



Iktatószám

# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy 385.85

Szerző

Cím Budapest közlekedése.

Hely

Idő

"1914"

Forrás:

Magyar kereskedők lapja

Személy

Bp.

1914 1/4

(Köt. v. füz.)

Helyszám

(Hely)

(Idő)

## Budapest közlekedése

— Glücksthal Samu dr. nyilatkozata. —

Budapest székesfőváros kereskedelmének, sőt az egész város fejlődésének mérvét és irányvát az adja meg, hogy miképpen oldják meg a város közúti közlekedésének most még függőben levő kérdését. Megkérdeztük ezeknek az ügyeknek egyik legalaposabb ismerőjét, Glücksthal Samu dr.-t, aki véleményét erről a fontos dologról a következőkben mondta el:

A közlekedés fejlesztésének legfontosabb problémája a villamos vasúti társaságokkal szemben a város magatartása.

A Városi villamos vasut rt. közismert beadványa különféle módosításokat szenvedett, a módosított tervek még nincsenek kinyomtatva és így még korai volna azokról a nyilvánosság előtt beszélni. De az már ma is bizonyos, hogy sem az engedélytartam meghosszabbításába, sem pedig a viteldíjaknak a legminimálisabb, akár burkolt formában való fölemelésébe belemenni nem lehet. Viszont azonban a város fejlesztése érdekében szükséges vonalak kiépítését semmiféle ürügyvel tovább halasztani nem szabad.

Az új vonalak engedélyezése előtt — mint-hogy új vonalak építése akármelyik vállalatnak csak a város hozzájárulásával engedhető meg — tételesen megállapítandó az illető vonal várható amortizációjának mérve a befektetett tőke és a számításba jöhető bevételek figyelembevételével, még pedig évről-évre beosztott amortizációs összeggel. A háramlás bekövetkeztéig a vállalat viselje az illető évekre eső törlesztési hányadokat, azontul pedig a város. Meg lehet talán azt tenni, hogy a jobb jövedelmezőséggel kecsegtető, már most kiépített és élénk forgalmu ut-

vonalakon áthaladó villamos vonatoknak, amilyen pl. a Kossuth Lajos-utcai vagy a Wesselenyi-utcai, törlesztését rövidebb időben, illetőleg nagyobb évi annuitásokban állapítják meg, a kevésbé jövedelmezőnek látszó, inkább a jövő fejlődés érdekében szükséges vonalakat, amilyen példának okáért a Villányi-uti, hosszabb időre szabják meg. A törlesztés mérvének ilyen módon való meghatározása már egyszerűen számítás dolga és e körül nagyobb ellentétek a város és a vállalatok között aligha merülhetnek föl.

Mindenesetre szem előtt kell tartani azt, hogy a nyereszkesedésre alakult magánvállalatoknak meg van az a kétségbe nem vonható joguk, hogy befektetett tőkéiket illendően gyümölcsöztesse és afölött örködjenek, hogy a részvényeseknek a társaság vagyonhánvadára való igénye ne csorbulhasson. Nem volna tehát semmiesetre sem helyes annak a tervnek a megvalósítása, hogy a Városi villamosnak csak úgy engedessék meg a tőkeemelés, hogy az új részvényeket pari árfolyamon legyen köteles a városnak átadni, mert így a város az eddig a kibocsátási árfolyamok fölöslegeiből és a részvényesek közt szét nem osztott nyereségmaradványokból összegyűjtött tartalékoknak az egyes részvényt megillető részét minden jog ellenére elkobozná. De másfelől nem lehet és nem szabad a háramlást sem elejteni, sőt még csak elodáznai sem. A mai generációnak nincs joga jövőendő nemzedékeket megterhelni és nem mondhat le olyan üzemmek a lehető legrövidebb idő alatt bekövetkező háramlásáról, amelyeknek föltétlenül biztos a jövedelmezősége.

Ha ilyen alapon az egyik vagy másik vonalat, amelyet a város szükségesnek tart, egyik társaság sem akarná megépíteni, — ami nem valószínű, mert ha számítását megtalálja mellette, minden vállalatnak érdeke, hogy vonalhálózatát kiterjessze és bevételeit fokozza. — adotti esetben az ilyen kérdés megoldására is

meg lehet majd a módot találni. Persze ez a mód nem lehet az, hogy a város maga építse ki az illető vonalat, különösen nem kölcsönpenzen, mert arról le kell szoknunk, hogy Budapest székesfőváros évről-évre újabb hiteligenyekkel jelenik meg a pénzpiacon. De talán kamatbiztosítással vagy a jobb, azonnal bőven jövedelmező és olyan vonalak közt való junktim föllállításával, amelyek csak később kecsegtetnek kielégítő jövedelmezőséggel, esetleg más előnyök nyújtásával minden a köz érdekében szükséges vonal

kiépítésére lehet a háramlás kitolása és a viteldíjak emelése nélkül is vállalkozót találni.

A már említett néhány új vonalon kívül sürgős volna a földalatti villamosnak a Városligeten át az új szénpálvaudvarig egyfelől és az új löversenytélig másfelől, persze a föld szintjén való meghosszabbítása, aminek nincs tulajdonképpen semmi akadálya, mert az uttest szintjében már most is sűrűn lakott és élénk forgalmu vidékeket átszelő vonalak kiépítéséről van szó. Keresnünk kell e mellett a módját, hogy nem nagyon hosszú idő alatt megépülhessen a földalatti villamos vasut a Rákóczi-ut és a pesti belső körutak, Váci-körut, Károly-körut, Múzeum-körut alatt, ellenben a földalatti villamos vasutnak a Duna medre alatt Budára való átvezetése még hosszú ideig, legalább addig elmaradhat, amíg a város egyéb sürgős beruházásait meg lehet csinálni.