

# FŐVÁROS.

## A főváros és a városi villamos.

A Krausz és Bettelheim cég azt az ajánlatot tette a fővárosnak, hogy 55.000 darab városi villamosrészvényt 420 koronás és 13.150 darab részvényt 413 koronás árfolyamon átenged a fővárosnak. Ez a 68.150 darab részvény, amely így 28.695.692 koronába kerülne, a fővárosnak döntő befolyást biztosítana a városi villamos irányításában. Amint a részvények többsége a főváros kezébe kerül, a főváros ura lesz a villamosnak, részt kap a vállalat tíz millió koronát meghaladó tartalékalapjából is és részese lesz a földalatti meg a szentlőrinci helyiérdekű vasutnak, amelyeket a megváltás esetén nem kapott volna meg. De a főváros, mint a vállalat fő részvényese, magának tartja meg a Wesselényi-utcai, a Dohány-utcai s a Kossuth Lajos-utcai villamosvasutak koncesszióját. Az ajánlatot ma délután a polgármester a pénzügyi s a közlekedési bizottság elé terjesztette. A két bizottság együttes értekezletén örömmel fogadta ezt az előterjesztést. Az értekezletről a következő tudósításunk szól:

(Az előterjesztés.)

Az értekezletet dr. Bárczy István polgármester nyitotta meg. Az előterjesztés, amelyet Rényi tanácsos olvasott fel, mindenekeltt rámutat a főváros közlekedésében uralkodó bajokra, amelyeknek egyik fő oka az, hogy a közúti vasúti forgalom berendezésére és fentartására több vállalat kapott a főváros területére koncessziót. A főváros már hosszabb idő óta tudatában van ezeknek a bajoknak és iparkodott is rajtuk segíteni, de a hatóságnak ebben az irányban folytatott törekvései legtöbbszörre meghiúsultak a vállalatok merev magatartásán. A jövő ebben a tekintetben nem biztat semmi jóval. Az egyes közlekedési vállalatoknak biztosított engedélyidő mindinkább közeledik, amiből az következik, hogy a vállalatok új vonalakat csak akkor építenek, amikor az új beruházások kamatozását az engedélyidő lejártáig biztosítotttnak látják. Innen van, hogy a fővárosnak oly vidékei, amelyeken városfejlesztési érdekekből szükség volna közlekedési eszközökre, közúti vasúti forgalom híján szűkölködnek. De a város belsejében is megakadt a hálózat fejlesztése, mert a hatóság a város belsejében még szükséges és jól jövedelmező új vonalak létesítését kötelességéhez híven olyan ellenszolgáltatásokhoz köti, amelyek a területhasználati szerződésekben nem foglaltatnak benn, de amelyeknek biztosítása úgy a hatóság, mint a közönség érdekében fekszik. A bajok orvoslására többféle mód kínálkozik. És pedig: a) városi saját vasút építése, b) a területhasználati szerződések revíziója, c) a megváltás és d) a vasuttársaságok üzletében való részvétel. A polgármester érett megfontolás után arra a meggyőződésre jutott, hogy a főváros közlekedési politikájának irányítására a mai viszonyok között legalkalmasabbnak látszik az a mód, hogy a meglévő vasuttársaságok valamelyikének üzletében részt vegyen. E célból a múlt évben tudakozódott az iránt, nem volna-e lehetséges a közúti vasuttársaság tárcájában lévő részvények átvételével ezt a kérdést megoldani. Mint-hogy azonban csak csekélyebb számu — 25.000 darab — részvénynek aránylag súlyos feltételek mellett való átvételéről volt szó, az erre vonatkozó tárgyalásokat abbahagyták. Ujabbán azután tudomására jutott a polgármesternek, hogy a budapesti városi villamos vasút részvényeinek nagyobb tömege a Krausz és Bettelheim cég rendelkezése alatt áll és miután a cég a részvények átengedésére hajlandóságot mutatott, folyamatba tették a tárgyalásokat, amelyek egy beadványra vezettek, amelyben a cég hajlandónak nyilatkozott 55.000 darab városi villamos vasúti részvényt 420 koronás és 13.150 darab részvényt 413 koronás árfolyamon átengedni. Az összes 68.150 részvény átvétele összesen 28,695.692 korona 29 fillér költséget jelent.

A polgármester és Rényi Dezső tanácsos, a székesfőváros közlekedésügyi bizottságának vezetője, mint az előterjesztés aláírói, végül a következő javaslatot teszik:

A törvényhatósági bizottság közgyűlése elhatározza, hogy a Budapesti Villamos Városi Vasút-Társaság részvényeiből 68.150 darabot és pedig 55.000 darabot 420 korona vételárban, 13.150 darabot pedig 413 korona vételárban, összesen tehát a folyó kamatokkal együtt 28,695.692 korona 29 fillérért megszeres és evégből a tanács részéről bemutatott ajánlatot elfogadja. Együttal elfogadja a közgyűlés a tanácsnak a pénzügyi és gazdasági bizottság által a művelési költségeinek ideiglenes fedezésére vonatkozó javaslatát is azzal, hogy a végleges fedezet kérdésében kellő időben külön előterjesztés lesz a tanács részéről teendő. Utasítja a közgyűlést a tanácsot, hogy a vé-

teiből kifolyólag szükséges egyéb intézkedéseket saját hatáskörében tegye meg.

Az előterjesztést a megjelentek éljenzéssel fogadták.

(A vita.)

Magához a tárgyhöz elsőnek dr. Bródy Samu szól hozzá, aki elvi szempontból ellenezte azt, hogy a főváros tőzsdei üzletet kössön. Tudni szeretné, hogy a beváltási számadások alapján mennyit érne a részvény a beváltáskor és mennyit ér ma és mennyi a részvények mai belső értéke. Azt is tudni szeretné, mi van az elővételi joggal? Addig, míg a felvetett kérdésekre felvilágosítást nem kap, nem alkothat magának ítéletet az ügyről. Megjegyzi azonban, hogy ha kellő megnyugtatóban lesz része, úgy nem zárkózik el az előterjesztés elfogadásától. Indítványozza, hogy a kérdés tanulmányozása és a részletek megismerése céljából a határozathozatalt néhány napra fügesszék fel.

Dr. Bárczy István polgármester hosszabb beszédben reflektált a felszólalásra. A felvilágosítások megadását megnehezíti az akörülmény, hogy olyan dolgokról kellene nyilatkozni, amelyeknek pertraktálása éppen odavezetne, ahova Bródy Samu célzott, a tőzsdére és a reá való hatására. Ugyanez áll az oszlaték szempontjából való kilátásokra is. (Ugy van!) Természetes, hogy ennek a dolognak a megítélésénél szükség van egy kis bizalomra is és fel kell tenni a tanácsról, hogy nem proponál rossz, hibás dolgot. Ami a részvények mai árfolyamát illeti, ez az árfolyam bizonyítéka annak, hogy ez a legnobilisabb módon megcsinált üzlet a főváros részéről és hogy az ajánlattevő cég is korrektül viselkedett. De különben is az árfolyam kérdésétől el kell tekinteni, mert az semmit sem bizonyít. A polgármester ezután a megváltás kérdéséről nyilatkozott, amelynek sem a szentlőrinci helyi érdekű vasut, sem pedig a földalatti vasut félrészesedése nem tárgyai. Pedig nagyfontosságú kérdés az, hogy a főváros egy helyi érdekű vasutvonalnak az irányításába is befolyást nyerjen. De fontos az is, hogy a földalatti vasut vezetésében döntő befolyást nyerjen, mert éppen ez a vasut az, amelynek a jövőben fejlődnie kell és amelyet éppen a földfeletti vasutvonalak túlterheltsége miatt fejleszteni is kell. De van még egy momentum, amely a felajánlott megoldás mellett szól és ez, hogy a mai közlekedési mizériákat még hat évig, amíg a megváltás lehetősége megnyílik, tétlenül nézni igazán nem lehet. A megváltás módozatai is kedvezőbben alakulhatnak, ha a főváros már most befolyást gyakorol az üzlemben. Ami az oszlatékat illeti, annak nagyságáról most nyilatkozni nem lehet, mert ez első sorban attól függ, hogy a főváros milyen közlekedési politikát szándékozik folytatni. Hogy mennyire fejlődőképes a Budapesti Villamos Városi Vasut, arra nézve az utolsó három év bruttó bevételei adnak fényes bizonyítékot. Mert amíg 1908-ban a bruttó bevételek összege 5,616.529 korona 20 fillér volt, addig ez az összeg 1909-ben 6,291.653 korona és 24 fillérre és 1910-ben 7,220.954 korona 89 fillérre emelkedtek. Ezekből az adatokból csak arra lehet következtetni, hogy a vasut a város égisze és befolyása alatt csak fejlődni fog, de mindezekből kitűnik az is, hogy nem valószínű, hogy a főváros erre a tranzakcióra rá fog fizetni. (Helyeslés.) A cél az, hogy a főváros döntő befolyást nyerjen egy közlekedési vállalat irányításában. Azt állítja, hogy az utóbbi időben ennél fontosabb kérdés még alig fordult meg a közgyűlés előtt. S ha ennek a kérdésnek nagy fontosságával tisztában vagyunk, ne keressük a tized %-nyi különbségeket, mert ennek a kérdésnek a megoldásával egészen új és nagy perspektíva nyílik a főváros közönsége közlekedési érdekeinek kielégítésére. (Éljenzés és taps.)

Székely Ferenc rámutat arra, hogy ez az üzlet nem tőzsdei spekuláció, hanem vagyonehelyezés. Igen természetesnek tartja, hogy minden modern város programja kell, hogy legyen az, hogy a publikum részesedjék a város vagyonában. A kérdés csak az, mi helyesebb: az-e, hogy biztosítsuk a közlekedési politikában a főváros döntő befolyását, vagy az, hogy 1917-ben megváltjuk a vasutat. Megváltás esetében egy-egy részvény értéke körülbelül 460 korona volna. A részvények ma 3.8%-ot jövedelmeznek. Ez nem sok, de bizonyos, hogy a részvények értéke a főváros birtokában emelkedni fog. De a döntő ebben a kérdésben az, hogy a főváros ezzel a vásárral hatalmas befolyást nyert a másik közlekedési vállalat üzemére is. Az előterjesztést igen szerencsésnek és ügyesnek tartja és ahoz hozzájárul. (Helyeslés.)

Dr. Kollár Lajos és dr. Komlós Ágost után dr. Vázsonyi Vilmos beszélt. Ez a tranzakció — ugymond — szokatlan, de szokatlan a helyzet is, a melyben vagyunk. A múlt hibái hoztak bennünket ebbe a kényszerhelyzetbe. Ha Bródy a formát elvben el nem utasítja, akkor nem tudja milyen módot tudna Bródy arra, hogy a részvények többségét a főváros megszerezze. A Közut Vaspálya Társaság által annak idején felajánlott részvényvásárlás, amikor 25.000 darab részvény 600 koronás árban való átvételéről volt szó, nem volt kedvező, mert a fő-

város ezzel a vétellel a részvényesek törpe minoritását képezte volna csak. A főváros azonban csak majoritáson részvényes lehet, mert egy üzlemnek a vezetését csak ily módon irányíthatja és veheti a kezébe. (Helyeslés.) Még akkor is elfogadná az előterjesztést, ha az 1917-ben bekövetkező megváltás valamely csekély összeggel előnyösebbnek mutatkoznék, pedig az minden valószínűség szerint hátrányosabb lesz. Összefügg azonban ez a kérdés még a helyes telekpolitikával is, mert utját állja a spekulációnak. Más mód nincs és csak így gyakorolhatunk majd befolyást a társaságra is. Nekünk eddig mindig csak sóhajtozás volt összes jogunk, s nem volt ostorunk, hogy megfenyítsük a visszaéléseket. Üdvözlí a polgármestert az előterjesztés megtétele alkalmából és elfogadja az előterjesztést. Kivánja azonban, hogy ne csak a részvények tulajdonosa váltazzék, hanem szociális irányban is történjen valami. (Helyeslés.)

Dr. Hecht Ernő fentartani kívánja az elhatározás szabadságát és éppen ebből a célból ismerni óhajtja a kérdéssel összefüggő szerződéseket és számadásokat. Dr. Bródy Samu kijelenti, hogy őt az itt elhangzott érvek teljes mértékben megnyugtatták s miután neki nem célja, hogy mindenáron opponáljon, hozzájárul az előterjesztéshez.

Dr. Plattly György örömeinek ad kifejezést az előterjesztés felett, amely új érat nyit a fővárosi közlekedés terén. A kérdés megoldása nem jár szerte finánciális áldozattal.

A vita ezzel véget ért és a polgármester megköszönvén a bizottsági tagok megjelenését, az értekezletet berekesztette. Az értekezlet tagjai megélejezték a polgármestert.

\* **A Vár rendezése.** A közmunkák tanácsa tegnapi ülésén, amelyen Tolnay Lajos titkos tanácsos elnökölt, a Vár építési fejlődésének irányításán vitakoztak. Erre a vitára az adott alkalmat, hogy a Várban most épül az első négyemeletes ház s a közmunkatanácsnak az a szándéka, hogy nagyobb házat, mint háromemeletest, a Várban nem enged építtetni.

A Disz-tértől észak felé, a hátyavonalakon, többnyire paloták vagy oly régi házak állanak, amelyeknek telkei a palotaszéri elhelyezkedésre alkalmasak. Ami a Vár belsejét illeti, tény, hogy ott csak azok keresnek lakóhelyet, akiket életviszonyaik éppen oda utalnak. Az utolsó fél században a Vár középső részén alig épült néhány új ház, pedig közben volt egy tíz éves időszak, amikor rendkívüli adómentességet akartak kedvezni az építkezőknek. A feltűnő stagnáció jellemző bizonyítéka annak, hogy a Vár belsejében nincs meg az a lakáskereslet, amely a város minden más részében. Ha tehát a főváros rohamos fejlődésének hosszu ideje alatt a Vár belső része földszintes és egyemeletes házaival elegendőnek bizonyult az ott elhelyezkedést kereső lakosság befogadására, ebből az következik, hogy e terület befogadóképességét tulmagas házak építésével fokozni nem lesz soha közszükség. Érvényesült a vita során végül az a szempont is, hogy a Várnak a múltból öröklött építési jellegét lehetőleg megóviuk, annál is inkább, mert a város többi részeiben a történelmi múlt nyomait a modernizmus, a haladó kor igényeinek szolgáltatában már csaknem egészen elfüjtette. A Várban — természeti fekvésénél fogva — a helyzet más. It a múltból származó emlékek föntartására a modern érdekek sérelme nélkül lehet is, kell is törekedni, mint az egész város oly kiváló nevezetességének megőrzésére, amely a külföldnek is méltán számíthat érdeklődésére és megbecsülésére.

Mindezek a szempontok egyébiránt már az építési szabályok alkotásánál ismeretesek voltak. Mert bár a Vár építési módja eddig egyszerűen az első övezetbe való sorolással oldott meg, ámde különleges korlátozásokat előírni akkor még nem is mutatkozott aktuális föladatnak, mivel a Várban oly építkezésekre, amelyek az érintett szempontokkal ellentétbe jutnának, senki sem számított. Ez a föltevés évtizedeken át helytállónak bizonyult és csak a legújabb időben találkoztunk oly jelenségekkel, amelyek szükségessé teszik, hogy a Vár építési módját specializálják. Sőt itt meg sem lehet állani, hanem kapcsolatosan a Vár lejtőire is a viszonyoknak megfelelő különleges építési módot kell megállapítani. Ezért a közmunkatanács saját műszaki osztályának meghagyta, hogy a Vár és lejtőinek különleges építési módját vegye tanulmány alá és a megoldásra nézve sürgősen terjesszen elő javaslatot. Addig is, amíg a megoldás bekövetkezik, eivileg kimondotta a tanács, hogy a Várban legfőljebb csak háromemeletes házakat, huszonegy métert meg nem haladó párkánymagassággal szabad építeni, úgy hogy az építészeti kiképzés a Vár jellegével összhangban legyen.

\* **Tejhamisítás miatt negyven nap.** Annak idején jelentettük, hogy a hatodik kerületi előljáráóság Schwarz Lajos tejnagykereskedőt tejhamisítás miatt 1800 korona pénzbüntetésre és negyven napi elzárásra ítélte. A tanács most ezt az ítéletet megerősítette.