

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 44. RÉSZ

Magántaxisok 1943-ban

1943-ban bekövetkezett a tragikus doni át-törés. Következésképpen az óriási emberveszteség mellett az ott felsorakozott technika elvesztése volt. Szinte valamennyi gépjármű odavesztett, csakúgy, mint a felhalmozott gumiabroncs-, kenőanyag- és benzinkészlet.

A kormányzat tovább húzta a nadrágszíjat, szűkítette a polgári célokat szolgáló gumiabroncs-kontingenst, a kiadható motalkötmenyiséget, és újabb korosztályokat

Az engedélyes, amint megkapta behívóját jelentkezett az Ipartársulatnál, és bejelentette szolgáltatásának szüneteltetését. Az Ipartársulat a bejelentést regisztrálta, és egyúttal törölte a behívott nevét a motalkötutalványra jogosultak jegyzékéből. Csúpan a leszerelő papírja bemutatása után kaphatott motalköt, vagy gumiabroncs-kiutalást újra.

Mint hogy a taxikat is nyilvántartotta a

Ipartársulatban, de a drosztokon is tudtak a kékek üzelmeiről, de ez a téma tabunak számított, mélyen hallgattak róla.

1942. december 31-én hivatalosan 1480 taxi közlekedett a 14 kerületből álló fővárosban, ebből 728 kék-, 752 szürketaxi volt. A valóságban azonban az állományoknak kevesebb mint a fele állt az utasok rendelkezésére, a többi sofőr, motalköt és gumiabroncs hiányában, garázsokban állt.

A kevés taxi miatt mindennapossá vált a fuvarválogatás a magántaxisok között. A kékek nem kis százaléka hagyta figyelmen kívül a viteldíjjelező által mutatott fizetendő összeget, alku tárgya lett a tarifa. A magántaxisok gyakran fel sem vették drosztjuk telefonját, mert nem óhajtottak telefonos fuvar teljesíteni. A polgármester emiatt elrendelte, hogy a telefonon történő megrendelések előnyt élveznek a „gyalogutasokkal” szemben. Azt is elrendelte, hogy az Ipartársulat napi 50 kocsi köteles kizárólag a telefonos megrendelések teljesítésére forgalomban tartani.

Az Ipartársulat 30 kocsi még tudott ilyen célra rezerválni – mert hogy 30 kocsi volt – s ezek jövedelméből tartotta fenn magát, e járművek az Autótaxifuvározók Szövetkezetének színeiben szolgáltak – azonban a hiányzó 20 kocsi nehezen tudta kiállítani. A teljesítés érdekében körlevelet adott ki a magántaxisok részére, ebben felhívta figyelmüket az előírás betartására, vagyis amit tudott, megtett az utasítás teljesítése érdekében.

A hatóság nem tudta ellenőrizni, hogy hány taxi áll ki a forgalomba naponként, és hány kocsi sorakozik fel a telefonos hívások teljesítésére. A polgármester a 296684/1943. XV. sz. rendeletben felhívta Vörös József figyelmét a fuvarmegtagadás következményeire (a 25/1933. kgy. rendelet 67. §-ának 14.



Magyar gyártmányú

fagázfejlesztő

motoros járművek számára

Típusengedély: M. kir. Keresk. és Közl. Min. 96.654/943. X/a.

A fagázfejlesztő teherautók részére kiválóan alkalmas, mert a fát előmelegítve és előmelegített levegővel alakítja hajtógázzá, tehát üzemből kiváló hatásfokot ér el. — Szerkezete, tüztérképezése biztosítja gazdaságos üzemét, mert tűzálló öntésből készül és chamotte nem kerül felhasználásra. — Kezelése a legegyszerűbb, hosszú élettartamú, súlya meglepően alacsony.

EGYEDÁRUSÍTÓ:

VEHICULUM Automobil Ipari és Kereskedelmi Kft. Budapest, V., Szemere-u. 17.
TELEFON: 115-911, 111.-458

Service: XIII., UJPESTI RAKPART 25785. hrsz. — TELEFON: 298-201

Az 1940-es évek elején bőséges választék állt a fagázgenerátorokból az érdeklődők rendelkezésére. Magyar gyártmányúak is akadtak

vonultatott be katonának. Kemény idők köszöntöttek a civilekre is.

A magántaxisok közül az egytaxisok voltak a legkiszolgáltatottabbak, közülük csúpan azoknak ment úgy-ahogy, akiknek kialakult törzsvendég-hálózatuk volt. Ezek rendszerint ki sem álltak a standokra, drosztokra, hanem azonnal a törzsvendégeikhez (a kereskedőkhöz, nagyiparosokhoz, ügynökökhöz, színészekhez stb.) mentek. A nulla üres kilométereknek köszönhetően nyereségesen működtek, napi bevételük – egyes visszaemlékezések szerint – 20-30 pengő körül mozgott. Akiket közülük behívtak katonának, bevételi forrásuktól elestek. A Budapesti Géperejű Bérkocsi Ipartársulat támogatta ugyan a behívottak jövedelem nélkül maradt családait, a segély azonban alig érte el a heti 10 pengőt. Ha a taxis valamelyik segélyegylet – spóregylet – tagja volt, tőle is kapott néhány pengőt, de az összeszedett pénzek sem hallták meg a heti 15-20 pengőt.

A többtaxisok kedvezőbb körülmények között éltek. Ha az engedélyest behívták, valamelyik taxija még termelt. Ilyenkor a feleségek üzleti érzékenek sok múlott. Ha jól irányította, felügyelte taxijait, jutott annyi jövedelemhez, hogy családját ellássa és férjének is küldjön csomagot a frontra, vagy ahol éppen szolgált.

honvédség, a bevonultatott taxis járművének állapotát újra megvizsgálta, gumiabroncsainak számát feljegyezte, s ellenőrizte a kocsi forgalmi engedélyében bejegyzett adatokat. A taxis nem rendelkezett szabadon a leállított autójával. Amennyiben a behívott családjának olyan szerencséje volt, hogy épp belebotlott egy leszerelt taxisorfőbe – akinek érvényes helyismereti vizsgálója is volt, jogosítványa sem járt le, származásilag is megfelelt – a taxit a továbbiakban is üzemből tartotta. Az ilyen eset azonban ritkaságnak számított, a leszerelt sofőrök ugyanis más megélhetés után néztek, a taxizás már veszített korábbi varázsából.

A megbetegedett egytaxisnak egyik bevételi forrása a motalkötutalvánnyal való manipuláció volt: motalkötjét felárral eladta annak, aki üzemanyagot keresett. Ha tartósan betegeskedett, a gumiabroncsaival is kereskedett. A hatóság tiltotta az efféle kereskedéseket, de nincs adat arra, hogy valamelyik taxis, vagy sofőr feljelentette volna ismerősét az „ügyeskedés” miatt. Az

FÜGGETLENÍTSUK MAGUNKAT A BENZIN ÉS GÁZOLAJ HIÁNYTÓL

Szereltesen autójára műszakilag bevált és a nemzetközi próbán is a legjobb eredményt elért

O.P. FAGÁZGENERÁTOR

amely minden eddigi üzemnél gazdaságosabb és olcsóbb üzemével magát törleszti. felfogyasztása 1óerő-óránként kg 0'85, a fagyasztott anyag ára 1óerő óránként 5 filler

Kérjen ismertetőt. Felvilágosítással készségesen szolgálunk

EGYEDÁRUSÍTÓ:

VEHICULUM AUTOMOBILIPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.

Budapest, V., Szemere-utca 17. szám. Telefon: 112 458

pontjára, illetve az 1930. XVI. tc. 4. és 37. §-ára), arra hogy a tetten ért sofőrre elbocsátás vár, az engedélyestől pedig megvonhatják a taxiengedélyét. Ám hiába voltak a szigorító, fenyegető intézkedések, a taxiproblémát nem lehetett megoldani.

Csupán a kékek telefonközpontjának kezelői kerültek egyre nehezebb helyzetbe. A kisasszonyok csak előjegyzésbe vehették

a megrendelőket. Ha akadt valaki, aki felvette a droszton a telefont, annak bediktálták a megrendelő nevét és címét, de hogy a taxi mikor érkezik a címre – ha egyáltalán elment oda a taxis – azt senki sem tudta megmondani, illetve ellenőrizni.

Műszakonként szolgálatot teljesítő 3-4 kezelő a legdurvább sérteket kapta a megrendelőktől és a taxisoktól.

1941-ben, aki akarta, kocsiját fagáz vagy PB-gázüzeműre alakíthatta át. Még 1942-ben is jól jártak azok, akik nem motalkóval közlekedtek, mert gázpalackhoz minden gond nélkül juthattak, s nem kellett az üzemanyaggal spórolni. A légnemű energiahordozóra való áttérés a motor csekély mérvű átalakítását igényelte. A kéktaxisok körülbelül fele tért át gázüzemre. Kezdetben csak be kellett jelenteni az áttérést az Ipartársulatnál és a polgármesteri hivatalban, de később már engedélyt kellett

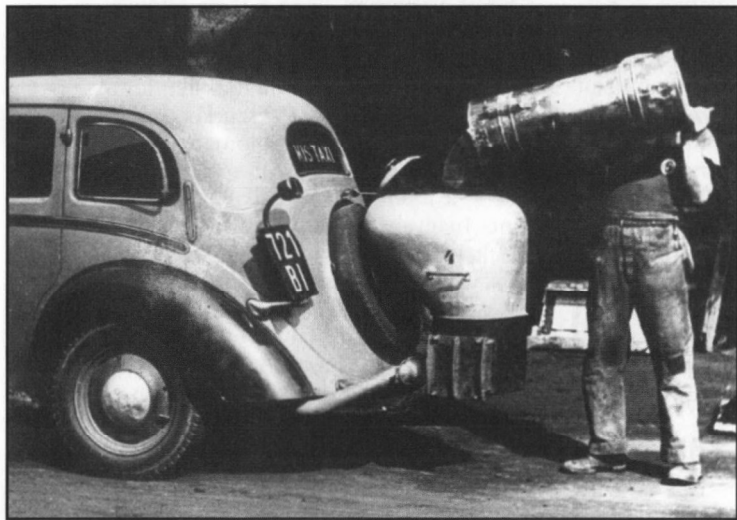
kérni az átalakításhoz, ám ezt sokan „elfelejtették” megtenni.

1943 januárjában azonban a doni áttörést követően, amikor a hadseregnek ki kellett egészíteni a járműállományát, kiderült, hogy a gázüzemű autókkal nem sokra mennek, folyékony üzemanyagú személy- és teherautókra, vontatókra volt szükség. A hatóság elrendelte, hogy 1943. október 10-től csak azok vezethetnek gázzal működő autót, akik ilyen szerkezet kezeléséből levizsgáztak, és ezt bejegyezték a jogosítványukba. A hatóság a rendelet megjelenése utáni napokban valamennyi palackkal vagy fagázgenerátorral közlekedő gépkocsit ellenőrzött a forgalomban, s aki jogtalanul vezette járművét, nemcsak megbüntette, hanem egyes visszaemlékezések szerint rövid időn belül behívták katonának.

Sok magántaxist sújtott a rendelet, a „feledékenyek” sürgősen jelentkeztek vizsgára. Ha volt pénzük, gázpalackjukat fagázgenerátorra cserélték, mert az ilyen üzemű járműveket egyelőre nem vonultatta be a honvédség.

1942-43-ban csupán az Autótaxifuvárosok Szövetkezetének tagjai prosperáltak – úgy-ahogy – a kékek közül. Vörösök közönsége sok mindentől megóvta őket, Kruchina elnöknek köszönhetően olykor még gumibronchhoz is jutottak.

Bálint Sándor



Fagázgenerátoros szürketaxi 1942 végén. A generátort (gázfejlesztőt) faszénnel vagy száraz fakockával táplálták

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. A táblakombináció olyan várakozási övezetet jelöl, amelyben a várakozást ellenőrző óra működtetése kötelező. A várakozás megjelölt feltétele az egész övezetre vonatkozik, így nemcsak az úttest jobb szélén kell a parkolásért fizetni.

2. Helyes az „A” válasz. Ha az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtábla alatt ilyen kiegészítő táblát helyeznek el, akkor az alaptáblán megjelölt iránnyal szemben az úttesten kijelölt kerékpársávon kerékpáros közlekedhet.

3. Helyes a „B” válasz. A mozgáskorlátozottat szállító taxi úti céljához a tábla tilalma ellenére behajthat az útszakaszra, de 20 km/h sebességnél gyorsabban nem haladhat.

4. Helyes az „A” válasz. Az útburkolati jel jelentése „Előretolt kerékpáros felállóhely balra bekanyarodó kerékpárosok számára”. A megállás helyét jelölő vonalak közé a balra bekanyarodni szándékozó kerékpárosok fognak sorolni.

5. Helyes a „B” válasz. A tábla azt jelzi, hogy az úttesten háziállatok megjelenésével fokozottan számolni kell.

6. Helyes a „C” válasz. A tábla csak a 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsiknak adja meg a lehetőséget a gyorsabb haladásra.

7. Helyes a „B” válasz. A „Tempo 100” csak azoknak az autóbuszoknak megengedett, amelyek eleget tesznek a külön jogszabályban meghatározott követelményeknek.

8. Helyes a „C” válasz. Lakott területen a megállóhelyről elinduló menetrend szerint közlekedő autóbuszok akadálytalan elindulásának az elősegítése nem tekinthető elsőbbségadási kötelezettségnek.

9. Helyes az „A” válasz. Lásd.: Taxisok Világa szeptemberi számának 28. oldalán lévő Kelttx írást; a Környezetvédelmi felülvizsgálatok rendjének változásáról.

10. Helyes az „A” válasz. A közúti közlekedés szabályainak módosításáról szóló 28/2001. (II.15.) Kormányrendeletben leírt többsége már 2001. május 1-jén hatályba lépett, de néhány szabály késleltetetten csak most január elsejétől érvényes.

11. Helyes a „C” válasz. Nem vezetheti gépkocsiját az a személy, akinek a jármű vezetésére meghatározott engedélye nem érvényes, mert a bejegyzett orvosi határidő már lejárt.

12. Helyes a „C” válasz. A tapadási erő egyenesen arányos a kereket a talajra szorító erővel, valamint egy a gumitól és az úttól függő tapadási tényezővel.

13. Helyes az „A” válasz. A kis mennyiségű víz az úttest porával sáros, nyálkás filmet alkot, s így a tapadási tényező értéke jelentősen csökken. Ha további víz kerül az úttestre, akkor az lemossa ezt a réteget, és a tapadás ismét növekszik, bár a víz miatt nem éri el az eredeti értékét.

14. Helyes a „B” válasz. A „B” jelű gépkocsi csak akkor haladhat el a tőle jobbra lévő jármű előtt, ha a traktor vezetője az elsőbbségről való lemondást egyértelműen jelezte.

Taxisoknak ingyen negatív hívás november hónapban a Fotóbázis Kft.-nél a MOM parkban és a SÜBA-ban



minőségi digitális és hagyományos fotószolgáltatással, hagyományos és digitális fényképezőgépekkel, napszemüvegekkel várunk.

Új szolgáltatásunk a MOM park Alkotás utcai bejáratánál október 15-től: újság, cigaretta, papír-írószer, nyomtatvány, Expressz hirdetés felvétel

SÜBA 1139 Budapest, Rákóczi u. 36.
MOM PARK 1124 Budapest, Alkotás u. 53.