

PECSŐK LÁSZLÓ

## *A 150 éves Budapest tömegközlekedésének kulcsmomentuma: 100 éve jött létre a BSZKRT*

---

*A key moment in the public transport of the 150-year-old Budapest, the foundation of the Budapest Capital Transport Company 100 years ago*

### ***Absztrakt***

Az egyesített Budapest a tömegközlekedését előbb egy monopóliumhelyzetben lévő lóvasútvállalat biztosította, majd a villamos megjelenésével és a lóvasút villamosításával két nagyvállalat, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság Rt. (BKVT) és a Budapesti Villamos Városi Vasút Rt. (BVVV), illetve ezek affiliált vállalatainak rivalizálásával kétszereplőssé vált a piac. Már az első világháború előtt is felmerült a gondolat, hogy a két vállalatot községi tulajdonban egyesítsék, de valódi lépések ebben az irányban csak az őszirózsás forradalom után történtek. A Károlyi-kormány létrehozta a Budapesti Egyesített Városi Vasutakat (BEVV), a korábbi tulajdonosok kárpótlása azonban elmaradt, mert tanácsköztársaság a nagyvállalatok kárpótlás nélküli államosításáról határozott, ami érintette a BEVV-t is. A tanácsköztársaság bukása után újraindult az előd-vállalatok és a BEVV jogi helyzetének rendezése, amely végül a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSZKRT) 1923-as megszületésével oldódott meg. De nem csak a jogi helyzetet és a korábbi tulajdonosok kárpótlását kellett megoldani, a közlekedési vállalatokat műszakiklag is egyesíteni kellett, ami szintén komoly kihívások elé állította a szakembereket.

*Kulcsszavak:* tömegközlekedés, BSZKRT, villamos, községesítés, Budapest, vállalategyesítés

### ***Abstract***

Public transport of the unified Budapest was first provided by a monopoly horse-drawn railway company. Then, with the arrival of the tramway and the electrification of the horse-drawn railway, the rivalry between two large companies, the Budapest Public Road Railway Company Ltd (BKVT) and the Budapest Electric City Railway Company Ltd (BVVV) and their affiliates created a two-tier market. Even before World War I, the idea of merging the two companies under municipal ownership had been suggested, but no real steps in this direction were taken until after the so-called Aster Revolution. In November 1918 the Károlyi government founded the Budapest United Municipal Railways (BEVV) but the compensation of the former owners was not paid because the Hungarian Soviet Republic in 1919 decided to nationalise the large companies without compensation. This also affected the BEVV. After the fall of the Soviet

Republic in August 1919, the legal status of the predecessor companies and BEVV was re-considered and finally resolved with the creation of the Budapest Capital Transport Company (BSZKRT) in 1923. But it was not only the legal situation and the compensation of the former owners that had to be resolved, the transport companies also had to be technically unified, which also posed a major challenge for the experts.

*Keywords:* public transport, Budapest Capital Transport Company, tramway, municipal ownership, Budapest, company merger

## A főváros tömegközlekedésének kialakulása

Az első igazi tömegközlekedési eszköz más nagyvárosokhoz hasonlóan a mai Budapest területén is az omnibusz volt. Az első omnibusz 1832-ben indult útjára, melyet sorra követtek az újabbak, így 1860-ban már száz ilyen kocsis közlekedett a városban. Ezek a járművek kisvállalkozók tulajdonában voltak. Majd még a városegyesítés előtt megindult a jóval korszerűbb lóvasút-közlekedés is. A világon hatodikként, előbb 1866. augusztus 1-jén Pesten, a Pesti Közúti Vaspálya Társaság (PKVT) kezelésében, majd 1868. május 18-án Budán a Budai Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) révén. Utóbbi vállalat mindössze két vonalat épített, az óbudaait és a zugligetit. Az 1873-ban egyesült fővárosban 1876-ban adták át a Margit hidat, amely lehetőséget nyújtott a két városrész lóvasúttal való összekötésére.<sup>1</sup> A PKVT-nek azonban csak Pestre, a BKVT-nek pedig csak Budára volt engedélye lóvasútat működtetni, így nem volt lehetőségük olyan vonalat üzemeltetni, amely mindkét városrészben közlekedik. Végül 1878-ban a PKVT megvásárolta a budai vállalatot, létrehozva a Budapesti Közúti Vaspálya Társaságot (BKVT). Ennek eredményeként végre megvalósulhatott a két városrész tömegközlekedési összeköttetése. Lóvasút azonban nemcsak a hídon, hanem magán a Margitszigeten is közlekedett. Itt még a többi vonal villamosítása után is megmaradt a lóvontatás, egészen addig, amíg az autóbusz fel nem váltotta 1928 áprilisában.

A lóvasúthálózat egyre bővült, az utaslétszám folyamatosan emelkedett. 1868-ban 2,4 millióan közlekedtek lóvasúttal, a város egyesítéskor 1873-ban már 7,5 millió, míg 1896-ban már 26 millió utasa volt a BKVT-nek. 1889-ben 1042 lovuk volt, melyekkel 41 kilométernyi vonalon közlekedtek. A társaság ekkor konkurencia hiányában monopolhelyzetben

<sup>1</sup> A Lánchíd nem volt alkalmas lóvasút-közlekedésre.

volt, a fővárost azonban kellemetlenül érintette, hogy nem tud befolyást szerezni a vállalatban. 1886-ban végre lehetőség nyílt rá, hogy egy új cég is bekerüljön a tömegközlekedési piacra. Ebben az évben ugyanis a Lindheim és Társa cég ajánlatot tett egy, a Rudolf rakparttól<sup>2</sup> a Podmaniczky utcán át a Városligetbe közlekedő közúti gőzvasút építésére. Ezt a BKVT kizárólagos jogaira hivatkozva megvétózta, azonban a közmunka- és közlekedési miniszter a szerződés szó szerinti értelmezésére hivatkozva – miszerint a társaságnak géperező közúti vasút építésére nincs előjoga – a tiltakozást elutasította. Ekkoriban jelent meg Balázs Mór<sup>3</sup> *Budapest gőzmozdonyú vaspálya hálózata* című tanulmánya. A Lindheim és Társa pedig ezután társult Balázssal és nyolc vonal építésére kért engedélyt.

A Duna-partra tervezett vonal Balázs tervei szerint villamos üzemű lett volna, a többit azonban gőzvontatással kívánta megoldani. De a BKVT is benyújtott egy tervezetet, szinte teljesen ugyanazokra az útvonalakra, mint amelyekre Balázs Mór és társa, azzal a különbséggel, hogy ők a rakpartra is gőzüzemű vasutat terveztek. Ezután lobbant fel a vita a fővárosban a két vasútüzemről, ami a budapesti villamosvasút megszületéséhez vezetett. Bár az eredetileg tervezett Duna-parti vonal csak évtizedekkel később valósult meg, ennek a tárgyalása során merültek fel olyan agályok, amelyek leküzdése érdekében a Balázs Mór vezette társaság úgy döntött, próbavasút építésével győzi meg a kétkedőket.

A próbavasút építésére 1887. október 1-jén adták ki az engedélyt, november 28-án pedig már megindult rajta a forgalom. A villamos Siemens és Halske-rendszerű alsóvezetékes áramszedővel működött. Azért ezt a megoldást választották, mert a Fővárosi Közmunkák Tanácsa (FKT) városképi szempontok miatt nem járult hozzá a felsővezetékes hálózat-hoz.<sup>4</sup> Később Bécsben, Berlinben és Drezdában is használták az alsóvezetékes módszert, ami budapesti rendszer néven vált ismerté. A sínek sem normál nyomtávúak voltak, mindössze egyméteres nyomtávval<sup>5</sup> épült a próbaszakasz a Nagykörúton, a Nyugati pályaudvar és a Király

2 A mai Széchenyi rakpart. Ráday 2004, 430.

3 Balázs Mór (1849. márc. 5., Pest – 1897. aug. 1., Remagen) különböző üzleti vállalkozások után fordult az érdeklődése a közlekedés felé. A műszaki fejlesztésekben szerzett érdemeiért nemességet kapott. Markó 2001, 308. Az ő nevét viseli a 2030-ig szóló Budapest Mobilitási Terv *aka* Balázs Mór Terv (BMT).

4 A később megépülő belvárosi területeken szintén nem engedélyezték a felsővezeték kiépítését.

5 A normál nyomtáv 1435 mm. Urbán 1984, 533.

utca között. A körülbelül egy kilométer hosszú pályán a villamosok legfeljebb 10 km/h sebességgel közlekedhettek, pedig technikailag képesek lettek volna a 40 km/h elérésére is. A próbavonal sikeresnek bizonyult, így a Lindheim és Társa, a Balázs Mór-féle közkereseti társaság, valamint a Siemens és Halske által alkotott Budapesti Városi Vasút (BVV) hamarosan újabb vonalakra adott be kérelmet.

Ahogy a BSZKRT tizedik évfordulójára megjelent kiadvány fogalmaz: *„A lóvasútnak legyőzhetetlen vetélytársa támadt. A lassú járású, idejemúlt lóvasút, melynek kocsisa vaspálcával feltámasztott nyeregformájú ülésén üldögélve kedélyesen tülkölt egyet-egyét, sehogyan sem illett a nagyvárosias, tiszta és gyors villamos<sup>6</sup> vasút mellé. A közönség hamarosan megszerette a villamost és szívesebben használta, mint a lóvasutat.”<sup>7</sup>*

1891 márciusában a BVV tulajdonosi szerkezetében változás történt. Az Angol–Magyar Bank létrehozta a Budapesti Városi Villamos Vasút Rt.-t (BVVV), melynek első vezérigazgatója Balázs Mór lett. Az új társaság új szerződést kötött a fővárossal. Ennek értelmében a törvényhatóság legkorábban 1917-ben válthatta meg a BVVV hálózatát. A társaság 1893-ban a Rókus Kórház – Kőbánya, Liget tér közötti vonalon megépítette Budapest első felsővezetékes vonalát. A konkurencia hatására a BKVT is fokozatosan áttért a villamos üzemre, hálózatukat 1895 és 1898 között villamosították.

A villamosvonalakon külön téli és nyári menetrendet alkalmaztak. 1900-ban a legsűrűbb járat percenként indult, a legritkább tízpercenként. A nagy forgalmú vonalakon két vágány épült, de legtöbb esetben nem az út közepén, ahogy most láthatjuk, hanem a két szélén. A viszonylatokat 1910 óta különböztetik meg számokkal, korábban színes tárcsák jelölték őket. A BKVT kapta a páratlan számokat, a BVVV a párosokat.

A helyi érdekű vasutak (HÉV) létesítését az 1880-as XXXI. tc. szabályozta, melyet az 1888. évi IV. tc. módosított.<sup>8</sup> A HÉV-vonalak létrehozását az indokolta, hogy a fővonalak mellett kisebb helyi vonalakra is szükség volt, amelyek a környező településeket kötik össze egymással, illetve a nagyvárosokkal. Korábban az ország területén több HÉV-vonal létezett, nem csak a ma ismert főváros környéki viszonylatok. A villamosközleke-

<sup>6</sup> Ne feledkezzünk meg arról, hogy a lovaknak menet közben üríteniük is kellett, ami rengeteg kosszal járt.

<sup>7</sup> BSZKRT 1934, 22.

<sup>8</sup> Corpus Juris Hungarici 1879–1880, 286–289; Corpus Juris Hungarici 1887–1888, 143–155.

déssel közel egy időben indultak meg az első Budapest környéki HÉV-ek, amelyek az elővárosokat kötötték össze a fővárossal. Az első három vonal az 1887-ben felavatott Közvágóhíd–Soroksár, valamint az 1888-ban átadott Kerepesi út – Cinkota, és Filatori-gát–Szentendre HÉV-ek voltak. Ezeket a BKVT üzemeltette csakúgy, mint a Budapest–Budafok vonalat, miután 1916-ban átvette a Budapest–Budafok Helyi Érdekű Villamos Vasút Rt.-t.<sup>9</sup> A BKVT 1889 végén a HÉV-vonalainak kezelésére létrehozta a Budapesti Helyiérdekű Vasutak Rt.-t (BHÉV).<sup>10</sup> A BVVV is kivette a részét az elővárosi vasutak üzemeltetéséből azzal, hogy felvásárolta a Budapest–Szentlőrinci Helyiérdekű Villamos Vasút Rt.-t (BLVV).<sup>11</sup>

Az elővárosok kapcsolatát korábban a MÁV-vonalak biztosították, de például Erzsébetfalva<sup>12</sup> és Csepel összeköttetése a várossal először csak a HÉV-vonallal oldódott meg. A HÉV-szerelvényeket eleinte gőzmozdony vontatta, de a szárnyvonalak és a második vágányok kiépítése mellett 1906-tól elkezdődött a villamosítás is.

Bizonyos peremkerületek már jóval korábban rendelkeztek (ló)vasúti kapcsolattal. Az első PKVT-vonal például egyből Újpestet kötötte össze az akkori pesti Széna térrel.<sup>13</sup> Szintén Újpestről indult a BKVT konkurenciájaként a Budapest–Újpest–Rákospalotai Villamosvasút Rt. (BURV), vagy a széles körben használt nevén „BÚR vasút”. Villamosaik a Ferdinánd tértől<sup>14</sup> a Lehel utcán haladtak Újpestről, egy szárnyvonaluk pedig az Árpád úton keresztül jutott ki Rákospalotára. A pesti végállomás nem véletlenül itt volt, a BKVT ugyanis kilobbizta a fővárosnál, hogy az ellenlábás vállalat járművei ne mehessenek el a körútig. Ez az állapot addig állt fenn, amíg a 1898-ban BKVT felvásárolta a BURV részvény többségét.<sup>15</sup> Ezután a Ferdinánd hídnál rácsatlakozhattak a BKVT Váci úti vágányaira, a végállomás pedig átkerült Nyugati pályaudvarhoz. A BURV villamosait számok helyett betűkkel jelölték.

A szintén az északi peremközségeket összekötő a Rákospalota–újpesti lóvonatú vasútnak (amely Budapest és Újpest határán csatlakozott

9 BFL VII.2.e Budapest–Budafoki Helyi Érdekű Villamos Vasút Rt. 1877/1915 1873. dob.

10 BFL VII.2.e Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Rt. 1878/1915 6496. dob.; BFL VII.173.a 1889/3033.

11 BFL VII.2.e Budapest–Szentlőrinc Helyi Érdekű Vasút Rt. 2163/1915 1489. dob.

12 A későbbi Pest(szent)erzsébet.

13 A mai Kálvin tér. Ráday 2004, 463.

14 A mai Lehel tér. Ráday 2004, 384.

15 BFL VII.2.e Budapest–Újpest–Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Rt. 1883/1915 65. dob.

a BKVT hálózatához) már a kezdetektől a tulajdonosai között szerepelt a BKVT, illetve annak vezetői, de miután 1894-ben Budapestvidéki Villamos Közúti Vasút Rt. (BVKV) néven részvénytársasággá alakult, már a részvénytöbbséget is megszerezték, majd villamosították a vonalaikat.<sup>16</sup>

Az európai kontinens első földalatti vasútja az Andrassy út<sup>17</sup> alatt épült meg. Itt mind a BVVV, mind a BKVT szeretett volna létrehozni villamosvonalat, az FKT azonban többszöri kérésükre is elutasította ezeket a javaslatokat. Így a két vállalat egy közös tervet nyújtott be, amelyben földalatti vasút építését indítványozták. A kérvény jó időben született a jó helyen, hiszen a vasút végállomása a készülő millenniumi ünnepek helyszíne, a Városliget volt, a korszak legmodernebb közlekedési eszköze pedig emelte az ünnepség fényét. A földalatti vasút mindössze húsz hónap alatt épült meg, 1896. május 2-án adták át a forgalomnak. A millenniumi ünnepségre Budapestre érkező Ferenc József május 8-án látogatta meg, majd augusztus 13-án levelében engedélyezte, hogy az új közlekedési eszköz az ő nevét viselje. Így az új társaság neve Ferenc József Földalatti Villamos Vasút Rt. (FJFVV) lett.

Elmondható tehát, hogy Budapest és környékének közlekedését hét vasúttársaság bonyolította le, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT), a Budapesti Villamos Városi Vasút Rt. (BVVV), a Budapest–Újpest–Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Rt. (BURV), a Ferenc József Földalatti Villamos Vasút Rt. (FJFVV), a Budapest–Szentlőrinci Helyi Érdekű Villamos Vasúti Rt. (BLVV), a Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Rt. (BHÉV), valamint a Budapestvidéki Villamos Közúti Vasút Rt. (BVKV). Ez azonban valójában két vállalatot jelentett, hiszen a BURV és a BHÉV (amelybe beolvadt a BVKV, és a Budapest–Budafoki Helyi Érdekű Vasút Rt. is) a BKVT, a BLVV pedig a BVVV érdekeltségébe tartozott, míg a földalattit a két cég közösen birtokolta, és a BVVV üzemeltette. Budapest kötött pályás közlekedését tehát gyakorlatilag a BKVT és a BVVV tartotta kezében, és majd ennek a két vállalatnak az egyesítéséből jön létre a BSZKRT.

Rajtuk kívül meg kell említeni a MÁV és a Déli Vasút<sup>18</sup> budapesti vasútvonalait is, illetve az állami vasúttársaság három, a fővárosból kivezető

<sup>16</sup> BFL XI.1515, 1. dob.

<sup>17</sup> Gróf Andrassy Gyula miniszterelnök kezdeményezésére épült meg a Sugár út, amelyet hálából még életében róla neveztek el. Ráday 2004, 70.

<sup>18</sup> Az osztrák–magyar tulajdonú Cs. és kir. szab. Déli Vaspálya Társaság, röviden csak Déli Vasút. Urbán 1984, 126–127.

HÉV-vonalat is üzemeltetett: az egyik a lajosmizsei vonal (eredetileg Budapest–lajosmizsei h.é.v), a másik az esztergomi (Budapest–Esztergom–füzitői h.é.v), amely Pilisvörösvár, Piliscsaba, Dorog érintésével jutott el az érseki székhelyre, a harmadik pedig Vác–Veresegyház–Budapest–gödöllői h.é.v (VGB) volt. Ezek ma is a MÁV vasúthálózatának részei, de nem tartoznak a BHÉV-vonalak közé.

Nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy a budapesti tömegközlekedés nem csak kötött pályás közlekedésből állt, bár ekkoriban még valóban ez jelentette a jelentős többséget. Már a századfordulón felmerült a BVVV illetékeseiben a gondolat, hogy megvásárolják az omnibuszvállalatot és elektromos autóbusz-omnibuszokat indítanak. Nyugat-Európában ugyanis az omnibuszok kiváltására indítottak először elektromos, majd később benzinmotoros autóbuszokat. A BVVV végül gazdaságtalannak ítélte a tervet, így lemondott róla. A Phönix Automobil Rt. azonban 1909-ben elindította első idényjáratait a Szabadság-hegy–János-hegy útvonalon. Ezután sorra nyíltak a magánhálózatok, míg 1913-ban a Budapesti Általános Omnibusz Rt. előállt egy egységes autóbusz-vállalat gondolatával, a Székesfővárosi Közlekedési Vállalat (SZKV) részvényeinek átvételével, mivel a kis magánvállalkozások rendszerét már nehezen lehetett fenntartani. Az ajánlatot azonban a székesfőváros közgyűlése elutasította, de az év végén az SZKV-részvények községi tulajdonba kerültek, azaz a főváros váltotta meg ezeket. A fővárosi közgyűlés 1913-ban döntött a társaskocsi-közlekedés motoros üzemre való áttéréséről. Az SZKV-vel fennálló szerződést pedig 1914. január 1-jével felmondták.<sup>19</sup> A vállalat 1915. március 1-jén egy akkumulátoros és egy benzines autóbuszsal indult, de az autóbuszok az utak nem kielégítő kiépítettsége és burkolata miatt ekkor még nem számítottak komoly vetélytársnak a kötött pályás közlekedéssel szemben.

Szót kell még ejteni a Budai hegyipályáról,<sup>20</sup> amelyet 1870. március 2-i megnyitása után, az első hónapban még a BKVT üzemeltetett, de április 3-án átadta a működtetést a tulajdonos Budai Hegyipálya Rt.-nek. Valamint az 1874. június 24-én beindított fogaskerekűről, amelyet a svájci Internationale Gesellschaft für Bergbahnen cég tulajdonában álló Svábhegyi Fogaskerekű Vasút Üzemigazgatás működtetett.<sup>21</sup> A vállalkozás kez-

19 BFL IV.1403.a. 1913. dec. 20-iki közgyűlés, 2489. határozat.

20 Mai nevén Budavári Sikló.

21 A kocsikra a Budai Svábhegyi Vasút cégjelzést festették.

detben veszteséges volt, a svájci tulajdonos 1877-ben hozzá is járult, hogy a magyar vállalat beszüntesse, vagy legalábbis szüneteltesse tevékenységét, erre azonban nem került sor. Később a BKVT-nek is felajánlották megvásárlásra a vasutat, de Jellinek Mór<sup>22</sup> igazgató még korainak tartotta az üzletet, ő ugyanis a cég csődbemenetelére spekulált. Később azonban ez a közlekedési eszköz is nyereségesé vált. Az anyavállalat ellenben nem volt ilyen szerencsés, ugyanis 1895-ben felszámolták. A fogaskerekű így a Magyar Vasút Forgalmi Rt. érdekkörébe tartozó Svábhegyi Fogaskerekű Vasút Rt. tulajdonába került.

## A vállalatok egyesítése községi kézben

A főváros vetetése már az első világháború előtt is szerette volna egységesíteni a tömegközlekedési vállalatokat, rengeteg gond adódott ugyanis azok versengéséből. Egymással párhuzamosan építettek ki vonalakat a mellékutcákban, bonyolult útvonalakat követve, ugyanakkor nem lehetett átszállás nélkül végigmenni sem a Nagykörúton,<sup>23</sup> sem az Üllői úton, ahol a Nagyvárad térnél a BKVT vonala elkanyarodott jobbra és balra. Aki tovább kívánt menni, annak itt át kellett szállnia a BLVV járataira. Sok problémát okozott a tarifarendszer is, különösen az egymás hálózataiba érvényes átszállójegyek miatt. 1919 előtt 82 féle villamosjegy volt forgalomban. Az egyesülés már 1892-ben megtörténhetett volna, amikor a BKVT felajánlotta a részvényeit, darabjáért 600 koronát kérve a BVVV-nek, a rivális azonban nem élt a lehetőséggel.

A községi tulajdonba vétel érdekében Bárczy István polgármester<sup>24</sup> 1911-ben felvásároltatta a BVVV részvényeinek többségét, így a főváros döntő befolyást szerzett a vállalatban. 1915-ben az igazgatóság elnökévé

22 Jellinek Mór (1823, Magyarbrod – 1883. jún. 13., Budapest) közigazdász, nagykereskedő. Tevékenyen részt vett az 1848. évi forradalmi mozgalomban. Az 1850-es években jött Pestre. Az ő kezdeményezésére helyezték üzembe a lóvontatású vasutat. A PKVT, majd a BKVT vezérigazgatójaként a vasúti közlekedést igyekezett fejleszteni. Markó 2003, 587.

23 A Boráros tértől a Nyugati térig a BVVV villamosai közlekedtek (az egykori próbavasút meghosszabbítása), a Nyugatitól a Margit híd felé viszont a BKVT egykori lóvasút vágányai kanyarodtak le a Váci útról és a mai Bajcsy-Zsilinszky útról.

24 Bárczy István polgármester 1906–1918, főpolgármester 1918. áprilistól 1919. januárig. Horváth 1998, 14. Polgármesteri időszakában központi szerepet játszott a közművek (nem csak a közlekedési vállalatok) községeztése. Sipos 1996, 163–190.



Bárczyt, ügyvezető-alelnökévé pedig Bódy Tivadar<sup>25</sup> alpolgármestert választották,<sup>26</sup> aki ezt a posztját egészen a polgármesteri felmentéséig megtartotta, ezután pedig a cég vezérigazgatója lett.

A háború végeztével a forradalmi kormány az egyik legfontosabb kérdésnek tekintette a fővárosi közlekedési vállalatok állami kézben való egyesítését. A Minisztertanács már 1918. november 1-jén megbízta Garami Ernő kereskedelemügyi minisztert,<sup>27</sup> hogy a BKVT-t, a BVVV-t és ezek affiliált<sup>28</sup> vállalatait a kormány részére átvegye, és a székesfőváros kezelésébe adja. A Vasúti és Hajózási Felügyelet határozata szerint: „Az egyesített vállalat minden ügyét a székesfőváros vezeti, a kereskedelemügyi miniszter három megbízottjával egyetértőleg. Nézeteltérés esetén a kereskedelemügyi miniszter dönt.”<sup>29</sup>

A három kormánybiztos azonban, bár november 5-én átvette a vállalatokat, nem adta át azokat a fővárosnak, és emiatt panasszal éltek a kormány felé.<sup>30</sup> Ezért Károlyi Mihály<sup>31</sup> 1918. november 21-én kiadott egy rendeletet, amit az 1919. évi IV. néptörvény<sup>32</sup> megerősített. Ebben úgy határozott, hogy a BKVT, a BHÉV, a BURV, a BVVV, az FJFVV és a BLVV ingó és ingatlan vagyonával együtt a közvagyon része lesz, és Budapest székesfőváros közönségének a tulajdonába kerül. A korábbi engedélyek, területhasználati szerződések érvényüket veszítik, a jogok a fővárosra szállnak. A korábbi alkalmaztatási szerződések kártérítési kötelezettség nélkül szintén érvényüket veszítik. És elrendelte a Budapesti Egyesített Városi Vasutak (BEVV) egyéni céggé váló bejegyzését a Cégbíróságon,<sup>33</sup> Budapest törvényhatóságának újraszervezéséig pedig megerősítette,

25 Bódy Tivadar alpolgármester 1913–1918, polgármester 1918–1920, a tanácsköztársaság és a Peidl-kormány időszakának kivételével. Horváth 1998, 14.

26 BFL VII.2.e Budapesti Villamos Városi Vasút Rt. 395/1915 307. kisdob.

27 Garami Ernő kereskedelemügyi miniszter 1918. október 31. – 1919. március 21. Bölöny 1992, 204.

28 Affiliált: más – rendszerint nagyobb – vállalat, cég közvetlen érdekeltségébe, tulajdonába bevont. Schack 1929, 66. Ez esetben a BVVV részéről a BLVV-t, a BKVT részéről a BURV-ot és a BHÉV-et, valamint a közös tulajdonú FJFVV-t jelenti.

29 14.122/1918. sz. M. Kir. Vasúti és Hajózási Felügyelőségi határozat, Föv. Közl. 1919, 315–316.

30 *Közl. Szemle*, 1919, 40.

31 Károlyi Mihály miniszterelnök 1918. október 31. – 1919. január 11. Bölöny 1992, 81.

32 Az 1919. évi törvények gyűjteménye 18.

33 BFL VII.2.e Budapesti Egyesített Városi Vasutak Rt. (BEVV) 8691/1918 2432. dob.

hogyan a vállalatot a kereskedelmi miniszter megbízottai igazgatják, a fővárosi tanács delegáltjainak közreműködésével.<sup>34</sup>

A részvényesek kárpótlása ügyében Garami miniszter 1919. január 8-án hívott össze értekezletet. Ezen úgyszólván határoztak, hogy a korábbi szerződésektől függetlenül kell kártérítést fizetni, a kártalanítás összegének megállapítására pedig bizottságot hoztak létre, amely a felmérést március végére a földalatti vasút kivételével elvégezte. A tanácsköztársaság kormánya az 1919. március 26-án megjelent IX. rendeletével<sup>35</sup> azonban a térítés nélküli átvételről hozott határozatot, így a bizottság munkája idő előtt véget ért.<sup>36</sup>

## A Budapesti Egyesített Városi Vasutak

A vállalatok összeolvasztása után hozzákezdtek a hálózategyesítéshez. Nyolc fő körzetet alakítottak ki, és ezeken belül külön-külön megállapították, melyek a meghagyandó, az átalakítandó, az összekötendő és az újonnan létesítendő szakaszok. Az átalakítások után, bár születtek új vágányok is, a vágányhossz 425 826 méterről 407 812 méterre csökkent, ebben szerepet játszott több párhuzamos vonalszakasz felhagyása is.<sup>37</sup>

A háború után a teljes villamoshálózat borzalmas állapotban volt. A belvárosi alsóvezetékes szakaszok ekkor már több mint harmincévesek voltak, egyébként is cserére szorultak volna, de rossz állapotukat csak tetézte, hogy a háború alatt semmilyen karbantartásra nem volt lehetőség. Sőt bizonyos pályaszakaszokat fel is szedtek, hogy máshol használják fel őket. A pályacserét összekötötték a megbízhatatlan alsóvezetékes rendszer felsővezetékesre alakításával. Az alsóvezetékben állandóak voltak az üzemzavarok, ami miatt gyakran szünetelt a közlekedés. Télen sokszor befagyott a csatornába a megolvadt jégből keletkezett, majd újból megfagyó víz. Alsóvezeték jellemzően csak a belvárosi szakaszokon volt, a külvárosokban már eleve felsőt építettek. 1914-ben a BKVT és a BVVV

34 5488/1918. M.E. Rendelet, *Főv. Közl.*, 1919, 316–317.

35 A Forradalmi Kormányzótanács és a népbiztosságok rendeletei 18–19.

36 *Közl. Szemle*, 1919, 40.

37 BFL XI.1517. a 1. doboz. Megjegyzendő, hogy nekem, összeadva a számokat, a műszaki osztályllyal ellentétben 410 812 méterre jött ki az új vágányhossz.

135 km vonalhálózatból 38 km-en volt alsóvezetékes áramszedés. A teljes átállás 1924-re fejeződött be.

A tanácsköztársaság idején a Budai hegyipályát és a siklót is beolvasztották a BEVV-be. Ugyanekkor, a szénhiány miatt, mivel a villamoskocsik indításnál aránytalanul nagyobb árammennyiséget vettek fel, ritkították a megállóhelyeket. Körülbelül a megállók 20-30 százaléka szűnt meg. A megszüntetendő megállókról komoly vita alakult ki Budapesti Forradalmi Központi Munkás és Katonatanács 80-as intézőbiztosságának 1919. július 5-i ülésén. Sütő József<sup>38</sup> például azon az állásponton volt, hogy bár a Lövölde téri megállót a megszüntetni valók közé sorolták, ezt a javaslatot nem fogadja el, hiszen a közelben van a könyvkötők szakszervezeti helysége. A Felsőerdősor 7–9. alatti megállót azonban nyugodtan meg lehet szüntetni, hiszen ez az Andrassy útra nyílik, ami burzsuj negyed. Ezenkívül több további felszólalás is elhangzott egy-egy megszüntetésre ítélt állomás védelmében, de ezek már gyakorlatiasabb érveket hoztak fel, így született például elhatározás arról, hogy a Császár és a Lukács fürdő előtti megállókát felszámolják, és a kis távolság miatt a kettő között egy új megállót hoznak létre.<sup>39</sup>

A román megszállás alatt a külterületeken nem jártak a villamosok, de a város belsejében is csak este 8-ig volt tömegközlekedés. Mindamellett szénhiány miatt még később is, 1920 márciusáig komoly fennakadás volt a villamosközlekedésben.

## A BSZKRT megszületése

A proletárdiktatúra összeomlása után, 1919. augusztus 4-én döntött úgy a tanács, hogy felkéri a kormányt a törvényes állapotok mielőbbi visszaállítására. Másnap azt is kimondták, hogy a tanács, a polgármester, az alpolgármesterek, a tanácsnokok, a főtisztviselők, a kerületi előljárók és az összes többi fővárosi hatóság hivatala azonnali hatáskörben működésbe lép. A törvényhatósági bizottság működésnek megkezdéséig a közgyűlés jogkörét pedig a tanács gyakorolja. Tehát a városirányítás a polgármester elnöklete alatt álló hivatalnoktanács kezébe került. Bódy Tivadar

<sup>38</sup> Sütő József nemzetgyűlési képviselő, a szociáldemokrata párt választmányának tagja, a párt VB elnöke. T. Boros 1929, 391.

<sup>39</sup> BFL XVI.1.g 1. dob. 1919. júl. 5-i ülés.

polgármester ekkor az 1918 előtt választott közgyűlést hívta össze. Ezt a közgyűlést elsősorban a – 20. század első harmadában már anakronizmusnak számító – virilizmus következtében kétharmad részben Vázsonyi Vilmos liberális beállítottságú demokrata pártja<sup>40</sup> uralta. Ez ellen igyekezett fellépni a kereszténynemzeti kormány,<sup>41</sup> különösen, hogy a szemük előtt lebeghetett a vörös Bécs példája, amelyet a relatív többségbe került szociáldemokraták irányítottak. Az 1920. januári nemzetgyűlési választások jobboldali győzelme után március 29-én Simonyi-Semadam Sándor miniszterelnök<sup>42</sup> Sipőcz Jenő<sup>43</sup> kormánybiztost nevezte ki a főváros élére, akit áprilistól a főpolgármesteri teendők ellátásával is megbíztak. A székesfőváros törvényhatósági bizottság újjáalakításáról szóló 1920. IX. tc.<sup>44</sup> eltörölte a virilista rendszert, a választás után összeülő törvényhatóságnak 240 választott és 22 kinevezett tagja volt.

1920-ban mind a januári nemzetgyűlési, mind a júliusi törvényhatósági választásokon Budapest lakosságának 50 százaléka vehetett részt, ami az európai gyakorlatban is magas számnak számított. A törvényhatósági választásokat 1920. július 11–12-én tartották, a keresztény csoportosulások 167 mandátumot szereztek, szemben a liberális ellenzék 73 képviselőhelyével. A keresztények két párt révén is képviselve voltak. A vezető szerep a Wolff Károly vezette Keresztény Községi Párté volt, melyet gyakran a vezetője után Wolff Pártnak is neveztek.<sup>45</sup> Ők a választásokon még Egyesült Keresztény Nemzeti Liga néven indultak, és olyan prominens tagjaik voltak, mint Teleki Pál és Bethlen István. A párt a fővárosi keresztény-nemzeti középosztály és a kispolgárság pártja volt. Wolffék a választás után megállapodtak a másik keresztény párttal, a magát keresztényszocialistának is nevező Katolikus Néppárttal, hogy Keresztény Községi Párt megkapja a fővárost, de kimarad az országos politikából.

40 Vázsonyi (1894-ig Weiszfeld) Vilmos (1868. márc. 22., Sümeg – 1926. máj. 29., Baden) miniszter, országgyűlési képviselő, Budapest Székesfőváros törvényhatóságának tagja. 1894-től az általa alapított Bp-i Községi Demokrata Párt, 1900-tól az abból létrejött Polgári Demokrata Párt vezére. Az őszirózsás forradalom győzelme után Nemzeti Demokrata Párt néven újrászervezte pártját. Markó 2007, 1156–1157.

41 A kereszténynemzeti eszméről bővebben lásd Gergely–Izsák 2000, 44–45.

42 Simonyi-Semadam Sándor miniszterelnök 1920. március 15. – 1920. július 19. Bölöny 1992, 190.

43 Sipőcz Jenő polgármester 1920–1934, főpolgármester 1934–1937. Horváth 1998, 15, 10.

44 Magyar törvénytár 1920, 29–34.

45 Wolff Károlyról és a KKP-ről bővebben Szentgáli 2002.

Az új törvényhatósági bizottság 1920. augusztus 11-én alakult meg. Egyik első lépésként rendkívüli tisztújítást rendeltek el, holott a nem élethossziglan megválasztott képviselő megbízatása csak 1922-ben járt volna le. Ennek eredményeként a város irányítása teljes egészében a kereszténynemzeti tábor kezébe került. Polgármesternek Sipőcz Jenőt választották.

A tanácsköztársaság bukása után a Forradalmi Kormányzótanács IX. számú rendeletét hatályon kívül helyezték, de egy különrendelet szerint mindez a BEVV-re nem vonatkozott, a vállalat esetében a rendelet további intézkedésig hatályban maradt.<sup>46</sup> Mint azt Rényi Dezső alpolgármester 1920 novemberében a törvényhatósági bizottság előtt megindokolta, „a négy vasúttársaságot<sup>47</sup> 1918. november elején forradalmi ténnyel egyesítették, de a vállalat műszakilag és adminisztratív összeforrt, szétválasztani nem lehet,” ezért az állam saját kezelésébe vette a vállalatot. Mivel az az elmúlt időszakban 140 millió korona deficitet termelt, úgy döntöttek, hogy vagy visszaállítják a négy részvénytársaság korábbi helyzetét, vagy a főváros veszi át a vasutak kezelését. A főváros számára célszerű volt a társaság egyben tartása, mert Rényi szavai szerint „a szétválasztás majdnem leküzdhetetlen nehézségekbe ütközik”.<sup>48</sup> Ezért szükségessé vált a BEVV jogi helyzetének tisztázása. Ennek kidolgozását Sztrókay Istvánra bízta, aki a korszak egyik legkiválóbb közlekedési szakembere volt a fővárosban.<sup>49</sup> Tanulmánya elkészültekor az 1919. évi IV. tc BEVV-re vonatkozó meghosszabbítását elrendelő különrendeletet már hatályon kívül helyezték, így a megváltásról a területhasználati szerződésekben biztosított jogviszonyokból kellett kiindulni. Kiemelte, hogy különbséget kell tenni a közúti vasút és a helyiérdekű vasutak között. Előbbiek esetében ugyanis a beváltási és a háramlási jog Budapest székesfőváros, a HÉV-ek esetében viszont az állam javára volt biztosítva. Ezután megállapította, hogy két évvel korábbi felmondás mellett a megváltás lehetősége a közúti vasutaknál biztosítva volt, a HÉV-vonalak közül viszont ekkor csak a BVKV-nál és a BLVV-nél volt lehetőség a beváltási jog érvényesítésére.

<sup>46</sup> BFL VII.2.e BEVV 70985/1921 2432 dob.

<sup>47</sup> BKVT, BVVV, FJFVV, BURV.

<sup>48</sup> *Főv. Közl.*, 1920, melléklet 36.

<sup>49</sup> Nemescsói Sztókay István (1869. aug. 4., Tolmács – 1869. júl. 4., Budapest.) 1891-ben a műszaki egyetemen frissen szerzett diplomájával került a BKVT-hez. Itt részt vett a földalatti vasút építésében, ő vezette a lóvasút villamosítását, 1913-ban és 1921-ben tervet készített a budapesti gyorsvasúthálózat kiépítésére. 1920-tól a BEVV vezérigazgató-helyettese. Markó 2007, 534.

Kárpótlás tekintetében azt javasolta, hogy mivel a BVVV tulajdonában volt a BLVV összes részvénye és az FJFVV részvényeinek fele, a BKVT tulajdonában pedig a BVKV, a BHÉV és a Budapest–budafoki vasút meghosszabbításának összes részvénye, valamint a FJFVV részvényeinek másik fele és a BURV részvényeinek többsége, így gyakorlatilag az összes átvett vasútnak ez a két társaság volt a tulajdonosa. Ezért a kárpótlást nem minden vasúttársaságra külön-külön, hanem a két nagyvállalat affiliált vállalataival együttesen érdemes megejteni.<sup>50</sup>

A kereszténynemzeti képviselőkől létrehozott *ad hoc* bizottság végül azt javasolta a közgyűlésnek, hogy „a főváros közlekedési, lakás- és telekpolitikai, pénzügyi, közéleti és kereskedelempolitikai érdekei szempontjából kívánatosnak tartja, hogy a főváros forgalmát lebonyolító összes közúti jellegű vasútvállalatok a főváros tulajdonába és birtokába megszerzessenek”.<sup>51</sup>

A fővárosi közgyűlés 1920. december 30-i ülésén a BKVT-vel 1885. szeptember 5-én, és a BVVV-vel 1893. május 17-én kötött területhasználati szerződéseket 1923. január 1-jével felmondta, a felmondás kézbesítését pedig legkésőbb 1921. január 1-jéig rendelte el.<sup>52</sup> A kereskedelmi miniszter döntése értelmében a BHÉV-et 1921. június 21-én visszaadták az eredeti részvényeseknek.<sup>53</sup> Míg a BHÉV átengedésére a BKVT nem volt hajlandó, a BLVV-t – amely tulajdonképpen közúti jellegű volt – a főváros célszerűnek tartotta megszerezni a BVVV-től.<sup>54</sup>

A BVVV esetében nem okoztak különösebb nehézséget a megváltásról szóló tárgyalások, hiszen a részvények többsége már amúgy is a főváros tulajdonban volt, így csak a kisebbségi tulajdonosokat kellett kárpótolni. A BKVT tulajdonosaival azonban komoly vita alakult ki a kárpótlás tárgyát és összegét illetően. Végül azonban velük is sikerült megegyezni.<sup>55</sup> A megállapodást 1923. augusztus 3-án írták alá a BKVT, a BVVV és a BSZKRT képviselői. Időközben ugyanis, a kétéves felmondási idő lejárta folytán, a miniszterelnök által kijelölt, a BEVV felszámolására létrehozott

50 BFL XI.1517.b 2. dob. Sztróckay István: *Vázlatos tervzet a Budapesti egyesített városi vasutak jogi és pénzügyi helyzetének szanálására.*

51 BFL IV.1410.c 28. dob.

52 BFL IV.1403.a 1920. dec. 30-i közgyűlés, 969. határozat.

53 MMKM Archivum 920/Okmánytár, 75.104/1921. Ker. min. rendelet.

54 BFL IV. 1410.c 29/a dob.

55 A közlekedési vállalatok megváltásának folyamatáról bővebben lásd Pecsők 2022.

bizottság<sup>56</sup> 1923. január 1-jei ülésén a tagok elfogadták, hogy a BKVT és a BVVV vasútjai Budapest székesfőváros tulajdonába kerültek, ahogy az FJFVV, a BURV, a BLVV és a BKVK is. Ezzel a BEVV felszámolását befejezettek tekintették, és létrejött a Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt., a BSZKRT, közismert nevén „Beszkárt”.<sup>57</sup>

## A BSZKRT működése

A BEVV-korszakban a szükséges vágánykarbantartásnak csak a 2 százalékat végezték el, így a BSZKRT 400 kilométeres hálózatából 193 kilométernyi vágányt azonnal ki kellett cserélni, különben egyes vonalakon be kellett volna szüntetni a forgalmat. Az első két évben a munkálatok 7 százalékat tudták elvégezni, és hat évbe telt, mire a teljes vágányrekonstrukciót végre tudták hajtani.

Már a BEVV idején kezdődött a villamosok átfestése. Korábban a BVVV villamosai sárgák, a BKVT járművei barnák voltak. Az új mintázat alapján a villamosok sárga alapszínűt kaptak, felette barna csíkkal. A teljes járműállomány átfestése már a BSZKRT időkben fejeződött be. Ezt a színkombinációt egészen a mai napig láthatjuk a régebbi villamosokon. Sajnos azonban a rendszerváltás után beszerzett járművek festésekor a barna csík már elmaradt, valószínűleg a vállalat történeti ismeretek hiánya miatt.

A főváros 1926-ban vette át a fogaskerekű vasutat, az üzemvitelt pedig a BSZKRT-ra bízta. Az ekkor még gőzvontatású, idejétmúlt vasutat 1929-ig villamosították. A Budai Hegyipálya Rt. engedélye 1920-ban járt le, ekkor háramlott Budapest közönségére, akik 1932-ben adták azt át a BSZKRT-nak. Az autóbuszok üzemeltetését már a vasutak megváltásáról szóló tárgyalások idején is az új fővárosi közlekedési vállalat keretein belül képzelték el, de ekkor ez még nem valósult meg. A Székesfővárosi Autóbusz Üzem (SZAÜ) csak 1932. július 1-jével került a BSZKRT üzemkezelésébe. Az 1929–1933-as gazdasági válság miatt a BHÉV nehéz helyzetbe került, aminek következtében a főváros 1933. december 1-jével megszerezte a cég részvényeit, a Haraszi–ráckevei HÉV-vel együtt. Ekkor

<sup>56</sup> BFL XI.1517.b 2. dob. 10.501/1922 M.E.

<sup>57</sup> BFL. IV.1410.c 29. dob. Jegyzőkönyv.

még csak a helyiérdekű vasutak irányítását vették át, de ezek vállalati önállósága megmaradt. 1935-ben azonban már a BHÉV központi igazgatósága is a BSZKRT hatáskörébe került.

1933-ban jelent meg a főváros utcáin a trolibusz. Magyarországon 1904-ben indult meg a troliközlekedés, a Poprád és Ótátrafüred közötti helyközi járaton. Ezekhez képest jókora késéssel épült meg az óbudai trolibuszvonala. A BSZKRT vezetése a csekély forgalom miatt nem szándékozott drága villamosvonalat kiépíteni a Vörösvári út – Óbudai temető szakaszon, de mivel a területhasználati szerződés erre kötelezte, úgy döntöttek, egy olcsóbb megoldással váltják ki villamost. Ennek eredményeként indultak meg Budapesten a trolibuszok. Ez a viszonylat 1944-ig közlekedett, amikor egy légitámadás elpusztította a felsővezetékét. Ezután vezették be az autóbusz-közlekedést ezen a szakaszon. Ezért lehetett a 70-es az első budapesti trolivonal, amikor 1949-ben, Sztálin 70. születésnapja tiszteletére elindult, hiszen akkor valóban nem működött már trolis a fővárosban.

Az egyesítésekkel létrejött mamutvállalat egészen 1949-ig bonyolította le a főváros tömegközlekedését, amikor a kommunista vezetők a decentralizáció mellett döntöttek, és a korábban oly nehezen egyesített vállalatot – a szovjet mintát követve – üzemágakra bontották. Így jött létre 1949. szeptember 30-án a Fővárosi Villamos Vasút Községi Vállalat (FVKV), a Fővárosi Autóbusz Községi Vállalat (FAKV), a Fővárosi Helyiérdekű Vasút Községi Vállalat (FHVKV), a Fővárosi Autóbusz Főműhely Községi Vállalat (FAFKV) és a Fővárosi Vasútépítő Községi Vállalat.<sup>58</sup> Ez a rendszer egészen 1968-ig működött, amikor újból a központosítás mellett döntöttek, és megszületett a Budapesti Közlekedési Vállalat, a BKV. 2010 óta a BKV szolgáltatásainak megrendelője nem közvetlenül a főváros, hanem annak közlekedésszervezési cége, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK). 2016-ban a HÉV a MÁV kezelésébe került, először BHÉV, majd 2017-től MÁV-HÉV Helyiérdekű Vasút Zrt. néven.

<sup>58</sup> Ez a községi (városi) vállalatforma 1950-ben megszűnt, mert az 1950-ben megjelent állami vállalatokról szóló törvény megszüntette a községi vállalati kategóriát, tehát minden vállalat állami tulajdonba került.



## Források

- BFL (Budapest Főváros Levéltára)
- IV.1403.a Budapest Székesfőváros Törvényhatósági Bizottságának iratai, Közgyűlési jegyzőkönyvek
- IV.1410.c Budapest Székesfőváros Tiszti Ügyészségének iratai, Közigazgatási vegyes iratok gyűjteménye
- VII.2.e Budapesti Királyi Törvényszék, Cégbírósági iratok
- VII.173.a Gászner Béla közjegyző iratai, Okiratok
- XI.1515 Budapestvidéki Villamos Közúti Vasút Rt. iratai
- XI.1517.a Budapesti Egyesített Városi Vasutak (BEVV) iratai, Igazgatási iratok
- XI.1517.b BEVV, Ügyvezetőségi iratok
- XVI.1.g Budapesti Forradalmi Központi Munkás- és Katonatanács. Elnökség és 80-as Intéző Bizottság jegyzőkönyvei
- A Forradalmi Kormányzótanács és a népbiztosságok rendeletei 1919. március 21. – április 9. Budapest, a Magyarországi Szocialista Párt kiadása.
- Az 1919. évi törvények gyűjteménye. Budapest, Magyar Királyi Belügyminisztérium.
- Corpus Juris Hungarici 1879–1880 évi törvények, Magyar törvénytár. Budapest, Franklin-társulat 1897.
- Corpus Juris Hungarici 1887–1888 évi törvények. Magyar Törvénytár. Budapest, Franklin-társulat 1897.
- Fővárosi Közlöny (Föv. Közl.), 1919. márc. 14., XXX. évf., 11. sz.
- Föv. Közl., 1920. nov. 26., XXXI. évf., 38. sz.
- Közlekedésügyi Szemle, 1919/I–VI., I. évf.
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívum (MMKM) Okmánytár
- Magyar törvénytár, 1920. évi törvéycikkek. Franklin-társulat, Budapest 1921.

## Irodalom

- Bencze Géza et al. (szerk.) 1987: *A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada, I. köt., A reformkortól 1919-ig.* Szerk.: Bencze Géza – Koroknai Ákos – Sudár Kornélia – Szekeres József. Budapest, Budapesti Közlekedési Vállalat.
- Berend T. Iván – Ránki György 1961: A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéséhez. In *Tanulmányok Budapest múltjából.* XIV. Budapest, Akadémiai Kiadó, 535–573.
- Bölgöny József 1992: *Magyarország kormányai 1848–1992.* Budapest, Akadémiai Kiadó.
- BSZKRT 1934: *Budapest közúti vasúti közlekedésének fejlődése és a BSZKRT tíz évi működése, 1923–1933.* Budapest, Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság Igazgatósága.
- Engi József 2001: *Négy keréken (közlekedéstörténeti tanulmányok).* Szeged, Belvedere Miridionale.
- Frisnyák Zsuzsa 1994: Közlekedés a századfordulón. *História,* XVI. évf., 5–6. sz., 42–44.
- Gergely Jenő – Izsák Lajos 2000: *A huszadik század története.* Budapest, Pannonica Kiadó.
- Horváth J. András (lekt.) 1998: *Budapest főtisztviselői 1873–1998.* Budapest, Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatal.

- Ignác Károly 2004: Budapest önkormányzatának alakulása a Horthy-korszakban. In Gergely Jenő (főszerk.) *Autonómiák Magyarországon 1848–1998*. Budapest, ELTE BTK, 73–87.
- Kalocsai Péter 2011: A városi közlekedés modernizációja Magyarországon (1867–1914). In H. Németh István – Szívós Erika – Tóth Árpád (szerk.) *A város társadalma. Tanulmányok Bácskai Vera tiszteletére*. Budapest, Hajnal István Kör – Társadalomtörténeti Egyesület, 62–77.
- Kelemen Móric 1926: *Az autóbusz fejlődése, szerepe és jövője a nagyvárosi közlekedésben, különös tekintettel Budapestre*. Budapest, szerzői kiadás.
- Keller László 1985: A fővárosi autóbuszközlekedés kezdetei. *Városi Közlekedés*, 85/3, 156–160.
- K. Juhász Erzsébet – Keller László 1998: *Helyiérdekű vasútunk*. Soroksári füzetek 2. Budapest, BVE Soroksári Grassalkovich Köre.
- Koroknai Ákos – Sudár Kornélia (szerk.) 1987: *A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada, II. köt., 1919–1985-ig*. Budapest, Budapesti Közlekedési Vállalat.
- Kubinszky Mihály dr. – Lovász István – Villányi György 2000: *Régi magyar villamosok: a történelmi Magyarország közúti vasutai a kezdettől a II. világháború végéig*. Budapest, Budapesti Városvédő Egyesület.
- L. Nagy Zsuzsa 1985: Fővárosi választások a két háború között. *História*, VII. évf., 5–6. sz., 56–58.
- Markó László (főszerk.) 2001: *Új magyar életrajzi lexikon, I. köt., A–Cs*. Budapest, Magyar Könyvklub.
- Markó László (főszerk.) 2003: *Új magyar életrajzi lexikon, III. köt., H–K*. Budapest, Magyar Könyvklub.
- Markó László (főszerk.) 2007: *Új magyar életrajzi lexikon, VI. köt., Sz–Zs*. Budapest, Helikon Kiadó.
- Medveczki Ágnes 1975: *A Millenniumi földalatti vasút*. Budapest, Közlekedési Dokumentációs Vállalat.
- Pecsők László 2022: Száz éve alakult meg a BSZKRT. *Levéltári Mozaikok*, 2. <https://leveltarimozaikok.bparchiv.hu/2022/12/20/leveltari-mozaikok-78/> (Letöltve: 2023. augusztus 2.)
- Ráday Mihály (szerk.) 2004: *Budapest teljes utcanévlexikona*. Budapest, Sprinter Kiadó.
- Schack Béla (szerk.) 1929: *Révai kereskedelmi, pénzügyi és ipari lexikona, I. köt., A–D*. Budapest, Révai Irodalmi Intézet.
- Sipos András 1996: *Várospolitikai és városigazgatás Budapesten, 1890–1914*. Budapest, Budapest Főváros Levéltára.
- Szabó Dezső dr. 1976.: A vállalatok közötti verseny hatása a budapesti villamosvasúti hálózat kialakulására. *Közlekedéstudományi Szemle*, november, 26. évf., 11. sz., 516–518.
- Szentgáli Zsolt 2002: A Keresztény Községi Párt történetéhez. *Múltunk*, 47. évf., 1. sz., 202–242.
- T. Boros László dr. (szerk.) 1929: *Magyar politikai lexikon 1914–1929*. Budapest, Magyar Politikai Lexikon (1914–1929) Kiadóvállalat.
- Urbán László (főszerk.) 1984: *Vasúti lexikon*. Budapest, Műszaki Könyvkiadó.
- Várnagy Zoltán 1994: *Közlekedés*. Budapest, Városháza Kiadó.
- Zsigmond Gábor 2020: Közlekedés a Szigeten. In Saly Noémi (szerk.) *Budapesti kultúrtörténeti séták IV., Margitsziget*. Budapest, Fekete Sas Kiadó, 38–60.