



Iktatószám

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.87

Hely

Idő

" 1912 "

Személy

Helyszám

Szerző

Cím *Az autótaxi.*

Forrás:

Budapesti hírlap.

Bp.

1912 XII/20

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Oldalsz.

— **Az autótaxi.** Évekig tartó huzavona után, mely csak nem akarta megteremni a rég várt gyümölcsöt, az autótaxit, az első határozott lépésről most számolhatunk be ebben az ügyben. Tudvalevően több elintézését váró része volt a taxi-ügynek. Külön szabályrendeletre volt szükség, el kellett dönteni, mennyi legyen a taxi viteldijszabása, ki vagy kik kapjanak rendszámokat és végül belejátszott a kérdés megoldásába egy egészen speciális kérdés is, az, hogy a magyar ipar jogos érdekét hogyan és milyen mértékben kell megoltalmazni? E kérdések tisztázására nézve jelentős döntés történt azon az értekezleten, a melyet a múlt héten tartottak a belügyminisztériumban. Az értekezleten a főváros és a rendőrhatalóság képviselői is részt vettek és értesülésünk szerint a következő lényegesebb pontokban állapodtak meg: Tudomásul vették, hogy a kereskedelemügyi kormány nem ragaszkodik kizáróan a magyar gyártmányu autók érvényesüléséhez. A belügyi kormány ellenben lényeges változtatást óhajtott a tarifákra nézve, a mennyiben a különféle pótdíjak mellőzését kívánta. Ezeknek a meghagyása ugyanis a soffőrök részéről különféle visszaélésre adhatna alkalmat a tájékozatlan közönséggel szemben. A belügyi kormány és a rendőrhatalóság képviselői egyhanguan hajlandók inkább az alaptarifa valamelyes fölemelésére, bár az eddig megállapított alapdíj is a külföldi nagyvárosokban megállapított tarifánál lényegesen drágább. Mégis hajlandók volnának erre az illetékes tényezők, mert a szakemberektől bekért adatok szerint az engedelmesebb autótaxik üzemeltetési költsége kilométerenkint 46—50 fillérre fog rugni.

A mi véleményünk azonban az, hogy a műszaki szakemberek számítása a kilométerenkinti üzemeltetési költségre nézve pesszimista. Ezt az állításunkat azokra a tapasztalati uton gyűjtött adatokra alapítjuk, a miket a magyar királyi posta autómobiljai-

nak üzeménél gyűjtötték. Ezek az adatok annál is inkább mértékadóak, mert a rosszul vezetett budapesti utcák kocsiútjait és gumikoptató közrehatásával jöttek létre. Miután a kövezet rossziaságára általánosan szoktak hivatkozni azok, a kik a kiosztandó rendszámok várományosai és szeretnének minél drágább tarifát megállapíttatni, mi a posta megfigyelését vesszük zsinórmértékül, mert azt gondoljuk, hogy a nagy tarifa csak arra lenne alkalmas, hogy a mértéktelen közvetítői haszonnal vásárolt autómobilok drága üzemeltetési költségeit lehesse. A kövezetre való hivatkozást tehát szükséges idejében leszállítani az igazi értékre, mert nem tartjuk igazságosnak, hogy a közönség évekig, sőt évtizedekig ne részesülhessen az olcsó autótaxi-közlekedés áldásában, csupán azért, mert egyesek jogosulatlan igénye az utótaxi rendszámok leendő tulajdonosainak, vagy tulajdonosainak vállalati berendezését már a csirájában megdrágította. A postaautómobilok 1200 kilós nagyobbik típusa, a melyre itt hivatkozunk, átlag 200.000 kilométert fut be, s üzemeltetési költsége kilométerenkint a következő volt: benzinköltség 4.7 fillér, abroncsolás 8.7 fillér, tisztítás 0.47 fillér, javítás 5.4 fillér. Ebben a kimutatásban nincsen ugyan benne sem az amortizáció, sem a soffőr költsége, de azt gondoljuk, hogy a 20 lóerejű autótaxik üzemeltetési költsége kilométerenkint nem fogja elérni a 30 fillért.

A mi a magyar ipar mellőzését illeti, ebben is külön véleményen vagyunk az eddigi döntéssel szemben és az a meggyőződésünk, hogy a kereskedelemügyi kormánynak a magyar ipar fejlődése iránti meleg szeretete módot fog találni arra, hogy ne csak feltételelesen, hanem pozitív formában is meg legyen védelmezve azoknak a magyar ipartelepeknek az érdeke, a melyek komoly és becsületes törekvéssel hoztak áldozatot, hogy az autómobil-ipar belföldi meghonosítására berendezkedjenek. Nagyfontosságú nemzetgazdasági érdek, hogy ezeknek a vállalatoknak ambícióját és buzgalmát érdeme szerint honorálják. Ugy is vagyunk értesülve, hogy a főváros illetékes tényezőiben meg is van a hajlandóság arra

nézve, hogy a belföldön gyártott autómobilok szolgáltatóképességéről közvetlenül meggyőződést szerezzenek. Bódy Tivadar dr. alpolgármester és Rényi Dezső közlekedési tanácsos ugyanis a napokban föl fogják keresni az e téren számbavehető ipartelepeket. Csakhogy a fővárosnak a sok toladó mellékérdek miatt igen nehéz lesz a helyzete, s ha a kereskedelemügyi kormány állásfoglalása a magyar iparral szemben továbbra is csak föltételes maradna, ez az idegen autómobilipar újabb térfoglalására és a magyar iparnak csirájában való elfojtására adna alkalmat. Ebben a pillanatban a mikor egyes vállalatok mint például a Magyar Általános Gépgyár Részvénytársaság Autómobilgyára (Mág.) és az aradi Marta több milliós költséggel rendezkedtek be autómobilgyártásra és az ehhez szükséges legmodernebb precíziós gépekkel, valamint szakavatolt munkásokkal rendelkeznek, valósággal bűn lenne, ha e gyárak igényeket a megillető mértékig nem honorálnák. Ez esetben azt sem tudnók megérteni, hogy mi szükség volt akkor arra, hogy ezeket a biztatóan induló ipartelepeket állami segítségben részesítsék, de ugyanakkor megfosztják őket attól a legtermészetesebb joguktól, hogy versenőképességük arányában a magyar piacon érvényesülhessenek.