FIATAL MŰSZAKIAK TUDOMÁNYOS ÜLÉSSZAKA XIX.

Kolozsvár, 2014. március 20–21.

SZÁZ ÉVES A MAGYAR TAXIZÁS

100 YEARS OF HUNGARIAN TAXI-CABS

FEIKEN Petra⁽¹⁾, KUTI János⁽²⁾

(1) Óbudai Egyetem, Bánki Donát Gépész és Biztonságtechnikai Mérnöki Kar, H-1081, Hungary, Budapest, Népszínház u. 8, mail.jozsef.harangozo@gmail.com

(2) Óbudai Egyetem, Bánki Donát Gépész és Biztonságtechnikai Mérnöki Kar, H-1081, Hungary, Budapest, Népszínház u. 8, kuti.janos@bgk.uni-obuda.hu

Abstract

In 2013 we celebrated the centennial of “Hungarian taxi-cab service” and in order to commemorate the anniversary we started our research work. In this paper we will show on the conditions for the start of the Hungarian taxi-service, technical novelties developed by taxi companies, education (training) systems and opportunities for improvement. We will also discuss the impacts of Hungarian taxi-transportation across the borders.

Keywords: taxi, cab, transporting

Összefoglalás

2013-ban ünnepeltük a hazai taxizás 100. évfordulóját, mely centenáriumra való méltó emlékezés érdekében kezdtük meg e területen a kutatásokat. Dolgozatomban céljaim az, hogy ismertessem a hazai taxizás megalakulásának feltételit, bemutassam a taxi társaságok által kidolgozott technikai újításokat, oktatási rendszereket, fejlesztési pontokat. A fejlesztések nemzetközi hatását.

Kulcsszavak: taxi, személyszállítás

1. Kezdeti nehézségek

A századforduló környékén Budapest élen járt a technikai-műszaki újítások kidolgozása és hasznosítása terén. Ennek ellenére a fővárosban 1895-ben állt csak forgalomba az első autó. Ez igen késői időpont ahhoz képest, hogy ekkor már Budapestet behálózták a villamos pályák. Ezért érdekes az a tény, hogy a városatyák nem foglalkoztak az automobil "megszületésével", pedig ehhez a sikerhez többek között Bánki Donát és Csonka János is hozzájárult a porlasztó feltalálásával. Valószínű, hogy Budapest volt az egyetlen olyan város, ahol a metró nem egészen húsz évvel előbb megjelent közlekedési eszközként, mint a taxik. A századfordulót követő években Budapest tíz kerületében közel 880 ezer ember élt, és alig 2000 jármű állt rendelkezésükre. A főváros rohamos ütemű fejlődésével a közlekedési hálózat nem tudott lépést tartani. Ekkor született a felismerés, hogy nagyobb személyszállító kapacitást igényel a város fejlesztése. Az autók elterjedésében nagy szerepe volt a Magyar Postának.

1903-ban a posta pályázatára jelent meg a robbanómotoros tricikli és nem sokkal később ennek négykerekű változata. A nehézségek ellenére Budapesten is hamar megalapították volna az első taxi vállalatot, de erre nem volt lehetőség, mert a felsőbb vezetés tartott a fiákertulajdonosok felháborodásától, így Neumayer Arnold kérését elutasították. Ezután csak gyarapodtak az akadályok, 1907-ben a kereskedelemügyi miniszter rendeletet hozott a külföldön gyártott taxik ellen. A törvényt a bérautózás miatt rendelték el, de inkább az autóipar fellendítését akarta szolgálni. Ekkortájt Magyarországon nem létezett hazai autógyártás, pedig egy évvel később Detroitban már megkezdődött a Ford T-modell gyártása, amihez nem kisebb nevek fűződnek mint Balogh Károly, Haltenberger Gyula és Galamb József. A kormány 1912-ben döntött úgy, hogy szükség van bérautókra, de ezek számát szigorúan meghatározták: Budapestnek 350 taxira van szüksége. Kétség sem fér hozzá, hogy ezekért az autókért nagy volt a verseny akkoriban. Képzeljük csak el a Keleti pályaudvart, mikor beérkezik az egyik gyorsvonat. Azt a sok utast, egyszerűen lehetetlen volt elszállítani a város külsőbb részeibe. Haltenbergernek nagy szerepe volt abban, hogy 1903. június elején végre elindulhatott az első taxi Magyarországon. Ez a szolgáltatás jót tett az autóiparnak is, mert a gépkocsikat a Magyar Automobil Rt. szállította le. 1903 decemberében a Magyar Automobil Rt., a Benz Magyar Automobil és Motorgyár Rt. egyesülésével jött létre az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt. A két cég nem sokkal az egyesülés előtt engedélyt kapott a személyfuvarozásra 200 Marta és 50 Benz bérkocsival. A sok erőfeszítésért megérdemelten állt az összevont vállalat élén Haltenberger Samu.

2. A Főtaxi

A személyszállítói szolgáltatást végző Főtaxi Zrt. már 100 éve Magyarország egyik legnagyobb taxi vállalata. A közel 800 taxi naponta bejárja Budapestet és környékét. De a szolgáltatások itt nem érnek véget, hiszen a Főtaxi ezen kívül foglalkozik még autókölcsönzéssel, tehertaxizással, gépjármű és sofőr biztosításával a városnézéshez, esküvőkhöz és további rendezvényekhez is. A cég jogelődje az Autótaxi Rt. volt, amit 1913-ban alapítottak, Európa hetedik taxi társaságaként. A vállalat megszületésével megindult az automobil közlekedés fejlődése is, így vált az autó a mindennapos közlekedés részévé. A Főtaxi járművei teljes körű karbantartása és javítása mellett fejlesztési programokat is indított.

3. Alapítástól napjainkig

A Magyar Automobil Rt. az első magyarországi autó- és buszgyártással foglalkozó vállalat volt. 1909-ben már megindult a termelés is, amit csak a világháború miatt állt le egy rövid ideig. A különböző buszokon kívül tehergépkocsikat és mozdonymotorokat is gyártottak a Martánál. A gyárat azzal a céllal alapították, hogy akár tömeggyártásban is kielégítse a hazai autógyártás igényeit. 1911-ben kellő tapasztalat és reklám hiányában a csőd széléhez került a cég, de ekkor Rechnitz Béla, a "gumikirály", nemcsak átvállalta a cég összes adósságát, hanem nagymértékű pénzt fektetett be. 1913-ban a Fővárosi Tanács megbízta a Marta Rt.-t, hogy 200 benzines autóval megkezdje a budapesti utasok szállítását. Már ebben az évben elkezdtek építeni a máig otthont adó főépületet, ami a X. kerületi Kerepesi úton van. Június 1-jén megjelentek az utakon az első taxik, először 20 Marta és 10 Benz kocsit indítottak. Még az év végén összeolvadt a Marta Magyar Automobil Rt. és a Benz Magyar Automobil Rt. Ebből a fúzióból jött létre a Budapesti Automobil Közlekedési Rt., aminek élére Haltenberger Samut állították. Alig kezdődött meg a taxizás Budapesten, már is szüneteltetni kellett az I. világháború miatt. Az autógyártás szinte teljesen leállt, helyette világháborús repülőgép-motorokat és gépjármű alkatrészeket gyártottak a futószalagokon. Ekkor teljesen megszűnt a polgári célú fuvarozás és csak megrendelésre kellett a hivatal embereit szállítani. A háború

után Haltenberger gőzerővel állt neki a fejlesztéseknek, és 1920-ra kiépítette a karbantartó műhelyeket. Alig egy évre rá már a Talált Tárgyak Osztálya is megvolt. Ekkor került sor a Drost-rendszer kiépítésére is, amely elősegítette a taxi rendelést. 1922-ben hatósági figyelmeztetés formájában a kormány számon kérte a 1913-ban vállalt 350 taxit, de az ipartörvény, miszerint csak hazai autókat lehet üzembe helyezni, változatlan maradt. Ekkor Aradon már nem hazai autókat gyártottak, hiszen a világháború után Románia fennhatósága alá került a cég. Ezért ez év novemberében a budapesti tanács engedélyt adott 150 "kistaxi" üzembe helyezésére. Alig két év elteltével, a világon elsőként, megépült a két futószalagos félautomata autómosó, amit még az amerikaiak is meg akartak tőlünk vásárolni. A fejlődés érdekében megnyílt az Autotaxi saját szakirányú iparostanonc, azaz autószerelő iskolája. 1925-től az utakat szürke taxik lepték el, mert ebben az évben az összes hivatásos taxit szürkére festették. A szürke színt a budapesti por színével akarták azonosítani, hogy a kocsik mindig tisztának látszódjanak. 1933-ban új osztály alakult a cégnél. Ez a túraforgalmi osztály volt, ami nagy lökést adott a magyar idegenforgalom fejlődésének. 1941-től él a mindenkinek ismerős hívószám a 22-2222. 1945 júniusában összesen hat taxi állt üzembe, de még szeptemberben ez a szám 46-ra emelkedett és megjelent két tucat kék taxi is. De ekkor még egy hónapban 18 napig robotfuvart kellett végezniük a sofőröknek, ami azt jelentette, hogy a Vörös Hadsereg és a kormány embereit kellett fuvarozni jóval szerényebb díjazás mellett. A második világháború miatt az Autótaxi Rt. Autótaxi Nemzeti Vállalat néven folytatta. 1947-ben az új Renault típusú autókkal jött az új jelölés is. Itt jelentek meg először a piros-fehér kockás sorok. A pepita kockák megjelentek, de a színvonal még mindig elmaradt a háború előttitől. Az államosítás után a cég a Fővárosi Tanács kezébe került, ekkor kapta a Fővárosi Autótaxi Vállalat nevet. A következő években a cég bővítette kocsiparkját néhány fűthető Pobedával, Warsavával, Moszkviccsal és kétütemű Waltburggal. Az 1960-as évekre a taxik száma meghaladta a 900-at és több mint 100 telefonnal felszerelt taxiállomással rendelkezett a vállalat. A következő 20 év a Zsigulik fénykora volt. Eközben a taxikat URH készülékkel szerelték fel. 1982-ben megjelentek az újabb maszek taxisok és így a cég monopol helyzete megszűnt. A következő években a Főtaxi arculatát a 400 darab sárga Fiat Tipo és Fiat Tempra alkotta. 1993-ban újabb névváltás történt, ekkor kapta a Főtaxi Zrt. nevet a cég, amit még ma is hűen visel. A Főtaxi örök sikeréhez hozzájárult a mostanra már légkondicionált és mindig korszerű kocsik flotta. 2010 óta a Főtaxi Zrt. a Budapest Airport hivatalos szállítója. Ma az autópark jelentős rész a legújabb modellekből áll, felszereltségük megfelel a kényelmi elvárásoknak. Ezen a nyáron ünnepelte fennállásának 100. évfordulóját a Főtaxi Zrt. Az ünnepségen a vezérigazgató a cég jövőjével kapcsolatban azt nyilatkozta, hogy: "A fővárosi taxizás jelentős változások előtt áll, és a társaság felkészült a taxisrendeletben foglalt feltételek teljesítésére".

4. Technikai újdonságok

Ebben a korszakban Magyarország híres lett technikai újításairól, mert már a taxizás beindulásakor nagy hangsúlyt fektettek a kényelemre, a minőségre és a gyors munkára. A Főtaxi élen járt az autógyártásában és az autógyártásában egyaránt. Kényelem szempontjából az első újítás a saját karosszéria volt. Az autógyáraktól önjáró alvázakat vásároltak és erre tették a saját gyártású favázak belső teret. 1929 és 1930 között hetente több ilyen kocsiszekrény hagyta el a Kerepesi úti bognárműhelyt, ami már akkor az Autótaxi tulajdonában állt. Később forradalmi újításnak számított a csővázak karosszéria, amit az Autotaxi Budapest Automobil Közlekedési Rt. fejlesztett. Ezeket Ford és Mercedes-Benz alvázaira szerelték. 1921-ben a vállalat új osztályt helyezett működésbe, ez a Talált Tárgyak Osztálya volt. Ez arra szolgált, hogy a járművekben felejtett holmik visszakerüljenek tulajdonosaikhoz. Ha a jogos tulajdonos nem jelentkezett a tárgyért negyed éven belül, akkor

az továbbkerült a magyar királyi államrendőrség közigazgatási osztályához, ahol további egy évig őrizték. Ezután árverésre kerültek és a befolyó összeget a toloncházak javára fordították. 1925-től a cég minden egyes forgalomba helyezett autóját szürke színűre festették, innen jött a "Szürketaxi" elnevezés. Sokáig a cégcsoport legismertebb megjelölése volt, akárcsak a későbbi "Kockás taxi" kifejezés. Hivatásos taxisaink kiemelten figyeltek a külső, belső tisztaságra, és ez a napi karbantartás igen hosszú időt vett igénybe, főleg a növekvő létszám miatt. Magyar mérnökök újabb találmánnyal álltak elő. Ez egy gép, amin az autók két párhuzamosan mozgó kényszerpályán folyamatosan haladtak előre, és közben többfős csapatok végezték a takarítást. Természetesen magyar mérnökeink arról sem feledkeztek meg, hogy a berendezés változtatható sebességű legyen. Ezt a pompás félautomata gépet 1924-ben állította először üzembe a VIII. kerületi Főtaxi épületében. Ezzel az újítással a kötelező karbantartás nem tartott tovább, mint 12 perc. A gépre gyorsan felfigyelt az Egyesült Államokban működő taxi vállalat, a YellowCabCompany, amelyik már akkor 30 ezer taxit üzemeltetett. Így nem lepődünk meg rajta, hogy kapva kaptak az alkalmon és megvásárolták a technikát, amit hamar fel is használtak. Később ezt a futószalagos autómosót más ország taxi társasági is átvették. A hatalmas X. kerületi épületegyüttesben még volt hely a Drost Tivadarról elnevezett készülék vezérlőtermének. Ez tette lehetővé, hogy a világon elsőként a városi állomáshelyeken lévő taxisok számának ellenőrizhetőségét és alkalomadtán még a kezelőszemélyzet szabályozhatta is. Ez elősegítette az optimálisabb elosztást az állomások között és biztosította a gyorsabb kiszolgálást is. 1941-től még mindig ugyanebben az épületben alkalmazták az első lámpatáblás telefonközpontot, ami naponta 13 ezer hívást tudott fogadni. Így Budapesten lehetett elsőként telefonon taxit rendelni. Ezzel az újítással a vállalat már több női alkalmazottat vett fel, mivel a hívások fogadásban kiválóan helyt álltak. A színvonalat még jobban javította, hogy a Főtaxi saját tanonc iskolájában nevelte ki a javító és karbantartó részlegre kerülő munkásait, akik hatékonyak és magasan képzettek voltak. Az iskola megnyitásához szükség volt a magyar királyi vallás- és közoktatásügyi miniszter engedélyére is. A vállalat műszaki főosztály mérnökei így nem csak a fejlesztéssel foglalkoztak, hanem az előírt közismereti és szaktárgyakat is oktatták a diákoknak. A II. világháború alatt sem pihentek mérnökeink. Az elhatalmasodó benzinhiány miatt, innovatív megoldásokat kutattak. Ennek eredménye, hogy 1941-ben a budapesti taxikat gázüzemű meghajtást segítő generátorokkal szerelték fel. Ezeket a motorháztető alá helyezték el. A propán-bután-gáz mellett faszénnel is működtették a taxikat. Előrelátó gondolatai miatt lett híres Haltenberger Samu, aki saját újrahajósító rendszert dolgoztatott ki az acél, réz és alumínium előállításához. Ez a nehéz időkben segítette a gépkocsik javítását.

5. Összefoglaló

Az összeállítás arra törekedett, hogy bemutassa a magyar taxizás elmúlt évszázadát, a technikai fejlesztés állomásait. Arra törekedett, hogy emléket állítson az alkotóknak, az alapító atyáknak. Kezdetben a taxik két személy szállítására szolgáltak. A felmérések azt mutatják, hogy mai napig a taxi megrendelések 90 %-nál egy-két fő utazik, mégis 4-5 személyes járművek teszik ki a járműállományt. Talán érdemes lenne differenciáltabb személyszállító parkot létrehozni kisebb fogyasztású, alternatív hajtású járművekkel.

Irodalom

- [1] Kirschner Gábor: *Régi taxik és az alapító Haltenberger Samu élete*
- [2] <http://www.autoblog.hu/hirek/vilagszabadalmak-a-100-eves-fotaxinal/>
- [3] <http://www.bkk.hu/taxisoknak/>
- [4] http://www.vezess.hu/magazin/100_eves_budapesti_taxi/44320/