marii 20, która odkupiła taksówkę nr 44 i uzyskała zezwolenie 30 października 1930 roku, na skutek niestawienia się do wiosennego przeglądu w 1931 roku utraciła koncesję. W tamtych czasach wiele taksówek nie stawiało się do przeglądów. Wiele też zmieniało właścicieli. Panował kryzys gospodarczy.

Pod koniec lat 20. na ulicach pojawiało się coraz więcej pojazdów nowszych, często z krajowych montowni. Znacznie później pojawiły się też samochody wyprodukowane w Polsce. W latach 1928-39 po ulicach Lublina kursowały samochody takich marek jak: Chevrolet, Chrysler, Delage, Dodge, FIAT, Ford, Hudson, Oakland, Oldsmobile, O.M., Opel, Oświęcim-Praga, Polski FIAT, Pontiac, Renault, Steyer, Studebaker, Studebaker-Erskin, Tatra. W województwie lubelskim zarejestrowano nadto taksówki marki: Auburn, Buick, Citroën, Essex, Marquette, Mercedes-Benz, Minerva, Overland-Whippet, Praga, Rugby, Skoda.

Najpopularniejszą marką na lubelskich - i nie tylko - postojach taksówek w drugiej połowie lat 30. był Chevrolet. W grudniu 1935 roku na 46 zarejestrowanych w województwie taksówek, 23 to właśnie Chevrolety. Prawdopodobnie pochodziły one z działającej w Warszawie w latach 1928-31 montowni Koncernu General Motors. Najczęściej były to modele Super Six -otwarte i zamknięte. Liczba Chevroletów zwiększała się do roku 1939, bowiem od 1936 r. podjęto montaż samochodów tej marki w Wytwórni Samochodów „Lilpop, Rau i Loewenstein" SA. w Warszawie. Te Chevrolety, głównie model Master, z co roku zmienianymi detalami nadwozia, spotkać jeszcze można było na postojach po wojnie. Wszystkie Chevrolety montowane w Polsce wyróżniały się wśród innych pojazdów przystępną ceną, za którą nabywcy otrzymywali auta solidne, duże, czterodrzwiowe, mogące zabrać do siedmiu osób.

Pojawiły się też na postojach Polskie FIATy, głównie modele 508. W Lublinie pierwszy taki samochód jako taksówka został zarejestrowany w roku 1939. Polskie FIATy kursowały też w Nałęczowie, Kazimierzu Dolnym nad Wisłą, Opolu Lubelskim, Żelechowie i Zamościu. Te pojazdy były przeznaczone dla dwóch pasażerów, często miały niższą taryfę.

Gdy w latach 30. wprowadzono do użytku nowe tablice rejestracyjne, taksówki otrzymały tablice rozpoczynające się literą T. Dwie cyfry po literze na tablicach oznaczały województwo, w którym pojazd zarejestrowano, a następne numer kolejny. Samochody zarejestrowane w województwie lubelskim nosiły oznaczenie od 35. Na początku 1939 roku w Polsce zarejestrowanych było 5216 taksówek, w tym w województwie lubelskim 55. W Polsce zarejestrowano ogółem prawie 42 000 samochodów.

Do wojny taksówki oprócz pełnienia swojej podstawowej roli komunikacyjnej służyły także do

paradowania po mieście, przejażdżek głównymi ulicami do restauracji, kin czy teatrów, a niekiedy także poza miasto. Dawały też możliwość zapoznania się z nowinkami motoryzacyjnymi. Dużą atrakcję w Warszawie stanowiło np. pojawienie się Polskiego FIATa 508 w wersji czterodrzwiowej. W okresie międzywojennym w wyniku konkursu ogłoszonego przez „Express Poranny" pojawiła się nazwa „taksówka", która zastąpiła określenie „dorożka samochodowa".

Po wybuchu wojny taksówki znów zniknęły z ulic. W okresie okupacji w niektórych miastach nieliczne taksówki służyły wyłącznie Niemcom.

Po wojnie taksówki szybko powróciły na ulice polskich miast. Na lubelskich postojach pojawiły się w piątek 13 września 1946 roku. Na początek były dwie - podobnie jak w roku 1911. „Gazeta Lubelska" z 14 września 1946 roku (antydatowana) pisała: „Od dzisiaj mogą być wynajmowane do przejazdów taksówki nr l i 2 ob. Ludwika Pawełka". Prasa lubelska żywo interesowała się taksówkami. 2 sierpnia 1947 roku „Życie Lubelskie" poinformowało, że pojawiła się taksówka nr 10 - Polski FIAT 508. Jeździły wówczas także Ople Olympie, dwa DKW, Opel Super, Morris i Ford Eiffel. Kurs do Dworca Kolejowego kosztował 150 zł (dorożką 300 zł), a taksówki jeździły tylko w dzień. W nocy nie było chętnych. Jedyny postój taksówek znajdował się pod hotelem „Europa". Samochody produkcji przedwojennej, zwłaszcza niemieckiej, dominowały długie lata. Były Mercedesy 170 V, Audi, BMW 326, Ople Kadetty, Olympie. Aż do jesieni 1952 roku nie miały taksometrów.

W Polsce w 1947 r. próbowano wprowadzić nakaz dwubarwnego malowania taksówek: kremowo-brązowego prywatnych i kremowo-czerwonego państwowych. Od początku 1950 roku władze miejskie zarządziły malowanie (oprócz oczywiście numerów bocznych) czerwonych pasów na białym tle.

We wrześniu 1955 roku uruchomiono telefon na postoju taksówek pod „Europą". Wielu z nas pamięta numer 22-22. Dwa miesiące później pod nr 33-33 można było wezwać taksówkę z postoju pod dworcem PKP. W Warszawie taksówki przez telefon można było zamawiać już w roku 1938 (telefax). W1955 roku w Lublinie zezwolono także na wyjazdy taksówkami poza granice miasta (Świdnik, Głusk, Elizówka, Sławinek, Węglin). Później zezwolenie objęło Kazimierz, Lubartów, Piaski, Bychawę, Bełżyce, Kijany, Nałęczów, Kurów (1956).W roku 1956 miasto przygotowało nowe wzory pasków, herbu, napisów i numerów.

Rok 1957 wraz z odwilżą przynosi także nowinki w parku maszynowym. Pojawiają się samochody z „zachodu", a nawet zza oceanu. W lutym na ulice wyjechał amerykański Ford z 1955 roku z numerem bocznym 27, własność panów Baranowskiego i Burzyńskiego. Miał duże wzięcie wśród pasażerów. Pojawił się także Volkswagen Garbus. „Kurier Lubelski" z 20 kwietnia 1957 r.

donosił: „Jest w Lublinie taksówka o numerze 102. Numer nie jest ciekawy, może raczej kształty samochodu i to, że gwiżdże. Kiedy jedzie nie warczy, a właśnie gwiżdże”. Samochód zwracał uwagę także tym, że był wyposażony w radio.

W roku 1957 na lubelskich postojach pojawiła się także pierwsza Warszawa. Choć produkowana od jesieni 1951 roku, nie była dostępna w sprzedaży dla zwykłych ludzi. Pasażerowie początkowo obawiali się nawet wsiadać do Warszawy sądząc, że obowiązuje w niej specjalna taryfa. Pan Józef Linek właściciel Warszawy z numerem bocznym 35 przyszedł nawet do redakcji „Kuriera”, aby zaprosić do korzystania z taksówki i zapewnić, że opłaty są takie same jak u innych taksówkarzy.

W latach 60. zniknęły z ulic taksówki dwudrzwiowe (mogły jeździć do 31.12.1964r.). Na dachach zamontowano koguty z napisem TAXI.

Pojawiły się też nowe tablice rejestracyjne -czarne z białymi literami i cyframi. W niektórych miastach przy okazji wyróżniono taksówki w ten sposób, że numer rejestracyjny był zgodny z numerem bocznym. W Lublinie taksówki otrzymały tablice z literami LL i numerami od 0001. Podobnie było np. w Szczecinie.

Mimo zakazu używania samochodów, które nie miały pary drzwi dla każdego rzędu siedzeń, zdarzały się wyjątki. Z rzadka można było spotkać Volkswageny Busy z drzwiami dla pasażerów po jednej stronie. W okresie transformacji ustrojowej i boomu taksówkowego widziałem na ulicach Milejowa w 1990 roku dwudrzwiowego Forda Escorta (model 81).

Warszawa stała się synonimem polskiej taksówki, podobnie jak żółty Checker z 1958 roku taksówki amerykańskiej czy czarny Austin FX 4 taksówki londyńskiej. Nigdy wcześniej ani później żaden samochód nie zdominował tak postojów taksówek. Polski Fiat 125p, który z czasem stał się numerem jeden, miał już silną konkurencję z importu i nie osiągnął takiej pozycji jak Warszawa.

Kiedy zaprzestano produkcji Warszawy w 1973 roku, wielu taksówkarzy wymieniało swoje starsze Warszawy na nowe wyprodukowane w ostatnich miesiącach. W 1973 roku Warszawy (w tym Garbusy, które jeździły do roku 1976) stanowiły ok. 95 % taboru lubelskich taksówek. Podobnie było w całym kraju. Co oprócz Warszaw można było spotkać na krajowych postojach? Praktycznie wszystko. Od malutkiego sześcioosobowego Fiata Multipli z 1957 roku do wielkich i bardzo rzadkich ZIŁów 111 G i 111 W z 1963 roku. Były też wydłużone ośmioosobowe, sześciodrzwiowe Polskie FIATy 125 p. Wiele z tych pojazdów to dziś obiekt westchnień kolekcjonerów.

Taksówki wówczas pełniły również uboczne funkcje, zresztą zwalczane przez władzę. Wielu

rejestrowało taksówki, aby ukryć prawdziwe źródło dochodów. Były też taksówki służące przewożeniu tzw. cudzoziemców dewizowych. W tej roli pod hotelami czy portami lotniczymi spotkać można było luksusowe, głównie niemieckie lub amerykańskie pojazdy. Taksówki pełniły też rolę „autobusów" miejskich i dalekobieżnych. Każdy pasażer płacił równowartość biletu. Dlatego świetnie nadawały się do tego samochody wielomiejscowe (Polskie Fiaty „Jamniki", VW Busy, International Travelall, ZIMy, GAZ-12, czy Czajki GAZ-13). Wiele takich połączeń autobusowych było w województwie lubelskim o słabo rozwiniętej komunikacji masowej.

Wydawało się, że ostatnia Warszawa TAXI z ulic Lublina zniknęła w 1990 roku, a tymczasem... w grudniu ubiegłego roku Warszawa stanęła na postoju pod Zamkiem. Jeździ do dziś. Jest najstarszą lubelską taksówką, ma 30 lat i zaledwie 80 tysięcy kilometrów na liczniku. Wywołuje nie mniejsze emocje niż jej siostra przed 44 laty. Ale lubelska Warszawa nie jest jedynaczką na postojach. Jej siostra bliźniaczka kursuje w Gdyni. Na zlot Warszaw zorganizowany przez AUTOMOBILISTĘ przyjechała Warszawa „Garbus" z Poznania, a w pierwszym dniu zlotu Telewizja niemiecka DSF pokazała „Garbusa" taxi z silnikiem Mercedesa kursującego po ulicach Wrocławia. Kto by pomyślał przed laty, że te samochody przetrwają w służbie do nowego stulecia...

Dzisiaj po ulicach Lublina jeździ ponad 2100 taksówek. Podobnie jak w kraju, nowością są wygodne i cieszące się dużą popularnością Vany i Minivany. Nie warto by o nich pisać w tym miejscu, gdyby nie to, że mimo wielu nowoczesnych rozwiązań pojazdy te w gruncie rzeczy nawiązują do koncepcji samochodu sprzed kilkudziesięciu lat. Są wysokie, łatwo się do nich wsiada, a jazda w wysokich fotelach sprawia prawdziwą przyjemność. Linie nadwozia często też nawiązują do klasyki. Wśród tej grupy pojazdów spotkać też można na postojach najbardziej urokliwego Renault Kangoo. Ale to już całkiem inna historia...