



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztalvadás

385.85

Szerző:

Cím: *A Közúti „megváltása”*Forrás: *Posti napló*

Bp.

1916. IV. 7.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Hely

Idő

Személy

Helyszám

"1916"

A Közúti „megváltása“

Börzelovagok a városházán

Vasárnapi számunkban megemlékeztünk azokról a kombinációkról, amelyek a börze tájékozódásáról indultak meg a Közúti Vasút felé. E kombinációknak tárgya a Közúti megváltása volt, egyben pedig a villamos vasúti viteldíjak felemelése. Megmondottuk a véleményünket az ügyről: a világháborús állapot általában, a főváros lerongyolódott pénzügyi helyzete pedig különösen, lehetetlenné teszik ilyen tranzakciós ötleteknek a megvalósulását. A börzén azonban tovább folyik a merész játék, a Közúti árfolyama újabb emelkedést mutat és mert a fővárosnak kereskedelmi szellemtől áthatott vezetősége sohasem volt érzéketlen üzleti természetű ügyek iránt, a börzéről a fővárosra is átcsapott a Közúti megváltásának hirtullama.

A megváltással tehát, mint aktuális dologgal kell számolni, annál is inkább, mert a fővárosnak kapóra jön a börze elkeseredett tusája. A fővárosnál nagyon örülnek, hogy a Közúti megváltását, mint közeli eseményt pertraktálják a sajtóban is, mert így a nyilvánosság megbarátkozik az azzal a gondolattal, amelyet eddig jámbor óhajképpen rejtegettek magukban a város bölcsői. Egy dolog bizonyos: valaminek történnie kell, valamiképpen reperálni kell azt a súlyos erkölcsi és anyagi vereséget, amely a fővárost a Városi részvénytöbbségével érte. A reperálásnak legtermészetesebb módja a városi osztalékának fokozása. Azonban a legvérmesebb remények mellett sem várható 13—14 koronánál magasabb osztalék, minthogy pedig az

ilyen erőltetett osztalék-politika is csak mérsékelné a főváros nagy ráfizetését a Városi részvényeire, önként előáll a *tarifa-emelés szükségessége*. Tarifaemeléssel nagyon könnyen lehet két-három millióval megjavítani a Városi mérlegét. Csakhogy ez az emelés voltaképpen nem egyéb, mint *közvetett adóemelés* és emellett megvan az a hátránya, hogy teljesen jogosulatlanul részesednének belőle a Városi *kisebbségi részvényesei*. Nem is lehet a Városi tarifáját emelni addig, amíg a részvények 49 százaléka magánkézben van; viszont a főváros a tárcájában levő 51 százalékon annyit veszít, hogy ezt a veszteséget lehetetlenség még fokozni. A tarifaemelésnek egy további elháríthatatlan akadály, hogy ebből az üzletből a *Közútit nem lehet kihagyni*. Ha a Városi tarifa megdrágul, a Köz-

úti ellenben nem, úgy a Városi villamos vasút nem bírja ki a Közúti konkurenciáját. Annaira plauzibilis ez a szomorú helyzet, hogy amikor egy esztendővel ezelőtt a főváros felajánlotta a Közútinak a tarifaemelést és a 16 százalékos haszonrészesedések felemelését kérte ennek fejében, a *Közúti visszautasította az ajánlatot*, mert nagyon jól tudta, hogy a Városi tarifa emelése elkerülhetetlen és hogy akkor minden ellenérték nélkül emelheti ő is a viteldíjakat.

Keresik a „megoldást“

Ez a szerencsétlenül összekuszált és a Városi részvénytöbbségének megszerzésével végképpen elrontott helyzet kényszeríti a fővárost arra, hogy állandóan tárgyaljon valamelyes kibontakozásról. A börze hiénái előtt nem ismeretlen ez a helyzet és nem is késtek azzal, hogy visszaéljenek vele. Hangos szóval hirdetik, hogy a főváros

drága áron megvásárolja a Közúti részvényeket, ami pedig nemcsak pénzügyi abszurdum, mert százmillió kellene hozzá, hanem erkölcsi lehetetlenség is azok számára, akiknek nevéhez a Városi szomorú részvényvásárlása fűződik. Mert vajjon bizhatná-e a főváros közönsége Budapest egyesített közlekedését azokra, akik a kisebbik vállalatot, a Városi Villamost sem tudták a főváros pénzügyi és közlekedési érdekeinek megfelelően vezetni. Miért higyük, hogy a főváros tanácsának bármelyik tagja is nagyobb sikerrel intézhetné a Közúti ügyeit, mint ennek a társaságnak mai vezetősége, mikor az eddigi tapasztalat azt bizonyítja, hogy a Közúti egyre gyarapodott, a Városi ellenben a főváros kezelésében egyre jobban állik.

Megváltásról tehát szó sem lehet. Ezt a megoldást még a városházi optimisták sem remélik. Annaira nem, hogy máris tovább lapoztak a szerződésben és most egy másik tervet próbálnak ki. Ez a másik megoldás az volna, hogy a főváros vegye át a Közúti villamos üzemét és fizessen a Közúti részvényeseinek 1948-ig — a koncessziós szerződés lejártáig — évi 22 koronás osztalékokat. Ehhez a tervhez első sorban a Közúti beleegyezése szükséges. A főváros közönsége azonban semmi esetre sem egyezhetik bele abba, hogy ez a terv sikerüljön. A fővárosnak ugyanis ez esetben mintegy hétmillió koronát kell évente kifizetni a részvényeseknek és ezzel szemben *csak a villamos üzem az övé*, tehát nem élvezheti a Közúti helyi érdekű vasutjainak, ingatlanainak és egyéb vagyonának a jövedelmét. Ezek nélkül pedig nagyon is kétséges, hogy az évi hétmillió koronás osztalék fizetése talál-e fedezetet a Közúti villamos üzemében. De különben is ez a megoldás csak oktalan pénzpocskolás volna, mert hiszen 1948-ban a részvényesek a megváltási összeget is megkapnák. Hogy miből, arra ma még nem gondol a könnyelmű főváros.

Az üzlet haszna

Elhisszük, hogy a börze-lovagok mohón vetik magukat a Közuti részvényekre. Ők már kiszámították, hogy ha most 700 koronás átlagáron juthatnak Közuti részvényekhez, akkor először is évi 22 koronát kapnának a fővárostól, azután tetemes osztalékra számíthatnak a Közuti kezelésében maradó egyéb üzletek és vagyonok után, végül pedig 1948-ban még jelentékeny összegeket kapnak a fővárostól a részvények megváltása fejében. A börze és a főváros ismét egy hajón eveznek tehát, ám a bátor evezősök még sem fognak szélcsendben révhez érni, mert a közönség ezekután tisztában lesz azzal, hogy ismét az ő bőrre spekulálnak és ismét vele akarják megfizettetni azt a számlát, a melynek egyik tétele a spekulánsok kapzsisága, a másik pedig a főváros könnyelműsége.

A Közuti tranzakcióját oly sürgősnek tartják a városházán, hogy csütörtökön este már bizalmas előértekezleten tárgyalták a Közuti igazgatóságának a főváros felszólítására adott s a tervet *elben* helyeslő válaszát. Az értekezleten csak a törzsfőnökök vettek részt; megállapodás nem történt, hanem úgy határoztak, hogy szombaton újabb tanácskozást tartanak. A tárgyalások homlokterében az az alternatíva szerepel, hogy a főváros vegye át mielőbb a Közuti üzemet és fizessen a részvényeseknek a megváltás időpontjáig évi 22 koronás osztalékot.