


Iktatószám	Budapestre vonatkozó ujságcikkek		Osztályozás
	Szerző		Tárgy
	Cím	<i>A főváros vasútja.</i>	385.85
Forrás:	<i>az Est.</i>		Hely
	Bp.	1911	Idő
	(Hely)	1/5.	1911
			Személy
			Helyszám

A főváros vasútja

Nyilatkoznak a főváros vezérei a Városi Villamos részvény átvételéről

A főváros polgármestere által tegnap estére összehívott értekezlet majdnem egyhangulag a Városi Villamos Vasut részvénytöbbségének megvásárlása mellett nyilatkozott és így majdnem bizonyos, hogy a tranzakció létrejön és a főváros lesz a Városi Villamos Vasut új gazdája. E tranzakciót sok bizalmatlanság előzte meg, mert a főváros gazdálkodása eddig sem volt olyan, hogy valami nagy reménységet lehetett volna az újabb üzemek munkájához fűzni.

Az az előterjesztés azonban, a melyet a polgármester a közlekedési ügyi osztálylyal értekezlet elé terjesztett, azt mutatja, hogy ezuttal talán kivételnek fogunk örvendhetni és a főváros, mint egy nagy közlekedési vállalat tulajdonosa, végre olyan munkát fog végezni, a mely-

nek hasznát nemcsak egyesek, hanem az egész lakosság fogja élvezhetni. Lesznek olcsó munkásjegyek, lesznek versenyvonalak, megszorítják a kocsiparkot, kiviszik a vasutat olyan vidékekre, a hol a szegény nép olcsó lakást kaphat, egyszóval a részvények birtokát arra fogják felhasználni, a miből a főváros nagy tömegeinek igen jelentékeny előnye lehet.

Ebben a formában mindenesetre örömmel lehet fogadni a változást. Annál is inkább, mert a vasut ügykezelése nem kerül bürokratikus kezekbe, a melyek eddig még minden jót elrontottak, a mit rájuk bízta.

A közlekedési bizottság tegnapi határozata egyébként nagy örömet keltett városi körökben és a közönség körében is. Azt látják ebből, hogy a város végre kezébe veszi a közleke-

dési politika irányítását, a mire már régóta égető szükség van. Ebben garanciát látnak arra nézve, hogy a jövőben megszűnik mindaz a torzsalakodás, a mely eddig a két közuti vállalat között volt és megváltozik az az irány, mely nem szolgálta a közönség érdekeit. A főváros maga fogja csinálni közlekedési politikáját, a hogy annak mindenütt lenni kell.

Abból a körülményből, hogy a Városi Villamos Vasut csak 16 korona osztalékot fizetett, nem lehet semmit se következtetni. Azért fizetett ennyit, mert a nyereség jelentékeny részét tartalékba helyezte. Megvan a garancia arra, hogy már a legközelebbi évek során 18—22 koronára lehet felvinni az osztalékot. De ha már számításokat tesznek, nem lehet figyelemmel lenni arra, hogy $\frac{1}{8}\%$ -kal többé vagy kevesebbe kerül a tranzakció, mert a város közlekedési politikáját nem lehet egy-két évre megállapítani, hanem a messze jövő kell hogy igazolja azt a politikát, a mit most megkezdtek.

A nagyjelentőségű akcióról nyilatkozatokat kértünk az illetékes ténnyezőktől, s ezeket itt közöljük:

Hüvös József,

a Városi Villamos Vasut elnök-vezérigazgatója.

— Én érdekelt fél vagyok, természetes, hogy nem mondhatok véleményt. Nem akarom zavarni senkinek a cirkulusait, sem a Krausz Simonét, a kivel jó viszonyban vagyok, sem a polgármesterét, a kivel szintén jó viszonyban vagyok. Az én elvem: mindenkiel békeségben élni.

Bárczy István
polgármester.

— Mi most már egy komoly részvénytársaság vagyunk és nem igen szabad nyilatkoznom arról, hogy mik lesznek az elveim, mert ha azt mondanám, hogy járatlan helyekre vezetem a vasutat, akkor csökkennek a részvények, míg ha azt mondom, hogy a Kossuth Lajos-utcán viszem, akkor természetesen emelkedni fognak. Én a legjobbakat várom, de nem is fontos az, hogy mit várok, nem is fontos az, hogy mit nyilatkozom, a tett a fő és tervünket végre is fogjuk hajtani. A részvényeket megvásároljuk és meglesz a mód, hogy ezzel a köznek minden szolgáltatást megtehesünk.

Rényi Dezső tanácsos.

— Egy igazi nagy város modern fejlődésének igazi főfeltétele, hogy a közlekedés kezelése és az ebből folyó jövedelmek a közönséget illessék. A modern terjeszkedés mindig a közlekedés irányában halad. Ha egy homokdombra vezetem fel a vasutamát, körülötte egy kultúra kezdődik, a város fejlődik és épül. Ha átveszszük a villamos vasutat, nem a száraz üzleti szellem az, a mi a kezelésünkben vezetni fog, hanem a város kívánatos és arányos terjesztésének eszközéül fogjuk felhasználni.

Eddig nem voltak meg a módok, hogy kényszerithessük a társaságot vonalait arra vezetni, a merre nekünk a közlekedésügyi, ipari és társadalmi kívánalmaink szerint kedvező lett volna. A kezünkben tartott néhány utolsó koncesszió oly erős ellenértéket, ellenszolgáltatmányt kívánt volna a társaságtól, hogy inkább nem építették ki a számukra jövedelmező forgalmas vonalat, csakhogy ezen terheket ne viseljék. A terv kiváló, igazi nagyvárosi és reméljük, hogy mindenkori szimpátiájával fog találkozni.

Székely Ferenc, a Belvárosi Takarékpénztár elnökigazgatója.

— Minden igazi nagyvárosnak ideális törekvése kell hogy legyen az, hogy a közüzemek, mint a vízvezeték, gáz- és villanyvilágítás, közlekedés, saját kezelésében álljanak és ezeknek jövedelmét a köz élvezze. Természetes tehát, hogy

zö a villamosvasut-részvények időelőtti átvétele helyes és indokolt, a részvényeket illetve azok többségét *mindenárón meg kellett szerezni a fővárosnak*, ha csak a modern fejlődésben lépést akar tartani.

Szükség volt erre a város ipari, kereskedelmi és társadalmi fejlődése miatt. Kezünkben a lehetősége annak, hogy *a környéken lakó szegény munkás embereket a nap bizonyos óráiban, mondjuk, reggel 7-től 9-ig és este 7—9-ig két krajcárért vigyük majd munkahelyükre és onnan haza*. Az ilyen olcsó tarifák nem fogják rontani a vállalat üzleti értékét, mert a vállalat a mienk, a fővárosé, jogunk van minden közterületet és minden más egyéb javakat használatába bocsátani, ha üzleti gyengülésről lehetne szó.

Az árfolyam, a melyen a részvényeket vesszük, éppen nem mondható drágának, mert az 1817-ben lejáró szerződés feltételei olyanok az átvételt illetőleg, hogy az utolsó hét évből az öt legerősebb üzleti év jövedelmének megfelelő tőkét kellene a vállalatnak fizetni. Most tehát, a mikor a vállalat amugy is élete végéhez közeledik, természetes, hogy az igazgatóság minden módot felhasznál arra, hogy nagyobb osztalékot tudjon fizetni. Nem történnek befektetések, tartalékalap, biztosíték és egyéb alapokra nem történnek leírások és módjában áll a vállalatnak mesterséges módon úgy fokozni az utolsó öt év jövedelmét, hogy az

átvételi tőke egyszerűen horribilis lesz. A tervezett nagyszabású s én mint elfogulatlan, legnagyobb mértékben a pártján vagyok.

Ehrlich G. Gusztáv.

— A Városi Villamos részvények átvételének terve nagyon nagy valami. Olyan nagy dolog ez, mint a francia kölcsön vagy talán még nagyobb. Ha a kisebb vállalatba tettük is a főváros pénzét, az urak mégis mi leszünk. A közutinak ilyenformán való megszerzése éppen háromszor ennyibe kerülhetett volna, de különben is egységesen szépen csak ezt lehet vezetni. Mi aztán majd *kényszeríteni tudjuk a közutit, hogy ugyanazokat a kedvezményeket nyújtsa, mint a mit majd mi adunk a publikumnak*.

Nem telik bele két év és a Közuti is a városé lesz. Lehetetlen dolog az, hogy egy ilyen városban, mint Budapest, pedig mi nem is vagyunk igazi világváros, öt közlekedési vállalat működjék és hogy valakinek esetleg háromféle társaságtól kelljen jegyet váltania, ha Budapesten utazni akar. Nagyon nagy dolgot csinált Bárczy, a Hűvösök talán kerestek is egy csomó pénzt ezen az üzleten, mert előre tudták, de az nem baj, mert nekik azt tudniok kellett, mert üzletfelek voltak. Ha három évvel előbb megcsináltuk volna ezt az üzletet, akkor még 10 milliót lehetett volna spórolni.