

sége az üzemet a lehetőségig fentartani. Azzal a nyilatkozattal, hogy tarifa-emelés esetén ismét járat kocsikat, a vállalat nyíltan beismerte, hogy az az állítólagos leküzdhetetlen akadály, amely címen az üzemet megszüntette, nincs. Azért hangsúlyozzuk, hogy állítólagos, mert ha a többi nagy városok állandóan járáthattak kocsikat, akkor nálunk sem volt leküzdhetetlen akadály. Ha a hadiállapot megengedi, hogy Berlinnek, Bécsnek és a többi nagy városoknak legyen gumija, benzinje és sofförje, akkor kizárt dolog, hogy csak mi részesüljünk mostoha elbánásban. De ha még ezt koncedáljuk is, amint a vállalat újra akcióképes, önmagától föléled az a szerződésbeli köteletség, hogy kocsikat járasson, tekintet nélkül a tarifa-emelésre. Ezt végre szíves volt belátni a tanácscsal szemben a közgyűlés is, amikor kimondotta, hogy a tarifa-emeléshez, illetőleg ahhoz, hogy a vállalat az első díjazás helyett a másodikat alkalmazza, csupán méltányosságból járul hozzá. Igaz, hogy a vállalatra nézve mindegy volt az a kérdés, milyen címen emelik föl a tarifát, fő, hogy föl-emelték. Az is igaz, hogy a vállalat soha semmivel sem szerzett érdemet a legparányibb méltányosságra sem, annál kevésbbé olyanra, amely a közönség zsebére megy.

A huszonöt kocsi tehát fölemelt tarifával megindult és mi ezuttal nem annyira a megindokolható tarifa-emelést, mint inkább a boszantóan csekély kocsi-számot tartottuk fölötté sérelmesnek. Hogy mennyire igazunk volt, tapasztalhattuk abból, hogy a huszonöt kocsiból az állomásokon alig láthattunk egy-egy kocsit vagyis a parányi létszámot lefoglalták a pnézintézetek és nagyvállalatok állandóan, úgy hogy a közönség legfőlebb a büzét érezhette az autónak.

Most megint jelentkezik a társaság azzal a szívesseggel, hogy hajlandó ezt a huszonöt kocsit éjjel is járatni, ha harmadik tarifát szedhet és pedig nem csupán éjjel, hanem nappal is, amikor kettőnél több személy ül a kocsiiban, vagy a vasutól hoz utast. Ez az újabb nagylelkűség az eredeti árakhoz képest legalább is nyolcvan százalékos tarifa-emelést jelent. Hát rendben van. A mai időben, amikor nálunk a legszükségesebb élelmiszer árakat háromszáz percenttel emelik, bele lehet törődni ebbe is. De az valóban a legkevesebb, amit elvárhat és megkövetelhet a közönség, hogy ha már ily végtelenül méltányos a főváros a vállalattal szemben, akkor járasson száz kocsit. Ha a mai huszonöt kocsiival akar csupán üzleteket csinálni, akkor inkább szüntesse meg teljesen az üzemet ismét, mert ebben az esetben legalább tudjuk, hogy nincs autó és nem fog mindenki boszankodni amiatt, hogy csak néhány durgazdag ember számára van, akik állandóan lefoglalhatják. A közérdeket nem lehet úgy értelmezni, hogy az csak a rokonszenves vállalatok és a durgazdagok érdekeit kell, hogy szolgálja. Egyáltalában a fővárosnak nincs is jogában olyan rendeleteket, határozatokat hozni, közlekedési ügyekben, amelyek a nagyközönség érdekeit teljesen figyelmen kívül hagyják. Ha a száz kocsi nem is kerülhet egyszerre forgalomba, legalább kötelezzék a vállalatot, hogy mindaddig, amíg ezt a számot el nem éri, havonként legalább is tizenöt új kocsit helyezzen üzembe s amennyiben ennek a köteletségének a legpontosabban nem felelne meg, nyomban hatályát veszti a tarifa-emelés joga.

Alláspontunkat hétfőn Groszmann Miksa indítványára magáévá tette a közlekedési bizottság és nem tudjuk elképzelni, hogy kedden a tanács, vagy szerdán a közgyűlés szembehelyezkedjék ezzel. Az ülés lefolyásáról itt adjuk tudósításunkat:

*Zipernovszky Károly:* Mindnyájan nagyon kellemetlenül tapasztaljuk, hogy azok a villamos kocsik, amelyeket az államvasutak sinpárjai keresztelnek, a tolatások következtében 20 percig is összetorlódnak és e miatt visszafelé egyszerre három-négy jön. Ez viszont azt eredményezi, hogy a közönség egy-egy kocsiira a legrosszabb időben is félóra hosszat kénytelen várni. Mindez elkerülhető volna, ha az államvasuti átjárók előtt inga-rendszerrel közvetlen átszálló forgalmat létesítene a villamos vasúttársaság.

## Fővárosi ügyek.

### Az autó-taxi ügy.

Győzött a Pesti Hírlap álláspontja.

Az autó taxi intézménnyel örökké baj van. Már a létesítésekor is oly sok mindenféle kellemetlenség történt, hogy bizonyára szigorú eljárást indítottak volna a társaság ellen, ha ez nem bírná a vezetőség feltűnő rokonszenvét. Sőt szerződésességét is meg kellett volna vele szemben állapítani, mert a világos rendelkezés ellenére soha még megközelítőleg sem tartott annyi kocsit üzemben, mint amennyire kötelezte magát. A tanács engedékenységből levonhatjuk azt az elszomorító tanulságot, hogy a fővárossal kötött szerződések rendszerint csak a közönségre nézve kötelezőek, a vele szerződő félre pedig csupán akkor, ha ennek hasznát látja.

A háboru első hónapjaiban, mikor még mindenfelé teljes üzemben voltak az autó-taxik, nálunk már fölötté gyéren jártak, mikor pedig Berlin, Bécs, Drezda, München, Frankfurt redukálták az üzemet, nálunk egyszerre teljesen megszűnt. Pár héttel ezelőtt bejelentette a társaság, hogy ha fölemelik a díjszabást, akkor megkezdi ismét az üzemet és pedig egyelőre huszonöt kocsiival. Ilyen ajánlatot, amely úgy tűnhetett fel, mintha szíveség volna, csak Budapest székesfőváros vezetőségének mérnek tenni. A vállalatnak ugyanis, ha azt a körülmények valamennyire is megengedik, szerződésbeli kötele-

Gróf Festetics Géza elnök: Mindenesetre tárgyalni fogunk a vállalattal és a legközelebbi ülésen informálni fogjuk a bizottságot.

Ezután az *autotaxi-vállalat* újabb — tarifaemelést kívánó — beadványát ismertette dr. *Wirthardt Béla* előadó. A közlekedésügyi bizottság a kérelmet pártolja.

Dr. *Komlós Ágost*: Mindenekelőtt kérem ki-küszöbölni ezt a kifejezést, hogy „a háboru tartamára“, mert az ilyen nagy összeköttetésekkel rendelkező vállalat az emberi kor legvégső határáig kihuzza a magas tarifa fennmaradását. Mondjuk e helyett, hogy május 1-éig. Ami az újabb tarifaemelést illeti, ez horribilis áremelés a közgyűlés legutóbbi határozatával szemben is. A méltányosság nem az, hogy ilyen árakat állapítsunk meg. A polgárember is haza akar a vasútról jönni, nemcsak a dús gazdag gavallér és nagy elégedetlenséget fog szülni, ha a polgárságot megnyúzni engedjük.

Dr. *Hecht Ernő*: A viteldij emelést indokoltnak tartom, de ez a nagyközönség érdekeit csak akkor szolgálja, ha a közönségnek is rendelkezésre áll. A bankdirektorok és nagy urak nap és hétszámra lefoglalják az autót és a közönségnek nem jut. A huszonöt autó oly kis szám, hogy a közönség semmi áron sem juthat hozzá. A társaság azt akarja, hogy már nappal is a harmadik díjszabást használhassa, ha a kocsiiban két személynél több ül. Ez jogtalan. Elég, ha nappal csak a vasúttól jövő kocsik számára biztosítjuk a harmadik díjszabást.

*Nessi Gyula* azt kívánja, hogy az utas egyhuzamban maximum két óráig használhassa a kocsit.

Dr. *Wilhelm Adolf* az újabb tarifaemelést csak a vállalat szempontjából tartja indokoltnak. Huszonöt kocsit a közgyűlés határozata szerint a vállalat minden tarifaemelés nélkül is tartozik üzembe helyezni, ha tud. Pedig tud. Ha nem tetszik neki, tessék a szerződés szerint kényszeríteni erre. Méltányosak nem lehetünk annyira, hogy a közönség zsebéből bocsássuk a vállalat rendelkezésére. Nem hajlandó csak olyan tarifaemelésbe belemenni, amely a 2-ik és 3-ik között ne legyen nagyobb, mint a békében volt az 1-ső és 2-ik között.

*Grossmann Miksa* elfogadja a tarifaemelést azzal a feltétellel, hogy *nemcsak a pénzüntézetek és nagy vállalatok számára álljon a kocsik rendelkezésére, hanem kötelezzük a vállalatot, hogy legalább száz kocsit hozzon üzembe*, mert a huszonötből egy sem jut a közönségnek. *Igy a tarifaemelés nem egyéb, mint a közönség kijátszása.*

Dr. *Komlós Ágost* a tarifaemeléskor azt a szempontot tartja irányadónak, hogy a vállalat összes üzemi költségeihez ússunk hozzá egy tisztességes polgári hasznot. Vagyis az első ut legyen 1 kor. 40, minden további kilométer 1 korona, a bécsi mintára.

*Zipernovszky*: Ne méltóztassanak folyton bécsi példára hivatkozni, mert ott sportot üznek a közönség kiuzsorázásából.

*Grossmann Miksa*: Berlinben és Drezdában még mindig üzemben van a kocsik 80 százaléka és a békeállapothoz képest csak 20 százalék a tarifaemelés.

*Nessi Gyula*: Ugy van, erről én is tudok.

*Schreiber* rendőrtanácsos: A huszonöt kocsit Budapesten elvész. Száz kocsit a minimum, a mit forgalomba kellene hozni. Huszonöt kocsival még tarifaemelési vitának sincs értelme. Éjjel az autotaxi most egyáltalán nem áll a közönség rendelkezésére, a szabályrendelet szerint erre nem is kötelezhető, tehát ezért logikus éjjelre a tarifaemelés, különben nem kapunk kocsit. Még a lófogatú kocsik sem kötelezhetők éjjeli fuvarra.

*Rényi Dezső* tanácsnok: A vállalatnak is érdeke, hogy minél több kocsi legyen üzembe, mert annál inkább megtalálja számadásait. Erre való tekintettel 50 kocsira bizton számíthatunk. Esetleg százra is, ha lesz gummi. Ne változtassunk a javaslaton, mert akkor újra lekerül az ügy a napirendről, ezért kell azt változatlanul elfogadni.

Gróf *Festetics Géza* elnök szavazásra bocsátja a kérdést. *Változatlanul senki sem fogadta azt el.*

*As elnök*: A száz kocsihoz ragaszkodnak az urak?

*Grossmann*: Én feltétlenül, mert a 25-ből egy sem jut nappal a közönségnek.

*Wilhelm*: Elég, ha éjjel jár magas tarifa mellett, ne kívánjunk több kocsit mindenáron. Csak éjjelre engedjük meg azonban a III-ik tarifát. *Wilhelm* indítványát elvetették.

*Komlós*: Mondjuk ki, hogy csak akkor engedjük meg a tarifaemelést, ha a vállalat december 1-től havonként legalább 10—10 új kocsit hoz forgalomba, míg eléri a százat.

A bizottság négy szóval kettő ellen *Grossmann Miksa* indítványát fogadta el.