

Hogyan alakult meg a BSZKRT?

244

1923-ban egy cég irányítása alá került a fővárosi tömegközlekedés: ekkor lett gazdája a Budapest Székesfővárosi Részvénytársaság, és maradt még huszonöt évig. Mi lehetett az egyesítés indoka? Természetesen az, hogy központi irányítással javítani lehet a főváros lakosainak közlekedésén. Ezt így is mondták ki akkor. De csak mondták. Mert a részvénytársaság a fővárosé volt ugyan, de csupán azoké, akiket ekkor értettek e cím alatt: a város vezetőié.

Karrieristák hada a városházán

Budapesten 1920 nyarán tartottak törvényhatósági választásokat. A fehérterror szellemében megalkotott új választójogi törvény alapján a 929 ezer budapesti lakosból mindössze 464 ezernek volt választójoga, s végül csak 217 ezren járultak az urnákhoz. Az új közgyűlés vezető pártja a fasiszta jelszavakkal felvonuló Keresztény Nemzeti Egyesülés pártja lett.

Fővárosi bizottságának egyik vezetője, Usetty Béla nyilatkozta Budapest lakosairól: „Mindig megalkudtak, így 1919-ben a kommunistákkal is. Nekünk a főváros közéletében magyar szellem kell,

keresztény erkölcs. Mindazok, akik ettől távol állnak, ávoz-zanak.”

Az ilyen „távol állók” 1920 nyarán már mód felett kevesen voltak a városházán, a tisztogatás már korábban lefolyt. Tömegesen bocsátották el az alkalmazottakat és az ellenforradalom karrieristái kerültek a helyükre. Az új polgármester Sipőcz Jenő lett, aki egyébként áprilistól már Horthy kormánybiztosaként a város élén állt.

Meglehetősen kis kaliberű, önálló gondolkodásra szinte képtelen politikus volt. Úgy maradhatott hosszú ideig hivatalában, hogy engedelmesen végrehajtotta a keresztény párt vezérének, Wolff Károlynak az utasításait.

Az 1920 utáni budapesti állapotokat híven kifejezik Krúdy Gyula sorai. A forradalmárnak éppen nem nevezhető, de haladó beállítottságú író így válaszolt 1922-ben, a *Pesti Napló* azon körkérdésére, hogy a mai írók miért nem írnak mai témáról: „A mai idő hasonlatos egy kisvasúti állomáshoz, amelynek várótermében ideg éiszaka fázva, betegen, egymáshoz könyökölve az el-késett, hófúvásba fulladt vonatot várjuk. A vonat csak nem akar megjönni.”

A fővárosi közlekedési vállalatok egyesítésének gondolata természetesen helyes volt 1922-ben is — ha nem is új.

Az 1918-as polgári demokrati-kus forradalom első napján, október 31-én reggel a Nemzeti Tanács utasítást adott ki a budapesti és a környéki villamosvasutak átvételére. Ez a nap folyamán meg is történt, és november elején a két legnagyobb vállalat, a Budapest Villamos Városi Vasút és a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság egybeolvasztásával, megalakult a Budapesti Egyesített Városi Vasút.

2013-ban járna le a koncesszió

Az új részvénytársaság megalakításáról 1922 őszén már írtak a lapok és novemberben közölték a főváros és a társaság közötti szerződés tartalmát is. A közlekedés javítását célzó pontok között számos olyat találunk, amelyet már a Tanácsköztársaság alatt bevezetni szándékoztak de a megvalósításra nem maradt idő. Ilyen volt például a hajdan szenczióként üdvözölt, de rendkívül balesetveszélyes első vezetőkes hálózat atalakítása felső vezetőkesre. Közölték azt is a lapok, hogy a szerződés kilencven évre szól, tehát a koncesszió 2013. január 1-én járna le.

A 79. paragrafus közül csupán egyet említsünk még meg, amelyiknek a BSZKRT tevékenységében, a legnagyobb

szerepe volt: a társaság kötelezte magát, hogy úgy az igazgatóságban, mint a felügyelő bizottságban és a végrehajtó bizottságban, a tagsági helyek mindenkori többségét a fővárosnak engedi át, elnöke, alelnöke szintén a főváros képviselője lesz.

Fellebbezett a belügyminiszterhez

Az elgondolásban nincs is kifogásolni való. Hiszen ezzel a többséggel a főváros a kezében tarthatja az irányítást, letörheti a közlekedési vállalat vezetésében esetleg előtérbe kerülő egyéni érdekeket. Viszont a fővárosi bizottság közgyűlése a BSZKRT irányítását a többségi párt vezetésére bízta. Wolffék úgy tartották helyesnek, ha a részvénytársaság vezetőségi tagjai a városatyák soraiból kerülnek ki.

A kisebbség egyik tagja, Gál Jenő, felismerte ennek a viszásságát és fellebbezést intézett a belügyminiszterhez, mondván: „Nem mindegy a főváros lakosságának, hogy a vállalat egy magáncég spekulatív szellemében működik, vagy mint altruista vállalat, amely a közösség céljait tartja szem előtt, nem pedig az osztalékot. Utóbbira vonatkozóan az a véleményem, hogy a mai helyzetben csak arra szabad törekedni, hogy rá ne fizesse a vállalkozásra: hasznot húzni nem szabad, mert az a haszon a polgárság rovására megy.” Majd leszögezte: „Fővárosi bizottsági tag nem való egy hatósági üzem jól dotált igazgatóságába.”