

Die Ablösung der elektrischen Verkehrsunternehmungen.

— Straßenbahn und Stadtbahn. —

Von gestern auf heute hat sich die Bewegung für die Ablösung der Straßenbahn erweitert. Heute ist nämlich nicht mehr von der Ablösung der Straßenbahn allein die Rede, sondern die leichtere Seite dieser Frage, die Ablösung der Stadtbahn hat gleichfalls greifbare Formen angenommen. Wie wir nämlich zuverlässig erfahren, sind Berechnungen bezüglich der Ablösung der Stadtbahn im Zuge, die ergeben sollen, wie sich die Transaktion auch mit der Straßenbahn gestalten wird. Es ist unerlässlich, daß wenn die Straßenbahn abgelöst wird, auch die Stadtbahn abgelöst werde, weil die Hauptstadt, wenn überhaupt, nur so ihre Rechnung finden kann.

Nachdem die Hauptstadt bereits im Besitze der Majorität der Stadtbahnaktien ist, hängt es lediglich von ihr ab, die Ablösung auszusprechen. Es kann sich also nur darum handeln, wie die Minorität der Aktionäre befriedigt wird. Im Sinne des Vertrags kann die Hauptstadt die Stadtbahn bei zweijähriger Kündigung vom Jahre 1917 ab ablösen. Die Hauptbedingungen sind, daß die Hauptstadt die Verzinsung der noch nicht ausgelosten Aktien übernimmt und für die noch auszulösenden Genußscheine verabsolgt. Die Genußscheine werden nur in dem Falle honorirt, wenn nach einer zu verabsolgenden Dividende von 5% per Aktie noch ein Reinertragniß erübrigt wird. Für die Verzinsung der Aktien nach der Ablösung bis zum Jahre 1940 dient als Basis die Durchschnittsdividende der letzten sieben Jahre mit Ausschaltung der beiden schlechtesten Dividenden. Anleihen der Gesellschaft, gleichviel welcher Natur sie auch sein mögen, die aber nicht investirt wurden, hat die Hauptstadt im Ablösungsfalle nicht zu amortisieren. Ueber diese wesentlichsten Ablösungsbedingungen sind jetzt im Stadthause Berechnungen im Zuge.

Bezüglich der Ablösung der Straßenbahn haben gestern, wie wir bereits berichtet haben, unverbindliche Besprechungen stattgefunden, deren Ergebnis dahin zusammengefaßt werden kann, daß für diese Transaktion Geneigtheit vorhanden ist. Es wurde aber, eben weil die Angelegenheit sich noch in embryonalem Zustande befindet, ganz besonders betont, die Ablösung werde nur in dem Falle durchgeführt werden können, wenn aus den anzustellenden Berechnungen jeden Zweifel ausschließend hervorgehen wird, daß die Hauptstadt nach jeder Richtung hin, alle Eventualitäten in Betracht gezogen, Garantien dafür haben wird, daß, wenn sie vorerst auch keine nennenswerthen Ueberschüsse, keinesfalls aber Verluste haben werde. So hat beispielsweise Dr. Wilhelm Vásonyi hervorgehoben, daß bei den Berechnungen jener Betrag, der der Hauptstadt jetzt aus den Einkünften der Straßenbahn als Beteiligung zufällt und der circa 2 Millionen Kronen ausmacht, unter allen Umständen sich als Ueberschuß ergeben müsse, wenn die Frage überhaupt diskutabel sein soll.

Uebrigens hat diese Angelegenheit mit dem heutigen Tage einen offiziellen Charakter angenommen, nachdem die Direktion der Straßenbahn gestern nach der Generalversammlung eine Sitzung hielt, in welcher die Anfrage des Bürgermeisters, ob die Straßenbahngesellschaft geneigt wäre, in Ablösungsverhandlungen einzutreten, besprochen wurde. Das Ergebnis der Verhandlungen offenbart sich in einem Brief des Generaldirektors der Straßenbahn Paul Sándor, den der Bürgermeister im Rahmen folgenden Communiqués zur Veröffentlichung bringt:

„Die Verkehrspolitik der Hauptstadt, sowie ihr Programm für die Entwicklung des Verkehrs können nicht eher richtig festgestellt werden, als bis wir wissen, ob und wann die elektrischen Eisenbahnen in der Hand der Hauptstadt vereinigt werden können. Die Mehrheit der Aktien der Budapester elektrischen Stadtbahn befindet sich bereits im Besitze der Hauptstadt und die im Grundbütungsvertrag gesicherte Möglichkeit der Ablösung ist bereits geboten. Was nun die Budapester Straßenbahn betrifft, tritt das Recht der Hauptstadt auf eine Ablösung erst im Januar 1923 ein, falls die Hauptstadt zwei Jahre früher, also im Jahre 1921, ihre Absicht auf die Ablösung kundgibt. Da das Interesse der Hauptstadt es erfordert, daß in dieser Frage die Ungewißheit sobald als möglich aufhöre, damit wir ferner die in der Verbollkommnung und Entwicklung des elektrischen Straßenbahnverkehrs zu gewärtigende Stagnation verhüten können, haben wir die Anfrage an die Direktion der Straßenbahngesellschaft gerichtet, ob sie geneigt wäre, sich in Unterhandlungen über eine im Sinne des Vertrags, doch vor dem vertragsmäßigen Termin zu erfolgende Ablösung der Straßenbahn einzulassen.“

Auf unsere Anfrage traf an den Bürgermeister gestern Nachmittag folgende Antwort ein:

„Ew. Hochwohlgeboren!

Auf Ihre von gestern datirte, an mich gerichtete Anfrage, ob die Direktion der Straßenbahngesellschaft geneigt wäre, sich in Unterhandlungen über eine im Sinne des Vertrages, doch noch vor dem vertragsmäßigen Termin zu erfolgende Ablösung der Straßenbahn in Unterhandlungen einzulassen, erlaube ich mir, Ihnen auf Grund eines Beschlusses, den unsere Direktion in ihrer heutigen Sitzung gefaßt hat, achtungsvoll mitzutheilen, daß unsere Direktion zu Unterhandlungen wegen einer vorzeitigen Ablösung der Straßenbahn bereit ist; unsere Direktion erachtet es jedoch als ihre Pflicht, zu erklären, daß sie zwar durch vorzeitige Ueberlassung der Straßenbahn die Verwirklichung der Verkehrspolitik der Hauptstadt zu fördern gern bereit ist, aber ebenso darauf vertraut, die Hauptstadt werden den Gesichtspunkt würdigen, daß eine vorzeitige Ablösung keine Schädigung unseres Unternehmens und unserer Aktionäre verursachen kann.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Bürgermeister, den Ausdruck meiner Werthschätzung.

Mit vorzüglicher Achtung

Budapest, 6. April 1916.

Paul Sándor,

Reichstagsabgeordneter, Generaldirektor.“

Es erübrigt dem nur noch beizufügen, daß die gestrige Direktionsitzung der Straßenbahngesellschaft dem Generaldirektor Paul Sándor die Vollmacht erteilt hat, die Verhandlungen mit der Hauptstadt einzuleiten.