



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *Újabb villamosdrágítást hozott a „gyülőlködés atmoszférája”.*

Forrás: *Népszava*

Bp

(Hely)

1925. 4. 12.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Osztályozás	
Tárgy	<i>385. 857</i>
Hely	
Idő	<i>1923</i>
Személy	

Újabb villamosdrágítást hozott a „gyülőlködés atmoszférája”.

Április 15-étől 80 korona a villamos. — Szivarok, zserbók és a „hideg vacsora”. — Hegdrágítják az omnibuszt és az autobuszt is. — A közlekedési bizottság ülése.

A főváros közlekedési bizottsága *szerdai* ülésében foglalkozott a villamosviteldijak legújabb fölemelésével. A javaslat az volt, hogy a jegyek árát 50 koronáról 100 koronára emeljék. Ezt a mértéktelen drágítási rohamot még a kurzista városboldogító is sokallotta, úgy hogy a bizottság végezetül a 80 koronás emelés mellett döntött. Igaz, akadt fölszólaló, aki azt állította, hogy

ez a 80 koronára való lealkudás csak színjáték.

A közönség örüljön a 80 koronának a tervbe vett 100 koronás fizetés helyett. Az új közlekedési részvénytársaság is megkapta a vita hevében a maga megfelelő méltatását. A kurzista vezérkar érthető idegességgel fogadta ezeket a fejtegetéseket és semmitmondó szavakkal igyekezett megvédeni az ébredősített vállalatot. Jellemző különben, hogy a főváros autonómiáját miképpen respektálja ez a gyorsdrágító városfőnök. A bizottság határozatát nem vizsgálja a közgyűlés elé, megkerülik ezt. Minnek is az autonómia, amikor ez kényelmetlen a kurzusra, a miniszter áldása előzetesen amúgy is biztosítva volt.

A villamos-társaság javaslatát az ügyosztály pártolón terjesztette a bizottság elé. Az első fölszólaló, *Bibiti Horváth János*, mint az indokolatlan árdrágítás okára, a közlekedési részvénytársaság belső életére mutatott rá. A gyülőlködés atmoszférájának bevonulása — mondotta a fölszólaló — abban a pillanatban kezdődött meg, amikor a főváros átvette a vasutak vezetését. A tisztviselőket és alkalmazottakat egy országosan ismert egyesületbe (az ébredőkörbe, amint már a *Népszava* megírta) akarják betelepíteni, ami bizonyos terror alatt

és előléptetések kilátásnak kecsogtatásával sikerült is. Egyetlen eredmény az, hogy az egyesület megszaporodott egy esomó meggyőződés-telen taggal, akikre csak azért van szükség, hogy a mosi már jócskán fölemelt tagsági díjait fizessék. Ennek az egyesületnek különben is nagy befolyása van a vasutnál, ennek az irányzatnak köszönhető, hogy régi, érdemes tisztviselőket elmozdítottak a helyükről és a pragmatikus megszerzésével lefokozták őket. Ma holnap már csak kétféle közúti tisztviselő lesz. Az egyik elveszítette a kedvét, a másik tapasztalatlan utjanc. Nem volt szükség az új igazgatók kinevezésére sem, hiszen ezek csak a kiadásokat szaporítják. Nyíltan kimondom — jelentette *Ki Bibiti Horváth* —, hogy

a vasutnak öt-hat alkalmazottja teljes fizetéssel évek óta szabadságon van szervezkedési célokból.

Súlyos milliókba került a tisztviselői kar átszervezése és a beviszések átalakítása. Az igazgatóság és a végrehajtóbizottság hetenként 10—12 ülést tart és mindig azt határozzák, hogy a következő ülésen fognak határozni. Ez egy esomó jelenléti díjat, fömértelen benzinfogyasztást jelent, mert a város autói hozzák az igazgatósági épületbe a bizottsági tagokat. Dus vacsorákról, Gerbeaud-sütemények tömeges fogyasztásáról, drága szivarokról és cigaretták füstlévéléséről lehetne még beszélni. De füstvélését jelenti ez azoknak a reményeknek is, amelyeket a vasut helyreállításához fűztünk. A villamos — ugymond — teljes rekonstrukcióra szorul. A régi részvénytársaságok ezeket a kiadásokat mindig kölesön fölvételével, részvénykibocsátással fűdötték.

a főváros pedig a napi bevételekből akarja ezeket az összegeket előteremteni.

A közönség elérkezett teljesítőképesége végső határához. Nem 20%-os utaselmaradással kell számolni, hanem 50%-os lesz a kiesés, hiszen a 100 koronás villamost alig tudja valaki megfizetni. Sokkal helyesebb volna ezekre a munkálatokra külföldi kölcsönöket igénybevenni. A külföld azonban nem ad pénzt egy olyan részvénytársaságnak, amely a törvényt és a szabályzatokat fölrugta, bevitte a politikát a vasúthoz. Ilyen vezetés és gazdálkodás mellett a villamosvasutak három hónapon belül csőd elé kerülnek. Az előterjesztés azt mondja, hogy március 8-ika óta az igazgatóság 60%-kal emelte a béréket. Ez téves, mert eddig mindössze 30%-kal emelte. Beszélt *Bibiti Horváth* a jegyrendszer revíziójáról, az éjszakai járatok megszüntetéséről, majd a kurzisták újabb szivargását fölkelte, kijelentette, hogy

a vasutnál azt suttogják, hogy nem *Rényi* vezérigazgató dirigálja a vasutakat, hanem bizonyos mellékkormányok.

A tarifaemelést nem szavazza meg. A kinosan találó kritikát többen próbálták elütni. Így a többi között, *Wolff Károly* is, aki nagy általánosságokban szavalt a szokott mondókat, amelyekkel a fővárosi kurzust igyekezett kimosdatni a tények feketeségéből. A kurzus tehetetlensége helyett ismét csak az általános gazdasági viszonyokra akarta áttolni örökös drágításait. A 100 korona helyett ő is 80 koronás jegyeket kívánt, majd indítványozta, hogy 30 napon belül tegyenek előterjesztést a vonal- és átszállójegy bevezetésére. Azt már nem tette hozzá, hogy lényegében ez is burkolt árdrágítást jelent. *Wolff* után a többi között *Bieber Jenő*, a politikai wolffsalád tagja polemizált az elhangzott kritikával, majd kijelentette, hogy

„a kormánynak el kell venni, el kell komünizálni a szénbányákat. Ez nem kommunizmus — mondotta —, hanem kötelesség.”

Bibiti Horváth ezután személyes megtámadtatás címén szólalt föl. Tudomása szerint az igazgatóság 80 koronás jegyet akar és csak

azért jöttek 100 koronás tarifajavaslattal, hogy a többség boldoggá tegesse a 80 koronás jeggyel a közönséget. Helyes adminisztrációval olcsóbb lehetne a jegy ára, mint most, amikor készületlen, tapasztalatlan, meg nem felelő embereket állítanak meg nem felelő állásba. Erre megint nagy izgalom és zaj támadt a bizottságban, amire Bibiti Horváth valamennyiüket tulharsogta: „A kritikát tessék túrni!” Azt látja — ugymond —, hogy az igazgatóság a gazdasági kérdésekbe politikai kérdéseket kevesol.

Baranski Gyula viszont nagyban örvendezett a vasut beébredésén. Őt nem izgatta, hogy ez mind csak a közönség bőrére megy. Ellenkezően — ez a kurzusvakmerőség netovábbja —, fölhivtá a főváros keresztény közönségét, hogy adja oda az utolsó garasait is és támogassa ezzel a közlekedési részvénytársaságot...

A vita lezárása után Rényi vezérigazgató szólalt föl. Védekezett a szivarok és zserbók miatt és mindössze egy kis szerény hideg vacsorát ismert be. Kijelentette, hogy nincsenek igazgatósági jelenléti díjak. Beszélt a prémiumrendszerről, mint amely bevált és amelyet drammegtakarítások címen a kocsi-vezetőkre is kiterjesztettek. Fölötte sajnálta, hogy a bizottság nincs a 100 korona mellett, ami szerinte azt jelenti, hogy

nemsekára újabb tarifaemeléssel fognak jönni.

Ez a kijelentés is megerősítette, hogy Wolffék adagonként merik csak beadni a főváros közönségének a keserű labdacst, de gazdálkodásukból önként következék a folytonos áremelés.

Bibiti Horváth újra személyes megtámadás címen szólalt föl. Kérde, hogy ha jelenléti díj nincs, van-e havi illetmény és ha van, milyen címen kapják a végrehajtó bizottság tagjai? Indítványozza, hogy a következő ülésre terjesszenek elő részletes kimutatást, ki mennyi illetményt kap és milyen címen...

Többek fölszólalása után a bizottság mint határozatot fogadta el, hogy a 80 koronás vilamosjegy már április 15-én életbe is lép.

A továbbiakban, mint akik jól végezték dolgukat, fölemelték az omnibuszon a gyerekjegyet 20-ról 30-ra, a vonaljegyét 30-ról 50-re, az autóbusz átszállójegyét 80-ról 100-ra, az autóbusz-szakaszjegyet 50-ről 80-ra, a vonaljegyét 80-ról 100-ra, az átszállójegyét 130-ra, az esti 10 óra után kiadott jegyet 100-ról 150-re, az éjjeli járat jegyét 150-ről 200-ra.

Egyelőre e napon több árdrágítást nem végeztek.