



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím: *A Marta-vállalat állítólag hétmilliárdos nemzeti ajándékot kapott a taxirendszá-*

mok megváltásakor hagyomány

Forrás:

Bp

(Hely)

1927. 9. 28.

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.87

Hely

Idő

"1927"

Személy

A Marta-vállalat állítólag hétmilliárdos nemzeti ajándékot kapott a taxirendszámok megváltásakor

A keresztény párt súlyos kifogásai a taxiközlekedés ellen

A Keresztény Községi Párt a keddi értekezletét az autótaxi-kérdésnek szentelte. A párt fölismerte azt, hogy a pesti rossz közlekedésen elsősorban akkor segít, ha megrendszabályozza az autótaxikat. Meg kell keresni az okait annak, hogy miért drága és miért rossz a pesti autótaxi és intézkedni kell. Nagyon érdekes felszólalások hangzottak el az értekezleten s a keresztény párt egységes fellépésének kétségtelenül meg is lesz az az eredménye, hogy Budapesten is lesz végre olcsó, tiszta és jó taxi.

Napirend előtt Bieber József dr. közölte a párttal, hogy a vásárosnameni árusok ügyével kapcsolatban összeférhetlenségi bejelentést tett önmaga ellen. Kérte, hogy bejelentését az igazoló választmány soronkívül tárgyalja le. Nevetséges rágalmakat szórtak reá, noha jól tudták, hogy még a törvény szerint sem összeférhetelen. A párt tudomásul vette a bejelentést.

Takács István dr. követelte, hogy az iskolaorvosi intézményt vegyék ki a közoktatásügyi ügyosztály hatásköréből és rendeljék oda, ahová való: a tisztifőorvosi hivatalba. (Helyeslés.)

Budapesten legdrágább az autótaxi

A párt vitáját, amelyet általában az autótaxiforgalom hibáiról rendeztek, Tauffer Gábor nyitotta meg. Ő főképpen két momentum ellen szállt síkra: először a két taxivállalat monopóliuma ellen, másodsorban a magas viteldíjakat kifogásolta. E tekintetben az összes európai nagyvárosok között a legsúlyosabb helyzetben Budapest van. Itt a legdrágább az autótaxi. Okvetlenül meg kell, hogy alkossa a főváros az új közlekedési szabályrendeletet, mert a mai állapotok tarthatatlanok. Bejelentette, hogy ebben az ügyben interpellálni fog. A teljes szabad verseny híve, az egészséges konkurencia előpéri a magas árakat és a rozoga kocsikat.

Horribilis nemzeti ajándék a Martának

Igen értékes adatokat és tényeket adott elő Lakatos Géza dr., aki tömören ismertette az autótaxi iparágának egész fejlődését és kialakulását, a Marta-vállalat nagy hatalmának alapjait és a főváros közönségellenes közlekedési politikáját. Lakatos is azt mondta, hogy le kell szállítani a viteldíjat, de okosan csinálják ezt, mert ha erősen lemegyünk az árakkal, akkor agyonütjük a kisiparos fuvarozókat és csak a nagytőke marad a piacon, mert ő rá tud fizetni a fuvarozásra. Ő birja.

— Nincs semmiféle titkos szerződés sem a város és a Marta-vállalat között és nincs is monopólium se. Ellenben végtelen ügyes taktikával a nagy rendszámharcok idején a Marta-vállalat úgy intézte a játékot, hogy mindig több és több jogot szerzett. Így aztán egész megingathatatlan vár képződött körülötte. Óriási előnyökhöz jutott. Hogy csak egyet említsek, a legutóbbi rendszám kiadásnál a bérkocsifuvarozók száznyolcvan millió koronát fizettek egy rendszámért. Ugyanennyit kellett volna a Martának is fizetnie. Azonban a bérkocsisok nem bírták kifizetni ezeket az összegeket és a Marta sem vette ki valamennyi engedélyszámát. Ekkor aztán a tanács csodálatosképpen kisütötte azt, hogy elég ha rendszámokként ötezer pengőt fizetnek. Ez a különbség a Marta vállalatnak horribilis nemzeti ajándékot jelentett, mert addig, amíg magas volt a váltásdíj, ő vette ki a legkevesebb engedélyszámot, mihelyt leszállították: kivette valamennyi engedélyt.

A tanács azonban nem is szórhatja két kézzel, boldog-boldogtalannak az engedélyeket, mert a nagy konkurenciában és a kocsik elszaporodása esetén ugyancsak kioldódnak a kisiparosok és hullájuk fölött egyedül a nagytőke fog ott állni nyugodtan.

A tanácsnak kötelessége az, hogy a megmaradt nyolcvanhét rendszámot annak az évszázados bérkocsisiparnak juttassa, amelyik most áttért az autófuvározásra. Korlátlan versenyről tehát szó sem lehet, mert ez a gyengébbek eltiprását jelenti.

A kisembereknek olcsóbban kell adni az engedélyt

Lipthay Lajos dr. azzal kezdte felszólalását, hogy az autótaxi számszerint kevés, viteldíjban méregdrága, minőségben rossz. Ha a Marta kaphatná nagy nemzeti ajándékot,

számszerint ez az ajándék mintegy hétmilliárd koronára rugott — akkor miért ne kaphatnának a kisiparosok is ajándékot a nemzettől, akik úgy is roskadoznak a terhek alatt. Elsősorban olcsó autótaxi kell, másodsorban olcsóbb viteldíj, mert az autótaxi ma már nem luxus. A kisemberek kaphatnak olcsóbban rendszámot, olcsóbban, mint a nagyvállalat. Emellett, természetesen, a nagytőke is kiállhat a pórondra.

Feltűnő az, hogy Budapesten az ugynevezett rossz standokon soha nem lehet kocsikat találni. Az autótaxi azért drága, mert ha valaki taxit rendel, óriási messzeségből küldenek neki kocsit és mire a taxi megérkezik, már két-három pengője bánja az illetőnek. El kell rendelni azt, hogy a külterületi standokon is álljanak kocsik, mint a vasutaknál.

A közönség duplán fizet, mert csak a Belvárosból kap kocsit a külterületre

Friedrich István is rámutatott arra, hogy minden taxi csak a belvárosba tolakszik, az Apponyi-téren meg a Nemzeti Színháznál zsufoltak az állomások, ellenben a Váci-úton, vagy a külső területeken hire-hamva sincs autótaxinak. Ha az ember esős időben a Váci-útra taxit kér, akkor az Apponyi-térről küldenek neki és a taxi annyit mutat, mire odaér, hogy ez a nyugás elveszi a közönség kedvét attól, hogy taxit használjon. Valóságilag protezsztálják a hatóságok ezt a módot, türik azt, hogy a vállalatok az állomások önkéntes kiválasztásával és az autótaxik belterületi csoportosításával a közönséget belekergessék abba, hogy háromszor annyit utat fizessen meg, mint amennyit ténylegesen használt.

Friedrich István azt indítványozta, hogy állítsanak össze a párt kebelén belül egy bizottságot, amelyik teljes alapossággal dolgozza fel ezt a kérdést és menjenek el a pol-

garmesterhez, akitől sürgős és energikus intézkedést kérjenek.

Elgáncsolták az olcsóbb tarifát

Bud
Szer
Cím

Forrá

Müller Antal egyenesen kimutatta azt, hogy a *Marta-vállalat és a város összefogtak a közönség ellen és nem engedték meg azt, hogy olcsóbb legyen az autótaxi.* Igazolja ezt az állítását azzal, hogy mikor a pirostaxi vállalat megalakult, első dolga az volt, hogy *felajánotta a fővárosnak az alcsóbb tarifát.* Ezt azonban rejtélyesen eltussolták, hallani sem akartak róla. Akkor a pirostaxisok azt követelték, hogy *állítsanak föl közös állomásokat.* Mind a két vállalat használhassa az ugynevezett taxiállomásokat és a rendőrök ne írják föl a pirostaxit, ha beáll a Marta állomásra. Ez ellen azonban a Marta vállalat nemcsak élénken, hanem hatásosan tiltakozott is. Meg kell állapítani azt, hogy ma nagyon kevés a taxiállomás.

Takáts István dr. példával bizonyította be azt, hogy a *Marta-vállalat visszaél az állomáshelyekkel.* Megtörtént az, hogy új állomást akartak felállítani a pirostaxi számára a Muzeum-köruton, mire a Marta-vállalat egy nappal előbb arra a helyre kitette a maga állomástábláját, *ellenben autótaxit erre az állomásra soha nem állított ki.* Elvette egyszerűen a helyet más elől. Felhozta a *párisi példát* arra, hogy a francia fővárosban *a taxiknak nem kell visszamenni az állomásra,* ott állnak meg a járda mellett, ahol kifizették őket és várnak utasra. Takáts István szerint még nagyon sok autótaxi kell Budapesten és nagyon sok állomáshely, tábla nem is szükséges, *olcsóbbá kell tenni a városi közlekedést,* továbbá ne legyenek üres fuvarok. A benzinfogyasztás dupla a Marta-vállalatnál, mert kocsijai nehezek, rozogák és rosszak.

Kossalka János három okra mutatott rá, mint amelyek feltétlenül drágítják a taxi közlekedést. Az első *a rossz és drága magyar gumi,* a második *a sok üres kilométer* és a harmadik *a drága benzin.* A fővárosnak kötelessége az, hogy indítsa meg a kormánytól az akciót az olcsó gumibeszerzés iránt, viszont az állomáshelyek szaporításával hatásosan lehet csökkenteni az üres kilométerek számát.

Joanovics Pál dr. elnök végül összefoglalta

a felszólalások eredményét és kimondotta azt, hogy a párt egységesen kidolgozott tervek szerint száll sikra az olcsó autótaxi-közlekedés megteremtéséért. A munkaterv összeállítására kiküldött a párt szakbizottságot, amelynek tagjai: *Friedrich István, Kossalka János, Lakatos Géza, Liphay Lajos, Takáts István, Tauffer Gábor és Müller Antal.*

gci

(. füz.)