



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím:

Aktuális közlekedési problémák

Forrás:

Pesti Napló

Bp.
(Hélv)

1916. XII 8
(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1916"

Személy

Aktuális közlekedési problémák

A Városi Villamos kisebbségi részvényei —
A Közuti megváltása — A propeller-forgalom rendezése

Három hét múlva 1917-re fordul az idő és az új esztendő beálltával néhány függő kérdés megoldása nyer különös aktualitást. Ezen megoldatlan és 1917-ben megoldható probléma elsősorban a Városi Villamos Vasút dolga. Köztudomású, hogy a Városi részvényeinek ötvenegyszázalékát a főváros vásárolta meg és nem vitás az sem, hogy erre az üzletre sok százezer koronát fizet rá évenként a főváros. A Városi Villamos Vasút koncessziója 1940. január 1-én jár le, azonban a főváros 1917. január 1-től kezdve a koncesszió lejártá előtt is bármikor beválthatja a részvényeket, illetve a részvények 49 százalékát, amely még magánkézben van. 1917-ben el kell dölni tehát annak, hogy a főváros milyen politikát kövessen a Városival, a Városi kisebbségi részvényeivel szemben. Többféle megoldás kínálkozik. Az egyik az, hogy a főváros birtokába veszi a vállalatot és 1940-ig osztalékot fizet a részvényeseknek. Ez a megoldás nem volna célszerű, mert az osztalékot a felmondást megelőző két esztendő osztalékának az átlagában kell megállapítani; e szerint tizenhat koronát kellene fizetnie a fővárosnak, ez pedig sokkal több, mint amennyit a vállalat fizetni tud és mint amennyit a főváros elbírná. Eppen ezért lehetetlenség ma megváltásról beszélni, hanem a következő évek osztalékpolitikáját úgy kell irányítani, hogy az átlagosztalék — öt-hat esztendő múlva — minimális legyen. Csakis ebben az esetben lehet szó a Városi teljes városításáról és ez az egyetlen mód arra, hogy a főváros némi kárpótlást kapjon a részvénytöbbség megvásárlásánál szenvedett károkért. A baj csak az — és éppen ez a körülmény teszi sürgőssé a problémát — hogy amíg a Városi részvényeinek 49 százaléka magánkézben van, addig szó sem lehet a Városinak

tarifaemelésével, egységes közlekedési díjjal, vagy más reformokkal való felsegitéséről, mert hiszen a főváros ezzel a magánrészvényeseknek szerezne hasznát — a közönség pénzéből. Most látjuk csak, milyen lehetetlen helyzetbe került a főváros a Városi részvénytöbbségének megvásárlásával; ha a vállalat jövedelmezőségét emelni akarja, — a kisebbségi részvényeseket juttatja nagyobb osztalékhoz, ha pedig mesterségesen csökkenti az osztalékot, — maga is kevesebb osztalékot kap és így a részvényeire még többet fizet rá.

*

A Közuti megváltásáról ismét sokat beszélnek és sokat tárgyalnak a városházán. Itt is a közlekedés megdrágításának a terve születteti a döntést, mert abba semmi szín alatt sem mehet bele a főváros, hogy a közlekedési vállalatok „egységes tarifa” jelzővel lényegesen emeljék a viteldíjakat és az emelésből a fővárost mindössze egy fillér illesse meg, a vállalatokat ellenben három fillér. Rendezni kell a főváros és a Közuti közötti viszonyt a világitási adó miatt is, mert a Közuti bizonyára beváltja azt a fenyegetését, hogy pöröli a fővárost a szerinte jogosulatlan és szerződésellenes adó miatt. Ugy lehet, hogy a legközelebbi hetekben, vagy napokban nyilvánosságra hozzák azokat a számításokat, amelyeket a Közuti megváltásáról már tavasszal végeztek. Látni fogjuk tehát, mit kér a Közuti, mit ígér a főváros és mi a terve egyáltalában a főváros vezetésének a Közuti vasuttal.

*

1917. január 1-én jár le a Dunagőzhajózási Társaság szerződése, amelynek értelmében a vállalat évi 200.000 koronás szubvenciót kapott az államtól a Boráros-tér—Újpest—Margitszigeti hajóközlekedés fentartásáért. Ugyancsak 1917-ben jár le a Csavargőzös vállalat rt. szerződése, amely a propeller-forgalomra vonatkozó koncessziót foglalja magában. A két szerződés között szoros összefüggés áll fenn. A Csavargőzös vállalat ugyanis nem reflektál többé a koncesszióra és ugyanezt jelentette ki a maga részéről a főváros is. Viszont a Dunagőzhajó-

zási Társaság közölte a kormányhoz, hogy meglandó a propeller-forgalomról gondoskodni, de csak úgy, ha a 200.000 koronás szubvenciót a hosszamenti hajózásért továbbra is élvezheti. Kivüle

Magyar Folyam- és Tengerhajózási rt. is pályázik — úgy a propeller-koncesszióra, mint a 200.000 koronás szubvencióra. A főváros tehát teljesen kiengedte a kezéből a propeller-forgalmat és a koncesszióért csak a két hajózási vállalat küzd. Mint-hogy a küzdelem eredménye terminushoz van kötve, rövidesen megtudjuk, ki fogja bonyolítani a Csavargőzös-forgalmat, amely remélhetőleg nem lesz olyan szegénytelen többé, mint eddig volt.