

UNNEPSÉGRE KÉSZÜL a hajózási üzemegység. Huszonöt éve államosították a budapesti helyi hajózást. A negyedszázaddal ezelőtti dátum egyben a hajózási üzemegység születése is. Igaz a mai nevét csak hat éve viseli. Nemcsak a szerepe, működése eltérő, sajátos az üzemegységnek a vállalat többi munkahelyeihez hasonlóan, hanem egy kicsit a jubileuma is. *A huszonöt év alatt sok változást, átszervezést, újrakezdést élt át a helyi hajózás.* A legnagyobb fejlődést tulajdonképpen nem a korszerű járműveken lehet lemérni — mondják mostanában az üzemegység törzsgárdatagjai az eltelt két és fél évtizedre emlékezve — hanem a szemléletben. Mármint a vállalat gazdasági vezetőségének szemléletében, hozzáállásában. A hajózási üzemegység mi tagadás „mostohagyerekként” került a BKV-hoz. Az eltelt hat év alatt azonban nagykorúvá, teljes jogú családtaggá váltak.

Nem lehet az eltelt huszonöt évről hiteles képet vázolni anélkül, hogy egy kicsit ne tekintenénk vissza a kezdet kezdetére, a fővárosi helyi hajózás megindulására. Annál is inkább mert ez a hazai közle-

25 éve államosították a fővárosi helyi hajózást 244

A fadereglyétől a vízibuszig I.

A MÚLT TANÚJA: SRANKÓ JÓZSEF

kedéstörténet legszebb fejezetei közé tartozik.

Az első dátum: 1819. Pest-Budát a mai Erzsébet-híd közelében mindössze egy hajóhid kötötte össze, emellett néhány csónakkal révátkelést tartottak fenn. Egy évvel később már kísérleteztek Pest-Buda közötti gőzhajó-járatok közlekedtetésével. A kísérlet nem vált be, 1830-ban megindult a helyi hajózás. A forgalmat a Duna Gőzhajózási Társaság Franz nevű hajója bonyolította le.

Számos újabb kísérletezés és kudarc, félbe maradt terv után 1869-ben vízrebocsájtották az első, Ó-Budán készült 650 személyt befogadó hajót, amely vasárnap és ünnepnap mai értelemben vett csúcsgépjárműként bonyolított le. 1870-ben azonban az utasforgalom rohamos csökkenése miatt megszüntet-

ték a helyi hajózást. *Mindmáig rejtély, hogy néhány hónap alatt miért csappant meg ennyire az érdeklődés. Hosszú szünet után csak 1921-ben indul meg újra a helyi hajózás.*

1944 őszén a németek a helyi hajózást lebonyolító járműveket is felrobbantották, vagy elhurcolták. A felszabadult Budapest hidak és hajók nélkül maradt. Előlről kellett kezdeni. Ősi módon, evezős csónakokkal, motoros fabárkákkal fadereglyékkel tartották fenn a révátkelést. A siralmas helyzet az államosítás után változott meg. Megalakult a Fővárosi Csarnokok és Területhasznosító Vállalat. A fővárosi helyi hajózás első állami vállalatának első révcsoportható vezetője *Srankó József* volt. Nevéhez fűződik a helyi hajózás megújítása. A hősi korszaktól egészen a nyugdíjazásáig, 1967-ig irányította a helyi hajózást.

MINT „NAGY IDŐK” TANÚJÁVAL beszélgetek gözülő fekete mellett kőbányai lakásában. A leghitelesebben ő ismeri az eltelt huszonöt év történetét.

— Szívesen elevenítem fel emlékeim. Annál is inkább, mert az a megtiszteltetés ért, hogy a hajózási üzemegység jubileumi ünnepségén engem kértek fel díszelnöknek.

Nyolc darab benzines üzemű járműmotorossal és 14 darab evezőssel kezdtük az indulásnál. Ezek állapota is nagyon rozoga volt. Nem volt időnk sírálni, ismertük az ország helyzetét. Nekünk, az akkori hajózási vezetőknek és a munkásoknak kellett újjáépíteni a hajózást. Az államosítás után, 1953-ban a kez-



deti fejlődés után megrekedt a helyi vízi közlekedés újjászervezése. Megszűnt a Fővárosi Csarnokok és Területhasznosító Vállalat, megalakult a Dunai Rév Vállalat, amely az összes dunai révátkeléseket átvette. Sajnos a fővárosi helyi hajózással nem sokat törődött a vállalat. Közben megalakult a Magyar Hajózási Rt, amely átértékelte a helyi hajózás fontosságát és 1958-ban új, korszerű vízibuszokat állított forgalomba a Gellért tér és a Szabadságfürdő között.

1957-ben megszűnt a Dunai Rév Vállalat. Helyét a Fővárosi Kishajózási Vállalat vette át. Ez a változás hozta meg igazán a hajózás fellendülését. A még mindig forgalomban lévő primitív és életveszélyes fabárkák helyett modern, új hajók siklottak a Duna vizén. Jellemző adat 1967-ből: 21 darab korszerű, saját hajóval a Fővárosi Hajózási Vállalat 1905 fő utasférőhellyel, 2 millió 130 ezer utast szállított évente.

A KÖVETKEZŐ DÁTUM: 1968. A Fővárosi Hajózási Vállalat is beleolvad a BKV-ba. Megalakul a hajózási üzemegység. **(erős sztn)**

