



### Pesti autotaxik.

Az autotaxi, a taxaméteres bérautomobil régi vágya, óhaja a budapesti közönségnek. Nálunk, ahol oly rosszak a bérkocsik és annyi a velők való kalamitás, bármely más európai városnál jogosultabb volt az a kívánság, hogy végre olyan bérjárművel álljanak a közönség rendelkezésére, amelyek olcsók és jól fuvaroznak, szóval, amelyek olyanok, amilyen egy tisztességes bérjármű kell, hogy legyen.

Naiv idealisták tehát szerfölött megörülhettek annak, hogy a Nyugati pályaudvar körül a napokban megjelent az első autótaxi, az első bérautomobil. De a legnagyobb csalódás érte ezeket a naiv várakozókat, akik mindenre gondoltak, csak egyre nem, arra, hogy ez a reform, mint minden más reform is Pestre átplántálva, elveszíti nyugateurópai előnyeit és lesz belőle ellenben pesti dolog, azaz egy lompos vesződés és mizériás valami.

Igy jártunk az autotaxikkal, amelyeket egy tudjuk kísérletképpen állítottak egyelőre a pályaudvar környékére. Hogy élesebben rámutassunk ezeknek az autotaxiknak a rosszására, először bemutatjuk a jó autotaxit, azt, amilyennek Pesten is lennie kellene, azt az autotaxit, a mi mondjuk Berlinben van. Berlinben az autotaxihoz könnyen juthat nemcsak a közönség, hanem, ami ennél fontosabb, mert hiszen mint látni fogjuk, itt ezen a ponton fordul meg a dolog a bérauto gazdája is, aki lehet tulajdonos vagy bérlő. Ha van annyi pénze, hogy autót vásárolhasson, akkor egyszerű a dolga. Vásárol egy autót, leteszi a soffőr vizsgát és ekkor minden különösebb nehézség nélkül kap a rendőrségtől hajtási engedélyt, számot. A városnak és a közönségnek az az érdeke, hogy mentől több le-

# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Iktatószám

Osztályozás

Tárgy

385.87

Hely

Idő

"1911"

Személy

Helyszám

Szerző

Cím Pesti autotaxik.

Forrás:

Pesti napló

Bp.

(Hely)

1911

1/29

(Idő)

(Köt. v. füz.)

nyen az autotaxi és így a számok engedélyezésénél nem járnak el korlátolt és fölösleges szűkkebltűséggel. De ha a vizsgázott soffőrnek, amint ez az esetek tulnyomó többségében úgy is van, nincs elegendő üzemtökéje, akkor sincs baj. Számot vált a hatóságnál, azután elmegy valamelyik automobil-gyárba, raktárba vagy kölcsönzőbe és vásárol részletre egy automobilt. Ez erősen megy. Egy olyan városban, ahol az emberek dolgozni akarnak és munka és nem szélhámosság után akarnak élni, van bizalom és a nagy vállalat, amely elvégre is a kis vállalkozók tömegéből él, minden nehézség nélkül szolgálja ki az autoszám tulajdonosát. Tisztességes árért, mondjuk hatezer márkáért odaadja az automobilt az engedélyes soffőrnek. Az letesz mondjuk háromezer márkát, amit valahol fölvesz és a másik háromezret fizető rátákban és azután úgy mint Berlinben a droschkés, nálunk a fiakkeros kiáll, hogy egy lokális kifejezéssel éljünk a standra.

Ott anélkül, hogy kénytelenítve volna (amint-hogy a pesti igenis kénytelenítve van) a közönségét kiszarolni, meg tud élni. Napi átlagban megkeres harminc márkát, ebből nyolc és fél márka jár a részletek törlesztésére, körülbelül ugyanennyi vagy valami csekélységgel több kell benzínre és egyéb üzemtartási költségre. Marad neki még mindig napi tizenkét márkája, a miből, ha nem is lehet pezsgőt öblögetni tengeri rákra, (a mi egyébként nem is primaer életszükséglet), de meg lehet élni.

Ezzel szemben mi van nálunk? Minálunk mindenekelőtt protekciós gazdálkodás van. Azon kezdjük, hogy a hatóság nem engedi meg mindenkinek — de ellenkezően csak a legkevesebbek-

nek — az autotaxi tartását. Nem engedi meg azt ami természetes volna, azt tudniillik, hogy a bérkocsiszám tulajdonosai a konfliktusokat és a fiakkereket becserélje automobilocokra. Ez volna az egészséges dolog. A bérkocsi haladhatna és a közönségre is előnyös volna a sok autotaxi. Nem, csak kiválasztottak, csak privilegizált emberek kapnak autotaxi hajtásra jogot. De miféle jog ez? Számos mellékes intézkedéssel még a kevés számú kiválasztottak számára is lehetetlenné teszik a megélhetést. A hatóság írja elő az autotaxi tulajdonosának vagy bérlőjének, hogy hol vásároljon lámpát, hol szerezzen be gépalkatrészeket és mi egymást. Szóval az autotaxisokra rá van parancsolva, hogy hol vásároljanak, kivannak szolgáltatva egyes cégeknek. És hogy ott azután milyen áron adnak el nekik lámpát, gépalkatrészt, arról jobb nem beszélni. A kereskedők és a kölcsönzők a bérlő számára oly drágává teszik a megélhetést, hogy az szegény kénytelen a közönséget zsarolni. A közönség pedig, miután egy hatósági tarifa még ezenfelül az első kilométerre a berlini viteldijnak körülbelül a dupláját állapítja meg, szépen leszokik a bérautomobil használatáról. Leszokik, mielőtt még rászokhatott volna. És így nem lesz Pesten bérautomobil. Nem a bérautomobil miatt, hanem Pest miatt, ahol, minden ami csak idekerül, elromlik, eltorzul és használhatatlanná válik.