

244

# Halló, taxi?

1913. június elsején reggel békés vasárnapra ébredt a főváros. Emberek és járművek megszokott együttese közlekedett: omnibuszok kanyarodtak az utcákon, villamos csilingelt, fiakkerek, komfortablik baktattak, mélyükön zötyögtetve az utast... De a bakon nyugtalanul csattogtatott ostorával a bérkocsi tulajdonosa. Tíz óra körül idegesebben trapoltak a lovak, prűszköltek és riadtan félreálltak az útból. Elrobogott mellettük az első géperejű bérkocsi, az autótaxi...

Az Esti Újság így írt az eseményről:

„Kisebbszerű forradalom volt tegnap a fővárosban. Három tucat vadonatúj automobil röpdösött Budapest utcáin, mint első fecskéi annak a gépkocsirajnak, amellyért hosszabban és ádázabul dúlt a csata, mint valamikor Trója falai körül.”

Az autók az első napon átlag 136 kilométert tettek meg és egyenként 150 koronát kerestek. A kétlovas kocsi bevételének hétényolcszorosát, az egylovasénak tiz-tizenkétszeresét. S egy taxi háromszor annyi utast fuvarozott, mint a fiakkerek.

## A Szürketaxi

Az autótaxi-közlekedés nehezen indult. Az autógyártó — külföldi és magyar — cégek közt dúlt a harc, a polgármesteri hivatalban titkos tárgyalások folytak, hogy ki legyen a fuvarozás joga, s mi legyen a másfél ezer bérkocsis sorsa, hogyan kártalanítsák őket.

A jogot több éves tárgyalás után a MARTA Automobil RT., majd a Benz-cég vásárolta meg. Hónapok alatt fölismerték, hogy a konkurrencia nem válik javukra. 1913. december 20-án Budapesti Automobil Közlekedési RT néven egyesültek.

1913-ban 36 taxiállomásról 175 kocsi indult. A következő évben 500-at akartak forgalomba hozni, de közbejött a világháború. A hadsereg rekvirált, a taxik a harcra vonultak... 1915-ben 13 standról összesen 40 kocsi fuva-

rozott, 1917-ben nyolc zötyögős, döcögő, autónak alig nevezhető jármű...

A háború után nehezen indult meg az autógyártás. 1922-ben a részvénytársaság a kincstártól bérelt 50 darab hatüléses Fiatot, amelyek korábban sebesültszállító autók voltak. A kocsipark csak az évtized közepére szaporodott, s vele együtt a vállalkozó cégek, sőt a magánszemélyek száma is. Társulások jöttek létre, s hogy egymástól különbözők legyenek, mindüket egy-egy „védett szín” jelképezte. Volt piros-taxi, kék-taxi, és négy cég egyesüléséből — részint a Marta-Benz utóda-ként — 1925-ben alakult az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési RT., közismert néven a Szürketaxi. A főváros taxiközlekedésének alapját ez a cég képezte, a legnagyobb kocsiparkkal.

1941—42-ben kezdett ismétlődni az, ami 27 évvel azelőtt. A kocsikat most nem vitték el, de akadozott az üzemanyag- és gumiellátás. 1943-ban még 988 kocsi járt. 1944-ben sok taxi tetejére propán-bután gázpalackot szereltek. Másoknak a csomagtartójába faszenes kályhát állítottak, a szénigázatot elővezették, az pótolta a benzint. A forgalmi napló szerint 1944. december 9-én, az utolsó üzemelési napon 87 kocsi járt.

A felszabadulás után ismét előlről kellett kezdeni... A tulajdonos, Haltenberger Samu fia, az autók egy részét a nácihoz vitte „megóvni”, más részük elpusztult, vagy elhasználódott. 1947-ben szegényes kocsiparkkal indult az államosított vállalat.

## 9 400 000 fuvar

Ma a tömegközlekedési eszközök mellett a taxit egyre gyakrabban és többen veszik igénybe. Többen: rétegek szerint és szám szerint. Akinek sürgős dolga akad, hivatalos, üzleti ügy, betegség, családi esemény; aki vonat-hoz, repülőhöz tart családdal, gyerekekkel, csomaggal; aki szórakozni megy, vagy éjszaka közlekedik; akinek a peremkerületben,

a budai hegyekben messze a villamos, az autóbusz; aki vásárol és sok csomagja van: az taxit hív, a standhoz megy, vagy az úton megállít egy szabad kocsit. Sok fájós lábú embert szorítanak taxira a szaporodó lépcsők, aluljárók, az egymástól messzire helyezett megálló- és átszállóhelyek; a pályaudvarok labirintusai, a föl-szedett úttest, torlaszok és kerülő-utak... Üdülésnél, utazáskor, szórakozáskor a többi kiadás mellett már nem jelent óriási többletet a taxi-költség. S a szemlélet is változott. Sok ember áldoz kényelméért, a gyorsaságért, még akkor is, ha ez a keresetével nincs arányban.

Vajon eleget tesz-e a taxi ennyi igénynek, mennyiségileg és minőségileg?

Nézzük először a mennyiséget. 1969-ben a főváros 150 standján összesen 1430 gépkocsi volt üzemben, a Volán-taxikal együtt. (1938-ban Budapesten 313 stand, és 1517 taxi üzemelt! Pedig közben megnőtt a főváros területe és lakóinak a száma is.)

A Fővárosi Autótaxi Vállalat parkjából nappal körülbelül 700 kocsi van forgalomban, a délutáni csúcsidőben 8—900. 24 óra alatt 25—30 ezer fuvar bonyolítanak le. 1968-ban 64 millió kilométert futottak és 8 383 000 fuvart vállaltak. 1969-ben 78 millió kilométert tettek meg, és 9 400 000 fuvart bonyolítottak le.

Visszautasítottak: 1968-ban 195 137 fuvar, 1969-ben 220 000 fuvar. Ez csak a telefonközpont által regisztrált adat. Nincs benne az a több tízezer ember, aki hiába álldogált az üres állomásoknál, és azok sem, akik nem győzték kivárni, míg a telefonközpontban fölveszik a kagylót...

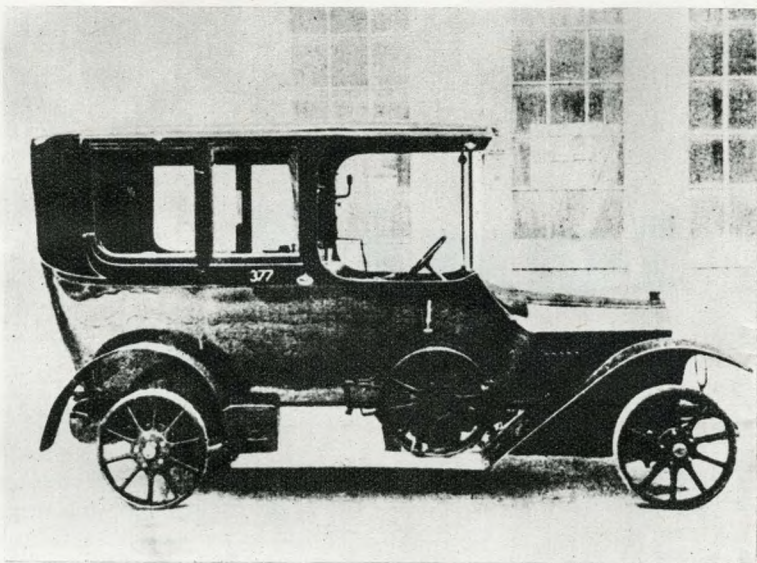
A mennyiségi kifogáshoz tartozik az, hogy a város központjában általában lehet kapni kocsit, de a peremkerületek standjai — már ahol vannak — gyakran üresek.

A minőségi panasz talán még ennél is nagyobb. Az elmúlt években úgy látszott, mintha a taxi az utazóközönség ellenére lenne.

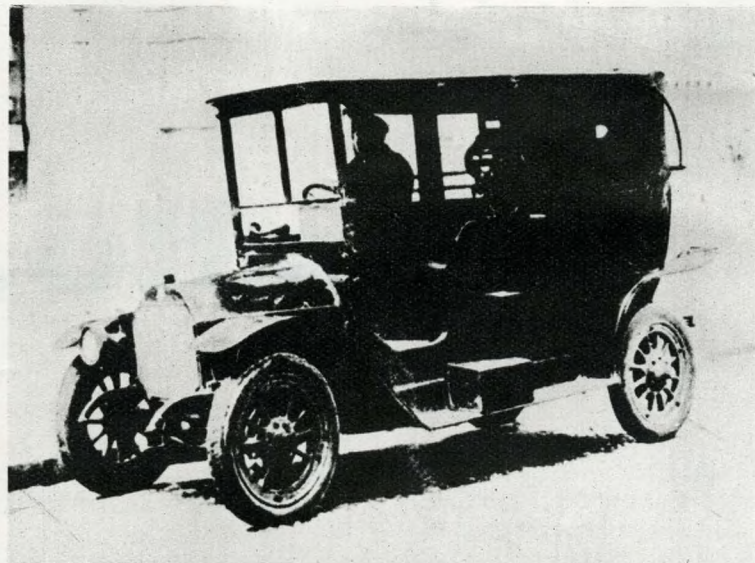
Sorozatosan tiltó rendelkezéseket léptettek életbe. 1967-től megtiltották a csomagszállítást. Nem-hogy televíziót, mosógépet, piacról a teli kosarakat, de síléceket és nagyobb bőröndöt sem vittek el. Mindezt tetézte a sok gépkocsivezető tájékozatlansága: nem tudják, merre van az úticél, nem találják az utcát, a teret. Az utas akár elhiszi, akár nem, kénytelen kifizetni a kocsiztatást. A külvárosokba csak elvélve, egy-egy becsületesebb sofőr vállalt fuvar. „Váltás van, Uram!” mondták. Eltűnt az olcsó kiskocsi. Ami volt, régi, útközben gyakran elromlott. Tilos az utastársítás: hiába topog két ember a Boráros téren, s mindkettő a Déli pályaudvarra sietne; ha jön egy kocsi, s előre nem egyeztek meg titokban, hogy ismerősök vagy barátok, csak az egyiket viszi el...

## A konkurrencia

A Volán Tourist — a Budapesti Autóközlekedési Vállalat (MÁVAUT) üzemegységeként — 1968. december 20-án indított útnak néhány vadonatúj Volgát. A kocsik száma azóta nyolcvanra emelkedett. Eredetileg az Engels téri pályaudvar taxi-igényét akarták kielégíteni, hogy az ország távoli részéből induló utast háztól-házig szállítsák. De a szolgáltatás az egész városra kiterjedt. Magas nívót akartak, az utas maximális kiszolgálására törekedtek. Ennek érdekében vannak az új, nagy és kényelmes kocsik, elegáns formaruhában a készséges sofőrök, a megengedett csomagszállítás. A kocsik száma nem sok, de a szürketaxinál mozgékonyabbak. Egyrészt azért, mert nem állnak be standra, hanem a forgalmas helyeken, csomópontoknál cirkálnak. Egy-egy kocsit (gebines rendszerben) két sofőr üzemeltet, s felváltva, saját érdekében, meglehetősen sok órán át fuvaroznak. A kocsik kihasználását tovább növelte, hogy harmadik URH irányítással működik: a központ állandó kapcsolatban van velük, s többnyire talál olyat, amelyik azon a környéken fejezi



Benz 1913



Marta 1913

be a fuvart, ahonnan a következő utas jelentkezett.

Ugyancsak a Volán Tourist vezette be az XX jelű kocsikat, amelyek napra, napokra, sofőrrel vagy sofőr nélkül, forintért és valutáért egyaránt bérelhetők.

A konkurencia azonban lassan hatott a Fővárosi Autótaxi Vállalatra. Fuvarigény úgyis bőven van, és szakértők szerint 2500–3000 kocsinak is lenne munkája. Inkább az elégedetlenség, a közhangulat és a gazdaságosság következtében kezdődött némi változás. A múlt év közepétől intézkedések sora született: javul és bővül szolgáltatásuk. A jelek azt mutatják, hogy ez a közlekedési ág túljutott a mélypontra.

#### Az utas érdeke az első!

A vállalat elve: az utast minél jobban kiszolgálni.

Ennek első fázisa — ami

pénzbe sem kerül —: megszűntek a tiltó rendelkezések. Ismét lehet csomagot szállítani, annyit, amennyivel az utas a pályaudvarra érkezik, amennyit vásárol és elfér a csomagtartóban, az ölében, az ülésen. A sofőr nem firtatja, hogy mi van benne. Pótdíj nincs. Egyetlen kikötés: ne rongáljon és ne piszkítson — a következő utas érdekében. Csúpan a tetőre nem szerelnek föl csomagtartót. A gépi mosás ezt nem teszi lehetővé.

Szabad az utastársítás (ami tulajdonképpen az elutasítások számát csökkenti). Ha a standon egy-két kocsi parkol, és több utas megy egy irányba, vagy konkrétan egy helyre, mind beszállhat, és csak egyszeres viteldíjat számolhat fel a gépkocsivezető. A megkötés annyi: ha egyikük kiszáll, és a másik folytatja az utat, lecsapja az órát és új fuvarként kezeli.

Milliók beruházás nélkül meg-

valósítható a több figyelem, az udvarias kiszolgálás, a segítség is. Erről bizonyára mindenkinek megvan a maga jó és rossz tapasztalata.

A következő fázis, a fejlesztés már pénzébe kerül a vállalatnak.

1. A kényelmes, gyors és gazdaságos taxizáshoz elsősorban erre alkalmas új autókra van szükség. Az elhasznált kocsit többször kell javítani, mint amennyit üzemel. Tavaly már megkezdtek a selejtezést, az új kocsik beszerzését; ez az idén folytatódik. 760 elhasznált autó helyett új Polski-Fiatok, olasz Fiatok, Warszavák és Volgák kerülnek forgalomba. A Polski-Fiat máris bevált: kényelmes, megbízható, hosszú életű és gazdaságos.

2. Növelik a kocsi-parkot. 1951-ben 741 kocsijuk volt, 1962-ben 1052, 1969-ben 1300. Az idén 1500-ra tervezik a bővítést.

Több utast akarnak kiszolgálni és differenciált szolgáltatásokat vezetnek be.

3. Kiterjesztik az előrendelést. Aki színházba megy, vonathoz, repülőhöz, temetésre, az egy-két nappal előbb már tudja ezt. Ha akkor megrendeli a kocsit, órára, percre megkapja, és nem fordul elő, hogy „a Rákóczi útra csak Újpestről tudok küldeni...” Ma napi 60–70 az előrendelés; 2–300-ra akarják bővíteni.

4. Céltaxit állítanak forgalomba. Ez temetőtől, külső területen levő színháztól, sportrendezvényről egy formalmi csomópontra hozza majd be az utast.

5. Az esküvői túrakocsi, a nempépita, feldíszített Volga: új szolgáltatás. Szombat-vasárnap legkevesebb két órai időtartamra, óránként 52 forintért vehető bérebe.

6. Bővítik a túrakocsi számát. Vidékre kilométerenként 3,50 Ft-ért fuvaroznak.

7. A Volán XX-es kocsijaihoz hasonlóan az idén bevezetik a bérkocsi-szolgáltatást, olasz Fiatokkal.

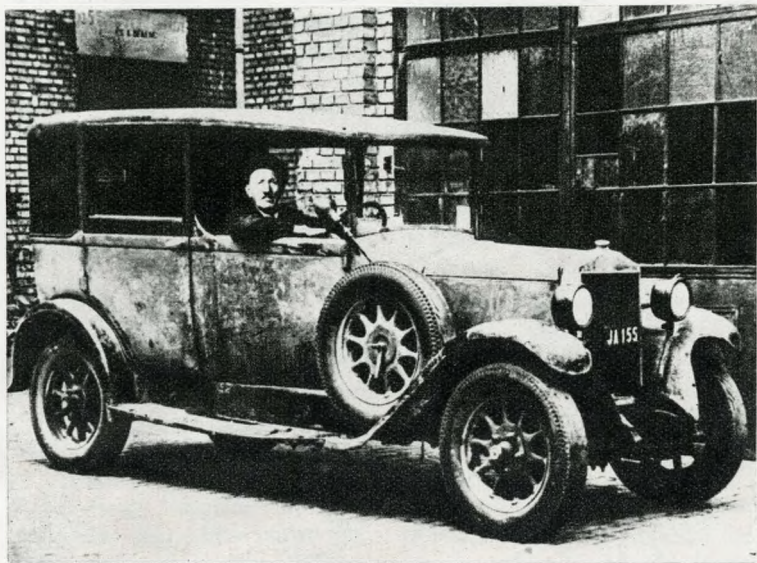
8. Új színfolt az iránytaxi. Májustól 12 nyolcszemélyes kisbusz jár a Nagykörút — Margit-híd — Moszkva tér — Déli pályaudvar — Gellért rakpart — Körtér — Petőfi-híd útvonalon. Hat-hat mindegyik irányba. Valamennyi taxiállomáson megállnak, és ott, ahol az utas kéri. Az útvonal három szakaszból áll: Nyugati pályaudvar — Déli pályaudvar — Mester utca. Egy szakaszjegy négy forint. Több szakasz nyolc.

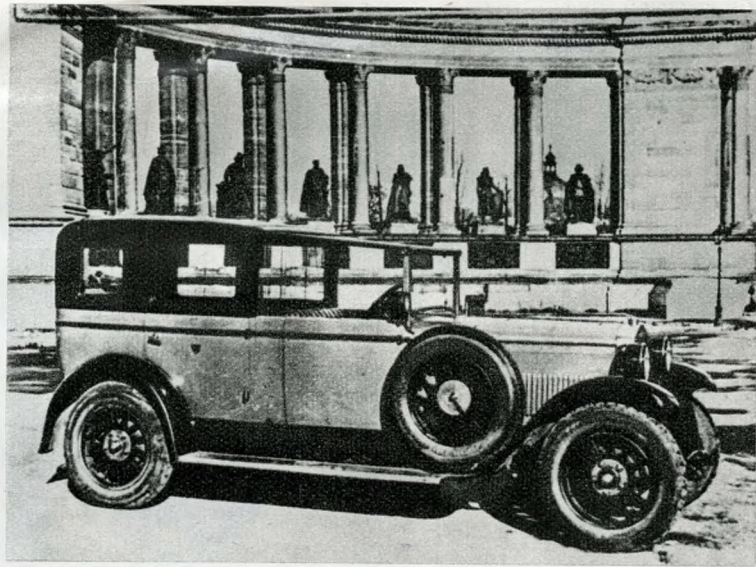
9. Még ebben az évben 50 kocsit felszerelnek URH adóvevővel. Ezeket egyrészt jobban ki tudják használni, másrészt állandó tájékoztatást adhatnak a telefonközpontnak arról, amit látnak: melyik standnál topognak utasok, s nincs egyetlen taxi, két utcával arrébb viszont nyolc kocsi vesztegel... Mert a telefonközpont rendszere elavult.

10. Ha valaki taxit akar hívni, tárcsázza a 222-222-t. A számnak 14 fővonala van, és egyszerre körülbelül 300 hívás érkezik. A központban egy tablón lámpa jelzi, hogy a hívóhoz legközelebbi állomáson van-e szabad kocsi. Mihelyst egy sofőr beáll az állomásra, jelzi a központnak. De a tabló nem megbízható, a központ kicsi és korszerűtlen. 1941-ben építették.

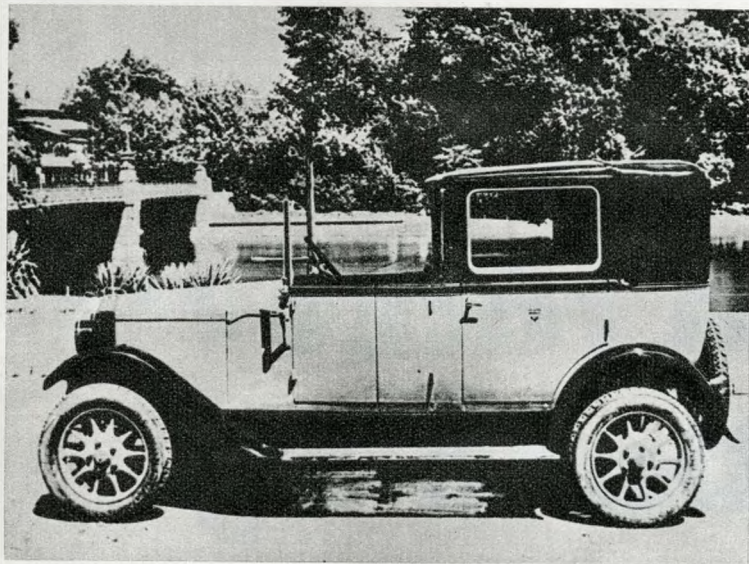
A Kerepesi úti székházban már építik az új telefonközpontot, 12 millió forintos költséggel. 20 fővonala, 22 kezelőhelye lesz, és az automata a hívókat a hívás

Magomobil





Magasix



MÁG gyártmány LANDAULETTE karosszériával

sorrendjében, töredékmásodperces pontossággal sorbaállítja.

11. A vállalat új állomásokat épít. A jelenlegi 150-et 200-ra bővítik; főként a külvárosok ellátását akarják javítani. S ha lesz állomás, remélhetőleg a sofőrök be is állnak oda.

### A gépkocsivezető

A zavartalan utazáshoz, egyebek mellett, jó autó és jó sofőr kell. Az elmúlt években mindegyikben volt hiány.

Nemrég mentek nyugdíjba azok az idős sofőrök, akik már az 1910—1920-as években taxiztak. Ők még tudták, hogy a követelmény milyen magas. Az 1911-ben hozott szabályrendelet szerint: „A géperejű bérkocsit a székesfőváros területén csak oly férfi vezetheti, aki az 57.000/1910 számú belügyminiszteri rendeletben előírt arcképes vezetői igazolványon kívül erre külön jogosítványt kapott... Ilyen jogosítványt az kap, aki a székesfőváros területén és környékén helyi ismerettel bír, sikeresen elvégezte a BM. tanfolyamát, vagy legalább kétéves gyakorlata van.”

A követelmény azóta megnőtt: zsúfoltabbak az utak, gyorsabb a tempó. A biztonságos vezetés

kiváló képességű embert kíván, aki ért a vezetéshez és a kocsihoz, aki ismeri a várost, aki figyelmes, készséges. A napi 10 órás vezetés, az éjjel-nappali, vasárnapi, ünnepnap-i szolgálat nagy megterhelés. S éppen a gyakorlott sofőrök léptek ki a vállalattól. Oka: a megbecsülés hiánya, az utasokra szabott tilalom visszahatása, és a bérpolitika, amely szerint alacsony alapfizetéssel mentek volna nyugdíjba.

Mivel hiányzott a sofőr, nem válogathattak a jelentkezők között. A gyakorlatot egy évre szállították le. De 1969-től újból megválogatják a sofőröket. Szigorú szakmai és erkölcsi szempontok szerint alkalmazzák őket. Minden panaszt, bejelentést kivizsgálják. Tavaly már küldtek el gépkocsivezetőt fegyelmivel. Pedig ma sem teljes a létszám. A 2350 főállású gépkocsivezető mellett 400 mellékállású dolgozik. Aki hivatali, gyári munkája után két-naponként négy-négy órát vezet, szombaton vagy vasárnap nyolc órát.

A vezetés felelősség. A főváros lakossága már 1913-ban attól félt, hogy a „száguldó” gépkocsik szerencsétlenséget okoznak. Most már valóban van mitől félni. A többi járművel együtt növekszik a taxi baleseti statisztikája is

### Díjszabás — és borraivaló

Az 1911-es szabályrendelet szerint egy vagy két személy fuvarozása nappal, vámsorompón belül, az első 1000 méteren benzines gépkocsival 1 Korona, vilamos bérkocsival 1 Korona 60 fillér. További 500 méterenként 30 fillér.

Ha kettőnél több személyt szállít, ha pályaudvarról, hajóállomásmásról indul, ha temetési menetben hajt, lóversenyre megy,

ha vámvonalon kívül, vagy a budai hegyekbe, s bárhová éjszaka közlekedik — a viteldíj 350 méterenként ugrik.

A mai fuvardíj az Autótaxinál és a Volánnál:

I-es díjszabás szerint fuvaroznak hajnali 5 órától 23-ig, a taxiállomásokról és az utcákról. A kocsit 6 Ft-tal indul és 350 méterenként 1 forintot ugrik.

II-es díjszabás szerint közlekednek éjszaka 23 és 5 óra között, valamint előrendeléssel, pályaudvartól, hegyre föl, nemzetközi vásártól, sportrendezvénytől és amikor Nagy-Budapest határán áthaladnak. Ilyenkor 296 méterenként ugrik az óra egy forintot.

A pesti utas időnként sokallja a fuvardíjat. De sokallta már 1927-ben is, amikor összehasonlították az európai nagyvárosokban érvényes díjszabással, és kiderült, hogy nálunk a legdrágább.

Néhány éve eltűntek a kiskocsik, pedig azon egy fuvar feleannyiba került, panaszolják sokan.

A kiskocsinak számító Moszkvicok kiöregedtek, és a vállalat elve: a nagy kocsit jobban szolgálja az utas kényelmét, és a viteldíja csak 17 százalékkal több, mint a kiskocsié volt.

Ha valaki mégis kiskocsit akar, ott a Volán minitaxija. Ezen olcsóbb az utazás, az első tíz perc 10 forint, minden további megkezdett 5 perc 5 forint.

A viteldíjon kívül van még valami. A borraivaló — ami annyi más szolgáltatásnál is polgárjogot nyert — itt szinte kötelező. De ezért elsősorban gálans nagyapáinkat szidjuk! (És mintha a sofőrök bérezésébe eleve bekalakulálnak...) A botlás az első napon, 1913 júniusának vasárnap délelőttjén történt. A krónikás ugyanis a következőt jegyezte fel:

„Egy séta, amely nem tartott egészen 20 percig, hat Koronába került és még hozzá külön a borraivaló.”

Zastava-Fiat



Polski-Fiat

