

# Budapestre vonatkozó újságcikkek



Szerző:

Cím: Huszfilléres közlekedési adó  
a villamos vasutakon

Forrás:

Világ

Bp.

1918. VII. 29.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1918"

Személy

Helyszám

## Huszfilléres közlekedési adó a villamos vasutakon

A „Közuti“ megváltási tárgyalásai meg-  
híusultak

A villamos vasutasok két napig tartó sztrájkja megmutatta, hogy mink nekünk a villamos vasut. Attól fogva, hogy a villamoskocsik megállottak, két napig olyan volt ez a város, mint egy óriás, melynek kezét, lábát lefogta valami láthatatlan hatalmas erő. Nem tudott megmozdulni. Ugy feküdt, mint egy ágyhoz kötözött ember: némán, mozdulatlanul, tehetetlenül. Igen; a sztrájk megmutatta, hogy a villamos vasut acélsinei csakugyan a véreerei ennek a városnak. Ezek a sinek viszik, közvetítik Budapest életét, erejét. A villamoskocsik csengői költik fel minden reggel Budapestet és a villamoskocsik hordják szanaszét a városban a lakosság ezreit és százezreit.

Az ember szinte el sem hinné, ha a számok nem bizonyítanák, hogy most a főváros két nagy villamos vasutja: a „Közuti“ és a „Városi“ körülbelül egymillió főnyi utast szállít naponta, ami annyit jelent, hogy naponta a főváros minden egyes lakójára egy-egy utazás jut. Mivel azonban sok a gyalogjáró és mivel legalább kétszer utazik naponta, aki villamoson utazik, tehát a valóság az, hogy fél Budapest egész nap villamoson utazik. A múlt esztendőben a Közuti Vasutnak és a Villamos Városi Vasutnak tiszttára a személyforgalomból 45.2 millió korona bevétele volt. Ha az idén csak 15 százalékkal emelkedik a forgalom, akkor a bevétel az idén már 52 millió korona lesz.

Ebből az egy számadatból is nyilvánvaló, hogy milyen nagy üzlet Budapest utasforgalmának a lebonyolítása. Ez az egyik oka, hogy a főváros meg akarja váltani a közlekedési vállalatokat. A Villamos Városi Vasut részvénytöbbsége már a fővárosé. Most arról van szó, hogy a Közuti Vasut is váltsa meg a főváros, hogy aztán megcsinálja azt, ami nincs: az okos, célirányos közlekedési politikát.

Az okos közlekedési politika programja belefér egy mondatba: a jó közuti közlekedésnek gyorsnak, lehetőleg olcsónak és lehetőleg kényelmesnek kell lennie. Annak azonban, hogy Budapest lokális közlekedése gyors, olcsó és kényelmes legyen: nagyon sok mindeféle akadálya előfeltétele van. Az egyik előfeltétel az, hogy egy kézben legyenek a közlekedési vállalatok és ez a kéz a fővárosé legyen. Ha a főváros megváltja és egyesíti a Városi és a Közuti vasutat, akkor nemcsak a „Közuti“ és a Városi vasut lehetetlen konkurenciáját szünteti meg, hanem okos vezetéssel megcsinálhatja a jövő városát; segít megoldani a lakás és városélelmzés nehéz problémáját és megépítheti azt az utat, melyet Budapestnek kell megtennie, hogy Nagy-Budapestté legyen.

Ez volt a terv a városházán 1911-ben, amikor 28.5 millió koronáért a főváros megvásárolta a Villamos Városi Vasut részvénytöbbségét. Őszintén szólva, azt reméltük, hogy azzal, hogy a főváros fő részvényese lett a Városi vasutnak, elérkeztünk Budapest közlekedésének a renaissance-szához. Azt reméltük, hogy nemcsak a közlekedési viszonyok javulnak meg, de ezenkívül a vasuti tranzakció révén a főváros háztartása jelentékeny jöve-

delemtöbbletbe jut. Most már megállapíthatjuk, hogy reményeinkben alaposan csalódtunk. A közlekedés nem lett jobb, sőt ellenkezőleg. Ezenkívül a főváros évenként több, mint félmillió koronát fizet rá a részvényvásárlásra.

Ha a városházán véglegesítették volna, amit kiterveltek, akkor ma talán minden másképpen lenne. De a főváros megvásárolta a Városi Villamos Vasut részvénytöbbségét, anélkül, hogy megváltotta volna a Közuti Vasut is. Szóval — hogy Ignotus elmés mondásával éljünk — olyan a főváros mai közlekedési politikája, mint akit beszáppanoztak, de nem borotváltak meg. A háboru után végleg problematikusá tette Budapest egész közlekedését. A vasutakat teljesen lerongyolta. Kényelemről ma már szó sem lehet, és csak idő kérdése, hogy megdrágítsák a viteldijakat.

Ez ma a helyzet, amikor ismét aktuálisá lett Közuti és a Városi villamos vasut megváltásának és egyesítésének az ideája. A tarifaemelés kérdése toltja előtérbe a megváltás kérdését. Mint ismeretes, az történt, hogy a két vasutársaság arra kérte a fővárost, hogy járuljon hozzá, hogy viteldijait felemelhesse, mert a háborus kiadások lehetetlen helyzetbe sodorják a két vállalatot. A városházán foglalkoztak a tarifaemelés dögával és megállapították, hogy a Városi Villamos Vasut csak felemelt viteldijak mellett tud boldogulni. A Villamos Városi Vasut tarifáit tehát föltétlenül emelni kell; a Közuti vasut tarifáit azonban csak akkor hajlandó emelni a főváros, ha a „Közuti“ már a főváros kezében lesz.

A város vezetőiből álló huszasbizottság

tehát felhatalmazta Bódy Tivadar polgármestert, hogy tárgyaljon a Közuti Vaspálya Társaság igazgatóságával: milyen feltételek mellett hajlandó belemenni a megváltásba? A dolog ugyanis úgy áll, hogy a főváros megváltási joga csak 1923-ban éled föl, akkor is csak akkor, ha 1921 január 1-én a főváros fölmondja a szerződést. A főváros megváltási joga tisztán csak a Közuti Vasut — berendezésére vonatkozik; a társaság ugynevezett szabad vagyonát (ide tartoznak a vicinálisok, házak, telkek) nem érinti a főváros megváltási joga. Megváltás esetén a vállalat helyett a főváros törleszti tovább a vasut részvényes kötvénytökéjét; fizeti a kötvénykamatokat és a részvények és élvezeti jegyek után fizeti a szerződés alapján megállapított átlagosztalékot és átlag — felülosztalékot. A szerződés kimondja még azt is, hogy a főváros által fizetendő osztalékátlag a még ki nem sorolt részvények névértékének 11 százalékát meg nem haladhatja, az élvezeti jegyeknél pedig a felülosztalék a részvények névértékének 6 százalékát meg nem haladhatja.

Körülbelül ez lenne a megváltási eljárás négy év múlva. A főváros azonban ma akarja megváltani a Közutit, hogy a tarifaemelésből előálló bevételéből próbálja rekonstruálni a közuti vasutakat. Már most az volt a kérdés, hogy a Közuti igazgatósága milyen feltételek mellett lenne hajlandó belemenni az

időelőtti megváltásba? A Közuti igazgatósága kijelentette, hogy hajlandó belemenni az időelőtti megváltásba, ha a főváros 11 százalékban állapítja a koncesszió lejártáig a részvényeseknek fizetendő átlagosztalékot. Az átlagosztaléknak 11 százalékban való megállapítása, a Közuti szerint, annál inkább helyénvaló, mert a vállalat zárszámlái szerint a Közuti utolsó legjobb 5 esztendejének átlagjövedelme már most 10.67 százalék. Pedig a vállalat forgalma szinte ugrásszerűen emelkedik, és 1921-ig a jövedelem jóval fölülmulja a 11 százalékot. Ezzel szemben a főváros kalkulációja szerint a vállalat utolsó legjobb öt esztendejének jövedelme 7.78 százalékot tesz. Mivel pedig Bódy Tivadar polgármester is, a Közuti igazgatósága is ragaszkodott a maga álláspontjához, ennél fogva — mint értesülünk — *a tárgyalások meghiúsultak.*

Bódy Tivadar polgármester hétfőn délutánra tanácskozássra hívta össze a huszasbizottság tagjait. A polgármester jelentést fog tenni a bizottságnak a tárgyalások meghiúsulásáról és felhatalmazást kér, hogy a közlekedési adó felemelésére vonatkozólag tessenek előterjesztést a közgyűlésnek. A terv az, hogy minden villamos vasuti jegy után tizfilléres közlekedési adót vet ki a főváros. A tizfilléres adóból körülbelül 30 millió korona jövedelmet remélnek a városházán.