



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: A „szocializált” Közuti

Forrás:

Független Budapest

Pp.

(Hely)

1920 III/10

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

„1920”

Személy

H

A „szocializált” Közuti.

(Negyven millió a be nem fizetett területhasználati díj és közlekedési adó. — Másfél éve sem kamatot, sem osztalékot nem kap a főváros. — Mi van az egyesített vasutak ügyével?)

(A Független Budapest tudósítójától.) A közúti vasutak ügye ma még kuszáltabb és zavarosabb, mint valaha. A proletárdiktatura bukása óta ebben a fővárosra nézve rendkívüli fontossággal bíró kérdésben mi sem történt, úgy, hogy szégyen bár, de a „szocializálás” ténye, amelyből éppenséggel nem fakad „jólét”, sőt több milliós ráfizetéssel terheli a főváros megroppant háztartását, még ma is teljes egészében fennáll. A főváros a befektetett huszonnyolc millió koronányi tőke után közel másfél éve egyetlen fillér osztalékban sem részesül, sőt teljesen elesett a területhasználati díj címén megillető összegtől, valamint a közlekedési adótól is, amely két utóbbi tétel mintegy 40 millió koronát tesz ki. Éppen időszerű volna, hogy illetékes helyen foglalkozzanak a közúti kérdésének megoldásával, mert ez a fővárosra nézve jogilag és gazdaságilag életbevágóan eminens fontosságú.

Az egyesített vasutak ügyéről, illetve a függőben levő kérdés jelenlegi stádiumáról a főváros legilletékesebb helyén a következőket mondták nekünk:

— A közúti vasutak ügye a fővárost három szempontból érinti. Amint ismeretes, a főváros annak idején megvásárolta a városi villamos vasút részvényeinek többségét 28 millió K-ért. Ezzel a részvényvásárlással tulajdonába jutott a felerészben a városi vasúthoz tartozó földalattinak és a pestszentlőrinci helyi érdekű vasútnak. A 28 millió korona befektetése után a főváros az első forradalom idején, az 1918. november 5-én történt erőszakos birtokbavétel óta sem osztalékot, sem kamatjövedelmet nem kap.

— A fővárost ezenkívül a közúti vasúti területhasználati díj tekintetében éri ugyancsak érzékeny veszteség. E vállalatok ugyanis a főváros közutait a közlekedés céljaira a területhasználati szerződésekben megállapított használati díjak ellenében jogosultak csak igénybe venni. A tarifaemlések következtében a fővárost ezen a címen megillető összeg az elmúlt évre körülbelül 20 millió koronát tesz ki, amiből a főváros egy fillért sem kapott, sőt a proletárdiktatura óta az egyesült városi vasutak sem fizettek területhasználati díjat a fővárosnak.

— A fővárost harmadsorban a közlekedési adó tekintetében érinti a közúti vasutak ügye. Az érvényben levő szabályrendelet szerint ugyanis a fővárost minden utas után 10 fillér közlekedési adó illetné meg. Ezt a közlekedési adót azonban a főváros szintén nem kapja kézhez, holott a szabályrendelet szerint a társaságok kötelesek azt az utasoktól beszedni és a főváros pénztárába havonta befizetni. A főváros tanácsa legutóbb kifejezetten is kötelezte erre az egyesített vasutakat, mindeddig azonban eredmény nélkül. Az ily címen elmaradt bevétel szintén körülbelül 20 millió koronára tehető.

— Amint látható tehát, a fővárost a közúti vasutak ügyének rendezetlensége miatt óriási károsodás érte a közelmúltban és éri még most is, úgy, hogy ennek a kérdésnek az elintézése a fővárosra nemcsak jogi, de gazdasági szempontból is elsőrendű fontosságú. Sajnálatos, hogy a proletárdiktatura megszünte óta a helyzet e tekintetben semmit sem változott, sőt a vasutak szocializálását továbbra is fentartották és úgy a közúti, mint a budapesti helyi érdekű vasutakra nézve a proletárdiktaturának ez a rendelkezése még ma is érvényben van.