

A városi jövedelem szaporítása.

Írta: Gál Miksa.

Már a multkoriban, amikor a vízdíj- és lakrészdó emelésének terve vettettet fel, rámutattunk arra, hogy jövedelemfokozás szempontjából mily fontos volna a közlekedés és a közvilágítást, azaz a villamos vasúti forgalmat, valamint a légszusz- és villanyfogyasztást városi adó alá venni. Kétségtelen ugyanis, hogy a villamos forgalomnak valamely városba való bevezetése ennek a városnak oly foku fejlődését jelenti, amely szükségessé teszi ezen közlekedési eszközt, valamint, hogy az ilyen város további fejlődésével a forgalom fejlődése is lépést tart. Ha ez így van, ha maga a város mint ilyen, fejlődése által elhatározó befolyással van a közlekedést lebonyolító vállalat fejlődésére, illetve, ha az a vonzóerő, amelyet a város az idegenforgalom növekedésére és a belső forgalom emelésére gyakorol, megvan, a mely tehát a város mint ilyen által fejtetik ki, úgy csak természetes, hogy akkor, amikor bekövetkezik a város jövedelemfokozási időszaka, ebből a vállalatból is bizonyos mértékben hasznot kíván húzni, azaz, ha bizonyos kereteken belül jövedelme szaporításához szükséges összegeket az ezen vállalat által lebonyolított közlekedésből is szeretne beszédni; a közlekedésből bizonyos százaléknyi jövedelmet kíván, mert hiszen maga, kifejtett vonzóereje által és utján járult hozzá első sorban a vállalat megteremtéséhez és járul hozzá annak fejlődéséhez.

Épúgy áll ez a világításra és a mesterséges hajtóerőre. A város fejlődésének fokát jelenti a gáz- a villamosfogyasztás úgy világításra, mint gyári műhelyek, szóval ipari vállalatok energiával való ellátása. Miután itt is a város mint ilyen jellegénél, fekvésénél, nagyságánál fogva érezteti befolyását minderre, ismét indokolt volna, ha ezek után a fogyasztási cikkek után is kivétne bizonyos százaléknyi adót, fokozott szükségletét innen is iparkodnék fedezni. A háboru megmutatta nekünk, hogy szerződésileg nem maximált és forgalmi árral rendelkező áruk árát részben a beszerzés természetes drágasága folytán, részben azonban mesterségesen, az úgynevezett konjunkturák ügyes kihasználása által mily óriási százalékkal hajtották fel. A gyertya és nyersolaj soha sem hitti árakat értek el; evvel szemben pedig a város, mint szerződő fél által annak idején eszközölt szerződési kikötése folytán maximált világítási és ipari energiafogyasztás nem tudott — mert nem engedtetett — emelkedni. A nyersolaj fogyasztása sokkal drágább lett a mesterséges energiafogyasztásnál és utóbbi megszünt luxuscikk lenni. Miután így a város mindaddig, amíg polgárai értéke és — mert maga a város a polgárság összességének kifejezője, tehát a maga értéke — megkívánta, joggal akadályozta meg azt, hogy a háboru alatt és által többet kelljen a világítás- és energiafogyasztásért fizetni, csak helyeselni lehetne ugyane város azon törekvését, hogy ha — data occasione — maga kívánja a meg nem drágított, mert meg nem drágíthatott energia megadóztatásával, tehát megdrágításával jövedelmeit fokozni. Mert evvel ismét összpolgárai, így tehát saját értékeit tartja szem előtt.

Az adóztatás mikéntjének kezdése úgy a közlekedésnél, mint a közvilágításnál, a dóiog természeténél fogva csakis az illető társaságokkal együtt és karöltve, tudtuk és hozzájárulásukkal oldható meg. Más ugyanis itt a város, mint egyben szerződő fél hatásköre és más az államé. Utóbbi egyszerűen megadóztatná a jegyeket, vagy a fogyasztás

hektowattját és bekövetelné azt a társaságoktól, nem törődve ennek szerződésével és avval, hogy ez mikép szedi, vagy nem szedi be a pluszt. A város helyzete itt más. Mert amint a társaságok a várossal való szerződéses viszonynál fogva egyoldalulag nem emelhetik fel tarifájukat, épúgy nem emeltetheti azt a város sem egyoldalulag a társaság akarata ellenére. Önálló adóztatási joga pedig nincs. Tudnunk kell most már, hogy tarifaemeléséknél a társaságok az első, átmeneti időben arra vannak elkészülve, hogy a forgalom, a fogyasztás esetleg csökkenni fog. Addig a netáni visszaesés pénzbeli minuszértéke a társaságokat éri és ez esetben a tarifaemelés sem egyenliti azt ki, mert hiszen az emelés adózás esetén nem a társaságok, illetve nem kizárólag a társaságok, hanem a város pénztárába folyik. Csak ha a felemelt tételek normálisakká válnak és a köztudatba átmentek már, a forgalom, a fogyasztás tehát ismét eléri régi nivóját, kezdik a társaságok is az emelés hátrányait többé nem érezni.

A karöltve haladás szükségszerű kényszerűségét azonban még más is indokolja. Amidőn ugyanis a társaságok, mint például a háboruban is ép az ez által okozott általános anyag- és munkaerő drágasága folytán és erre hivatkozva a díjtételek felemelését kéri a várostól és ez viszont, hivatkozva szerződéseire, ridegen az elutasítás álláspontjára helyezkedik, mert polgárai érdekeit védi és mert a szerződéses viszony/ép arra való, ily időkben is megkímélni a közönséget a drágítástól, akkor az esetben ha közérdekből most már maga a város kíván a szerződéses megállapodástól eltérően díjtételek-emelést keresztülvitetni, a társaságok is a rideg elutasítás álláspontjára helyezkedhetnek. És ezen változtatni csakis a karöltve való haladás és eljárás segíthet.

Mielőtt a tarifaemelés iránti tárgyalásokba a város belefogna, kutatná és megállapítaná azt, hogy mily jövedelmet biztosíthatna magának az emelés által. Mert ha csak nagy emelés útján tudna megfelelő jövedelemszaporultra szert tenni, vagy ha az emelés jelentéktelen bevételt eredményezne, úgy e miatt egy szerződésbontásba maga sem megy bele, mert az első esetben polgáraitra túl nagy terhet rakna, a második esetben pedig a szerződésbontás nem nyújt elegendő aequivalenst.

De az adatok megállapításának mily módon való végrehajtása is fontos, ha nem akarunk hiru reményeket kelteni és végül konstatálni, hogy az emelés megvan, de a jövedelem csak papiroson van meg. Így pl. a villamos forgalomnál, laikus szemmel nézve kétségtelen emelést észlelünk, anélkül, hogy pontos adatok rendelkezésünkre állnának. Ha azonban kutatjuk az emelkedés okát, úgy rájövünk, hogy a mai emelkedett forgalom egyedül nem lehet alapja bármily számadásnak. Mert történetesen összeesik a tarifa leszállítása (szakaszonként 20%-al) a háboru kitörésével. Már egymagában véve a tarifa leszállítása bizonyos fokban emelte a forgalmat, de elhatározó befolyással annak emelkedésére kétségtelenül maga a háboru volt. Annyi különféle katonai intézmény és intézkedés történt a háboruval kapcsolatban Szegeden is, amely roppant százaléokban fokozta ezen város vonzóerejét, illetve úgy az idegen-, mint a belforgalmat. A sokféle nyugállomás, a barakk-táborok, a kórházak, a felülvizsgálások, az idegen helyről magát kiegészítő katonai idehelyezések, némi intézkedéseknek ide való összpontosítása, a háziezrednek más helyre való áthelyezése stb., hogy ezek mind roppant mértékben fejlesztették a közuti vasút forgalmát. A szállítási alkalmatlanság hiánya, vagy elégtelen volta szintén a villamos vasút előnyére vált. De előnyére vált a munkabérek

emelése, a behozott élelmicikk hihetetlen megdrágítása, mert a több bérből és a nagyobb árból a munkás maga és a vidéki parasztság szivesebben veszi igénybe a villamos közlekedést, mert hiszen most már nagyobb keresetekből tehetik azt.

Mindezeket az átmeneti körülményeket figyelembe kell vennünk egy reális alap felállításánál, amely alapból fogjuk majd kiszámíthatni azt az összeget, mely a közlekedés megadóztatásánál a város pénztárába a közuti pénztára utján befolyhat. S miután már fent kifejtettük, hogy a város a társasággal csak karöltve haladhat jövedelme ilyenmódu fokozása törekvésében, természetesen véljük, hogyha az adóztatást magában foglaló emelés egyben a társaság értékében keresztülvittnek is látszik.

A világítási vállalatnál szintén különféle szempontok veendő figyelembe. Maga a társaság — mert a város visszaváltási joga 4 év múlva nyílik meg szerződésileg — minden erejéből forgalmát fokozni, minél többet nyereségként kimutatni akar, mert hiszen ez lesz majd a visszaváltási összeg kiszámításának az alapja. Itt — szerintiünk — a város már nem fog tudni oly szabadon mozogni, mint a forgalom megadóztatásánál. A forgalomnál rámutathat egyszerűen arra, hogy a fokozott igények kielégíthetése szempontjából szüksége van — mondjuk — a háboru előtti tarifa visszaállítására. De a gázgyárral más a helyzet. Egyrészt maga a társaság — háboru konjunkturák miatt — már kérte a tarifaemelést, amelyet a város szerződéses jogánál fogva elutasított, másrészt már korábbi időkben eredőleg nincs meg az a jó viszony a szerződő felek közt, amelyre a tervbe vett akció keresztülvitele érdekében szükség volna. A társaság kissé rideg, nem keresi az áthidalás, hanem az összeütközés pontjait, amelyek aztán a viszony javulására nem igen alkalmasak. Egyébként pedig mindkét szerződő fél erősen elfogult, mert a közeli megváltás gondolata az által, hogy az egyiket bántja, a másikat meg izgatja egy harmonikus összműködésre nem nagyon alkalmas. Az adózás kérdésénél a város minden esetre a társaság jóindulatára utalva volna; sajnosan kell azonban megemlékeznünk itt arról, hogy az első lépés, az adatok megismerése egyelőre a társaság rideg magatartásán meghiusult. Ha a két szerződő fél az arany középutat megtalálni nem fogja tudni, úgy — habár látszólag veszt mellette — a város érdeke megkívánná, egyelőre itt az adóztatást teljesen eleíteni és csakis a forgalom adóztatásának gondolatával foglakozni és azt kiépíteni. Erre vonatkozólag legközelebb részletes kiszámítási módozatokat is fogunk bemutatni.

A.P.O.L.L.O

MOZGÓ SZÍNHÁZ.

Vasárnap, november 12-én

Szenzáció!

A szellemek vonata.

Fantasztikus dráma 5 felv.

Szenzáció!

Előadás d. u. 2. órától kezdve. — Gyermekek jegyek csak az első előadásokra érvényesek