

MOZGÁSBAN



XLIV. ÉVFOLYAM

2. SZÁM

BKV-s bajnokok

Az önálló buszágazat

125 éves a villamos és a HÉV

Alstom-tapasztalatok

Első BKV labdarúgó bajnokság

Kelenföld 100

Bizonyos értelemben

A LÉT A TÉT

– Interjú Bátora László gazdasági vezérigazgató-helyettessel

Idén 100 éves a BKV Előre SC



Kupakiállítás

100 ÉV, KÖZEL

1000 BAJNOKI CÍM,

OLIMPIAI

ÉS VILÁGBAJNOKI

GYŐZELMEK,

DÍJAK,

KUPÁK ÉS

SERLEGEK.

Mindez hamarosan megtekinthető lesz a BKV Földalatti Vasúti Múzeumban, a Deák téren.



TARTALOM

PROGRAMAJÁNLÓ 2.

HÍREK4-5.

HÍREK A VILÁGBÓL 6.

AKTUÁLIS

BKV-s diadal..... 7.

INTERJÚ

Bátora László gazdasági vezérigazgató-helyetttessel.....8-9.

AKTUÁLIS

Indulnak az Alstomok 10.

Önálló buszágazat..... 11.

KELENFÖLD 100..... 12.

FORGALOMBIZTONSÁG

Változó környezet..... 13.

VISSZAPILLANTÓ

A metró aranykora 14-15.

AZ ÚJ SZERVEZET..... 16-17

VISSZAPILLANTÓ

125 éves a budapesti villamos és a HÉV..... 18-20

AKTUÁLIS

Járművezető verseny 22.

Troli Nyílt Nap 23.

LABDARÚGÓ KUPA

Mindenki győzött24-25.

MÚZEUM

Időutazás26-27.

JELEK

Merre van az arra?28-29.

GYEREKSAROK

Apák és babák 30.

HIRDETÉS 31.

TISZTELT OLVASÓK, KEDVES KOLLÉGÁK!

A lapkészítés sajátossága, hogy amíg az olvasó elsőként a szerkesztőségi beköszöntővel „találkozik”, addig mi, a lap írói, szerkesztői kénytelenek vagyunk utoljára hagyni ennek megírását, hiszen a magazinnak készen kell lennie ahhoz, hogy tudjuk, mit is ajánljunk Önöknek/Neknek.

Ahogy forgattuk a majdnem kész számot, szinte csak kapkodtuk a fejünket: korszakokat ugrunk előre-hátra, múltból a jövőbe és vissza. De így van ez rendjén egy ilyen nagy múltra visszatekintő, de a mai napig aktív, alakuló, változó vállalat esetében, amelynek újabb és újabb kihívásokkal kell szembenéznie.

Így történhetett, hogy míg az egyik oldalon visszarepülünk a MÚLT-ba, a metró aranykorába, amikor még csak épültek az első állomások és megérkeztek az akkor még vadonatúj szerelvények, egy másik oldalon már a JÖVŐ metrójáról, az első forgalomba került Alstom kocsiról szerzett tapasztalatokat összegezzük.

Kiemelt helyen emlékezünk meg a fővárosi közlekedés jeles MÚLT-járól, arról, hogy idén 125 éves a HÉV-es villamosközlekedés és 100 éves a kelenföldi kocsisín, miközben megpróbáljuk tisztázni a JÖVŐ-ben ránk váró változások, az új szervezeti átalakulás – az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság megalakulása – körüli fogalmakat és történeteket. MÚLT-ba tekintünk, amikor a 20-éves szentendrei múzeumot köszöntjük, és a nagysikerű plakátkiállítást mutatjuk meg azoknak, akik lemaradtak róla, és a JÖVŐ-be nézünk, amikor keressük azokat a BKV-s alkotókat, akik egy következő kiállítás művészei lehetnek majd.

Komolyan beszélünk a JÖVŐ-ről Bátora Lászlóval, akivel elemezzük, mi vár ránk az elkövetkező időszakban, amikor már a „lét a tét”, és kicsit komolytalanabban számolunk be arról a szombatról, amikor mindezt csak a foci pályán éreztük az első BKV Labdarúgó Bajnokságon. A MÚLT sikereit mutatjuk be majd azon a kiállításon, ahol a BKV ELŐRE SC serlegeit és kupáit tekinthetik meg a látogatók és a legnagyobb büszkeséggel adunk hírt a JELEN legjobb villamosvezetőiről, akik külföldön bizonyították: van, amiben a legjobbak vagyunk!

A Mozgásban magazin szerkesztősége

KEDVES KOLLÉGÁK!



125 ÉVES A BUDAPESTI
VILLAMOS ÉS HÉV
KÖZLEKEDÉS

Reméljük, mindenki megkapta a 125 éves budapesti HÉV- és villamosközlekedés alkalmából készült kiadványunkat. Szeretettel, tisztelettel és odaadással készítettük, bízunk benne, mindenki tetszését elnyeri!
A kiadvány megvásárolható a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumban és a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumban. Jó szórakozást kívánunk hozzá!

HÍREK ITTHONRÓL

20 ÉVES A BKV SZENTENDREI VÁROSI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI MÚZEUMA

20 év, 3000 négyzetméter fedett és 2000 négyzetméter szabad-téri kiállítási tér, közel 70 jármű és havonta közel 4000 látogató. Ez a BKV szentendrei múzeuma számokban, és még sokkal több emlékekben, élményekben, múltidézésben.

2012. július 14-én 20 esztendő lett a BKV szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeuma. A gyűjtemény kezdetben csak 18 járműből állt, ez a szám mára már 70-re nőtt. A múzeum épületét eredetileg 1914-ben HÉV kocsiszínek szánták, tavaly pedig műemlékké nyilvánították. Ez még rangosabbá emeli a már így is nagy népszerűségnek örvendő múzeumot, hiszen havonta közel 4000 látogató tér be megcsodálni a legendás járműveket.

A járműveken túl a múzeum tekintélyes mennyiségű és egyedülálló fotótablókkal és tárgyi emlékekkel 180 évnyi budapesti közlekedéstörténetet mutat be az 1832-ben elindított omnibusz-közlekedéstől kezdődően. A múzeumlátogatás pedig a szó szoros értelmében maradandó élmény lehet, hiszen a múzeumban különféle ajándéktárgyak és közlekedéssel kapcsolatos szakkönyvek is megvásárolhatóak.

Ahogy az elmúlt két évtizedben mindig, továbbra is várjuk a járműrajongókat és a közlekedés iránt érdeklődőket a már jól megszokott helyen és nyitvatartási időben.



FELÚJÍTÁS A 4-6-OS VONALÁN

Október közepétől felújítják a 4-es és 6-os villamosok pályáját a Corvin-negyed M és a Blaha Lujza tér M között.

A villamospálya leginkább elhasználódott szakaszainak felújítására kerül sor idén ősszel október 13-a és november 4-e között a 4-es és a 6-os villamosok vonalán az Üllői út és a Bérkocsis utca között. Ebben az időszakban a villamosjáratok megosztva, két szakaszon: a dél-budai végállomások és a Corvin-negyed M, valamint a Blaha Lujza tér M és a Széll Kálmán tér M között közlekednek. A Boráros tér H és a Blaha Lujza tér M közötti szakaszon 4-6V jelzésű villamospótló autóbuszok járnak majd, teljes vonalukon az ideiglenesen kialakítandó buszsávban.

A BKK és a BKV célja, hogy a felújítás idején is a lehetőségekhez mérten zavartalan és biztonságos legyen a forgalom. Az esetleges kellemetlenségek és késések miatt utasaink türelmét és megértését kérjük és köszönjük!

ISMÉT DALLAMOS VOLT A VILLAMOS

A BKK és a BKV idén is csatlakozott a Dallamos Villamos elindításával a Magyar Dal Napja rendezvényeihez.

Ennek keretében szeptember 2-án és szeptember 8-án a 4-es villamos vonalán, a Nagykörúton közlekedő UV-szerelvényen régi és új magyar slágereket előadva számos együttes mutatkozhatott be a közönségnek.

Az érdeklődők számára különleges alkalmat jelentett, hogy az UV-szerelvény mindkét kocsi-jában egy-egy zenekar játszott végállomástól végállomásig egy rendhagyó koncert keretében.



A villamoson a Bogoz is játszott

GŐZMOZDONY GRAND PRIX A VASÚT-TÖRTÉNETI PARKBAN

Szeptember 15-16-án a budapesti Vasúttörténeti Parkban óriási közönség előtt rendezték meg a több mint egy évtizedes múltra visszatekintő XII. Közép-Európai Gőzmozdony Grand Prix-t.

A rendezvényre Európa számos országából érkeztek gőzmozdonyvezetők, sőt mozdonyok is. A megmérettetésen immár hagyományosan a BKV muzeális hév mozdonya, a BHÉV 27-es is bemutatkozott. A hat mozdony ügyességi versenyében a BKV járműve már az első napon a töle megszokott első helyezést érte el, és a második nap is ezüstérmes lett. Továbbá a kétnapos program látogatói ezt a mozdonyt választották meg a legszebb gőzmozdonyoknak, így övé lett a „Mozdony-szépe” koszorú is.

A mozdony eredetileg 1902-ben készült a Magyar Királyi Államvasutak Gépgyárában, Budapesten. A villamosítások során feleslegessé vált gépet 1929-ben az ácsi cukorgyárnak adták el, ahol évtizedekig „dolgozott”, mígnem visszakerült a BKV tulajdonába és üzemképes, muzeális felújítását követően az egyik legnépszerűbb múzeumi járművünk lett. Az idén ünnepelt 125 éves villamos és hév közlekedés kapcsán a 110 éves mozdony sikerére különösen büszkéek lehetünk.



MEGÚJUL A TÖMEGKÖZLEKEDÉS KAPOSVÁRON

Több mint fél milliárdot költ a tömegközlekedés megújítására a kaposvári önkormányzat. Az unió által támogatott korszerűsítés jövőre zárul.

Új autóbuszöblöt négy helyen építenek a városban, 40 megállóba utasváró, a legforgalmasabb pontokra pedig 200 kerékpártámasz kerül, közölte Szita Károly polgármester. Közel 80 helyen nincs még fedett buszváró, ezeket is felépítik, tette hozzá.

A beruházás keretében kiépítik azt a tájékoztató rendszert is, amely így a megállóknban nagyméretű elektronikus táblákon informálja az utasokat arról, hogy mikor érkezik a busz, mennyit kell még várakozni, vagy éppen hol jár. Ezek az adatok a buszokon található képernyőn is olvashatók lesznek. A pályaudvaron pedig a mozgáskorlátozottak számára külön menetrend jelzi majd az alacsony padlós járműveket, a látássérültek számára pedig speciális térképeket és tájékoztatókat helyeznek ki. Az Unió által finanszírozott 600 milliós beruházással jövőre készülnek el.



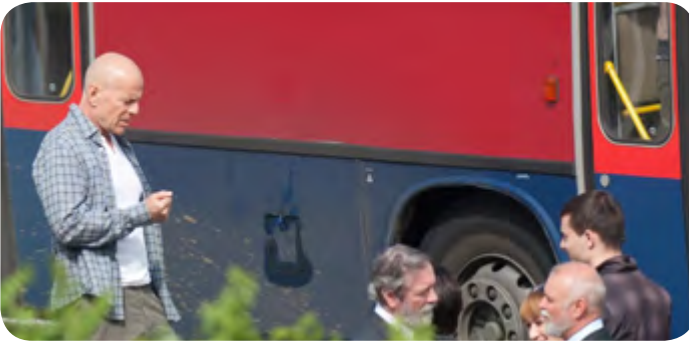
MEGKAPTA A TÍPUSENGEDÉLYT A MISKOLCI VILLAMOS

Megkapta a típusengedélyt a cseh Skoda konszern által Miskolcnak gyártott villamos – közölte a város polgármesteri hivatala.

A projekt keretében harmincegy járművet szállítanak Miskolcra 18,6 milliárd forint értékben. Az első kettő ezek közül 2014. elején érkezik, majd havonta 3-3 jármű készül el, az utolsót pedig 2015 februárjában kapja meg a város. A villamosokat a csehországi Plzenben gyártják.

A légkondicionált, alacsonypadlós villamosok befogadó képessége több mint 200 utas, mindkét irányban nyitható ajtóval rendelkeznek. Az új villamosok a fékezés energiát hasznosítani tudják, ezzel mintegy 20-30 százalékos energia-megtakarítás érhető el. A miskolciak szavazhattak az új villamosok „külséjére”, a több mint 26 ezer leadott szavazatból, a nyertes járműre több mint 13 ezren szavaztak.

Az új villamos oldalán így ott lesz a környezetbarát technológiát is jelző növényi motívum. Miskolcon zömmel uniós forrásból, mintegy 40 milliárd forintból fejlesztik a villamosközlekedést.



HÍREK A NAGYVILÁGBÓL

VILLANYBUSZ BÉCSBEN

A bécsi közlekedésről korábban is írtunk. A legújabb történés minden bizonnyal az, hogy a belvárosi minibuszos vonalak új járműveket kapnak. Egészen pontosan tisztán villamos üzemű kocsik veszik át az uralmat a 2A és a 3A viszonylaton.

A Wiener Linien a belvárosi 2A és 3A autóbusz-viszonylatokra szerezte be az új járműveket, amelyek a felsővezetékéről töltődnek menet közben. A sajtó képviselőinek már bemutatták az új járműveket, a nagyközönség pedig szeptember 15-én találkozott velük. A tisztán villamos üzemű jármű a Rampini és a Siemens együttműködéséből jött létre.

A Wiener Linien a közelmúltban már kiépítette a végállomási töltődéshez szükséges felsővezetéseket, az új buszok pedig folyamatosan állnak forgalomba a két viszonylaton.

A kocsik napközben, a végállomásokon gyorstöltéssel 15 perc alatt tölthetők fel. A garázsban éjszaka lassú üzemmódban töltik fel a kocsi energiatárolóit. Érdemes megjegyezni, hogy a kocsi klímája és fűtése is tisztán elektromos üzemű, a Wiener Linien úgy számol, hogy mintegy 20%-os energiamegtakarítást érhetnek el azáltal, hogy a fékezéskor keletkezett villamos energiát tárolni tudja a kocsi és később fel tudja azt használni.

A 7,72 méter hosszú busz 2,2 méter széles, összesen 44 utast képes befogadni: 9 ülőhelye és 35 állóhelye van, egy feltöltéssel 150 kilométert tud megtenni.



BUSZVONAL LESZ A VASÚTBÓL JAPÁNBAN

A 2011. márciusi földrengésben több vasútvonal is megrongálódott, illetve megsemmisült. A japán szakemberek leleményességének köszönhetően az egyik vasútvonal zárt pályás autóbuszvonalként kel új életre.

Amint az közismert, a földrengés és cunami sújtotta Észak-Kelet Japánban a part-menti vasútvonalak súlyosan megrongálódtak. Az egyik érintett vonal, Kesennuma volt, amit a cunami gyakorlatilag megsemmisített.

Mégis, a japán szakemberek leleményességének köszönhetően egyelőre úgy tűnik, hogy a Kesennuma vonallal kapcsolatban sikerült a helyi önkormányzatokkal megegyezni, és zártpályás autóbuszvonallá épül át a vasútvonal. Az első kilométereken az átépítés már el is készült, beindult a próbaüzem, augusztus 20. óta pedig már utasokat is szállítanak az autóbuszok az egyelőre 2 km hosszan kiépült pályán.

A helyiek ugyan szerették a vasútjukat, de belátták, hogy annak újjáépülésére még sokat kellene várniuk, és még többet kellene költeniük, ezért elfogadták a buszközlekedést helyette. A megoldás egyelőre nagyon sikeresnek tűnik, olyannyira, hogy Japán középső részén, a legnagyobb magánvasúti társaság, a Kintetsu is bejelentette, hogy két vonalát zártpályás autóbuszvonallá szeretné átalakítani.



ÚJ METRÓVONALAT AVATTAK SZÓFIÁBAN



Augusztus végén José Manuel Barroso, az Európai Bizottság elnöke avatta fel Szófiában az európai alapokból finanszírozott új metróvonalat, rajta az Európai Unió nevű metróállomást, amelyet a megépítés után 30 évvel helyeztek üzembe.

Az állomás a nevét köszönetképpen kapta, amiért az EU végül 157 millió euróval támogatta a második metróvonal építését. A megállót egyébként még 1981-ben építették meg.

Az 1979-ben megkezdett szófiai metróépítést pénzhány miatt többször is felfüggesztették. Az első szakaszt csak 1998-ban helyezték üzembe, de a teljes első metróvonal japán támogatással 2009-re épült meg.

A második 10,6 kilométeres 11 állomással rendelkező vonalat nemrég helyezték üzembe. A munkálatok idején végzett ásatások miatt többször is módosítani kellett a metró nyomvonalát, amelynek Serdica nevű állomása a romok alatt épült fel.

A második metróvonal várhatóan 20 százalékkal javítja a 2,2 millió lakosú, zsúfolt bolgár főváros közlekedését. A metrót naponta 380 ezer utas használja majd a városháza számításai szerint. A harmadik, 15 kilométer hosszú vonal kiépítését a következő évekre tervezik.

BKV-S DIADAL

az európai villamosvezető versenyen

Legnagyobb örömünkre a BKV csapata diadalmaskodott a Drezdában megrendezett I. Európai Nemzetközi Villamosvezető versenyen. A *Veperdi Tamás – Ledniczky Zsuzsanna* összetételű BKV-s csapat fantasztikus teljesítményével 17 város villamosvezetőjét utasította maga mögé a drezdai közúti vasúti közlekedés 140 éves jubileumán megrendezett nemzetközi versenyen és lett megérdemelten Európa bajnok. A hír jelentős sajtóvisszhangot kapott, a BKV-s csapat tagjai azóta számtalan interjút adtak.

A kétnapos szakmai megmérettetés szeptember 29-30-án zajlott Drezdában, ahol számos európai nagyváros képviseltette magát. A verseny apropóját az adta, hogy 140 éve indult az első lóvasút Drezdában, ennek emlékére a helyi közlekedési vállalat, a DVB nagyszabású rendezvénysorozatot szervezett. Az események csúcspontját az I. Villamosvezető Európa Bajnokság jelentette, ahol 10 országból 17 város villamasközlekedést üzemeltető társaságának csapata indult.

A RÉSZTVEVŐK:

Ausztria: Bécs; Belgium: Brüsszel; Csehország: Ostrava; Franciaország: Lyon, Párizs; Hollandia: Rotterdam; Lengyelország: Krakkó; Magyarország: Budapest; Németország: Berlin, Drezda, Frankfurt am Main, Lipcse, München, Saarbrücken, Stuttgart; Olaszország: Firenze; Spanyolország: Barcelona

A mezőny roppant színes volt. A BKV csapata alapos felkészítés után indult a versenyre. Az Európa-bajnokság feladatait csak egy nappal a verseny előtt, a helyszínen ismertették, de Veperdi Tamás és Ledniczky Zsuzsanna a hazai felkészülés során dr. Varga Zoltán osztályvezető irányításával számos olyan vezetéstechnikai elemet gyakorolt, amelyek kitűnően megalapozták a versenyfeladatok precíz végrehajtását. Emellett áttekintették azokat a járműjellemzőket is, amelyek alapján egy számukra idegen villamostípus kezelését is megfelelő szinten el tudják végezni, hiszen olyan járművek, amilyeneken Drezdában versenyeztek, Budapesten nem közlekednek.

A versenyfeladatok nehezek és változatosak voltak. Többek között a járművezetők sebességérzékelését, térlátását, egészségügyi ismereteit



Ledniczky Zsuzsanna és Veperdi Tamás

is próbára tették. A versenyen elsősorban vezetéstechnikai ügyességi versenyszámok szerepeltek, ezt egészítette ki az elsősegélynyújtás területén megoldandó elméleti és gyakorlati feladat. A vezetőfülkékben ráadásul a feladatok elvégzése közben egy teli pohár víz mutatta, milyen érzékkel kezeli a szerelvényt a villamosvezető.

Első feladatként a versenyzőnek pontosan 15 métert kellett haladnia a rajtvonalától. Az előírt távolságtól való eltérést centiméterenként 1 pont levonással büntették.

A második feladatban a vágány mellett jármű elhaladásához szükséges szabadon tartandó minimális távolságot kellett megbecsülni. A vágány mellé egy akadályt kellett elhelyezni

úgy, hogy a villamos éppen elférjen (űrszelvény biztosítása). A feladatot nehezítette, hogy mindezt kissugarú ívben kellett végrehajtani. A beállított akadály mellett elhaladva a minimálisan szükségesnél nagyobb távolság esetén centiméterenként 2 büntetőpontot vontak le, azonban ha a jármű hozzáért az akadályhoz, azt 300 büntetőponttal sújtották.

Ezután legalább 30 kilométer/órás sebességre kellett felgyorsítani a villamost, (az alacsonyabb sebességet itt is büntették), majd rövid távolságon belül, egyszeri fékezéssel kellett úgy megállni, hogy a jármű eleje minél közelebb legyen a vágányon keresztbe elhelyezett akadály előtt. Az eltérés centiméterenként 1 pont, az akadályhoz való hozzáérés 300 pont levonással járt. Ezt követően letakarták a kilométerórát, majd a szerelvényt pontosan 20 kilométer/órás sebességre kellett gyorsítani. Egy kilométer/órás eltérésért 20 pont levonás járt.

Ezt követően a hibapontokat összegezték, a csapattagok eredményeit összeadták, és ez alapján alakult ki a végső sorrend. A BKV Zrt. csapata kiválóan helytállt és nagyszerű versenyzéssel, kiemelkedő teljesítményt nyújtva szerezte meg az első helyet, és lett megérdemelten Európa-bajnok! Mindkét versenyzőnk, Ledniczky Zsuzsanna és Veperdi Tamás is rendkívül precízen hajtotta végre az előírt feladatokat, és a kiemelkedő szaktudás mellett nagyszerű versenyzői erényekről is tanúbizonyságot tettek.

A BKV kedvezőtlen finanszírozási helyzete következtében a műszaki infrastruktúra szinten tartása, fejlesztése nagy nehézségekkel jár, és ilyenkor megnő a szerepe az emberi tényezőnek. Mindezek ellenére továbbra is kiemelt szerepet fordítanak az oktatásra, ezért a villamos járművezető képzés színvonala kiváló, így a legjobb villamosvezetők nemzetközi összehasonlításban is megállják a helyüket.

A 125 éves budapesti villamasközlekedés évfordulóján elért szép eredmény magáért beszél. A Budapesti Közlekedési Központ és a BKV Zrt. egyaránt büszke arra, hogy az I. Európai Nemzetközi Villamosvezető Verseny győztesei Budapesten teljesítenek szolgálatot. A fantasztikus győzelem jelentős sajtóvisszhangot kapott, és a BKV-s csapat tagjai rengeteg interjún vannak túl. Az elért eredményhez ezúton is gratulálunk!

AZ 1. VILLAMOSVEZETŐ EURÓPA-BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE:

1. Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság (BKV Zrt.)
2. Drezdai Közlekedési Társaság (DVB)
3. Brüsszeli Közlekedési Társaság (STIB)

BIZONYOS ÉRTELEMBEN A LÉT A TÉT

Interjú Bátora László gazdasági vezérigazgató-helyettessel



Szemléletváltás, a régi privilégiumokról való lemondás, a szokásjogok felülbírlata kell ahhoz, hogy a BKV sikeresen vegye a kihívásokat – mondja Bátora László.

A gazdasági vezérigazgató-helyettessel a finanszírozási lehetőségekről, utakról, fejlődési irányokról és a BKV jövőjéről beszélgettünk.

Korábban mennyire ismerte a BKV-t? Érték meglepetések?

Nem kerestem „egzotikus célpontokat”, amikor idejöttem. Éltam egy lehetőséggel, amit máig nem bántam meg, hiszen ilyen nagy cégnél még sosem dolgoztam, óriási kihívás és nagyon izgalmas felfedezés ez számomra. A társaság gazdasági helyzetével újságolvasó emberként természetesen nagyjából tisztában voltam. Sok tekintetben viszont kelle- mes, jó értelemben vett csalódások értek. Azt láttam ugyanis, hogy bár a BKV-nak rossz a „híre”, itt igenis intenzív a munka, szakmai- lag felkészült emberek dolgoznak, akik a szűk

mozgástér ellenére fenntartják ezt az üzemet. Heroikus harc zajlik a frontvonalon is, ahol a járműveinket készítik fel a napi szolgáltatások elvégzésére, mindenki hatalmas erőket mozgósít, hogy helyt álljon, és biztosítani tudjuk Budapest közlekedését. Az szintén az ideér- kezésem után vált számomra világossá, hogy a fővárosi tömegközlekedés igazából európai viszonylatban is kiemelkedő terjedelmű és lefedettségű.

Milyen alternatívákat, lehetőségeket lát a BKV helyzetének megoldására?

Egyértelmű, hogy a rendelkezésre álló finan- szírozási lehetőségek nem biztosítják a BKV számára a stabil, jó színvonalú működést, ami lehetővé tenné az úgynevezett belső adósság csökkentését is – ez alatt a műszaki állomány elvárható és jelenlegi állapota köz- ti különbséget értem. Ami a belátható jövőt illeti, nem vagyok optimista: kiindulva az ál- lami és a fővárosi költségvetés helyzetéből nem látom reálisnak, hogy jelentős mennyi- ségű többletforrás bevonásával a finanszíro- zási helyzet számottevően javulhatna. Az már ma is látszik, hogy az idei év hátralévő része és a jövő év is nagyon nehéz lesz, 2014-től pedig meg kell kezdeni a nyár elején átstruk- turált adósságállományunk törlesztését. Ilyen körülmények között csak fegyelmezett gaz- dálkodással, a hatékonyság lehetőségeinek folyamatos keresésével lehet fenntartható módon biztosítani a működést. A BKV-t áram- vonalas, hatékonyabban működő vállalattá kell alakítanunk, ami alkalmazkodik, illetve igazodik a körülötte lévő versenyhelyezethez, vagyis olcsóbban és megfelelő színvonalon szolgáltat. De azt is látni kell, hogy az elmúlt években végrehajtott költségcsökkentési in- tézkedések után, már nincsenek olyan jelen- tős tartalékok a rendszerben, aminek feltára- sa megoldaná vagy számottevően enyhítené a fővárosi tömegközlekedés finanszírozási problémáit. A szolgáltatási színvonal javítá- sához a külső források bevonása elengedhe- tetlen, amit a tulajdonosnak és/vagy a meg- rendelőnek kell biztosítania, banki hitelek- ből ugyanis nem lehet megfelelően finanszírozni a BKV működését.

Mennyire lehet pusztán gazdasági, a cé- gen belül megoldható problémának te- kinteni a BKV finanszírozását és mennyire politikai kérdés?

Semmiképp nem nevezném politikainak a problémát, hiszen alapvetően a forráshiány okozza a nehézségeket, ami ma politikától független realitás. Viszont, ahogy az előbb is utaltam rá, a belső tartalékok végesek. Többletforrás kellene, de az állami költség-

vetés megszorító ágon van. A 2013-as költ- ségvetésben 10 milliárddal kevesebb lesz a tömegközlekedés finanszírozását támogató állami normatíva, aminek pótlására egyelőre a fővárosban még nem találtak megoldást. Azaz, miközben többletforrásokat igényelne a rendszer, az állam hátralépésével egyelőre szűkülnek a tömegközlekedés forrásai. Ezért mondtam azt: nem vagyok én sem optimis- ta, nem látom, hogy a helyzet rövidtávon és gyorsan megoldható lenne.

Tarlós István főpolgármester folyama- tosan egyeztet a kormánnyal, még nem zárultak le a tárgyalások. Mit lát, meddig biztosított a BKV anyagi helyzete?

Nem kérdés, hogy tömegközlekedésre szük- ség van. A BKV működését – valamilyen mód- ón – eddig is mindig biztosította a rendszer. Ha végképp elfogyott a pénz, az utolsó pilla- natban valamilyen formában mindig érkezett segítség, nem álltak le a járataink. A helyzet ma ennél sokkal jobb: a BKV a közszol- gáltatási szerződé- se alapján szol- gáltatási díjra j o g o s u l t, amit havon- ta számláz a meg- r e n d e - lőnek. A működés finanszí- rozása így biztosított. Két területen azonban látok problémát. A je- lenlegi szolgáltatási rendszerben rendkívül szű- kösek a beruházási kereteink, ami – tekintettel az elöregedett járműflottára és infrastruktúrára jelentős kockázat. A másik gond az adósságállomány kezelése. Az uniós szabályok lehetővé teszik a kamatköltségeink érvényesítését, de a tőketörlesztés már nem elszámolható. Ennek biztosítása csak az úgy- nevezett elismert nyereség terhére történhet, aminek mértéke függ a rendelkezésre álló tömegközlekedési keretek mindenkori nagy- ságától. A BKV középtávú üzleti terve alapján sajnos kijelenthető, hogy a szűkös források még jobb időkben sem teszik lehetővé, hogy az elismert nyereség az esedékes tőketörlesz- tés mellett a műszaki megújulást is finanszí- rozza. Ez utóbbi egyelőre csak uniós források bevonásával biztosítható. Jó példák erre az új metró vagy a jövőre induló 1-es 3-as villamos pályafelújítás. Ezek egyenként óriási összegű

beruházások, de az elmúlt évtizedek elma- radt fejlesztései miatt elhasználódott jármű- parkunk megújítására nincsenek forrásaink.

Miközben az elvárás megvan...

Jogosan, hiszen mindenki azt szeretné, hogy az utasok szép állapotú, légkondicionált, ala- csonypadlós buszokkal közlekedhessenek. Ennek nyilvánvalóan ára van, és ezt az árat valahol, valakinek ki kell fizetni.

Mi változott május 1-je óta, illetve az el- múlt egy évben?

A kialakulóban lévő új tömegközlekedési modellben megjelenik a BKV számára ed- dig ismeretlen verseny, vagyis komoly ha- tékonyság-kényszer alá kerül a rendszer. Tudomásul kell vennünk, hogy a megvál- tozott környezetben más módon kell mű- ködni, hiszen bizonyos értelemben a lét a tét. A gumikerekes üzletágban – az új közszolgáltatási szerződés alap- ján – a piacunk 33% át meg fogjuk tudni őrizni, de a cél nyilvánvalóan nem ez, hanem a 100%. Utóbbi ma nem tűnik teljesen re- álisnak, hiszen küszöbön az el- ső komolyabb k i s z e r v e z é s (150 új busz- tender) ered- ményhirdetése. Ez 11,5 millió km éves teljesítmény- csökkenést jelent a BKV számára. Vagyis a piacvesztés lehetősége im- már nemcsak rémkép – komoly kihívások előtt állunk.

Elég rugalmasnak látja a BKV-t ahhoz, hogy felvegye a tempót?

Kell hozzá szemléletváltás, a régi privilé- giumokról való lemondás, a szokásjogok felülbírlata. És sokszor – sőt mondhatom, a legtöbbször – fájdalmas lépéseket is meg kell tennünk, hiszen a hatékonyság az jelenti, hogy olcsóbban szolgáltatjuk az elvárt minő- séget.

Álmodott a BKV-ról, amióta itt dolgozik?

Álmodtam már a cégről, de okozott már ál- matlan éjszakát is a BKV! Amit az ember napi 10-12 órában intenzíven csinál, azt nagyon nehéz az asztalon hagyni és nem hazavinni.

–ke–

Forgalomba állt az első Alstom metrószerelvény

POZITÍV FOGADTATÁS

Szeptember 7-én péntek délelőtt állt forgalomba az első Alstom Metropolis szerelvény a 2-es metró vonalán. Az Örs vezér terén tartott ünnepélyes eseményen beszédet mondott Tarlós István főpolgármester, és részt vett Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója, Bolla Tibor, a BKV vezérigazgatója és Gallatz Zoltán, az Alstom Transport ügyfélkapcsolati igazgatója. A beszédet követően a főpolgármester meginvitálta az érdeklődőket a szerelvény első útjára. Az új metró hiba nélkül teljesítette a napot, az üzemeltetési tapasztalatok pozitívak.



209 ülőhely, 1023 utas

A főpolgármester nem túlzott: a Metropolis 209 ülőhellyel rendelkezik, összesen 1023 utast tud szállítani, minden kocsijának mindkét oldalán négy-négy széles ajtó teszi lehetővé az utasok gyorsabb ki- és beszállását. A 70 kilométer/órás sebességre képes szerelvények egyterűek, azaz az utasok végigsétálhatnak az elejétől a végéig az 1,5 méter széles átjárókon, ami a zsúfoltságot is csökkenti és egyenletesebbé teszi a vonat kihasználtságát, hasonlóan nagykörúti villamosokhoz. Utasaink kényelmét a beépített légkondicionáló és a legmodernebb utastájékoztató rendszer szolgálja.

„Korszakváltás tanúi vagyunk a budapesti közösségi közlekedés történetében, véget ért a retro korszak a főváros földalattijában” – jelentette ki Tarlós István, majd hozzátette, hogy a régi szerelvények a hatvanas évek dizájnja révén, az iparvárosi szocializmus időszakát és életérzését sugallták. Kopottasan, rozsdásan, zörögve, nyikorogva indultak a kocsik, amelyek „egy elmúlt időszak itt maradt relikviái voltak”. Sok volt velük a baj, naponta leálltak, nem egyszer ki is gyulladtak, veszélyesen elavultak. „Egy új kor modern, elegáns és kényelmes járműve indul ma útjára, szolgálja majd napi szinten az utazók kényelmét, új igény szintet és új szellemiséget hozva a peronokra. Mostantól kezdve nem kell majd szégyenkeznünk, nemzetközi szinten is magas minőségű, elegáns, tiszta, minden igényt kielégítő, mondhatni nagyszerű járművek várják majd a peronon az embereket.”

Havonta 2-3 új szerelvény

Szeptembertől folyamatosan, havonta 2-3 metrószerelvény forgalomba állítására lesz lehetőség. Az Alstomnak 2013. február 13-ig kell az utolsó szerelvényt is Budapestre szállítania, így a legutolsó várhatóan 2013 márciusában áll forgalomba. A városvezető kitért arra is, hogy az üzembe helyezés során előfordulhatnak kisebb, kényelmetlenséget okozó hibák, ezért az utasok megértését kéri.

A próbaút

Az ünnepi beszédet követően a főpolgármester meginvitálta az érdeklődőket a szerelvény első útjára. A próbaút az elvárásoknak megfelelően zavartalan volt, az utasok a jármű minden szegletéről felvételeket készítettek. A jármű ezt követően forgalomban maradt. A Metropolis

zavartalanul teljesítette az első napot, mindössze egy-két perces késések fordultak elő a nagyobb utasforgalom miatt – közölte Vitézy Dávid. Hozzátette, pozitív volt az új szerelvény fogadtatása, a szokásosnál többen utaztak pénteken a 2-es metró vonalán.

Az üzemeltetési tapasztalatok pozitívak

Az új szerelvény forgalomba állítását követően pozitív tapasztalatokról számolhatunk be. A szerelvény elődjénél halkabb, járművezetőink örömmel vezetik. Az üzemeltetés első két hetében az utasforgalomban részt vevő vonatokon nem volt olyan váratlan probléma ami a vonatok rendelkezésre állását befolyásolta volna. A szerelvény utastájékoztatására érkezett visszajelzések alapján a BKV és a BKK közösen vizsgálja a jobb komfortérzet és nagyobb utas biztonságot jelentő módosítások megtételét valamint az utasoknak szóló tájékoztató elkészítését, mert ezen új metrószerelvény utasok által történő használata is eltér a megszokottól.

150 millió euró

Az Alstom 22 szerelvényt gyárt a 2-es vonalára, hároméves karbantartást biztosít, továbbá karbantartó eszközöket, tartalék alkatrészeket és egyéb szakmai szolgáltatást, így oktatást nyújt 150 millió euró értékben. Jelenleg 7 szerelvény van már a BKV-nál, ebből az első állt szeptember 7-én forgalomba. A metrószerelvényeket Franciaországban tervezték, a kocsiszekrények gyártása és a szerelvények összeszerelése az Alstom Transport lengyelországi – Katowicében található – gyártási központjában történt. A szerelvény fékezőkor áramot táplál vissza a hálózatba, ily módon üzemeltetéséhez kevesebb energia szükséges és olcsóbb is.

A járművezetők

A járművezetői képzés a szerelvények utasforgalomba történő beállításával párhuzamosan történik. Ezen típusképzés két részből áll egy elméleti és egy gyakorlati részből ezért is láthatják utasaink, hogy egyes szerelvények utasok nélkül közlekednek a vonalon. Jelenleg 19 metró motorkocsivezető rendelkezik érvényes vizsgával az új járműre, míg a segédvezetők közül 11 fő mondhatja ezt el magáról. A szolgálati előjárókat is figyelembe véve a forgalmi területről összesen 40 fő rendelkezik a szükséges tudással az új metrószerelvényekkel kapcsolatosan

Új biztosítóberendezés

A későbbiekben természetesen új biztosítóberendezésre is szükség lesz. Az új biztosítóberendezés beüzemelésére akkor lesz lehetőség, ha már csak új szerelvények közlekednek a 2-es vonalon. A berendezés tesztelése már elkezdődött, ma is tart, egyelőre csak éjszakai üzemszüneti időszakban. Az új biztosítóberendezés tovább növeli a biztonságot, gyakorlatilag a vonat automatikus irányítását biztosítja az állomások között, így egy járművezetővel történő közlekedés valósulhat meg a 2 metró vonalán.

A metró hangja: Szalóczy Pál

Az új metrókon a Szalóczy Pál hangján hallhatják a következő megálló bemondását az utasok. A Budapesten utazók számára nem újdonság, hogy a jellegzetes hangú rádió- és tévébemondó szól hozzájuk, hiszen 15 évig az ő hangjára záródtak az ajtók a metróban. Szalóczy Pálra egy Facebook-bejegyzés alapján talált a BKK, amelyben az ismert bemondó azt írta, hogy Magyarország legismertebb hangja munkát keres. Innentől egyenes út vezetett az új metróhoz, így az ő hangján kapnak információt az utasok az új Alstom-kocsikon.

AZ ÖNÁLLÓ BUSZÁGAZAT

Nagyjából két hete dolgozunk az új szervezeti egység alapján – lassan mindnyájan kezdjük megszokni az új rendszert. De vajon érteni is? Szó van átszervezésről, kiszervezésről, divízióvá alakításról, holdinggá válásról... Az információ sokszor torzul, így érthető az aggodalom. Megpróbáljuk tisztázni a fogalmakat és a történéseket.

A május 1-jével életbe lépett közszolgáltatási szerződés értelmében a Budapesti Közlekedési Központ lett a BKV Zrt. vagyongazdálkodója és a szolgáltatás megrendelője. Attól azonban, hogy a BKK a vagyongazdálkodó, az infrastruktúrát, járműveket, ingatlanokat és egyéb tulajdonokat érintő viszony nem változott: ezek továbbra is a BKV tulajdonában vannak. Társaságunk tulajdonosa pedig változatlanul Budapest Főváros Önkormányzata. A lényeges változás az, hogy megrendelőként a BKK külső partnereket (operátorokat) is bevonhat a szolgáltatásba – a jogszabályok Budapesten ezt maximum 66%-os arányig engedélyezik, azonban ilyen magas számokról egyelőre szó sincs. A tervek szerint a VT Transman a jelenlegi napi 100 db Budapesten forgalomba adott autóbuszt további 150-nel egészíti ki, vagyis naponta 250 db VT Transman által üzemeltetett busz fog közlekedni a fővárosban, ami azzal jár, hogy a BKV jelenleg kiadott 1150 autóbusza helyett csak 1000 darabot ad forgalomba naponta.

Hogyan érinti ez a járművezetőket? A BKV Zrt. vezetése továbbra is mindent megtesz annak érdekében, hogy cégen belül elhelyezze azokat a munkavállalókat, akiknek nem lesz lehetőségük járművezetőként dolgozni a jövőben, ráadásul tapasztalt BKV-s sofőrökre máshol is szükség lehet.

Átszervezés, kiszervezés?

2012. október elsejével a buszágazat önálló igazgatósággá alakult a BKV-n belül: ez az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság. Az önálló igazgatóságba csoportosítottak minden, a buszágazattal kapcsolatos forgalmi, műszaki, gazdasági és humánügyi feladatot. A buszágazat ily módon történő elkülönülésétől pedig a járatkimaradások csökkentését, a karbantartási folyamatok javulását és a tisztább felelősségi viszonyok kialakulását várják, azonban erről ilyen rövid idő elteltével még nem áll rendelkezésre adat. Ami a buszágazat kiszervezését, önálló céggé alakulását illeti: olyan az egyeztetések a megrendelővel és a tulajdonossal – a kiszervezéshez ugyanis önkormányzati döntés szükséges. Egy olyan nagy cégnél, mint a BKV Zrt., egy ágazat leválasztása rendkívül bonyolult és hosszadalmas folyamat, jogilag és gazdaságilag egyaránt, amelyet külön nehezít társaságunk jelentős adósságállománya. Mindezt figyelembe véve jelenleg nagy esély van arra is, hogy a 2013. január 1-jén életbe lépő szervezeti változások során az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság ugyanúgy a BKV Zrt. szerves részét képezi majd, mint most.

KELENFÖLD 100

Idén a Kulturális Örökség Napjai nevű országos műemléki seregszemle keretében ünnepelte meg a BKV és a VTTE a kelenföldi kocsi-szín 100 éves születésnapját szeptember közepén.



A tiszteletet parancsoló évszázados kor ellenére a kocsiszín nem a legöregebb villamos telephelyek közé tartozik. Amikor 1912-ben az egykori lóvasúti cég, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) átadta rendeltetésének a területet, már a cég valamennyi karbantartó bázisa állt. A társaság barna kocsijait fogadta Újpest, a Damjanich, a Pálffy, Közvágóhíd, Szépilona, Kőbánya, Zugló és Óbuda. No és persze ott voltak még a város különböző pontjain a többi cég remízei, csak a nagy konkurens, a Budapesti Villamos Városi Vasútnak (BVVV) három telephelye állt a budapesti villamosközlekedés szolgálatában. Ezek közül a Hungária közel egyidős Kelenfölddel. Amikor a főváros a BKVT-t és a BVVV-t megváltotta és megszüntette, a cégek telephelyei is az újonnan létrehozott Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSzKRT) tulajdonába kerültek. Az 1923-tól 1949-ig működött és a budapesti tömegközlekedés integrációjára törekvő társaság 17 villamos karbantartó bázist vett át a régi, békebeli cégektől, ideértve természetesen a búrvasutat, a Budapestvidéki Villamos Közúti Vasutat, a BLVV-t és a földalattit is. Kelenföld azért is volt kiemelkedően értékes, mivel a szomszédban működött a BKVT egykori főműhelye. A kocsiszín és a főműhely története és mindennapjai hosszú évtizedeken át szorosan összefonódtak. A műhely területén még a századforduló előtt felépítettek egy hat vágánnyal rendelkező kocsiszint, ami hamarosan tovább bővült. A beszélt idején fontos szerep hárult a főműhelyekre: nem volt elég, hogy az egységesítés jegyében például a BKVT barna kocsijait is sárgára kellett festeni, az első világháború alatt lerongyolódott járművek javítása egyébként is óriási munkát igényelt. A fővárosi villamos járműpark sokfélesége meglehítette az alkatrészek beszerzését, nem



A főműhely melletti kocsiszín egyébként a 19-es, 49-es és 47-es villamosok otthona és a szomszédban készülő járművek mellett Kelenföld igazi UV paradicsom is volt nagyon sokáig. A valamikor a Füzesiben készült házi csuklósok száműzése – és az UV-k forgalomból való kivonása után – a kocsiszín a Ganz csuklós villamosok területe lett. A telephelyen szeptember 15-16-án színvonalas, szakmai programok keretében ismerkedhetek meg a látogatók a kocsiszín jelenével és múltjával, miközben szakmai vezetés mellett betekintést kaphattak a mára már leáldozott „füzesi” világba is. Akik kilátogattak, megismerkedhetek napjaink és a régmúlt budapesti villamosaival, és persze a járműkiállítás nem nélkülözte az egykori kelenföldi kötődésű típusokat sem. A villamosok mellett két muzeális Ikarus autóbusz is várta a látogatókat, akik a nosztalgia villamosok mellett ezúttal az Ikarus 31-esen is utazhattak.

Már több mint egy hónapja elkezdődött a tanév, újra megpezsdült a város – egyre több a diák az utakon, a járműveken. A reggeli és a kora délutáni órákban fokozottan kell számítani lényegesen nagyobb gyalogos- és utasforgalomra, köztük is a legveszélyeztetettebb résztvevőkre, a kisiskolás gyermekekre.

VÁLTOZÓ KÖRNYEZET!

A kisgyermek életkori sajátossága, hogy nincs veszélyérzetük és közlekedési tapasztalatuk, így nekünk kell jobban figyelniük rájuk. Testmagasságukból adódóan nehezebb észrevenni őket, illetve ők sem azt érzékelik a külvilágból, mint egy felnőtt. Mivel mozgásigényük nagy és érdeklődésük sem a közlekedés résztvevőire irányul, ezért reakcióik – közlekedési szempontból is – kiszámíthatatlanok lehetnek, amiből akár komoly vészhelyzet is kialakulhat, ha nem vagyunk felkészülve rájuk és nem észleljük időben a bajt. A gyerekek észlelése ráadásul nem olyan fejlett, mint egy felnőtté, így a hangok irányát és távolságát sem mérik fel pontosan. Sajnos a felnőttek magatartása sem minden esetben a példamutatásról híres, pedig a biztonságos közlekedéshez fontos magatartásformák megtanítása pont az ő, a mi dolgunk lenne.

Kollégáinknak a legtöbb problémát a változó tapadó képességgel rendelkező útburkolatok, valamint a romló látási viszonyok okozhatják. A nedves útburkolat, a lehulló falevelek, a hajnali fagyok együttes és egyenes következménye, hogy a féktávolság nő. A sebesség megválasztásánál, az alkalmazott manővereknél ezt (is) vegyük figyelembe! Mivel a nap rövidebb ideig süt, így a látási viszonyok lényegesen rosszabbak a nyáron megszokottnál, a napsugarak hegyesebben szögben érkeznek, ami tovább nehezíti a helyzetet. Tekintettel arra, hogy közlekedésünk során a legtöbb információt „szemünkkel” szerezzük, ezért különösen fontos,

hogy időben felkapcsoljuk a lámpákat: ne csak mi lássunk jól, hanem minket is időben észrevegyenek! A tömegközlekedés egyik kritikus eleme a megállóhelyi le- és felszállás, illetve a járművel történő elindulás. Nem elég arra hagyatkozni, hogy a jelzőcsengő elhallgatott, hanem minden esetben győződjünk meg arról, hogy nincs senki, vagy semmi az ajtók között. Tekintsünk vissza a tükörbe, s csak ak-

kor induljunk el, ha meggyőződünk annak veszélytelenségéről! Előfordul(hat), hogy a menetidő megnövekszik, késések lehetnek, amit csak nyugodt és kiegyensúlyozott munkavégzéssel tudunk kontrollálni, hogy utasaink és a többi közlekedő is balesetmentesen érjen céljához, ezzel is Társaságunk jó hírét erősítve.

Forgalombiztonsági Osztály

A METRÓ ARANYKORA

Bár sorra állnak forgalomba az új metrókocsik, a mai napig futnak a metró aranykorából, az indulástól közlekedő szerelvények is. A kezdeti időszakról, az ezzel kapcsolatos tapasztalatairól és élményeiről mesélt Bata István nyugalmazott metró üzemigazgató.

Bár Kádár János 1973-ban egy metró-látogatás alkalmával azt mondta neki: „Tudja, én nagyon irigylem magukat. Mert amit maguk csinálnak, az 100 év múlva is megmarad. De ki tudja, hogy mi marad meg abból, amit mi politikusok csinálunk?“, mégsem gondolta, hogy ugyanazok a metró kocsik szállítják majd a XXI. században is az utasokat, amelyek beszerzéséért még ő felelt.

AKIT MEGBABONÁZOTT AZ ALAGÚT

Bata István korábban a Kohó és Gépipari Minisztériumban dolgozott a kiemelt létesítményekért felelős osztályon. A metró is ilyen kiemelt létesítmény volt, így egy alkalommal lecsalták őt a Deák téri metróállomásra, ami éppen akkor épült. Csak a nyers szerkezetet látta – de ahogyan egy újságíró írta róla: „megbabonázta az alagút.“ Az élmény hatására, és ahogyan 1964-ben lehetősége nyílt rá, elhagyta korábbi munkahelyét, és meg sem állt a Földalatti Vasút Vállalatig (FVV). Ekkor kezdődött a metróépítés második korszaka.

MEG KELLETT OLDANI!

A MillFAV építése óta eltelt több emberöltő, így mindenki számára új feladatnak ígérke-

zett a metróépítés. Ahogy Bata István fogalmaz: „Ha valamire érvényes volt a zöld beruházás, akkor erre a létesítményre az volt: gőze nem volt senkinek róla.“ Már maga az építés is elég látványosan alakult, sok megoldandó feladattal találták szemben magukat: az Astoriánál például úgy kellett aluljárót építeni, hogy a munkagödör fölött menetrendszerűen járt a villamos. Számos nehézség pedig az építés közben merült fel, amire nem lehetett korábban felkészülni. Ahogy mondja: „nem volt egy idegszanatórium, de megoldottuk“. Meséli, az első mozgólépcsőt katonákkal tesztelték. „Nézze, ha én próbát akarok csinálni, akkor azt csak fegyelmezett alakulattal lehet, egyébként nem megy. Ez csak katonákkal megy, akiknek ha azt mondom, hogy most ráállsz, akkor rááll, és ott marad. Nekem tudnom kellett, hogy az a mozgólépcső tudja-e azt, amire eladták – vagy nem tudja.“

MINDENKI AKARTA, MINDENKI TÁMOGATTA...

A metró építése és indulása nagyon érdekes korszakot jelentett: megjelent egy új városi tömegközlekedési eszköz, ami korábban nem volt Budapesten. „Gondolja el: a mozgólép-

cső ma egy teljesen természetes dolog. Amikor megindultunk – az első utasokat is szállító metró 1970. április 3-án 04.10-kor indult – 6 óra felé már kezdtek jönni az utasok. Úgy 8 órától üzemzárásig annyi volt az utas, hogy a Deák téri állomásnál sorban álltak a Bárczy István utcáig. Kettes, hármas sorokban álltak és várták, hogy bejussanak a metróba. Az utasok 90%-a az új létesítményre volt kíváncsi.“ Hozzáteszi: „Akkoriban többen támogatták az építést, mint elleneztek, hiszen mindenki lelkesedett az újdonságért, és drukolt a sikerért.“

Abban az időben a metró állam volt az államban, miközben kirakatként is funkcionált: „Mindenféle külföldi delegációk jöttek-mentek. Volt olyan esztendő, hogy több állam és kormányfő járt a metrónál, mint az ENSZ-ben. Nem viccelek... Ha Magyarországra jött valamilyen magas rangú diplomata, akkor biztosan meglátogatta a metró. Egy alkalommal bejárásra érkezett Kádár, Brezsnyev, Gromiko, Szépvölgyi, az akkori tanácselnök, a budapesti pártbizottság titkára, mondjuk úgy, az „összes szentek“. Brezsnyev megjegyezte: „Hogy-hogy ezek itt ilyen kicsikék? Moszkvában olyan szép tágas állomások vannak.“ Szépvölgyi se köpni, se nyelni nem tudott. Kádár azonban rögtön reagált: „Így 30%-kal olcsóbb

volt.“ Ezt hirdették ugyanis a tervezők, ez maradt meg Kádár fejében.”

„NEM TÚRTEM A LÓGÓ RELUXÁT”

Egy korábbi, vele készült riportfilmben így vall azokról az időről:

„A mi feladatunk az utast biztonságosan, menetrendszerűen, pontosan és kulturáltan elszállítani. A járművek, az állomások, mindazok a létesítmények, amik az utassal kapcsolatba kerülnek legyenek tiszták, rendesek, kitakarítottak. Lehet kopott, mert elkopott a használatban, mert nincs elég pénz a felújításra. De elhanyagolt akkor sem lehet. Az a személyzet, aki közvetlen kapcsolatban van az utassal, annak kulturáltan kell viselkednie. Nem lehet goromba, maximálisan törekedni kell a konfliktus helyzetek elkerülésére. Tiszteességesen jelenjen meg. Én az egyenruhának nagyon híve voltam. Lássék róla, hogy azért van itt, hogy az utast kiszolgálja. Ha én megkövetelem a motorkocsi-vezetőtől és a járműtelepi személyzettől, hogy 4 óra 10 perckor ott álljon a vonat a Fehér úti végállomáson, és az elinduljon, akkor megkövetelhetem vagy meg kell követelnem mindenkitől ugyanezt a pontosságot. Az irodában is, a műhelyben is és minden munkaterületen. Másik: rendet kell tartani. Nem túrtem meg az állomás területén egy lógó relaxát. Mindenki legalább a felét

végezze el annak a feladatnak, amiért a pénzt felveszi. Állítom ma is: ha Magyarországon mindenki a felét teljesítené annak, amiért a pénzt felveszi, akkor az ország sokkal jobban állna gazdaságilag.“ Ahogy szokta volt mondani: „A munkába ész is kell vinni.“

FIATALOK ÉS VIDÁMAK

Más szempontból is különös időszaka volt ez a metrónak. Nemcsak maga a közlekedés ezen formája volt új és friss, de a csapat is csupa fiatalból állt. Iskolázott, 30 év alatti kolléga dolgozott: „Hosszú éveken keresztül tulajdonképpen gúnyolódás tárgya voltunk, mert egy csomó munkakörbe – például állomási ügyeletes – középiskolai végzettséget írtunk elő. Ez aztán nagyon csípte a szemét a régi garnitúrának, hogy hú, mi ilyen flancosak vagyunk. „Motorkocsi vezetőnek minek középiskola?“ – kérdezték akkor. Hát azért, hogy legalább be tudja mondani magyarul az állomás nevét. Ebből aztán számtalan konfliktus támadt.“ „Azt a célt tűztük ki – vall a róla szóló riportfilmben – hogy a drága pénzen megépült létesítménynek olyan szolgáltatást kellett nyújtania, amit még a budapesti közlekedésben senki nem nyújtott. Aki ennek az új dolognak a működtetésében részt akart venni, úgy érezte, hogy valami olyat csinál, amit korábban senki nem csinált. Ti, akik felveszitek

a formaruhát, ti vagytok a metrószok, rendet, fegyelmet, kulturált magatartást követelünk. Aki ezt nem tudja csinálni, attól el fogunk köszönni. Azonos életkorúak voltak, hasonló problémákkal küzdöttek. Mi pedig megpróbáltuk a problémáikat megoldani és ez összekovácsol embereket.“

ÉLŐ EMLÉKEZET

Az évtizedek alatt összegyűjtött és gondosan rendszerezett fotókból kirajzolódik a metró igazi aranykora és egy igazán izgalmas, a metróval szorosan összeforrt élet rajzolata. „Értéket szerettem volna mindig létrehozni és én úgy érzem, hogy sikerült is. Az én kezem nyoma, akár akarjuk, akár nem, rajta marad a budapesti tömegközlekedésen. Rajta marad, kitörölhetetlenül!“

Azt mondja: „Belehabarodtam ebbe a szakmába és nem lehet belőle kigyógyulni. “amihez persze biztosan köze van annak, hogy részese volt egy új, akkoriban egyedülálló dolog születésének, valamint a metró aranykorában ténykedő igazán összetartó csapatnak, és nem utolsósorban: felesége végig igazi, erős háttérrel biztosított neki.

–ke–

Forrás: beszélgetés Bata Istvánnal 2012 áprilisában és a 2007-ben készült, „Én metrósz vagyok“ című riportfilm



Bata István beszédet mond a háromszázadik motorkocsi átvételén, 1985 szeptemberében

VEZÉRIGAZGATÓ

Bolla Tibor

DBR PROJEKTIGAZGATÓSÁG

Radnay Tibor

JOGI IGAZGATÓSÁG

Dr. Környei Éva

BELSŐ ELLENŐRZÉSI FŐOSZTÁLY

Lazurán József mb.

BIZTONSÁGI IGAZGATÓSÁG

Szűcs Endre

Vagyonvéd. és Ell. Osztály

Munkavédelmi Osztály

Tűz és Polgárvéd. Csoport

KÖTÖTTPÁLYÁS KÖZLEKEDÉSI IGAZGATÓSÁG

Dr. Döbrey István mb.

Forgalmi Üzemeltetési Főosztály

Forgalom Előkészítési O.

Forgalombiztonsági Osztály

Forgalmi Üzemeltetési és Felügyeleti Osztály

Metró és HÉV Forgalmi Főmérnökség

Villamos Forgalmi Főmérnökség

KÖTÖTTPÁLYÁS MŰSZAKI IGAZGATÓSÁG

Takács Péter

Energetikai és Műszaki Elemzési Főosztály

Energetikai Osztály

Műszaki Elemzési Osztály

Műszaki Üzemeltetési Szakigazgatóság

Vasúti Jármű Főmérnökség

Infrastruktúra Főmérnökség

Metró Felújítási és Üzemviteli Főmérnökség

Működéstámogatási Főosztály

Flottakezelési és Ellátó Szakszolgálat

Központi Létesítmény és Raktár Üzemeltetési Szakszolgálat

AUTÓBUSZ ÉS TROLIBUSZ ÜZEMELTETÉSI IGAZGATÓSÁG

Szedlmajer László mb.

Gazdasági Osztály

Kontrolling Csoport

Humánügyi Csoport

Forgalmi Üzemeltetési Osztály

Műszaki Főosztály

Jármű Műszaki és Anyagellátási O.

Jármű Műszaki Cs.

Anyagellátási Cs.

Vonalműszaki Szolgálat

Üzemfenntartási Szolgálat

Cinkota Üzemegység

Dél-pesti Üzemegység

Kelenföldi Üzemegység

Óbuda Üzemegység

Trolibusz Üzemegység

FEJLESZTÉSI ÉS KOORDINÁCIÓS IGAZGATÓSÁG

Koordinációs Iroda

Közszolgáltatási és Minőségbiztosítási Iroda

Társasági Kapcsolatok Iroda

Humánerőforrás Főosztály

Beruházási Főosztály

Beruházás Koordinációs O.

Beruházás Lebonyolítási O.

Kiemelt Projekt és Környezetvédelmi Iroda

GAZDASÁGI IGAZGATÓSÁG

Bátora László mb.

Kontrolling Főosztály

Számviteli Főosztály

Pénzügyi Főosztály

Beszerezési Főosztály

Humánügyi Adminisztrációs Főosztály

Vagyonhasznosítási és Kereskedelmi Osztály

Informatikai Főosztály

A BKV ZRT.
SZERVEZETI FELÉPÍTÉSE
2012. OKTÓBER 1-JÉTŐL

125 ÉVES...

... a villamos

A budapesti villamasközlekedés elindítása közel egyidős a főváros megszületésével. Az 1873-ban Pest, Buda és Óbuda egyesülésével létrejött Budapest városképében, hangulatában, mindennapi életében az 1887-ben megjelent villamos azóta is szervesen jelen van. Európában elsőként itt kezdődött el a belvárosi hálózat kiépítése és sok – főként nyugat-európai – várossal ellentétben a villamosok szerepe itt több emberöltő alatt is meghatározó maradt.

Generációk láthatták a villamos ablakából a szinte pillanatok alatt megszülető Nagykörut, a világ első eleve villamos üzemmel megnyitott földalatti vasútnak átadását, az új Duna-hidak, az első világháború bukását, a villamosok elsötétítését a második világháborús bombázások idején, '56-os villamosbarikádokat, régi viszonylatok megszüntetését az 1970-es években és így tovább. A főváros történelmének a közösségi közlekedés, azon belül is a villamasközlekedés szerves részét képezi.

A 19. század végére Európa legfiatalabb nagyvárosában, Budapesten a lakosság száma megháromszorozódott, az épületek száma megduplázódott. A városegysítés éveiben épült a második állandó Duna-híd, a Margit híd. A PKVT (Pesti Közúti Vaspálya Társaság) és a BKVT (Budai Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) lóvasúti vonalai között a hídon át megteremtődött a kapcsolat és 1878-ban a két cég is egybeolvadt. A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság a lóvasúti vonalak építésének kizárólagos jogát bírta és 1887. augusztus 7-én elindította saját helyi érdekű vonalát is. Nem

volt azonban monopoljoga az ekkoriban még teljesen új találmánynak számító villamsvasúti közlekedésre és ilyen vonalak építésére.

A villamos mint új találmányszakmai, ipari kiállításon jelent meg először, az első villamsvonalat 1881. május 16-án az akkor önálló közigazgatású, Berlin melletti Gross-Lichterfeldben Werner Siemens nyitotta meg. A villamasközlekedés azonban inkább a kor műszaki értelmiségét nyugtázta, a városok vezető döntéshozói a közterek elcsúfításával, az utasok többsége cirkuszi mulatsággal azonosította a villamosokat. Az 1880-as évek közepén azonban – egymástól függetlenül – egyre több országban, sőt az amerikai kontinensen is megjelentek az egyre tökéletesített szerkezetek. Magyarországon, a tanulmányait Angliában folytató Balázs Mór, a gőzüzemű közúti vontatásban már ismert Lindheim és Társa, valamint a Siemens et Halske cég együttműködésében adott be ajánlatot a főváros vezetésének villamsvasút megépítésére. A főváros engedélyezte egy próbavonal létesítését, és 1887. szeptember végén megtartották a Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztériumban az engedélyezési eljárást. A Fővárosi Közmunkák Tanácsa nem engedélyezte felsővezeték építését a város belterületén, ezért a Siemens et Halske egy sajátos, alsóvezetékű rendszert dolgozott ki. A nagy villamosítási időszak csak az 1890-es években indult el világhódító útjára, így túlzás nélkül állítható, hogy a budapesti villamos megvalósítása az élvonalba tartozik.

A Nyugati pályaudvar és a Király utca közötti 1 km hosszú próbavonal engedélyét a minisztérium 1887. október 1-jén adta ki. A következő hónap végén, november 28-án már el is indult a forgalom. A jeles esemény egy hétfői napra esett, az első villamos délután fél háromkor indult el. A Nyugati pályaudvar elé megépítették az ideiglenes kocsisínt is. Az 1000 mm nyomtávolságú vonalon két motor- és egy pótkocsi közlekedett. A legnagyobb menetsebességet 10 km/h-ra korlátozták, de az Andrássy utat ennél is lassabban volt szabad keresztezni. Itt állandóan egy lovas rendőr figyelte ennek betartását.

1888-ban Balázs Mór, a Lindheim és Társa, valamint a Siemens et Halske cégekkel megalakította a Budapesti Városi Vasutat (BVV). Ők helyezték üzembe 1889. július 30-án Budapest első normál nyomtávú (1435 mm) vonalát az Egyetem tér – Stáció utca - Köztemető út útvonalon. Még ebben az évben átadták a forgalomnak a Podmaniczky utcai vonalat is. A BVV a nagykörúti próbavasutat elbontotta, és helyére itt is normál nyomtávú vonalat építettek. 1890. március elejéig a Kerepesi (Rákóczi) útig, augusztusra a nagykörúti villamos Üllői útig vezető szakaszát is átadták. A következő évben a társaság részvénytársasággá alakult, melynek első vezérigazgatója Balázs Mór lett. A BVV és a BKVT versenye határozta meg a budapesti villamasközlekedés arculatát az első világháború végéig, igaz kez-

detben az egykori lóvasúti cég meglehetősen lassan reagált az új kihívásra. Ugyanakkor a két konkurens 1896-ban közösen valósította meg a földalatti megépítését. A két nagy cég mellett a Budapestvidéki Közúti Vasút Rt. (BVKV), a Budapest-Újpest-Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Rt. (BURV) és a Budapest Szent-Lőrinczi Helyi Érdekű Vasút Rt. (BLVV) is részt vett a főváros villamasközlekedésében. Az első világháború végén e cégek kocsijain együttesen 382 milliós utas utazott évente. A forgalmat 1072 villamos bonyolította le.

A háború után a főváros saját közlekedéspolitikájának és igényeinek hangsúlyosabb kezelése érdekében előbb a Budapesti Egyesített Városi Vasutak (BEVV), majd az 1923. január 1-jével megalakított Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSZKRT) szervezetébe integrálták a korábbi cégeket. A BSZKRT számos tekintetben egységesítette a fővárosi villamasközlekedést, a korábbi piaci szemlélet helyett központi elvek alapján. A felsővezetékű rendszerre való áttérésben és az említett elvek kidolgozásában jelentős szerepe volt Sztróckay Istvánnak, aki még a BVV alkalmazásában kezdte karrierjét. Az integrált BSZKRT idejének – amikor a villamoscégek mellett később a busz- és HÉV-közlekedést is ez a cég irányította – a második világháború, illetve az az utáni politikai átalakulás vetett véget. Budapest ostromának idején – amikor a szovjet hadsereg és a német Wehrmacht utcáról utcára harcolt a magyar fővárosban – soha nem látott károkat szenvedett a villamasközlekedés. A háború után

pedig nekiláttak a korábban egységesített közlekedési rendszer feldarabolásának. A Fővárosi Villamsvasút Községi Vállalat (FVKV), 1951-től Fővárosi Villamsvasút (FVV) legfontosabb feladata az új járművek beszerzése, a régiók karbantartása volt. Az UV-k forgalomba állítása mellett (a házilagosan elkészített 3720-as kocsik sikere után) a Füzesi főműhelyben 1962-ben elkészült az első két vezetőállású csuklós villamskocsi is. Két évvel később elkészült az első hattengelyes csuklós villamskocsi, újabb egy év múlva a nyolctengelyű kísérleti jármű. Még az ötvenes évek elején készített program szerint a régi favázas kocsikat acélvázassították.

Alig tíz évvel a világháború után, az 1956-os utcai harcokban a felsővezetékű kevesebb, mint a harmada maradt épen, 109 villamos sérült meg, vagy vált teljesen használhatatlanná. A pesti utca ismét siralmas képet mutatott. A városi közlekedés újjászervezésének óriási lendülettel kellett nekiállni. A legnagyobb változásra valamivel több mint tíz évet kellett várni. Budapest Főváros tanácsa 1968. január 1-jével, a Fővárosi Villamsvasút, a Fővárosi Autóbuszüzem, a Fővárosi Kishajózási Vállalat, valamint a Budapesti Helyi Érdekű Vasút összevonásával létrehozta a Budapesti Közlekedési Vállalatot (BKV). Ezzel új, integrált közlekedési társaság született meg. Napjainkban a BKV forgalomba adott járműveinek 20,2%-a villamos, melyek 31 vonalon közlekednek. A 612 db jármű évente nem kevesebb, mint 393,4 milliós utast szállít, vagyis a teljes utasszám több mint negyedét.

... a HÉV

A XIX. század robbanásszerű iparosodása és az ezzel járó városiasodás elengedhetetlenné tette a városkörnyéki települések közlekedési hálózatának mielőbbi fejlesztését is. Ekkoriban a személyforgalom mellett legalább ugyanilyen fontos volt a gyorsan gyarapodó főváros számára az áruszállítás fejlesztése is. A helyi érdekű vasúti közlekedésnek köszönhetően a nagyvárosokat körülölelő kisebb településekről naponta friss élelmiszereket, építőipari anyagokat, egyéb termékeket vittek a piacokra és az építkezéshez, vagy a feldolgozó gyárakhoz, miközben megteremtődött a rendszeres munkába járás feltétele az egyre inkább az iparban dolgozó tömegek számára.



A főváros közlekedésében jelentős szerepet játszó lóvasúti cég, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) már az 1880-as évek elején határozott a városkörnyéki vasúti hálózat kiépítéséről. A HÉV közlekedés előnyére pedig már évekkel korábban, jórészt a kiegyezés után külföldről hazatért mérnökök világítottak rá. Az 1880. évi XXXI. törvénycikkkel a magyar országgyűlés alapot teremtett és számos lehetőséget nyitott meg a HÉV vonalak építését vállaló beruházók előtt. A törvény szavaival: "Helyi érdekű, vagyis oly vasutak, melyeknek főcélja, hogy az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfeleljenek, a jelen törvényben foglalt feltételek alatt és kedvezmények mellett, a ministerium által engedélyezhetők. Minden ilyen engedélyezés, az engedélyezést követő 14 nap alatt, ha pedig a törvényhozás nem lenne együtt, a szünetet követő nyolcz nap alatt az országgyűlésnek bejelentendő." A vonalak megépítésével komolyan foglalkoztak és próbálták különféle kedvezményekkel segíteni a vállalkozókat. Az ország számos pontján épültek ekkoriban HÉV vonalak. Budapesten – ha az egyes helyi érdekű vasúti vonalak létrejöttét szigorú időrendi sorrendben vizsgáljuk – elsőként 1887 tavaszán a BKVT-től függetlenül kialakult Budapest-Szent Lőrinci Helyi Érdekű Vasút Rt. indította el saját járatait, bár ez a vonal sohasem volt tagja a helyi érdekű vasutak törzshálózatának, jellegében inkább villamoshoz hasonlított. Az első fővárosi helyi érdekű vonal építéséről a BKVT 1882. április 4-i közgyűlésén született döntés. Ennek értelmében a Közvágóhíd-Soroksár vonalszakaszon 1887. augusztus 7-én indult el a forgalom. A vonal meghosszabbításaként

még november 24-én a Soroksár-Dunaharaszti vonal is megnyílt. A vonatokat ekkor – és még sokáig – kürtjelzéssel indították. Még ugyanebben az évben átadták a Kerepesi út–Cinkota vonalszakaszt (július 20.), majd a Filatorigát–Szentendre vonalat (augusztus 17.). A következő évben, 1889. december 28-án a BKVT többségi részvényese, a Magyar Ipar és Kereskedelmi Bank létrehozta a BKVT leányvállalataként a Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaságot (BHÉV). A BHÉV a meglévő vonalakat átvette és hozzálátott az adminisztráció és igazgatás egyesítéséhez. A vasútpolitikai elképzelések formálódása közepeztette a Haraszti Ráckevei Vasút (HRV) is vonalépítési engedélyt kapott, de ennek üzemvitelét mindvégig a BHÉV látta el.

Az első világháborút megelőző "boldog békeidőkben" a helyi érdekű vasúti vonalak fejlesztése és kiépítése tovább folytatódott, majd a gőzüzemű rendszerről sorra áttértek a villamosvontatásra. A számos feleslegessé vált gőzmozdony közül néhány – amely átvészelte a hosszú évtizedeket – ma a BKV Városi Tömegközlekedési Múzeumban áll. A múzeum épülete egyébként a szentendrei HÉV vonalának kiszolgálására 1914-ben épült és mára már jogszabály erejével is műemlékké nyilvánított kocsiszín.

Az első világháborút követően a BHÉV vonalai néhány rövid esztendőre a Budapesti Egyesített Városi Vasutak (BEVV) tulajdonába mentek át, de 1921 és 1933 között már ismét önállóan működött a BHÉV. Az ország súlyos gazdasági nehézségei nem tették lehetővé a látványos vonalépítéseket, de mindezek ellenére nem maradhatott el a pályák, járművek, valamint az áramellátás szükséges korszerűsítése.

Részben a korszakra jellemző rossz gazdasági, pénzügyi környezet eredményezte, hogy a helyi érdekű vasutak 1933-tól fokozatosan a Budapesti Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSZKRT) keretein belül működtek tovább. A második világháború végén Budapest utcáin a világ akkori két legerősebb hadserege – a német és a szovjet – harcolt utcáról utcára, ami nem hagyta érintetlenül a HÉV-et sem. Az óriási károk helyreállítása csak fokozatosan tudott megvalósulni, majd az államosítások során a BSZKRT-ot megszüntették, és a helyi érdekű vasutak üzemeltetését az 1949. október 1-jén alakult Fővárosi Helyi Érdekű Vasút Községi Vállalat (FHVKV) vette át. 1950-ben a "községi vállalat" jelzőt elhagyták, majd a Fővárosi Tanács Közlekedési Igazgatóságának irányítása alá tartozott FHEV vállalatot 1952. január 1-jével beolvasztották a MÁV-ba.

A MÁV Budapesti Elővárosi Vasútként (MÁV-BEV) működő helyi érdekű vasúti hálózat csak 1958-ban került újra a főváros irányítása alá. Ekkortól a szerelvények a Budapesti Helyi Érdekű Vasút tulajdonába mentek át. Budapest Főváros tanácsa 1968. január 1-jével, a BHÉV, a Fővárosi Villamosvasút, a Fővárosi Autóbuszüzem és a Fővárosi Hajózási Vállalat összevonásával létrehozta a Budapesti Közlekedési Vállalatot (BKV). A megörökölt járműparkra jellemző, hogy az utolsó favázas pótkocsit 1972-ben, az utolsó kéttengelyes pótkocsit 1978-ban vonták ki a forgalomból. A vonalak, kiszolgáló létesítmények és járműpark korszerűsítése jelentős sikernek számított a fővárosi és az agglomerációs közlekedés fejlesztésében. Napjainkban az öt HÉV vonal hossza 102,93 km. A járművek túlnyomó része az NDK-ban készült, néhány – a csepeli vonalon közlekedő magyar MIXA típusú – szerelvény kivételével. Ezeket 2011-ben 70,4 millió fő használta.



Amatőr alkotók jelentkezését várjuk!

Szeretnénk újra megteremteni, illetve folytatni annak hagyományát, hogy kollégáink tehetségét, tudását és művészetét egy kiállítás keretében megmutassuk Nektek, magunknak! Szeretnénk, ha együtt örülhetnénk azoknak az alkotásoknak, amelyekre mindannyian büszkék lehetünk.



Várjuk jelentkezéseket, megjelölve benne, hogy milyen alkotással, illetve milyen területen mutatnátok meg magatokat. A kiállítás várhatóan januárban nyílik majd a BKV Deák téri, Földalatti Vasúti Múzeumban.



Az előzetes jelentkezési határidő: **2012. október 30.** Ekkorra a jelentkező nevét, elérhetőségét kérjük, valamint azt, hogy milyen témában kíván indulni.

Jelentkezés, vagyis a pályázatok beadásának határideje: **2012. november 30.,** amelynek részleteiről a későbbiekben még tájékoztatást küldünk.



Jelentkezéseket, kérdéseiteket a belsokommunikacio@bkv.hu e-mail címen, vagy levélben, a Tájékoztatási osztálynak címezve várjuk!

BKV-JÁRMŰVEZETŐK VERSENYEZTEK

Szeptember 19-én immár 19. alkalommal rendeztük meg a Zách utcai trolibuszgarázsban a "Keressük a BKV legjobb felszíni közösségi közlekedési járművezetőjét" vetélkedő döntőjét. A megbecsülést minden járművezetőnk megérdemli, hiszen gyakran kell bonyolult közlekedési helyzetekben gyors megoldást találniuk, az utasok biztonságát szem előtt tartva. Minden résztvevőnek ezúton is gratulálunk!

A több fordulás vetélkedő első fordulójának tesztjét több mint 900 kollégánk töltötte ki. A középdöntőket a buszos, trolibuszos és villamos ágazatok saját telephelyeiken rendezték meg; s onnan kerültek a legjobbak – 27 fő autóbusz-, 11 fő trolibusz- és 15 fő villamosvezető – a döntőbe, ahol elméleti és gyakorlati feladatokat kellett megoldani. A versenyt Haibach János autóbusz-, Székács Ferenc trolibusz- valamint Kovács Attila villamos járművezető nyerte meg. A döntőbe jutott járművezetők mindegyikéről elmondható, hogy a hétköznapiak során is helytálltak, mivel a versenykiírás szigorú feltételeinek is megfeleltek (balesetmentes és szabálykövető magatartás, utas-panaszmentesség).

Az elméleti feladatok során a döntősök számot adtak a KRESZ, a műszaki és forgalmi utasítások ismeretéből, valamint az utasok által jogosan elvárt szolgáltatói ismeretekből (hálózatismeret, rendkívüli helyzet, eljutási lehetőségek, stb.). Mindhárom ágazatból az első hat helyezettet díjaztuk.

Az immár hagyománnyá vált "Keressük a legjobb felszíni közösségi közlekedési járművezetőt" vetélkedősorozat 1993-ban indult útjára Társaságunknál, amikor a BKV az Országos Rendőr-főkapitányság és a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium által közösen, a közlekedésbiztonság javítására kiírt pályázatra is jelentkezett a járművezetői verseny ötletével. Az induló projekt szakmai berkekben (is) sikert aratott, amelyet a pályázaton elnyert több százezer forint is bizonyított. Az első verseny után minden évben sor került a vetélkedő lebonyolítására, sőt elmondható, hogy a BKV-s versenyből nőtt ki magát az

országos járművezetői verseny is, amely tavaly lett „nagykorú”, 18 éves. A járművezetők visszajelzései és a társasági, illetve azon kívüli közlekedésbiztonsági szakemberek egyértelmű véleménye szerint van létjogosultsága ennek a baleset-megelőzési módszernek.

A közösségi közlekedés egyik legfontosabb kritériuma a biztonság, a baleset-megelőzés. A fővárosi közlekedési társaság ennek a kritériumnak kíván megfelelni, melynek érdekében a prevenció széles skáláját alkalmazza, s ezek között található meg a járművezetők közlekedésbiztonsági versenye is.

Minden résztvevőnek ezúton is gratulálunk! Találkoz(z)unk jövőre, immár 20. alkalommal!

–FBO–

EREDMÉNYEK

Autóbusz:

- I. Haibach János (Cinkotai FSz)
- II. Oláh Gábor (Óbudai FSz)
- III. Szilágyi Lajos (Kelenföldi FSz)

Troli:

- I. Székács Ferenc (Kőbányai FSz)
- II. Rabecz Róbert (Kőbányai FSz)
- III. Horn Jánosné (Kőbánya FSz)

Villamos:

- I. Kovács Attila (Budai VFSz)
- II. Koppány Marcell Péter (Budai VFSz)
- III. Lőrincz Antal (Dél-pesti VFSz)



A három győztes: Székács Ferenc, Haibach János, Kovács Attila

TROLI NYÍLT NAP

Ötödik alkalommal rendezett trolis nyílt napot a Kőbányai garázsban a Budapesti Trolibusz-közlekedési Dolgozók Szakszervezete (BTDSZ), amelyhez idén a Magyar Közlekedési Szövetség (MKSZ) is csatlakozott. A rendezvényen az érdeklődők nemcsak a Budapesti trolik minden típusával ismerkedhettek meg, de azal is, hogy a gyakorlatban hogyan zajlanak a fővárosi troliközlekedés háttér munkálatai.



A különböző szakmai fogások megismertetése mellett az is kiderült, hogy napközben mi folyik a garázsban, ráadásul a látogatók tesztvezetéssel és áramszedő fel-és leszedésével is tesztelheték trolivezető készségeiket.

A nyílt nap keretében mutatkozott be a nagy nyilvánosság előtt a Magyar Közlekedési Szövetség, melynek elnöke egyben a BKV elnöke is. Dr. Várszegi Gyula újságírók előtt vázolta fel, annak a megoldásnak az előnyeit, ha összefognak az ország közlekedési vállalatai.

A nyílt nap azonban korántsem csak a technika iránt érdeklődők számára nyújtott élményt. A szervezők úgy állították össze a programot, hogy az egész család megtalálhatta a kedvére való elfoglaltságot.

M I N D E N K I G Y Ő Z Ö T T !



Közel 150 lelkes focista mérte össze tudását szeptember 22-én, szombaton reggel 10:00 óra és 16:30 között az Előre Sport Club kispályáin – az I. BKV Labdarúgó Bajnokságra ugyanis a különböző szakterületekről 2 női és 12 férfi csapat nevezett. Mindenki győzni érkezett, hiszen a verseny a vándorkupaért folyt, de a rendezvény lényegét az egyik női csapat

kapitánya fogalmazta meg a legpontosabban: „Nagyon kikaptunk, de legalább játszottunk egy jót!” A vándorkupa boldog tulajdonosa egy éven keresztül a BlueBusBulls, a KJF-Műszak autóbusz műszaki főmérnökséget képviselő csapat, a második helyet a Menedzsmen-, a harmadikat pedig a HÉVHerkules

csapata szerezte meg. A női csapatok a bemelegítésnek is megadták a módját – zumbázással készítették elő izmaikat a focimeccsre. Nagy lelkesedéssel, elszántsággal és jókedvvel rúgták a bőrt a pályán. A Villamos Forgalmi Főmérnökséget képviselő Combi Cicák végül erősebbnek bizonyultak és legyőzték a Vadmacskákat, akik a H5-öt képviselték.

Köszönjük a részvételt, és az új jelentkezők mellett várjuk vissza jövőre is a Combi cicák, a Vadsmacskákat, az MFAVORIT, az Ampervadászokat, a HÉV-Herkules, a V-MŰ-SZAKIK, a HÉV-MetróFC, a Menedzsmen-, a Római Légő, a Vastüdő, az ATFF válogatott, a Combi kutya, a BlueBusBulls, és a MSínbohócok csapatát!

IDŐUTAZÁS A BKV MÚZEUMÁBAN

Plakáttörténeti kiállítással vártuk a látogatókat

"A kötőtűk használatából eredő esetleges balesetek, sérülések feltétlen megelőzése érdekében kérjük, hogy az utazás tartama alatt a horgolástól és kötéstől tartózkodni szíveskedjenek." A felhívás nem tévedés. Valóban ezt kértük utasainktól 1953 februárjában, most pedig megmutattuk a nagyközönségnek is, hogyan kommunikáltunk a 20-as évektől egészen a BKV első évtizedéig.



A rend és tisztaság érdekében,
lejáró villamosjegyét is
dobja a szeméthyűtőkosárba!

Felhívás
A kötőtűk használatából eredő esetleges balesetek, sérülések feltétlen megelőzése érdekében kérjük, hogy az utazás tartama alatt a horgolástól és kötéstől tartózkodni szíveskedjenek.
Budapest, 1953. február hó.
Fővárosi Villamosvasút

HA LESZÁLLNI KIVÁN,
TESSEK A KOCSIVEZETŐNEK
KOPOGNI!
←

A plakát, mint műfaj a nagyvárosi létforma szoros velejárója, a kommunikáció egyik legfontosabb csatornája. Ahogyan alkalmassá vált a nyomdatechnika a sokszorosításra, úgy terjedtek el egyre inkább a plakátok, mint információhordozó felületek. Ám a művészet is hamar felfedezte magának ezt az új műfajt: az első művészi plakátokat még Henri de Toulouse-Lautrec készítette, és hazánkban is jeles képviselői voltak a műfajnak. A BKV most azokat a plakátokat mutatta be Deák téri múzeumában, amelyek még a BKV korai időszakában és jogelődjeinek idejében szolgáltatták meg az utasokat. Az egyes plakátok önmagukban is kiállításra érdemesek, de így együtt, érzékletes lenyomatát adták az elmúlt évtizedeknek. A BKV immár több mint 40 éves, jogelődjeivel együtt pedig több mint 100 éves múltra tekint vissza. A közösségi közlekedés indulása óta „kommunikálunk” az utasokkal. Ahogyan teltek az évek, fejlődött a reklámpiac, megváltoztak a csatornák, amelyeken elérjük az

utasokat, a képi világ, a hordozók, és természetesen az üzenet is. Ma már biztosan mosolyra fakasztaná az utasokat, ha arra hívnánk fel a figyelmet a hirdetményeinken, hogy a járművön tilos a kötögetés, teljesen értelmetlen lenne plakáton oktatni őket arra, hogy a mozgó villamosból melyik irányban kell elugrani és melyikben balesetveszélyes. Egykor azonban, amikor együtt „tanultuk” a kulturált közlekedést, még valóban szükség volt az effajta figyelmeztetésekre. Számos plakát pedig ma is aktuális társadalmi problémákra hívta fel a figyelmet. A kiállításra közel tízezer érdeklődő volt kíváncsi, így látogatói csúcsot döntött – úgy tűnik, a régi plakátok és hirdetmények sosem mennek ki a divatból, és az egykor oly fontos üzenetek vagy így, vagy úgy, de a mai napig eléri az embereket. A tárlatnak ugyan már vége, de ki tudja, talán 50 év múlva újra megmutatjuk a nagyközönségnek, milyen színes és gazdag plakátgyűjteményt tudhatunk magunkénak.

–ke–

Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság
NE SZEMETELJÜNK!
Kérjük a t. utazóközönséget, hogy
JEGYÉT HASZNÁLVA
TÉPJE SZÉPEN
megállóknál
HULLADÉKGYŰJTŐ
KOSÁRAKAT

A FŐVÁROSI VILLAMOSVASÚT
KALAUZI MUNKÁRA FELVESZ
férfi és női dolgozókat. Korhatár férfiaknál: 18–45 év, nőknél: 18–43 év.
A megállapított bérrel felül nyári és téli egyenruhát biztosítunk. Felveszünk azonkívül
SEGÉDMUNKÁSOKAT
ÉS VASÚTÉPÍTŐ MUNKÁSOKAT
A kollektív szerződésben megállapított bérrel felül munkaruhát és bakancsot adunk.
Mind a kalauzokat, mind a munkásokat és családtagjaikat ellátjuk
INGYENES VILLAMOSUTAZÁSI IGAZOLVÁNNYAL
Jelölés: Budapest, IV. (Újpest), Széchenyi tér 5.
Akácfa utca 15. III. em. 304. sz. alatt.

ADD ÁT HELYED
A LEENDŐ
ANYÁKNAK

A BSZKRT alkalmazottak szájából veszed ki a kenyeret,
ha jegyváltás nélkül utazol!



MERRE VAN AZ ARRA?

Az információs jelek világa

1. rész



Az életben való eligazodáshoz az embernek tájékozódnia kell. El kell találnia a munkahelyére, aztán haza, el kell igazodnia egy épületben, vagy épp egy kórházban. Mint tudjuk, a legtöbb élőlény, sokféle, és nem ritkán különleges képességet fejlesztett ki tájékozódása megsegítésére: ilyen a vándormadarak vagy a postagalambok tudománya, a kutyák remek szaglása, nem beszélve az olyan nem mindennapi tehetségről, mint a denevérek ultrahangja. Az ember egyetlen ilyen tulajdonsággal sem rendelkezik – nekünk a tájékozódáshoz szükséges eszközök és ábrák kifejlesztésének képessége adatott meg.

Erősen gyanítható, hogy már az ősember is hagyott jeleket maga után, például vadászat közben, hogy ha esetleg túl messzire és ismeretlen területre vezetné egy űzött vad, akkor is visszataláljon. Talán ezen és az ehhez hasonló megoldások mitikus és mesés emléke Ariadné fonala, vagy épp Jancsi és Juliska útközben elszórt kenyérmorzsaí. (Ez utóbbi kifejezés breadcrumbs néven még az informatikába is beépült, és az olyan felhasználói felületeken használt navigációs

eszközt illetik vele, amely a kiindulóponttól a felhasználó jelenlegi tartózkodási helyéig vezető utat mutatja.)

Minden út Rómába vezet

A perzsák hozták létre az első tervezett, rendkívül bonyolult és összetett úthálózatot. Megbízható futárszolgálatuk volt a Földközi tengertől az Indiai óceánig, de ahhoz hogy a



futárok eltaláljanak a célhoz, részletes és közérthető jelrendszert kellett kialakítani. Náluk is grandiózusabb úthálózatot építettek ki a rómaiak, amely széltében-hosszában lenyűgöző teljesítmény volt: el lehetett jutni a skóciai Vallum Antonii erődből Jeruzsálemig úgy, hogy mindössze kétszer szakadt meg a nagyjából hatezer kilométeres út: a La Manche csatornánál, és a Boszporusznál. A római úthálózat összesen több mint háromszázezer kilométert tett ki, amelynek kiindulópontja Rómában, a Forum Romanumon volt. Hogy római útjelzőkkel találkozassunk, nem is kell messzire mennünk, hisz hazánk nyugati felét, Pannonia provinciát is becsatlakoztaták a római hálózathoz, így a légiók távozása után nem kevés mérföld- és útjelző kő maradt hátra. Az is bizonyos, hogy a rómaiak az útkeresztelkedésben már használtak fából készült irányjelző táblákat és egyéb információval töltött jeleket (közei fogadót vagy templomot jelző „turisztikai” feliratokat), amit a korabeli utazó könnyedén kikódolhatott.

Kicsit kitekintve a közlekedési jelek világából, a rómaiaktól fennmaradtak egyéb figyelmeztető szignálok is, mint például a Cave Canem feliratú mozaik, amely egy gazdag pompeii villa bejáratnál figyelmeztette az óvatlan látogatót a harapós kutyára.

Az egységes jelek kialakításához aztán a kartográfia, azaz a térképészet tudománya tette hozzá leginkább a magáét, amely tudomány a régi időkben leginkább a hódítóknak és a kereskedőknek volt hasznos. A polgárosodás koráig ugyanis szinte csak ők utaztak hosszabb távolságokra, és ismeretlen vidékekre.

Közlekedj okosan!

A világtörténelem kezdeteitől léteznek hát tájékozódást segítő jelek, de annakidején nem volt akkora jelentőségük, mint napjainkban. Ma már nemcsak, hogy természetes dolog, de olykor egyenesen kötelező, mint például a közlekedésben. A közúti forgalom szabályait az egyértelműség miatt kellett közérthető, könnyen felismerhető, illetve

egymástól megkülönböztethető, egységes jelekké formálni.

Bármerre nézünk, jeleket látunk. Vannak, amik tiltanak, és vannak, amik megengednek, vagy éppen utat mutatnak, egy közös dolog van bennük, hogy tájékoztatnak, hogy információval látnak el bennünket.

Ha valaki információs jelgyártásra adná a fejét, előtte nem árt szem előtt tartani azt, hogy azok se tévedjenek el (túlságosan), akik nem tudnak olvasni, vagy idegen környezetben nem értik az adott nyelvet. Ezért érdemes a legegyszerűbb, minden kultúrában azonos, de legalábbis hasonló ábrákat használni. Például, ha egy egyenest középen megtörünk, máris egy irányt mutat, mivel



nyíl



lesz belőle, a kiegészítő egyenes, ami a törés szögébe tart már szinte csak díszítő elem, hiszen a jel anélkül is teljesen érthető és érvenyes. A nyíl, az egyik legelemibb és világviszonylatban a leginkább érthető ábra – szinte mindig utat és irányt mutat. Éppúgy, mint egy kinyújtott mutatóujj, vagy Toldi petrencerúdja. Egy egyszerű nyíllal sok mindent ki lehet jelezni. Jobbra, balra, fel, le, csak hogy a legalapvetőbeket említsük. Nem véletlen, hogy az iránytű és a térképeken feltüntetett kompassz is nyíllal jelzi, merre van észak.

Egy nyíl kiegészítve egyéb jelekkel még bonyolultabb közlésekre is képes. Például lépcsőformával kiegészítve természetesen lépcsőzésre bíztat minket, többszörösen megtört, és önmagát keresztező vonallal pedig egy kis kanyargást



vetít elő. Ha kék alapon fehér nyilat látunk egy négyzetes táblán, már tudjuk is, hogy egyirányú út következik, ha egy piros körben egy felfelé mutató fekete és egy lefelé mutató piros nyilat látunk, akkor tudhatjuk, hogy útszűkület esetén nekünk lesz elsőbbségünk.

Természetesen e két utóbbi példa már nem sorolható az alapvető és rögtön, mindenféle előképzettség nélkül is érthető jelek körébe, hiszen két KRESZ-tábláról beszéltünk, amihez meg kell tanulni, hogy melyik tábla formája és színei mit jelentenek. Bár azért a színek jelentése már óvodás korunktól (például a piros tilos) belénk ivódik.

A színekről és szerepükről az információs jelek világában, a következő részben beszélünk részletebben.

(folytatjuk)



APÁK ÉS BABÁK

Ha tartjuk magunkat az évszázadok során berögzül tradíciókhoz, amelyek szerint az apák dolga „csupán” megteremteni a család, a gyermekek számára a biztos anyagi hátteret, és a megfáradt apukától távol tartjuk a hancúrozó kisgyermeket, a nevelésükkel járó gondok és örömök mind az anyának jutnak.

A mai apukák többsége azonban szerencsére ennél sokkal többre vágyik. Egyre többen vesznek részt már megszületése előtt is a kisgyermek nevelésében: eljárnak párjukkal a terhes tanácsadásra, partnerek a szülésre való felkészülésben és ott állnak a szülőágy mellett, végigizgulva azokat a számukra néha félelmetes órákat, pillanatokat, amelyek a gyermek érkezését megelőzik. Felejthetetlen élmény látni, ahogyan az újdonsült apuka kis-sé mereven, de büszkén végigvonul újszülött gyermekével a kór-ház folyosóján. Az anyák is egyre jobban igénylik az apai részvételt a gyermeknevelési feladatokban, ám mégis szeretnének valamit megtartani a speciális anyai privilégiumaikból. Nehéz rálelni a helyes egyensúlyra, és nem lehet csodálkoznia, hogy az apák számára is komoly kihívás az új apamodell megtalálása, hiszen saját édesapjuktól szerzett tapasztalataik eltérnek a mai elvárásoktól és saját elképzeléseiktől. Ebben az új felfogásban azonban sokkal erősebb a családhoz való kötődés, és ez erős érzelmi hátteret biztosít a mindennapok nehézségeivel való küzdelem során. Az utóbbi években egyre inkább megfigyelhetjük, hogy a férfiak átvesznek hagyományosan a nőkre jellemző viselkedési formákat, például gyengédek, gondoskodók, vállalják az



érzelmeiket és nem félnek kimutatni azokat. Miközben, ezzel párhuzamosan, a nők határozott, céltudatos viselkedést, a döntési felelősség teljes vállalását, vezetésre való képességeket fedeznek fel magukban. A hagyományosnak gondolt szerepek megváltozása a gyermekek számára nem jelen hátrányt, nekik az a fontos, hogy érzelmileg és anyagilag biztonságos körülmények között fejlődhessenek.

A legfontosabb azonban az, hogy tudomásul vegyük: az apákkal töltött idő és annak minősége is ugyanolyan lényeges a gyermek fejlődése szempontjából, mint az anyával töltött idő. Az apukák eltérő stílusban foglalkoznak a gyermekekkel, máshogy fürdetik, etetik őket, de más tanulnak meg a gyermekek a velük való játékokban is, és megint más az anyákkal való együttlétben. Tehát az apa-gyermek és az anya-gyermek kapcsolatokban nem a versenyt érdemes kihangsúlyozni, hanem azt, hogy a kétféle szülői viselkedés kiegészíti egymást.

Ezzel a változással mindhárom fél csak nyerhet: a gyermekek születésük pillanatából részesei lehetnek mindkét szülő gyöngéd gondoskodásának, a két szülő pedig közvetlenül és egymással megosztva élheti meg azt az örömet, amelyet gyermekük fejlődése tartogat.

MOZGÁSBAN MAGAZIN

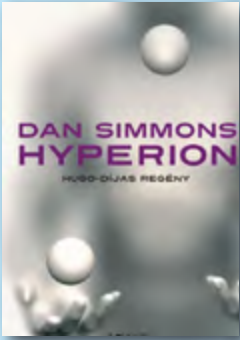
A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2012. október
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Nemecz-Novák Zsuzsanna • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII.,Akácfa u. 15.
Tel.: 461-6500/mellékkállomások: 117-41, 12-024, SMS-szám 20/257-50-40 • mozgasbanmagazin@bkv.hu
Kiadja a BKV Zrt. 1072 Bp.VII.,Akácfa u. 15. • ISSN 1786-1845
Nyomdai munkálatok: Gyomai Kner Nyomda Zrt. • Felelős vezető: Fazekas Péter • Tel.: 66/887-400 • <http://www.gyomaikner.hu>

könyvajánló

DAN SIMMONS: HYPERION

Kiadó: Agave
Ár: 3116 Ft

A jó könyvre nincs garancia. Az esélyt talán növeli, ha a szerző angol irodalomból szerzett diplomát, ahogyan például Dan Simmons, a Hyperion szerzője.



A Hyperion első kötete egy négy részes science-fiction regényciklusnak, de önmagában is teljes egészét alkot – bár nem tudnak majd megállni az első kötet után, ez szinte biztos. A regény a Canterbury mesék mintájára épül fel, és egyik legfontosabb szála John Keats angol költő élete és munkássága – valahol a távoli jövőben. De ne szaladjunk ennyire előre.

Ha egyszer kinyitják a Hyperiont, le sem tudják majd tenni, amíg rá nem jönnek, mit keres egy úrhajón hét teljesen különböző ember, hét teljesen különböző életúttal és motivációval; egy pap, egy katona, egy költő, egy tudós, egy nyomozó, egy templomos kapitány és egy diplomata. Egyetlen közös pontjuk a Hyperion bolygó – egy a számtalan gyarmatbolygó közül, amely a Hegemónia uralma alá tartozik –, ahova tartanak. Utazás közben ki-ki elmeséli a maga történetét, miközben a levegőben a háború lehetősége lebeg, amely az egész Hegemónia jövőjét, sőt pusztá létét elbizonytalantja. Konkrét úti céljuk a legendás, a téridő törvényeitől abszolút független Időkripták, valamint a félistenként tisztelt, rettegett gyilkológép, a Shrike. Az utazásnak úgy vágnak neki mind a heten, hogy tudják: közülük csak egy élheti túl a zarándoklatot, annak az egynek viszont teljesülhet leghőbb kívánsága.

A könyv 1990-ben elnyerte a rangos Hugo-díjat.

apróhirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj 25.000 Ft BKV-s dolgozóknak 5.000 Ft kedvezménnyel. Az elméleti tandíj a gyakorlati vezetés utolsó 10 órájában teljesen felhasználható. Vezetés 2x27.000 Ft. Óraanyag, házi feladat, KRESZ teszt CD ajándékba.
Tanfolyamok folyamatosan indulnak!
Tóth Zoltán Autósiskolában
VII. Wesselényi 73. (Rottenbiller u.- hoz közel)
További információ: 20/323-4688 (bármikor hívható),
vagy: 1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)
A BKV DOLGOZÓI ÉS CSALÁDTAGJAIK RÉSZÉRE KEDVEZMÉNY!

AKCIÓS WELLNESS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

Igényes, új apartman házban.

AKCIÓS ÁR Félpanziós ellátás (bővített kontinentális reggeli, 2 fogásos meleg vacsora) 7 nap/6 éj: 19 900 Ft/fő
EXTRA AJÁNLAT 09.30-tól 2012.06.29-ig Félpanziós ellátás (bőséges büféreggeli, 3 fogásos meleg vacsora) 4 napos gyógykezelés (TB által) + 4 napos Hungarospa fürdőbelépő 4 nap/3 éj: 24.900 Ft/fő – 7 nap/6 éj: 29 900 Ft/fő

KARÁCSONY 12.23-29-ig Félpanziós ellátás (bőséges büféreggeli, 3 fogásos meleg vacsora) 4 napos gyógykezelés (TB által) + 4 napos Hungarospa fürdőbelépő 4 nap/3 éj: 29 900 Ft/fő – 7 nap/6 éj: 39 900 Ft/fő

SZILVESZTER 12.30-tól 2013.01.05-ig Az ár tartalmazza a Szilveszter esti rendezvényt. Félpanziós ellátás (bőséges büféreggeli, 3 fogásos meleg vacsora) 4 napos gyógykezelés (TB által) + 4 napos Hungarospa fürdőbelépő 4 nap/3 éj: 39 900 Ft/fő – 7 nap/6 éj: 49 900 Ft/fő
Az ár nem tartalmazza az IFÁ-t (410 Ft/fő/éj).

BKV-dolgozók részére a szállásdíjból 10% kedvezményt biztosítunk érvényes telephelépővel.

Üdülési csekk, étkezési utalvány, (Szép kártya, Erzsébet utalvány, OTP, MKB, K&H).

BEJELENTKEZÉS:
Balogh József 06-52/270-432,
06-30/856-49-90

www.primavilla.hu

HITELEK!!!!
OLCSÓ INGATLANOK!!!
Személyi hitel, a BKV dolgozóinak Citibank kedvezményvel. Lakás, és jelzáloghitel! Ügyintézőket keresünk, magas jutalékkal! Érdeklődni: Szűcs Sándor Tel: 20/520-66-12 www.hitel-city.hu www.ingatlanciti.hu

RÉGI (1994-es vagy korábbi) autóbusz-viszonylatjelző táblákat vásárolnék gyűjteménybe, akár 10-15 e Ft/db áron. Érd.: viszonylatjelzo@freemail.hu; (30) 358-7793

HITELKIVÁLTÁS, HITELIGÉNYLÉSMOST KEDVEZŐ 19,9 FIX KAMATTAL
Szabaduljon meg meglévő hiteleitől (kölcsönök, hitelkártya, A-hitel) és fizessen kevesebbet. Alkalmazottak, és nyugdíjasok részére (kivéve BAR), havi nettó 130 ezer forint feletti nettó jövedelemmel, megfelelő hitelképességgel.
Megbízható, tőkeerős bank képviselőjében, lelkiismeretes, segítőkész ügyintézés.
KÖNYVES ERZSÉBET
06 30 362 8413

A „JÁNOS LAK”
A gyógyfürdőtől 300 méterre, 12 fő részére alkalmas. Jól felszerelt konyha, minden szobában TV, zárt parkolási lehetőség.
Kedvező áron egész évben kiadó.
Tel: 06-30/567-0603

ELADÓ vagy KIADÓ a Mammut (Fény u. Piac) mellett négy szoba hallos (írodának, vagy rendelőnek is alkalmas), magasföldszinti lakás igen nagy gyalogos forgalmú helyen! Tel.: 06306467574

ELADÓ vagy KIADÓ a Déli Pályaudvarnál kétszobás, felújított, berendezett lakás. Ára :23 M.Ft.(bérldíj megbeszélés szerint). Tel.: 06308347008

ELADÓ Margit híd budai hídfőjénél 105 nm , ill. em. (nem liftes) szép, csendes polgári lakás 22 M.Ft-ért. A tetőtér is megvehető ! A ház előtt szgk-beállóbb van. Kisebbit beszámítok. Tel.: 06/70/2100-553

ELADÓ dupla télek (zárt kert) Pilisen, a vasútállomáshoz közel. 464 nől/1600 m2. Irányár: 490 000 Ft. Tel.: 20/495 7664

ELADÓ Pilisen, Bp.-től 27 km-re az állomáshoz közel, csendes utcában, új, igényes, 3 szobás, 86 nm-es ház 21 nm-es lakható melléképülettel, 1800 m2-es telekkel.
Ár: 10,9 M Ft. Tel.: 20/495 7664

ELADÓ XVII. kerület Nagyhgács utcában, 70 nm-es kertes lakóház, 1165 nm-es telken, cserépállyha fűtéssel, gáz a ház előtt. A kert gazdálkodási célra is alkalmas. Villany, víz, telefon bekötve. Irányár: 14 M Ft. Tel.: 30/593 4065

ELADÓ a XIX. kerületben, Kápesten egy 345nm-es telken, 48nm-es fedett teraszos családi ház. Boltíves pincével, melléképülettel, rendezett kerttel. Ár: 20 M Ft. Érd.: 70/236 2575

ELADÓ a XVIII. kerületi Lakatos lakótelepen, Kőbánya-Kispesttől 5 percre busszal, egy 1. emeleti, 62 m2-es, 1 + 2 szobás, félg felújított, nagy erkélyes (10 m2), házikőponti fűtéses, családi ház-as övezetre néző lakás. A lakás előnye, hogy az éjszakai buszok 15 percként járnak. Irányár: 10,5 M Ft, érdeklődni lehet: Gálszécsi Erika 24-288, 20/9330014 telefonon

ELADÓ Veszprém megyében, Nemes-hanyban, Sümegől 20 km-re, 96m2 alapterületű, (2 szoba, fürdő, WC, konyha, nappali, kertre néző terasz) alapírozott, központi fűtéses családi ház – tetőtér beépítési lehetőséggel – nagy kerttel (s további telekvásárlási lehetőséggel). Irányár 12,5 millió forint. A hirdetés megjelenése után elsőként jelentkező vásárló 500 000 Ft kedvezmény kap! Érdeklődni lehet a +36 20 437 3157-es telefonszámon, vagy az olcsokuckoeg@gmail.com e-mail címen.

ELADÓ Budán, a Margit hídnál 105 nm, 2,5 szoba-hallos csendes, olcsó rezsi-j! polgári lakás (A tetőtér is megvehető !) A ház előtt sz. g.k.beállóbból van. Ára: 22. M. Ft. (Kisebb lakást beszámítok!) Tel.: 06/70/2100-553

Cavident

az egészséges fogakért

Ingyenes állapotfelmérésre, rákszűrésre jelentkezzen a Cavident fogászatnál!

Akciós porcelán korona most csak 28 000 Ft.

Egészségpénztári kártyát, üdülési csekket is elfogadunk.

Kérjen időpontot a 461-6500/29156 és /29155 melléken vagy dobja be igazolványát a Kerepesi út 29/C/1 emelet/129-es ajtón

Árlista: www.cavident.hu

Fogászati kedvezmények BKV dolgozók és hozzátartozóik részére!

ELADÓ vagy KIADÓ Déli pályaudvarnál kétszobás , felújított amerikai konyhás, csendes , berendezett, vizórás lakás. Tel.:06/70/2100-553

ELADÓ vagy KIADÓ a Mammut (Fény u. Piac) mellett négy szoba hallos (írodának, vagy rendelőnek is alkalmas), magasföldszinti lakás igen nagy gyalogos forgalmú helyen! Tel.: 06306467574

ELADÓ vagy KIADÓ a Déli Pályaudvarnál kétszobás,felújított, berendezett lakás Ára :23 M.Ft.(bérldíj megbeszélés szerint). Tel.:06308347008

ELADÓ üveges beltéri ajtó 210x88cm méretben (vadásati) 12 ezer Ft-ért. Tel.: 20/535 8162

ELADÓ Pianinó! UKRAJNA zongora megújult állapotban eladó. Irányár: 140 000,- Ft. Érdeklődni lehet: 30 511 7202-es, vagy a 44-123-as telefonszám.

ELADÓ sürgősen Hajdúszoboszlón üdülési jog. Ár megegyezés szerint. Érdeklődni 20/220 3015 telefonszámon lehet.

ELADÓ áron alul, 30 ezer Ft-ért Fiat Palio 4 db új, 14 - es acélfélni, ET 44 - es, 4 x 98 - as osztókörrel.Telefon: 20/535 8162

Kedves Olvasóink!
Ha szeretnének vállalkozásokat reklámozni, ingó és ingatlan vagyontárgyaikat eladni, vagy elcserélni, nálunk, a Mozgasban magazinban hirdethetnek!

Várjuk üzleti hirdetéseiket, és friss apróhirdetéseiket, valamint a régebbiek megerősítését 2012. november 30-ig a mozgasbanmagazin@bkv.hu, vagy a elsokommunikacio@bkv.hu címre!

A HÓNAP KÉPE

fotó: Lovas Gábor

KEDVES KOLLÉGÁK!

Ismét egy régi hagyományt szeretnénk újraéleszteni,

egy olyat, amit mindnyájan

kedveltünk. Készítetek

képeket a BKV mindennap-

jairól: lehet ez humoros,

kedves, megható vagy natu-

ralista. Küldjétek el nekünk

– a legjobbat, a legjobbat

pedig megjelentetjük!



