

## A KRESZ-TESZT helyes megfejtése

**1. Helyes az „A” válasz.** A szélerő támadáspontja a taxi elején van, így az első kerekeket jobban terheli. A nagyobb elsőtengely-terhelésű gépkocsi ebben az esetben stabilabban.

**2. Helyes az „A” válasz.** Ha a taxi főútvonalon halad, az előzést megkezdheti, illetve végrehajthatja az útkereszteződés előtt és az útkereszteződésben is.

**3. Helyes az „A” válasz.** Ha ez az útburkolati jel sárga színű, akkor az úttestnek, illetőleg egy részének a lezárása miatt szükséges forgalmirend-változásra hívja fel a figyelmet.

**4. Helyes a „C” válasz.** A tábla azt jelzi, hogy az úttest

erősen csúszóssá válhat. A kerekek megcsúszása igen veszélyes lehet, ezért célszerű megelőzni. A legjobb, ha a csúszás okát a túl nagy fékező-, hajtó-, illetve oldaleroztó szünteti meg.

**5. Helyes az „A” válasz.** Mindkét övezetben várakozást ellenőrző óra van, ahol a megjelölt időszakban az automata működtetése kötelező.

**6. Helyes az „A” válasz.** Ez a taxi alulkormányozott, azaz a súlypontja az első tengelyhez van közelebb. Ilyen esetben az első kerekek kúsznak jobban, és így a jármű nehezebben akar bekanyarodni. A vezető úgy érzi, mintha a kormány kevésbé lenne elfordítva.

**7. Helyes a „B” válasz.** Ha a járdán a várakozás megengedett, akkor ott az úttesten megállni még szabad.

**8. Helyes a „B” válasz.** A forgalom folyamatossága azt kívánja, hogy ilyenkor a kikerülést végző vezető hajthassa végre a manőverét.

**9. Helyes a „C” válasz.** A hátramenet sebességét a KRESZ külön nem szabályozza. Azonban a biztonság azt kívánja, hogy hátrafelé csak lassan lépésben haladjunk.

**10. Helyes a „A” válasz.** A taxijával vontathat nehéz pótkocsit is, ha annak megengedett legnagyobb össztelege nem haladja meg a gépkocsi saját tömegét, és az így összekapcsolt járművek megengedett legnagyobb össztelege együttesen nem haladja meg a 3500 kg-ot.

**11. Helyes a „A” válasz.** Csak olyan pótkocsit kapcsolhat taxija után, amelynek vontatását – a hatósági engedélyre tett bejegyzéssel – engedélyezték.

**12. Helyes az „A” válasz.** A bal oldali első tompított fényező még ideiglenesen helyettesíthető a helyzetjelző lámpával.

**13. Helyes a „B” válasz.** A vontatókötél, illetve rúd nem lehet hosszabb, mint a vontott jármű.

**14. Helyes a „C” válasz.** Az ábrázolt forgalmi helyzetben elsőként haladhat tovább a „B” jelű gépkocsi, mert követi a kanyarodó főútvonalat. A két alárendelt úton közlekedő közül pedig a „C” jelű mehet előbb, mert az „A”-tól jobbra van.

## A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 40. RÉSZ

# Romló idők

1941 végén, a főváros következő évi költségvetésének közgyűlési vitáján az egyik képviselő a fogatok szolgálatba állítását javasolta. Indítványozta, hogy például a szovjet követség udvarán látható három batárt kérjék el, és azokat is állítsák forgalomba. Egy-egy ilyen kocsi becslése szerint akár 10 utas is elfér kényelmesen. Mint mondta, az is megoldás lenne, ha a leállított taxik elé lovakat fognának és így állnának az utasok rendelkezésére. E javaslatokra Babarcy István tanácsnok válaszolt. Közölte, hogy a már korábban is kért lófogatok, bérkocsik ismételt forgalomba állítása képtelenség. Egy taxi 4-5 bérkocsi kapacitásával azonos értékű. A már körülbelül 600 taxi pótlása mintegy 3000 bérkocsit kívánna meg. Ezek lóigénye 10 000 körüli lenne. A taxik elé fogott lovak nem bírnák a terhelést, hiszen a kistaxik saját tömege (önsúlya) megközelíti az 1000 kilót, a nagykocsiké viszont meghaladja az 1300 kilót (az egyfogatú bérkocsi alig haladta meg a 300 kilót, a kétfogatú pedig nem érte el az 500 kg-ot), de műszakilag sem kivitelezhető a javaslat. Egyébként, mint Babarcy mondta, 3000 db egyfogatú, illetve kétfogatú bérkocsi már az egész országban sem található, a kocsigyártók régen leálltak gyártásukról, lószerszám sincs – a bőraru egyébként is zárolt anyag –, de ha lenne, akkor is évekig kellene várni megvárukukra.

Ezen a közgyűlésen az egyik párt

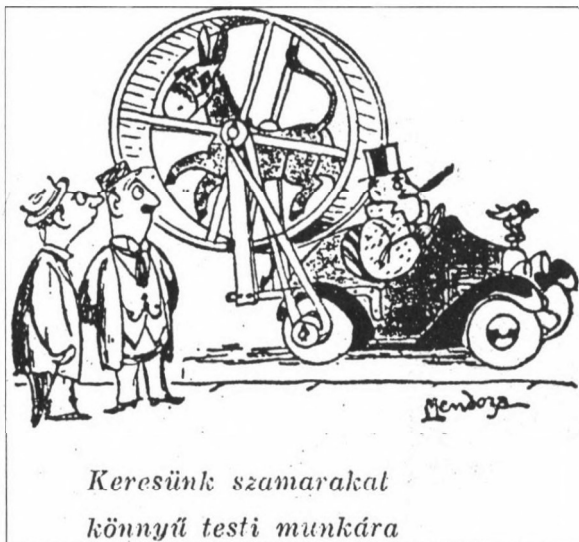
képviselője felvetette – az úgymond – kenyér nélkül maradt taxiförök problémáját. Feltűnően aggódott értük, mert mint mondta, mi lesz a háború után, amikor a kötöttségek egyik pillanatról a másikra megszűnnek, és szolgálatba kell majd állniuk valamelyik vállalkozónál. Attól tartott a képviselő, hogy addigra már más pályára nyergelnek át. A tanácsnok ezt a kérdést is megválaszolta. Közölte, hogy pillanatnyilag nincs sofőrfelesleg a munkaerőpiacon, sőt súlyos sofőrhiány mutatkozik, a személy- és áru fuvarozók keresik a sofőröket. Lesze-

relésük után sem okoz majd gondot elhelyezkedésük. A háború utáni viszonyokról majd a háború után tárgyaljanak – javasolta a képviselőnek.

A sofőrhiányra jellemző, hogy a MÁVAUT (a Volánbusz jogelődje) a visszatartott területeken sem tudott elegendő számú autóbust forgalomba állítani, pedig Felvidéken, Erdélyben és Délvidéken nagy szükség lett volna az autóbusz-közlekedésre.

A fővárosban 1941. december 18-tól fel emelték a taxik viteldíját. Az alapdíj 75 fillérről 77 fillérré, a szakaszdíj kiskocsiknál 24-ről 27-re, a nagykocsiknál 29-ről 32 fillérré növekedett, a poggyászdíj változatlan maradt. Megdrágult az autóbuszok tarifája: a vonaljegy 46 fillérről 60 fillérré, az átszállójegy 50-ről 80 fillérré emelkedett. Az emeléssel egyidejűleg bejelentette a Fővárosi Autóbusz Üzem, hogy január 1-től néhány vonalán sűríti járatait, egy-két szünetelő vonalán pedig újraindítja autóbuszait, mert a Honvédelmi Minisztériumtól nagyobb mennyiségű gumiabroncsot kapott. A megyék követték a fővárost, ők is fel emelték a tarifákat, de gumiabroncsot nem kaptak.

Az 1942. év nagy hideggel és havazással köszöntött az országra. A gépkocsik elakadtak a takarítatlan utakon, a FAÜ-nek hiába volt meg mindene a forgalom fenntartásához, a hóval nem tudott mit kezde-



*Keresünk szamarakat könnyű testi munkára*

**A humor az 1940-es években sem veszett ki a karikaturistákból**

Nagyteljesítményű amerikai rendszerű

## festékszóró pisztolyok

a karosszériaipar és egyéb iparok részére



Kérjen ajánlatot!

### Lakos és Székely

gépgyár, Budapest, XIII., Béke-tér 3.  
Telefon: 291-405, 291-406, 291-410

### Javitóműhelyek! Úrvezetők!

A karosszéria munkákhoz ajánlom a kitűnő minőségű és a legelőkelőbb cégek által állandóan használt

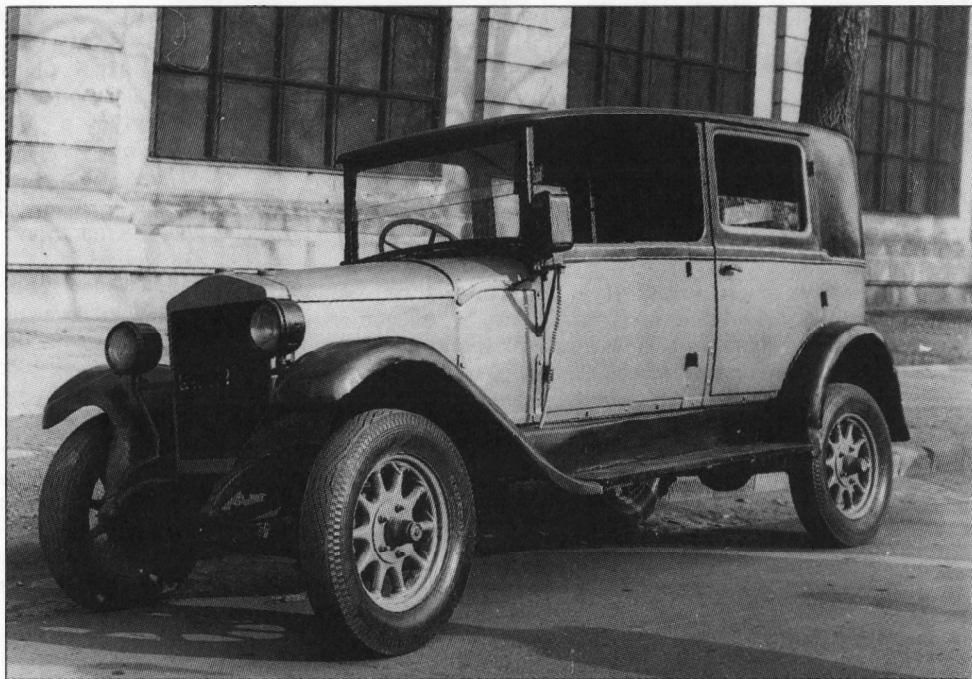
**XYLON**  
**SZŐRÓLAKKOT**  
CELLOPOLIT  
**POLIRVIZET**  
XYLON  
**LAKKCSISZOLÓ**  
**PASZTÁT**

Kívánságra kis mennyiséget is keverünk  
Gyártja: **Szatmáry Imre**  
festékipari és vegyészeti vállalat  
Budapest, IX, Páva-u. 31. Tel.: 149-764

### 1941 végén csak szórópisztolyt vehettek a fényezők, festékanyaghoz legfeljebb „kéz alatt” jutottak

ni. Akkoriban üzemanyagja is volt, mert autóbuszainak túlnyomó többségét már a gazdaságos üzemű dízelmotor hajtotta. Minthogy a honvédség járműállományában nem közlekedett dízelmotoros gépkocsi, emiatt az olajfinomítókban előállított gázolajra sem volt szüksége.

A havazásban szinte a nullára esett vissza a taxiforgalom. A még működő magántaxisok nem álltak ki a forgalomba, az Autótaxifuvároók Szövetkezetének Wandererjei is a garázsukban maradtak, csupán az Autótaxi Rt. állt ki egy-két drosztra szürketa-xijával. A külvárosok taxi nélkül maradtak, az autóbuszok sem közlekedtek. A kékek és a szürkek a telefonon érkezett hívásokat visszautasították. Emiatt panaszos bejelentések érkeztek a rendőrségre, a Fővárosi Tanácsba, de még a minisztériumokba is. A felsoroltak ugyan meghallgatták a bejelen-



**A régi Magomobil szürketaxi többsége már rendszám-tábla nélkül állt, Haltenbergerék garázsában**

tőket, segíteni azonban nem tudtak, mert a természettel ők sem bírtak. Haltenberger Samu, a szürkek vezérigazgatója az egyik leányvállalatától, a Budapest-vidéki Autóbusz Közlekedési Rt. zsámbéki garázsától kölcsönkért hóekéjével és hőmaróival el-takarította ugyan a havat központja környékéről, és részben járhatóvá tette az utat a Kerepesi úton, valamint a Baross téri droszjtát is rendbe tette, de ő sem tudta a főbb utakat letisztítani. A tanács és a minisztérium megköszönte fáradozását, a publikum azonban változatlanul támadta a taxik hiánya miatt. A magántaxisok megsűntak az éfféle inzultusokat, a kiszegzisztenciákat inkább sajnálták a bevételük csökkenése miatt.

Egy 1941. december 31-én kelt kimutatás szerint az Autótaxi Rt.-nek már 195 db Magomobil kistaxija állt üzemben kívül, továbbá 139 db kiskocsiját kivonták a forgalomból és leadták a rendszám-tábláját, a 125 db-ot számláló Ford gyártmányú nagytaxijának és berautóinak fele állt garázsban, csupán 200 db MÁVAG Ford Eifel és 101 db FIAT kistaxikkal szolgálta a főváros közlekedését. Autóbuszainak körülbelül a fele maradt a garázsban jobb időkre várva. E kocsik általában külföldre szállították az utazni vágyókat. Haltenberger még némi optimizmussal nézett a jövőbe, hangoztatta, hogy a 20. sz. gazdasága már nem tud megenni gépkocsi nélkül, ennél fogva csak idő kérdése, hogy a korábbi rend helyreálljon, s a kocsik mindegyike szolgálja a közönséget.

A magántaxisok másik szövetkezete, az 1927-ben megalakult Taxiiparosok Szövetkezte, amely a IX. ker. Tűzoltó u. 29.-ben működött, szintén súlyos helyzetbe került. E szövetkezet – mint ismeretes – nem közös üzletvitelre (mint az Autótaxifuvároók Szövetkezte), hanem tagjai kocsijai-

nak szervizelésére, garázsírozására alakult meg. Felépítették a főváros egyik legnagyobb garázsát, amelyben benzinkutat is működtettek, valamint műhelyeket is létesítettek, ezek hasznán megosztottak. A II. világháború kitöréséig remekül prosperáltak, azonban a nyersanyagok zárólása korlátozta üzletvitelüket. A szövetkezet motalkóforgalma a korábbinak 20 százalékára esett vissza, a gázolaj sem a kívánt mértékben fogyott. Míg korábban karosszériásaik, autószerelőik csak előzetes bejelentésre vállaltak munkát, 1942-ben már nekik kellett ügyfeleket keresni. Fényezőik ducó (festékanyag) hiányában álltak, kárpitosaik, kovácsaik a honvédség részére dolgoztak. Csupán gumisaik dolgoztak látástól vakulásig. Az agyonhasznált köpenyek, tömlők javításra várva hegyként halmozódtak fel műhelyük előtt. Új gumiabroncsok nem lévén, akik megkapták járművükre az üzemeltetési engedélyt, szinte hetenként keresték fel a gumijavitókat, mert az ún. talpalt köpenyek nem bírták a terhelést, hamar tönkrementek. E szövetkezet nemcsak a saját tagjai, illetve az Autótaxi-fuvarozók Szövetkezte részére dolgozott, hanem egy ideig Haltenbergerék gondjain is segített. Miután a szürkek kapacitásukat bővítették, nagy sütőszármokot is rendszerbe állítottak, autóbuszaik gumiabroncsait nem adták át javításra a szövetkezetnek, sőt, a leányvállalatain kívül a Győri Közlekedési Vállalat Kft. járműveinek abroncsait is javította.

A Taxiiparosok Szövetkezte az egyre romló években is keresett munkát, így 1941-ben és 1942-ben még termelt némi nyereséget, amelyet szétosztott tagjai között. A nyereség visszaforgatására már nem gondoltak a tagok.

Bálint Sándor