



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: _____

Cím: _____

Közlekedési politika.

Forrás: _____

Pesti Napló

Bp.

916. X. 9

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

1916

Személy

Helyszám

Közlekedési politika

A megváltás láza gyötri újból a város-házát és a megváltó ismét nem a maga vérét, hanem a polgárság véres verejtékét használja fel a megváltási célokra.

A Városi Villamosvasut részvénytöbbségének megszerzése olyan lépés volt, amelynél nem lehet megállani. Amikor ezt a lépést elkövették, egyes üzletnek mondták a részvényvásárlást. Egy-két esztendő kellett mindössze annak a felismeréséhez, hogy az üzlet kitünő volt, — az eladók szempontjából és megbocsájthatatlanul rossz — a főváros szempontjából. A számok döntő bizonyítékot szolgáltatnak e tény mellett. A kétszáz korona névértékű részvényeket négyszázhusz koronájával vette a főváros. Kerekszámban hatvanötezer darabot vásárolt a drága részvényekből a főváros és a vételárat — huszonnyolcmillió koronát — nem a tartalékjaiból fedezte, hanem — kölcsönpénzből. A kölcsöntőke évi egymillió és hatszáz ezer korona kamattal terheli a költségelőirányzatot, a tizenkét koronás osztalékpolitika pedig évi nyolcszáz ezer koronát jövedelmez. Végeredményben tehát az üzlet mérlege az, hogy Budapest aktív vagyonának leltári értéke — figyelembe véve a mai árfolyamot — mintegy hatmillió koronával csökkent, az évi ráfizetés pedig nyolcszáz ezer korna.

Valahányszor pedig ezekből a számokból vádat építettek fel a főváros vezetői ellen, a védekezés mindig az volt, hogy a pillanatnyi veszteség efemer dolog, nem bír jelen-

tősséggel, mert a főváros nem penzügyi, hanem közlekedési előnyöket akart szerezni a tranzakcióval. A közlekedési előnyöket azonban sehol sem találjuk és abból a körülményből, hogy a főváros újból és újból visszatér a Közuti megváltásának a gondolatához, meg lehet állapítani, hogy ezeknek az előnyöknek a megszerzését ő maga sem tartja többé valószínűnek és a veszett fejsze nyelének a megmentését az újabb üzlettől, a Közuti megváltásától várja.

Ez pedig végzetes tévedés. Ha az első lépés, a kiindulási pont ilyen bevallott anyagi és közlekedési kudarccal végződött, vajjon ki fogja elhinni, hogy a folytatás jobb lesz és hogy az újabb üzlet nem fog újabb deficitet, újabb blamázt hozni. Aki egy kisebb üzlet vezetésére képtelennek bizonyult, hogyan tudná ellátni a jóval nagyobb üzletnek a vezetését? A Közuti vezetőit bizonyára mindenkor a Közuti részvényeseinek az érdekei vezetik és bizonyára nagyon jól tudják, hogy mit tesznek, amikor nem emelnek óvást a megváltás ellen. Nyílt titok, hogy a Közuti elérték teljesítőképességének, jövedelmezőségének legszélsőbb és soha sem remélt határához. Ami ezután következik és amit a főváros a megváltással a vállára venne, nem egyéb folytonos süllyedésnél. A háboru hihetetlen konjunktura volt a Közuti számára; ennek az esztendőnek tizenegy hónapja alatt huszonkétfélmillió korona volt a társaság személyszállítási bevétele, szemben az 1914. esztendő hasonló időszakának tizenhaimillió eredményével. Az esztendő végéig huszonötmillió koronára fog szökkenni a bruttóbevétel összege, ami rengeteg summa és olyan eredmény, hogy ha a Közuti vezetői csak álmodni is mertek volna

róla, úgy bizonyára sohasem kötelezték volna magukat arra, hogy a huszmillión felüli bevételből tizenhat százalékot fizetnek a fővárosnak. (Ez csak maszlag, — mondotta annakidején a közgyűlés Közuti-pártjának vezére. — Egész bátran megszavazhatjuk, hiszen teljesen ki van zárva, hogy mi valamikor huszmillió bevételel érjünk el.) Ám a háboru után rohamosan fog csökkenni a bevétel, amiben nemcsak a háborus forgalom megszüntének, hanem az autobusznak is része lesz, ezenkívül pedig a háboru után nem lehet továbbra halasztani a sínhálózat kibővítését, a kocsik javítását, új kocsik beszerzését, a teljesen kihasznált és tönkretett alépitmények renoválását. Az egyik oldalon a bevételek nagymértű csökkenése, a másikon a kiadások és új beruházások elmaradhatatlan tömege: világos, hogy a Közuti a jövőben nem

omt. X. lesz jó üzlet és milyen bizonyos, hogy a Közuti részvényesei a vállalat egyéb vagyonából bőséges osztalékot fognak élvezni azután is, éppen olyan biztos, hogy a városított Közuti újabb és mindennél tetemesebb veszteségnek lesz a forrása. Új vonalakat nem építhet már a Közuti, mert az amortizációs teher letörlesztésére nincsen már kilátás a koncesszió lejáratának (1948. január 1.) a napjáig. A perifériák közlekedéséről nem gondoskodhatik többé a Közuti, mert amíg egy perifériális, kültelki vonal jövedelmezővé válik, addigra már régen megszűnt a koncesszió. A nagy pénzügyi terheken kívül tehát ezek a közlekedési, szociális és városrendezési kötelezettségek is mind a főváros nyakába szakadnának a Közutival együtt.

A fő- és székvárosi fináncbölcsesség, amely a számtani alapműveletek közül csak a kivonást, a polgárság zsebéből való kivonást ismeri, a közlekedés terén a megváltás gondolatán kívül egyetlen egy eszmét tudott csak produkálni: az egységes villamos-tarifát. Egységes tarifa az volna, ha ezentul csakis tíz- vagy tizenkétfülléres jegyeket szednének. Ők azonban husz fillérben egységesítik a tarifát, ami annyit jelent, hogy a jegyek legnagyobb, nyolcvan százalékanak az árát tizenkét fillérről husz fillérre emelik fel. A többletből nagykegyesen átengednek két fillért a vállalatok-

nak is — egy okkal több, hogy az eszme hallát kívánjuk. A szakaszjegyeket csaknem kizárólag a középosztályhoz tartozók veszik igénybe. Ő ellenük megy tehát ez a „reform” is és az élelmiszerek, a szórakozás, a világitás megdrágítása után most már a legpolgáríbb közlekedést is drágítják, csak azért, mert a polgárság türelmébe vetett hit még sohasem bizonyult — tévedésnek.