

# Egy fővárosi üzlet.

A főváros és a Villamos városi vasuttt nagy üzlet készül, amelynek árát a községgel akarják megfizettetni. Arról van szó, hogy a főváros a vállalat koncesszióját meghosszabbítsa meg 25, esetleg 40 esztendővel álljon el a megváltás jogától, amely a fővárosra nézve 1917-ben beállana. A koncesszió meghosszabbítása és a megváltástól való elállás fejében a vállalat a főváros haszonrészesedését felemelné 10, illetve 11% -ra, kötelezné magát 45 millió korona új beruházásokat végezni és új részvénykibocsátás esetén az új részvényeket pari árfolyamon a fővárosnak átengedni. E szolgáltatások ellenében a főváros hozzájárul ahhoz, hogy a viteldíjak lényegesen felemeltesse.

Ez a terv valóságos merénylet a főváros és községe ellen. A haszonrészesedés felemelése 10, illetve 11%-ra korántsem olyan szolgáltatás, amelyért a koncesszió 25, illetve 40 esztendővel való meghosszabbítása indokolt volna. A Közutit vasút 16% bruttó részesedést fizet a fővárosnak, anélkül, hogy észébe jutna e magas részesedés ellenében a tarifák felemelését követelni. A 12 filléres szakaszjegyek 14 fillérré való felemelése 18%-os, a 16 filléresnek 20 fillérré való felemelése pedig 20%-os drágítást jelent, úgy hogy minden fővárosi polgár a jövőben egy ötödével többet fizetne a villamosnak, mint eddig, ami a szerény polgár budgetjében már lényeges drágítás. Tetézi ennek a tarifá-emelelésnek a súlyát az, hogy a szimmetria kedvéért és nehogy a várost azzal a szemrehányással lehessen illetni, hogy a saját vasutján drágítja a vitelbért, holott a magánvasuton megmarad az addigi tarifa: a tarifák egységesítésének ürügye alatt a Közutit vasut viteldíjainak felemelése is tervbe van véve. Ezzel a haszonrészesedés megnövekedése teljesen átháríthatik a nagyközönségre, amelynek végül is meg kell fizetnie a vállalatnak a fővárossal való barátkozását.

De a főváros szempontjából is hátrányos ez az alku, mert újabb igen nagy tőkebefektetést igényel a beruházásokkal amugy is teljesen igénybe vett fővárosi háztartástól. Nem tűnik ki az eddigi közlésekből, hogy a beruházandó 45 millió koronát, miként akarja előteremteni a vállalat, de valószínű a részvények pari árfolyamon való átvételének kikötéséből, hogy az új befektetendő tőke egy része részvénykibocsátással fog beszerezhető. Ez esetben tehát a fővárosnak, amelynek a Városi vasutnál a megvásárolt részvénytörzs ára fejében már 28 millió koronája van lekötve, még pedig akként,

Iktatószám	<b>Budapestre vonatkozó ujságcikkek</b>		Osztályozás	385.85
Szerző	Cím		Tárgy	385.85
	Egy fővárosi üzlet.		Hely	
Forrás	Magyar Heroldok Lapja		Idő	"1914"
	Bp.	1914. II. 30	Személy	
(Hely)	(Idő)	(Köt. v. füz.)	Helyszám	

hogy erre az összegre évente néhány száz-ezer korona kamatvesztést fizet reá, újabb milliókat kellene kiizzadnia azért, hogy a Városi villamos vasut összrészvényeseit egy nagyobb és jövedelmezőbb üzletre juttassa. Mit kap hát a főváros magától a vállalatától a koncesszió ilyen hosszú időre való meghosszabbításáért? Kapja a haszonrészesedés felemelését, amelyet a vállalat a községgel fizettet meg.

Érthetetlen, hogy a főváros urai éppen ezzel a vállalattal szemben teljesen lemondanak a városítás politikájáról és a közérdekű üzemek kérdésében vallott elveikről. Ugyanakkor, amikor a polgármester, a tanács és a főváros tanácsüli közgyűlése elvül hirdeti, hogy a nagy monopóliumokat mind meg kell szüntetni és a fővárosnak magának biztosítani, — amely elv szolgált legutóbb ürügyül az autobusz-koncesszió kiadása ellen is, holott itt csak négy esztendő koncesszióról lett volna szó — a főváros a Villamos városi vasuttal szemben feladja ezt az elvi álláspontját és szőröstől-bőröstől kiszolgáltatja magát újabb 45, illetve 60 esztendőre annak a vállalatnak, amelynek felelő részében pedig már ma is a tulajdonosa. Miért nem forszirozza éppen csak ezzel a vállalattal szemben a főváros a teljes városítást, amihez nem kellene egyéb, mint a mai részvénytörzs másik felének a megszerzése? Miért nem halljuk most a főváros pénzügyi tudósaitól, hogy a befektetendő tőkét amortizálni lehet majd az üzem jövedelméből és miért felejtik el hirtelen a kommunális finanszírozások, hogy minden haszonrészesedésnél feltétlenül nagyobb jövedelmet nyújt a fővárosnak az üzem egész jövedelme?

Egyszerre önmaga és eddigi politikája ellen fordul a székesfőváros és kiszámítja, hogy a 10%-os haszonrészesedés több, mint a 100%-os összjövedelem. Vajjon honnan ez a hirtelen megváltozása a kommunalizáló politikusok megváltási hajlandóságának?

Ennek az üzletnek tehát nem szabad létrejönnie. Ha a főváros belátja eddig elkövetett hibáit és beismeri nyíltan, hogy a horribilis magas árban való részvényvásárlás részéről nagyon rossz üzlet volt, úgy ne akarja hibáját most azzal tetézni, hogy ezt a rossz üzletet a polgárok százezreinek a zsebéből kihuzott fillérekkel feljavítsa. Bármilyen nagy legyen is a vállalat vezetőinek összeköttetése a főváros vezető köreivel és bármily kedvezően hangolja is ez üzlet iránt a polgármestert, a tanácsot és a demokrata többséget a kerületközi és kommunális hatalmi érdekkapcsolat: nem lehet nekik sem szemel hunyniok ama tény előtt, hogy itt kerülő uton a közterheknek egy rettenetes emelése van készülöben, mert egy 18—20%-os tarifaemelés — a két közlekedési vállalat mai forgalmi bevételei szerint számítva is — évente 6 millió korona többletet jelent. A főváros polgársága tehát évi 6 millió koronával fizesse meg azt a nagy „víványt“, hogy a Villamos városi vasut 45, illetve 60 esztendővel tovább maradjon a monopóliumi birtokában.

Arról a lehetetlen érdekösszeütközésről, amely ennek az üzleti tervnek a tárgyalásánál felmerült azzal, hogy a Városi villamos igazgatóságában a székesfővárosnak ugyanazok a vezetői ülnek, mint akik a főváros nevében a vállalatot tárgyalnak, ezáltal nem szólunk. Ez az érdekösszeütközés és inkompatibilitás olyan nyilvánvaló és olyan súlyos, hogy megnyugtató kiegyenlítése el sem képzelhető másként, mint e félszeg állapot gyökeres megszüntetésével a teljes megváltás útján. Ez az egyetlen mód, amely kiséghető a fővárost abból a lehetetlen helyzetből, amelybe került abban a pillanatban, amikor főrésztvényesi minőséget vállalt a részvénytársaságnál. Itt csak tabula rasa segíthet, minden más megoldás a komplikációk újabb végtelen sorozatát idézi fel és úgy a fővárosra, mint a polgárságra nézve csak hátrányos lehet.