



Szerző

Cím

Uj adó fenyeget.

Forrás:

Pesti hírlap

Bp.

(Hely)

1914

(Idő)

1/13

(Köt. v. füz.)

Hely

Idő

"1914"

Személy

Helyszám

Fővárosi ügyek.

Uj adó fenyeget.

— A Városi Villamos Vasut programja. —

A főváros körülbelül két évvel ezelőtt elhatározta, hogy a városi villamos vasut részvényeinek többségét az eladásra ajánlkozó pénzcsoporthoz megveszi. A tanács a vétel szükséges és előnyös voltát azzal indokolta, hogy helyes közlekedési politikát a jövőben csak úgy követhet, ha lényeges befolyást tud gyakorolni annak irányítására és fejlesztésére. A közgyűlés megnyugodott a tanács intézkedésében és a vétel meg is történt. A főváros a 136.000 részvényből 68.500 darabot vett 420 koronás tőzsdei árfolyam mellett, ami 28 millió 600 ezer koronának felel meg.

A vételárát 5.5 percentes kölcsönpénzből fizették ki, vagyis a kölcsön után évenként 1,575.000 koronát fizet a főváros. Ezzel szemben a részvények után 18 korona osztalékot kap, ami 4.26 százalékos kamatozásnak, vagyis 1,233.000 koronának felel meg. Ha már most kiszámítjuk, hogy a főváros mennyivel kevesebb osztalékot kap a kölcsönpénz kamatjánál, láthatjuk, hogy évenként nem kevesebb, mint 342.000 koronát fizet rá az üzletre.

Mindjárt megjegyezhetjük azt is, hogy az osztalék csak a múltban volt 18 korona, legközelebb már csak 16 korona lesz és jövőben esetleg még ennél is lényegesen kevesebb.

Ha pedig a hanyatlás okát keressük, kon-

statálhatjuk egyrészt, hogy a vétel méregdrágán történt, mert a részvények soha nem értek 400 koronát sem, és különösen nem akkor, amikor a vételárát drága kölcsönpénzből kellett fedezni; de éppen így megállapíthatjuk másrészt azt is, hogy a fejlesztés, a jövedelmezőség fokozása és a közlekedés helyes irányítása érdekében abszolúte nem történt semmi.

E kérdés megvilágításánál nem szabad figyelmen kívül hagynunk azt a körülményt sem, hogy a részvényeknek nem csupán a jövedelmezősége fog csökkenni, hanem fokozottabb mértékben csökkent már eddig is azok árfolyama. És minden jel arra vall, hogy ez az árfolyamesés — ha a részvények folyton kisebbedő belértékét vesszük figyelembe — szinte állandó lesz. A vételtől számított két év alatt a részvények 420 koronáról 327 koronára estek, ami darabonként 93 korona, 68.500 részvényt pedig 6,370.500 kor. csökkenés, vagyis rövid két év alatt ennyivel lett kevesebb a főváros vagyona.

Ezek számok és tények, amelyek önmaguktól beszélnek és amelyek kérelhetetlen ridegséggel igazolják, hogy a vétel és az egész tranzakció az előrelátás, a komoly megfontolás teljes hiányával történt és közlekedési politikánkat valóban a csőd fenyegeti.

Most még egy rendkívül fontos körülményről kell írunk. Ez pedig az, hogy a főváros fejlődésével párhuzamosan mindig több és több új vonalat kellene létesíteni. E téren megdöbbentő a stagnálás. A Közuti nem létesít új vonalat (a Wesselényi-utcai és Erzsébet-hídi vonaltól eltekintve) még akkor sem, ha a főváros engedélyt

ad erre. Nem épít pedig azért, mert az új vonalak után a bruttó bevételből a fővárost 16 százalékos részesedés illetné meg és a Közuti azt mondja, hogy nem létesít új vonalat, miután szerinte abból csak a fővárosnak van haszna, de különben is szerződésének lejártáig nem képes a befektetett tőkét teljesen törleszteni.

Nos, ugyanezre az álláspontra helyezkedik ma a városi villamos vasut is, amely azt mondja, hogy az amortizációt illetőleg az ő helyzete még sokkal kedvezőtlenebb, mint a közutié.

Ilyen szerencsétlen viszonyok között jött végre a vezetőség arra a gondolatra, hogy ha már a városi vasut részvényeinek többségét megszerezte, mégis csak tenni kell valamit, különben az eddigi csufos kudarcot még leplezni sem lehet.

Habár tehát főképen a közelmúlt bűneit akarják reparálni, szívesen látnánk ezt a munkálkodást, ha a reparáció egy jobb közlekedési

politika eredményeként jelentkezne majd. Azonban attól kell tartanunk, hogy nem így van, hanem a rossz gazdálkodásból származó hiányokat a közönséggel akarják busásan megfizetni.

A terv az, hogy:

1. A városi villamos vasutnak az 1940. évben lejáró háramlási jog fentartása mellett engedélyt adnak arra, hogy újabb beruházásokra és újabb vonalak létesítésére 40 millió koronát vegyen föl, amit 1965-ig törleszthet, tehát az új kölcsönök amortizációját kitolják 25 évvel.

Ez a városra nem jelent semmi terhet, mert hiszen ha 1940-ben a mai hálózat díjtalanul átmege a főváros tulajdonába, akkor az új be-

fektetésnek a csak még nem törlesztett részleteit fizeti a város.

Azonban egy másik, nem kevésbé komoly helyről szerzett értesülésünk szerint arról van szó, hogy az egész szerződést, vagyis a háramlást huszonöt évvel meghosszabbítják, ami természetesen már sokkal komolyabb dolog.

Minthogy pedig ez az első pont még nincs teljesen tisztázva, e cikk keretében nem kívánunk ennek jelentőségével foglalkozni.

2. A városi vasut a bruttó bevételből a mai 3% helyett 10%-ot fizet a fővárosnak.

3. A főváros megengedi, hogy a mai 12, 16, 20 és 30 filléres jegyek helyett 14, 20 és 30 filléres jegyek, illetőleg viteldijak legyenek.

Ez már aztán olyan pont, amelynek megvalósításáról komolyan beszélni még a Vázsonyi védbeszédei dacára sem szabad.

Mert hát a vasut bruttó bevételét ez az egy tétel körülbelül másfél millió koronával gyarapítja évenként. Ebből ad fölemelt bruttó részesedés címén a fővárosnak évi hétszáz ezer koronát és a fennmaradó 800 ezer koronának a fele a fővárosé, mint részvénytulajdonosé, a másik 400 ezer korona pedig a többi részvényesé.

Az kétségtelen, hogy a *tarifaemelés adó*, amit az utazóközönség fizet. A leghatározottabban tiltakoznunk kell minden adóemelési tendencia ellen, főképen pedig az ilyen burkolt és igazságtalan rendszerű ellen. Mert hiszen ezt az adót csakis a kisemberek és a középosztály fizeti. Mennél gazdagabb valaki, annál kevésbé érinti ez az adó, sőt épen a leggazdagabbakat egyál-

lán nem, mert hiszen azok bérkocsikon, fogaton, autókon járnak.

De ha még el is ismernénk azt, hogy a kényszerhelyzet tarifaemelést provokálhat, akkor is érthetetlen az a tendencia, hogy olyképen akarják kivetni ezt az adót, hogy abból évenként négyszáz ezer korona a villamos vasut részvényeseinek, tehát jómódu magánembereknek jusszon. Hogy jön az utas ahhoz a büntetéshez, hogy magán-részvénytulajdonosoknak adót fizessen, hogy ezeknek a részvényosztalékát filléreiből összegyűjtött százezrekkel megjavítsák?

Ezt már igazán nem lehet semmiféle közérdekkel indokolni, sem pedig azzal, hogy a főváros pénzügyi helyzetén kell javítani, mert ebből a négyszáz ezer koronából egy fillért sem kap a főváros. Ha tehát a közszükségletet akarják indoknak előráncigálni, akkor a tarifaemelés csak úgy képzelhető el, hogy ez az adó egyedül a fővárost illesse és abból magánember részvényes címen egyetlen fillért se vihessen el.

Egyáltalán elszomorítóan megdöbbentő jelenség, hogy a fővárosnak a közlekedés javításához egyéb eszméje nincs a tarifaemelésnél. Ha így akarják kezdeni a javítást, akkor inkább maradjon meg a mai irtózatosan rossz rendszer, amely még mindig sokkal jobb annál, amivel a közlekedési viszonyok radikális megjavítása címen ijesztik a közterhekkel amugy is végtelenül megnyomorított közönséget.