



# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: .....

Cím: *Európában Budapesten a legdrágább a taxi*

Forrás: *Nemzeti Újság*

Bn  
(Hely)

1927. 9. 28.  
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Old)

Osztályozás

Tárgy

385.84

Hely

Idő

"1927"

Személy

## Európában Budapesten a legdrágább a taxi

### Kevés a kocsi - A „rossz” állomásokra is állítsanak kocsikat

(A Nemzeti Újság tudósítójától.) Az Egységes Keresztény Községi Párt ma este Joannovits Pál dr. elnöklétével értekezletet tartott. Az ülés napirendje előtt Bieber József dr. bejelentette, hogy az ellene tett összeférhetetlenségi bejelentés ügyében maga is kéri, hogy ügyét minél előbb tárgyalják le, hogy az ellene emelt vádak alól minél előbb tisztáztassék. Rámutatott Bieber József arra is, hogy ha a piaci árusoktól történetesen honoráriumot fogadott volna el, még akkor sem követett volna el inkorrektiséget, mert ehhez mint ügyvédnek joga lett volna az új fővárosi törvény szerint, amely azt nem tartja összeférhetetlennek a bizottsági tagsággal. Takács István szintén napirend előtt szólalt fel és azt kívánta, hogy az iskolaorvosokat vonják ki a közoktatásügyi ügyosztály hatásköréből és rendeljék a tisztii főorvos alá.

Ezután éttért a pártértekezlet napirendjének egyetlen tárgyára, az autótaxiközlekedés ügyére. Tauffer Gábor rámutatott arra, hogy Budapesten nagyon drága az autótaxi és igen kevés a kocsi. Le kell tehát szállítani a viteldíjat és meg kell szüntetni az autótaxi monopóliumot. Új közlekedési szabályrendelet megalkotását sürgeti és bejelenti, hogy az autótaxi kérdésében interpellációt akar előterjeszteni a legközelebbi közgyűlésen.

Lakatos Géza felszólalásában szakszerűen

ismertette az autótaxikérdés minden részletét. Szerinte nincsenek titkos szerződések s a MARTA-vállalatnak nincs is monopóliuma. ellenben igen ügyesen kihasználta azt a hosszú időt, amely alatt egyedül állt a piacon és rengeteg előnyt biztosított magának. Ő is a tarifa-lezállítás mellett van, amit azonban nem lehet nyakló nélkül csinálni, mert ezzel a kisiparosokat tennék tönkre. Taxiengedélyeket sem lehet a végtelenségig kiadni, mert ennek eredmény csak az lenne, hogy a kisiparosok tönkremennének s a nagytőke kezébe jutnának. Rámutatott arra, hogy az autótaxivállalat egy hétmilliárdos nemzeti ajándékot kapott a fővárostól, amikor a közlekedési ügyosztály kimondotta, hogy a rendszámokat az addigi 180 millió helyett 5000 pengőért adhat ki a tanács. Azt kívánta Lakatos dr., hogy a még rendelkezésre álló 87 rendszámot a tanács adja ki azoknak a bércocsisoknak, akik még nem tértek át az autófuvározásra, de igényt tartanak bérautórendsámra.

### Állomás, ahol nincs taxi

Liptay Lajos beigazolta, hogy Európa nagyvárosai közül Budapesten a ledrágább az autótaxi. Példátlannak tartja, hogy a bércocsisoknak, akik rendszámot kaptak, minden rendszámért 5000 pengőt kell fizetniök. Ezt a kisemberek nem bírják el. Ezután rámutatott arra, hogy számos olyan autótaxiállomás van, ahol hétszámra nem áll kocsi. A közön-

ség köréből emiatt számtalan panaszt hallani és ezért utasítani kellene az autótaxivállalatokat, hogy az ugynevezett rossz állomásokon is tartson kocsikat. Ma az a helyzet, hogy ha valaki kocsit kér, azt csak nagynehezen tudja megkapni, mert a kocsit messziről küldik a kívánt helyre. Világvárosi színvonalat követel az autótaxiközlekedés terén és az autófuvározás kérdésének rendezését sürgeti.

Friedrich István azt kívánja, hogy a városban mindenütt lehessen autótaxit kapni, nemcsak a Belvárosban. Ha például valaki a Hungária-körutról be akar jönni a városba és kocsit kér, akkor a taxit a belvárosból küldik ki neki úgy, hogy mire a rendelő be akar szállni a kocsiba, akkor a taxi már 5-6 pengőt mutat. Ha valaki taxival akar kimenni a pályaudvarra és kocsit hivat, mire az a ház elé áll, már 2-3 pengőt mutat. Ez a helyzet nem tartható fenn, segíteni pedig csak akkor lehet ezen a helyzeten, ha a külső területeken is felállítanak autótaxiállomásokat. A maga részéről mindenkor a legmesszebbmenően pártolja a kisembereket, tehát a bérfuvározókat is, mindazonáltal a közönség érdekeit is pártolnia kell, mert hiszen a közönség túlnyomó nagy része éppenséggel nem bérautófuvározó. Azt javasolja, hogy a párt egy küldöttsége keresse fel a polgármestert és tárja fel előtte az autótaxifuvározás viszszasságait. A küldöttség mutasson rá, hogy sokkal több kocsi kell Budapesten és a tarifái jelentékenyen le kell szállítani.

### Le kell szállítani a várakozás tarifáját is

Müller Antal figyelmeztetett arra, hogy piros taxi annakidején felkínálta, hogy 2

százalékkal olcsóbban fogja fuvarozni az embereket, mint a MARTA vállalat. Érdekes, hogy a MARTA előbb minden eszközzel arra törekedett, hogy meggátolja a bérautófuvározóknak „standra” állását és amikor ez nem sikerült s a bérautófuvározóknak is megengedték, hogy az utcára kiálljanak, akkor nagy összeköttetései révén meggátolta a tarifa-lezállítását. A bérautófuvározók most is hajlandók lennének leszállítani a tarifát és csak egy kérésük van, engedjék meg nekik, hogy a

MARTA-állomásokon ők is odaállhassanak érkezésük sorrendjében. A MARTA-nak 94, a piros taxinak 71 állomása van, de mindez még kevés Budapesten, már csak azért is, mert egyes állomásokon sohasem áll kocsi.

Takács István fölhevítette az értekezlet figyelmét arra, hogy a benzin és a gumi jelentékeny mértékben megrágitja az autót. A megállóhelyek tekintetében a MARTA igen nagy előnybe került, mert ha a piros taxi valamilyen helyre standot kért, a MARTA azonnal lefoglalta magának a helyet és már másnap kirakta a maga tábláját. Sok kocsit követel és sok állomást. Általában meg kellene engedni, hogy az autótaxik ott állhassanak meg, ahol akarnak, ahogy az Párisban van. Le kell szállítani a várakozás tarifáját is.

Kossalka János szerint az autóközlekedés azért oly drága, mert a benzint és a gumit súlyos vámok terhelik. A kormány a nagy gumivámmal kereskedelmi mérlegünket védi és arra kényszeríti az autótulajdonosokat, hogy egyetlen magyar gumigyárból szerezzék be a szükségletüket, holott a magyar gumij drágább és rosszabb, mint a külföldi. Egyébként megállapítja, hogy a közlekedési bizottság egy albizottsága megvizsgálta az autótaxi vállalat egész könyvvizetését és úgy találta, hogy a

Forrás: .....

mai viszonyok közt a vállalat olcsóbb tarifával dolgozani nem tud.

*Takács István* újabb felszólalásában tiltakozott az ellen, hogy az autótaxitarifát a MARTA könyvei alapján állapítsák meg, mert a MARTA-nak 450 öreg kocsija van, melyeknek

nagy az üzemköltsége és a MARTA azért tud csak drágán fuvarozni. Ezeknek az öreg kocsiknak horribilis üzemköltségei szerint nem lehet egy általános érvényű tarifát megállapítani.

*Joanovich Pál* dr. javaslatára ezután a bizottság az autótaxi fuvarozások kérdésének tanulmányozására egy héttagu bizottságot küldött ki, melynek tagjai lettek: *Friedrich István*, *Kossalka János*, *Lakatos Géza*, *Liptay Lajos*, *Müller Antal*, *Takács István* és *Tauffer Gábor*. Ez a bizottság fog abban a kérdésben dönteni, hogy az autótaxikérdés interpelláció, indítvány vagy milyen más formában kerüljön a közlekedési bizottság vagy a közgyűlés elé.