

Pásztor Mihály: Hatósági iparpártolás.

A Westinghouse-gyár kapja-e meg az autótaxi-koncessziót, vagy a De Dion-Bouton?! Nem fontos és nem is túlságosan érdekes kérdés. Sokkalta érdekesebb ennél maga a háború, amely az autótaxi-koncesszióért folyik. Szó sincs róla, az sem utolsó dolog, hogy máinegy esztendő óta akarják megcsinálni Budapesten az autótaxit, és még mindig csak az akarásnál tartanak. Ami a kulisszák mögött történik, az mégis érdekesebb, mert abban benne van Budapest fejlődésének minden nyavalyája. Négy esztendő óta akarják megcsinálni az autótaxit. Négy esztendő. Milyen rengetegül hosszú idő. Közben két kormány bukott meg Magyarországon és most haldoklik a harmadik. Egy földrengés az emberek százezreit ölte meg, és egy nagy hatalomból – a törökből – lett nagyon kis hatalom. Ezek is elég jelentékeny dolgok, de mik ezek a budapesti autótaxihoz képest. A lipótvárosi bazilika ötvenkét esztendeig készült, mégis elkészült; a piaristák rendházát már száz esztendővel ezelőtt le akarták bontani és a minap egy kommuniké híriul adta a világnak, hogy – amit nem hitt volna senki – mégis csak lebontják ezt a nagy sárga házat. De az autótaxi ... ki merné megjósolni, hogy mikor következik be a haladásnak az a nagyszerű ideje, amikor Budapest utcáin nem csak a villamoskocsik, hanem az autótaxik is veszélyeztetni fogják a gyanútalan gyalogos, adófizetők életét?!

Ahhoz, hogy Törökország elpusztuljon: elég volt négy hónap; ahhoz, hogy Budapesten megcsinálják az autótaxit: kevés lesz négy év. A vállalkozók; az automobilgyárak képviselői; kijárok, bejárok és benfentesek ki tudja, hogy meddig fognak még verekedni a koncesszióért, meg a provízióért. A főváros, a kereskedelmi minisztérium, meg a belügyminisztérium, ki tudja, hogy meddig fognak még tanakodni a tarifa kérdéseken? Nyolcvanhárom automobilgyár és közlekedési vállalat versengett a koncesszióért. A versengő vállalatok azonkívül, hogy kisebb-nagyobb előnyöket kínáltak a fővárosnak és a publikumnak, azonkívül még egy meglehetősen mérsékelt tarifa alapján akarták berendezni Budapesten az autótaxi-közlekedést. A természetes dolog az lett volna, hogy a főváros a nyolcvanhárom ajánlkozó közül kiválassza azt, amely legtöbbet kínál: legolcsóbb viteldíjat a publikumnak és legnagyobb részesedést a fővárosnak. De a főváros nem így cselekedett. A főváros elhatározta, hogy kompániában a Városi Villamos Vasúttal ő maga csinálja meg az autótaxi-üzletet, mert egy üzlet, amelyért olyan sokan versengenek: nem lehet rossz üzlet. Hogy pedig a város rá ne fizessen a „jó üzletre”: fölemelte a viteldíjakat. Szóval annak az árát, hogy a főváros is részesedni akart az üzletben: a publikummal akarták megfizettetni. Az üzletből azonban még sem lett semmi, mert a kereskedelmi minisztériumban azt akarták, hogy csak magyar

gyártmányú automobiloikat szabad forgalomba hozni, mert hát „pártoljuk a magyar ipart”. Magyarországon azonban csak egy gyárban csinálnak automobilt és ezek az automobiloik hihetetlenül gyöngé automobiloik. A miniszteériumban szintén tudják ezt, de hát ez a legkényelmesebb fajtája az iparpártolásnak, mert pénzbe nem kerül. Erre az iparpártolásra csak a főváros meg a publikum szokott ráfizetni, de ilyen apróságokkal nem érnek rá törödni a kereskedelmi minisztériumban. Ezt az iparpártolási politikát sínyli évek óta a főváros. A főváros martaléka a kartellek uzsoráinak, mert szükségleteit nem szerezheti be a külföldi piacokon dacára annak, hogy külföldön jobb árut és olcsóbb áron kapna. A városházán kénytelenek használhatatlan magyar gyártmányú tollakkal dolgozni, mert hát „pártoljuk a magyar ipart, ha belehalunk is”. Hogy ez a hatósági kényszer-iparpártolás hová vezet, arra nagyon jellemző példa a portalanítás dolga. 1906-ban a főváros olajjal kezdte portalanítani az utcákat. 1906-ban 6 koronájával kapta a portalanító olaj métermázsáját; tavaly már 12.5 és 13 koronás áron kínálták a kartellírozott gyárak a fővárosnak az olajat. Az emelkedés 116.66 százalék. A Vignol-sínek kartellírozott ára Magyarországon métermázsánként 20 korona; Londonban 14.5 korona; a csatornás síneké (amelyeket a villamos vasutak használnak): Magyarországon 23.5 korona; Londonban 16 korona. A különbség 47 százalék. Egy olyan sárga kocsik, mint amilyen a Villamos Városi Vasút sínein rohog 30-35000 koronába kerül; külföldi gyárban 20.000 koronáért megkapható.

Íme ezek a példák segítenek megmagyarázni, hogy Londonban és Glasgowban miért kerül 5 fillérbe az az út, amiért Budapesten 12 fillért kell fizetni a villamoson. Hogy visszatérjünk az autótaxira: az is érdekes dolog és sok mindent megmagyaráz – talán még azt is, hogy a városházán fölemelték az autótaxi-tarifákat – mondom sok mindent megmagyaráz, hogy a petróleum-kartell rövid időn belül 21 fillérről 75 fillérre emelte a benzin árát. Ez háromszáz százalékosnál nagyobb emelés. Ezek az apróságok: az állam iparpártolási politikája, a protekciós emberek provízió éhsége, ezek teszik drágává Budapesten az autótaxi közlekedést, és még sok mindent. Az állam iparpártolási politikája nagyon-nagyon sok pénzébe került már a fővárosnak, és sokba fog kerülni a jövőben is.