

Pásztor Mihály: A „Közúti”.

Békekötéssel fejeztek be egy háborút néhány héttel ezelőtt Berlinben. Berlin városa indította a háborút a Grosse Berliner Strassenbahn-Gesellschaft ellen és a háború úgy végződött, hogy Berlin város húsz esztendővel meghosszabbította a Grosse Berliner Strassenbahn-Gesellschaft koncesszióját. Ez a békekötés azért érdekes, mert a komunáлизáló várospolitikai látszólagos kudarcát jelenti; bennünket pedig különösen azért érdekel, mert a berlini Strassenbahn háború és a budapesti „Közúti” háború között nagyon sok a hasonlóság.

Berlin város közúti közlekedése csaknem egészen a Grosse Berliner Straßenbahn kezében van. Ennek a vasútvállalatnak csak 1919-ben járt volna le a koncessziója. Mivel azonban Berlin város tanácsa a koncesszió lejárt előtt hatalmába akarta keríteni a vasútvállalatot, ennél fogva formális háborút indított a Grosse Berliner ellen, hogy kapitulációra kényszerítse. A város lassankint megvásárolta egy kisebb (5,834.000 M. alaptőkéjű) konkurrens vállalatnak, a Berliner Elektrische Strassenbahn-nak a részvényeit és attól fogva ennek a kis vonalnak a segítségével igyekezett Berlin város tanácsa megkeseríteni a Grosse Berliner Strassenbahn igazgatóinak az életét. Az eredmény az a békekötés, amelynek legérdekesebb pontja az, hogy Berlin városa lemond a komunáлизálásról, ellenben a vasútvállalat 1919-ben lejárt koncesszióját 1939-ig meghosszabbította. A komunáлизáló városi politika híveit méltán meglepheti ez a fordulat, pláne ha meggondoljuk, hogy a Grosse Berliner Straßenbahn-Gesellschaft az utolsó esztendőben 8-5%-os osztalékot fizetett és Berlin város részesedése is 3.5%-ra rúgott. Egy vállalatot tehát, amely tisztán 12%-ot hoz, minden rizikó nélkül házi kezelésbe vehetett volna Berlin város tanácsa. Berlin városa azonban még sem mert belemenni ebbe a fényesnek ígérkező üzletbe. A tanács úgy okoskodott, hogy a város finansziális érdekeit sokkal jobban megvédelmezheti, ha meghosszabbítja a vállalat szerződését, de az új szerződésben a publikum számára új közlekedési a város számára pedig új finansziális előnyöket köt ki. Így kikötötte Berlin városa, hogy az 1919-ben lejárt koncessziót 1939-ig hosszabbítja ugyan meg, de a külvárosi vonalakat – amelyeknek koncesszióját a kormány 1939-ig tolta ki – a vállalat 1939-ben átengedi Berlin városának. A vállalat a vasúthálózat használatáért 23 millió márkát fizet a városnak; ezzel szemben joga van a vállalatnak arra, hogy a meglévő 259 vonalon kívül 15 új vonalat építhessen. Ha azonban a külvárosokban énitett új vonalak jövedelmei nem fedezik a beruházási tőke amortizációját, a deficitet a város pótolni tartozik. Viszont, ha a következő esztendők során ezek a deficit vonalak is hasznot hajtanának, akkor a vállalat tartozik visszatéríteni a városnak a deficit fedezésére átutalt összegeket, ezeknek az összegeknek a 4%-os kamatjával együtt. A város a vállalat bruttó jövedelméből 8 % részesedést kap. Ha azonban a vállalat 1919 esztendőn túl fölemelné a tarifákat, akkor a bruttó bevételből való részesedés 10%-ra emelkedik. De Berlin város a vállalat tiszta jövedelméből is részesedik. Még pedig, ha az osztalékolásra kerülő tiszta nyereség a 22.875 millió Márka részvénytőke 12 százalékát, az egyéb részvénytőkének pedig a 6%-át meghaladja, akkor a nyereség többlet fele a várost illeti. Ha pedig az osztalékolásra kerülő tiszta nyereség az egész részvénytőke 10%-át haladja meg, abban a esetben a tiszta nyereség többletének háromnegyed része Berlin városé. Így ezek a legérdekesebb és egyúttal a legfontosabb pontjai a Grosse Berliner Strassenbahn új

szerződésének. Ez a néhány pont is azt bizonyítja, hogy az új koncessziós szerződés megkötésénél különösen és első sorban a város finansziális érdekeit tartották szem előtt. Ezekért az érdekekért még az esetleges tarifamelésbe is belement Berlin város tanácsa.

Ha Berlin város Strassenbahn-háborújának a részleteit vizsgáljuk, rá kell jönnünk, hogy a Grosse Berliner Strassenbahn dolga és a Budapesti Közúti Vaspályatársaság mai helyzete között rendkívül sok a hasonlóság. A Közúti Vaspályatársaság is nagy történések küszöbén áll. 1923-ban a fővárosnak joga lesz megváltani a vállalatot. A főváros ugyan előreláthatólag nem fog élni ezzel a jogával, ellenben arra használja föl a nevezetes dátumot, hogy a publikum számára új előnyöket szerezzen a társaságtól. Céljának elérésére Budapest ugyanazokat a fegyvereket használja, amelyek segítségével Berlin kapitulálásra kényszerítette a Grosse Berliner Strassenbahnt. Hogy követeléseinek nagyobb súlyt adjon: Budapest épp úgy főrszvényese lett a Városi Villamos Vasúttársaság, mint Berlin a Berliner Elektrische Strassenbahn-Gesellschaft-nak; és Budapest épp úgy megszeretné szerezni a „Közúti” birtokában levő vicinálisok tulajdonjogát, mint ahogy Berlin megszerezte a Grosse Berliner tulajdonában levő kültekli vonalakat.

A megváltásra ezért nem gondol ma a főváros, mert a megváltási jog feléledéséig még tizenegy esztendő van és különben is, megváltás esetén kisiklanék a város kezéből a „Közúti” vicinális hálózata, amelynek háramlási joga az államot illeti és megváltás esetén megeshetnék, hogy a környékbeli községek soká, már nem halogatható bekapcsolása után a Nagy-Budapest hátán olyan kisvasutak benyolítják le a forgalmat, amelyek Budapestnek részesedést nem fizetnek és amelyek építésére, fejlesztésére, menetrendjének és tarifájának a megállapítására a főváros közönségének semmi beleszólása nincs. Ennek az állapotnak minden áron elejét akarják venni. De különben is a „Közúti”-val kötött terület-használati szerződés olyan finansziális előnyöket biztosít a fővárosnak, hogy ezekről az előnyökről, amelyekhez minden tőkebefektetés és minden rizikó nélkül jut a város: úgy könnyedén lemondani nem szabad. Arról van szó, hogy a „Közúti” a személyforgalomból eredő bruttó bevételből a kilenc millió koronát meghaladó bruttó bevétel után már 16%-os részesedést fizet a fővárosnak. 1910. év végén már a 14 millió koronát meghaladta a „Közúti” forgalomból eredő bruttó bevétele és ebből a vállalat 1-31 millió korona részesedést fizetett a fővárosnak. Mivel pedig ugyancsak 1910-ben a vasútüzem tiszta nyeresége 2-257 millió koronát tett ki, megállapíthatjuk, hogy a főváros részesedése a vállalat tiszta nyereségének a 46%-át tette. Hogy a Közúti szerződésnek e pontja milyen előnyös a fővárosra, az a körülmény igazolja legjobban, hogy 1910-ben Bécs város közúti vasútja 42.19 millió korona bruttó forgalmi bevétel mellett mindössze csak 2.7 millió korona fölösleget szállíthatott be a város kasszájába; holott ha ugyanolyan szerződése lett volna a vasúttal, mint amilyen szerződése Budapestnek van a Közúti Vaspályatársasággal, akkor 5.8 millió koronát kellett volna beszállítania.

Ilyen körülmények között tehát a tárgyalásokat más bázisból kellett megindítani. Akkor merült föl az az idea, vajjon nem lenne-e helyes, ha a főváros magához váltaná a Közúti Vaspályatársaság részvényeinek a többségét. A főváros szempontjából azonban ez az idea sem előnyös. A „Közúti” részvényeit ma a tőzsdén 810-815-tel jegyzik. Ha tehát a főváros a részvénybirtok többségét meg akarná szerezni, akkor 80-90 mil-

lió koronájába kerülne a vásár. De különben is, a „Közúti” osztaléka a részvények árfolyamszerinti értékének a négy százalékát sem teszi. Ha tehát a főváros a mai^k árfolyam szerint vásárolná össze a részvényeket, akkor is ráfizetne az üzletre, mert hiszen a főváros csak kölcsönpénzen vásárolhatná össze a részvényeket, már pedig a város legjobb esetben is 4.6 százalékot fizet a kölcsönért. Egyébként az üzletnél a főváros vesztesége legjobb esetben is jóval nagyobb lenne 0.6 százaléknál, mert abban az esetben, ha a főváros a részvénybirtok többségét megszerzi: az azt jelenti, hogy a területhasználati jogért kikötött részesedés feléről lemond. Ma úgy áll a dolog, hogy a város minden tőkebefektetés és rizikó nélkül a bruttó forgalmi bevételből 9 millió korona bevételnél 510.000 koronát kap, 9 millió koronán felül pedig (ugyancsak a bruttóból) 16 százalékot. Ha azonban a részvénybirtok fele részben a városé, akkor a 16 százalékból 8 százalékot a sajátjából enged át önmagának. Még kevésbé helyeselhető a főváros érdekeinek a szempontjából az a megoldás, amely különben szintén felmerült: hogy a társaság három részre osztja a vagyont. Két külön részvénytársaságot létesít a vállalat nem háramlásképes vagyonából, a vicinálisokból és az ingatlan üzletből. Ezenkívül külön részvénytársaságnak maradna a közúti vasút üzeme. Az értékben ilyenformán jelentékenyen leszálított közúti vasútüzem részvényeinek többségét aztán átvinné a főváros. Ez a megoldás pedig azért lenne hátrányosabb, mint az előbbi idea, mert ennél a megoldásnál még a vicinálisok is kisiklanának a főváros kezéből.

Ez ma a helyzet. A probléma tehát marad továbbra is problémának és a város urai új megoldáson tanakodnak.