

44 A KONFLISTÓL A TAXIIG

A fiáker és a konflis volt az autótaxi elődje, majd egy ideig kortársa. Fiákernek nevezték a kétlovas, konflisnak az egylovas, bérelhető személyszállító kocsit. Jóval régebbi, mint a villamos. Lassanként, 1913 óta, vagyis a taxi születésétől kezdve fokozatosan halt ki a fővárosból. 1958-ban poroszkált az utolsó konflis a pesti utcán. Az egyesített Budapest száz éve során fejlődött ki a konflis, majd a taxiközlekedés.

Nem volt könnyű a vizsga...

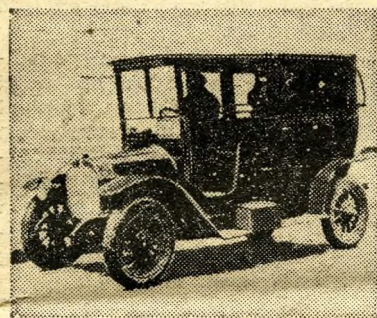
Háztól házig vitte az utast a konflis, a fiáker, no meg természetesen vasútállomásra, üzleti találkozóra vagy légyottra. Az ezredéves kiállítás idején 505 fiáker és 866 konflis volt a fővárosban. Ez volt a rekord. Gyakran hiányolták, hogy miért nincs több konflis és fiáker, csakúgy, mint később, hogy miért nincs több taxi. 1796-ban írja a Bécsi Magyar Híradó: „Pesten és Budán is vagynak már fiakerek, akik pénzért kocsin hordanak ide s tova akár kit, de koránt sintsenek annyian, mint Bétsben...”

A legrégebbi fiákeresdinasztia a Vampetics volt, a gyarapodó számú dinasztiaik tagjai közül sokan meggazdagodtak, mások tönkrementek. Nem volt könnyű a mestervizsga a „lófogató bérkocsik” tulajdonosai, hajtói számára. Rőzséből három nyolcas formájú akadályt alakított ki a vizsgabizottság, a nyolcasokat kellett kígyóvonalban úgy kerülni, hogy közben a kocsik kereké, a lovak patája ne érintse őket. Akinek ez nem sikerült, megbukott, és akkor még bizony nem lehetett sűrű egymásutánban pótvizsgáznia.

Romantika és rendelet

Nagy költők és szerelmes fűfapoéták visszatérő témája volt a konflis, és ki tudná összeszámolni, hogy a Stefánia úti kocsikörző hány operettben, dalban szerepelt. Budapest képhéze, fejlődéséhez feltétlenül hozzátartozott a konflis, a fiáker.

Az idők folyamán több rendelet jelent meg a bérkocsi-tulajdonosok, hajtók jogairól, köteleességeiről. Az 1901. évi rendelet megtiltja, hogy a kocsik elé rosszul táplált, gyenge, szánalmat keltő, sánta, ötévésnél fiatalabb, 15 évesnél idősebb, 156 centiméternél alacsonyabb lovat fogjanak. Rúgós, harapós, csökönyös lovak „üzemeltetése” tilos volt. Ha tűz ütött ki valahol, a bérkocsisok kötelesek voltak azonnal segítséget adni. Rengeg vita, veszekedés nyomán 1898-ban a kocsikat taxaméterrel szerelték fel.



Marta taxi 1913-ban

Mint már említettem, az első taxi 1913-ban jelent meg nálunk. De már néhány évvel korábban pro és kontra nyilatkozatok sora hangzott el a konflis mellett, illetve elleni párt részéről. Rudnai főkapitány 1904-ben írta a fővárosi tanácsnak: „Tóth Pál és érdektársai kérelmének teljesítését a leghatározottabban ellenzem. Ők ugyanis száz új automobilt bérkocsis rendszámára kértek engedélyt, amely engedély megadása a már évek óta súlyos válságban küzdő bérkocsis iparnak teljes tönkretételét eredményezné.”

A budapesti szíjgyártók ipartestülete is levélben fordult a tanácshoz 1907-ben, feltéve a bérkocsisok és a maguk jövőjét: „Ipartestületünk szíjgyártó iparosai a legnagyobb aggodalommal értesültek arról, hogy a tekintetes tanács a mostani lófogató bérkocsik mellé automobilt bérkocsik forgalomba hozatalára egy vállalatnak

engedélyt szándékozik adni... a kért engedélyt ne méltóztassék kiadni... A bérkocsisok tönkremenetelével el fognak pusztulni mindazok, akik ezekkel üzleti összeköttetésben állnak... Csak egyedül a szíjgyártóknál mintegy száz mester és ötszáz munkás családjukkal egyetemben veszük el mindennapi kenyerüket... De máskülönbén a viszonyok még azt is igazolják, hogy az automobilt vállalat létesítése ez idő szerint még nem képez szükségletet, mert a mostani bérkocsik is nagy számban üresen állnak, fuvart lesnek.”

A Pesti Napló (1912. február 11.) a taxik mellett, a konflisokkal szemben foglal állást: „Mikor minden tizedrangú modern városban is van autótaxi, nálunk akkor kezdenek tanulmányozni. Pedig, hogy erre az intézményre minő égető szükség van, mi sem bizonyítja jobban, mint az a körülmény, hogy a lovaskocsik piszkosak, a lovak éppoly silányak és a kocsisok durvák...”

Hasonlóképpen foglalt állást a következő főkapitány, Sándor László is: „Attól a bérkocsistól, aki az utassal goromba, továbbá, aki akár az állomáshelyen, akár az utcán menet közben a viteldíj jelzőt működésben tartja, vagyis annak jelző zászlaját lebocsátja olyankor, mikor a kocsiban utas nincs, a jogosítványt azonnal vegyék el.”

Az első fecskék



Raksányi Kálmán, az egyik első sofőr.

a taxivállalatnál. Most így emlékszik vissza az első útra:

— Sándor János belügyminiszter sürgősen taxit kért. De nem volt benn sofőr, nagy lett a lótásfutás, tudták, hogy értek a vezetéshez, beültettek engem. A sikló alsó állomásától a Városligeti fasor 3. szám alá vittem — az ember az első fuvar nem felejtheti el. Így lettem sofőr. Azt sem felejtetem el, amikor a húszas években a Tompa utcában egy bandita le akart löni.

Saját hibájából sosem volt karambolja. Manapság nem ülne a volán mellé. „Már túl sűrű a forgalom.” Az egyik gyereke főkönyvelő, a másik titkársági vezető, a harmadik elektromérnök.

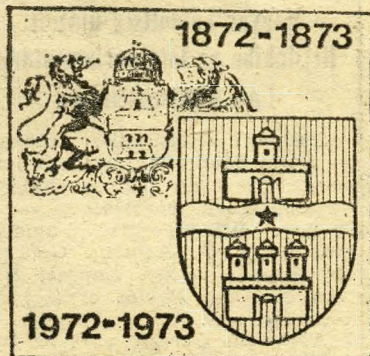
A taxi bemutatkozását így fogadta az Esti Újság: „Kisebbszerű forradalom volt tegnap a fővárosban. Három tucat vadonatúj automobilt röpdösött Budapest utcáin, mint első fecskék annak a gépkocsisrajznak, amelyért hosszabban és ádázabban dúlt a csata, mint valaha Trója falai között.”

Az újságírók kezdték?..

„Egy séta, amely nem tart egészen 20 percig, hat koronába kerül és még hozzá külön borralát” — közli az egykori újságíró, aki tehát elsőként „rontotta meg” a sofőröket.

Idézet Haltenberger Samu taxivállalati vezérigazgatónak az alkalmazottakra vonatkozó szabályzatkönyvéből: „A viteldíjat minden esetben »köszönjük szépen« szavakkal kell megköszönni, még az esetben is, ha borralát a sofőr nem kap.”

„Száguldó gillotin” — így is becézték a főváros újdonságát, amelyet nemcsak taps, hanem bírálat is fogadott. Ezt írja a Budapesti Hírlap 1913 szeptemberében: „Székesfővárosunk közönségét ez év eleje óta boldogítja az autótaxi. A mi viszonyainkhoz



képest aránytalanul drága. A közönség visszatért a jó öreg konflishoz, a taxik naphosszat állnak használatlanul az utcasarkokon. Csak sikkasztónak való... Gyenge gépekre építették rá az aránytalanul nehéz kocsikat, ezért esnek vissza a meredekebb útrészekre.”

A kocsik az első napon átlag 136 kilométert tettek meg, és egyenként 150 koronát kerestek. Nyolcszor annyit, mint egy-egy kétflovas kocsi. 1913-ban 36 állomáson 171 taxi volt, a következő évben 500-ra akarták feltornászni a számukat, de közbeszólt a háború, a taxik bevonultak sebesült-szállítónak.

Autóverseny

Szürke taxi, kék taxi, piros taxi, pepita taxi — a Marta meg a Magomobil kocsiktól a Zsiguligig mennyi, de mennyi fajta autót kellett megszoknia, megszereznie a budapesti lakosnak. Kétségtelen: megszerették, ha sokat szidták is. 1953-ban átlag 53 ezer kilométert futott egy-egy taxi egy év alatt, 1972-ben 77 és fél ezer kilométert. 1945-ben hat taxi kezdte meg az utasok kiszolgálását, az idén 60 éves Fővárosi Autótaxi Vállalatnak mintegy kétezer autótaxija van, az XX-es bér- és közületi taxikkal együtt a rövid idővel ezelőtt feltűnt versenyfővárosnak, a Volánnak, mintegy hétszáz.

Konkurrencia? Sajnos, nemigen lehet erről beszélni, hiszen csúcsforgalom idején a két vállalat teljes kocsiparkja is kevés, a nap más óráiban viszont sok a tétlenkedő taxi. Mikor van csúcsforgalom? — kérdeztem Horváth Gézáttól, a Fővárosi Autótaxi Vállalat igazgatójától.

— A szabad szombatok bevezetése óta jórészt áttevéődött péntek délutánra, esteire. Olyankor elkelne még akár ezer taxi és még 1500 sofőr. Csúcsforgalom idején, például a most beköszöntő bál idején alatt minden kocsit mozgósítunk, de így is kevés a számuk. Viszont ha nincs csúcsforgalom és több volna a kocsink, több volna a kieső idő és ez esetleg hátrányosan befolyásolná a vállalati nyereséget. Probléma ez.

Bár a két vállalat között nagy a kapacitáskülönbség, versenyes már némileg mutatkozik. A Volánnal bevezették a naevobb rugalmasságot biztosító URH-szolgáltatást, a taxivállalat is folyamatosan be fogja vezetni. A taxivállalat rátért az ingyenes csomagszállításra, és az igazgató megkért arra, csináljunk propagandát azzal kapcsolatban, hogy nálunk lehet előre rendelni a kocsikat. A Volán gebinesként alkalmazza a sofőröket. Az autótaxi vállalatnál sikeresnek mutatkozik a sofőrök másodállásban való alkalmazása. Időnként vizsgáztatják a sofőröket: megfelelően ismerik-e a város nevezetéseit, az útvonalakat, ugyanis e tekintetben elég sok manapság is a panasz.

A taxivállalatnak tavaly 43 millió utasa volt, ami azt is bizonyítja, hogy a taxi mind kevésbé luxus, a viteldíjra alig akad panasz a két vállalatnál. De a rugalmassággal, udvariassággal, pontossággal, a telefonkapcsolással még vannak problémák, noha ezeknek a száma is jelentősen csökkent a legutóbbi két-három évben. Sokkal kevesebb a bírálat a sajtó hasábjain is, s ez a rövid áttekintés is főképp a taxiközlekedés gyarapodó pozitívumait kívánja kiemelni.

György István