



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: Régi és új bűnök

Forrás: Posti napló

Bp.

1916. V. 14

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.843

Hely

Idő

"1916"

Személy

Helyszám

FŐVÁROS

Régi és új bűnök

A budai sikló megváltása

A főváros ügyosztályait valami csodálatos láz fogta el. Hiven a rendszerhez, mindenhez hozzányulnak, amiből városi fizetést lehet csinálni, mindent megváltani akarnak, ami él és működik. Különösen a közlekedés terén észlelhető ez a rossz irányban alkalmazott buzgalom. A Városi Villamos és az omnibusz-vállalat községeztése után most a Közutira és a budai siklóra vetik magukat, pedig a két első vállalatnak a megváltása ugyancsak nem járt a kívánt eredménnyel, mindkettőre erősen ráfizet a főváros.

A lázas igyekezetnek — a megváltás rendszerén kívül — nyilván az a magyarázata, hogy régi bűnöket, régi hanyagságokat akarnak ezzel jóvátenni. A régi közlekedési szerződések kriminálisan rosszak, a főváros anyagi érdekeit teljesen mellőzik. Talán a Közuti Vasut koncessziós szerződése az egyetlen kivétel, mert ez a vállalat ma már a bruttóbevétel tizenhat százalékát fizeti a fővárosnak nyereségrészesedés fejében, ami a folyó esztendőben harmadfélmillió koronával több. A Városi Villamos mindössze négy százalékot fizet, körülbelül félmillió koronát. A földalatti (Ferenc József) vasutnál a legkirívóbb a helyzet; ez a vállalat, amely a Közuti és a Városi közös alapítása, 1896-ban történt alapítása óta egészen mostanáig, tehát husz esztendőn keresztül egyetlen fillért sem fizetett a fővárosnak a koncesszióért és csak most, május elsején állott be a szerződésnek az rendelkezése, hogy a vállalatnak — 1916-tól 1936-ig — a bruttójövedelem egy százalékát kell fizetnie területhasználati díj címén.

Ha tekintetbe vesszük, hogy ez az egy százalék, amelyet ezentúl a főváros kapni fog, mindössze 6000 korona és hogy ezzel szemben áll a vállalat kilencven esztendő s koncessziója, — megállapíthatjuk, hogy a földalatti vasutnak kitünő összeköttetései voltak a városházán. A közlekedési eszközök harmadik kategóriájába tartoznak azok a vállalatok, amelyek egyáltalában nem fizetnek semmit a fővárosnak.

Ilyen vállalat a budai gőzsikló, amely a kereskedelmi minisztérium szomszédságából a várba és vissza szállítja a közönséget tizenhat fillérért, tekintet nélkül arra, hogy a „pasas” csak a várba, vagy csak a várból, tehát csak egy járatra akarja-e igénybe venni a jegyet. A sikló építésére gróf Széchenyi Ödön pása kapott koncessziót 1868-ban; ő azonban a jogot csakhamar átruházta a Budai Hegypálya R.-T.-ra, amelynek szerződése 1920-ban jár le. Három és fél esztendő múlva a sikló teljesen ingyen jutna a főváros tulajdonába, a közlekedési ügyosztály azonban már most akarja megváltani az üzemet.

A szerződés értelmében a főváros tényleg bármikor megválthatja a siklót, de ebben az esetben meg kell fizetnie az eredeti beruházási tőke — 383.981 korona — kétszeresét, levonva belőle a beruházott tőke öt százalékát annyiszor, ahány esztendő 1890 óta eltelt. A kalkuláció tehát úgy alakul, hogy ha a főváros nem várja be a háramlás idejét, hanem a megváltás

jogával él, akkor

$(383.981 \times 2 = 767.962 - 17 \times 19.199)$

kerek számban 430.000 koronát kellene fizetnie a vállalatnak.

Igaz, hogy a hátralévő három esztendő alatt behozna mintegy 120.000 koronát, de még így is önköltség volna a megváltás, mert a fővárosnak a siklót villamos üzemre kellene átalakítani; a mai primitív formájában a siklót nem szabad fentartani.