

**A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 45. RÉSZ**

# Az Autótaxifuvarozók Szövetkezete 1943-ban

A szövetkezet vagyona 1942 végén elérte a 11.859.002 pengőt. Néhány éves működésük alatt ledolgozták tetemes adósságukat, s teremtették meg hatalmas vagyonukat.

alatti bérelt Beney-féle garázsukat. Az új létesítményükben folyó munkát az Autótaxi Rt. üzemének mintájára kívánták megszervezni. Úgy látszott, hogy mindenük meg-

fronton harcolva menekülő egységek tudták, hogy a vörösök elsöprő fölényben vannak, megállításuk reménytelen. Talán még a hadvezetés sem számolt a katasztrofális fordulattal, a polgári lakosság pláne nem láthatta a közelgő katasztrófát.

A szövetkezet igazgatósága felkérte a tagságot, hogy a részjegyeik után járó részesedésüket ne vegyék ki maradéktalanul, hogy a szövetkezet tartalékalapja növekedjék, mert az új bázis felépítése, a kocsik beszerzése költséges lesz. A tagság egy fő kivétellel elfogadta Vörösök felkérését. A tagok egyfajta vagyonmentésnek is tekintették az akciót.

Dr. báró Kruchina Károly ny. államtitkár kiterjedt összeköttetései révén, amit csak tudott, megtett a magántaxisokért. Nemcsak az Autótaxifuvarozók Szövetkezetének tagságát, hanem a független taxisok érdekeit is képviselte, gondjait szívén viselte. Munkájának elismeréséül 1943. március 17-én megtartott választmányi ülésen az Ipartársulat tiszteletbeli elnökévé választották meg. Ezt az eseményt a kékek maroknyi belső „ellenzéke” szélsőséges táma-

## Fagyálló autóhűtő folyadék

Keverési arány:

- 1 liter Stollarinhoz 1 liter víz  
— 32 C°-ig fagyálló
- 1 liter Stollarinhoz 2 liter víz  
— 20 C°-ig fagyálló

# STOLLARIN

A M. Kir. Technológiai és Anyagvizsgáló Intézet által felülvizsgálva 2594/1940 szám alatt.

**Fémet nem támad meg,  
nem kocsonyásodik és méregmentes**

Minden jobb szaküzletben kapható!

## RIV

**Pirkner és Zettner külföldi vezérképviseletek**

BUDAPEST, IV., MÁRIA VALÉRIA-UTCA 1 \* TELEFON: \*186-894

SÜRGÖNYCÍM: PIRZETT BUDAPEST

GÖRDÜLŐCSAPÁGYAK

A hűtőfolyadékot általában otthon mixelték a magántaxisok. A Stollariumhoz bárki hozzájuthatott a második világháború első felében. Az Autótaxifuvarozók Szövetkezete is ezt a koncentrátumot használta

Az Iparosok Országos Központi Szövetkezete (IOKSZ) állandó támogatásának, bátorításának, valamint dr. báró Kruchina Károly vezette igazgatóságnak és különösen Vörös József ügyvezető igazgatónak köszönhetően fejlődésük látványosan ivelt felfelé.

Vörösök az IOKSZ beleegyezésével 1943. január 27-én megegyeztek Wichinger Károly tervezővel, a későbbi egyetemi tanárral, és Králik László okl. építésszel a szövetkezet új telepének megtervezésében és felépítésében. A hatemeletes épületegyüttes (garázsok, műhelyek, iroda- és lakóépület) létesítésének költségét öt és félmillió pengőre tervezték. Az építéshez szükséges ingatlan már a szövetkezet tulajdonában volt (Taxisok Világa, 2001/2.). Mint ismeretes, Vörösök alig kétévnyi működés után 1941-ben megvették a Budapest, VIII., Víg u. 13. és a Német u. 18/20. sz. alatti ingatlanokat, mert kinőtték a Tüzoltó u. 36. szám

tőanyagot, vasanyagot, Králik kubikusait, munkásait pedig behívták katonának. Alighogy elkezdődtek a munkák, le is álltak vele.

Az igazgatóság 1939/40-ben még úgy gondolta, hogy a gazdasági élet fejlődésével, a hatóság felemeli a fővárosi taxi-létszámot 40-50%-kal. Számításaik szerint 592-740 darabos növekmény (merthogy 1480 taxi közlekedhetett a 14 kerületből álló fővárosban) fele a kékekhez kerül, s minthogy a szövetkezet iránti érdeklődés minden elképzelésüket felülmúlta, biztosak voltak abban, hogy a szövetkezeti taxik létszáma 500 db fölé emelkedik. A majdani szövetkezeti taxik beszerzési költségét az IOKSZ szavartolta. A tervek szépek voltak és reálisnak látszottak, csakhogy nem számoltak a vörös hadsereg fergeteges előnyomulásával. Amikor Vörösök megállapodtak a tervezővel és a kivitelezővel, talán csak a

## KEREKET?

**bármely  
gumihoz  
elkészít**

**Magyar Abroncs- és Kerékgyár Rt.**

BUDAPEST, V.,  
LÉGRÁDY KÁROLY-U. 5  
TELEFON: 490-758, 298-279

**1943-ban már a gumiabroncshoz szabták a felnit. A magántaxisok egyre nehezebb helyzetbe kerültek**

dási felületnek tekintette: áskálódásokkal, uszításokkal arra biztatták a társaságot, hogy buktassák meg az Ipartársulat és az Autótaxifuvározók Szövetkezetének vezetését, és helyükbe „igaz” magyarokat állítsanak. Törekvésük az Ipartársulatban kudarcba fulladt, azonban a szövetkezetben csekély mérvű átszervezést értek el. A szövetkezet az április 12-én megtartott közgyűlésén Vörös Józsefet cégvezetővé nevezték ki, és mint ilyen nem lehetett az igazgatóság tagja. Vörös helyébe Kuti Ferenc került. Kuti az 1930-as évek közepétől taxizott, kezdetben „féltaxiként”, majd társától megvette a teljes jogot, és a továbbiakban már mint engedélyes működött.

Vörösre nem vonatkoztak a zsidótörvények, ezért sem az Ipartársulatban, sem a szövetkezetben nem értették az ellene indított hadjáratot. Mint cégvezető végeredményben a továbbiakban is a szövetkezet ügyvezetője maradt, miközben az Ipartársulatot is vezette. Minthogy az igazgatóságban csupán Tallóczy Imre forgalmi főnök volt vérbeli taxis, aki a rokonságával ősidők óta személyfuvarozásból élt, és ő elfogadta Vörös primátusát, akit a vezetőség belül senki sem támadott személyében, mindenki elfogadta, elismerte szaktudását, így a valóságban továbbra is vezethette a vállalkozást. Kruchina elnök tudta, hogy Vörös becsületesen dolgozik és mindenkor a taxisok javát akarja.

A kékek közötti „ellenzék” a meglévő érdekközösségek fellazítását tűzte ki célul. A drosztokon aláírás nélküli körleveleket köröztek, a levelekben a tekintélyesebb taxisokat is célba vették, igyekeztek kikezdeni őket. Arra hivatkoztak, ha az elmarasztaló állítások már írásban, körlevelekben is megjelennek, biztosan van alapjuk – holott ők írták az elmarasztaló sorokat. A rága-

lomhadjárat megindult, következményeként az addig baráti kapcsolatok, asztaltársaságok fellazultak, a taxisok elkezdtek fűrkészni a katonának – már akiket még nem hívtak be katonának.

A romló politikai, gazdasági és hadi helyzet egyébként is rombolta a közmorált,



**1942/43-ban már nem árusítottak réz-azbeszt tömitéseket. Emiatt elterjedt a Hermetelastic, folyékony tömitőanyag használata. Neve később Hermetikre rövidült**

az emberek közötti kapcsolatokat, a „szervezők” könnyen értek el sikereket.

Am nemcsak a taxisok között fejlesztettek ki bomlasztó tevékenységet. Névtelen levelekben feljelentették Vörös Józsefet, a Bu-

dapesti Géperejű Bércocsi Ipartársulat elnökét, azzal vádolva, hogy a 30 db ipartársulati taxi termelte pénzt hanyagul kezeli. A főváros pénzügyi ellenőrei megszállták az Ipartársulat székházát (VIII., Bércocsis u. 24.) és a teljes áprilisi hónapot ellenőrzéssel töltötték el. Amikor sem a pénzügyesek, sem a rendőrség nem talált kifogásolni valót az Ipartársulat pénzügyi vezetésében, ügyvitelében, újabb névtelen levél érkezett a Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztériumba. Ebben azzal vádolták meg Vöröst, hogy a korábbi minisztériumi rendeletnek nem hajlandó eleget tenni, és a magántaxisokat nem kényszeríti arra, hogy napi 20 taxit bocsássanak a telefonos megrendelők rendelkezésére. Mint ismeretes, a központi rendelkezés 50 kocsi kiállítására utasította a kékeket, ebből 30 db az Ipartársulat taxija volt, ezeket a szövetkezet forgalmazta. A hiányzó 20 db-ot pedig körlevelekben toborozta össze az Ipartársulat. Ez a vád is alaptalannak bizonyult, ugyanis az Ipartársulat által pontosan vezetett adminisztrációnak köszönhetően Vörös intézkedései nyomon követhetőek voltak. Egyidejűleg a szövetkezetet is feljelentették: csálással, sikkasztással vádolták meg az igazgatóságot. Az IOKSZ és a főváros pénzügyi ellenőrei párhuzamosan vizsgálták át a szövetkezet könyvelését, pénztár- és forgalmi könyveit stb., de hibát nem találtak. Az illetékesek nem nyugodtak, bíróságra vitték az ügyet. A bírósági szakértők ismét átvizsgálták a szövetkezet dolgait. Mindent rendben találtak, a vádak alól felmentették Kruchináékat. A felperesek másodfokra vitték az ügyet, de ott is veszítettek. A vesztesek nem nyugodtak, újabb fronton indították támadást a szövetkezet vezetősége ellen: politikai síkra terelték a dolgokat.

*Bálint Sándor*

## A KRESZ-TEST helyes megfejtése

**Helyesbítés:** Lapunk februári számában a 8. feladat a) válaszából elmaradt egy „nem” szócska. Ez azért is kellemetlen, mert ez a lényege a jó válasznak. Az élet számos területén megengedett a mások zavarása, de az elsőbbségi joggal rendelkező gyalogosban fel sem merülhet annak a gondolata, hogy mi járművünkkel futásra, megállásra vagy visszalépésre akarjuk kényszeríteni.

Tehát az A) választ helyesen így kellett volna leírni: „ha **nem** zavarja őket”.

A hibáért elnézést kérünk.

**1. Helyes a „B” válasz.** A tábla a kerékpársávot jelzi, amely az úttest szélén húzódik. A kerékpársávot az út-

test jobb szélén való haladási kötelezettség szempontjából figyelmen kívül kell hagynia.

**2. Helyes a „B” válasz.** A Korlátozott sebességű övezetben egyéb jelzés hiányában nem tilos előzni. Azonban a manőver végrehajtását nagymértékben nehezíti, hogy az előzési sebesség nem haladhatja meg a 30 km/h-t.

**3. Helyes a „C” válasz.** A lakó-pihenő övezetben még a „Tempó 30” sem megengedett, mert legfeljebb 20 km/h lehet a járművek sebessége.

**4. Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése „Bukkanó”. Az ilyen hely veszélye az, hogy romlik az út beláthatósága.

**5. Helyes a „B” válasz.** Az „Előzni tilos” jelzőtábla hatá-

lya alatt a taxi megelőzheti a lovas kocsit.

**6. Helyes az „A” válasz.** A tábla az út melletti kerékpárútról tájékoztat.

**7. Helyes a „B” válasz.** A feladathoz a terelőnyíl útburkolati jel tartozott.

**8. Helyes a „C” válasz.** A biztonságos és zavartalan közlekedésnek az is a feltétele hogy a partnerek előzése nyel és türelmesek legyenek egymással szemben.

**9. Helyes a „B” válasz.** Fényjelzést adni a távolsági fényszóró felvillantásával szabad, feltéve, hogy ez a közlekedés többi résztvevőjét nem kábitja el.

**10. Helyes az „A” válasz.** A legalább hat főből álló és felismerhető zárt rendszerben

együtt haladó ember az ott leírtak szerint közlekedhet.

**11. Helyes az „A” válasz.** Az „öregek” biztos nem így emlékeznek, mert 1976 előtt valóban volt ilyen tilalom. Napjainkban fokozott figyelemmel kell az ilyen helyen közlekedni, de az előzés lehetősége nem kizárt.

**12. Helyes a „C” válasz.** A villamospótló autóbussznak nincs ilyen kiváltsága.

**13. Helyes az „A” válasz.** A vezetőnek gondoskodnia kell arról is, hogy járművét illetéktelen személy el ne indíthassa.

**14. Helyes a „B” válasz.** Ha a rendőr jobb karjával maga mögé int, bal tenyerét pedig Ön felé fordítja, akkor taxiját meg kell állítania.