

244

Kevesen tudják, hogy a Budapesti Közlekedési Vállalat folyami hajókkal is végez személy- és teherfuvarozást. Ennek azonban idényjellege miatt lényegesen kisebb a jelentősége, mint az autóbussznak, a villamosnak és a Metrónak.

A főváros életében volt időszak, amikor a hajózásnak igen nagy szerep jutott a közlekedésben.

### Amikor még nem volt híd

A Dunával elválasztott Pest és Buda között az összeköttetést kezdetben a révátkelés tartotta fenn néhány csónakkal. A közlekedés fejlesztése iránti igény azonban olyan mértékben nőtt, hogy a XVI. század elején hajóhidat állítottak fel a mai Erzsébet-híd közelében. De a hajóhid nem bizonyult elégségesnek, mert a történelmi, gazdasági fejlődés Pest-Budát ipari-kereskedelmi központtá növesztette.

Nem sokkal azután, hogy – 1820-ban – az első dunai gőzhajót üzembehelyezték, máris kísérlet történt a Pest és Buda közötti gőzhajójárat létrehozására. Ám ez a próbálkozás nem vált be. 1844-ben azonban javított konstrukciójú, előnyösebb műszaki jellemzőkkel rendelkező hajóval megindult a rendszeres hajójárat Pest és a Bomba tér (a mai Batthyány tér) között. A kezdeti eredmények hatására ezt a járatot meghosszabbították Óbudáig. Ugyanebben az évben az Első Dunagőzhajózási Társaság (DDSG) is megindította járatait.

### Átkelőhajók

A korabeli közlekedési viszonyok között elsősorban az átkelőhajóknak volt jelentőségük. Ezt tükrözi az utasforgalom alakulása is: 1844-ben csaknem 240 ezer utas, két évvel később már 480 ezer utas utazott átkelőhajón.

A városrészek gyors ütemű fejlődése egyre nagyobb igényt támasztott a hajózás iránt. Az 1860-as években a Boráros tér és Újpest között már hat hajó szelte a hullámokat. Ezek a két végállomás között 10 közbülső megállót (hajóállomást) érintettek. A hajók a helyi hajózás igényeinek megfelelően speciális építéssel, navigációs berendezéssel készültek.

A Margitszigetre a kirándulóforgalom lebonyolítása céljából rendszeresített átkelőjárat 1869-ben indult meg.

1872-től a két part között a Budapesti Csavargőzös és Átkelési Vállalat hajói közlekedtek. A hidak számának növekedésével és a városi közlekedés fejlődésével azonban csökkent a helyi

hajózás jelentősége. A helyi hajózást 1918-tól a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt. vette át, majd konkurensként 1930-ban megjelentek a Dunán a Magyar Motorhajózási Rt. 6–50 személyes vízitaxinak használt motorcsónakjai; ezeket 1936-ban a MFTR vette át.

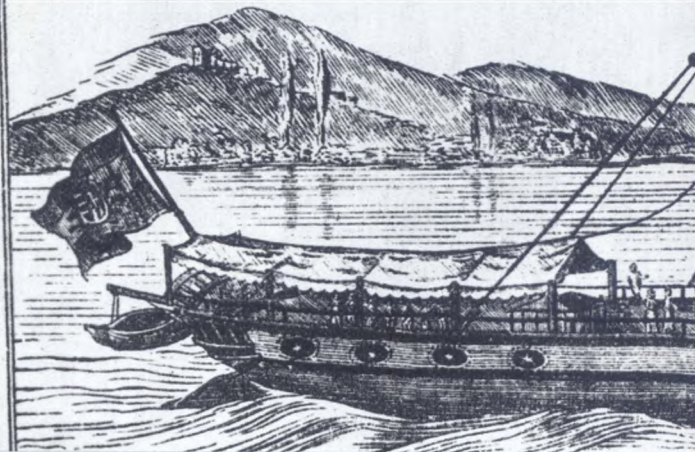
Ebben az időben a budapesti hajózásnak többé-kevésbé a jelenlegihez hasonló rendeltetése volt.

A vonaljáratot 136 000 utas, az átkelőjáratot 150 000 utas, a sétahajókat 132 000 utas vette igénybe.

A felszabadulás után a hidak nélkül maradt főváros két partjának összeköttetését részben a MFTR, nagyobb részben magánérdekeltségű révészek látták el. A magánszektor által üzemeltetett átkelőhajózás a vízi közlekedés biztonságát veszélyeztette, s valósággal életveszélyessé vált. Ezt az állapotot az államosítás szüntette meg. Ekkor a forgalomra veszélyes hajók üzemeltetését leállították. Létrehozták a Budapesti Rév Vállalatot, ebből lett néhány év múlva a Dunai Rév Vállalat. Ez a vállalat rendkívül nagy deficittel működött – 1957-ben bekövetkezett megszűnéséig.

A rendszeres, menetrend szerinti közlekedő „vízibusz”-járat a Gellért tér és a Pünkösdfürdő között 1956-ban indult meg a MAHART kezelésében. 1957-ben a Fővárosi Tanács felügyelete alatt megalakult a Fővárosi Kishajózási Vállalat. Feladata: „Hajótestekkel a Dunának Budapest területére eső szakaszán a közforgalom lebonyolítása, forgalmi eszközök felújítása, fenntartása és karbantartása.” Az alapító levél alapján a KPM Hajózási Főosztálya hajózási engedélyt adott ki. Eszerint a Fővárosi Kishajózási Vállalat motoros hajókkal révátkeléseket tarthat fenn az alábbi vonalakon:

1. Újpest, Egyesült Izzó strandfürdő – Békásmegyér – Csillaghegy
2. Az Északi összekötő vasúti híd vonalában Népsziget – Római part
3. Népsziget déli csúcs – Meder utca
4. Margitsziget – Nagyszombat utca
5. Az Erzsébet-híd vonalában Petőfi tér – Döbrentei tér
6. Csepel Művek – Budafok
7. Budafok, Vágóhid utca – Csepel Művek
8. Soroksár – Királyerdő
9. Pesterzsébet – Csepel, Királyerdő.



Az „II. Ferenc” gőzös 1832-ben.

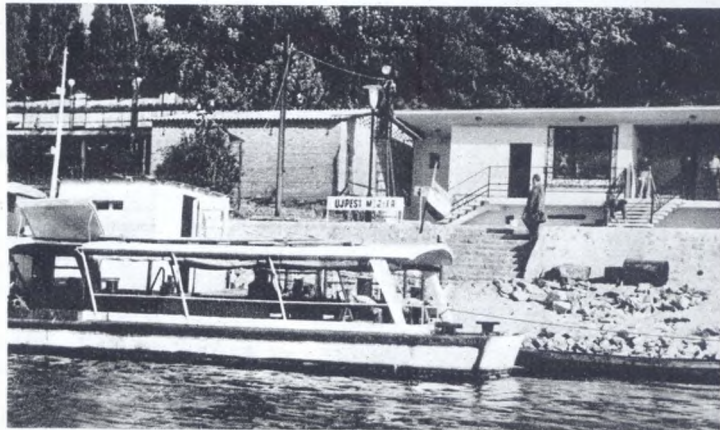
## Gyene László

# Egy ritkán emlegetett

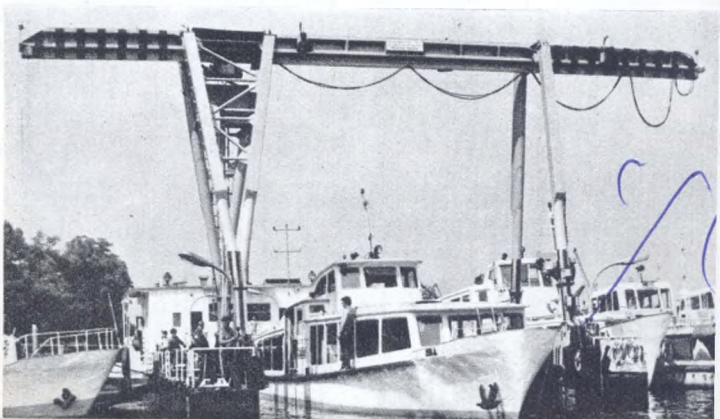
A legújabb vízibusz

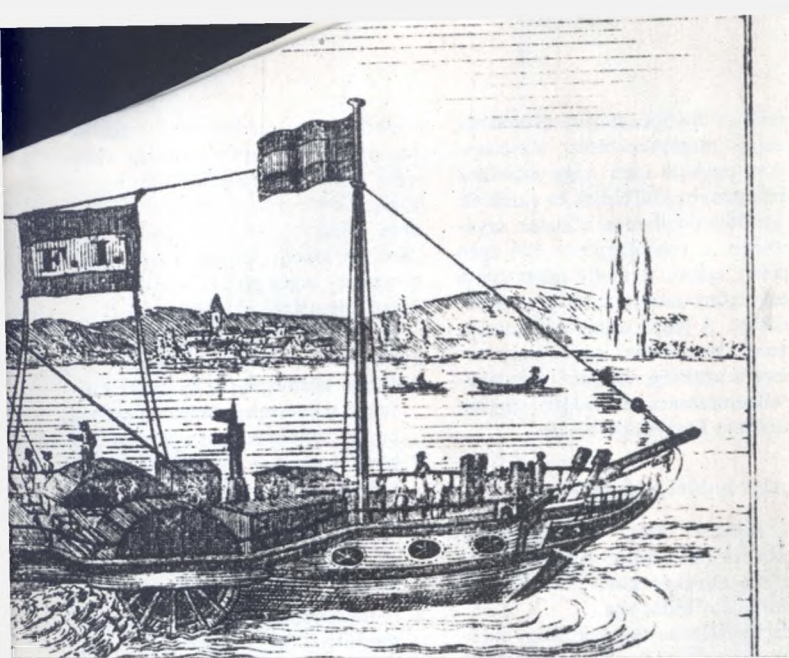


Az Újpest, Megyer és Csillaghegy között közlekedő átkelőjárat



A BKV „Dokk I” emelés közben





# tömegközlekedési eszköz

A belvárosi járat hajója, a Budavár



Különböző hajótípusok a BKV-hajójavítóban



A BKV téli kikötője



1958 májusában a vállalat még három járatra kapott engedélyt:

10. Margitsziget—István park
11. Margitsziget—Jászai Mari tér
12. Kossuth-híd pesti hídfő—Kossuth-híd budai hídfő.

Mindezek átkelő hajójáratok; közülük több hídpótlóként napjainkig is üzemel.

A Fővárosi Kishajózási Vállalat 1959-ben kapott engedélyt arra, hogy a Petőfi téri hajóállomásról kiindulva a Döbrentei tér, Szilágyi Dezső tér, Országház, Jászai Mari tér, Margitsziget, Casino állomások érintésével az István parkig és vissza, az üzemben tartott révátkelési állomásokat összekötve, helyi járatot bonyolítson le.

A Hajózási Főosztálynak ez az engedélye alapozta meg és tette lehetővé a jelenleg is üzemeltetett úgynevezett belvárosi járatot.

A Fővárosi Kishajózási Vállalat mint hajózási vállalkozás, eredményesnek mutatkozott, mert 1961. június 25-én további hajózásra kért és kapott engedélyt. Eszerint:

1. Budafokról a Kopaszi gáton létesítendő hajóállomás érintésével a Petőfi téri helyi járatokat bonyolíthat le;
2. a margitszigeti budai Duna-ágban Nagyszombat utca és a Margitsziget között közlekedő (Palatinus strand) révátkelést helyi járatként kiterjeszti, oly módon, hogy annak forgalmába bekapcsolja a Kolozsy tér, a Sportuszoda és a Margit-híd budai hídfőjénél levő hajóállomást;
3. Nagytétény, Csókási Pál utca és Lakihegy között révátkelést létesíthet.

A főváros helyi hajózásában a leglényegesebb változás akkor következett be, amikor 1965-ben a Fővárosi Kishajózási Vállalat a MAHART-tól átvette a vízbusz vonalakat. Ezzel teljes hatáskört kapott a főváros helyi hajózásának megszervezésére. A vállalat új elnevezést is kapott: Fővárosi Hajózási Vállalat lett.

1968 januárjában megalakult a fővárosi közlekedés összefogó szerve, a Budapesti Közlekedési Vállalat. A helyi hajózás üzemgákként illeszkedett be a vállalat szervezetébe. A városi közlekedés rendszerébe illeszkedve a helyi hajózás megfelelő lehetőséget és alapot kapott működéséhez és további fejlesztéséhez.

A fővárosi hajózás jellege a kezdeti időszakhoz képest alapvetően megváltozott.

A jelenlegi megfelelő teljesítő-

képességű Duna-hidakon a Pest és Buda közötti közlekedés lényegében véve megoldottnak tekinthető. A mostani és a később jelentkező átkelési igényeket a távlati tervek szintén hidakon, vagy dunai alagúttal elégítik ki. A helyi hajózás feladatköre szinte kizárólag az egyre növekvő kiránduló- és idegenforgalom igényeinek teljesítésére összpontosul. A munkába utazással kapcsolatos forgalmi igény megfelelő rendszerességgel és számba vehető súllyal csak némely hídpótló jelleggel működő átkelőjáratnál mutatkozik.

## A helyi hajózás hálózata

### 1. Vonaljáratok:

„R” jelzésű vonaljárat, Jászai Mari tér—Pünkösdfürdő közötti viszonylatban, Margitsziget alsó, Margitsziget felső, Szabadság strand, Népsziget alsó, Hableány, Római fürdő állomások érintésével;

„B” jelzésű vonaljárat, Lágymányos és Margitsziget felső hajóállomások között, Boráros tér, Gellért tér, Petőfi tér, Batthyány tér, Jászai Mari tér, Margitsziget alsó állomások érintésével közlekedik.

2. Átkelőjáratok üzemelnek „A” jelzéssel:

Újpest, Megyer—Csillaghegy  
Meder utca—Népsziget  
Nagyszombat utca—Margitsziget, Palatinus  
István park—Margitsziget, Casino  
Jászai Mari tér—Margitsziget, Casino  
Kossuth tér—Batthyány tér  
Budafok, Háros—Róza utca  
Budafok, Belváros—Csepel Művek között.

3. Kompforgalmat (személy- és teher szállítás) bonyolít le kötél-vontatású komppal:

Soroksár, Molnár-sziget—Csepel-sziget között.

## Az utasforgalom

A helyi hajózásban az utasforgalom befolyásoló tényezők részben véletlenszerűek, részben állandóak. A hajózás forgalmának szervezéséhez alapvetően szükséges az időjárás és a forgalom közötti sztochasztikus kapcsolat vizsgálata és ezek viszonylagos számszerűsítése. A helyi hajózás lehetőségeit az évszak, az időjárás és a vízállási viszonyok határozzák meg.

A helyi hajózás idény jellegű. Ezt a tényt az utasforgalom évi alakulása tükrözi leginkább. Az utasforgalom a nyári hónapokban a legnagyobb a vonaljáratoknál.

A hídpótló jelleggel működő át-

kelőjáratoknál a szezonális ingadozás kisebb. Az évi ingadozás és az ezzel összefüggő szezonális ingadozás miatt a vonaljáratok menetrendi ideje a nyári főszezonra érvényes, május 1-től szeptember 30-ig.

A teljes heti forgalom megközelítőleg 70%-a a hét végén, szombaton és vasárnap bonyolódik le. Ezeket a hétvégi napokon a vonaljáratokat és az átkelőjáratokat sűríteni kell.

Ingadozás jelentkezik a napi utasforgalom megoszlásában is. A napi utasforgalom alakulásának jellegze-

tessége, hogy a közönség reggel és délelőtt a városból kifelé utazik; a visszautazások erős ingadozással a késő délutáni órákra korlátozódnak. Az ingadozások vizsgálata alapjául szolgál a forgalmi igényekhez rugalmasan alkalmazkodó menetrend kialakításának.

Az utasforgalom az elmúlt 10 év alatt visszaesett. (1961-ben 2 200 000, 1971-ben 1 518 000 utas vette igénybe hajóinkat.) Ennek oka elsősorban az, hogy az utóbbi tíz évben számos átkelőjárat megszűnt, s a hajóállomások száma is csökkent.

#### A hajóállomány

	Utasbefogadó képessége	Vízkihasználás (tonna)	Hajó (db)
Kishajó	40–50 személy	15 t alatt	2
Közepes hajó	50–100 személy	15 t felett	12
Nagy hajó	130–150 személy	30 t felett	8
			22

Az összes férőhely: 2322

Az összes gépjármű-teljesítmény (lőerőben) 2330.

A hajóállományról itt bemutatott fényképek tanúsága szerint a fővárosi vízi forgalmát különböző típusú hajók bonyolítják le. Egységes hajótípus a jogelőd vállalatnál sem alakulhatott ki, mert egymástól eltérnek a követelmények a vonaljáratok, az átkelő- és a sétahajók iránt. A hajótípusok életkora is különböző.

A 130–150 személyes nagyhajók a vonaljáratokon, a közepes nagyságú hajók részben a vonal- és a fontosabb átkelőjáratokon, a kishajók a kisebb forgalmú átkelőjáratokon közlekednek.

#### A hajóállomány minősége

Az életszínvonal emelkedése, a hétvégi pihenőidő meghosszabbodása a fajlagos utazási igény növekedését eredményezi. Egyre több fővárosi lakos keresi a kikapcsolódást, s ezért mindenféleképpen indokolt az üdülő-, szórakoztató-, pihentető jellegű hajóforgalom fenntartása, sőt fejlesztése.

A helyi hajózás sem hálózati felépítését, sem gyorsaságát tekintve nem veheti fel a versenyt a közúti közlekedéssel, de élményt és bizonyos kényelmet nyújt az utasnak. Ilyen értelemben a helyi hajózás a fővárosi tömegközlekedés szervező része. Nemcsak egyike a menetrendi koordinációban érvényesülő utasforgalmi igényt kielégítő vállalkozásoknak, hanem meghatározott feladattal rendelkező és a tömegközlekedést szolgáló tevékenység is. Ennek felismerése és elfogadása igen fontos tényező mind a jelenlegi helyi hajózás kialakításában, mind pedig jövőjének meghatározásában.

A Budapesti Közlekedési Vállalat hajóállományának nagy része megfelelő karbantartással a következő években is használható lesz, kisebb részét azonban ki kell selejtezni.

A jelenlegi hajóállomány nagy része műszakilag megfelelő, de ki-

fogásolható a hajók kiképzése, navigációs berendezése és felszerelése. Általában nem megfelelő a hajókról a kilátás, s rendkívül erős a hajók motorzöreje. Egyes hajókon nincs megoldva a szellőzés sem.

A Váci Hajógyárnál készült és az elmúlt évek során forgalomba állított „vízibusz” típusok kialakítása kedvezőbb feltételeket teremtett ugyan, de ezeknek a hajóknak a továbbfejlesztése, főleg motorikusan, feltétlenül szükséges.

A hajók egy részét — amikor nincsenek forgalomban — az átkelőállomásokon tárolják. Az átkelőállomások életmentési feladatok ellátására is alkalmasak, s ezért mentőállomásokként is felfoghatók. A vonaljáratok hajókat a nyári forgalomban a Jászai Mari téren, a központi hajóállomás területén kötik ki. A hajóállományt télen az újpesti öbölben tárolják.

A hajóforgalom lebonyolításának eszköze számos nagy értékű kikötőponton és bejáróhid. Az átkelő- és vonaljáratok forgalom számára jelenleg harminchat ponton áll rendelkezésre, ugyanennyi bejáróhíddal. A kikötőpontonok és bejáróhidak karbantartási és javítási munkái jelentős munkaerőt kötnek le a javítóműhelyben. A kikötőpontonok nagy része mind esztétikailag, mind műszakilag alkalmas a forgalom lebonyolítására, egy részük azonban felújításra és pótlásra szorul. A forgalomirányításnak elsősorban felépítményes pontonra van szüksége, mert a jelenlegi forgalomirányító ponton sem állaga tekintetében, sem esztétikailag nem megfelelő.

#### A viteldíj

Vállalatunk 1971. augusztus 1-ével a helyi hajójáratokra is kiterjesztette az autóbussz-villamosjegy érvényességét. Az előreváltott autóbussz-villamosjegy bevezetése a helyi járatokra helyes intézkedés volt; az utazóközönség helyesléssel fogadta.

A jegyrendszer bevezetése azonban önmagában véve nem tette lehetővé

a parti és hajópénztárosi munkák azonnali megszüntetését. Hajójáratunkat ugyanis igen nagy számban veszik igénybe külföldiek és vidékiek. Az autóbussz-villamos bérletek érvényességét a rendelkezésre álló igen alacsony számú férőhely miatt nincs lehetőségünk kiterjeszteni a hajóközlekedésre. A jegyárusítás folyamatoságának biztosítása érdekében továbbra is szükség van parti pénztárosok alkalmazására és hajópénztárosok (matrózok) közreműködésére.

#### A helyi hajózás távlatai

A fővárosi helyi hajózás fenntartását és fejlesztését mindenképp az egyre növekvő kiránduló- és idegenforgalom indokolja.

Ha figyelembe vesszük, hogy a főváros lakosságának száma 1980 körül elérhetőleg eléri a 2,2 milliót, 2040 körül pedig a 2,5 milliót, továbbá azt, hogy számos lakótelep létesül a Duna mellett, okkal tételezzük fel, hogy ezek a tényezők közvetlenül hatnak majd a helyi hajózás forgalmára. Az előrejelzések részben meghatározzák a hálózatfejlesztés irányát, ezen belül a létesítendő hajóállomások kiválasztását.

Figyelembe kell vennünk továbbá azt a tény is, hogy ma már a közlekedési eszközök a közönség kényelmét, kulturált utazását szolgálják. Különösen érvényes ez a követelmény a hajózásra: az utasokat nem elegendő csupán elszállítani, gondoskodnunk kell kényelmükről, szórakozásukról is. Nem hagyható figyelmen kívül az a körülmény, hogy a személyhajózás, legyen akár tavi, akár folyami, megszünt pusztán fuvarozási igényt kielégíteni.

Ezek a követelmények szükségessé teszik megfelelő hajópark kialakítását, másrészt azonban a helyi hajózás mellett szükség lenne a főváros határait meghaladó, vidéki hajójáratok beállítására is.

Az ötnapos munkahét széles körű bevezetése, a személyhajózás, a Duna menti tájak turisztikai vonzereje mindinkább kölcsönös kapcsolatba kerülnek egymással.

A főváros határain belül jelenleg a Római-part vonzása a legnagyobb. A közeljövőben is így marad ez, azonban az északi kiránduló- és üdülőterületek telítődésével, a déli szakaszon észlelhető az a törekvés, hogy a Római-part antipólusát Budafok környékén alakítsák ki. A soroksári Duna-ág mentén számos vízisporttelep, ifjúsági tábor, üdülő- és víkendház-telep, horgásztanya épül. A Duna-ág fejlesztésének lényeges előfeltétele, hogy a magas fokú igényeknek megfelelő hajózás álljon az utasok rendelkezésére. A helyi hajózás hálózatának fejlesztését, hajóállomások elhelyezését a főváros fejlődésének volumene és iránya határozza meg.

Ehhez igazodik a fővárosi tömegközlekedés hálózatfejlesztése, ezen belül a hajózási vonalhálózat és a forgalom kialakítása, tervszerű fejlesztése.

A helyi hajózás várhatóan a Batthyány téren kialakuló közlekedési csomóponttal összefüggően koncentráldódik. Itt lenne célszerű kialakítani a központi hajóállomást, mert

a partszakasz meder-morfológiai viszonyai és az egyéb nautikai viszonyok ezen a Duna-szakaszon kedvezőek. További érv, hogy előreláthatóan mind az északi, mind a déli, illetve a keleti irányba áramló utasforgalom legnagyobb mértékben a Metró vonaláról várható.

Az észak felé irányuló helyi hajózás a jövőben két irányban terjeszkedhet:

1. Olyan körforgalmat és ennek megfelelő menetrendet kell kialakítani, amely érvényre juttatja a főváros panorámájában rejlő természeti szépségeket. A körforgalom centrumában feltétlenül szükséges olyan sétahajó-járatforma beállítása, amely a Margitszigetet megkerüli.

2. A helyi jellegű túllépve olyan kiránduló hajójáratokat kellene beállítani, amelyek egyrészt a Duna-kanyar, másrészt a Duna déli szakaszának hajóállomásait érintik.

A Margitsziget melletti partrészek vonzása következtében az utasigény feltehetően a jövőben nem változik. Ezért a margitszigeti átkelőjáratok fenntartása a jövőben is indokolt.

A déli vonaljáratok fejlődése a jövőben fokozott mérvű lehet, mert a Boráros téri tömegközlekedési csomópont kedvezően alakítja a helyi hajózást. A Boráros térről déli irányban indítható hajójárat egyrészt a soroksári Duna-ágba, másrészt a Budafok környékén majdan kialakuló üdülőközpontozat szállítaná az utasokat. A főváros helyi hajózásának jövőjét tekintve megállapítható, hogy az megtartja alapvető jellegét, de ezen túlmenően a helyi hajózásban mennyiségi és minőségi fejlődés várható.

A hajózás fejlesztésének alapvető feltétele, hogy megfelelő számú és minőségű hajóállomány álljon rendelkezésre. Figyelemmel kell lenni arra, hogy a hajók alkalmazkodjanak a kiránduló-, üdülő-, pihenő jelleghez. Lényeges kellék a jó kilátás, a kényelem és a kulturált utasellátás. További követelmény a sebesség növelése, ez gyors járatú, esztétikailag megfelelő hajók beszerzését teszi szükségessé. Figyelemmel a hajózás jelenleg kialakult közel 30 km vonalhálózati hosszára, valamint a hajóállomány műszaki állapotára, mind a vizen, mind a közutakon meg kell szervezni a gyors és hatékony vonalműszaki szolgáltatást.

A Batthyány téren kialakítandó új központi hajóállomás szükségletét időben fel kell mérni, s gondoskodni kell mind a személyi, mind a tárgyi feltételek megteremtéséről. Az állomásokról korszerű, könnyűszerkezetű, esztétikailag is megfelelő pénztár-, illetve információs fülkével is ellátott állomásépületet célszerű felállítani.

A helyi hajózás a BKV szervezetében kedvező pozícióba került. A rendelkezésre álló adatok szerint jelenleg az egyre növekvő kiránduló- és idegenforgalomból ráháruló feladatokat képes ugyan megoldani, de fejlődését indokolt elősegíteni. A BKV-hajók, amelyek nagyrészt mesealakok nevet viselnek, előreláthatólag még hosszú ideig kedves színlíctjai maradnak a Dunának.

E hajóktól válik eleve a Duna Budapest nemzetközi főútcája.