

Iktatószám	Budapestre vonatkozó ujságcikkek		Osztályozás
			Tárgy 385. 858
Szerző	Cím <i>A Városi Villamos tervei</i>		Hely
			Idő " 1914 "
Forrás: <i>Világ</i>			Személy
Bp.	1914 1/9	(Köt. v. füz.)	Helyszám
(Hely)	(Idő)		



A Városi Villamos tervei

Felemelik a viteldijakat — A tizenkétfilléres jegy ára tizennégy fillér, a tizenhatfilléres jegyé husz fillér lesz

Budapest, január 8.

Dr. Bódy Tivadar alpolgármester néhány nappal ezelőtt munkatársunknak nyilatkozott a főváros jövő pénzügyi terveiről. Ebben a nyilatkozatában érintette azokat az érdekes terveket is, amelyek most a Budapesti Villamos Városi Vasúttársaság igazgatóságát foglalkoztatják. Röviden arról van szó, hogy a Villamos Városi Vasúttársaság arra kéri a fővárost, hogy 1940-ben lejáró koncesszióját hosszabbítsa meg huszonöt esztendővel, azaz 1965-ig, ami annyit jelent, hogy az eddig még le nem törlesztett kötvény- és részvénytőkéit, valamint az ezután felveendő beruházási tőkéit nem 26, hanem 51 esztendő alatt törleszteni a vállalat. A főváros, igen természetesen, a nagy financiai előnyöket jelentő koncesszió meghosszabbítását nem akarja ingyen adni, hanem a Villamos Városi Vasút akcióját arra akarja fölhasználni, hogy a vállalat a fővárosnak fizetendő részesedést jelentékenyen emelje föl.

A Városi Villamos Vasúttársaság hajlandó is fölemelni a részesedés kulcsát, de ezért új rekompenzációt kér. Nevezetesen a tizenkétfilléres jegyek árát föl akarja emelni tizennégy fillérre, a tizenhatfilléres jegyek árát pedig husz fillérre. A tizenkét fillérről tizennégy fillérre drágított viteldijért a vállalat azt az előnyt kínálja, hogy a jövőben a 14 filléres jeggyel két szakaszt lehetne utazni, illetve az új jegy-

tipus egyszeri átszállásra is érvényes lenne. A tizenhat fillérről husz fillérre fölemelt tarifáért egyik-másik relációban hosszabb utat lehetne tenni, mint eddig és a 24 filléres tarifa megszünnene, ellenben a 30 filléres tarifa továbbra is változatlanul érvényben maradna.

Hogy a tarifaemelésért milyen rekompenzációt adna a Városi Villamos a fővárosnak, hogy a vállalat hány százalékkal emelné föl a fővárosnak fizetendő részesedés kulcsát, — ez természetesen a tárgyalásoktól, az alkudozásoktól függ. Egy bizonyos, hogy a Városi Villamos Vasút ez idő szerint 3 százalékot fizet a fővárosnak a bruttó forgalmi bevételből. Ez a 3 százalék 1913-ban körülbelül 300.000 koronát tesz ki. Ezzel szemben a Közüti Vaspályatársaság mult esztendei bruttó forgalmi bevételének 10.85 százalékat adja oda részesedés címen a fővárosnak. Ez a 10.85 százalék 1.973.590 koronát tesz ki. Ha a Városi a jövőben nem 3 százalékot, (1915-től kezdve ugyanis 4 százalékot kell fizetnie) hanem 10 százalék részesedést fizetne a városnak, akkor a tavalyi forgalomból kerekén egymillió korona jutna a főváros pénztárának. Megjegyezzük azonban, hogy némelyek szerint — egy szaklap is azt írja — a főváros 12 százalékban akarja megállapítani a részesedési kulcsot. Azonban, hogy ennyi lesz-e a kulcs vagy kevesebb: ez a jövő titka, mert kétségtelen, hogy sok szó fog esni még addig a Városi Villamos terveiről, amíg ezekből a tervekből valóság lesz.

Egyébként — mint Bódy Tivadar alpolgármester nyilatkozata alapján megirtuk — a koncessziómeghosszabbítás nem érintené azokat a jogokat, amelyeket a Villamos Városi Vasúttal kötött szerződés a megváltásra és

naramiasra nevezte a fővárosnak biztosít. A főváros tehát 1917 január 1-től kezdve a vállalatot megválthatja, ami azt jelenti, hogy 1917 január elsejétől kezdve a főváros birtokába veszi a vállalatot; fizeti a kötvények kamatait, a részvények és az élvezeti jegyek osztalékát, ezenkívül törleszti az 1917-ig ki nem sorsolt kötvény- és részvénytőkéit. Ha a főváros élni akar a megváltás jogával, akkor ezt már a jövő év elsején be kell jelenteni a vállalat igazgatóságának. Szóval ebben az esztendőben a fővárosnak határoznia kell a megváltás dolgában.

Ha pedig a főváros nem akarna élni a megváltás jogával, abban az esetben 1940-ben a vasut minden felszerelésével a főváros tulajdonává válik. Az 1940-ben bekövetkező hátramlás tehát épp ugy benne van a most érvényben levő szerződésben, mint abban, amelyet most akar kötni a vállalat. A két szerző-

dés között csupán az a differencia, hogy az újonnan kötendő szerződés szerint 1940-ben ugyan a főváros tulajdonába megy át a vasut, de az 1940-ig le nem törlesztett kötvény- és részvénytőke törlesztésének a terhé a főváros vállalná magára.