



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1916"

Személy

Szerző:

Cím:

A villamosvasut megadóztatása

Forrás:

Népszava

Bp.

(Hélv)

1916 XI 25

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Olda)

A villamosvasut megadóztatása.

Ismételten fölmerült az a hír, hogy a székesfőváros meg akarja adóztatni a vizet, a gázt, a villanyt és a villamosvasutat. Ez ellen a terv ellen mi, valahányszor fölmerült, a leghatározottabban tiltakoztunk. És tiltakozni fogunk ellene ezentúl is; ha pedig megvalósítják, küzdeni fogunk a közönségnek ez ellen a megadóztatása ellen minden rendelkezésünkre álló eszközzel.

Most, ugy látszik, a szegény emberek mindennapi életének hatósági megdrágítását célzó tervek erősen közelednek a megvalósítás felé. A „8 Órai Ujság“ a leghatározottabb formában közli, hogy a főváros és a villamosvasut-társaságok között már létrejött a megegyezés a villamosvasuti adó dolgában; e megegyezés értelmében az utazást lényegesen megdrágítanák, még pedig már újévtől kezdve.

Az újítás lényege az lenne, hogy behozzák az egységes tarifát, megszüntetik a mostani különféle áru jegyeket és minden jegynek az ára (akár kis-, akár nagy távolságra), egyszeri átszállással, 20 fillér lenne. Ebből a díjból 2 fillér a fővárost illetné meg szállítási adó címén, a többi a társaságoké maradna.

Nyilvánvaló, hogy itt nagy árarágítás, a proletárlakosságunk sulyos megadóztatása készül, tetszetős formába burkolva. Ugyanis az egységes tarifát mindenki helyesli, mert köztudomású, hogy a mostani sokféle villamosvasuti jeggyel mennyi baj

és kellemetlenség van. Az egységes jegy megkönnyíti a közlekedési alkalmazottak dolgát és megkíméli a közönséget tömérdek zaklatástól. Ezt a reformot azonban meg kell alaposan megnöve. Reméljük, hogy a re- minden adótervtől és oly módon, hogy ab- ből a közönségre ne háruljanak új terhek. Ninesenek ebben a pillanatban pontos ada- taink arra nézve, hogy mekkora új terhet jelentene ez a „reform“ a főváros közön- ségére nézve; nevezetesen ninesenek ada- taink arról, hogy ezidő szerint hány utas utazik 12 filléres jeggyel, hány 16—20 filléres vagy ennél drágább jeggyel. Megál- lapítható azonban, hogy az összes közuti vasutak a személyszállításból körülbelül évi 24 millió koronát vesznek be. Ennek a bevételnek tulnyomó nagy része a 12 és 16 filléres jegyekre esik; a drágítás tehát át- lagban mintegy 35 százalékra rugna. 24 millió koronának a 35 százaléka majdnem nyolc és fél millió koronát tesz ki. Ennyi új adó szakadna azokra, akik sürgős ut- jaikat nem autón vagy kocsin járhatják meg. Ennek a hatalmas összegnek kisebbik része a főváros pénztárába folyna, a na- gyobbik része pedig a villamos-társaságok között, hogy milyen lenne az osztozkodás aránya a főváros és a társaság között, azt a kellő adatok híján nem tudjuk kiszámítani; ugyanis nem tudjuk, hány 12 filléres sza- kaszjegy és hány 16 filléres jegy fogy mostanában; a 16 filléres jegy után előálló 4 fillérnyi többletlen — a reformterv szerint — a főváros egyenlő arányban osztozkodna a társaságokkal, de a 12 filléres jegyeknél előálló 8 fillér többletből a főváros csak 2

fillért kapna, a társaságoknak pedig 6 jut- na. Így azután szegény részvényesek mos- dolgát és megkíméli a közönséget tömérdek zaklatástól. Ezt a reformot azonban meg kell alaposan megnöve. Reméljük, hogy a re- minden adótervtől és oly módon, hogy ab- ből a közönségre ne háruljanak új terhek. Ninesenek ebben a pillanatban pontos ada- taink arra nézve, hogy mekkora új terhet jelentene ez a „reform“ a főváros közön- ségére nézve; nevezetesen ninesenek ada- taink arról, hogy ezidő szerint hány utas utazik 12 filléres jeggyel, hány 16—20 filléres vagy ennél drágább jeggyel. Megál- lapítható azonban, hogy az összes közuti vasutak a személyszállításból körülbelül évi 24 millió koronát vesznek be. Ennek a bevételnek tulnyomó nagy része a 12 és 16 filléres jegyekre esik; a drágítás tehát át- lagban mintegy 35 százalékra rugna. 24 millió koronának a 35 százaléka majdnem nyolc és fél millió koronát tesz ki. Ennyi új adó szakadna azokra, akik sürgős ut- jaikat nem autón vagy kocsin járhatják meg. Ennek a hatalmas összegnek kisebbik része a főváros pénztárába folyna, a na- gyobbik része pedig a villamos-társaságok között, hogy milyen lenne az osztozkodás aránya a főváros és a társaság között, azt a kellő adatok híján nem tudjuk kiszámítani; ugyanis nem tudjuk, hány 12 filléres sza- kaszjegy és hány 16 filléres jegy fogy mostanában; a 16 filléres jegy után előálló 4 fillérnyi többletlen — a reformterv szerint — a főváros egyenlő arányban osztozkodna a társaságokkal, de a 12 filléres jegyeknél előálló 8 fillér többletből a főváros csak 2

Nyilvánvaló ezek szerint, hogy Buda- pest népét sok millió koronányi új adóval akarják megterhelni a villamosvasuti köz- lekedés révén, egyúttal pedig a tulajnomó részben magánkapitalisták kezében lévő vállalatokat még az eddiginél is jobban akarják hizlalni a közönség rovására. (Ez

a megállapításunk még akkor is helyt álló volna, ha a közönség újabb megterhelése nem 8, hanem akár csak 4 millió koronát tenne is ki.) Könnyű kiszámítani, hogy az egyes munkásokra nézve is milyen megterhelést jelentene ez az ugynevezett reform: Például az a gépirónó, akinek ezt a cikket diktáljuk és aki naponta kétszer kénytelen villamoson utazni munkahelyére és onnan haza, minden nap négy szakasz- jegyet vált és a reform életbelépése után erre 32 fillért fog ráfizetni; ez több mint 100 korona évi adó. Ha nem is minden egyes esetben ilyen sulyos az új adó, bizo- nyos, hogy a legtöbb ember, aki villamoson kénytelen utazni, évi 20—40 koronát fogna ezután ráfizetni a mulatságra, nem is szólva arról, hogy némely munkáscsalád- ban 3—4 családtagot is érne ez a szerencse. Ma ugyanis a Városi villamoson elég nagy

23. sz. távolságra lehet utazni 16 fillérért; a reform után itt 4 fillér lenne a ráfizetés. A Közutin az ellenőrnél vásárolt jegy ára szintén 16 fillér és azzal némely relációban elég hosszú utakat lehet megtenni kétszeri átszállással. A reform után itt is megdrágulna minden jegy 4 fillérrel. (A szakaszjegy persze 8 fillérrel.) Igaz, hogy vannak 24—30 filléres jegyek is, de amit ezeknek az olcsóbbodása révén nyerne a közönség, az elenyésző csekélység ahhoz képest, amit a mostani 12 és 16 filléres jegyekre rá kellene fizetnie.

Egy dolog egészen bizonyos: *ezt az úgynevezett reformot azért akarják megcsinálni, hogy annak a segítségével a közönségből újabb milliókat sajtoljanak ki.* Hiszen a nyíltan bevallott cél is az, hogy ezen a réven a főváros jelentékeny új jövedelemhez jusson. Tehát csinálhatnak nekünk akármilyen furfangos számításokat, bizonyítgathatják a reform előnyeit akármilyen furfangos módon, azt a tényt nem lesznek képesek eltüntetni, hogy *Budapest közönségét — és pedig legfőképpen a napi dolgai után járó munkásságot és kispolgárságot — évi sok millió korona erejéig akarják megadóztatni.* Ezt még tisztán a városi közpénztár javára sem szabad megtenni, mert a városnak nem szabad a szegényebb néposztályokat újabb közvetett adókkal nyomorgatni. De különösen tiltakozni kell

az ilyen megadóztatás ellen akkor, ha annak bármily csekély része is a profitban máris eléggé bővelkedő magánvállalkozókat gazdagítja. Tiltakozni kell ellene nemcsak azért, mert a részvényes és igazgató urak nem szorulnak arra, hogy a közönségtől kizsarolt újabb milliókkal gazdagítsák őket, hanem azért is, mert a fővárosnak a magántulajdonban levő villamosvasutakat előbb-utóbb meg kell váltania és ha most mesterségesen megnöveljük a vállalatok profitját, akkor majd a megnövekedett profitot is meg kell tőlük váltani. Könnyen kiszámítható, hogy ha a magánvállalatok profitját évi 4 millió koronával növeljük, ennek a megváltási ára legalább is 60 millió korona lesz. Tehát örültség vagy — ha nem örültség — bűn lenne most a közönséget a villamosvasutak javára megadóztatni.

Budapest népe a mai viszonyok között nem alkalmazhatja a tiltakozásnak és az elhárításnak azokat az eszközeit, amelyeket más viszonyok között esetleg sikerrel lehetne alkalmazni. Ha ezt a helyzetet a város urai fölhasználnák „reformtervük“ keresztülvitelére, ezzel bizonyára későbbi viharok magvát vetnék el; a normális idők bekövetkeztével a megszarolt közönség tudni fogná, hogy milyen módon rójjá le irántuk háláját.