



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím: Villamos vasutak a főváros
kezelésében.

Forrás: Világ

Bp.

1916 V. 21

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1916"

Személy

Székesfővárosi háziyomda 1915.

Villamos vasutak a főváros kezelésében.

Steller Antal magánmérnök a Magyar Mérnök- és Építész-Egyletben a minap „Villamos vasutaink a főváros házikezelésében és a Közúti vasút megváltása” címmel. Az előadó hibának tartja, hogy a székesfőváros 1911-ben a Városi vasút részvénytöbbségét megszerezte, mert az ebből eredő veszteség eliminálása érdekében vagy a tarifa emeléshez kell nyulnia, vagy fejlesztenie kell a hálózatot és üzemet, vagy végül a B. K. V. T. megváltásával és egységes üzletvitellel javíthatja az eredményt. Statisztikai kimutatások után arra az eredményre jut, hogy a vasutak birtokában a bevételeket emelendő, kénytelen lesz a főváros újabb tőkét befektetni és pedig minden 1 korona több-bevétel érdekében körülbelül 4.5 korona lesz befektetendő.

Az előadás után vita volt, melyen szólsra elsőnek Széll Árpád mérnök, a Közúti vasút igazgatója jelentkezett. Érthető, okokból nem nyilatkozik a megváltásról, de rendre cáfolja Steller állításait, illetve helyrehozhatja téves adatait. Elsősorban Steller grafikonjából kimutatja, hogy helytelen az a következtetése, mely szerint a bevételek szoros összefüggésben volnának a beruházott tőkével. Például felhossa, hogy az Üllő-uti közúti vonal körülbelül ugyanannyiba kerül, mint a Rákóczi-uti vonal, a bevételek mégis háromszor akkorák ez utóbbinál. A Budapest—lőrinci h. é. vasút egy-egy kilométerjébe nagyjában ugyanannyi van befektetve, mint a budafoki, gödöllői, csepeli, stb. itteni h. é. vasutaknál, míg a kilométerikus bevétel a lőrincinél kereken 100.000 K, a budafokinál 45.000 K, a Budapesti h. é. vasutaknál 39.000 korona. Szerinte a vasút bevételei nem a befektetett tőkével, hanem a közúti vas-

utaknál az utca élénkségével, helyiérdekű vasutaknál a vidék kulturális állapotával, az ipar és kereskedelem nivójával, nálunk a jó vagy rossz természettel és nem utolsó sorban a szakszerű üzletvitellel vannak összefüggésben. Áttérve Stellernek a Közúti vasút vasúti üzletéből eredő 1913. évi osztalékának kiszámítására, rámutat arra, a kardinális tévedésre, hogy míg a bevételi oldalán tisztán a vasútüzleti jövedelmet veszi tekintetbe, addig a „kiadások” közt az ugynevezett „szabad vagyon”-t terhelő kiadásokat is szerepelteti. Bemutatott számításai alapján a vasútüzletből eredő 1913. évi osztalék 8.25 százalék, illetve a felülosztalék 3.25 százalékot tesz ki, — az 1914. évben a bevételek lényegesen emelkedvén, a kiadások pedig alig szaporodtak, — ezen osztalék 11 százalékot, illetve a felülosztalék 6 százalékot ért el. Végül áttér Steller előadónak ama javaslatára, hogy a város ahelyett, hogy a vasutakba befektetett külföldi tőkét a megváltással visszafizetné, létesítsen új üzleteket, illetve ajánlja, hogy a város építse ki egyrészt saját számlájára a kültelken szükséges új vasúthálózatot, a földalatti vasutat és építse meg az általa tervezett vízerőtelepet, mert ezek Steller szerint lucratív üzletek. Szél szerint a befektetett tőkét nem fizetik vissza a megváltáskor, hanem a főváros magára vállalja a háramlás bekövetkeztéig a vasútüzletből eredő osztalék kifizetését. Szél után a kérdéshez még Kissházy, Jakobovits és Becsey mérnökök szóltak, mindhárman a megváltás mellett.