

A Városi Villamos Vasut a városé legyen!

*

Indítvány a főváros április 16-iki Közgyűlésére.

A főváros legközelebbi közgyűlésére dr. Oláh Dezső törvényhatósági bizottsági tag és társai a következő indítványt jelentették be:

— Utasítsa a közgyűlés a tanácsot, hogy a Városi villamos vasuttársaság április 23-án tartandó közgyűlésén a megürült három igazgatósági tagsági állást, valamint a főügyelő bizottságban megürült helyek többségét a főváros törvényhatóságának a tanács által kijelölendő kiküldöttjeivel töltsse be, a jövőben pedig gondoskodjék arról, hogy ugy ezen társaságnál, mint mellékvállalatánál az igazgatóság és főügyelő bizottság többsége a főváros kiküldöttjeiből álljon. Végül tekintettel arra, hogy a Városi villamos vasuttársaság közgyűlése április 23-án lesz, kérjük ezen indítványra a sürgősség kimondását.

Az érdekes indítvány megokolásából kiemeljük a következőket:

— A részvénytársaságok vezetése és irányítása az igazgatóság kezeibe van letéve, az ügyek és ügykezelés ellenőrzése pedig a főügyelő bizottság hatáskörébe tartozik. A társaság e két szervével szemben a részvényesek közgyűlésének hatásköre csak e két szerv megválasztására és ügyvitelük eredményeinek utólagos ellenőrzésére terjed ki. Ez okból mindazok, akik részvénytársasági alapon szervezett vállalkozásukban tőkéjüket kockáztatják, saját érdekükben gondoskodnak arról, hogy maguknak a társaság hatalmi és ellenőrző szerveiben: az igazgatóságban és főügyelő bizottságban a döntő tulsúlyt biztosítsák. A székesfőváros megszerezte ugyan a Városi villamos vasuti részvénytársaság részvényeinek többségét, de eddigelé elmulasztotta azt, hogy a társaság vezetésében magának a döntő szót biztosítsa. A főváros törvényhatóságát a vállalat

részvényeinek megvásárlására nem a kecségető pénzügyi eredmények, hanem az a szándék vezette, hogy a főváros közönségének érdekében a közlekedési hálózat kiépítésére és a közlekedés megszervezésére jó és olcsó közlekedés biztosítása céljából magának irányadó befolyást biztosítson. A városítási akció ezen főcéljának elérése érdekében eddigelé mi sem történt. Elegendő reámutatnunk a legutóbbi idők eseményeiből arra, hogy a városnak az automobil bérkocsi közlekedési vállalatban való részesedése a tanács minden erőfeszítése dacára éppen a Városi villamos igazgatóságának ellentállásán tört meg, de reá kell mutatnunk arra is, hogy a részvények többségével rendelkező főváros a legsürgősebb és legfontosabb vo-



Iktatószám

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1913"

Személy

Szerző

Cím A Városi Villamos Vasut a városé legyen!

Forrás:

Népszava

Bp-

(Hely)

1913

(Idő)

14/13

(Köt. v. füz.)

nalak — például a Wesselényi-utcai vonal kiépítését sem képes kieszközölni.

Ez az indítvány természetes és magától értetődő, ellenben nem természetes az, hogy egyáltalában meg kell tenni és hogy még csak most teszik meg. A tanácsnak kötelessége lett volna ezen indítvány értelmében eljárni mindjárt akkor, amikor a részvények többségét méregdrágán megszerezte. Ennek az egész részvényvásárlásnak csak úgy lett volna értéke és értelme, ha a főváros a ropant nagy áron szerzett fő részvényesi minőségét azonnal és teljes mértékben kihasználta volna, másképpen nem. Hiszen 1917. január elsején egy fillér befektetés nélkül átvehette volna a főváros a Városi Villamos egész üzemét, a részvényvásárlást tehát csak egy gyors, erélyes és a közönség érdekei szerint igazodó közlekedési akció tette volna elfogadhatóvá. Ezt annak idején meg is irtuk, de nem hallgattak ránk, nekünk pedig a városházán nincs szavunk. Így hát telt-múlt az idő és a főváros közlekedésügyében semmiféle lényeges változás nem történt.

Örülünk, hogy most megteszik a közgyűlésen a kezdő lépést. A közgyűlés pedig tartozik azzal a közönségnek — de erkölcsileg önmagának is — hogy az indítványt elfogadja. Lehet, hogy az indítvány elfogadása mélyen belevág a vállalat élén álló Hűvösök egyéni érdekeibe, de a főváros nem azért fektetett ebbe a vállalatba 26 millió körüli összeget, hogy magánérdekeket istápoljon, hanem hogy a közérdeket szolgálja. És ha a közgyű-

lés leszavazná az indítványt, ezzel csak azt bizonyítaná be a városatyák, hogy — különféle magántermészetű okokból — fontosabb nekik a két Hűvös érdeke, mint a főváros 900 ezer főnyi lakosságának az érdeke.

Hallottunk olyasmit emlegetni, hogy amikor a főváros a részvényeket megvásárolta, Hűvös vezérigazgató „illetékes” egyénektől ígéretet kapott, hogy őt és fiát meg fogják hagyni vezető állásukban, valamint hogy a többi érdekelteket sem fogják zavarni. Ennek a híresztelésnek nem akarunk hitelt adni, mert hiszen — ismételjük — a fővárosnak teljesen szabad kezét kell ennél a vállalatnál nyernie, máskülönben nem érvényesítheti a vállalathoz fűződő közérdeket. Ha ezt nem lehet elérni a huszonhat milliós befektetéssel, akkor várhattunk volna 1916 végéig, amikor befektetés nélkül korlátlan tulajdonába vehette volna a főváros az egész üzemet. Méltányosságról is beszélnek. De hiszen a vállalatnál érdekelt urak elég vagyont szerezhettek már és különben: méltányosak voltak-e ők a vállalat kizsákmányolt alkalmazottai iránt?

Meglátjuk tehát, hogy fölébred-e a közgyűlés lelkiismerete? Meglátjuk, miért adták ki a 26 milliókat: azért-e, hogy Hűvösök pozíciója biztosíttassék, vagy azért-e, hogy minél hamarabb — 1917 január 1-jét be nem várva — nagyszabású közlekedési politikába foghasson a város? Eddig semmi sem történt: a közlekedés nem lett olcsóbb, igazán szükséges és a lakásnyomoron is segítő vonalakat a Városi nem épít, az alkalmazottak nyomoruságos helyzetén számbavehető módon nem segített, a fölfelé való takarékoskodás útjára nem lépett, üzletvitelét a főváros hatályos ellenőrzése alá nem helyezte.

Ugy látszik csak egy dolog van, ami a Városinál most jobban működik, mint valaha: a rendelkezési alap. Ezért kezeli a polgári sajtó olyan elnézően a vállalat mostani természetellenes helyzetét és bizonyára ezért hallgat olyan konokul némely ajak, amelyek az volna a kötelessége, hogy beszéljen.
