



# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

385.85

Szerző: .....

Hely

Cím: *A villamos vasutak városítása.*

Idő " 1916 "

Forrás: *Bpesti hírlap*

Személy

Bp.

1916. V. 5.

Helyszám

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Köz

## A villamos vasutak városítása.

— Megváltják a Közutit. —

A főváros községesítő politikája, a mely esztendőnk óta egyre több és több monopóliumjellegű üzemet vont a főváros igazgatása alá, elérkezett most legnagyobb céljához: a közuti közlekedés községesítéséhez. Már akkor, a mikor a főváros megszerezte a Városi Villamos Vasut részvénytöbbségét, meg volt a megállapodás, hogy megvásárolják a Közuti vasut részvénytöbbségét is, a Balkán-háború kitérése azonban minden erre vonatkozó tervet megakasztott. Azóta több ízben is megnyilvánult az a törekvés, hogy a Városi és a Közuti vasut közötti érdekközösséget teremtsenek s a két vasutat közös igazgatás alá vonják, de e tervek soha sem jutottak túl eddig a kezdeten. Most végre elérkezett a közuti közlekedés községesítésének eszméje a megvalósuláshoz: tárgyalás folyik arra vonatkozóan, hogy a főváros megszerezze magának a Közuti vasutat és magához váltsa a Városi Villamos Vasutnak még magánkézben levő részvényeit.

A Közuti Vasut megszerzésére vonatkozóan háromféle módról van szó. Az első a vasut megváltása; ez a megoldás azonban tulságos pénzaldozáttal járna, mert a városnak a beruházások nominális értékét kellene megfizetnie. Ezenkívül az üzem továbbfolytatása újabb beruházást s ezzel kapcsolatosan újabb hitelműveletet tenne szükségessé, tehát igen súlyos terhet róna a városra. A vasut megszerzésének második terve az, hogy a főváros átadja Városi Villamos-részvényeit a Közuti Vasutnak s ezért cserébe megfelelő Közuti-részvényt kap abból a részvénytömbből, mely a Közuti tárcájában van. Ehhez a mennyiséghez csatolná azután azt a részvénytömböt, a mely egy vagy több pénz-

intézet tulajdonából lenne megszerezhető. Ennek a módszernek az a lényeges hibája, hogy a mai állapot szerint nem biztosítaná a majoritást. A harmadik mód végül az, hogy a város előkészíti a megváltást, még pedig úgy, hogy a részvényeket a mai tulajdonosoktól *járadék fizetésének biztosításával* szerezze meg. Ez a járadék a koncesszió lejártáig, 1948-ig tartana s megállapításánál a hét utolsó esztendő osztalékát vennék alapul, még pedig úgy, hogy a két legrosszabb évet fióvelmen kívül hagyják s a többi öt esztendő osztalékából állapítják meg az átlagosztalékot. Ez körülbelül a részvény 7 százalékos *jövedelmezőségének* felelne meg. Ebben az esetben a Közuti Vasut külön válna a helyi érdekű vasutaktól, de a telkek és a többi vagyontárgy a város tulajdonába menne át.

A főváros vezetősége ezt a harmadik módot tartja a leghelyesebbnek. Ennek keretében a Városi Vasut kisebbségi részvényeseinek kártalanítását is elintéznék a vagyontárgyak értékének lelkiismeretes megállapításával. Fölvetődött azonban az a terv is, hogy nem végkielégítést kapnak a kisebbségi részvényesek, hanem *járadékot*, a mely — a Közutinál elvégzendő tranzakció mintájára — 16 korona 75 fillért tenne ki minden részvény után. A tárgyalás, mely tehát a Közuti és a Városi Vasut teljes megszerzését célozza, körülbelül négy hete folyik s ma már abban a stádiumban van, hogy igen közel áll a megvalósuláshoz.

Abban az esetben, ha a tranzakciót az említett módon sikerülne lebonyolítani, sor kerülhetne a *tarifa tervezet revíziójára* is, a melynek így minden előnyét kizáróan a főváros és a község élvezhetné.

A kérdés tehát (kapcsolatban *egyéb városítások* kérdésével) immár olyan stádiumba ju-

tott, hogy a nyilvánosságot is foglalkoztathatja. Rákerül ennek folytán a sor majd arra is, hogy a közgyűlés vezető tényezői elmondhassák véleményüket arról a reménységükről, a mely e hatalmas tranzakcióhoz pénzügyi és városfejlesztő nézőpontból egyaránt fűzhető és vállalják a felelősséget az esetleges kockázatért, a mivel az járna, ha számításukban valamely lényeges tényezőről megfeledeztek volna.