

„Egy magáncég spekulatív szellemében...” (2.)

# Hogyan alakult meg a BSZKRT?

A *Független Budapest* című várospolitikai hetilap sem hallgatott. Azt írta 1922 decemberében: „A főváros, mint árdrágító derekasan dolgozik... Hogy fogja, milyen fűgén és lelkesedéssel fogja emelni a tarifát, ha majd egészen övé lesz a villamos vasút és nem lesz kénytelen megkérdezni senkitől, hogy emelhet-e vagy sem”.

Az egyének érdekein kívül más célokat is szolgálnia kellett a BSZKRT-nak: feladata volt, hogy szervezzék be a Wolff-pártba a közlekedési dolgozókat. Ennek előszeleként már 1922 decemberében hatszáz alkalmazottat elbocsátottak; régi szakembereket, „politikailag helytelen nézetűnek” tartott munkásokat. 1923. január 1-én az új részvénytársaság átvette a villamosvasutat, egyelőre a BEVV vonalait, majd nyáron a földalatti, a BUR és a Budapest-vidéki vasút is a tulajdonába ment át.

A főváros lakosai, akik hittek abban, hogy a központosított irányítású közlekedés valóban az ő érdeküket fogja szolgálni, az év elején még reménykedtek. A villamosvasúti dolgozók is. Arra gondolván: új gazda mégsem haszonleső magánszemély, hanem maga a főváros lesz.

## Egy kiló kenyeret ért a 160 koronás pótlék

A villamos, „A magyarországi villamos és helyiérdekű vasúti alkalmazottak érdekeit képviselő szaklap” Szakasits Árpád szerkesztésében jelent meg 1923 nyaráig. Február 1-én, elsőoldalon, bizakodó hangvételű cikkében még a következőket írta: „Tisztességes közlekedési politikát csak akkor lehet folytatni Budapesten, ha egy gazda kezében vannak, s ez a gazda nem önző üzleti célok szem előtt tartásával vezeti a vasutakat... Az új igazgató Rényi Dezső, a főváros közlekedési osztályának volt tanácsnoka, volt alkalma megismerni a vasút minden csinját-binját, hiszen a városi vasutak igazgatósági tagja is volt.” A vezérigazgató dicsérete után az új igazgatóságnak is méltatja azt az intézkedését, hogy: „Az összes alkalmazottnak szolgálati idejükre és fizetési fokozatukra való tekintet nélkül, egyöntetűen napi 160 korona pótlékot adott.” Később aztán kesernyésen hozzátette: „Az újonnan megállapított pótlék összegéből körülbelül 1 kilo-

gramm kenyeret lehet vásárolni”.

(A határozatlannak tűnő „körülbelül”-nek nagyon is határozott jelentése volt: az infláció miatt valóban csak sejteni lehetett, hogy az egyik nap leírt összeg helytálló lesz-e másnap. Májusban már A villamos egy példánya is 100 koronába került...)

## A polgármesternek sem maradt üres a zsebe

A vállalat deficités volt, vezetői mégis hatalmas fizetést és jutalékot raktak zsebre és jócskán jutott a keresztény párt kasszájába is. A járművek karbantartására nem fordítottak gondot, a villamosjegyek árát viszont rendületlenül, rövid időközönként emelték. A sajtó rendszeresen támadta a részvénytársaságot, hangja viszont nem mindig volt kemény. Fügött ez attól, hogy az illető lap hány szabadjegyet kapott...

A városházán is többen szót emeltek a vezetők közlekedéspolitikája ellen. Támadták Budai Dezsőt (bizottsági tag volt és a BSZKRT igazgatóságának tagja), mert hatalmas összegeket vett fel, amelyekből juttatott Sipőcz polgármesternek is. Budai védekezése annyiból állt: senkinek semmi köze hozzá, ez nem a főváros, hanem a részvénytársaság pénze.

Egy Bibiti Horváth János nevű tagja a közlekedési bizottságnak, sok egyéb mellett azt is a részvénytársaság vezetőinek fejére olvasta: „A gyűlölködés atmoszférájának bevonulása abban a pillanatban kezdődött meg, amikor a főváros átvette a vasút vezetését. A tisztviselőket és az alkalmazottakat egy országosan ismert egyesületbe (az „Ébredők”-höz, amint már a Népszava megírta) akarják be-

terelni, ami bizonyos terror alatt, az előléptetések kilátásának kecsegtetésével sikerült is.” (Népszava, 1923. április 12.)

## A felújítás költségeit áremeléssel fedezték

Az előléptetések természetesen csak a megmaradt régi szakembergárda rovására mehettek. Jöttek a kényszernyugdíjaztatások, gyakorlatlan, kevés ismerettel rendelkezők kerültek vezető beosztásokba, a visszaszorítottak pedig érthetően nem a leglelkesebben dolgoztak. Mivel a részvénytársaság vezetősége is „jó pártemberek”-ből állt és egyedül Kandó Kálmán képviselte az igazgatóságban a szakértelmet, teljesen érthető, miért romlott tovább ebben az időben a budapesti közlekedés.

A BSZKRT megalakítása tehát jól jött — néhány embernek. A főváros lakosai viszont 1923-ban semmi előnyét nem érezték a villamosvasúti vállalatok egyesítésének. Ami felújítás történt, az is az ő rovásukra ment, a költségek fedezésére csupán egy eszközt ismertek: a tarifa emelését. (A régi vállalatok legalább kölcsönök felvételével, részvénykibocsátásokkal próbálták meg boldogulni.)

A BSZKRT vezetőinek ilyen tevékenysége korántsem volt magányos jelenség.

A Wolff—Sipőcz-féle várospolitikai a közüzemi, az egészségügyi és az összes többi területen is sújtotta a lakosságot. „Gazdátlan a főváros — írta 1923 márciusában a *Független Budapest* —, nincs gazdája, csak tékozló fiai vannak, akik két kézzel szórják szerte széjjel azokat a kincseket, amelyek örökül maradtak rájuk.”

Szöllősi Ferenc