

FŐVÁROSI ÜGYEK.

A kormányozható szakértelem.

Az autotaxi-rendszámok kiosztásának körülményeiről ma sem tartották szükségesnek tájékoztatni a közvéleményt. Ugy látszik, hogy azok, a kik a magyar automobilgyárak mellőzésével az idegen automobilügynökségeknek juttattak koncessziót, sejtik, hogy a miniszter ugy sem fogja jóváhagyni a tanács nevében, de a tanács tagjainak beavatása nélkül kötött üzletet, s meghagyják a maguk számára a visszavonulás aranyhidját. A polgármester és a közös vállalttá egyesítendő három automobilügynökség, a Benz, Namag és Westinghouse közt létrejött szerződést tehát hivatalosan nem teszik közzé, nehogy mindenki tisztán láthassa, hogyan sáfarkodtak a tanács nevében egy milliókat erőforalmi koncesszióval. E helyett az intervjú formájában tett felelőtlen nyilatkozatok módszerét választják.

Nem a mi dolgunk, de a törvényhatóság dolga, hogy miközben éppen fortyog az autonómiaért és az önkormányzatot a felsőségtől félti, ugyanakkor alulról, a saját teremtményétől, a polgármestertől eltúri a maga semmibevételét. Mert magát a közgyűlést sem tájékoztatják a taxi-ügy részleteiről. Mi itt a taxi-üzletnek igen jellemző részletét fogjuk elmondani, a mi rávilágít arra, hogy ezt a kérdést milyen tervszerűen készítették elő azok, a kik a rendszámot kérők lavinájából már tavaly ki tudták válogatni csodálatos előrelátásukkal azokat az érdekeket, a melyek most hir szerint teljes 500 rendszám birtokába jutottak.

Az alábbiakból a belügyminiszter is sok tanulást meríthet, mert a taxi-üzletnek azt a részletét derítjük föl, a hogyan a tarifa főlemelésére a főváros kiszemelt üzletemberei a belügyminisztert a főváros támogatásával a saját javukra rávették. A budapesti autotaxi alaptarifája így lett drágább, mint bármely városé a kontinensen. A minisztert erre az engedékenységre a kormányozható szakértelem bírta rá, a mely a valóságtól eltérően tüntette föl az automobilüzem költségét Budapesten.

Azt el kell ismerni, hogy a budapesti követet rossz és hogy ezzel a ténnyel Budapesten az automobil tarifáját össze kellett egyeztetni. Ez ellen senkinek sem lehet jogos kifogása. Nem lenne méltányos és nem lenne közérdekű az olyan tarifa, a mely mellett a rendszám-társaság meg nem találhatná a saját üzleti számítását. A méltányos nyereség nélkül tengődő vállalat nem lenne a közönség igényének szolid és megbízható kielégítője.



Iktatószám

Budapestre vonatkozó ujságcikk

Osztályozás

385.87

Szerző

Cím A kormányozható szakértelem.

Hely

Idő

"1913"

Személy

Forrás: Budapesti Hírlap

Bp.

1913 11/15

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.) Ol

Szerencsére Budapesten már meg volt a módja annak, hogy az automobil-üzem előrelátható költségét eleve meg lehessen pontosan állapítani. Oly pontosan, hogy a rendszám-társaságot kellemetlen meglepetés ne érhesse. Budapest volt ugyanis az európai városok sorában a legelső, a mely a posta szolgálatába befogta az automobil. Ezek a kocsik itt futkosnak Budapest utjain, üzemköltségük tehát teljesen megbízható tapasztalati adatot nyújthat a következtetés számára. És ez az a pont, a hol meg kell állni és gondolkozóba kell esni mindenkinek, a ki megszokta méltányolni és komolyan venni az ugynevezett szakértők szakvéleményét. A főváros több ilyen szakértőt hallgatott meg, de legnyomósabbnak azt a szakvéleményt tekintette a főváros is, a mely a posta üzemi adataira volt alapítva. E vélemény szerint az automobil budapesti üzeme 16—20 l6-erejű kocsinál, (vagyis a milyenek a budapesti autotaxit tervezik), kilométerenkint átlag 59 fillérbe kerülne, a benzint, gumit, tisztítást, javítást, amortizációt, soffört számbavéve.

Ez az állítás, ha ugyan a magyar királyi posta tudomást szerzett róla, ott épp oly meglepetést kelthetett, mint a hogyan bennünket is meglepett. Nekünk ugyanis birtokunkban van a posta automobil-kimutatása és pedig az 1907-ik évről, (vagyis a mikor még az autotaxi-üzlet nem volt napirenden). Az üzemi megfigyelés a posta akkor nyolc darab (1200 kilós) kocsijára vonatkozott. Ezek mindenike évente 25.000, naponta tehát átlag 68 kilométert futott be, s a kilométerenkénti költséget a posta kimutatása a következő tételekből állította össze: benzin 4.7 fillér, gumikopás 8.7, tisztítás 0.7, javítás 5.4, amortizáció 0.04, sofför 4.47 fillér. Összesen tehát 23.78 fillér.

Ezzel a régebbi és így még elfogulatlan hivatalos adattal szembeállítva annak a szakértőnek az adatát, a kit most a főváros megkérdezett, azt találjuk, hogy 1907 óta az elmúlt évig a posta automobilköltsége a papiroson ugrásszerűen emelkedett. A belügyminiszter, a ki a tarifát a bemondott horribilis költség hitelébe vetett bizalommal emelte föl, méltán elcsodélkozhat most. Nem fogja tán érteni, hogy a posta, mely azért vezette volt be az automobil, hogy vele a lóvontatás költségénél kilométerenkint 3 fillérrel olcsóbb üzemet nyerhessen, miért tart most is ki a benzin-üzem mellett, mely 1097 óta állítólag husz-huszonhárom fillérről 59-re szökött föl! Tehát ha a szakvélemény igazat mondana, akkor sokkal drágább lenne a zabbal etetett ló üzemenél is! A rejtelem azonban könnyen megfejthető: a posta adatát a kormányozható szakértelem rugtatta föl a valódinak több mint kétszeresére, mert a főváros igen céltudatos előrelátással ugyanattól kért műszaki véleményt, a kiról tudta, hogy a létesítendő rendszám-társaság vezérigazgatójává van kiszemelve! Az efféle motívumok azok, a mik miatt a Városháza a türelmes tanács felelősségébe kénytelen most burkolózni és nem mer napvilágra lépni az idegen ipar becsempészőivel kötött üzlettel.