

MOZGÁSBAN



3. SZÁM

XLIV. ÉVFOLYAM

Best of 2012

Egy nehéz év után

Most jött el a buszok ideje

Kedves BKV – levelek az utasoktól

I. BKV-s gulyásfőző verseny

KOMOLY KIHÍVÁSOK ELŐTT

interjú Bolla Tibor vezérigazgatóval

KÖSZÖNET A BKV DOLGOZÓINAK!

üzeni Tarlós István főpolgármester

BKV-s Amatőr Művészek Kiállítása

Újra!



Sokan jelentkeztek korábbi felhívásunkra, amelyben olyan kollégák jelentkezését kértük, akik tehetségüket, tudásukat és művészetüket egy kiállítás keretében is szívesen megmutatnák!

A jelentkezés lezárult – az eredmény hamarosan megtekinthető lesz a BKV Deák téri, Földalatti Vasúti Múzeumában.

TARTALOM

PROGRAMAJÁNLÓ 2.

HÍREK 4-5.

HÍREK A VILÁGBÓL 6-7.

INTERJÚ

Tarlós István 8-9.

ÉVÉRTÉKELES 10-11

INTERJÚ

Bolla Tibor 12-13.

AKTUÁLIS

Most jött el a buszok

ideje 14-15.

BAJNOKOK

Interjú Ledniczki Zsuzsannával
és Veperdi Tamással 16.

FORGALOMBIZTONSÁG

Karácsonyi béke 17.

NAPTÁR 2013 18-19

VILÁGHÍR

A 2-es villamos 20-21

BEST OF

2012 22-23

GULYÁS

Jó ebédhez jó társaság 24.

Teke 25.

Kedves BKV 26.

Kreatív sarok 27.

PROGRAMAJÁNLÓ 28-29.

JELEK

Piros, sárga, zöld 30-31.

Gyerekszáj 32.

SPORT

Kiütéssel győzött 33.

Könyvajánló 34.

HIRDETÉS 35.

TISZTELT OLVASÓK, KEDVES KOLLÉGÁK!

Már javában decembert írunk, az év utolsó Mozgásban magazinjának a visszatekintésről is kell szólnia. Eszünkbe jutnak a pillanatok, amikor tavaly ilyenkor szerkesztettük a lapot. Akkor a 100 éves Gödöllői HÉV fennállását ünnepeltük – idén a 125 éves budapesti HÉV- és villamasközeledést. A tavaly karácsonyi számban írtunk Molnár Ádám munkájáról, a jövő HÉV-jéről – idén bárki megtekintheti a MOMÉ-val közös kiállításunkat, amelyen a fiatal járműkonstruktőröket mutatjuk be a BKV Deák téri múzeumában. Tavaly ilyenkor még csak készültünk arra, hogy 100 éves lesz a BKV Előre – idén hosszú sorok kígyóztak a múzeum előtt, hogy a patinás egyesület kupáit, serlegeit és dicsőséghalát megnézhessék. És ha már sport: a londoni olimpiához nem csupán az Olimpiai villamossal kapcsolód-tuk. Szűcs Veronika volt a játékok női ökölvívó döntőjének vezetőbírója – „civilben” pedig társaságunknál a Munkaügyi osztályon dolgozik. És büszkék lehetünk Európa bajnok villamosvezető kollégáinkra, valamint a világ 7. legszebb villamosvonalára, a 2-esre is.

Tavaly megújítottuk a Salamont és az e-hírlevelet – idén könnyedebb vizekre eveztünk: először a pályán, az I. BKV Labdarúgó Bajnokságon, majd a tűz mellett, az I. BKV Arany-bogrács Kupán bizonyíthatta bárki, hogy bárhol megállja a helyét és azt, hogy a csapat-szellem továbbra is sajátunk. Szakmailag is: a Zách utcai trolibuszgarázsban 19. alkalom-mal vetélkedtek a járművezetők – a megmérettetésen kilencszázan vettek részt.

– Nagy kihívásokat tartogat 2012 – mondta éppen egy évvel ezelőtt Bolla Tibor. A vezér-igazgató idén is számot vetett, amikor személyes tapasztalatairól, a kihívásokról és a kollé-gái támogatásáról kérdeztük. Megosztották velünk/veletek élményeiket a BKV vezetői is: Szedlmayer László éjszakai villamosozásról, Takács Péter a folyamatos megújulásról, Bátora László az elkötelezett, fegyelmezett és a társaságért tenni akaró emberekről, Dr. Döbrei István pedig pozitív észrevételekről, pozitív visszajelzésekről mesélt. Igazolják szavait az ügyfélszolgálathoz érkezett levelek is, amelyek közül szintén olvashattok a lapban.

Persze voltak nehéz pillanatok is: egy-egy szakmai döntés emberileg fájdalmas lehet, hiszen az évek óta együtt dolgozó kollégák sokszor válnak barátokká, akiknek az elszaka-dás nem könnyű. Nekik is üzent Tarlós István főpolgármester, amikor azt mondta: „Nem csak a jelenlegi BKV vezetés, de az ott dolgozó nagyon sok alkalmazott, szerelők, forga-lomszervezők, járművezetők és az adminisztrációban dolgozók is mind becsülettel végzik a munkájukat. Meg is ragadnám az alkalmat arra, hogy köszönetet mondjak a BKV teljes állományának és vezetőinek!”

Nekünk a tavalyi vázlatok idézik a múltat, az összefirkált lapok, a szerkesztett, korrektúrá-zott cikkek, az éjszakába nyúló tervezések. Az izgalom, amelyet akkor érzünk, amikor kien-gedjük – amikor Ti megkapjátok – a kész magazint. Amikor közös programot szervezünk, vagy amikor kiállításra hívunk benneteket: ezúttal olyanra, ahol Ti mutathatjátok meg a tehetségeket. Amikor félelemmel vegyes izgalommal lessük: tetszik-e az új ötlet... Noha tudjuk – és reméljük –, nem lesz ez másként jövőre sem. Mert már kezdhettük is hozzászoktatni magunkat, hogy 2013-at kell írunk.

Egy új év következik, új lehetőségekkel – békés, meghitt karácsonyi ünnepet és boldogságban és szerencsében gazdag Újévet kívánunk!

A Mozgásban magazin szerkesztősége

JÖN AZ ÁTÉPÍTÉS: MEGSZÚNIK AZ ALAGÚT A FERENCIEK TERÉN

Néhány hónapos csúszással kezdődhet csak meg a Budapest Új Főutcája program második ütemének kivitelezése, amelyet eredetileg idén ősszel kezdtek volna meg. Az új fejlesztések a Ferenciek terét és a Március 15. teret fogják érinteni.

A Közbeszerzési Hatóság tájékoztatása szerint a közel négymilliárd forintos, döntően uniós forrásokból megvalósuló beruházás kivitelezésére kiírt eljárás még nem fejeződött be, ezért csúszhat a munkák megkezdése is.

Az Új főutca program második üteme elsősorban a Ferenciek terének rekonstrukcióját foglalja magába. Zöldi Péter, a tervezőcsapat (Főmterv-

KIMA-Közlekedés Kft.–Város-Teampannon konzorcium) egyik tagja elmondta, sikerült elfogadtatni a döntéshozókkal, hogy a Ferenciek terét a közúti aluljáró megszüntetése nélkül nem lehet megújítani.

Mint mondta, az átalakítás után a ferences templom és a Centrál Kávéház közti részre azt tervezték, hogy a Károlyi Mihály utcához hasonló, világos színű süllyesztő mészkőburkolat fogja betéríteni az újraegyesített teret, amelynek közepén egyetlen autósávot hagynak meg a Petőfi Sándor utca felé tartó 15-ös busz és a taxik számára.

Az aluljáró másik ágát, a Petőfi Sándor utca torkolati szakaszán szintén megszüntetik, de nem bontják el, hanem egyesítve a metróaluljáróval üzleteknek, boltoknak fogják bérbeadni.

A tervek számolnak a Kossuth Lajos utca átalakításával is: az Erzsébet hídtól az Astoriáig középre helyezik a buszsávot, valamint a 7-es buszok megállót is, ezzel előkészítve egy újabb nagy változást, a Budapesti Közlekedési Központ ugyanis villamosokat szeretne járatni ezen a szakaszon is.



ELŐZETES MEGEGYEZÉS

A DEBRECENI 2-ES VILLAMOS ÜGYÉBEN

Debrecenben a 2-es villamos pályaeépítése már hónapok óta áll amiatt, hogy az alvállalkozók, mivel nem kapták meg a pénzüket, levontak az építkezésről. A jelenlegi információk szerint előzetes meg egyezés született.

Előzetes meg egyezés született az önkormányzat és a kivitelező ATK konzorcium között a 2-es villamospálya építése ügyében – jelentette be Kósa Lajos, debreceni polgármester.

A kivitelező konzorciummal folytatott – illetve a konzorciumi tagok között is folyó – vita után meg egyeztek a beruházási szerződés módosításában. Ha ezt jóváhagyja a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (NFÜ), akkor elkészül a 2-es villamospálya Debrecenben, mire az első villamoskocsi megérkezik, azaz jövő év március 18-ra – közölte a polgármester.

A konzorciumot vezető Arcadom Zrt. két konzorciumi partnerével is vitában állt, ami szintén késleltette a kivitelezést. Kósa Lajos szerint most minden akadály elhárult az elől, hogy a szerződést módosítsák, és folytatódjon a pályaeépítési munka.



A FELÚJÍTOTT 2624-ES VILLAMOS

ÚJRA KÖZLEKEDIK 1887. november 28-án indult el az első villamos Budapest utcáin. A villamos- és hév-közlekedés 125. évfordulójának egyik programjaként mutatkozott be a 106 éves, 2624-es pályaszámú G típusú motorkocsi.



A közlekedésbarátok november 28-án, utazhattak a 2624-essel a világ egyik legszebb villamosvonalának választott 2-es villamos vonalán, a Jászai Mari tér és Közvágóhíd között.

A G sorozatú villamos a századforduló után jelent meg a főváros utcáin a Schlick-Nicholson gyár termékeként. Ebből a típusból összesen 30 példány készült 1906-ban. A BSzKrt idején a kocsikat sorrendben 2600-2629 pályaszámmal látták el – innen a 2624-es szám. Az FVV működése idején, az 1950-es években a jármű fa kocsiszekrényét elbontották és új, acélból készült felépítményt kapott – így láthatjuk ma is. A kocsik még a BKV ideje alatt is közlekedtek, főleg Újpesten, a 3-as és az 55-ös, ritkábban pedig a 12-es viszonylaton. Egészen 1973-ig a 13-as, majd később az 51A vonalán teljesítettek szolgálatot. A sorozat egyetlen példánya, amelyet sikerült megőrizni, a 2624-es pályaszámú motorkocsi – ezt 1981-ben selejtezték le; az akkori 55-ös vonalán közlekedett utoljára 1981. március 31-én.

A kocsit az 1970-es évek állapotának megfelelően újították fel. A 2624-es az egyetlen az ilyen arculatú járművek közül, mely a budapesti vágányhálózaton korlátozás nélkül közlekedtetésre alkalmas most és hosszú távon is. A jármű további érdekessége, hogy 1986-ban Amszterdamba került, ahol alkalmanként nosztalgiajáratként közlekedett. A kocsi 2004-ben került vissza Budapestre. Köszönjük a kollégáknak a rengeteg munkát, amit a jármű felújítása kapcsán végeztek!

ÚJ UTAKON – ÚJ KERÉKEN

A 2011-ben beszerzett 13 db Van Hool A 300-as szóló autóbusz átalakítása 2012 tavaszán befejeződött, az autóbuszok május 2-án forgalomba álltak. Az év elején 31 db Mercedes Citaroval, a nyár folyamán pedig 38 db Volvo 7700-as szóló autóbusszal bővült a járműflotta. A Volvo-k három ütemben történő hazaszállítása Hollandiából kihívással teli feladatot jelentett az átadás-átvételt végző csapatnak és a járművezetőknek egyaránt, de a honosítás és forgalomba helyezés sem zajlott eseménytelenül, ugyanis a Citarokat az alvállalkozói szerződések május 1-jei megszűnésekor, a Volvo-kat pedig a nagykörűti villamospálya-felújítás alkalmával rendkívüli intézkedésként ideiglenesen forgalomba kellett adni a járműhiány enyhítésére. A munkálatok átütemezése és sürgős végrehajtása a VJSZ Kft., a Közúti Jármű Főmérnökség és a Beruházás közös munkájával mindkét alkalommal eredményes volt. Mindkét járműcsoport felújítása-átalakítása 2013 év elejéig befejeződik, a Volvok klimatizálása 2013 április végéig esedékes. A Németországból beszerzett 15 db MAN NGE 152 csuklós trolibusz utolsó 4 példánya terv szerint megérkezett nyár elején, a felújítási és vizsgáztatási feladatok teljeskörű elvégzésére az év végét tűztük ki célul. A 2011 végén – 2012 elején Hannoverből beszerzett 10 db TW 6100-as villamos felújítása és hatósági vizsgáztatása az utolsó jármű forgalomba helyezésével október közepén befejeződött.



hírek a nagyvilágból

ÍGY NÉZ KI A NEW YORKI METRÓ A HURRIKÁN UTÁN

A New York-i metró, amely egyébként az állomások számát tekintve a világ legnagyobb metróhálózata, megnyitása, 1904 óta nem szenvedett el akkora pusztítást, mint a Sandy hurrikán alatt. A vihar hatását a lenti átalakított metróterkép mutatja be, amiről Manhattan déli része gyakorlatilag teljesen hiányzik.

A metróterkép szinte minden nagyváros esetében a város képi megjelenítésének egyik legalapvetőbb eszköze, hiszen nem pusztán bemutatja a város fontosabb csomópontjait hanem interakcióba vonja a szemlélőt, egyfajta használati utasítást ajánlva a helyek közötti navigáláshoz. Emiatt az interaktív viszony miatt, ha a metróterkép radikálisan megváltozik, gyakorlatilag a város szövete alakul át. A lenti térképből jól látszik, hogy Brooklyn északi és Queens déli része, valamint Manhattan legforgalmasabb, déli része gyakorlatilag eltűnt a térképről.

NEW YORK-I METRÓ RONCSTEMETŐ

Meglepő felvételeket készített egy amerikai fotós, Timothy Little, aki egy kaliforniai roncstelepen három New York-i metrókocsra bukkant.

Az összes metrókocsi félbe van vágva, és meglepően jól tolerálják a sivatagi körülményeket. A felfedezés után Tim kérdőre vonta a telep tulajdonosát, aki elmondta, hogy többnyire filmfelvételekre adják őket bérbe. Ez indokolta a félbevágásukat, ugyanis így már szállíthatók teherautókkal. A közelmúltban például egy olyan kérés érkezett egy cégtől, miszerint szeretnék visszavinni őket New Yorkba, egy fotózás erejéig, majd onnan visszaszállítani a roncstelepre. Az R30-as típusú szerelvények a 60-as évektől a 90-es évek elejéig közlekedtek a néhai Brooklyn–Manhattan Transit Corporation vonalain. A roncstelepen található még néhány New York-i busz és egy öreg taxi is.



HUOK FORMÁJÚ METRÓVONAL SZINGAPÚRBAN

Közlekedés és infrastruktúra szempontjából Szingapúr a világ talán legfejlettebb városa. Sok szempontból igaz ez, magas színvonalú út- metró-, és gyalogshálózat várja a látogatókat és szolgálja ki a helyieket.

Két üzemeltető kezében összesen négy metróvonal van, amelyből a három átmérős, illetve félátmérős vonal a 1,5-2 perces követéshez képest is intenzíven kihasznált a nap minden szakaszában. A szingapúriak részéről folyamatos a hálózat bővítése, és több új vonalat is terveznek. Az egyik új vonal a Downtown Line lesz, amely a nevéhez méltóan első ütemben a belváros környékét fogja érinteni. A vonal teljes kiépítésben átmérős - azaz a város egyik végéből a belvárosra áthaladva a másik végébe fut ki – jellegű lesz, érdekessége lesz azonban, hogy a belső részeken egy hurkot fog önmagára kötni, érintve a belváros számos pontját. Akik a vonal egyik végéről a másikra szeretnének eljutni, azoknak valószínűleg gyorsabb lesz átszállni a hurokrész keresztezési pontján, mint körbeutazni a teljes belváros alatt.



GRANDIÓZUS TERVEK KÍNÁBAN

Kína délnyugati részén, a 17 milliós metropolisz, Csengdu közelében jelölték ki azt a 7,2 millió négyzetméteres területet, ahol a világ egyik legizgalmasabb környezetvédelmi projektje indul. A jelenlegi elképzelések szerint egy 80 ezres várost húznak fel, ahol nem lesz szükség autókra, az energiatermelést megújuló erőforrások fedezik, a szemét feldolgozására pedig a legmodernebb módszereket vetik be. A tervek szerint egy hasonló méretű átlagos városhoz képest az energiafogyasztás 48 százalékkal, a vízfogyasztás 58, a szemétermelés pedig 89 százalékkal lesz alacsonyabb.

A városból nem lesznek kitiltva az autók, de az egész rendszert úgy tervezik, hogy ne legyen szükség rájuk. Az úthálózat felét a nem motorizált forgalom használja majd, a másik felén elektromos meghajtású kisbuszok szolgáltatják a tömegközlekedést. Rengeteg zöld területet terveznek a mintavárosba, az elvárás az, hogy bármelyik lakóépülettől legfeljebb két perces gyaloglással el lehessen érni egy parkot. Hogy a város mikorra épül fel, és kik lesznek a lakói, egyelőre nem tudni.



VISSZATÉR A BÉCSI 25-ÖS VILLAMOS!

Újabb villamos járatral és vonallal gyarapodik az osztrák főváros. A Duna bal partján lévő hálózaton decemberben tér vissza a 25-ös villamos. Eközben gőzerővel halad a másik, hosszabb új villamosvonal építése is.



a 25-ös vonal a nyolcvanas években

A D villamos főpályaudvarig történő meghosszabbítása és a 6-os, valamint a 71-es villamosok átszervezése mellett az idei esztendő egy újabb hálózati változást tartogat a bécsieknek. A Duna „pesti” oldalán ugyanis visszatér a 25-ös villamos! 2006-ban szűnt meg ez a járat az U1-es metró Kagran és Leopoldau közötti szakaszának átadásával. Most viszont újra ezzel a számmal indítanak villamost Floridsdorf és a 26-os villamos mai asperni végállomása között. Ezzel egyidőben a mai 26-os járat lerövidül: az új pálya átadásáig az Edmund-Hawranek-Platz és Kagran között járnak majd a szerelvények. Ugyancsak gőzerővel zajlik a 26-os villamos hosszabbítása a Kagraner Platz és a Hausfeldstraße között. A tervek szerint az új vonal 4,6 kilométer hosszú lesz, és tíz megállót foglal majd magában.

KÖSZÖNET A BKV DOLGOZÓINAK!



– **Meg is ragadnám az alkalmat arra, hogy köszönetet mondjak a BKV teljes állományának és vezetőinek** – *Tarlós István főpolgármestert a sikerekről, a nehézségekről és a jövőről kérdeztük.*

Az önkormányzati ciklus felénél járunk, miképp értékeli az elmúlt két évet?

A Budapest programot 2010-ben elfogadta a közgyűlés, és a fővárosi Fidesz-frakció ma is éppolyan változatlan formában támogatja, mint ahogy miniszterelnök úr. A program alapján átszerveztük a közszolgáltatásokat, létrehoztuk a Budapesti Városüzemeltetési Központot és a Budapesti Közlekedési Központot, sikeres lett a hajléktalan program, visszaszereztük a fővárosi vízműveket, rendbe tettük, sőt, gyakorlatilag a sírból hoztuk vissza az Alstom szerződés ügyét, ennek eredményeképpen nyáron már át is vehettük az első metrószerelvényeket a gyártótól. Talán köztudott, hogy a Siemens – rossz szerződéskötésekből fakadó – hetvenmillió eurós követelését is sikerül kevesebb mint a felére csökkenteni. Elmondhatjuk, hogy szűkös körülményeink ellenére is vannak érdemleges sikerek. A kormány most legalább hat vagy hét fővárosi nagyprojektet támogat, egyebek mellett – és ez a BKV-t is érinti

– az elektronikus jegyrendszer kiépítését, vagy például az úgynevezett villamos-trolitendert, amelyen uniós támogatásból köztötpályás járművek sokaságát szerezhetjük majd be.

A BKV-nál viszont csak egyetlen dolog biztos: a bizonytalanság. Már vagy két évtizede folyamatos a csődvészély.

Ami a BKV működési finanszírozását illeti, ez valóban huszonhárom éve megoldatlan kérdés. Senkinek nem jutna eszébe például, hogy az oktatást, vagy az egészségügyet pénz nélkül működtesse, ugyanúgy ezt a nagyon fontos kötelező közfeladatot sem lehet pénz nélkül megoldani. És mivel a kormány is pontosan érti, hogy mi a probléma lényege, abban egészen bizonyosak lehetünk, hogy a BKV a jövőben is működni fog. Ez talán a legfontosabb megjegyzés. A BKV-t eddig a szó szoros értelmében máról holnapra tartották életben. Folytatólagos hitelfelvételre kényszerítették olyan mértékben, hogy annak visszafizetésére öneréből elméleti esélye sem volt. A hitelek mértéke 2010 októberére meghaladta a 78 milliárd forintot, a visszafizetési határidők 2012 tavaszán lejártak. Hosszú és bonyolult egyeztetések után sikerült a kölcsönöket 2015 végéig mind a kilenc érintett bankkal refinanszíroztatnunk, így elkerültük a BKV már-már biztosnak tűnő teljes összeomlását. 2011-ben a kormány addig soha nem látott összeggel támogatta a város tömegközlekedését, majd 2012 áprilisában megállapodás kötött a BKV hosszú távú finanszírozásáról, és ez alapján a kilátások lényegesen kedvezőbbek. A közösségi közlekedés biztonsága azonban csak akkor valósulhat meg, ha a főváros és a kerületek közötti forrásmegosztás érdemben változik, és a közösségi közlekedés finanszírozásában részt vesz a szolgáltatást igénybe vevő agglomeráció is. A kerületek szerepét is át kell gondolni, mert tarthatatlan, hogy a főváros forrás nélkül működteti a közösségi közlekedést. A megállapodás esélyt ad arra, hogy a jövőben a budapesti közösségi közlekedés ne szoruljon kiszámíthatatlan és ütemtelen támogatásokra, hanem 2014 végére már gazdaságos és hatékony struktúrában működhesen. Hozzá kell tenni azonban, hogy hiába nem vesz fel ebben a ciklusban újabb működési hiteleket a BKV, hiába biztosítjuk – most először – a működési stabilitást, ha a főváros nem jut valamilyen biztos bevétel-növelő forráshoz, akkor a 2004-2010 között felvett hitelek visszafizetési kötelezettsé-

ge miatt 2015 végére ismét nagyon nehéz helyzetbe kerülhet a közlekedési vállalat.

Rengeteg ötlet felmerült, hogy honnan lehetne olyan bevételekre szert tenni, aminek egy részét aztán a közösségi közlekedés finanszírozásába lehetne becsatornázni. Dugódíj, úthasználati díj, legújabbban a közműadó. Mik a fejlemények az ügyben?

A főváros és a kormány közt ott van az említett megállapodás, ennek egyik eleme a dugódíj, de ez addig nem működhet, amíg a parlament nem szavazza meg. Megúszeni sem lehet viszont, hiszen a korábbi ciklusban az akkori közgyűlés vállalta ennek bevezetését, méghozzá eredetileg 2013-as határidővel. Az Európai Unió, amennyire ma tudjuk, nem tud eltekinteni a dugódíj bevezetésétől. A jövő évi források között azonban nem szerepel, mint bevétel, vagyis ezt az elemet a kormány-főváros megállapodásban valamivel be kell tudnunk még helyettesíteni. Vannak elképzeléseink, ilyen volt legutóbb a közműadó – ami több mint valószínű, hogy jelentős forrásként szerepel majd a rendszerünkben.

Nemrégiben olyan hírek láttak napvilágot, amelyek szerint a fővárosi önkormányzat eldöntötte, feldarabolja a BKV-t. Mennyire valószínű ez a jövőképe? Ez eléggé kényes téma. A BKV feldarabolását nagyon ambivalens módon kezelem. Alaposan át kell még gondolni azt, hogy az elindított buszkiszervezést követően – és ne felejtjük, hogy optimális esetben is legalább 1100 buszt kellene záros határidőn belül lecserélni – a maradékot szétszervezzük, szétválasszuk, mint régen, amikor különálló cégekbe tömörültek az ágazatok. A feldarabolásnak megvannak a maga praktikus veszélyei – beszéltem erről a BKV vezérigazgatójával és szakszervezeti vezetőkkel is. Most azt tudom mondani, hogy nem fogjuk ezt a szétszervezési kérdést visszafordíthatatlanná tenni anélkül, hogy ezeket

a BKV-n belüli szakmai és részben szociális felvetéseket ne mérlegelnénk.

A BKK mennyire váltotta be a hozzá fűzött reményeket?

Ma még nem vonható meg a mérleg, de az már látszik, hogy vannak nagyon jó ötletek, szakmailag megbízhatóan működnek. Ugyanolyan százszázalékosan fővárosi tulajdonban lévő vállalat, mint az összes többi – így nem kevesebb és nem is több azoknál. Hogy az összetevékenyséjük milyen képet nyújt, azt majd a jövő fogja eldönteni, annak függvényében, miképp tudjuk befejezni a metróberuházást, és hogy mennyire valósulnak meg a további fejlesztési elképzelések. Az üzemeltetés szempontjából viszont számomra továbbra is a BKV a meghatározó. Vannak, akik hajlamosak a BKV-t

valamiféle kollektív bűnös céggként kezelni a 2004 és 2010 között történtek miatt. Szeretném elmondani, hogy a mai BKV-ra ez már nem vonatkozhat. A jelenlegi BKV vezetése nagyon tisztességesen dolgozik, és mindent megtesz a stabilitás érdekében. Mostanában mindenki a BKK-ról beszél, de ne felejtjük el, hogy

a BKK-t azért hoztuk létre, hogy szétválasszuk a megrendelői, a végrehajtói és a kontroll szerepköröket. Ez megtörtént – de a végrehajtás továbbra is a BKV-nál maradt. Nem csak a jelenlegi BKV vezetés, de az ott dolgozó nagyon sok alkalmazott, szerelők, forgalomszervezők, járművezetők és az adminisztrációban dolgozók is mind becsülettel végzik a munkájukat. Meg is ragadnám az alkalmat arra, hogy köszönetet mondjak a BKV teljes állományának és vezetőinek. Mostanában kevés szó esik róluk, de a közlekedés helyreállításában végzett szerepük ugyanolyan jelentőségű, mint a BKK-é, akkor is, ha kevesebb publicitást kap. Megragadva az ünnep közelségéből adódó lehetőséget ezúton is békés, boldog Karácsonyt kívánok a BKV valamennyi dolgozójának!

...békés, boldog
Karácsonyt kívánok
a BKV valamennyi
dolgozójának!

EGY NEHÉZ ÉV UTÁN

Babits Mihály szavaival élve: „múlt nélkül nincs jövő, s mennél gazdagabb a múltad, annál több fonálon kapaszkodhatsz a jövőbe”. Múltunk és hagyományaink erős, stabil támaszt jelentenek, erre kell, hogy közösen felépítsünk egy olyan jövőt, amely modernebb és frissebb talán, de biztonságosabb mindenképp. Bátran, céltudatosan és bizalommal telve kell szembenéznünk 2013 kihívásaival – üzeni

Bolla Tibor,
Takács Péter,
Szedlmajer László,
Bátora László és
Dr. Döbrei István.



BOLLA TIBOR
vezérigazgató

A legutóbbi átszervezéssel kapcsolatban számomra az volt figyelemreméltó, mennyire sokan kívánták, hogy a szervezeti felépítésünk a 2007 előtti divíziót tükrözze. Végül mégsem teljesen az lett, hanem egy ahhoz hasonló rendszer valósult meg. Az új rendszer ugyan okoz néhány nehézséget, illetve sok kérdést is felvet, mégis érdekes tapasztalatokat hoz. A BKK-s átszervezést egy nagycsalád különválasztásához, vagy szétköltöztetéséhez hasonlítanám. A család ugyan megmaradt, de a tagjai már máshol élnek... Néhány esetben talán nehezebb így a munka, sokszor viszont könnyebb, hiszen továbbra is egy célért dolgozunk. Ennek kell a szemünk előtt lebegnie!

A magam részéről remélem, hogy 2013-ban közelebb kerülünk a pénzügyi stabilitáshoz. De hogy ne csak a gazdasági dolgokat említsem, kiemelhetem a 4-es metró is, hiszen jövőre már finisban lesz, ahogy érkezik az a 150 új busz is, amit a BKK hoz, és remélem, a jövőben a BKV szintén új járművekkel vesz majd részt a közösségi közlekedésben. Nem számítok könnyű évre, lesznek kemény időszakok, és remélhetőleg vidámabbak is. Fontos, hogy emberileg és szakmailag továbbra is számítsunk és számíthassunk egymásra!



TAKÁCS PÉTER,
kötöttpályás műszaki
vezérigazgató-helyettes

Egy-egy évforduló kapcsán, így a 2012-es és 13-as év fordulóján is számot vetünk: mi az, ami igazán jelentős volt a mögöttünk lévő időszakban.

Bár érdemben nem változott meg a BKV járművek életkora, mégis fiatalították a járműparkot a Van Hool és Mercedes Citaro buszok, a MAN trolis és TW6100-as villamosok. Az új Alstom üzembe állítása pedig igazi korszakváltást jelentett nem csak a BKV, hanem Budapest történetében is.

Ezek persze apró lépések, és inkább csak a fiatalításra való törekvés gondolatát fejezik ki, mint magát a fiatalítást, mégis azt mutatják, hogy van elmozdulás. Az effajta igyekezet megvalósítását szolgálja a Nemzeti Innovációs Hivatallal kötött együttműködés is, amelynek célja az új technológiák megismerése, valamint azok az eszközrendszerek is, amelyek tudományos törvényszerűségekre alapozva határozzák meg az elvégzendő műszaki tevékenységeket.

Elmondható: mindenképpen a jövő felé tekintünk a mindennapi munkával és az átalakulás folyamatával egyaránt. Fontos, hogy bízunk a jövőben és egymásban, mert csak kiegyensúlyozott munkatársi és emberi kapcsolatokkal vagyunk képesek a jövőből ránk háruló feladatokat becsülettel és felelősséggel teljesíteni!



SZEDLMAJER LÁSZLÓ,
autóbusz és trolibusz
üzemeltetési
vezérigazgató-helyettes

Még valamikor nyár elején történt, hogy éjfél körül a Móríc Zsigmond kör téren barátaimmal – régi szokásként – hamburgerezéssel zártuk az estét. Közben jutott eszembe, hogy a kollégák villamos próbamenetet szerveztek éppen erre az északára, a Széll Kálmán térre, és Budafokról alighanem az úgynevezett Móríc-átkötésen érkeznek majd. Gyors telefon, és valóban: negyed óra múlva ott volt a 1074-es nosztalgia kocs. Éltünk a lehetőséggel, és barátaimmal felszálltunk a villamosra. A kellemes tavaszi estén nagy élmény volt föl-alá villamosozni a régi járműben, ami a haveroknak és láthatólag a nagyközönségnek is tetszett. Különösen megmaradt az egyik éjszakai busz vezetőjének arca, talán az első indulásoknál tartott akkor – aki szokott éjszaka vezetni, tudja, hogy az éjszakai járművezetés speciális bioritmust és koncentrációt igényel – nos, az elcsigázott arcon az első döbbenet után egy kis mosoly jelent meg. Valami ilyesmit gondolhatott akkor: „érdekesekek ezek a villamososok, járkálnak éjszaka föl és alá”. Egyébként a próba sikeres volt, a villamos jól működött, szépen elgurult a kritikus szakaszokon is. Mélyebben érdeklődők számára érthető lesz: a szűkített nyomvályús sín versus merevtengelyes nagy kerékátmérőjű villamokocsi problémáját vizsgáltuk „empirikusan”.

A villamosokat átmenetileg elhagytam, de a vizsgáztatásokban részt veszek, és próbálom követni az eseményeket is, de be kell vallanom, most bizony új társam van: a gumikerekek. Meglátjuk, hogyan alakul a „dolog”, de addig is sok éjszakai villamosozást kívánok mindenkinek!



BÁTORA LÁSZLÓ
gazdasági
vezérigazgató-helyettes

Nehéz éven van túl a vállalat. Az új tömegközlekedési modellre történő átalakítást, több lépésben végrehajtott szervezeti átalakítások kísérték az idén. Emiatt, az immár szinte megszokott feszített és takarékos gazdálkodási kényszer mellett, az átalakulással járó bizonytalanság állandósult jelenléte is nehezítette a munkavállalók helytállását. Ugyan az átalakítási folyamat még nem zárult le teljesen, de az eddigiek alapján is kijelenthető, hogy a munkavállalók jól vizsgáztak és ismét bebizonyították, hogy a BKV-ban szakmailag felkészült, elkötelezett, fegyelmet és a társaságért tenni akaró emberek tevékenykednek. Ilyen közegben dolgozni jó, mert a problémákat másként látja az ember, tudja, hogy kezelésükben nincs egyedül, egyaránt támaszkodhat a munkatársakra közvetlen környezetében és a többi szakmai területen. Mindannyian tudjuk, hogy a BKV pénzügyi helyzete nem a legrózsásabb, ezért a gazdasági vezérigazgató-helyettesnek mérleget vonni a legkevésbé hálás feladat. Még akkor sem, ha elmondhatom, hogy köszönhetően a fegyelmet és takarékos gazdálkodásnak, 2012-ben a BKV az üzleti tervét messzemenően teljesíti. Ebben alapvető szerepet játszottak a munkatársak, akiknek társaságunk iránti lojalitására, józanságára egész évben számíthattunk. Ezzel a magatartással pedig hozzájárultak ahhoz, hogy a BKV talpon maradjon, és segítették a versenyképes vállalat kialakítását, a hatékonyság megteremtését, a fenntarthatóság biztosítását.

Az év zárása alkalmából szeretném mindenkinek megköszönni azt a segítséget, amit a szakterületemnek és személy szerint nekem is nyújtott közvetlenül, vagy közvetve a mértéktartás elfogadásával, és kívánok mindenkinek szakmai és emberi sikerekben bővelkedő boldog Újévet!



DR. DÖBREI ISTVÁN
kötöttpályás
közlekedési igazgató

Egy közszolgáltató vállalat esetében az egyik legfontosabb kapcsolat az utassal van. BKV-sként jó érzés, amikor valamilyen pozitív észrevétel, pozitív visszajelzés érkezik. Ha egy utas kifejti, hogy elégedett a munkánkkal, az ajándék a munkatársaknak is, hiszen ma-napság, annyi negatív hír szól a BKV-ról, rossz kritika ér minket.

Ebben az évben sok olyan szituációval találkoztam, amikor az utasok elismerően nyilatkoztak a BKV-ról. Például amikor dicséret érkezik azzal a kollégával kapcsolatban, aki egy elvesztett tárgyat segített megtalálni, hiszen ilyenkor egy-egy megnyugtató szó is nagyon fontos lehet annak, aki éppen a számára fontos értékeket veszítette el. De érkezett a 2-es villamos egyik hölgy vezetőjével kapcsolatban is utasbejelentés, amely arról szólt, hogy az utas azért szeret ezen a vonalon közlekedni, mert ez a villamosvezető munkatársnőnk olyan stílusban vezet és olyan kedvesen ad tájékoztatást, hogy öröm vele utazni. Szintén idén történt: egy idős hölgy, aki elesett a metró mozgólépcsőjén, írt pár sort, hogy megköszönje a forgalmi ügyeleten dolgozó munkatársak kedvességét, akik a mentő kiérkezéséig segítettek neki.

Ezek olyan esetek, amikor a munkatársak valószínűleg az azt tették, ami a munkájukhoz tartozik, mégis olyan emberi pozitívumot tettek hozzá, ami az utasok számára éppen abban a – sokszor kiszolgáltatott, nehéz – helyzetükben segített nekik, vagy éppen egy átlagos napjukat tette szebbé.

Így karácsony közeledtével kívánom mindannyiunknak azt, hogy ezek az emberi kapcsolatok minél erősebbek legyenek. Kívánom, hogy a jövő évben is minél gyakrabban lehessen részünk a segítség örömeiben!



– Az előrelépéshez meg kell teremtenünk az alapokat – mondja Bolla Tibor. A BKV Zrt. vezérigazgatóját az idei évvel kapcsolatos tapasztalatairól, a kihívásokról, személyes élményeiről és a kollégái támogatásáról kérdeztük.

Továbbra sem bánta meg, hogy elvállalta a vezérigazgatói posztot?

Természetesen nem, bár tény, hogy ez a kinevezés kevesebb szabadidőt, viszont több megoldandó problémát jelent számomra. Ugyanakkor az is igaz: egy vezérigazgatói poszt nem sokszor jön el egy ember életében, éppen ezért óriási kihívás. Nem vagyok az a típus, aki megfutamodna a nehézségektől, ráadásul vezérigazgatóként talán még többet tudok tenni a cég érdekében.

Érzi a kollégák támogatását?

Egyértelműen. Sőt azt vettem észre, hogy az elmúlt időszakban egyre nagyobb lett ez a fajta támogatás, köszönhetően az egyre több közös fellépésnek és eredménynek. A kinevezésem idején még tapasztaltam némi távolságtartást a részükről – és részemről is –, de a közös munka során egyre jobban megismertük egymást, és hatékonyabb lett az együttműködés is. Ennek őszintén nagyon örülök.

Nemrég több telephely-látogatáson is részt vett, ahol első kézből hallgatta meg a munkavállalók kéréseit, észrevételeit. Mit tapasztalt?

Igazából pozitívan csalódtam! A telephelyen szolgálatot teljesítő munkavállalókban a nyitottságuk fogott meg igazán. Nem panasz-áradatot, hanem sokkal inkább ötletáradatot kaptam. Jól esett, hogy a legtöbben optimistán álltak a céghez, és bár természetesen megosztották velem a problémákat is, de alapvetően a dolgok jobbá tételére fogalmazták meg a javaslataikat. Úgy látom, nem csupán megértették, hanem tudják és tapasztalják: korlátozottak a rendelkezésre álló lehetőségeink. Még nem jutottam el minden-hova, de terveim szerint mindenképpen folytatom ezeket a látoga-tásokat.

Hogyan látja a cég jelenlegi helyzetét?

A BKV gazdálkodása teljesen megfelel az elfogadott Üzleti Tervnek. Szakmai munkánk sikerét jelzi, hogy az elmúlt éveknek megfelelően egyrészt tartani tudtuk az Üzleti Tervet, másrészt pedig túl is teljesítjük. Az ugyanakkor nem titok, hogy gazdasági helyzetünk nem éppen irigylésre méltó. Vannak pénzügyi problémák, annak ellenére is, hogy a BKV hitelállományát sikerült stabilizálnunk. Egyik legfontosabb problémát az eszközpark, illetve annak megújítása jelenti. Ehhez mielőbb hozzá kell látnunk, ezért is törekszünk a források felkutatására. Az már segítene, ha nem csak egy éves finanszírozási szerződésünk lenne. Ugyan van egy Közzolgáltatási Szerződésünk, így az abban foglalt összeget a Fővárosnak és a BKK-nak is ki kell fizetni, ugyanakkor az ő a pénzügyi lehetőségeik is zárosak. Az optimális megoldást egy hosszú távú megállapodás jelentené a Kormány és a Főváros között, ami megkönnyítené a BKV finanszírozását is. Másik probléma a jelentős kamatkiadásunk: éves

KOMOLY KIHÍVÁSOK ELŐTT

Interjú **Bolla Tibor**
vezérigazgatóval

szinten körülbelül hat milliárd forintnyi kamatot fizetünk, ami önmagában óriási szám. Pláne annak tükrében, hogy ezt az összeget fordíthatnánk akár az eszközpark felújítására is. Magyarul: ha nem lenne adósságunk, ez az összeg felszabadulna.

Említette az új Közzolgáltatási Szerződést, amely május 1-től lépett életbe. Mik az eddigi tapasztalatok? Mennyire hatékony a BKK-val az együttműködés?

A Közzolgáltatási Szerződés, mondjuk úgy, feladata, a hosszú távú stabilitás biztosítása. Természetesen – mint minden új szerződés esetén – vannak olyan pontok, amelyek módosításra szorulnak. Ennek érdekében folyamatos az egyeztetés a BKK-val, arra törekszünk, és ez a közös érdek, hogy mind „tökéletesebb” legyen. Akár „finomhangolásnak” is nevezhetjük. Az mindenesetre bizonyos, hogy a jövőben még módosulni fog a minél hatékonyabb működés érdekében.

Számít további előrelépésre 2013-ban?

Bízom abban, hogy a Fővárosnak sikerül olyan finanszírozási formákat találni – akár a Kormány segítségével is –, ami jó néhány évre stabil gazdasági helyzetet jelent majd. Önmagában nem számítok könnyű évre, de ahhoz, hogy előrelépés legyen, meg kell teremtenünk az alapokat.

Jól esett, hogy a legtöbben optimistán álltak a céghez, és bár természetesen megosztották velem a problémákat is, de alapvetően a dolgok jobbá tételére fogalmazták meg a javaslataikat.



MOST JÖTT EL A BUSZOK IDEJE!

Talán még sosem volt olyan év a BKV életében, amely annyi változást hozott, mint a 2012-es esztendő: több átszervezés, új közszolgáltatói szerződés – csak néhányat említve a mindnyájunk életét meghatározó események közül. Legutolsó lapszámunkban az akkor még friss, alig két hete érvényben lévő átszervezés kapcsán tisztáztuk a fogalmakat, történéseket. Most közel két hónap tapasztalatával tekintjük át, hogy milyen változást hozott az új Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság megalkulása, merre tartunk és mi az, ami elengedhetetlen ahhoz, hogy továbbra is jelentős tényező maradjunk a budapesti buszpiacon.

Az új igazgatóság szervezeti felépítése alapvetően eltér az előző struktúrától. Míg korábban a közlekedési és műszaki területek elválasztására épült a feladatok megosztása és így az igazgatóságok felállítására is, most a gumikerekes ágazatban az ágazathoz tartozó feladatok kerültek egy egység, egy vezetés alá.

JÓ IPARÁGI GYAKORLAT, NONSZENZ MŰSZAKI ÁLLAPOT

Ahhoz, hogy megértsük az autóbusz és trolibusz ágazat jelenlegi helyzetét, tudni és érteni kell néhány, az ágazatra jellemző számot. 1350 autóbuszunk van, átlagéletkoruk hozzávetőlegesen 20 év, ami rendkívül lefutott, rossz állapotban lévő járműparkot jelent: túl-hajtott vázakkal, motorokkal, fődarabokkal. Mégis, a járműállomány 85%-át, azaz 1150 autóbuszt minden reggel ki kell adni forgalomba. Ez rendkívül feszített munka eredménye, és jó iparági gyakorlatnak számít. Azonban mennyiségileg ugyan megfelelünk ennek az értéknek, azaz forgalomba állnak a járműveink, de nagyon sok a meghibásodás az utcán, ami viszont menetkimaradásokat jelent. Ezen meghibásodások száma májusban érte el a csúcst, akkor 5%-os volt a menetkimaradás. Viszonyításképp: az érték

mára 3% alá csökkent. Így érthető tehát, hogy bár az eredmény kiemelkedő, annak oka továbbra sem a műszaki állapot javulásában, mint inkább a szervezésben, az új szervezet felépítésében és annak hatékonyságában rejlik.

VÉGRE ÖSSZEÉRNEK A SZÁLAK

Az októberi átszervezés során üzemegység-vezetők kerültek a garázsok élére. Eddig a telephelyek forgalmi és a műszaki vezetése csak főmérnöki szinten kapcsolódott össze, akiknek a székhelye nem is az egyes telephelyeken volt. Azzal, hogy minden garázsban egy középvezető fogja össze a feladatokat, a garázs működése egyszerűbb és gördülékényebb, gyorsabb lett az információáramlás, ezáltal adott helyzetben a döntések is hamarabb születnek meg. A munkát rendszeres riportolás és helyzetértékelés jellemzi, vagyis a vezetők közvetlen kapcsolatban állnak a döntéshozókkal. A változásnak már eredménye is van: a járatkimaradások mértékének drasztikus csökkenése egyértelműen visszavezethető az átszervezésre. És bár ez jelent bizonyos többletköltséget a vállalat számára, bőven megtérül a bonus-malus rendszerben a BKK-val történő elszámolás során.

A változás velejárója, hogy a korábban megszokott, berögzült folyamatokon, hozzáálláson szintén változtatni kell, akkor is, ha ez nem mindig egyszerű és örömteli. Azt, hogy napi szinten is érezhető az átalakulás, jelzik az érdekképviselőktől érkezett panaszok is. Ugyanakkor fontos figyelembe venni, hogy a többi ágazatban korábban végbemenő rendszerváltoztató folyamatok eddig a buszos ágazatnál elmaradtak. Itt most jött el az idejük – az ezzel járó folyamatokat pedig el kell fogadni.

NINCSEN TARTALÉK

Az átalakulás ugyan elkezdődött, de minél hamarabb meg kell találni a megoldást a szolgáltatások fejlesztésére is, ami elengedhetetlen a versenyképességhez. A kulcsszó a tartalék. Jelenleg buszaink 85%-át minden nap utcára adjuk, vagyis 15% maradhat tartaléknak. Szám szerint ez kétszáz egynéhány kocsit jelent összesen, amelynek azonban nagyrésze gyakorlatilag üzemképtelen, vagy éppen javításra vár. Nincs tehát stratégiailag fontos tartalékunk, ami lehetővé tenné, hogy a most futó járműveken komolyabb javításokat végezhesünk, ami drasztikusan javítaná a menetkimaradási mutatóinkat és a szolgáltatási minőségünket. Mindkettő égetően fontos: így tudunk ugyanis megfelelni egyrészt a megrendelő elvárásainak, másrészt – és talán elsősorban – az utasoknak. Az eredmény – a munkánk – minden esetben az utcán csapódik le: ha az utasnak az van kiírva, hogy 10 percenként jön a busz, akkor ne 12,15, vagy 20 percenként jöjjön... Ez tesz minket hitelessé, valódi teljesítményt nyújtó, megbízható, szolgáltatóvá.

A HÁROM ÉS FÉL LÁBÚ MEGOLDÁS

Első lépésként tehát tartalék járművekre van szükség ahhoz, hogy a járműparkot a megfelelő színvonalra hozhassuk. Ez garázonként körülbelül 10-15 kocsit jelent. A probléma megoldása három lábon – azaz egyelőre úgy tűnik, stabilan – áll. Egyrészt az idén lezajlott használtautóbusz-beszerzések során megvásárolt járművek jelentős része – a Mercedes Citarok és a szóló Volvo autóbuszok – az év végén üzembe áll. Másrészt vezetői döntés született arról, hogy 44, tartósan üzemképtelen járművet felújítunk, és március 31-ig üzem-

be állítunk. A forrás már megvan, a munkákat elsősorban saját erőforrásból végezzük majd. Harmadrészt további használtbusz-beszerzést tervez a BKV, amelyben a leg-hangsúlyosabb elem a csuklós autóbuszok beszerzése, hiszen erre van a leginkább szükség, ez segíti majd leginkább a tartalékok növelését.

A negyedik, nevezzük fél lábnak pedig az, hogy míg egyik oldalról fájdalmas a piacvesztésünk, azaz a tény, hogy 150 autóbusz üzemeltetését a jövő évtől elveszítjük, addig a másik oldalról ez azt jelenti, hogy ha ezt a teljesítményt más csinálja helyettünk, akkor ezáltal módunk van tartalékot képezni, ami tovább javítja a már említett menetkimaradási mutatónkat.

KISZERVEZVE

Sokszor tértünk ki a menetkiamaradási mutatóra, a megrendelőnek történő megfelelésre, a szolgáltatás javítására. A fogalmak nem újkeletűek, korábban is fontos mutatói voltak a munkánknak, de a jövőben nagyobb hangsúlyt kapnak, hiszen egy új buszüzemeltetési modell van kialakulóban. Jelenleg a buszos ágazatban 33%-al csökkenthető a BKV teljesítménye, azaz a mostani teljesítményünk 66%-a kiszervezhető. Bár rövid- és középtávon nem reális ilyen mértékű kiszervezés, mégis az elvi célt, az irányt jelöli, azt amelyet a tulajdonos és a vagyonkezelő mutat. 2013 közepétől 150 vonaltól, vagyis a jelenlegi teljesítményünk tízen egynéhány szá-

zalékától elesünk. Lehetséges az is, hogy lesznek további kiszervezések is, hiszen a BKK már most végez előminősítéseket. Alapvető kérdés tehát a jövőre nézve, hogy a BKV az előminősítéseken indulhat-e, képes lesz-e visszaszerezni a piacokat.

A KERTEN BELÜL VAGYUNK

A jelenlegi megrendelői struktúra megkülönböztet belső szolgáltatót és alvállalkozókat. A BKV belső szolgáltató, ugyanis ugyanaz a tulajdonosunk, mint a megrendelő. Ez számunkra nyolc éves biztonságot jelent – ennyi időre szól a szerződésünk. A különbséget mégsem ez adja, hanem hogy alapvetően más elszámolási struktúra érvényes a belső, illetve a külső szolgáltatók és a megrendelő között. A BKV úgynevezett indokolt költségen számol, azaz a BKK nekünk nem km díjat fizet, hanem a megrendelt teljesítményhez szükséges indokolt költségeket – legyen az bármilyen jellegű: gázolajtól a vezérigazgató-helyettesig – megtérítik. Belső szolgáltatóként ráadásul jelentős, meghatározó társaság vagyunk a budapesti közlekedésben – a cél, hogy azok is maradjunk. Ehhez azonban mindannyiunk munkája szükséges, az új rendszerben pedig nem mindegy, hogy milyen az a munka.

Május 1-jétől egészen új elemek kerültek a szolgáltatási szerződésbe: szigorú monitoring- és bonus-malus rendszer, a kötbérezés

lehetősége. Vannak evidenciák: például, hogy a járművezető ne dohányozzon a járművön és a megállóban. Ha ennek megszegéséért kötbérez a BKK, az teljesen egyértelmű és jogos, a BKV is elismeri és igyekszik a járművezető felé továbbítani. Vannak azonban sokkal finomabb és árnyaltabb kérdések is, amelyek megjelennek a BKK kötbérezési rendszerében – ilyen például az, ha egy járművezető késik. Nehezebb ugyanis eldönteni, hogy a járművezető hibája, vagy a forgalmi helyzet miatt késett-e egy jármű, és vajon jogos volt-e a kötbérezés.

A FELE SEM TRÉFA

Bár rövid- és középtávon nem számítunk nagyobb kiszervezésre, teljesítmény elvonásra, ez a 10 százalék közeli érték is óriási létszámot érint: több száz fő járművezetőt, száz fő nagyságrendű kiegészítő, műszaki és egyéb munkatörőt. A változás, a piaci nyitás, az új közlekedési modell bevezetése tehát egyrésztől szükséges és elkerülhetetlen, másrésztől viszont a BKV-n belül igen fájdalmas következményekkel jár majd. A teljesítménycsökkentés munkaerő-csökkentést is jelent. A BKV vezetése elkötelezett abban, hogy a lehető legkevesebb munkatársunkat érintse a kiszervezés, és azoknak, akiket érint majd, igyekszik minden segítséget megadni a váltáshoz. Azt azonban illúzió gondolni, hogy ha a teljesítményünk 10 %-át elvesztjük, annak nem lesz következménye.

AHOGYAN AZ ÜZEMEGYSÉGVEZETŐK ÉS A KOLLÉGÁK LÁTJÁK

ÓBUDA ÜZEMEGYSÉG – NÉGRÁDI TAMÁS

„Az elmúlt időszak alatt bebizonyosodott, hogy egy üzemegység számára fontos az egyszemélyi vezetés, hiszen az eltelt rövid idő alatt is jelentős eredményeket sikerült elérni „eszköz” nélkül, a jelenleg nem épp ideális átmeneti állapotban. A jövőben minél nagyobb önállóságot célszerű adni a telephelyeknek, amely által mérhetőek lesznek a teljesítmények. A központi koordinációt néhány fő is el tudja végezni, ami létszám-megtakarítást, végső soron olcsóbb működést jelent majd.”

DÉL-PESTI ÜZEMEGYSÉG – BUDAI LÁSZLÓ

„Az átszervezés legfőbb előnye, hogy a telephelyek egyszemélyi felelős vezetőt kaptak, így az új üzemegységvezetőknek lehetőségük nyílik arra, hogy a korábban két főmérnökségi szinten egymás mellett dolgozó forgalmi és műszaki szolgálatok munkáját összehangolják.”

CINKOTA ÜZEMEGYSÉG – HORVÁTH ATTILA

„Az átszervezés előnye a hatékonyabb kommunikáció a forgalmi és műszaki területek között. Ennek eredményeképp jelentős menetkiamaradás-csökkenés tapasztalható, amely szolgáltató társaságként fontos, utasszempontból pedig előnyös. A jövőben is azon dolgozunk, hogy ne legyen járműkimaradás, vagy ha mégis, mihamarabb megszüntessük azt.”

KELENFÖLD ÜZEMEGYSÉG – RÉTFALVI ZOLTÁN

„Az átszervezés legfontosabb előnye az, hogy megszűnt az az áldatlan állapot, mely szerint a garázsban dolgozó műszakos és forgalmi kollégáknak csak a vezérigazgató volt a közös főnöke. Lényegesen csökkent az egymásra mutogatás lehetősége, a „ti” helyébe a „mi” lépett, a szolgáltatásunk javítása közös feladat lett. Valamennyi üzemegységben – igaz, eltérő mértékben – a műszaki menetkiamaradások számának csökkenése tapasztalható.”

TROLIBUSZ ÜZEMEGYSÉG – KOVÁCS BALÁZS

„Az eltelt időszak azt mutatja, hogy bár az útkeresés rögös, de azért járható és a célok végre egy irányba mutatnak. Az emberi hozzáállás megváltoztatásával olyan plusz forrásokhoz jutunk, amelyek nem kerülnek pénzbe, mégis lehetőséget adnak az egyre nehezebben kezelhető műszaki és anyagi problémák leküzdésére. Képesek vagyunk javulást elérni a műszaki menetkiamaradások csökkentésében, a reggeli kocsiadások pontosabb teljesítésében. Tudtuk javítani a dolgozóink munkafegyelmén, miközben odafigyelünk a jogos szükségleteikre is. Jobb munkaszervezéssel hatékonyabba tettük munkavégzésüket, kezeltük a kapacitás hiányából eredő problémákat is.”

AZ ELSŐK KÖZT IS MINDIG ELSŐK MARADUNK!

Interjú Ledniczki Zsuzsannával és Veperdi Tamással, Európa legjobb villamosvezetőivel



Zsuzsanna: Varga Károly szolgálatvezető hívott fel augusztusban azzal, hogy beneveznek egy versenyre. Azt hittem BKV-s versenyről van szó... Ekkor derült ki, hogy Drezdában lesz a megmérettetés. El sem akartam hinni! Korábban még nem volt nemzetközi verseny. Hihetetlenül boldog voltam, nagyon nagy megtiszteltetés, hogy engem választottak. Tudatosan készültünk is rá, mert – attól függetlenül, hogy élménynek és programnak sem utolsó – fontos volt számomra, hogy jó eredményt érjek el, lehetőség szerint a legjobbat.

Tamás: Akkori főnököm, Szedlmajer László küldött egy sms-t, azt írta, rám gondoltak, mint az egyik résztvevőre. Nagyon megtisztelőnek éreztem, hogy rám (is) gondoltak, ráadásul ilyen lehetőséget nem lehet kihagyni!

Miért pont Önöket választották?

Tamás: Részemről nyilván szerepet játszott a nyelvtudásom, Drezdában is jártam már korábban. És talán, hogy 2003-ban csapatversenyben megnyertem a hazai forgalombiztonsági vetélkedőt.

Az elmúlt hetekben rengeteg hazai és külföldi sajtóorgánum számolt be egy olyan eredményről, amire méltán lehetünk büszkék: szeptember utolsó hétvégéjén Drezda városában egy nagyszabású fesztivállal ünnepelték a közúti vasúti közlekedés 140. évfordulóját. A rendezvény fénypontja a részben a kocsisín területén, részben a kocsisín előtti utcában bonyolódó első európai villamosvezető verseny volt, ahol 17 város járművezetői mérték össze kétfős csapatokban gyakorlati tudásukat. A versenyt a BKV csapata, két kollégánk, Ledniczki Zsuzsanna és Veperdi Tamás nyerte!



Zsuzsanna: A BKV minden évben megrendezi a forgalombiztonsági vetélkedőt, ezen 2010-ben és 2011-ben vettem részt, a tavalyi eredmény alapján a női versenyzők közül az enyém volt a legjobb teljesítmény.

Volt kedvenc feladatuk, amelyekben a legjobban érezték magukat?

Zsuzsanna: A kedvenc feladatom egyben a legnehezebb is volt számomra: egy teli pohár vízzel kellett intenzíven felgyorsulni egy rövid szakaszon minimum 30 km/h sebességre, és ugyanilyen rövid szakaszon intenzív fékezéssel megállni egy, a villamos elé elhelyezett akadály előtt. Természetesen úgy, hogy a víz ne boruljon ki. A legjobb eredményt pedig abban a feladatban értem el, ahol szemmértékkel kellett 15 métert a villamossal előre haladni. Amikor lemérték a távolságot kiderült: 5 centit tévedtem csak, úgy, hogy a fülkéből nem lehetett látni, hol van a villamos eleje.

Tamás: A sebességbecslés ment a legjobban, a legnagyobb élmény pedig a városi tesztvezetés volt; 8 percig lehetett vezetni az utcán, természetesen oktató felügyeletével.

Külön dicsőség, hogy a csapatban szerzett első helyezés mellett Ledniczki Zsuzsanna érte el a legjobb egyéni eredményt is.

Zsuzsanna: Természetesen erre vagyok a legbüszkébb. És úgy érzem, lehetek is, mert 33 nő és férfi volt mögöttem. Mindenkinek ugyanazokat a feladatokat kellett megoldania, így egyforma eséllyel indultunk. Bár tulajdonképpen hátrányban voltam, mert én soha nem vezettem hasonló típusú villamost. Ganz csuklóst vezetek, így csak a két villamos színe megegyező, azon kívül minden teljesen más. Hozzáteszem, volt segítségem is a verseny előtti időszakban, gyakorolhattam más típusokon, hogy teljesen felkészületlenül ne érjen ez sem.

Nem csupán a BKV-t, de Budapestet és Magyarországot is képviselve léptek fel a dobogó legfelső fokára. Milyen érzés volt?

Tamás: Felemelő! El sem lehet mondani azt, amikor értünk szólt a magyar himnusz. Megható volt, utánozhatatlan!

Zsuzsanna: Mi lettünk az I. Európai Villamosvezető Bajnokság győztesei. Ez a cím minden eddigit felülmúl. Ez volt az első ilyen verseny, így az elsők közt is mindig elsők maradunk!

–uv–

Az év vége felé haladva, napról-napra közelebb kerülünk ismét karácsonyhoz, a hátralévő hetekben azonban rengeteg tolerancia, megértés szükséges az utakon (is), hiszen a jellemző zsúfoltság sok emberből negatív hatásokat vált ki: idegesebbé, ingerlékenyebbé válhatunk ilyenkor.

KARÁCSONYI BÉKE

A zsúfoltság az üzleteken kívül jelen lesz járműveinken és a megálló területén is, ezért részünkről sokkal nagyobb odafigyelést és empátiát követel meg munkavégzésünk során utazóközönségünk, illetve a közlekedés többi résztvevője. A tömött járműveken, a megállókban az emberek könnyebben lesznek idegesek, zavartak, figyelmetlenek. A nyugalmat, a biztonságot kell éreznünk, hogy legalább az utazás ne okozzon kellemtelen élményeket a számukra.

Legyen több türelmünk a nagyobb és több csomagot cipelő, gyermekeiket maguk után „vonszoló” utasokhoz. Ne idegesítsük, ne sietessük őket idő előtti csengetéssel, az indokolatlan fékezgetésekkel, gyorsításokkal. Ne feledjük, mi is és családtagjaink is lehetnek utasok – nekünk sem lenne szimpatikus az ilyen viselkedés.

Utasaink az utazásaik során a biztonságot érezték ki járművezetőink vezetési stílusából. Az utazási szolgáltatás tekintetében mindig érezzék, hogy értük vagyunk, nem ellenük. Legyünk figyelmesek, körültekintőek és segítőkész magatartással álljunk rendelkezésükre az év végi rohanással teli napokon is. Mivel az időjárás zordabbra fordulhat, ezért számítanunk kell a romló út- és látási viszonyokra is, amely szintén több figyelmet követel tőlünk a meg-

szokott napi rutin mellett. Utasaink és a közlekedés más résztvevői szemében még mindig mi jelenthetjük a profizmust, ezért magatartásunk minden esetben határozottan és következetesen tükrözze is ezt. A megállás – a megálló megközelítését is beleértve – kiszámítható és biztonságos legyen, figyelembe véve minden esetben az utak állapotát (tócsák, jegesedés, hóakadályok).

Soha ne felejtünk meggyőződni arról, hogy a biztonságos elindulásnak nincs semmi akadálya. Ekkor még az esetlegesen a jármű után futó utast is észrevehetjük, akit ha megvárunk és a hidegben nem kell a következő járatra várnia, biztosan hálával gondol majd ránk és nem az ellenkezőjével Társaságunkról.

Tegyünk meg mindent saját részünkről annak érdekében, hogy a bensőséges ünnepi pillanatok a békéről, a szeretetről és a szereteteinkkel való nyugodt együtt-létről szóljanak. Ne halványítsa el semmiféle rossz élmény vagy esemény a karácsonyi békét.

Balesetmentes közlekedést, békés karácsonyt és boldog újévet kívánunk minden kedves dolgozónknak.

Forgalombiztonsági osztály



JANUÁR

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

FEBRUÁR

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28			

MÁRCIUS

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

ÁPRILIS

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

MÁJUS

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

JÚNIUS

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

2013

JÚLIUS

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

AUGUSZTUS

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

SZEPTEMBER

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

OKTÓBER

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

NOVEMBER

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

DECEMBER

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					



A VILÁGHÍRŰ 2-ES VILLAMOS!

A National Geographic kiadásában megjelenő Életre szóló kalandok sorozat legújabb kötetében közzétették a világ tíz legszebb villamosvonalát, köztük szerepel a Duna-parti 2-es villamos is. Budapest legszebb viszonylatát hetedikként említik, az öreg kontinensen a legszebb vonalként, megelőzve a – szintén a listán szereplő – lisszaboni 28-as és az amszterdami 2-es, sőt a berlini 68-as villamost is.

10. A lisszaboni 28-as villamos – Portugália A lista 10. helyén a lisszaboni 28-as villamos szerepel, amely kelet-nyugati irányban szeli át a várost, a központtól a szűk macskaköves utcákon és meredek emelkedőkön keresztül „megmászva” a Bairro Alto, Baixa és Alfama kerületeket. A kis nosztalgia villamos szűk fordulókbán navigálva halad el régi piacok, éttermek, és templomok mellett.



Lisszabon

9. Az amszterdami 2-es villamos – Hollandia Amszterdamban 16 villamosvonal működik, ezek adják a városközpont tömegközlekedésének vázát. A listán szereplő 2-es villamos azért különleges, mert aki jegyet vált rá, az utazása során érinthet számos történelmi látványosságot, mint például a Királyi Palotát, a De Nieuwe Kerket (az Új templomot), Begijnhofot, Bloemenmarkt (a virág piacot), Rijksmuseumot, a Van Gogh Múzeumot, illetve akár a Vondelparkot is.



Melbourne

8. A berlini 68-as – Németország Az 1960-as években ismert politikai okokból Berlint két részre osztotta a berlini fal, szétvágvá ezzel többek között az egységes villamoshálózatot is. Mára már, két kivételtől eltekintve az összes vonal közlekedik a város keleti részén is. Berlin rendelkezik az egyik legrégebbi és legnagyobb villamos hálózattal a világon, nem kevesebb mint 30 vonal közül választhat az utazóközönség. A listán szereplő 68-as villamos S Köpenick S-Bahntól a festői Alt-Schmöckwitz városrészig közlekedik. Alt-Schmöckwitz kerület egy falu a város szélén, amely a természeti szépségeivel kedveskedik, és jó levegőről gondoskodik a helyieknek.

6. A Melbourne-i 96-os villamos – Ausztrália A Melbourne-i villamos hálózat a modern és nosztalgia villamosok keveréke. A National Geographic listájában szereplő 96-os villamos az ausztrál nagyváros három legnagyobb és legnyüzgőbb területét köti össze egymással: a bohém Fitzroy kerületet, a központi üzleti negyedet, és a St. Kilda tengerpart-szakaszt. A 96-os vonalán számos étterem, üzlet, és az éjszakai bár található, a turisták és a helyiek nagy örömére.

5. Hongkongi villamos – Kína A honkongi villamosok a nyüzsgő város nélkülözhetetlen részét képezik. A lista összeállítóinál talán szerepet játszott az előkelő helyezés megítélésében, hogy Hongkongban járnak egyedül a világon emeletes villamosok.



Hongkong

4. San Francisco-i F villamos – Egyesült Államok A San Francisco-i F-vonalon haladó villamuskülönlegesség a Castro negyedtől a Fisherman's rakpartig közlekedik a belvároson át. A város nosztalgia villamosai a világ minden tájáról származnak, vannak közöttük antik példányok, áramvonalas darabok, de az olaszországi Milánóból származó villamosok is láthatóak San Francisco utcáin.



San Francisco

3. New Orleans-i St. Charles villamos – Egyesült Államok A St. Charles villamosnak mostanra már sikerült visszaadni a régi pompáját a Katrina Hurrikán pusztításai után. A National Geographic kiadványának bronzérmese kihagyhatatlan része egy New Orleans-i utazásnak, a St. Charles átmegy a Központi Üzleti Negyedben, a Gaden Dsistricten és a híres francia negyeden is.

2. George Benson tengerparti villamos – Egyesült Államok A lista ezüstérmese a Seattle-i tengerparti villamos. A George Benson a Broad Streetről indul keresztül az Elliot Bay-en, a Nemzetközi negyedig. A villamosok nosztalgikus, Melbourne-ből importált mintadarabok, belsejük elegáns tasmán mahagónival és fehér kőrisfával díszítve.

1. Toronto – Kanada A lista élén a torontói 501-es járat végzett, ami a leghosszabb villamospályával büszkélkedhet Észak-Amerikában. Lakeshore Boulevardtól indul és átszeli Toronto nyüzsgő belvárosát, majd a tengerparti kerületben folytatja az útját a jellegzetes piros és fehér keskeny csuklós jármű.



Toronto

7. A budapesti 2-es villamos

A má-sodik világháború után létrejött vonal a pesti felső rakparton halad a Jászai Mari térről indulva, a Kossuth tér vonalában ér ki a Dunaparra, majd a Lánchíd alatt átbújva jut el a Duna-korzóra. A 2-es villamos vonalán egyedülálló látvány tárul az utazó szeme elé: közvetlen közelről csodálhatja meg a Parlament épületét, a Duna-korzót és a pesti szállodasort, valamint a túloldali budai panorámát, a Halászbástyával, a Mátyás templommal és a Budai Várral. A Várnegyedet az UNESCO Világörökség Bizottsága 1987-ben világörökségi rangra emelte, azzal az indoklással, hogy a budapesti Dunapart – amellett, hogy egyike a világ kiemelkedően szép urbanisztikai látkepeinek – jól szemlélteti a magyar főváros történetének különböző időszakait. Mindez a látvány pedig impozáns háttérrel biztosít az utazáshoz.



BEST OF 2012

**Voltak nagy pillanataink – idén is.
Nevettünk és sírtuk, együtt örültünk
és együtt búcsúztunk, amikor kellett.
Képes összeállításunkból is látszik:
eredményes évet zárhattunk!**

I. BKV LABDARÚGÓ BAJNOKSÁG

Hagyományteremtő jelleggel, szeptember 22-én rendeztük meg az I. BKV labdarúgó bajnokságot. A BKV Előre sportpályáin 2 női és 12 férfi csapat mérte össze a tudását. A vándorkupát a BlueBusBulls csapata nyerte – jövőre újra találkozunk!



RETRO KIÁLLÍTÁS

Tízezer látogató volt kíváncsi a BKV Deák téri múzeumában rendezett időszaki kiállításra. A rendkívüli érdeklődésre való tekintettel szeptember 16-áig meg is hosszabbítottuk azt. A kiállítás a BKV, illetve jogelődjeinek grafikai és szöveges plakátjaiból, hirdetményeiből mutatott be érdekes válogatást.

KUPA KIÁLLÍTÁS

Az idén 100. évfordulóját ünneplő BKV ELŐRE SC fennállása alatt eddig elnyert kupáit, serlegeit, díjait egy kiállítás keretében mutattuk be október 17 és november 18 között a nagyközönségnek is.



I. BKV GULYÁSLEVES FŐZŐ BAJNOKSÁG

A szeptemberi labdarúgó bajnokság után I. BKV Gulyásleves főző bajnokságot is rendeztünk, november 17-én a BKV Előre sportpályán. A versenyen 14, egyenként 5 fős csapat vett részt. A legjobb gulyáslevest a Villamos Független Szakszervezet csapata főzte – összeállításunkat lásd a következő oldalon!



ALSTOM Szeptember 7-én forgalomba állt az első Alstom Metropolis szerelvény. Az ünnepélyes sajtóeseményen Tarlós István főpolgármester, Vitézy Dávid BKK és Bolla Tibor BKV vezérigazgató vett részt. A 22 szerelvényből az utolsó 2013. márciusában áll forgalomba.



20 ÉVES A SZENTENDREI VÁROSI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI MÚZEUM

2012. július 14-én 20 esztendőse lett a BKV szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeuma. A többségében közel 100 éves járművek korhűen felújított állapotban várják a látogatókat, nagy részükre pedig fel is szállhatnak és körülnézhetnek az érdeklődők. A múzeum legújabb büszkesége a korhűen felújított, működőképes 2624-es villamos.



OLIMPIAI VILLAMOS

Örömmel csatlakoztunk ahhoz a kezdeményezéshez, amelynek keretében a londoni ötkarikás játékok idejére újtára indul a Magyar Olimpiai Csapat Szurkolói Villamosa. Az olimpia ideje alatt az érdeklődők egy szurkolói kvízen keresztül is lemérhették tudásukat.



I. EURÓPAI NEMZETKÖZI VILLAMOSVEZETŐ VERSENY

A Ledniczki Zsuzsanna – Veperdi Tamás összetételű BKV-s csapat díadalmaskodott a Drezdában megrendezett I. Európai Nemzetközi Villamosvezető versenyen. Csapatunk 17 város villamosvezetőjét utasította maga mögé. A versenyen elért kiemelkedő teljesítményért még egyszer is gratulálunk.



„KERESSÜK A BKV LEGJOBB FELSZÍNI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI JÁRMŰVEZETŐJÉT” Immár 19. alkalommal rendeztük meg a Zách utcai trolibuszgarázsban a járművezetők vetélkedőjét. A vetélkedőn 900 kollégánk vett részt. Az izgalmas megmérettetésen 1. helyezést ért el Haibach János (autóbusz), Székács Ferenc (trolibusz), illetve Kovács Attila (villamos) kollégánk.



BKV HAJÓK A DUNÁN

Új, menetrend szerinti hajójáratokat indítottunk július 1-jén Budapesten, a Haller utcától az újpesti Árpád útig, illetve a Kopaszi-gáttól a Római-partig – a budapesti folyamszakaszon összesen kilenc kikötőt alakítottunk ki európai uniós forrásból.



125 ÉVES A VILLAMOS- ÉS HÉV KÖZLEKEDÉS

A budapesti villamos- és HÉV közlekedés 125 éves évfordulója alkalmából három hónapos rendezvénysorozattal ünnepeltük e jeles évfordulót, ünnepi kiadványunkat reméljük, szeretettel forgatták!



KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI VETÉLKEDŐ

Immár második alkalommal rendeztük meg a BKV múzeumok közlekedéstörténeti vetélkedőjét, amelynek témája az idei évben a 125 éves villamos- és HÉV programsorozathoz kapcsolódott. A jó hangulatú, és az – utolsó pillanatig – izgalmas versenyen jól felkészült, lelkes csapatok küzdöttek meg a dobogós helyekért.



JÓ EBÉDHEZ JÓ TÁRSASÁG



RÉSZTVEVŐ CSAPATOK:

BKV Előre Kukták; Csipetke Bagázs;
Csipetke Csapatka; Gulyásmaffia;
Hunok; Ízvarázs; Jó a pálya;
Konyhafőnökök; Óbudai Gulyásbusz;
Reál Kőér; Trollok;

III. helyezett : Tüzes Főző Csapat

II. helyezett: Üstbe ment terv

I. helyezett : Villamos Független Szakszervezet

Már korán, a meghirdetett időpont előtt gyülekezni kezdtek a csapatok és hamar belecsaptak a lecsóba, jobban mondva, a gulyásfőzés előkészületeibe. Mivel szigorú szabályok kötötték a versenyzőket, tíz óráig csak a tűzrakó helyeket állíthatták fel, és – az igazán profik – a vajat köpülhették meg a reggelihez. Bár a bírálatnál legfontosabb szempont a gulyás volt, azért, hogy ne csak a krumplipucoló, de az agyunk és a testünk is mozogjon kicsit, szellemi és ügyességi versenyszámok is vártak a szakácsokra, kuktákra.

Végül 14.00 órára sorban elkészültek a gulyások, és jobbnál jobb illatok szálltak az Előre sportpályán. A zsűri, Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet Társasági Kapcsolatok Irodavezető, Gulyás Istvánné, akit a név kötelez, valamint két „szakmabeli”, azaz hivatásos séf, Zsided László, az Ízvadász és Hortobágyi Péter – megkezdhetette a kóstolást. A versenyt a már-már profinak számító Villamos Független Szakszervezet nyerte, akik nem először főztek együtt.

–ke–

A GYŐZTES GULYÁS RECEPTJE



HOZZÁVALÓK: 3 kg marhalábszár (megtisztítva), 1 kg füstölt marhanyelv (megtisztítva), 1 kg bab, 70 dkg csipetke, 1 kg hagyma, 40 dkg mangalica csemegeszalonna, zeller, sárgarépa, fehérrépa, TV paprika, 1 db zölderős, őrölt köménymag, bors, fokhagyma, őrölt pirospaprika, só

A szalonnát összevágjuk és lepirítjuk (a porcót kiszedjük). Rátesszük az összevágott hagymát, amit pirítás után leveszünk a tűzről, rátesszük a pirospaprikát. Összekeverjük és már mehet is bele a felkockázott hús, valamint a marhanyelv. Kicsit pirítani kell, figyelve arra, hogy a paprika ne égjen meg. Ezután hidegvízzel felöntjük és kezdődhet a főzés. A zellert már ilyenkor bele lehet tenni, a többi zöldség félidőben kerül bele. Főzés közben ízlés szerint fűszerezünk.

Mikor a hús legalább félig megfőtt, mehet bele az előzőleg beáztatott bab. További félóra főzés után beletehetjük a csipetkét is. A győztes gulyás séfje ilyenkor szokta először sózni, majd ha kell másodszor is megsózza – de már csak a végén. Jó tanács a főzéshez: inkább sok vízzel öntsük fel, hogy kevesebbet kelljen utántölteni, mert így finom és tartalmas lesz a leve. Díszítsuk zöldpaprikával, vágott petrezselyemmel. Jó étvágyat!

TEKEBAJNOKOK BAJNOKA

Nincs teketóriázás, december 22-én irány a BKV Előre tekecsarnoka. A Viktória Amatőr Teke Egyesület által rendezett verseny igazi kuriózum lesz a sportág szerelmeseinek, ugyanis 19 magyar világbajnokot láthatnak a megmérettetésén.

2012. december 22-én rendezik meg a II. Világbajnokok versenyét. A 2008 után ismét megvalósuló versengésen 19 világső, összesen 33 világbajnoki címmel vesz részt, ami garancia a látványos és izgalmas sporteseményre. A BKV Előre szurkolóinak nagy öröme az indulók között ott lesz Mészáros József, Madák Pál és Pete László is.

Az rendezvény 10 órakor kezdődik egy bemutatóval, ahol 11-12 éves fiúk és lányok mutatják meg mennyire erős hazánk utánpótlása. A fiatalságot képviseli még Sajermann Nóra is,

aki a Szarajevóban elért csapat elsőségével az egyik legfiatalabb világbajnoka Magyarországnak. A fiatalok mellett pályára lép a 70-en túl is aktív Tompa Györgyné, kétszeres világbajnokunk, aki reprezentálja a tekesport kortalanságát. Végül, de nem utolsó sorban 4 látássérült sportoló is megmutatja tudásának legjavát.

A közel félórás bemutató után a pálya már csak a világbajnokoké és a versenyé. A verseny összdíjazása 900 euró, az első helyezett 500, a második 250, míg a harmadik helyezett 150 euró díjazásban részesül. Az eseményre a belépés díjtalan!

Bővebb információ és a teljes nevezési lista megtalálható a www.bpteke.hu, illetve a www.tekesport.hu weboldalon



KEDVES BKV!

Tolsztoj szerint ahogyan a keréknek a kocsikenőcsre, úgy a legjobb, legbarátibb, legközvetlenebb kapcsolatokban is szükség van a dicséretre. És bár a BKV kap hideget, meleget – idén is érkeztek szép számmal elismerő sorok!



Tisztelt BKV Vezetőség! 2012. 09. 30-án az esti órákban elvesztettem a 6-os villamoson a pénztárcámat. Benne iratokkal, jogosítvánnyal, és 100 ezer ft-al. Szász Levente villamosvezető megtalálta, és azonnal felhívott és hiánytalanul visszadta. Hálámat és köszönetemet nem lehet szavakkal leírni!!! Példaértékű, amit tett!!! Azt kívánom Önöknek, hogy minden dolgozójuk ilyen becsületes legyen, mint amilyen Ő!!

Ma délután vásárolni indulva volt szerencsém Alstom metróval utazni. Nagyon szép, kellemes hangú, szép belső kiképzésű, igazán tetszett. A tájékoztató tábla sok pontos kijelzője is nagyon jó. De nekem az orosz szerelvények is tetszenek. Remélem, maradni fog azokból is.

Tisztelt Cím! Ezúton szeretném közölni, hogy 2012. 09. 07-én pénteken Buda felől 16 óra előtt pár perccel a Deák térre érkező, BPI-393 rendszámú 16-os busz sofőrjét szeretném megdicsérni, mert ő normálisan vezeti azt a munkaidő végén utasokkal teli kisbuszt, miközben perfekt bemondói tevékenységre is végez. Kérem, adják át neki :) Üdvözlettel, egy utas

Tisztelt BKV-munkatársak! Igyekszem rövidre fogni dicséretem, bár (név hiányában) nem fogják tudni átadni köszönetem. Nemrég hatalmas csomagokkal utaztam Budapest belső, buszról le, buszra fel, stb stb...

A Ferenciek terén próbáltam éppen leszállni a 233E buszról, ami elég forgalmas hely, de egy utas sem segített a csomagokkal (hiába 20 éves nőről van szó), tehát kicsit macerásabb volt egyedül megoldani a 3 nagy bőrönddel való leszállást. Egyenként kellett letennem a buszról a csomagomat, s mindez az első ajtónál történt. A buszsofőr nem csöngetett rám, nem türelmetlenkedett, hanem miután látta, hogy senki nem segít, és nem fog ez nekem egykönnyen menni, már éppen "ugrott" hogy akkor ő segít nekem, de eddigre már megoldottam nagy nehezen. A lényeg, hogy őszinte hálám, miután a fél várost végigutazva sok csalódás ért az utasok anti-segítőkészsége miatt, és akkor így a nap végén egy sofőr, pont egy sofőr ahelyett, hogy dühös lenne, hogy mit szenvedek a csomaggal, még készségesen segíteni szeretne! Nagyon jó élmény volt.

Kedves BKV, köszönetet szeretnék mondani azért, hogy a 187-es busz útvonalán új, korszerű és halk autóbuszok közlekednek a régi elavult és az emelkedős terepen falrengető motorzajjal járó autóbuszok helyett. Mivel a Tóberék utcán keresztülvezet a busz útvonala, ahol a lakóházak igen közel épültek az úttesthez, nagyon kellemetlen volt a hangos motorzaj a meredek emelkedőn le és fölfelé közlekedő buszok miatt. Az új buszok látványa és hangja is sokkal kellemesebb, mint azelőtt. Köszönöm szépen ezt a jelentős, életminőséget érintő változtatást és további sok sikert kívánok!

Tisztelt BKV Vezetőség! Legyenek szívesek dicséretben részesíteni azt a Buszvezetőt, aki 2012. július 28-án délelőtt 10.30-kor az FLR-742-es rendszámú 7-es buszt vezette Kelenföld Városközponton keresztül, kitűnő emberségéért. Alulírott P. G. 74 éves, operált mozgássérült vagyok. Szerencsére jól közlekedek. Ezen a napon is a húzós kocsimmal a piacon vásároltam, eléggé megpakolva. Éppen jött a fent említett lapos padlójú busz, amit szerettem volna elérni. Megpróbáltam kicsit futni, de sajnos hasra estem. Próbáltak felsegíteni, de nem tudtak. A Sofőr látta a tükörből, leszállt, felsegített a buszra. Többen megjegyezték, még ilyet nem láttak, hogy a

Vezető leszáll segíteni. Ő nem tudta, hogy mozgássérült vagyok, csak hogy egy idősebb nő nem tud felállni. Megköszöntem és csilagos ötöst adtam emberségéből. Kérem részesítsék dicséretben a Buszvezetőt!

Történt velünk egy apró kis kellemetlenség, amit egy kedves buszvezető segített megoldani. Cukorbetegként terhes feleségem busszal ment Rákoscsabára az orvosához, azonban útközben rosszul lett, leesett a vércukra. Ilyenkor sajnos nem mindig tud orientálódni, megoldásként valami édességet, vagy cukros üdítőt kell fogyasztania, ami általában van is nála, de most épp nem volt. Kétségbeesetten hívott fel, hogy segítsék neki, mert eltévedt, nem tudja, hol van. Annyit el tudott mondani, hogy a 169-es buszon van és épp a végállomásra ért, Pécelen. Mivel messze voltam, nem volt esélyem odaérni, nem tudtam segíteni, ezért azt találtam ki, hogy megkértem a buszvezetőt. Annyi lélekjelenléte volt még a páromnak, hogy bekopogott az épp uzsonnáját elkezdő vezetőhöz és meglepetésére odaadta neki a telefont. Pár mondatban elmondtam neki, hogy vásárolnia kellene egy fél literes cukros kólát, és figyelnie, hogy igyon belőle és nem lesz gond. Mikor jobban lett a párom, felhívott, és elmesélte, hogy a vezető átment vele a szemközti boltba és vett neki egy csokit és egy kólát, nem is engedte kifizetni, majd az első ülésre ültette, hogy szemmel tudja tartani, arra az esetre, ha valami gond lenne. Ezúton is szeretném megköszönni a buszvezető Úrnak, hogy ilyen talpraesetten és segítőkészen megoldotta a helyzetet és rövid pihenőidejét a feleségemre áldozta. Ezúton szeretnénk neki üzeni, hogy tiszta szívből kívánjuk, hogy következő alkalommal sikerüljön az, amit mesélt a páromnak, ő tudni fogja, miről van szó, ha esetleg olvasná leveletem. Minden jót kívánok a buszvezetőnek.

Az ünnepek – kreatívan

Karácsonyhoz közeledvén feldíszítjuk a lakást, hogy szívünk-lelkünk is nyitott legyen az ünnepre. Azokra a napokra, amikor minden egymásról, a szeretteinkről szól – na meg a lakomákról, színes, csillogó ajándékokról. És ahogy mondják: minden szebb lehet, ha saját magunkból is adunk hozzá. Ebben próbálunk most segíteni, kreatív ötleteinkkel gyorsan, egyszerűen és olcsón teremthetünk hangulatot.

Konzerv fények

SZÜKSÉGES ESZKÖZÖK:

- konzervdoboz
- kalapács
- szög
- akrilfesték
- drót

A munkát a konzervdobozok megtisztításával, és a kiálló élek lenyomkodásával kezdjétek. Érdemes már a kinyitáskor figyelni, hogy lehetőleg úgy bontsuk fel a konzervet, hogy később a munka és a használat során se sértsük majd fel a kezünket. Rajzoljátok fel a mintát. Ha később nem szeretnétek befesteni a konzervdobozt, érdemes lemosható filcet használni.

Töltsétek fel vízzel a dobozt és fagyasszatok le – erre azért van szükség, hogy a minta kialakításakor ne horpadjon be a doboz. A szög és a kalapács segítségével törjétek utat a fénynek: pontozva haladjatok a megálmódott minta mentén (ha szeretnétek rá fület tenni, két lyukat törjétek neki).

Hagyjátok kiolvadni a jeget és a kalapáccsal a doboz alján keletkezett kitüremkedést kalapálgátok vissza. Ha kész, festhetitek, és a drótból akár fület is készíthettek neki. Tetszés szerint festhetitek, és már csak a mécses hiányzik belőle...

forrás: Színes Ötletek blog



Szilveszteri lampion-sor

SZÜKSÉGES ESZKÖZÖK:

- tapétaragasztó
- lufi vagy leereszthető kislabda
- színes fonál vagy spárga
- vazelin

Ezzel a technikával nagy lámpákat és girlandba fűzhető mini lampionokat is készíthetünk.

Kétféle módon végezhetjük a fonál/spárga ragasztózását: vagy ragasztó fürdőbe áztatjuk a fonalat, vagy ragasztós kézen áthúzával tekerjük majd fel a lufira. A többi teendő mérettől és alapanyagtól függetlenül megegyezik: fűjjünk fel egy lufit vagy kislabdát a kívánt méretre, rajzoljunk a tetejére egy körívet, melynek a mérete megegyezik a beszerelendő vezeték izzótartójának méretével. Ezt a részt majd ki kell hagyni a madzag tekerésekor. Kenjük be a lufi felületét vazelinnel, hogy ne ragadjon rá a ragasztó, könnyen elváljanak majd egymástól.

És innen már csak tekerni és tekerni kell körbe-körbe a fonalat. Figyeljünk rá, hogy ne kerüljön egy helyre túl sok, inkább cikkcakkban haladjunk. A végét ragasszuk le, majd hagyjuk egy napig száradni. Utána leeresztjük a lufit vagy a kislabdát, beszereljük a vezetékét és az izzót és már kész is!

Forrás: Térformázló Magazin

Karácsonyi programajánló

WAMPdesign vásár

2012. november 4.–2012. december 23.

A Wampdesing vásár kiemelkedő magyar designereket, művészeket, neves galériákat tár a nagyközönség elé. Egy kulturális és design fórum, urbánus találkozási pont, ahol nemcsak alkotók, és vásárlók, hanem budapestiek, turisták, kreatív szakemberek és rengeteg érdeklődő fut össze. A WAMP a korábbi évekhez hasonlóan karácsonykor is mindhárom adventi vasárnap jelentkezik, érdemes tehát kilátogatni a Millenáris B és D csarnokába reggel 10 és 18 óra között.

bővebb információ: www.wamp.hu



Csík Zenekar ővücsúztató nagykoncert

A Magyarországon immár 23 éve működő Csík Zenekar elsősorban a magyar népzene hiteles tolmácsolója. Az utóbbi néhány évben olyan zenei utat választottak, amely lehetőséget ad arra, hogy minél több embernek adjon a népzene váratlan, de kellemes élményt. Bátran mondhatjuk, hogy a népzene és a könnyű műfajok eddig soha nem alkalmazott, igazán érdekes és sikeres ötvöztetését egy új műfaj megteremtésével hozták létre. Aki szeretné látni élőben ezt a zenei műfaj-ötvözetet, látogasson el a Syma Rendezvénycsarnokba, december 29-én szombaton este.

részletek: www.syma.hu

Városi séták

„A fal adja a másikat...” – avagy a pesti épületdíszek titkos nyelve

A házak falait a megszokott szemmagasság felett monogramok, virágok indái, magyar népi motívumok, vad- és háziállatok, arcképek népesítik be – természetesen élettelen kőből megformálva. Ezek a díszítőelemek azonban nem csupán a szem gyönyörködtetésére készültek. Legtöbbjüknek bújtatott üzenete van. Megfejtve a titkos kódot fény derülhet a ház építtetőjének személyére, foglalkozására, érdeklődésére, családi állapotára, és nem utolsósorban a kor szellemére.

A szervezők a kétórás sétán látcsöveket és a művészettörténetet hívják segítségül, hogy a homlokzatok, lépcsőházak, kapuzatok díszai tartalommal töltődjenek meg, s rajtuk keresztül megismerhetővé váljon a ma is álló épületek már rég nem élő lakói, az elmúlt korok ízlése és világszemlélete. A szervezők állítása szerint a túra végére minden résztvevő olyan tudás birtokában lesz, amelyet a városban bárhol használva vallomásra készítheti a némának látszó épületeket.

ÚTVONAL: Iparművészeti Múzeum – Mária utca – Csepreghy utca – József körút – Rökk Szilárd utca – Gutenberg tér

Bővebb információk és jelentkezés: www.imaginebp.hu

Azt beszélik a városban...

– bűnügyi történetek, pletykák Budapesten

A tematikus városnéző séták ezen válfaját azoknak ajánljuk, akik kedvelik a krimik világát. A szervezők egy kétórás „alvilági” sétán az elmúlt századok leghíresebb, legérdekesebb bűneseteire derítenek fényt, s közben bemutatják a város mindenkori sötét oldalát – persze csakis messziről, szórakozva és csak egy egészen kicsit borzongva.

ÚTVONAL: Dísz tér – Szalag lépcső – Szalag utca – Corvin tér –

Budai Vigadó – Szilágyi Dezső tér

Részletek a *Imagine Budapest* weboldalon

Dzsungel könyve

Dés László, Geszti Péter és Békés Pál munkáját dicséri a lassan már több mit 12 éve műsoron lévő darab, a nagy sikerrel futó „A dzsungel könyve” című zenés előadás. Egy klasszikus mű, a Vígszínház előadásában.

részletek: www.vigszinhaz.hu

Bemutatjuk a Széchenyi Vasútmodell Klubot

A klubot lelkes vasútmodellezőkből álló baráti társaság alapította, 2007 novemberében, hogy népszerűsítsék a vasútmodellezést. Egy, Magyarországon teljesen új formában: egy modul rendszerű klubterepasztal építésével, amelynek fő motívuma a villamos – bár a csapat egy része HOe keskeny nyomközű vasúttal is foglalkozik.

A lelkes, körbeül, 20 főből álló társaság nagy odaadással építi a terepasztalokat, és viszi azt el számtalan rendezvényre vagy kiállításra, mint például a Kamaraerdei villamosnapra, illetve kisebb-nagyobb szakmai kiállításokon is lehet találkozni velük.

A villamos-rendszer jelenlegi hossza 24 m, amelyet jórészt 100 cm x 50 cm-es modulok, illetve részegységek alkotnak. A modulok tetszőlegesen rendezhetőek és forgathatóak, így az asztal bármilyen formájú és méretű kiállítási létesítményekhez igazodik.

Magyarországon a Klub büszkélkedhet a leghosszabb ilyen jellegű terepasztallal, valamint a legváltozatosabb villamos járműállománnyal – miközben a vonal folyamatosan bővül, újabb motívumokkal téve egyre érdekesebbé, szórakoztatóbbá a rendszert!

A Klub rendezvényeiről, kiállításairól és életéről részletek és információk: www.szvmk.atw.hu.

Műjégpálya

Budapest egyik gyöngyszeme a műemléki védelem alatt álló Városligeti Műjégpálya, amely immár több mint 100 esztendeje a téli mozgás és szórakozás jelképe. Az érzést, hogy egy világváros közepén, csodálatos műemlékek és évszázados fák árnyékában páratlan gazdag kulturális környezetben élvezhetjük a mozgás örömét, egyedülálló Közép-Európában.

A nyitvatartásról és az árakról a www.mujegpalya.hu weboldalon lehet tájékozódni.





PIROS, SÁRGA, ZÖLD

A színek, éppúgy, mint a jelek, a képek és a piktogramok, szavak nélkül beszélnek hozzánk, ám, míg az előző részben tárgyalt „nyíl” a világ minden táján irányt mutat, addig a színek dekódolásához bizonyos fokig ismerni kell a társadalmi megegyezést, a kulturális hátteret is. Közismert például, hogy amíg a mi kultúránkban a gyász színe a fekete, addig keleten – Kínában, Japánban – a fehér. Persze az iparosodás, majd a globalizáció különböző színek sokféle jelentését tette világszerte köztudottá. A közlekedési lámpák színei, a piros, sárga, zöld így a világon mindenütt ugyanazt jelentik.

A színek néma nyelvtana jelentős mértékben befolyásolja mindennapjainkat. A színek látványára adott ösztönös reakciók gyermekkorunkban épültek belénk, de a reakciók iránya és erőssége egyes, egymástól távoli kultúrákban gyökeresen különböző is lehet. Ez a tudás, a színek jelentésének az ismerete, a színek alapján alkotott asszociációk a legtöbbször tudattalanul zajlanak, és vannak köztük megdöbbentően ősi gyökerek is. Például a piros látványától máris megugrik az ember veszélyérzete, és jobban odafigyel a környezetére. Ezt az érzést tudományosan is vizsgálták, és arra jutottak, hogy a pirostól való zsigeri rémület az egyik legősibb emberi érzés. A kicsorduló vér és a lobogó, mindent felemészítő zabolázhatatlan tűz látványa rendszeresen megemelhette az ősemberek adrenalin-szintjét és pulzusszámát. A reakció ösztönné vált és mélyen beépült az emberiség kollektív tudattalanjába. Minden piros, ami tilos, ami izgalmas, ami életveszélyes. A közlekedési lámpa pirosa nem kevesebbet közöl velünk, mint, hogy: állj, halálos veszély, ha továbbmész, meghalsz. A sárga és a zöld, sokkal fiatalabb „találmány”. A „figyelem!” és a „szabad” színekódja nem egészen 200 éve alakult ki, és ebben a folyamatban a főszerepet a közlekedési lámpák játszottak.



Az első közlekedési lámpa Detroitban. Kissé bumfordi kialakítás ellenére nagyon hasznosnak bizonyult.

A közlekedési lámpa, mint olyan, a vasútkorszak vívmánya, még jóval ez első autók felbukkanása előtt találták fel Angliában, úgy az 1830-as években. Eredetileg a nappal jól látható, éjszaka viszont láthatatlan szemaforjelzések pótolták színes szűrők által megkülönböztetett fényjelzéssel. Az első állandó szín természetesen a piros volt. A piros mellett még két kiegészítő színre volt szükség. Először a zöldet és a fehéret próbálták ki. A zöld akkor még a készenléti állapotot kívánta jelezni és a fehér mutatta, hogy szabad a pálya. Elég hamar kiderült, hogy ez a színkombináció nemhogy megelőzte volna az éjszakai baleseteket, de inkább további súlyos katasztrófához vezetett, mivel a fehér könnyen összetéveszthető volt egy távoli ház ablakából kiszűrődő fénnel, vagy akár egy erősen

világító csillaggal. Ráadásul többször is megesett, hogy a szűrők kipotyogtak a helyükről, amitől a tilos jelzés is szabadot mutatott. A vasút hőskorszakának mérnökei újragondolták a dolgot, és – tudtukon kívül alapszimbólumokat teremtve – bevezették a mai napig ismert piros-sárga-zöld kombinációt.

Mindez akár megmaradhatott volna afféle belső vasúti kódznak is, ha az iparosodás térnyerésével, és a városok robbanásszerű növekedésével együtt nem válik a közutak forgalma is egyre sűrűbbé. A nagyvárosok első közlekedési dugóit természetesen még lovasok és konflisok okozták, de a forgalmasabb kereszteződésekben még így is egyre több és nehezebb dolga akadt a közlekedést irányító rendőröknek. A káoszt az automobílok felbukkanása tehát nem okozta, csak fokozta, ezért logikus volt, hogy a vasúton alkalmazott és bevált módszert, illetve színrendszert a közúton is alkalmazzák.

A legelső még szemaforokkal is felszerelt készüléket Londonban helyezték üzembe 1868. december 10-én. Feltalálója a nottinghami vasútmérnök, John Peake Knight volt, de ő még csak két színt, a piros és a zöldet tartotta fontosnak megtartani a vasúti jelzésekből. A jelzések fényét gázüzemű lámpák biztosították, amelynek színeit egy kar mozgásával szabályozták oly módon, hogy egy lamella eltakarta az éppen nem szükséges szűrővel színezett lámpást. A masinát a forgalmi kereszteződésben szolgáló rendőr üzemeltette. A „rendőrlámpa” bevezetésének első kísérlete sajnos szerencsétlenséggel végződött, mert nem



Analog közlekedésirányító készülék Melbourne-ből. A hetvenes évek közepéig használták. Előnye volt, hogy még a hátralévő időt is mutatta.



A sárga az óvatosságra hívja fel figyelmünket.

sokkal beüzemelése után, 1869. január 2-án a készülék felrobbant, a szolgálatban lévő rendőr életét veszítette.

Az első, három színt használó és már elektromosan működő közlekedési lámpát 1920-ban William Potts rendőrtiszt készítette el az Egyesült Államokban, a Michigan államban található Detroitban, ahol is a Woodward és Michigan sugárút zúrzavaros és rendkívül forgalmas kereszteződésében helyezték üzembe. Egy őrtorony és egy galambdúc szerelmgyermekének kinéző bumfordi, viszont roppan hasznos készülék komolyan megkönnyítette a forgalom irányítását. Az első távolról vezérelhető közlekedési lámpát, Garrett Morgan, a gázmaszk feltalálója szabadalmaztatta 1923-ban.

Ettől kezdve nem volt megállás, az egyre kompaktabbá és egyszerűbben kezelhetővé váló készülékek hamar elterjedtek az egész világon, minden kultúrában ismertté téve a piros, a sárga és a zöld színek szimbolikáját.



Magyarországon az első „közlekedésszabályozó készülékét” 1926-ban helyezték üzembe Budapesten, a Corvin áruház mellett, a Nagykörút és a Rákóczi út kereszteződésénél. (A Tolnai Világlapjának fotója – retrograd.hu)

Kedves Isten! Köszönöm a kistestvért, de én egy kiskutyáért imádkoztam...

GYEREKSZÁJ

Egy kisgyerek sokszor bölcsebb, de mindig őszintébb – mondják. Világ szemléletük és romlatlanságuk pedig néha megdöbbenítő. Számukra nem létezik megmagyarázhatatlan és megismerhetetlen dolgok. Magától értetődő természetességgel – az általuk ismert emberi világ működésének mintájára – magyaráznak meg természeti jelenségeket, érzelmeket, hétköznapi dolgokat. Összegyűjtöttünk néhányat a közösségi oldalakon található „aranyköpésekből”.

A SZERETETRŐL

„A szeretet olyan, mint a piros alma, egyik fele a Sárié, a másik az enyém.”

„A szeretet az, amikor ha kiesik a matchboxom kereke, az apukám nem kiabál velem, hanem visszaszereli.”

„Az anyukám minden vasárnap süt piskótát. Néha epreset, és én segíthetek tejszínhabozni. Szeretetből.”

„Ma csillagszóróztunk az apukámmal. Pedig úgy tudom, már nem is lesz ő az apukám. Van neki új családja. De velem csillagszóróztott, mert azt mondta, szeret.”

„Szerintem az a szeretet, hogyha a felnőttek megígérnek valamit, akkor azt betartják. Még akkor is, ha csúszik az út.”

„Ma az anya nagyon megijedt, mert magas volt a nagypapa vérnyomása. Felszökött az égig a vére, azt mondták... szerintem az ijede és szeretet.”

„A múltkor beleestem a medencébe. Rúgkapáltam, mert nem tudok még jól úszni. A tesóm is utánam esett, direkt, hogy segítsen. A papa halászott ki mindkettőnket. És aztán csak ölelt minket és úgy dörömbölt a szíve, majdnem kiugrott a vizes öltönyéből.”

„Apunak néha beleizad a lába a bakancsba és a mama kiabál vele, hogy már megint milyen szag van

a lakásban. Aztán este megmasszírozza az apa lábát.”

„Ma belecsempésztem egy szívet az anya tenyerébe. Olyan kicsit, hogy azt hittem, nem fogja tudni, mit is adtam neki. De ő csak ránézett a tenyerére és azt mondta: Nézzék csak, a Mesike szíve.”

„Az apukám állandóan csiklandoz minket a tesómmal. Néha az anyu is beszáll, és akkor sikítozik az egész család. Közösen le tudjuk győzni az apát a Csikipókkal. Olyankor érzem, hogy a szeretet is csiklandós.”

„A múlt évben ellopták az autónkat, de a Hugi hátizsákját a Virág babával és a pótcumival otthagyták a járdán. Apa azt mondta, biztos szeretetből.”

A HITRŐL

„Kedves Isten! Te tényleg lát-hatatlan vagy, vagy ez csak egy trükk?”

„Kedves Isten! Ilyennek tervezted a zsiráfot, vagy csak véletlenül alakult így?”

„Kedves Isten, kérek, tegyél egy ünnepet a karácsony és a húsvét közé!”

„Kedves Isten! Nagyon nehéz lehet neked mindenkit szeretni a világon. Mi csak négyen vagyunk a családban és mégse megy.”

SZERELEM ÉS A HÁZASSÁG

„Az emberek azért házasodnak, mert szerelmeseik lettek, vagy pedig az egyik házastárs öröksége miatt.”

„A férfi és a nő közötti kapcsolat a szerelem. Amelyben testi szerelmet is végeznek. Ez már házassághoz is vezethet.”

„Én azért szeretnék gyereket, mert azután majd belőle is felnőtt lesz, megszeret valaki és neki is lesz utódja. És ez így egy állandó körforgás, és az élet soha nem áll meg. És ha

meghalok, azért utánam is lesz valakiben egy kicsi belőlem.”

„Szerintem az apuka az úr a családban, mert ő a leghangosabb, ő tud a legjobban kiabálni. Az anyuka a helyettese.”

„Olyan embert kell keresni, aki ugyanazokat a dolgokat szereti, mint mi. Például ha te szereted a sportot, akkor a lánynak ezt szeretni kell, és hoznia kell mindig a chipset.”

„A lányoknak jobb egyedülállónak lenni, de a fiúknak nem. A fiúknak kell valaki, aki takarít utánuk.”

„Amikor két ember egymásba szeret, és először megpuszítja egymást, rögtön összeesnek és nem is kelnek fel legalább egy órán át, de van, hogy még tovább.”

MINDENFÉLE

„Az anyukákra nem szokás kiabálni, ők hasznosak.”

„Úgy szeretnék még egy fiútestvért, de Anya állandóan tampont használ.”

„Minél öregebb az ember, annál drágábbak lesznek a fogai.”

„A kislányok azért nem tudnak állva pisilni, mert nincs mibe kapaszkodniuk.”

„Amikor a Nagyinak fájnak a fogai, egyszerűen pohárba teszi őket.”

KIÜTÉSSEL NYERT

A november közepén bezárt kupakiállításon megemlékeztünk azokról a sportolókról, akik a BKV Előre színeiben világhírré tettek szert. Azt azonban méltatlanul kevesen tudják még a sportrajongók közül is, hogy nem csak bronz-, ezüst- és aranyérmesek öregbítették hazánk jó hírét a világban, hanem egy kedves mosolyú, szerény szőke lány is, aki a női boksztörténet vezetője. **Szűcs Veronika** a Londoni Nyári Olimpiai Játékok I. Női ökölvívó döntőjének vezetőbírója civilben a BKV-nál dolgozik a Munkaügyi osztályon, sportolóként pedig „sporttörténelmet írt”.



Hogy lehet a bíraskodásra felkészülni?

Minden verseny előtt leülök a TV elé és ökölvívó mérkőzéseket nézek felvételről. Az AIBA hivatalos nyelve az angol, így meg kellett tanulnom angolul, főleg a szakmai angol az, amiben felkészülnem kell lennem. „Az ép testben ép lélek filozófia híve vagyok”, ezért hogy jól érezsem magam, lejárrok az Előre pályára futni, vagy kondizgatok.

Mire kell nagyon figyelnie a versenybíróknak?

Jókor, jó időben kell szólni, elsődleges feladat, hogy a versenyzők testi épségét megőrizzük a ringben. A vezetőbíróknak óriási a felelőssége: tudnia kell, mikor kell számolni. Érdekes, hogy ’96 óta –16 éve bíraskodom – egyetlen olyan mérkőzésem volt, aminek KO lett a vége.

Különlegesnek számít?

Vannak kifejezetten szoros mérkőzések, amikor mindkét versenyző erős – arra viszont ügyelni kell, és nem szabad engedni, hogy az erősebb püfölje az ellenfelét. Ilyen esetben inkább le kell zárni a mérkőzést.

Mit tartasz sportkarriered szempontjából igazi megmérettetésnek?

Tavaly Bakuba, a férfi világbajnokságra engem hívtak és nem a férfi kollégámat. Egyedüli nőként kerültem a döntőbe, pontozó bíróként! Úgy érzem, valamilyen szinten üttörő vagyok ebben a szakmában, a világon is kevesen vagyunk női bírók, Magyarországról nekem sikerült először – ilyen minőségben – kijutni az Olimpiára. Rajtam kívül egy dominikai és egy

algériai lány volt ott. De a legújabb WSB és APB vizsga, már csak nekem és az algír lánynak van meg, tehát ketten maradtunk.

Meglepetésként ért az olimpiai döntő?

Igen is, meg nem is. Titkon reméltem és bíztam benne, mert a tavalyi évem nagyon jól sikerült: ott voltam az Afrika Játékokon, az Afrika Bajnokságon – ahol az első párt én vezettem a döntőben, utána következett a női világbajnokság, ahol szintén az első mérkőzést én vezettem, de bíraskodtam az Ázsia bajnokságon, sőt, mint említettem, Bakuban, a férfi világbajnokságon. Idén ott voltam a férfiak afrikai kvalifikációs versenyén Marokkóban, valamint a női kínai kvalifikációs világbajnokságra is hívtak, ahol komoly feladatokat kaptam. Már áprilisban tudtam, hogy mehetek a londoni olimpiára, már akkor megvolt a repülőjegyem!

Milyen volt az olimpiai döntő?

A döntőbe mindig a legjobbak kerülnek be, ott már nincs nagyon szabálytalanság. Én vezethettem az olimpiák történetében az I. női ökölvívó döntőt, azaz a Nicola Adams és Ren Can-Can mérkőzést zsúfolt nézőtér, fergeteges biztatás közepette, és én emeltem fel a hazai közönség előtt a brit Nicola kezét. Hatalmas élmény volt, máig nehéz elhinni, hogy mindezt elértem, ott lehettem! Hozzáteszem: azért a férfi döntő sem maradt ki, a 75 kg-osoknál pontozóként bíraskodtam.

Az olimpiai döntő után sokan gratuláltak?

A helyszínen a bíró kollégáimtól kaptam az első gratulációt, nagyon jól esett. Óriási érzés volt, hogy ők is bevettek a csapatba. Itthon, Szegeden egy szép ünnepség keretében köszöntötték az olimpiakonokat, köztük engem is.

Van olyan álmód vagy célod, ami az olimpiai szereplést is felülmúlhatja?

Minden sportolónak az álma, a szakma csúcsa az olimpia, és ott a döntő. Én az első olimpiai női ökölvívó mérkőzésnek a vezetőbírója lehettem, másnap pedig a férfi döntőben pontoztam. Ez úgy érzem, szakmailag igen nagy eredmény, hisz eddig tőlünk, Magyarországról egyetlen egy férfi kollégámnak sikerült csak olimpiai döntőt vezetni. Ennél nagyobb siker csak az lehet, ha férfi világbajnokságon, vagy az olimpián a férfi döntőben vezethetek mérkőzést. A következő nagy álmom Rió! Bár azt mondják, általában egy olimpia jut az embernek, azért én megpróbálom.

–kmt–

könyvajánló

A VILLAMOS ARANYKORA

A 125 éves villamos ünnepére a Legát Tibor – Zsigmond Gábor szerzőpáros most egy izgalmas dokumentumgyűjteményt tár elénk jelentésekkel, plakátokkal, belső utasításokkal, izgalmas, korhű iratokkal bemutatva e jármű történelmét, kötött pályafutását.



Méltán állíthatjuk, hogy két év alatt legendává, Budapest- és közlekedésbarátok nélkülözhetetlen segédanyagává vált Legát Tibor és Zsigmond Gábor műve, a Számos villamos. A szerzőpáros nem pihent: most korabeli dokumentumok és fotók felhasználásával emlékeznek a pesti villamos elindításának 125. évfordulójára. Az idézetek a budapesti tömegközlekedésének első időszakáról adnak keresztmetszetet, azokról az időkről, amit ugyan méltán nevezhetünk a fővárosi villamos aranykorának, de a könyvből kiderül az is, hogy nem minden volt ragyogó és lélegzetelállító, a legendás időkben az éremnek is két oldala volt.

A szerzők többek között olyan eredeti forrásokat gyűjtöttek össze és tesznek ezáltal közkincsé, mint például az első villamos elindításának sajtóvisszhangja, a Hungária körútra tervezett magasvasút vagy a magyar metropol vasút iratai, az Andrássy útra szánt villamos szerződéstervezete, a villamoscégek 1980-ig tervezett fejlesztési koncepciói, az első világháborús igazgatósági ülések jegyzőkönyvei. A zömmel sohasem publikált iratok és levéltári források között olyanok is bekerültek a kötetbe, mint a ma nosztalgia villamusként közlekedő 436-os egyik baleseti peranyaga 1910-ből, vagy az első női kalauzokkal kapcsolatos feminista, esetenként goromba vélemények. A kötetben ráadásul éppúgy megtaláljuk Balázs Mór, Baross Gábor, Jellinek Henrik és más korabeli cégvezetők írásait, véleményét és elképzeléseit, ahogyan a cégek belső utasításait, dolgozói hirdetményeit, a korabeli újságírók véleményét, ügyészégi iratokat... Röviden az akkori villamосközlekedés, az akkori cégek mindennapjait a lehető legtöbb oldalról megvilágítva.

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2012. december
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Nemecz-Novák Zsuzsanna • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII.,Akácfa u. 15.
Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024,SMS-szám 20/257-50-40 • mozgasbanmagazin@bkv.hu • címlapfotó: Piotr Bizior – bizior photography – www.bizior.com • 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>

AZ INFLUENZAJÁRVÁNY MEGELŐZHETŐ VÉDŐOLTÁSSAL!

Az influenza elleni védőoltás ajánlott a foglalkozásuk körében különösen veszélyeztetetteknek, a keringési, krónikus légzőszervi megbetegedésben, cukorbetegségeben szenvedőknek. Az oltóanyag H1N1, H3N2, B vírustörzset tartalmaz. Az immuni-zálás a bal felkarizomba adott oltással történik. A védettség 2-3 hét alatt fejlődik ki, és több hónapig tart. Az oltóanyag a gépjár-művezetői képességet valószínűleg nem befolyásolja, beadását követően helyi fájdalom és bőrpír, láz, fáradékonyság izom-ízületi fájdalom előfordulhat, ami általában 48 órán belül megszűnik. Tojásfehérje, formaldehid, gentamicin, neomicin, vankomicin, ciprofloxacín, tiomerzál iránt túlérzékeny egyéneket oltani tilos. A Kerepesi úti központi rendelőben és a területi üzemorvosi ren-delőkben 2012. november 5-től térítésmentesen biztosítunk vé-dőoltást!

KÉRJÜK, HOGY OLTÁSI KÖNYVÉT HOZZA MAGÁVAL!

Akut lázas megbetegedés esetén az oltóanyag csak a tünetek elmúltá után adható be!

Humán erőforrás Főosztály, Munkaügyi Osztály és PROTO PREVENT Foglalkozás-egészségügyi Kft.

FELHÍVÁS! Csiszér Endre a Fejlesztési és Koordinációs Igazgatóság Koor-dinációs Iroda Ügyiratkezelési Csoportjánál dolgozik, mint kézbesítő. Emel-lett több éve komolyan foglalkozik zenével és zeneszerzéssel, amely a munka mellett szenvedéllyé vált. Mentora és segítője Dévai Nagy Kamilla előadó-művész. Most lehetősége adódott arra, hogy induljon a következő Eurovíziós Dalversenyen, amelyet jövő év januárjában rendeznek. A magyarországi se-lejtezőre benyújtandó pályázat elkészítéséhez, stúdió munkálatokhoz, elő-adó, zenészek, videoklip elkészítéséhez közel fél millió forintra volna szük-sége – saját anyagi lehetőségei csak a demó CD elkészítéséhez elegendőek, a továbbiakhoz már nem. Ezért szponzorokat, támogatókat keres, a pályázat benyújtásának határideje december. Csiszér Endrét a 410-4705-es telefon-számon, vagy a 121-05 melléken érik el.

GYÁSZ

2012. november 4-én, életének 60. évében elhunyt kolléganőnk, Pocsai Ibolya.

1952. március 13-án született, már középiskolás korában a BKV Előre SC kosárlabda ifi csapatának tagja volt, sportpályafutását az NB I-es felnőtt csapatban első gyermeké-nek születésekor, 1977-ben fejezte be. **Pályakezdőként 1971. október 11-én** lépett be a Budapesti Közlekedési Vállalat Forgalmomszervezési és Fejlesztési Főosztályára, ahol gépirónő, majd forgalmi előadó munkakörben dolgozott. **1983-ban került át a Beruházási Főosztályra**, ahol beruházás lebonyolítóként dolgozott 2007. október 15-ig, amikortól csoportvezetői megbízást kapott. Munkáját mindig lelkiismeretesen és eredményesen végezte, így többször kapott kiváló dolgozó kitüntetést. **2008-ban „Emlékplakett” kitüntetéssel is jutalmazták.** 2011 áprilisában megkapta a 40 éves Törzsgárda kitüntetést, majd **2012. április 14-én, 41 éves munkaviszonyt lezárva nyugdíjba vonult.** Munkatársaival mindig közvetlen és segítőkész volt, 1995-ben megválasztották a Forgalmi és Kereskedelmi Dolgozók Szakszervezetének bizalmijává, majd 1997-től nyugdíjba vonulásáig főbizalmiként működött. **Életútja tiszteletre méltó és emlékezetes marad, idő előtti távozása nagy veszteség számunkra. A BKV Zrt. saját halottjának tekinti.**

apróhirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj 15.000 Ft BKV-s dolgozóknak. 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 áttal) + 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 áttal) + 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 áttal) + 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 kedvezményvel. Lakás, és jelzáloghitel! Ügyintézőket keressünk, magas jutallékkal!

Érdeklődni: Szűcs Sándor
Tel: 20/520-66-12
www hitel-city.hu
www.ingatlancity.hu

PÉNZRE VAN SZÜKSÉGE?

VAN, MEGOLDÁS!
Személyi hitel, kedvező, 19,9% kamattal, kezess, és fedezet nélküli, szabad felhasználásra, gyorsan, egyszerűen.
(Hitelkiváltás, adósságrendezés, alacsonyabb havi törlesztő részlet)
Megbízható, tőkeerős bank képviselőjében, lelkiismeretes, segítőkészen ügyintézés.
Hívjon bizalommal!
KÖNYVES ERZSÉBET
06 30 362 8413

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

ELADÓ vagy KIADÓ a Déli Pályaudvar-nál kétszobás, felújított, berendezett lakás Ára: 23 M.Ft.(bérleti megbeszélés sze-rint), Tel:06308347008

ELADÓ Margit hid budai hídjé-nél 105 nm , ill. em. (nem liftes) szép, csendes polgári lakás 22 M.Ft-ért. A te-

tőér is megvehető ! A ház előtt szgk. beállóból van. Kisebbet beszámítok. Tel.:06/70/2100 553

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

ELADÓ Pilisen, Bp.-től 27 km-re az ál-lomáshoz közel, csendes utcában, új, igé-nyes, 3 szobás, 86 nm-es ház 21 nm-es lak-ható mellékepülettel, 1800 m2-es telekkel. Ár: 10,9 M Ft. Tel.: 20/495 7664

ELADÓ XVII. kerület Nagyhangács utcá-ban, 70 nm-es kertes lakóház, 1165 nm-es telken, cseréplátlya fűtéssel, gáz a ház előtt. A kert gondálkodási célra is alkal-mas. Villany, víz, telefon bekötve. Irányár: 14M Ft. Tel.: 30/593 4065

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

ELADÓ a XVIII. kerületi Lakatos lakóte-lepen, Kőbánya-Kispesztől 5 percre busz-szal, egy I. emeleti, 62 m2-es, 1 + 2 félszo-bás, fűlig felújított, nagy erkélyes (10 m2), házközponti fűtéses, családi házas övezet-re néző lakás. A lakás előnye, hogy az éj-szakai bussok 15 percenként járnak. Irányár: 10,5 M Ft. érdeklődni lehet: Gálszécsi Erika 24-288, 20/933 0014 te-lefonokon

ELADÓ Veszprém megyében, Nemes-hanyban, Sümegtől 20 km-re, 96m2 alap-területű, 2 (szoba, fürdő, WC, konyha, nappali, kertre néző terasz) alapíncézett, központi fűtéses családi ház – tetőér be-építési lehetőséggel – nagy kerttel (s to-vábbi televásárlási lehetőséggel). Irányár 12,5 millió forint. A hirdetés megjelenése után elsőként jelentkező vásárló 500 000 Ft kedvezményt kap! Érdeklődni lehet a +36 20 437 3157-es telefonszámon, vagy az olcsokucko@gmail.com e-mail címen.

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

ELADÓ vagy KIADÓ Déli pályaudvar-nál kétszobás , felújított amerikai kony-hás, csendes , berendezett, vízőrész lakás. Tel.:06/70/2100 553

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

ELADÓ vagy KIADÓ a Déli Pályaudvar-nál kétszobás,felújított, beren-dezett lakás Ára:23 M.Ft.(bér.díj megbe-szélés szerint), Tel.:06308347008

ALBÉRLETBE KIADÓ Szigethalmon

családi ház 40000+reziért.Egy havi ka-ució szükséges! Két szoba,előszoba,ko-nyha,zuhanyzó,wc. A ráckevei hétől öt percre(Szigethalmon alsó megálló).Az ész-ses vonat megáll itt. A víz fűtő kötről üze-mel. A fűtés kandallóammi jelen pillanat-ban nincs!Beszerzősekor természetesen

Cavident
az egészséges fogakért

**A Cavident Fogászati Kft. most
RENDKÍVÜLI AKCIÓT hirdet !**

**November-decemberben 60 %-os
kedvezményt adunk egy porcelán
korona árából minimum három tag
esetén.
További rendkívüli kedvezmények a
www.cavident.hu oldalon.**

*Egészségpénztári
kártyával is lehet fizetni.*
**Kérjen időpontot a 461-6500 /29155 és
/29156 melléken .**

leírható a bérleti díjból ha esetleges kiköl-tőzősekor nem kívánják magukkal vinni. A reziú csak a villany!A szennyvíz derítőbe folyókamit néha szippantatni kell! Tele-fo:n:06202103046 vagy 06202103037

"BKV-s tárgyak – gyűjtemény felszámó-lásból – eladók. Táblák, évfordulos ki-adványok, könyvek, évkönyvek, térképek, szórólapok, képeslapok, stb. Kérésre listát küldök. E-mail: könyv909@freemail.hu Tel.: 06-70 425-58-55 "

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

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

ELADÓ sürgősen Hajdúszoboszlón üdülési jgg. Ár meggyezés szerint. Érd. 20/220 3015

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

VÁSÁROLNÉK alkalmi áron kisméretű, hordozható cserépkályhát, emeletes ágynát és centrifugát. Telefon:06 70 349 2928

ELADÓ egy ASUS Eee PC 2G Surf Netbook! CPU: Intel Celeron M 800MHz

Ram: 503 Mb HDD: Siliconmotion SM 223A 2Gb alaplapra forrasztva USB 2.0 CardReader USB Device + 4 Gb SD kártya VGA: Mobil Intel 915GMS 910GML Express Chipset Family 64Mb+Digital képernyőpanel 800x600 Audio: Intel 82801FB ICH6 Azalia Audio Controller Háló: Atheros AR5007EG Wireless Network Adapter Atheros L2 Fast Ethernet 10/100 Base-T Controller Az ár irányár: 35.000 Ft Érd: Oravecz Gábor 06-20/443-7697 (Fradi kocsiszín)

KEDVES OLVASÓINK!

Ha szeretnének ingó és ingatlan vagyontárgyaikat eladni, elcse-relni, nálunk hirdethetnek! Várjuk friss apróhirdetsei-ket 2012. december 31-ig a mozgasbanmagazin@bkv.hu, vagy a belsokommunikacio@bkv.hu címre!

Kérjük régi partnereinket, hogy a fenti címre írják meg, kívánják-e továbbra is megjeleníteni hirdetéseiket. A régebbi hirdetések közlése csak azok megerősítése után áll módunkban.

A HÓNAP KÉPE

M4 próbafutás

fotó: Lovas Gábor

KEDVES KOLLÉGÁK!

Ísmét 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 legjobbakat

pedig megjelentetjük!





FUTOUR

kiállítás

2012. 12. 05.

Utazás a jövőbe, azaz hogyan látják a ma formatervezői a holnap közlekedését. Kiállítás a MOME Formatervezőinek munkáiból, megmutatjuk, hol tart most és hová tart a jövőben a közösségi közlekedés, ahogyan a formák, színek, áramvonalak mesterei látják.

Helyszín: a BKV Földalatti Vasúti Múzeum, Deák tér

