

Fővárosi ügyek.

Az autotaxi kérdés megoldása.

— Beszélgetés dr Bódy alpolgármesterrel. —

Az autotaxira vonatkozó szabályrendeletet a kereskedelmi miniszter a pénteki számunkban közölt módosításokkal már négy nappal ezelőtt jóváhagyta és átküldte az aktákat a belügyminiszterhez, hogy van-e valami észrevétele. Időközben pedig a tanács az érdekelt felekkel folytonosan tárgyal, hogy a hosszas késedelem után az intézményt végre minél előbb életbeléptesse.

A tárgyalások menetét illetőleg föltétlenül megbízható helyről kaptuk a következő általános érdekű információt:

— Miután a Városi villamos vasut elnöke, Hívös József, a polgármester előtt kijelentette, hogy ha a kérdés megoldására vállalkoznék, számos oldalról megnyilatkozott és erősen protegált magánérdeket kellene kielégítenie, amit nem tehet anélkül, hogy a közönség és a közlekedés érdekeit a legmélyebben ne sértse: ezért semmi szin alatt sem hajlandó az adott körülmények között a feladatot teljesíteni. A tanács tehát, hogy újabb időt ne veszítsen, más megoldás után nézett.

Előterbe került ismét az aradi *Westinghouse*, amely mágnás részvényesei útján már a kereskedelmi miniszternél kísérletezett és a *Namak*, amely az aszódi javítóintézet területén villamos autók karusszériáit gyártja, ezekhez csatlakozott a ruggyantagyár, ez viszont a gummi-alkatrészeket szállítaná. A három vállalat közül azonban főképen a *Westinghouse* tudta, hogy népszerűtlensége, erőszakossága és kocsiainak silány volta miatt nem igen találhat kedvező fogadtatásra, másrészt pedig a mai pénzviszonyok mellett nem igen lehet a triumvirátust olyan tömeges csoportnak deklarálni, amely anyagi szempontból megnyugtató garanciát nyújthatna: ezért aztán a Magyar Bankhoz fordultak, hogy ennek a palástja mögül intézhessék manővereiket az autotaxik harcmezéjén.

Ezt az erkölcsi és anyagi hátvédet a személyes összeköttetések révén kötött marsruta mellett egyelőre sikerült is nekik megszerezni és orre nyomban be is adták ajánlatukat a főváros-hoz a következő feltételekkel:

1. Két millió korona alaptökével részvénytársaságot alakítanak az autotaxik forgalomba-hozatalára és az alaptökéből száz kétfogatu bérkocsi számot 3000 korona egységár mellett egy éven belül successive megváltanak.

2. Az első három hónapban 30, a további negyedévben újabb 30 és a jövő év végéig összesen 150 autotaxit hoznak forgalomba. Ezt a számot aztán a forgalmi igényeknek megfelelően később 2-3, vagy 400-ra kiegészítik. A kocsik

háromnegyedrésze benzines, egynegyedrésze pedig villamos lesz.

3. Köteles a város a társaságnak öt évig kizárólagos monopóliumot biztosítani és öt év után is csak hasonló feltételek mellett adhat jogot más vállalatnak is a főváros.

4. A monopóliumért és a jogért a vállalat a részvények öt százalékos osztaléka után maradótiszta haszon felében részesíti a fővárost.

5. Az igazgatóságba a vállalat hat, a város pedig ellenőrzés és irányítás szempontjából csak három taggal lenne képviselve.

6. Jogában áll a fővárosnak a vállalatot az első öt évben megváltani olyképen, hogy minden részvényért 100 korona helyett 120 koronát fizet. Öt év után pedig minden további év eltelével öt százalékkal többet, tehát például a nyolcadik évben a száz koronás részvényért 120 + 15, összesen 135 korona megváltási összeget tartozik fizetni.

Ezt az ajánlatot a tanács a maga részéről nem találta elfogadhatónak (csak a bérkocsisokra vonatkozó pontot), hanem a maga részéről kijelentette, hogy csupán a következő feltételek mellett hajlandó a tárgyalásokat érdemben megkezdni.

1. A vállalat négy millió részvénytőke kibocsátásával alakul meg. Két milliót készpénzben befizet, két milliót pedig a jogért és monopóliumért részvényekben ellenérték nélkül ad át a fővárosnak és így a tiszta haszonban teljesen egyformán részesednek.

A 2. és 3. pont marad.

Az 5. pontot illetőleg a város föltétlenül biztosítani kívánja magának az ellenőrzés és irányítás jogát, ezért az igazgatóságot úgy kívánja megalakítani, hogy abban a város (minden igazgatói fizetés vagy jutalék nélkül) egy taggal nagyobb arányban legyen képviselve.

6. Jogában áll a fővárosnak a vállalatot az első két év eltelte után a részvények pari árfolyama mellett megváltani, vagyis tényleg a befektetett két millió korona készpénz visszafizetésével.

A két ajánlat között tehát meglehetősen éles ellentétek vannak és azok áthidalásának esélyeiről ez idő szerint még korai volna komolyan foglalkozni.

Alkalmunk volt beszélni a kérdésről dr Bódy Tivadar alpolgármesterrel, aki információnkat megerősítette és aki a következőket mondotta:

— A tanács e kérdés elbírálásánál szigoruan csakis azt tekinti kötelességének, hogy az intézményt sürgősen életbeléptesse és e mellett semmi szín alatt nem enged meg azt, hogy akár a közönség, akár pedig a város érdeke a legparányibb sérelmet szenvedjen.

— Ha oly sok az akadály, nem lehetne a kérdést úgy megoldani, hogy minden jelentkező előkelő vállalat a szabályrendelet és tarifa betartása mellett kapna bizonyos számú autotaxi járatására engedélyt?

— Ez veszedelmes lenne, mert legalább száz egyformán megbízható cég jelenkezne. Ezek mindenike csakis akkor boldogulhatna, ha legalább harminc számot kapna, ami azt jelenti, hogy egyszerre 3000 kocsi kerülne forgalomba, ennek pedig a tízedrészét sem foglalkoztathatja a főváros közönsége. Hogy pedig mi a 100 közül hatnyolcat kiválogassunk, hát ez a legnagyobb méltánytalanságot jelentené.

— És a főváros maga nem létesíthetné az intézményt?

— Erre a megoldásra már időnk sincs. Újra közgyűlés elé kellene jönnünk és a kormány jóváhagyását provokálnunk, ez pedig legalább másfél évi késedelmet jelentene, mi pedig belátjuk, hogy a közönség és a sajtó türelmetlensége jogosult és minden halasztást perhorreszkálunk.

— És a bérkocsisok számainak megváltását jogosnak tartja polgármester ur?

— Őszin'én megvallom, hogy nem, de hát a méltányosságra és a minket polypként körülövező szociális érdekre való tekintettel nem lehet elzárkózunk olyan megoldás elől, amelylyel a vállalkozást és a bérkocsiparnak nyújtott se-

gélyt összhangzásba tudjuk hozni. A várossal szemben az igények fokozottabbak, mint az állammal szemben. Eddig például a Rózsahegyről Koritnicára vagy Hölakról Trenésentepliere az összeköttetést a bérkocsisok látták el és százan éltek belőle évtizedeken át. Jött az államvasut és megcsinálta a vasúti összeköttetést, anélkül, hogy bárkinek eszébe jutott volna kárpótlást követelni a más megélhetési mód után néző bérkocsisok számára. De így vagyunk minden téren. A cipészek nem kapnak kárpótlást a cipőgyártól és így tovább. Hogy mi mégis a méltányosság álláspontjára helyezkedünk, ennek oka az is, hogy száz szám megváltásával lényegesen csökken a kétfogatu bérkocsik száma és így a monopóliumhoz jutott autotaxi vállalat helyzete sokkal előnyösebb. Természetesen kimondjuk, hogy csakis attól a bérkocsistól váltanak meg egy számot, akinek legfőlebb két bérkocsi-száma van. Mert aki 8—10 szám és ugyanannyi fogat felett rendelkezik, az már nem szegény és az nem szorul segílyre.

— És mi a nézete polgármester urnak a beérkezett ajánlatról?

— Az, hogy olyan ajánlatot töméntelen kaphatunk, azonban mi csak olyan alapon tárgyalunk, amely a közérdeket megóvjá és amely a mi ajánlati feltételeinkhez simul. Hogy a beérkezett konkrét ajánlatot illetőleg lesz-e jelentékeny közeledés, ezt ma magam sem tudhatom.

— Ismétlem, hogy már ily sokáig késelt az intézmény életbeléptetése minden igyekeztünk dacára is, azt el akarjuk és remélem, el is fogjuk érni, hogy a közönségnek az autotaxi intézményével szemben támasztott minden jogos igényét és a megelégedését kiérdemeljük.