



Budapesti Levéltári Mozaikok

2023/2. szám

DOI: [10.56045/BLM.2023.2](https://doi.org/10.56045/BLM.2023.2)

ISSN: 2939-6921

URL: <https://leveltarimozaikok.bparchiv.hu/2022/12/20/leveltari-mozaikok-78/>

PECSŐK LÁSZLÓ

Száz éve alakult meg a BSZKRT

Száz évvel ezelőtt, 1923-ban jött létre Budapest egységes közlekedési vállalata, a köznyelvben csak „Beszkárként” emlegetett Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársaság (BSZKRT). A vállalat megszületése azonban nem volt egyszerű folyamat, amit az egy éven belüli többszöri rendszerváltás is nehezített. Az elődállalatok részvényeseinek kárpótlása, a korábban több vállalkozás által üzemeltetett vonalhálózatok egyesítése komoly feladatok elé állították a politikusokat és a szakembereket egyaránt.

Kulcsszavak: *BSZKRT, BEVV, BKVT, BVVV, tömegközlekedés, villamos, 1923, közszégyezés*

Száz évvel ezelőtt, 1923-ban jött létre Budapest egységes közlekedési vállalata, a köznyelven csak „Beszkártként” emlegetett Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársaság (BSZKRT). A vállalat megszületése azonban nem volt egyszerű folyamat, amit az egy éven belüli többszöri rendszerváltás is nehezített. Az elődvállaltok részvényeseinek kárpótlása, a korábban több vállalkozás által üzemeltetett vonalhálózatok egyesítése komoly feladatok elé állította a politikusokat és a közlekedési szakembereket egyaránt.



1. kép. Az első budapesti villamos közúti vasút, a Siemens & Halske cég Nyugati pályaudvar és Király utca között próbavonala, melyet egyben a BVVV (a BVVV elődje) első vonala is volt. (BFL XV.19.d 1.7.138)

Budapest tömegközlekedése az I. világháború előtt

A XX. század elején Budapest és környékének közösségi közlekedése szinte teljes mértékben két cég, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság Rt. (BKVT) és a Budapesti Villamos Városi Vasút Rt. (BVVV) kezében volt. Illetve ezek leányvállalataiában, mint a BKVT tulajdonában álló Budapest-Újpest-Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Rt. (BURV), és a Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Rt. (BHÉV), valamint az utóbbi cégbe beolvadt Budapest-Budafoki Helyi Érdekű Vasút Rt. és Budapestvidéki Villamos Közúti Vasút Rt. (BVKV), továbbá a BVVV érdekeltségébe tartozó Budapest-Szentlőrinci Helyi Érdekű Vasút Rt. (BLVV). A Ferenc József Földalatti Villamos Vasút Rt.-t (FJFVV), a két cég közösen birtokolta, de a BVVV üzemeltette. A villamosok földalatti áramszedőből táplálkoztak. Azért ezt a megoldást választották, mert a Közmunka Tanács városképi szempontok alapján nem járult hozzá a felsővezetékes hálózathoz. Később Bécsben, Berlinben és Drezdában is használták az alsóvezetékes módszert, ami budapesti rendszer néven vált ismertté. Külön téli és nyári menetrendet alkalmaztak. 1900-ban

a legsűrűbb járat percenként indult, a legritkább 10 percenként. A nagy forgalmú vonalakon két vágány épült, de nem az út közepén, ahogy manapság láthatjuk, hanem a két szélén. A közúti közlekedés ekkor még nem számított komoly vetélytársnak a kötőtpályás közlekedéssel szemben, az utak nem kielégítő kiépítettsége és burkolata miatt.

A BVVV már 1911-ben közösségi tulajdonba került, amikor Bárczy István polgármester¹ felvásároltatta a vállalat részvényeinek többségét, így a főváros döntő befolyást szerzett a cégben. Már ekkor felmerült a gondolat, hogy egységesíteni kellene a főváros tömegközlekedési hálózatát. Rengeteg kellemetlenséget okozott ugyanis a két vállalat versengése. Sokszor párhuzamosan építettek ki vonalakat a mellékutcákban, bonyolult útvonalakat követve, vagy éppen nem lehetett átszállás nélkül végigmenni a Nagykörúton. Sok bonyodalmat okozott a tarifarendszer is, különösen az egymás hálózataiba érvényes átszállójegyek miatt. 1919 előtt 82-féle villamosjegy volt forgalomban.²

A villamos vállalatok egyesítése

A Károlyi-kormány az egyik legfontosabb kérdésnek tekintette a közlekedési vállalatok állami kézben való egyesítését. Már 1918. november 1-én létrehoztak egy végrehajtó bizottságot, melynek elnöke Dénes Pál a villamosvasúti dolgozók szakszervezetének titkára, két tagja pedig a BKVT irányításával megbízott Sajó László, a vállalat korábbi főmérnöke, és a BVVV vezetőjének kinevezett Weltner Jenő, a villamosvasúti dolgozók szakszervezetének ügyvezető alelnöke lett.³

A Minisztertanács Garami Ernő kereskedelemügyi minisztert⁴ bízta meg azzal, hogy a BKVT-t, a BVVV-t és ezek affiliált⁵ vállalatait a kormány részére átvegye, és a székesfőváros kezelésébe adja.⁶ A Magyar Nemzeti Tanács átvette a budapesti és Budapest környéki villamos vasutak kezelését, és november 5-vel hivatalosan is kinevezte Sajót, Weltner-t, és Dénest a fent említett pozíciókba. A miniszteri biztosok feladata volt az összes villamos vasút technikai egyesítése, a tarifa revízió végrehajtása, az adminisztratív- és személyzeti ügyek intézése, az alkalmazottak bér- és nyugdíjkérdéseinek megoldása, valamint a villamos vasutak egyesítése és átszervezése után a vállalat átadása Budapest közönségének. Ezt Horváth Károly miniszteri tanácsos⁷ november 6-án úgy módosította, hogy *„Az egyesített vállalat minden ügyét a székesfőváros vezeti, a kereskedelemügyi miniszter három megbízottjával egyetértőleg. Nézeteltérés esetén a kereskedelemügyi miniszter dönt”*.⁸

¹ Bárczy István polgármester 1906–1918, főpolgármester 1918. áprilistól 1919. januárig. Horváth (lekt.) 1998. 14. p.

² Frisnyák 2001. 47. p.

³ *Főv. Közl.* 1919. március 14. 315. p.

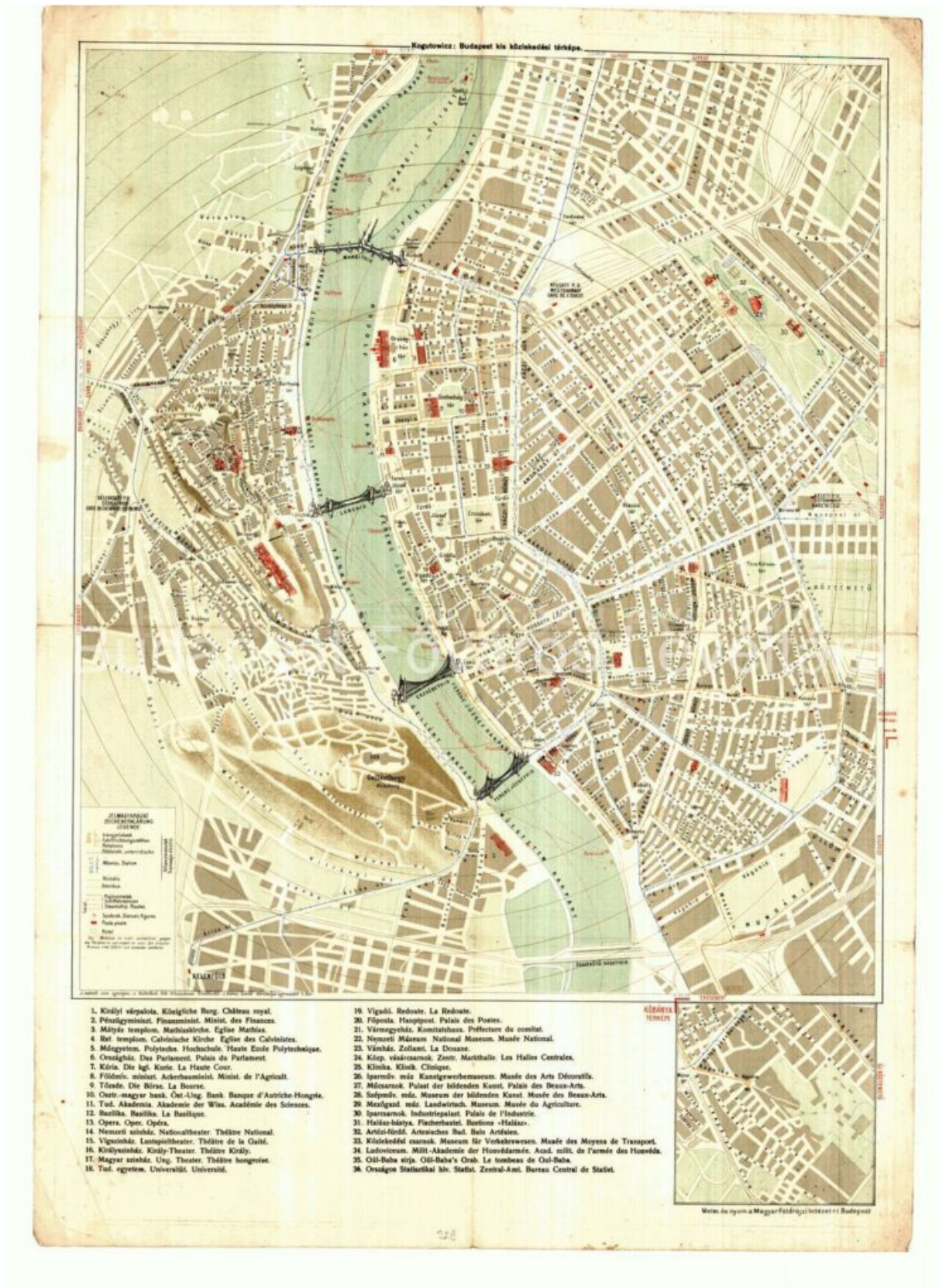
⁴ Garami Ernő kereskedelemügyi miniszter 1918. október 31.–1919. március 21. Bölöny 1992. 204. p.

⁵ Affiliált: Más – rendszerint nagyobb – vállalat, cég közvetlen érdekeltségébe, tulajdonába bevont. Schack (szerk.) 1929.: 66. p. Ez esetben, a BVVV-ről a BLVV-t, a BKVT-ről a BURV-ot és a BHÉV-et, valamint a közös tulajdonú FJFVV-t jelenti.

⁶ *Főv. Közl.* 1919. március 14. 315–316. p.

⁷ Horváth Károly a Magyar királyi vasúti és hajózási főfelügyelőség vezetője, az országos közlekedési tanács tagja, népfőlkelő ezredes-mérnök. *Tiszti cím- és névtár* 1918. 216. p.

⁸ *Főv. Közl.* 1919. március 14. 316. p.



2. kép. Budapest kis közlekedési térképe. Külön jelölve a BVVV és a BKVT vonalakat.
 (BFL XV.16.e 251/cop34)

A lefoglalt vállalatokat azonban a kormánybiztosok nem adták át a fővárosnak, akik emiatt panasszal éltek a kormány felé.⁹ Ezért Károlyi Mihály miniszterelnök¹⁰ 1918. november 21-én kiadott egy rendeletet, amit később az [1919-es IV. néptörvény](#)¹¹ is megerősített. Ebben a miniszterelnök 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. Az addigi szerződések kártérítési kötelezettség nélkül érvényüket veszítik. Elrendelte a Budapesti Egyesített Városi Vasutak (BEVV) egyéni céggént való bejegyzését a Cégbíróságon, ami 1918. november 23-án meg is történt.¹² Budapest törvényhatóságának újjászervezéséig a vállalatot a kereskedelmi miniszter megbízottjai igazgatták, a fővárosi tanács delegáltjainak közreműködésével.

A rendelet eredményeként Dénes, Sajó és Weltner átadták a vasútvállalatokat a főváros részére. A dr. Bódy Tivadar polgármester¹³ vezette testület ezt tudomásul vette és dr. Harrer Ferenc alpolgármester,¹⁴ Rényi Dezső tanácsnok,¹⁵ valamint dr. Szabó Imre tiszti főügyész személyében ők is kijelöltek három embert a vállalat vezetésére. Így a továbbiakban ez a három-három személy irányította a BEVV-t, vitás kérdésekben pedig a miniszteré volt a döntő szó. Garami kereskedelmi miniszter az igazgatótanácsi üléseken az elnöki tisztelet Rohrmann Istvánra ruházta.¹⁶

A részvényesek kárpótlása ügyében a miniszter 1919. január 8-ra hívott össze értekezletet. Ezen úgy határoztak, hogy a korábbi szerződésektől függetlenül kell kártérítést fizetni, a kártalanítás összegének megállapítására pedig Szabó Imre elnökletével bizottságot hoztak létre, akik március végére a földalatti vasút kivételével elvégezték a felmérést. De a Tanácsköztársaság kormánya az 1919. március 26-án megjelent IX. rendeletével¹⁷ a térítés nélküli átvételről hozott határozatot, így a bizottság munkája idő előtt, befejezetlenül ért véget.¹⁸

A Tanácsköztársaság időszaka

Az 1919. március 24-én tartott igazgatósági ülésen Sajó közölte az igazgatóság tagjaival, hogy a szocializáló- és a kereskedelmi népbiztosok¹⁹ ideiglenesen – amíg néptanácsi kormány fel nem áll – egy háromtagú bizottságot jelöltek ki, akiknek az igazgatósági ülésen részt kell venniük.²⁰ Ebből az következne, hogy az igazgatóság a Tanácsköztársaság idején is ülésezett. Ennek azonban ellentmond, hogy az üléseknek hivatalos nyoma nem maradt, ezekről jegyzőkönyvet nem vezettek, vagy legalábbis nem maradtak fenn. Bódy Tivadar polgármester

⁹ *Közl. Szemle* 40. p.

¹⁰ Károlyi Mihály miniszterelnök 1918. október 31.–1919. január 11. Böllöny 1992. 81. p.

¹¹ *Törvénytár* 1919. 18. p.

¹² BFL VII.2.e Budapesti Egyesített Városi Vasutak Rt. (BEVV), Cg. 8691, 2432. dob.

¹³ Bódy Tivadar polgármester 1918–1920. Horváth (lekt.) 1998. 14. p.

¹⁴ Harrer Ferenc alpolgármester 1918–1919. Horváth (lekt.) 1998. 20. p.

¹⁵ Rényi Dezső 1906-tól tanácsnok, 1920–1923 alpolgármester. Horváth (lekt.) 1998. 20. p.

¹⁶ BFL VII.2.e BEVV, Cg. 8691, 2432. dob.

¹⁷ A Forradalmi Kormányzótanács rendeletei 18–19. p.

¹⁸ *Közl. Szemle* 40. p.

¹⁹ Szocializálási népbiztos: Böhm Vilmos 1919. április 24-ig, kereskedelmi népbiztos: Landler Jenő 1919. április 3-ig; Böllöny 1992. 83. p.

²⁰ BFL XI. 1517.a 1. dob., Ig. jkv. 1919. március 24. 1–2. p.

1919 októberében kelt, Hegyeshalmy Lajos kereskedelemügyi miniszternek²¹ címzett levele is arról tanúskodik, hogy az igazgatósági ülés a proletárdiktatúra beállta után többet nem ült össze.²²



3. kép. A mai Blaha Lujza tér. A Rákóczi úton a BKVT, a körúton a BVVV villamosai keresztezik egymást.
(BFL XV.19.d 1.8.146)

Az azonban jól mutatja a korszakban milyen jelentő szerepe volt a villamos közlekedésnek a fővárosban, hogy az újonnan bevezetett vaspénzeket a BEVV pénztárakon keresztül terítették, hiszen így tudták a legtöbb emberhez eljuttatni ezeket.²³

A Tanácskormány bukása után

A Tanácsköztársaság bukása után a kereskedelmi miniszter megszüntette Sajó és Weltner, valamint Eisenbarath Gyula igazgatósági tagságát, a több új tag között bekerülő Tormay Géza pedig miniszteri biztosként felhatalmazást kapott, hogy sürgős ügyekben a miniszter nevében eljárjon.²⁴ A Forradalmi Kormányzótanács IX. számú rendeletét hatályon kívül helyezték, de ez a BEVV-re ekkor még nem vonatkozott. Az ő esetükben a rendelet további intézkedésig

²¹ Hegyeshalmy Lajos kereskedelemügyi miniszter 1919. szeptember 17.–1919. november 24. Bölöny 1992. 204. p.

²² BFL XI.1517.b 1. dob., 114094/1919-V. tan. szám

²³ BFL XVI.1.f 1. dob., 1919. június 11-i ülés, 73. p.

²⁴ BFL VII.2.e BEVV, Cg. 8691, 2432. dob.

hatályban maradt.²⁵ A Budapesti Királyi Törvényszék a vállalat Cégbírószági bejegyzését az [1920. I. tc.](#) értelmében 1921. február 21-én törölte, de miután tudomására jutott, a kormány a törvény hatálya alól a BEVV-t kivonta, így március 5-én ezt a bírósági határozatot visszavonták.²⁶ A kereskedelmi miniszter döntése értelmében a BHÉV-et 1921. június 21-én adták vissza az eredeti részvényeseknek.²⁷

Mint azt Rényi Dezső alpolgármester több mint egy évvel később, 1920 novemberében a törvényhatósági bizottság előtt megindokolta, a négy vasúttársaságot²⁸ 1918. november elején forradalmi ténnyel egyesítették, de a vállalat műszakilag és adminisztratíván is összeforrt, szétválasztani már nem lehetett. Ezért az állam saját kezelésébe vette a vállalatot. Mivel BEVV az elmúlt időszakban 140 millió korona veszteséget termelt, a főváros azt fontolgatta, hogy vagy visszaállítja a négy részvénytársaság korábbi helyzetét, vagy saját kezébe veszi a vasutak működtetését. Célszerű volt a társaság egyben tartása, mert Rényi szavai szerint „*a szétválasztás majdnem leküzdhetetlen nehézségekbe ütközik*”.²⁹

Az alpolgármester szerint vagy a BKVT tesz egy koncessziós ajánlatot, az egységes vállalat 90 évig történő kezelésére, vagy a BEVV vezetőségének javaslata alapján, előbb pár évtizedig az állam kezelje a vasutakat, ezután háramoljon³⁰ a fővárosra. Rényi vitára bocsájtotta a kérdést, hangsúlyozva, hogy két szempontot mindenképpen szem előtt kell tartani. Az egyik, hogy a főváros közlekedéspolitikai kérdésekben döntő befolyást gyakoroljon a vállalatban, a másik egy új jövedelemforrás teremtésének a lehetősége. A vita végül azzal zárult, hogy a közgyűlés felállított egy 12 tagú ad hoc bizottságot, amelynek feladatául adták a BEVV jogi helyzetének tisztázását.³¹

Ezután érkezett ajánlat az Anglo-French & Belgian Corporation Ltd.-től, miszerint, ha a székesfőváros a megváltás után a részvénytársaságot átadja nekik, ők kifizetik a főváros háború előtt keletkezett hiteleit, kamatostul.³² A városvezetés azonban nem kívánt élni ezzel az ajánlattal.

A megváltás lehetőségei, és a vonalak egyesítése

A vállalatok összeolvadásával lehetőség nyílt a hálózatok szükségszerű egységesítésére. Ennek kidolgozását a korszak egyik legkiválóbb fővárosi közlekedési szakemberére, Sztrókey Istvánra bízták. Az 1920 májusában készített tanulmányában, az egységes vonalhálózat tervezete mellett³³ a vasutak megváltásának lehetséges módját is felvázolta.³⁴ Ebben ő is leszögezi, hogy a legfőbb cél a vasutak egyben tartása. Azonban a vállalatokat egyesítő 1919. évi IV. tc.-et időközben már hatályon kívül helyezték, ezért a területhasználati szerződésekben biztosított jogviszonyokból kellett kiindulni. A szerződések vizsgálatakor különbséget kellett tenni a városi közúti vasút és a helyiérdekű vasút között. A közúti vasutak esetében ugyanis a

²⁵ BFL VII.2.e BEVV, Cg. 8691 2432. dob., 70985/1921 Kereskedelemügyi M. Kir. Min. irat

²⁶ BFL 1517.b 1. dob.

²⁷ MMKM Archívum, 920/Okmánytár, 75.104/1921. Ker. min. rendelet

²⁸ BKVT, BVVV, FJFVV, BURV

²⁹ *Főv. Közl.* 1920. november 26. melléklet: 36. p.

³⁰ Háramlás: a jog visszaszállása az átruházóra vagy átszállása harmadik személyre. Schack (szerk.) 1930. 227. p.

³¹ *Főv. Közl.* 1920. november 26. melléklet: 36–38. p.

³² BFL IV.1410.c., 29/a. dob.

³³ BFL XI.1517.f 1. dob. a BEVV hálózatának egységesítése

³⁴ BFL XI.1517.b 2. dob. Sztrókey István: Vázlatos tervezet a Budapesti egyesített városi vasutak jogi és pénzügyi helyzetének szanálására.

megváltási- és a háramlási jog Budapest székesfőváros számára volt biztosítva. Mind a négy társaság esetében megállapította, melyik a legkorábbi időpont, amikor két évvel korábbi felmondás mellett a megváltás joga a fővárost illeti. A helyiérdekű vasutaknál azonban a megváltási- és háramlási joga az állam javára volt biztosítva. Ezeknél a vonalaknál nem volt felmondási idő. A tanulmány szerint ebben az időpontban a HÉV vonalak közül csupán a BVKV-nál és a BLVV-nál volt biztosítva a megváltási jog. A városi vasutaknál azonban 1921. január 1-én történő felmondás esetén a megváltás 1923. január 1-én megtörténhetett.

Sztrókay ezután tárgyalta a megváltás anyagi feltételeit. Szükségesnek tartotta figyelembe venni, hogy az 1918. novemberi köztulajdonba vétel után a BEVV által eszközölt javítások költségeit vonják le a fizetendő kárpótlás összegéből, hiszen ezeket a javításokat a tulajdonosoknak is meg kellett volna tenniük, ha a vonalak nem kerültek volna köztulajdonba. Szerinte akár az állam, akár a főváros váltja meg az egyes vasutakat, az egyik fél a másik javára le kell, hogy mondjon a saját részéről. Tehát a főváros a közúti vasutakat váltja meg, az állam a helyiérdekű vasutakat, és annak függvényében, hogy a közös vállalat állami vagy fővárosi tulajdonban lesz-e, a másik fél a tulajdonos javára átengedi a saját vasútjait. Sztrókay szerint egyébként, az új vasúttársaságot az államnak kellett volna kezelnie, mivel annak szanálásához a fővárosnak nem állt rendelkezésére elegendő tőke.³⁵

Kárpótlás tekintetében azt javasolta: mivel a BVVV tulajdonában volt a BLVV összes részvénye, és az FJFVV részvényeinek fele, a BKVT tulajdonában pedig a BHÉV és BVKV, valamint a Budapest–Budafoki vasút meghosszabbításának összes részvénye, továbbá a FJFVV részvényeinek másik fele és a BURV 54 075 részvényéből 35 143 részvény, így a BURV 18 932 részvénye és 6 956 élvezeti jegye kivételével az összes átvett vasutak ennek a két társaságnak a birtokában vannak, ezért a kárpótlást nem minden vasúttársaságra külön-külön, hanem a két nagyvállalat affiliált vállalataival együttesen érdemes megejteni.³⁶

Megszületik a BSZKRT

Sztrókay tervezete jelentette a kiindulási alapot a 12-es ad hoc bizottság számára is, amely kijelölésekkor a székesfővárosi törvényhatóság már kereszténynemzeti irányítás alatt állt. Az 1920. januári nemzetgyűlési választások jobboldali győzelme után március 29-én Simonyi-Semadam Sándor miniszterelnök³⁷ Sipőcz Jenő kormánybiztost nevezte ki a főváros élére, akit áprilistól a főpolgármesteri teendők ellátásával is megbíztak.³⁸

A bizottság azt javasolta a közgyűlésnek, „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 megszereztesse”.³⁹ A községest az is indokolta, hogy mivel a közlekedési vállalatok Európa szerte veszteségesek voltak, egy magánvállalat a viteldíjak megemelése nélkül nem eszközölt volna beruházást a vállalatba, ezt pedig a város vezetése el akarta kerülni. Azzal ők is tisztában voltak, hogy a fejlesztéshez szükséges milliárdok nem

³⁵ Meg kell azonban jegyezni, hogy a főváros költségvetése sem volt kevés, megközelítette az állami költségvetés egyharmadát. Sipos 1993. 52. p.

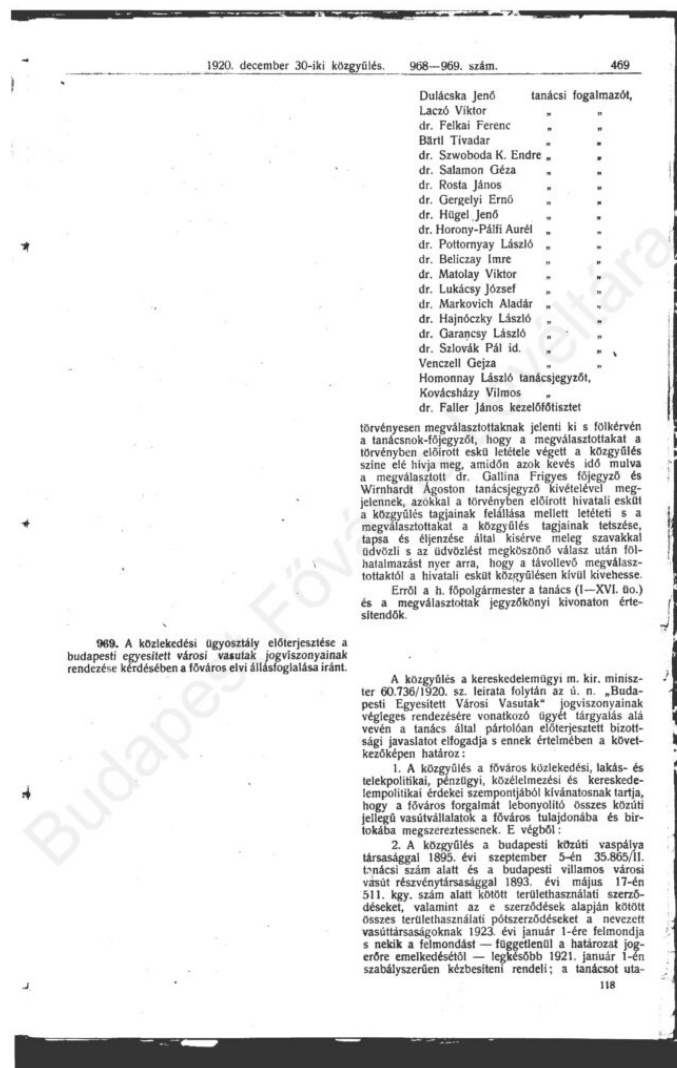
³⁶ BFL XI.1517.b 2. dob., Sztrókay István: Vázlatos tervezet a Budapesti egyesített városi vasutak jogi és pénzügyi helyzetének szanálására

³⁷ Simonyi-Semadam Sándor miniszterelnök 1920. március 15.–1920. július 19. Bölöny 1992. 190. p.

³⁸ Sipőcz Jenő polgármester 1920–1934, főpolgármester 1934–1937. Horváth (lekt.) 1998. 15. p., 10. p.

³⁹ Főv. Közl. 1921. január 7. 5. p.

álltak a rendelkezésükre, de nem is azonnal, csupán fokról fokra igyekeztek javítani a helyzeten.⁴⁰ A köztulajdonba vétel céljából a közgyűlés 1920. december 30-i ülésén a BKVT-vel 1885-ben, és a BVVV-vel 1893-ban kötött területi szerződéseket 1923. január 1-i határidővel felmondta, a felmondás kézbesítését pedig legkésőbb 1921. január 1-ig rendelte el. A vasutakat azonban az 1920. I. tc. 9.§-a⁴¹ értelmében a jelzett időpontig az eredeti tulajdonosuknak vissza kellett adniuk. Emiatt a közgyűlés határozottan kijelentette, hogy a BEVV tulajdonosa nem a főváros, ezért az azt alkotó vállalatokért Budapest közönségét semmiféle anyagi vagy jogi felelősség nem terheli, az erre vonatkozó cégbírószági bejegyzést pedig töröltették.⁴²



4. kép. Budapest Székesfőváros Törvényhatósági Bizottságának közgyűlési jegyzőkönyve. A közlekedési ügyosztály előterjesztése a budapesti egyesített városi vasutak jogviszonyainak rendezése kérdésében a főváros elvi állásfoglalása iránt. (BFL IV.1403.a 1920. december 30-i közgyűlés, 969. határozat)

⁴⁰ BFL IV.1410.c 29/a. dob.

⁴¹ Törvénytár 1920. 6—10. p.

⁴² BFL IV.1403.a 1920. december 30-i közgyűlés, 969. határozat

A belügyminiszter⁴³ a döntést elfogadta, de kérte, hogy a közgyűlési határozatot az összes számítással együtt jóváhagyás végett előzetesen mutassák be neki.⁴⁴ Bethlen István miniszterelnök⁴⁵ pedig úgy rendelkezett, hogy azok az intézkedések, amelyek a vasutakat 1918-ban elvették, érvénytelenek, a vonalak és tartozékaik a jog szerinti tulajdonosokat illetik meg. A területhasználati díjak kérdésében megállapodást kell kötni. Az esetleges viták eldöntésére egy háromtagú bizottságot jelölt ki, melynek a tagjait a belügy-, a kereskedelemügyi-⁴⁶ és a pénzügyminiszter⁴⁷ delegálja.⁴⁸

A tanács még 1921. január 13-án létrehozott egy bizottságot a vasúttársaságok vagyonának vizsgálatára – a bizottság a székesfőváros szakközegeiből, tisztviselőiből és a törvényhatósági bizottsági tagjaiból, valamint külső szakértőkből állt⁴⁹ – majd szabályozta annak munkáját.⁵⁰ A bizottság összeállította a két vasút, valamint a BURV és az FJFVV megváltásának várható mérlegét,⁵¹ és megállapította, hogy utóbbi két vállalat leromlott állapota, illetve sajátos üzemvitele miatt olyan kevés pénzügyi előnnyel kecsegtet, hogy ezek megváltása csak rendkívül kedvező feltételek mellett ajánlható. Míg a BEVV kötelékéből időközben kikerült BHÉV átengedésére a BKVT nem volt hajlandó. Ellenben a BLVV-t – amely tulajdonképpen közúti jellegű volt – célszerűnek tartották megszerezni a BVVV-től. Erről a tulajdonossal vagy az állammal is meg lehetett állapodni, hiszen utóbbinak 1916 óta joga volt a megváltásra.⁵²

A társaságok és a főváros közötti tárgyalások során a város a megváltás összegéből le kívánta vonni a BKVT törlesztetlen tőkerészét a Ferenc József híd építéséből, valamint 2 millió korona területhasználati-díj hátralékot. Problémaként merült fel, hogy a BKVT-nek nem volt a főváros által jóváhagyott nyugdíjintézete, így veszélybe került az alkalmazottak addig befizetett nyugdíjjáruléka. A vállalat vezetői ellenben azt kifogásolták, hogy a háború, a forradalmak és az üzemektől való jogellenes megfosztásuk eredményeképpen, a területhasználati szerződés megkötése óta teljesen megváltoztak a körülmények. Emiatt például a pénz vásárlóereje és tárgyértéke olyan mértékben más lett, hogy a szerződésben kikötött díj fizetése esetén a részvényeseket méltatlanul nagy kár érné. Illetve az utolsó 7 év átlagosztaléka azért nem vehető figyelembe a kárpótlás megállapításakor – mint ahogy az a területhasználati szerződés alapján járt volna – mert 1918 csonka év volt a vállalat számára az államosítás miatt, 1919–1920-ban pedig egyáltalán nem rendelkeztek a tulajdonosok a vasúttal. Ezért azt kérték, hogy a megváltás abban az értékben történjen, amennyi értéket a főváros átvesz. A BKVT vezetői az 1918–1919 évi felülvizsgálati bizottságok megállapításait nem ismerték el, az 1918. november 5. óta beállt esetleges rongálásokért pedig nem vállalták a felelősséget, mivel ez idő alatt nem ők kezelték a vasutakat. A nyugdíjakkal kapcsolatban az 1918. novemberében már nyugdíjazott személyzet nyugellátását továbbra is vállalták, ahogy azokat is, akik a jelzett időpontban már legalább 10 év nyugdíjintézeti tagsággal bírtak. Az államosítás után keletkezett területhasználati hátralékot

⁴³ Ráday Gedeon belügyminiszter 1921. április 15.–1921. december 3. Böllöny 1992. 199. p.

⁴⁴ BFL IV. 1410.c 29/a. dob., A közl. üo. előterjesztése, II sz. melléklet, B.M. 33.711/1921

⁴⁵ Bethlen István miniszterelnök 1921. április 14.–1931. augusztus 24. Böllöny 1992. 190. p.

⁴⁶ Hegyhalmi Lajos, kereskedelmi miniszter 1920. december 16.–1922. június 6. Böllöny 1992. 205. p.

⁴⁷ Hegedűs Lóránt, pénzügyminiszter 1920. december 16.–1921. szeptember 27. Böllöny 1992. 201. p.

⁴⁸ MNL OL K-26 XXXVI/1921. 3.233/1921 M.E.

⁴⁹ BFL IV. 1410.c 29/a. dob., A közl. üo. előterjesztése a BKVV és a BVVV megváltása, valamint az ezzel kapcsolatban szükséges összes intézkedések tárgyában, III. sz. melléklet

⁵⁰ BFL IV. 1410.c 29/a. dob., A közl. üo. előterjesztése. IV. sz. melléklet

⁵¹ BFL IV. 1410.c 29/a. dob., VI–IX. sz. melléklet

⁵² BFL IV. 1410.c 29/a. dob.

ellenben nem ismerték el, mert a szerződés 24. §-a szerint ez a bruttó bevételből fizetendő, a társaságnak azonban az üzem elvétele óta nem volt semmilyen bevétele.⁵³

A BVVV esetében nem okoztak ilyen nehézségeket a megváltással kapcsolatos tárgyalások, hiszen a részvények többsége már amúgy is a főváros tulajdonban volt, így csak a kisebbségi tulajdonosokat kellett kárpótolni. Végül azonban a BKVT-vel is sikerült megállapodni a szükséges kérdésekben. A megállapodást 1923. augusztus 3-án írták alá a BKVT, a BVVV, és a BSZKRT képviselői. Ennek értelmében a BSZKRT átvette a BKVT nyugdíjalapját, akik vállalták, hogy 1 244 734 korona háramlási tartalékalapot, valamint a Ferenc József híd építésének még törlesztetlen 384 140 korona tőkeösszegét a BSZKRT részére átutalják. Ennek fejében az új részvénytársaság átvállalta az elődvállalat 42 milliós tartozását, amiből csaknem 9 millió lóvasúti kölcsönt a törlesztés előtt 14 nappal a BKVT átutal a BSZKRT részére. A kárpótlás valamivel több, mint 45 millió koronát kitevő, egyenként 200 korona értékű 225 029 darab BKVT részvény után járt. Osztalékként részvényenként 12 koronát, élvezeti jegyenként pedig 2 koronát állapítottak meg 1948. december 31-ig.⁵⁴

Mire a tárgyalások lezajlottak, addigra mind a belügyi, mind a kereskedelemügyi tárca élére új személy került.⁵⁵ A két miniszter az előterjesztést jóváhagyta, azzal a megkötéssel, hogy a megváltással a főváros tulajdonába került BKVT és BVVV vonalak és tartozékaik nem ruházhatók át a BSZKRT-ra, azoknak továbbra is a város tulajdonában kell maradniuk. Indoklásuk szerint az üzemet anélkül is át lehet adni a részvénytársaságnak, hogy a tulajdonjogot is átruháznák. Ezt a városvezetés azért tartotta aggályosnak, mert *„elképzeltető olyan helyzet is, hogy a főváros részvényeit eladni lesz kénytelen és a társaság és a főváros között levő mai szoros viszony megszűnik, ... a múltban már annyi zavart és nehézséget okozott, hogy a főváros területén levő vasútvonalak egy része a főváros, a másik része pedig egy társaság kezében lesz.”*⁵⁶

A miniszterelnök által kijelölt, a BEVV felszámolására létrejött bizottság⁵⁷ 1923. január 1-i ülésén a tagok elfogadták, hogy a BKVT és a BVVV vasújtjai Budapest székesfőváros tulajdonába kerültek, ahogy a FJFVV, a BURV, a BLVV, és a BKVK is. Ezzel a BEVV felszámolását befejezettnak tekintették, és létrejött a Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt., a BSZKRT.⁵⁸

Az alsóvezetékes rendszer folyton karbantartásra szorult, használta gazdaságtalan volt, hiszen kézi erővel kellett a csatornákat tisztítani. Ráadásul ezek a vágányok ekkor már jórészt 30 évesek voltak. Ezért 1922-ben úgy döntöttek – mivel a felújítás során amúgy is ki kell cserélni az egész rendszert –, hogy a hálózatokat átépítik felsővezetékesre. Ennek a kivitelezése azonban már a BSZKRT keretein belül valósult meg 1923–1924-ben. Szintén még a BEVV idején kezdődött a villamosok átfestése. A sárga szín a BVVV, a barna csík a BKVT emlékéét idézte, ilyen a színűek voltak ugyanis ezen vállalatok villamosai. A teljes járműállomány befestése már a BSZKRT időkben fejeződött be.⁵⁹ Ezt a színskombinációt egészen a mai napig megőrizték a BKV villamosainál, sajnos azonban a rendszerváltás után beszerzett járművek festésekor a barna csík már elmaradt, talán a vállalat történeti ismeretek hiánya miatt is.

⁵³ BFL IV. 1410.c 29/a. dob.

⁵⁴ BFL IV. 1410.c 29. dob., Megállapodás

⁵⁵ Rakovszky Iván belügyminiszter, Walko Lajos kereskedelemügyi miniszter, mindkettő 1922. június 16.–1926. október 15. Bölöny 1992. 199. p., 205. p.

⁵⁶ BFL IV. 1410.c 29. dob., BM 248.760/1922-IV.

⁵⁷ BFL XI.1517.b 2. dob. 10.501/1922 M.E

⁵⁸ BFL. IV.1410.c 29. dob., Jegyzőkönyv

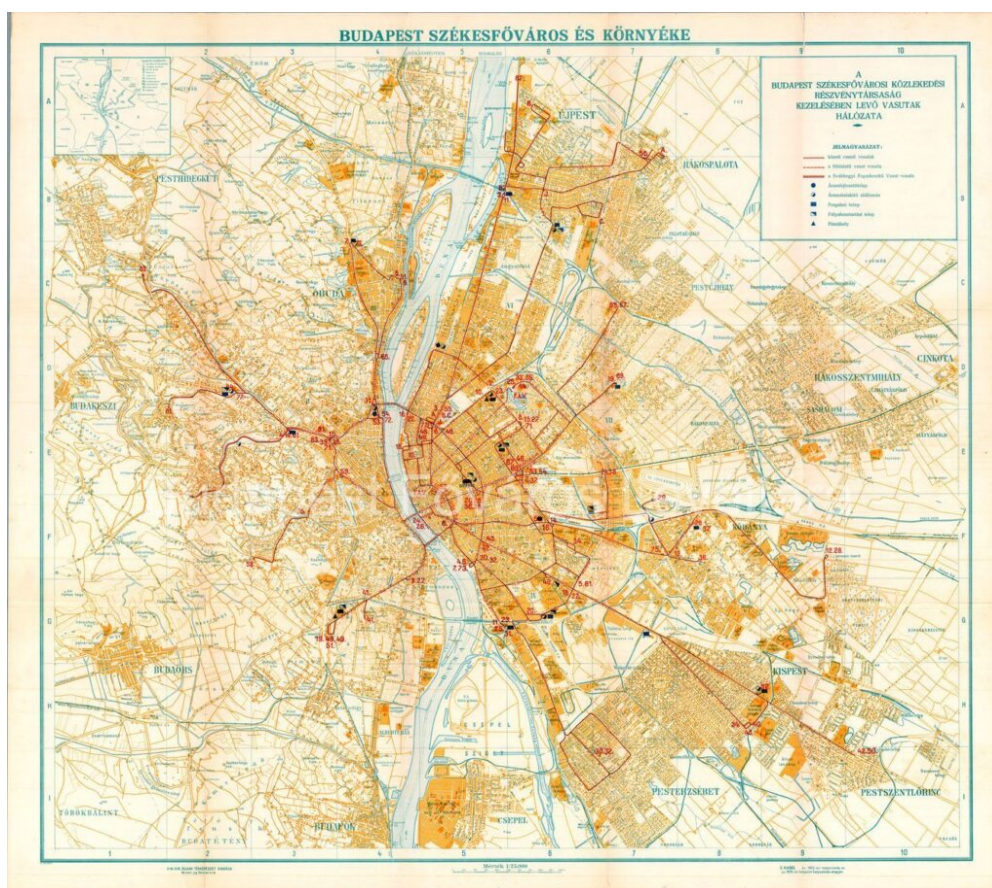
⁵⁹ Kubinszky–Lovász–Villányi 2000. 107. p.



*5. kép. BSZKRT villamosok az Astoriánál.
(BFL XI.1519.n 26. doboz)*

Később újabb üzletágakkal is bővült a BSZKRT. A főváros 1926-ban átvette a fogaskerekű vasutat, az üzemvitelt pedig a BSZKRT-ra bízta. A Budai Hegyipálya Rt. engedélye 1920-ban járt le, a sikló ekkor háramlott Budapest közönségére, akik 1932-ben adták azt át a BSZKRT-nak. A Székesfővárosi Autóbusz Üzem (SZAÜ) 1932. július 1-ével került a BSZKRT üzemkezelésébe. Az 1929–1933-as gazdasági válság miatt a BHÉV nehéz gazdasági helyzetbe került, aminek következtében a főváros 1933. december 1-jével megszerezte a cég részvényeit, a Haraszi-Ráckevei HÉV-vel együtt. Ekkor még csak a helyi érdekű vasutak irányítását vette át a BSZKRT, de ezek vállalati önállósága megmaradt. 1935-ben azonban már a BHÉV központi igazgatósága is a BSZKRT hatáskörébe került, megszüntetve ezzel annak önállóságát.

A vállalat 10 éves fennállásának idején nem csak a már működő, de korábban más által üzemeltetett közlekedési üzletágak kerültek a BSZKRT kezelésébe, hanem egy új járműtípus budapesti meghonosítására is sor került: 1933-ban jelent meg a főváros utcáin a trolibusz.



6. kép. A BSZKRT 1926. évi vonaltérképe.
(BFL XI.1519.m 7. doboz)



7. kép. BSZKRT ellenőr egyenruha.
(BFL XI.1519.n 26. doboz)

Az így létrejött mamutvállalat egészen 1949-ig bonyolította Budapest tömegközlekedését, amikor a főváros vezetői a decentralizáció mellett döntöttek, és a korábban oly nehezen egyesített vállalatot üzemágakra bontották.



8. kép. Az elődvállalatoknak emléket állító, sárga villamoson barna csík díszítés, a BKV-nál is megmaradt szocialista korszakban.
(BFL XXIX.1753.b 1988/03507)

A budapesti közlekedési társaságok elnevezése és nevük rövidítése időrendi sorrendben		
Rövidítés	Elnevezés	Alapítás (esetenként megszűnés) éve
BKVT	Budapesti Közúti Vaspálya Társaság	1878–1918
BHÉV	Budapesti Helyiérdekű Vasutak	1883
BVV	Budapesti Városi Vasút	1887–1891
BLVV	Budapest-Szentlőrinci Helyiérdekű Villamos Vasút	1887
BVVV	Budapesti Városi Villamos Vasút	1891–1918
BVKV	Budapestvidéki Villamos Közúti Vasút	1894
BURV	Budapest-Újpest-Rákospalotai Villamosvasút	1896–1918
FJFVV	Ferenc József Földalatti Villamos Vasút	1896–1918
BEVV	Budapesti Egyesített Városi Vasutak	1918–1923
BSZKRT	Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársaság	1923–1949
BKV	Budapesti Közlekedési Vállalat	1968–

Levéltári források

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

IV.1403.a Budapest Székesfőváros Törvényhatósági Bizottságának iratai, Közgyűlési jegyzőkönyvek (1873–1944)

IV.1410.c Budapest Székesfőváros Tiszti Ügyészségének iratai, Közigazgatási vegyes iratok gyűjteménye (1873–1946)

VII.2.e Budapesti Királyi Törvényszék, Cégbírószági iratok (1876–1949)

XI. 1517.a Budapesti Egyesített Városi Vasutak iratai, Igazgatósági iratok (1919–1921)

XI.1517.b Budapesti Egyesített Városi Vasutak iratai, Ügyvezetőségi iratok (1918–1923)

XI.1517.f Budapesti Egyesített Városi Vasutak iratai, Pályafenntartási osztály iratai (1891–1930)

XI.1519.m Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. iratai, Műszaki iratok (1887–1949)

XI.1519.n Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. iratai, Forgalmi iratok (1911–1949)

XV.16.e.251 Budapest (székes) főváros térképei, Budapest áttekintő térképei (1873–1968)

XV.19.d.1 Fotótári gyűjtemény, Klösz György digitális felvételek (1870–1913)

XVI.1.f Budapest Főváros Forradalmi Központi Munkás- és Katonatanácsának jegyzőkönyvei (1919)

XXIX.1753.b Fővárosi Fotó Vállalat (Főfotó Kft.) iratai, Fővárosi Fotó Vállalat Riporter Osztálya archívumi fotógyűjteménye (1960 (kb.)–1993 (kb.))

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

K-26 Miniszterelnöki levéltár, Központilag iktatott és irattározott iratok (1867–1944)

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM)

Archívum, 920/Okmánytár

Nyomtatott források

A Forradalmi Kormányzótanács rendeletei

A Forradalmi Kormányzótanács és a népbiztosságok rendeletei 1919. március 21—április 9. A Magyarországi Szocialista Párt kiadása, Budapest 1919.

Főv. Közl.

Fővárosi Közlöny 1919–1921. (XXX–XXXII. évf.)

Közl. Szemle

Közlekedésügyi Szemle 1919/I–VI. (I. évf.)

Tiszti cím- és névtár 1918.

Magyarország tiszti cím- és névtára. Budapest 1918.

Törvénytár 1919.

Az 1919. évi törvények gyűjteménye. Budapest 1919.

Törvénytár 1920.

Magyar Törvénytár, 1920. évi törvénycikkek. Budapest 1921.

Felhasznált irodalom

A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada, I. köt. A reformkortól 1919-ig. Szerk.: Bencze Géza, Koroknai Ákos, Sudár Kornélia, Szekeres József. Budapest 1987.

A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada, II. köt. 1919–1985-ig. Szerk.: Koroknai Ákos, Sudár Kornélia. Budapest 1987.

Bodrogi Bence Péter: *Magyarországi trolibusztörténet 1904–2007.* Mogyoród 2009.

Böölöny 1992.

Böölöny József: *Magyarország kormányai 1848–1992.* Budapest 1992.

Budapest közúti vasúti közlekedésnek fejlődése 1865–1922 és a BSZKRT tíz évi működése 1923–1933. Budapest 1934.

Horváth (lekt.) 1998.

Budapest főtisztviselői 1873–1998. Lekt.: Horváth J. András. Budapest 1998.

Frisnyák 2001.

Frisnyák Zsuzsa: Közlekedés a századfordulón. *História* 16. (1994) 5–6. sz. 44. p.

Kubinszky–Lovász–Villányi 2000.

Dr. Kubinszky Mihály – Lovász István – Villányi György: *Régi magyar villamosok: a történelmi Magyarország közúti vasutai a kezdettől a II. világháború végéig.* Budapest 2000.

Schack (szerk.) 1929.

Révai kereskedelmi, pénzügyi és ipari lexikona, I. köt., A–D. Szerk.: Dr. Schack Béla. Budapest 1929.

Schack (szerk.) 1930.

Révai kereskedelmi, pénzügyi és ipari lexikona, II. köt. E–Kéz. Szerk.: Dr. Schack Béla. Budapest 1930.

Sipos 1993.

Sipos András: Reformok és reformtörekvések a fővárosban (1920–1947). *Budapesti Negyed*, 1. (1993) 2. sz. 49–67. p.

Szabó 1976.

Dr. Szabó Dezső: A vállalatok közötti verseny hatása a budapesti villamosvasúti hálózat kialakulására. *Közlekedéstudományi Szemle*, 26. (1976. november) 11. sz. 516–518. p.

Szabó 1988.

Dr. Szabó Dezső: A Budapesti Helyi Érdekű Vasutak egy évszázada. *Közlekedéstudományi Szemle*, 38. (1988. február) 2. sz. 65–79. p.

Impresszum

Budapesti Levéltári Mozaikok

A kiadó neve: Budapest Főváros Levéltára
A kiadó székhelye: 1139 Budapest, Teve u. 3-5.
Felelős kiadó: Dr. Kenyeres István főigazgató

Főszerkesztő: Dr. Simon Katalin

Szerkesztőség: Fazekasné Dr. Toma Katalin, Dr. Fehér Csaba, Dr. Garami Erika, Dr. Ternováczy Bálint,
Dr. V. László Zsófia, Tóth Gergely (technika- és honlapfelelős)

A szerkesztőség elérhetősége: 1139 Budapest, Teve utca 3–5.; 1554 Budapest, Pf. 41.
e-mail: mozaikok@bparchiv.hu