

A dunai rakpartok bérét a főváros elviselhetetlen magasságra akarja emelni.

Wolffék tönkre akarják tenni a magyar Duna forgalmát.

A főváros törvényhatósági bizottságának múlt év december 29-én tartott közgyűlése foglalkozott a pénzügyi bizottság és tanács előterjesztésével a dunai rakodópartok 1924. évi bérének megállapítása ügyében.

A tanács, a főváros háztartásának rendbehozása, a bevételek fokozása érdekében még az őszszel eltökélte azt, hogy a fővárosi partbérletek díját 1924. évre a békebeli díjnak buza-paritás alapján való átszámításával szándékozik megállapítani.

Amikor ennek a híre kiszivárgott, a kereskedelmi miniszter jónak látta a tanácsot figyelmeztetni a tervnek aggályos voltára.

»Amennyire elkerülhetetlenek tartom, — így szólt a kereskedelmi miniszternek a fővároshoz intézett leírata — hogy az általános áremelkedések mellett a fővárosi partbérletdíjak is emeltessenek, nem kevésbé fontos és szükséges azonban, hogy ezen emelés mértéke összhangba hozassék a dunai nemzetközi forgalom gócpontjának, Budapesten való kifejlesztésére irányított törekvésekkel.

Az ebből folyó érdekeink egész közgazdaságunk jövő fejlődése szempontjából annyira fontosak és kiemelkedők, hogy el nem mulaszthatom a székesfővárosnak különös figyelmébe ajánlani, hogy ezen érdekeink a partberek megállapításánál is beható mérlegelés tárgyává tétessenek.

EGJEGYZÉSE.

nők.

*sdk ur a maga amnesztiás fiacs-
nbereket gyilkolt meg!*

*beszélni? A maga fiát meg elítél-
a dollár magánforgalmi kurzusát.*

Abban a nemzetközi versenyben, amelyet a dunamenti államok a nemzetközi dunai forgalomnak magukhoz való kapcsolatára kifejtene, szorgosan kell gondoskodnunk arról, hogy Budapestnek a kedvező földrajzi fekvés és egyéb természeti előnyök által e téren praedestinált jelentősége a versenykötőkkel szemben hatósági intézkedésekkel is előmozdításra kerüljön.

De nemcsak a nemzetközi átmeneti forgalom szempontjából, hanem az új államalakulatok létesülése óta a hazai kiviteli és behozatali forgalom szempontjából is fokozott jelentősége van a dunai forgalom előmozdításának.

és az ebből folyó érdekek megkivánják, hogy az új partberek megállapításánál nemcsak a szomszédállamok dunai kikötőinek (elsősorban Bécsnek és Pozsonynak) hasonló díj-szabásai, hanem egyúttal a hajózások a vasutakkal való versenyképessége által határolt fejlődési lehetőségei is megfelelő figyelembe vételest kapjanak.

A fennforgó viszonyok között különleges elbírálást igényel a MFTR. által a főváros területén fenntartott átkelési és helyi járatok által igényelt partok bérleti díjának megállapítása. Ugyanis ez a hajózási szolgáltatás, mely eredetileg is csak államsegéllyel volt berendezhető, a fennforgó rendkívüli viszonyok között egyáltalán nem képes az egyébként is fokozódó kiadásokat a bevételnek megfelelő fokozásával ellensúlyozni. Nevezetesen ezen szolgáltatásnak már 1921-ben közel 14 millió koronára emelkedett üzemi hiánya 1922-ben mintegy 41 millióra szökkent fel, 1923-ban pedig előreláthatólag több, mint 100 millió koronát fog kitenni és mivel a körülmények egyelőre nem nyújtanak kilátást arra, hogy ez a rohamosan fokozódó üzemi hiány apadhasson, a szóbanlevő szolgáltatás fenntartásához fűződő érdekek nem nyújtanak alapot ahhoz, hogy az egyéb hajózási célokra szolgáló rakpartok bérleti díjának emelésével ugyanily emelés egyidejűleg az átkelési és helyi hajózási járatok által igénybevett partrészekre is kiterjeszhető legyen.

Ezenkívül a M. Kir. Folyam- és Tengerhajózási Rt. és az Első Dunagőzhajózási Társaság is beadványt intéztek a tanácshoz, melyben tiltakozásukat jelentik be a partbereknek tervezett emelése ellen.

A M. Kir. Folyam- és Tengerhajózási Rt. beadványában rámutatott arra, hogy a tervezett nagymértékű emelés Budapest hajózási forgalmának, valamint általában a hazai közgazdaságnak a hajózáshoz fűződő érdekei szempontjából nagyon káros.

Ama netáni észrevétellel szemben, hogy a hajózási vállalatok a rakpartokon, illetve raktáraikban tároló áruk után beszedett fekbérekben bizonyára bő fedezetet találnak a fizetett rakpartbérékért, megjegyzi a MFTR., hogy a fekbér jövedelemmel

szemben az áruk biztosítása, megőrzése, árvíz esetén mentése, stb. címén igen tetemes költségek merülnek fel és hogy a társaságnak a fővárostól bérelt összes budapesti rakpartokon, illetve ott lévő raktárakban tároló áruk után fekbér címén 1921. évben összesen 1.792.925 korona, 1922-ben pedig összesen 2.590.585 korona bevétele volt. Az 1923. évi adatok még nem állanak a társaság rendelkezésére. Előadta még a társaság, hogy két állomásán a vámki-rendeltségnek, a fogyasztási adóhivatalnak és a folyamórségnek összesen hét helyiséget kell díjmentesen átengedni és a helyiségek világitásáról, fűtéséről és takarításáról saját költségén gondoskodni.

Rámutatott a hajóstársaság még arra, hogy a partterületekre a többi, többnyire mezőgazdasági célokra használt, székesfővárosi telkek bére megállapított, vagy megállapítandó emelési elvet, egyéb okoktól eltekintve, már azért sem lehet alkalmazni, mivel az említett raktárterületeket, köztudomás szerint, évenként többször el szokta önteni az árvíz, ami a hajózási vállalatoknak az áruk mentése, a raktáraknak és rakpartoknak az iszaptól való megtisztítása és a raktárpályákban beálló károk helyreállítása címén a sok kellemetlenség mellett még igen nagy költséget is okoz. Ilyen körülmények között az üzemi költségek bármelyik részének hirtelen, ugrásszerű felemeléséből származó kiadási többlet nem hárítható át a hajókat igénylő vevő közönségre, ennek következtében a rakpartbereknek tervbevett abnormális mértékű emelése a székesfőváros hajózási forgalmára kétségtelenül katasztrofális hatással fog járni.

A MFTR. 1923. évben igénybe vett 1926.5 fm. hosszú part használatáért 5,955.450 koronát fizetett. Ugyanígy nagyságu területért 1924. évre a buzapartítás alapján 5015.06 mm. buza árának megfelelő 451 millió 357.200 koronát kellene fizetnie. Ez annál súlyosabb összeg, mivel

a többi külföldi folyami kikötőkben vagy teljesen ismeretlen a rakpart használati díja, vagy sokkal kisebb összegekben van megállapítva.

Igy Bécsben a személyhajó állomás (Wien-Reichsbrücke) 2392.5 m² nagyságu helyéért évi 752 aranykoronát fizet, ami, átszámítva 1 m²-re, 1250 magyar koronának felel meg. Ugyancsak Bécsben a teheráru forgalmi állomás (Wien-Handelskai) 39.819 m² nagyságu helyének évi bére 19.145 aranykorona, ami m²-ként 1936 magyar koronának felel meg.

Ezzel szemben Budapesten a tervezett emelés szerint a Hungária-útnál 1 fm. 36.000 korona, ami m²-re átszámítva (1 fm. = 25 m²) 1440 korona. Ez azonban a legolcsóbb partrészt. Az Eötvös-téren és a Vigadó-téren 1 fm. terület díja 382.500 korona, ami m²-ként 34.772 koronát tenne ki.

Amint ez az összehasonlítás is bizonyítja — a hajózási társaságok szerint — a Budapestben tervezett partberek a bécsiekhez viszonyítva szerfelett magasak; annál is inkább, mert a hajózás szempontjából nem a palotákkal környezett rakpartok az értékesebbek, hanem az olyanok, ahol a hajózási vállalatok korlátozás nélkül létesíthetnek 3 vagy akár 5 emeletes raktárakat, tárházakat.

Pozsonyban a cseh megszállás óta a társaság a kizárólagos rendelkezésére álló partterületért bért eddig nem fizetett, ilyet nem is kértek.

Jugoszláviában rakpartot bére vagy kizárólagos használatra nem engednek át, de a rakpartok használatáért díjt nem szednek.

Bulgáriában és Romániában part-

bért vagy használati illetéket a rakpartok használatáért a társaság szintén nem fizet. Romániában az állam a rakpartokon kezelt árukra mm.-kénti illetéket ró ki.

Hivatkozik a társaság még arra, hogy Szegeden, Baján és Kalocsán a kiépített rakpartokért szintén nem használati díjat fizet, hanem csak urijog elismerése címén megállapított díjat és pedig Szegeden 100 fm. területért 20 aranykoronát, Baján 52.5 fm. partterületért 10 aranykoronát és Kalocsán 77 fm. partrészt szintén 10 aranykoronát.

Az előadottak alapján megállapítja a társaság, hogy

a rakpartok béreinek tervezett mértéki felemelése lehetetlen és bizonyára nem kívánatos következményekre vezetne.

Es akkor, amikor a magyar közvélemény előtt célként az lebeg, hogy a dunai hajózási forgalom gócpontja Budapest legyen és hogy a tranzitáló forgalom szintén Budapesten át vegye útját. Ugyanakkor a rakpartok béreinek buzapartítás, vagy bármily más hasonló színvonalon való megállapítása hatásában és következményeiben éppen az ellenkező eredményt fogja előidézni.

Áttérve ezek után a kizárólag a székesfővárosi közönség kényelme és az idegenforgalom lehető emelése érdekében nagy áldozatokkal fenntartott átkelési és helyijáratok céljára szolgáló partok bére felemelésének kérdésére, úgy véli, hogy az ez ellen szóló érveit sokkal rövidebbre foghatja.

A MFTR. ha a fővárosi ragaszkodna tulhajtott partbérémelelési szándékához, úgy a budapesti helyi átkelési forgalmat, mint már eddig is súlyos deficittel járó üzemet, beszüntetni volna kénytelen.

A DGT. a fővárosihoz intézett beadványában rámutatott arra, hogy míg Bécsben a dunai hajózási forgalom a békebeli forgalomnak 50 százaléka csökken, Pozsonyban pedig lényegesen sokszorososa ma a békebeli forgalomnak, addig a budapesti dunai kikötők forgalma ma a békebeli forgalomnak csupán 20 százalékát teszi ki.

Budapesten 1 folyóméter partterület használatáért az 1923. évben átlagban 4307 koronát fizetett az 1913. évi 73 korona átlagárral szemben. Ez a folyóméterenkénti átlagos partbér a buzapartítás alapján 343.792 korona, a vámfelépítés alapján szolgáló aranyparitás szerint 270.275 korona és félbuzapartítás szerint 171.896 korona lenne. Ekképpen a társaságnak 1923. évben bérelt 1828 folyóméter hosszúságu partterületért buzapartítás alapján 440,741.344 koronát kellene fizetnie.

Tekintettel arra, hogy a Duna-akta XX. cikke az egyenlő elbánás elvét állapítja meg, kétségtelennek tartja a társaság, hogy az itt működő külföldi hajóstársaságok oly hatóságai a maguk részéről is a főváros példáját követve, a partberekre s az illetékeket hasonló módon fel fogják emelni.

Ami azon megjegyzést illeti, hogy a hajóstársaságok tarifái az aranyparitást elérték, megjegyzi, hogy még ha ez így is volna, a forgalomnak 80 százalékos apadása folytán a társaság összbevétele éppenséggel nem emelkedett az aranyparitásra.

Előadta a hajóstársaság, hogy

a partbereknek nagymértékben tervezett felemelése a fekbéreket is természetesen növelni fogja és ezzel a kereskedelemnek és

az iparnak és ezek után a fogyasztóközönségnek egy újabb megterhelése fog bekövetkezni.

Az 1923. év szeptember végéig a társaság a budapesti rakpartokon 22.000.000 korona fekbért szedett be.

Az előadottak alapján a társaság azon javaslatot terjeszté a tanács elé, hogy a rakpartok béreinek megállapításánál a lakásrendeletnek a leg súlyosabb, tehát az üzlethelyiségekre vonatkozó szabályai alkalmaztassanak. Ez az 1917. évi bér 800-szorosa, illetőleg a békebelinek 1000-szerese. Tekintettel azon körülményre, hogy a rakpartokon üzlethelyiségek nincsenek, itt csak terület engedtetik át használatra és hogy ezen területek is évenként hosszabb-rövidebb ideig árvíz miatt használhatatlanok, nem tartja a társaság méltányosnak, a lakásrendelet szerinti további fokozatos emelést.

A másik javaslat az volna, hogy

a partberek abban az arányban állapíttassanak meg, amit a hajózási társaságok békebeli és mostani bruttó bevételei között mutatkozik.

Ezek a bruttó bevételek valóságos indexet képezik a hajózási forgalomban számbajövő összes körülményeknek, mert egy a forgalom terjedelmét, mint a forgalmi eszközök kihasználását, nemkülönben a tarifá-emelések érvényesülését is magukban foglalják.

A tanács fontolóra vette a hajóstársaságok beadványait s némileg mérsékelte igényeit.

Dr. Purebl Győző, a közgazdasági ügyosztály vezetője, a fővárosi közgyűlésnek azt az előterjesztést tette, hogy a buzapartítás helyett a vámfelépítés alapján szolgáló aranyparitást javasolja a partberek megállapítására. Egyben azonban, mérlegelve a kereskedelmi miniszter iratában és a két hajóstársaság beadványában foglaltakat, szükség esetén azon javaslatot terjeszti elő, hogy átmeneti állapotként az 1924. évre szóló partbér akképpen is volna megállapítható, hogy a rakpartok javítására és karbantartására, valamint a dunaparti felügyelőség költségeire az 1924. évben összesen szükséges 800.000.000 korona összeg fedezhető legyen és a további felemelés pedig 1925. évre volna keresztülvendő. Ekképpen a szorzószám az aranyparitás szerinti 3800 helyett 2250 lenne.

A közgyűlés a főváros pénzügyi helyzetét tartva szem előtt, partbereknek a legmagasabb vámfelépítés kulcsa szerint történő felemelését fogadta el.

A hajóstársaságok a fővárosi autonóm törvényhatósági bizottságának, kapuzáraskor hozott és az ipar és kereskedelem érdekeit nem méltányló határozatát megfellebbezték. Fellebbezésükben elmondják, hogy átlagosan 3300—3800-szorosa emelték a tarifák, a hajóparkjuk pedig körülbelül a felére csökkent, harmadszor, hogy nem bírják kihasználni a hajóterületet, mert a kiviteli és a behozatali lehetősége csökkent. Ezeknek az adatoknak az egybevetésével kéri a partberek tervbevett túlzott emelésének méltányos mérséklését.

BUDAPESTI KÖZRAKTÁRAK
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG
Központi igazgatóság: IV. Bécsi-utca 2.
Telefon 12-86 és 170-62.
Köbányai tárház: Kútsó Jászberényi-ut
Telefon: József 75-35,
Küldemények címzendők: Budapesti Közraktár Rt. Állomás: Budapest Köbányai tárházak.
Saját iparvágány. Önálló elszámolóhely.
Reexpedíciós kedvezmény. Áru meghiételezés.
Vállal mindennemű betárolást, gabonatisztítást stb.

Ha megbízhatóan és gyorsan akar tájékozódni a külföldi áru- és hullámzásáról, akkor kísérje figyelemmel

AZ ÜZLET

másodapontként megjelenő áru- és hullámzéseit, melyek azonnal és hív-n közlik a külföldi nagy városok áru-tözségeinek jegyzéseit.

DUNA LLOYD R.-T. Központi igazgatóság: V. Deák Ferenc-utca 14. I. em. Telefon: 79-69, Bankosztály: V. Vigadó-tér 3. Tel.: 153-05, 153-06 és 153-07. Mindennemű banküzletek, tőzsdéi megbízások, vállalatok finanszírozása.