



A taxi 60 éve

a 100 éves Budapest szolgálatában

Az autótaxi immár 60 éve szolgálja szép fővárosunk lakosságát, és azok kényelmét, akiket jó sorsuk ebbe a csodálatos városba vezért. Budapest Székesfőváros Tanácsa ugyanis 1913. januári ülésén hatalmazta fel a közlekedési ügyosztályt, hogy a MARTA

Magyar Automobil Részvény Társaságnak, a BENZ, Magyar Automobil és Motorgyárnak, valamint a Magyar Lloyd Automobil és Motorgyár Részvény Társaságnak a taxifuvarozás megkezdésére jogosító okiratot kiadja.

Igy kezdődött

Ebben az évtizedben erőteljesen gyarapodott a taxikocsik száma. A Magyar Általános Gépgyár (MAG) Magomobil típusú komplett alvázaira az Autótaxi saját karosszéria-üzemében építette a világosszürke, favázis kocsiszekrényeket. A védett „szürke taxi” nevet világszerte ismerték. Ugyancsak a húszas években teremtettem meg a vállalat nemzetközileg elismert műszaki javító és karbantartó bázisát. Mindezek révén az 1915-ben épített Drost-rendszerű telefon diszpécserközpont majd száz taxiállomásról küldhette a telefonon rendelt kocsikat.

A harmincas évek elején új üzletággal bővült a taxi. A peremvárosok és Budapest száz kilométernyi körzetében 82

labbi részeire, valamint külföldre vállalt fuvar, bonyolította az utazásokat.

A felszabadulás után, 1945-ben ismét júniusban jelentek meg az első taxik. Az elpusztult, többségében Ford Eiffel és Fiat kiskocsikat a 40-es évek második felében Renault-okkal pótolták. Az 1946-ban állami kezelésbe vett vállalat — a MOGÚRT Autótaxi — használta először a piros-fehér kockajelzést, jelezve, hogy a taxizásban is új világ kezdődött.

A fővárosi tanács 1951-ben vette hatáskörébe a vállalatot. Azóta felügyelete alatt Skoda 1100, Popeda, Wartburg, Moszkvics, Warszawa, Polski Fiat, Fiat 124-es taxikocsikkal egymást váltva szolgálják fővárosunk utasait. Az alapítás

zolja, hogy a fejlődés továbbra is töretlen.

A forgalomba adott kocsinak az összes állományi kocsihoz viszonyított aránya például az 1971. évi 77,4-ről 83 százalékra, vagyis 7,2 százalékkal emelkedett. A tény jól szolgálja azt a vállalati célt, miszerint a taxiszoftálgatás és a gazdálkodás színvonalának egyaránt és állandóan javulni kell. Javult is. A taxik 1972-ben 7 596 000 órát, 346 000 órával többet tartózkodtak az utcán, mint az előző évben. A kilométerek száma is 8,1 százalékkal nőtt. Így a taxik 133 714 000 kilométert futottak.

Megalapozott eredmények

A teljesített fuvarok száma ennél is kedvezőbben alakult: 1 118 000-rel több fuvarigényt elégittek ki, összesen 14 607 000 esetben teljesítették az utazók kérését. Ezzel a vizsautasított fuvarok száma az előző évi 49 százaléka esett vissza, a bevétel pedig 9 százalékkal nőtt, s megközelítette a félmilliárd forintot. A telefonon bonyolított fuvarok száma pedig egymillió volt, mely az ilyenirányú szolgáltatás fejlődését jelenti.

S hogy az eredmények megnyírt megalapozottak, misem bizonyítja jobban, mint az ez év március 15-ig elért újabb sikerek. A bevétel az előző év hasonló időszakához viszonyítva további 6 millió forinttal, a teljesített fuvarok száma pedig 240 000-rel nőtt.

A hatékonyság növelése érdekében hozott vállalati intézkedések közül érdemes kiemelni az új üzemeltetési rendszert, amelynek lényege, hogy két állandó gépkocsivezető mellett (azok valamelyikének szabadnapja, szabadsága, betegsége idején), egy harmadik váltó dolgozik. Így biztosított a jobb eszközkihasználás, vagyis az, hogy egy-egy taxi naponta legalább 18–20 órát az utcán legyen, és az utazó közönség szolgálatára álljon.

Jól sikerült intézkedése a vállalatnak az úgynevezett Zsiguli-program, mely azt jelenti, hogy most már esztétikailag és műszakilag egyaránt megfelelő, üzembiztos, gyors, egy típusú kocsik futnak a főváros utcáin. Az intézkedés a



Taxiforgalom ma a Nyugati pályaudvarnál

költségek csökkenését, az üzembiztonság növelését eredményezte.

A választék bővítése érdekében a közületi taxi és a gépkocsikölcsönzési üzletágnál a gépkocsipark több típusú. Tervezik, hogy rövidesen beszeresnek még 35 darab BMW-t az XX-es szolgáltatás színvonalának emelése miatt.

A lakossági szolgáltatás színvonalát emeli az új telefon- és URH-központ, amely ma már a rendelés felvételén és leadásán túlmenően információk szerezését is betölti. Ez utóbbi a szolgáltatás további színvonal-emelésének egyik alapját biztosítja.

Az URH-program beindításaként még ebben az évben körülbelül 160 kocsin lesz rádiótelefon készülék. Ezzel tovább csökken a gépkocsik üres kilométer-teljesítménye. nő az óránként teljesített fuvarok száma, következkésképpen mind több igényt lehet kielégíteni.

Az új taxicsek bevezetésével is előnyös feltételeket, gondúlékenyebb ügyintéztést biztosítottak a fuvarozatói intézmények és vállalatok számára.

A dolgozók jövedelme, munkavédelme és szociális helyzete

A fejlődés eredményét az utazóközönség érzékeli, mindezek után önkéntelenül adódik a kérdés: mi ebből a taxidolgozók haszna? Elsőként a munkabérek kedvező alakulását említjük, ami a múlt évben az előző évihez viszonyítva 6,4 százalékkal emelkedett. A forgalmi utazó dolgozók munkabére az átlagosnál is előnyösebb volt. Nekik 7,2 százalékkal jutott több a borítékba.

Az átlagbérek növekedése jól tükrözi a vállalat tudatos bérpolitikáját. A mozgóbérek emelésével ugyanis a termelékenység növelését kívánta elősegíteni. Ezt a forgalmi gépkocsivezetők teljesítményével arányos prémiumrendszer teszi lehetővé.

Ez az alapja, egyben célja az ez évi bérfeljesztésnek is: 3000 gépkocsivezető, körülbelül 800 szerelő bért emelték. Természetesen nem feledkeztek meg az alkalmazotti állományú dolgozókról sem. Külön érdemes kiemelni, hogy bár a Központi Bizottság bérfeljesztésre vonatkozó határozata a vállalatra nem vonatkozott, mégis — az iparban adott bérfeljesztéssel egy időben és azonos szinten — a vállalati szerelő dolgozók is részesültek béremelésben.

A gondos, körültekintésre és az ezzel kapcsolatos intézkedések hatékonyságára vall az egymillió kilométerre eső, sajtóhírből balesetek számának állandó csökkenése. Az 1969. évi 6,87 baleset 1970-ben 5,15-re, 1971-ben 3,26-ra, 1972-ben pedig 2,24-re esett vissza. Jól segítette ezt a törekvést a progresszív balesetmentes közlekedési jutalom bevezetése, amely szerint a gépkocsivezetők 25 ezer kilométerenként 300–2000 forint jutalomban részesülnek.

A munkakörülmények javítását szolgálja egyebek között a múlt évben üzembe helyezett két korszerű — egy közülük teljesített mosópálya —

amely lehetőséget ad a lakossági szolgáltatások fejlesztésére is. Bővült, korszerűsödött a konyha, az orvosi rendelő, a világítás, a fűtés. Befejeződött a Kerepesi úti központ és mindhárom üzemegység fűrdőjének tatarozása, felújítása. A munkásállományú dolgozók részére két munkaruhát biztosítanak és vállalják a mosás költségeit is.

További fontos intézkedés a vállalat részéről, hogy a gépkocsivezetők közül az 50 éves kort elért nők, valamint az 55 éves kort elért férfiak, évente egyszer külön 1200 forintos,

úgynevezett nyugdíjalap-növelő, bérjellegű juttatást kapnak.

A gépkocsivezető nők vasárnapi munkára, illetve havi 210 órában felüli teljesítésre csak saját, külön kérésükre oszthatók be. Minden gépkocsivezető nőnek havonta egyszer, egy nap fizetett egészségügyi szabadnapot biztosítanak. Elősegíti a taxi-gépkocsivezetők kulturált megjelenését, hogy a vállalat részükre korszerű, modern, téli-nyári öltözeteket, valamint télikabátot biztosít. A taxikos véleménye szerint itt érdemes gépkocsivezetőnek lenni.

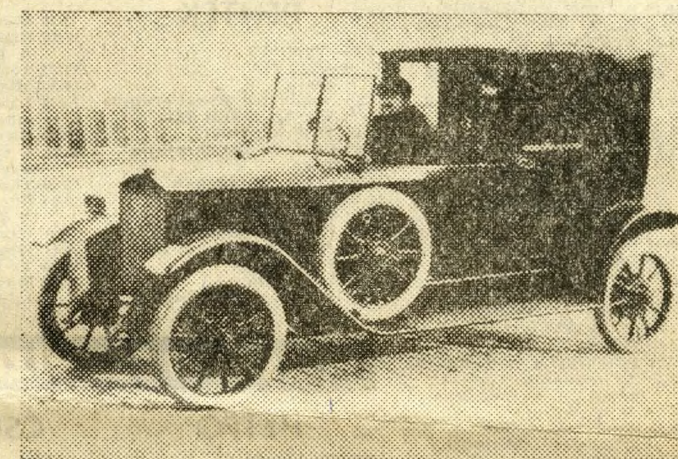
Biztató jövő

A dolgozók lakáskörülményeinek javítása érdekében vállalati támogatással 80 lakásos, négy darab korszerű ház építése kezdődött. A taxi 1972-ben 2 millió forintot, ebben az évben pedig 3 milliót utalt át az OTP-nek. Így eddig a rászoruló 5 millió forintot kaptak a vállalatból.

Ebben az évben kezdődik 800 gépkocsi üzemeltetésére alkalmas új üzemegység építése. A költség körülbelül 80 millió forint, amely összeget a vállalat saját erőből fedezi. Ez a beruházás teremti meg a feltételeket egy forgalmi, ügyviteli

hiszen a tervszakasz végére a taxi 2200 darab gépkocsi üzemeltetését tervezi. A terv megvalósításához ebben az évben 1085, 1974-ben 1100, 1975-ben ugyancsak 1100 darab új gépkocsi beszerzése szükséges.

A 2200 darab gépkocsi üzemeltetéséhez természetesen gépkocsivezetők is kellenek. A folyamatok utánpótlást a vállalat saját hatáskörben történő gépkocsivezetői oktatással is akarja biztosítani, amihez audiovizuális képzést honosít meg. A terv megvalósításához, pontosabban fogalmazva, a 2200 darab kocsi üzemeltetésé-



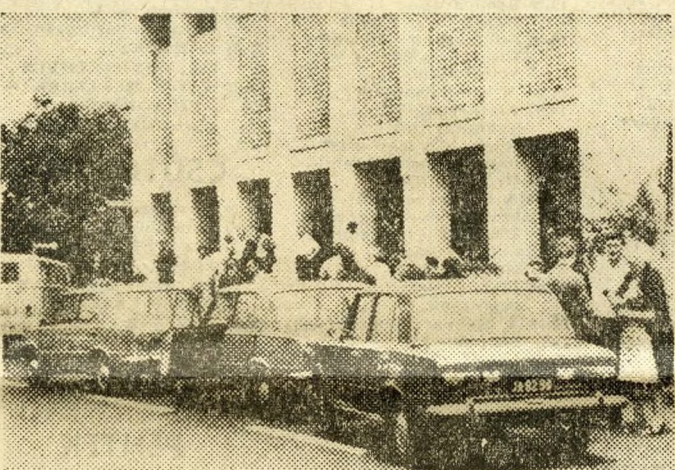
A MAG Európa első kis taxiája volt. Alvázát és motorját a Magyar Általános Gépgyár készítette Mátyásföldön. Favázis kocsiszekrényét az Autótaxi karosszéria-üzeme gyártotta, 1923-ban

szempontból teljesen önálló, műszakilag pedig további fejlődési lehetőségekkel rendelkező egység üzembe helyezésének.

Erdemes külön kiemelni az új oktatóbázis tervét, ahol lehetőség nyílik a gépkocsivezetők szakmáitáshoz szükséges ismeretek megszerzésére, valamint a szerelők elméleti és gyakorlati ismereteinek bővítésére. Az autótaxi ezt a tervet is saját erőből valósítja meg. Az URH-program megvalósítása olyan ütemben történik, hogy a negyedik ötéves terv végére minden negyedik taxiban rádiótelefon működik. A megvalósítás nem lesz könnyű,

heez egyebek között, körülbelül 500 négyzetméter alapterületű lakatos- és fényezőműhely létrehozása is szükséges, tervezik a raktárak bővítését is. Ezt a feladatot még ez évben végezhajtják.

Nehéz lenne felsorolni, hogy az eddigieken túlmenően min-mindent tervez még a Fővárosi Autótaxi Vállalat a dolgozók munkakörülményeinek javítására, szociális, kulturális és sportolási igényeik kielégítésére. Úgy véljük azonban, valamelyest az eddigiekből is érzékeltetni tudtuk, hogy ez a dinamikus fejlődő vállalat méltóképpen ünnepli fennállásának 60. évfordulóját. (X)



Utastorgalom a repülőtéren

autóbuszzal bonyolította a forgalmat. A túrakocsiosztály száznál több sötét színű, nagy-kocsijával, és tíz luxusautóbuszával pedig az ország távo-

60. évét ünneplő Fővárosi Autótaxi Vállalat jelenleg 1800 Zsiguli kocsival a budapesti közhasznú tömegközlekedés megbecsült részvevője.

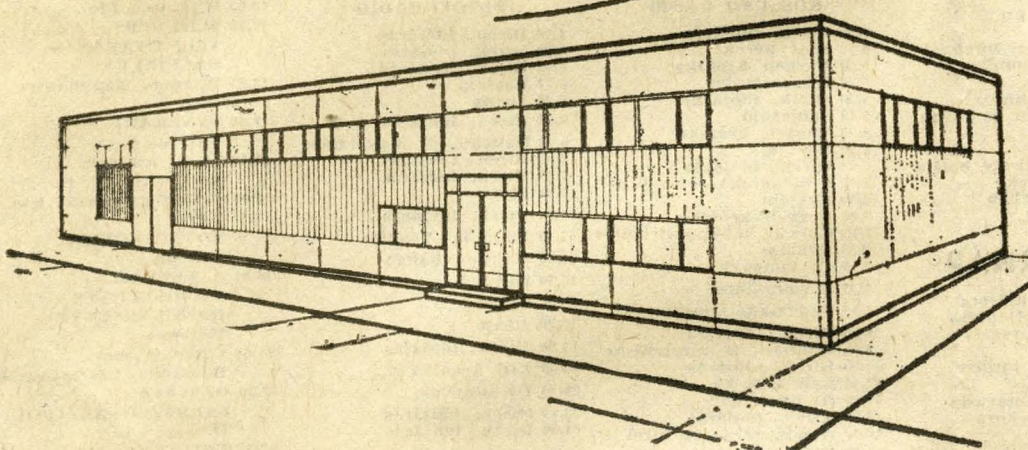
A folytatás

A taxi fejlődésének java része az új gazdaságirányítási rendszer kezdetére tehető. A nagyobb önállóság, a megnövekedett jogkör a taxi vezetőinek lehetőséget biztosított a kibontakozásra. Tevékenységüket szolgáltató jellegűnek ítélik meg, cselekedetüket az utazóközönség érdekei vezérlik. Így vált lehetővé, hogy összesen körülbelül 5600 emberrel a lakossági taxiigények kielégítésén, a vállalat gépkocsiparkjának karbantartásán és javításán túlmenően, a közületi taxi-tevékenység ellátására, a gépkocsikölcsönzés biztosítására is vállalkozzanak, mind a belföldi, mind a külföldi utazók részére.

Nem csoda tehát, hanem következetes, kemény munka eredménye, hogy a Fővárosi Autótaxi Vállalat az 1969. évi eredmények alapján kiérdemelte a közlekedési és postaügyi miniszter dícséretét, az 1971. évi eredmények elismeréseként „Kiváló Vállalat”, az 1971. évi eredmények alapján úgyszintén „Kiváló Vállalat” kitüntető címet kapott.

Az eredmények után már-már úgy tűnt, hogy a taxi legjobb esetben csak a szinten tartásra törekedhet. Nem ez történt. Újból megpályázták a „Kiváló Vállalat” címet. A múlt évi eredmények értékelése már el is készült, ami igaz-

-Fővárosi Autótaxi Vállalat -
Továbbképző Állomás



Az oktatóbázis jól szolgálja ma is a gépkocsivezetők elméleti és gyakorlati ismereteinek bővítését