



Iktatószám

## Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.614

Hely

Idő

"1913"

Személy

Helyszám

Szerző

Cím

A Dunapart bérlete.

Forrás:

Budapesti hírlap.

Bp.

1913 III

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Oldalsz.

## FŐVÁROSI ÜGYEK.

## A Dunapart bérlete.

Ma döntött a pénzügyi bizottság abban a nagyfontosságú kérdésben, hogy a főváros mily mértékben kamatoztassa azt a közgazdasági jelentőséget, mellyel rakodópartjai bírnak. Tudvalévő, hogy bizonyos tömegárúk szállításánál mennyire megnőtt a vízi utak jelentősége a vasuti szállítással szemben, mert egyes árucikkek versenyképességét a tarifa érzékenyen befolyásolja. Magyarország, bár őstermelésének tulajdonképpeni része éppen vízi uton kíváncznék a világpiacra, a víziutak jelentőségét csak újabban kezdi megbecsülni, nagy kárára az őstermelőknek, mely a szállítás költsége miatt természetesen aránylag kedvezőtlenebb áron kénytelen értékesíteni, mint versenytársai, a kikkel a világpiacon találkozik.

De a magyar darabáru forgalomra nézve sem közönyös, hogy milyen díjtétellel juthat el Kelet, vagy Nyugat felé, mert egyes termelési ágak teljesen elvezethetők az idegen versennyel szemben hódító erejüket, ha a megfelelő olcsó tarifa nincsen részükre biztosítva.

Ez az a pont, a hol előtérbe lép Magyarország szerencsés vízrajzi fekvésének rendkívüli jelentősége egész termelésünk érvényesítésére a világpiacon. Itt van a Duna, a világ legpompásabb víziútja, melynek folyását, mintha csak történelmi erők is megszábták volna a földrajziak mellett. Ez a víziút ugyanis összeesik azzal az utiránnyal, a melyen a Kelet és a Nyugat árucseréje évszázadok óta végbemege. Ebből a víziútból. Dévénytől Orsováig 926 kilométeres szakasz esik Magyarország határán belül, s ennek a vo-

nalnak derekán fekszik az ország fővárosa, mely közlekedési rendszerénél fogva az ország áruforgalmát centralizálja.

Természeti fekvésének szerencsés volta oly kincs, melyet Budapestnek mindenképpen kamatoztatnia kellene. Hasznót kellene huznia belőle a saját és az egész ország javára egyaránt. A saját maga részére ugy huzhat belőle hasznót, ha méltányos béreket szed azoktól a hajóktól, a melyek partjain kikötnek. Nem szabad ezt persze úgy értelmezni, hogy a főváros valami rideg árszabással kamatoztassa a partjait, mely semmi irányban rugalmasságot nem enged. Ellenkezően a fővárosnak öntudatos hajózási politikát kellene szolgálnia azzal a hatalommal, a melyet harminc kilométer hosszú partvonalán a díj-szabás joga biztosít neki.

Ezt a hatalmat Budapest eddig elmulasztotta gyakorolni. Sem a fővárosnak, sem az országnak nem volt haszna ugyanis abból, hogy a főváros, mint rövidlátó krájlzer kiült vámot szedni partjaira és nem ismerve igazi becsét annak a befolyásnak, a mit rája nézve a Duna kihasználása jelent, elmulasztotta azt, hogy a királyi folyam jelentőségét akár városgazdasági, akár nemzetgazdasági programjába (ha volt ilyen neki) beillesztette volna.

A főváros ugyanis partjai révén elmellőzhetően befolyást tudhatna biztosítani az egész áruforgalomra, mely a Dunán át lebonyolódik. Ebből a szempontból kellene tehát helyről-helyre, partszakaszról-partszakaszra megállapítania a partbérlet árát. Ez az ár a reális bérösszegeknél kevesebb semmi esetre sem lehet, csak több esetleg ennél, a szerinti, a mint egy forgalmi vállalat közgazdasági működését a főváros az egész ország kereskedelme érdekében elő akarja segíteni, vagy pedig oka van rá, hogy azt, ha a magyar érdeknek nem pariroz, visszaszorítani igyekezzék!

A Budapesti Hírlap ebből a szempontból tárgyalta ezt a kérdést a múlt év június 16-án megjelent cikke óta. Állásfoglalásunk eredménye volt,

hogy az őszi partbeosztás alkalmával a kérdés jobb megfontolására utasította a pénzügyi bizottság a tanácsot és azt vallotta kardinális elv gyanánt, hogy a husz éve egy állapotban levő partbéréket a partok kereskedelmi jelentőségének és hasznának arányában föl kell emelni, másrészt a partbér helyi értelmezésével a főváros a magyar közgazdaság érdekének szolgálatára szorítsa rá az idegen hajós vállalatokat!

A közgazdaság ügyosztálya most elkészült jelentése a nyáron kapott megbízásnak csak részben tett eleget nemrég előterjesztett javaslatában, melyet a partbeosztó-bizottság és a közgazdasági-bizottság tárgyalása után ma vett tudomásul és fogadott el csaknem változatlanul.

A kérdés most állásfoglalás és döntés céljából a közgyűlés elé fog kerülni, s habár a közgyűlésnek a városháza újabb érájában a dolgok intézésére nincs sok befolyása, mert a bizottságokban szokott eldőlni a javaslatok sorsa, mégis szükségesnek tartjuk itt a béremelés javaslatával szemben kifejezni azt az álláspontunkat, hogy a javaslatot mai formájában sem a főváros pénzügyei, sem az ország közgazdaságának érdeke szempontjából nem tartjuk teljesen kielégítőnek.

A béremelés mértéke ugyanis távolról sem felel meg a magánhaszon ama növekedésének, a mi a partok kihasználásában a legutolsó béremelés óta bekövetkezett. Másrészt csupán lagymatag ígéretet kaptunk eddig arra nézve, hogy a főváros a magyar kereskedelem érdekét az idegen hajósvállalatokkal szemben respektáltni fogja, ha pedig nem lennének hajlandók rá, hogy erre nézve kézzelfogható garanciát nyújtsanak, akkor a partok teljes elvonásával vagy a bér fölfokozásával kellene őket nyomban meggyőzni makacsságuk tarthatatlanságáról!

A ma elfogadott javaslatban semmi kézzelfogható biztosítás nem volt erre nézve és ezen nem igen lehet csodálkozni, ha visszagondolunk például arra, hogy ezt a kérdést milyen szűk látókörrel tárgyalta volt a közgazdasági bizottságnak olyan tagja is, a kitől állásánál fogva a kérdés nagyobb szem-

pontu fölfogását lehetett volna elvárni. Az illető arra hivatkozott volt, hogy ő a magyar kereskedelem szabad mozgékonyosságát félti attól, ha fölemelik a budapesti partók bérét. Hát ez a fölszólaló, a kit aligha a széles szemhatáru közgazdasági álláspont befolyásolt, hanem inkább az, hogy a zöld asztal tulsó oldalán a gabonakereskedelem érdekét látták veszedelmeztelve, nem képviselte a magyar kereskedelem valódi érdekét. Mert annak, a ki el bír nézni a zöld asztal mellé települő egyoldalú és rövidlátó gazdasági érdek feje fölött, az egész ország érdekét kellene látni és védenie, s a mieink méltányos megadóztatása mellett (az életrevaló kereskedelem nem élösködhetik gyámkodásból) az idegenekkel szemben energikusan kell föllépnie a fővárosnak, nem törődve azzal, hogy akár az osztrák kormány, akár Bécs mivel fenyegetőzik!

A kérdés elfogult közgazdasági bizottsági előkészítése után került a Duna-probléma a pénzügyi bizottság elé, a mely ma mintha elkényelmesedett

volna és kiesett volna megszokott szerepéből és alaposágából. A partbeosztó- és a közgazdasági bizottság vértelen tárgyalása után azt vártuk ma, hogy a pénzügyi bizottság fog a Duna-probléma teljes földerítéséhez hozzájárulni. Várakozásunkban csalódtunk, mert azok a bizottsági tagok, a kiknek igen üdvös őszí fölszólalása okozta a kérdés alaposabb megfontolását, ma nem jelentek meg az ülésen, azol pedig, a kik ott voltak, az ügyosztály javaslatát úgy látszik, nem tanulmányozták alaposan. Ha ezt tették volna, akkor nem elégithette volna ki őket az a sovány eredmény, hogy az 1894 óta nem bolygatott partberek most 179.232 koronáról mindössze 268.305 koronára emeljék föl.

Az, a mit a béremeléssel szemben a forgalom és kereskedelem címén a közgazdasági bizottság közgazdászai fölhoztak, nem szabad lett volna, hogy a pénzügyi bizottságot befolyásolja. Mert frázisnál nem egyéb az az állítás, hogy a fővárosnak nem volna szabad partjai közgazdasági jelentőségét jobban kamatoztatni, mikor az utolsó béremelés óta a

fővárosi Dunapartokon lebonyolított áruforgalom a négyzeresére növekedett, bár ezt a megnövekedett forgalmat a hatalmas hajóstársaságok 50 százalékos tarifaemeléssel sujtották!

A ki tehát a partberek emelése ellen szól, az nem képviseli sem az ipar, sem a kereskedelem, sem a fővárosi fogyasztó, hanem egyes-egyedül a hajóvállalatok érdekét, a kiknek szükkeblősége visszaretten attól, hogy a főváros a Duna balpartjáért legalább 450.000, jobbpartjáért pedig legkevesebb 140.000 koronát kapjon azzal a 199.465, illetve 68.840 koronával szemben, a mennyiben a Duna-part bérét ma megállapították.

Hamis érvelés az is, hogy az egyetlen magyar érdeket szolgáló hajóvállalat bécsi érvényesítéséért szükséges a fővárosnak az idegen hajóvállalatokkal szemben méltányosnak mutatkoznia. Mert furcsa dolog, hogy míg az állítólag Bécsben a főváros által támogatott magyar hajóvállalat partbérét 42 százalékkal emelték föl a régihez képest, addig az egyik osztrák érdeket szolgáló vállalatét csak 32 százalékkal, a másikat is csak 41 százalékkal emelték. A magyar kereskedelmi érdekek mindenesetre igen furcsa támogatása az, hogy a külföldön állítólag protezsált Magyar Folyam- és Tengerhajós Részvénytársaságot idehaza nagyobb béremeléssel sujtja a főváros, mint azokat az idegeneket, a kik tarifapolitikájukkal a magyar kereskedelem versenyképességét törlik le nyugat felé.

Erre nézve Salamon Jakab tette volt az egyetlen helyénvaló indítványt a közigazdasági bizottságban. (Kár, hogy ennek a felszólalásnak a mai pénzügyi bizottságban visszhangja nem támadt!) Salamon azt a leleplezést tette az osztrák szubvenciót élvező és így idegen gazdasági érdeket szolgáló hajóvállalatokkal szemben, hogy ezek a magyar darabáruforgalmat az osztrákénál drágább szállítási tarifával sujtják és így letörlik a versenyképességét!

Ha a fővárosnak ezzel a visszaéléssel szemben nincs megfelelő megtorló akarata, akkor itt széles szemhatáru közigazdasági élet sohasem fog meghonosodni, hanem csak olyan, mely hol ennek, hol annak a csoportnak a magánérdekét tartja tiszteletben, de az ország egyetemének érdekét elfeledi képviselni a kapzsi idegenekkel szemben!