

MOZGÁSBAN



BKV ZRT
BKV ÖNNEK JÁR

XLV. ÉVFOLYAM

I. SZÁM

Az SZMSZ változásai

Szia ZIU

A mozgólépcső története

BAM 2.0

Változások előtt és után
Interjú Szedlmajer Lászlóval

A CÉLUNK KÖZÖS

Interjú Vitézy Dáviddal, a BKK vezérigazgatójával

Programajánló TAVASZRA

Beatrice koncert

A 35 éves Beatrice születésnapj koncertet ad a Pecsa Music Hallban március 16-án. A zenekart ugyan Nagy Feró átszervezte 2010-ben, de a koncerten a régi tagokkal, és más, exkluzív vendégekkel is találkozhatnak.

Időpont: március 16. (szombat) 19.00

Helyszín: Pecsa Music Hall, Budapest, 14. kerület, Városliget, Zichy Mihály út 14.

Húsvéti Kiállítás

A Magyar Mezőgazdasági Múzeum idén is megrendezi immár hagyományos, különleges húsvéti kiállítását. Megismerhetik a húsvét történetét és hagyományörző szokásait, valódi díszített, kézműves tojásokban is gyönyörködhetnek valamint neves népművészek legszebb munkáiból láthatnak válogatást.

Időpont: március 22. (péntek) – április 2. (kedd)

Helyszín: Városliget, Vajdahunyadvár

Budapesti Tavasz Fesztivál

Az év legnagyobb és egyben legjelentősebb kulturális rendezvénye a Budapesti Tavasz Fesztivál.

Budapest neves kulturális helyszínei kínálnak izgalmas programokat, például a Művészetek Palotája, a Nemzeti Színház, az Opera, a Sportaréna vagy a Szent István Bazilika.

Az idei rendezvényen is, az eddigi évekhez hasonlóan, olyan sok program lesz, hogy lehetetlen felsorolni, a <http://www.festivalcity.hu/btf2013/> oldalon mindent megtalálnak.

Időpont: 2013. március 22. – 2013. április 07.

Orchidea és Bromélia Kiállítás és Vásár

A Magyar Orchidea Társaság idén is megrendezi hagyományos Orchidea Kiállítását a Vajdahunyadvárban. A Tavasz Orchidea és Bromélia Kiállítás és Vásár alkalmával virágkötészeti bemutatókkal és előadásokkal is találkozhatnak.

Időpont: április 26. (péntek) – április 28. (vasárnap)

Helyszín: Városliget, Vajdahunyadvár

Budapesti Pálinkafesztivál

Idén 8. alkalommal rendezik meg a töretlenül sikeres Budapesti Pálinkafesztivált. Nem véletlenül, hiszen az ország minden területéről érkeznek pálinkafőződé: 4 napon keresztül mutatják be kiváló párlataikat. Ez több mint huszonöt kiállítót, pálinkafőződet és kereskedőt jelent. A gasztronómiai élményeket a házi sajtok, finom borok és pezsgők, valamint a kolbászház teszik teljessé. Ismét lesz lehetőség a pálinka és a csokoládé párosításából új műfajt kreálni, amely a hozzáértők szerint a tökéletes élvezeti forrás. A „Barackos” udvarban kiemelt helyet kapnak a barack éve keretében készült ételspecialitások is.

Időpont: május 16. (csütörtök) - május 19. (vasárnap)

Helyszín: Budai Vár, Hunyadi és Oroszlános Udvar

Gyereknapi a Városligetben

A Nemzetközi Gyermekmentő Szolgálat a Fővárosi Önkormányzattal közösen immár huszonnegyedik alkalommal rendezi meg kétnapos, ingyenes gyermeknap rendezvény-sorozatát a Városligetben.

Időpont: május 26. (vasárnap)

TARTALOM

PROGRAMAJÁNLO	2.
HÍREK	4-5.
HÍREK A VILÁGBÓL	6.
AKTUÁLIS	
Az SZMSZ változásai	7.
INTERJÚ	
Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója	8-9.
AKTUÁLIS	
Búcsú a ZIU-któl	10.
FORGALOMBIZTONSÁG	
2012 a forgalombiztonság tükrében	11.
INTERJÚ	
Szedlmajer László,	
a BKV vezérigazgató-helyettese	12-13.
VISSZAPILLANTÓ	
A kocs ami megjárta Hollandiát	14.
150 éves a londoni metró	15.
POSZTER	
A BKV Zrt szervezete	16-17.
PORTRÉ	
Nyúl úr	18.
MVIII-as HÉV	19.
KIÁLLÍTÁS	
Futour	20.
PORTRÉ	
Cake Baly Marcelo	21.
TECHNIKATÖRTÉNET	
Körbe-körbe karikába	22-23.
TOP 10	
Földalatti szépségek	24-25.
KIÁLLÍTÁS	
BAM 2.0	26-27.
OLVASÓINK ÍRTÁK	28.
FÉNYSZÓRÓ	
Újra dalolnak a Vakondok	29.
GYEREKSAROK	30.
HIRDETÉS	31.

TISZTELT OLVASÓK, KEDVES KOLLÉGÁK!

A tavasz mindig változást hoz, s legtöbbször csak tőlünk függ, rajtunk múlik csupán, hogyan éljük meg ezeket. Mert tűnhet valami elsőre ijesztőnek – lehet, hogy csak az újdonság rémiszt. És amint megismerjük az ismeretlent, megszokjuk annak újdonságát, érezzük majd jobban sajátunknak is.

Ez a tavasz új szervezeti felépítést hozott. Tovább folytatódik ugyanis a BKV jobbra, hatékonyabbá tételére vonatkozó átalakulási folyamat. – A BKV, ahogy az elmúlt több tíz évben mindig, most is megteszi a tőle telhetőt annak érdekében, hogy a megtaláljuk a legoptimálisabb megoldást – mondta a Mozgásbannak adott interjújában Szedlmajer László. Az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési vezérigazgató-helyettes az ágazat elért eredményiről, és a következő hónapok feladatairól beszélt.

– Mostanra talán már mindenki látja, hogy jól működnek a folyamatok, és egyre inkább az derül majd ki, hogy ez egy olyan cégcsalád, ahol mindenki számíthat a másokra – mondta a BKV és a BKK kapcsolatáról Vitézy Dávid. A vezérigazgató túlmutatott az értékelésen, és a jövő nagy terveit is vázolta.

A tavasz hozta megújulás és a jövő mellett persze a jelennel és a múlttal is foglalkozunk. Mindig fontosnak tartottuk megmutatni, mennyire kreatív, milyen sokoldalú csapat alkotja a BKV-t, ezt a „nagy családot” – ahogyan Dr. Cake Baly Marcelo a Bissau-Guineából származó tabulátorkelő fogalmazott a róla szóló cikkben. Így a magazinból sem maradhat ki a beszámoló a BAM2 kiállításról, sem azok az írásaink, amelyek bemutatják kollégáinkat: megismerhetjük azt a buszvezetőt, aki a CIA vezérigazgatójának feleségét fuvarozta egykor, vagy éppen azt a HÉV motorvezető munkatársat, aki nyúltenyésztésért aranyérmert kapott, és akinek családja 150 éve kötődik a közlekedéshez.

Nagy visszatérés lesz a közlekedésrajongó utasok és szakemberek öröme, hogy hosszú szünet után a BHÉV 251 pályaszámú, MVIII TÍPUSÚ, távkapcsolású motorkocsija januártól szombatonként ismét a gödöllői HÉV-vonalán zakatol. Búcsúzzunk a ZIU troliktól, de ünnepelünk is: 150 éves a londoni metró, immár 120 éve „utazhatunk” mozgólépcsőn és még ma is közlekedik – persze csak nosztalgia járatként – az ebben az évben éppen 100 éves favázás villamosunk.

Kívánjuk, hogy a tavasz hozzon jókedvet minden szomorkodónak, sok sikert az újrakezdőknek és vidámságot mindannyiunknak. Reméljük, hogy ezzel a lapszámmal mi is hozzájárulhattunk mindehhez.

A Mozgásban magazin szerkesztősége

HÍREK ITTHONRÓL



ÚJABB CSUKLÓS AUTÓBUSZOK ÉRKEZNEK BUDAPESTRE
Eredményesen zárult a tavaly november közepén, használt csuklós autóbusz beszerzésre kiírt BKV-tender, amelynek értelmében 25 darab, alacsonypadlós, légkondicionált, környezetkímélőbb motorral rendelkező, és a jelenlegi járműpark összetételébe jól illeszkedő autóbusszal javíthatjuk a szolgáltatás minőségét.

A tender nyertese a HOMM Kft., mely 2000-es évjáratú Volvo 7000A típusú városi, alacsonypadlós járművekkel nyerte meg a tendert. A buszok korábban Svájcban, Genf városában közlekedtek. A 25 darab alacsonypadlós csuklós autóbusz futásteljesítménye alacsony, illetve a korábbi üzemeltető mindenre kiterjedő karbantartási gyakorlatának köszönhetően esztétikai állapotuk kitűnő, 7-8 éves autóbushoz hasonlítható.

NABI BUSZOK DALLASBAN

A Kaposváron is üzemelő buszgyár 459 buszt szállíthat az Amerikai Egyesült Államokba.

A hírek szerint a NABI-nak 2015-ig kell legyártania a járműveket, a szerződés teljes értéke 210 millió dollár. Az első, ötdarabos kontingens már január 28-án meg is érkezett a texasi közlekedési vállalatához, a Dallas Area Rapid Transporthoz (DART). Kétféle hosszúsággal készülnek a CNG-hajtású buszok: a 9,45 méteres járművekre egy ajtón lehet majd felszállni, míg a 12,2 métereseken két ajtó segíti majd az utasáramlást. A teljesen alacsonypadlós, 8,9 literes, Cummins motorral hajtott buszok 280 lóerősek, a mozgáskorlátozottak közlekedését kihajtható rámpa segíti. A fedélzeti LCD monitorokon azok az adatok jelennek meg, amik az utasok tájékoztatását segítik, így például a megállók és az útvonal, vagy éppen a forgalmi változások. A biztonságot beépített megfigyelő kamerák erősítik. Az első földgázhajtású autóbuszokat Garland és Royal Lane állomások közt állítják majd forgalomba.



HAT ÚJ CREDO ÉRKEZETT A KISALFÖLD VOLÁNHOZ
A Kisalföld Volán nemrég 6 új buszra kötött bérleti szerződést a Kravtex-szel.

A buszokat nem vásárolta meg a közlekedési cég, csupán bérlik a gyártótól, de a későbbiek folyamán jó eséllyel a társaság tulajdonába kerülnek majd. A járműveket a későbbiekben továbbiak is követhetik, ha az Audi szerződéses járatainak száma tovább bővül. Az új IC12 típusnevet viselő járművek rendre 75-80 férőhelyesek, az utazást a légkondicionáló berendezés és az állítható ülések is komfortosabbá teszik. Iveco Tector Euro 5/EEV motorral, továbbá elől-hátul Rába futóművekkel szereltek.

ÉJSZAKAI BUSZJÁRAT PÉCSETT

Az önkormányzat, a Tüke Busz Zrt, és a szenvedélybetegségek ellen küzdő Indit közalapítvány közösen indított egy éjszakai buszjáratot. A február 15-étől közlekedő új járat egyelőre kísérleti jelleggel üzemel március végéig. Az útvonal még nem végleges, azt a tesztidőszak alatt alakítják ki. Egyelőre annyi biztos, hogy vasárnap és hétfő kivételével minden éjszaka, a fontosabb csomópontok és szórakozóhelyek érintésével közlekedik majd a járat, amelynek célja többek közt a szórakozóhelyek biztonságosabbá tétele.

KAPOSVÁRON TESZTELIK A MAGYAR FEJLESZTÉSŰ ELEKTROMOS BUSZT

Kaposváron tesztelik majd azokat az elektromos buszokat, amelyeket az Evopro csoport magyar mérnökei fejlesztettek ki. Az Evopro szerint a tesztüzem az év végén indulhat. Az egyelőre még nem ismert, hogy ki gyártja majd a buszokat és mikor indul a sorozatgyártás. A jelenlegi elképzelések szerint a buszok kompozit - vagyis könnyűszerkezetes, üvegszálás technológiával megerősített - műanyagból készülnek majd. A hagyományos, acélszerkezetű buszokhoz képest csaknem harmadával könnyebb, jelentősen kedvezőbb üzemeltetési költségű magyar fejlesztésű jármű nem csupán szerkezetében, hajtásláncában, közlekedéstechnikai megoldásaiban, hanem várhatóan gyártásában is számos újítást tartalmaz. Az Evopro Kft. 2001-ben alakult az Evopro csoport első tagjaként, fő tulajdonosa Mészáros Csaba. A tagvállalatok székhelyei Németország, Ausztria, Szlovákia, Románia és Törökország területén találhatóak, a vállalatcsoport mérnökeinek létszáma meghaladja az 1000 főt. A budapesti székhelyű nemzetközi mérnökirodában mintegy 250 villamos-, gépész- és informatikus dolgozik.

„SZERELEMVILLAMOSSAL” KÉSZÜLT AZ MVK

„Szerlemvillamos” közlekedett február 14-én, Valentin-nap alkalmából Miskolcon, a város, az MVK Zrt. és a Zöld Nyíl projekt jóvoltából. A villamoson magyar írók, költők szerelmes sorai voltak olvashatók utazás közben. Pásztor Imre, a Miskolc Holding Zrt. PR és kommunikációs vezetője szerint az egyik piros színű Tátra villamost díszítették fel Valentin-napra, a szerelvényen magyar írók, költők szerelmes sorai voltak olvashatók Balassi Bálinttól – Ady Endréig. A Tiszai pályaudvar és Felső-Majláth között közlekedő „Szerlemvillamosra” bárki felszállhatott érvényes jeggyel, bérlettel, illetve utazásra jogosító okmánnyal.



HÍREK A NAGYVILÁGBÓL

INGYEN NET ÉS APP A JAPÁN METRÓBAN

A tokiói metróüzemeltető külön mobilalkalmazást fejlesztett a közlekedők tájékoztatására és szórakoztatására. Az egyelőre kísérleti projekthez ingyen Wi-Fi is jár.

A japán főváros metróvonalait használó utasok számára már elérhető az a dedikált mobilalkalmazás, amelyet a közlekedési hálózatot üzemeltető Tokyo Metro fejlesztett. Az app segítségével könnyebbé válhat a navigáció. Az alkalmazás folyamatosan frissítve magát az éppen aktuális hely függvényében tájékoztatja a felhasználókat a körülményekről. Ezen belül nem csak a menetrend szerint érkező járatok érkezési idejét kell érteni, hanem azt is, hogy egy adott szerelvényen éppen melyik vagonhoz érdemes állni, ha nem kívánunk közelharcot vívni a bejutásért. A csúcsidőszakokban rendkívül zsúfolt japán metró esetében ez önmagában elég indok lehet a használatra.

Ezen kívül az app híreket és szórakoztató információkat is tartalmaz, valamint használata – a vezetékek nélküli kapcsolat miatt – teljesen ingyenes. A társaság közlése szerint az alkalmazáson kívül az ingyen Wi-Fi-t korlátozott ideig más tevékenységre (böngészés, levelezés) is lehet majd használni. A tesztidőszak nyárig tart.



KÜLÖN VILLAMOS A SUPER BOWLRA

- Az amerikaifutball-bajnokság idei nagydöntőjét abban a New Orleans-ban rendezték, ahol 2005-ben a Katrina hurrikán a legnagyobb pusztítást végezte, a döntőre mégis egy külön villamosvonalat létesítettek a szurkolók részére.
- A városnak a természeti katasztrófa előtt 465 000 lakosa volt, ma a hivatalos adatok szerint 368 000-en laknak a szigorúan vett városhatáron belül. New Orleans egyes részeit 8 évvel a hurrikán után sem tették rendbe. A helyi lakosok közül nem mindenki örült annak, hogy a szükséges fejlesztések és renoválások helyett másfél éve másról sem szóltak mindennapjaik, mint a 47. Super Bowlról.
- A döntőnek otthont adó stadion és a város legforgalmasabb utcájának számító Canal Street közé egy új villamosvonalat építettek, 52 millió dollárért, de egyesek szerint feleslegesen, mert az egész vonal mindössze 3 kilométer hosszú, és csak arra jó, hogy a Super Bowlra a városba érkezők megspóroljanak 15 perc sétát a stadionig.



„DELFINES” BUSZOK OLASZORSZÁGBAN

- Az Iveco tulajdonában lévő Irisbus és a torinói közlekedési vállalat, a Gruppo Torinese Transporti (GTT) 182 darab autóbusz megrendeléséről írt alá megállapodást. Az első 4 darab Citelist és Crossway-t ünnepélyes keretek között adták át az évi 200 millió utast szállító GTT-nek.
- Az együttműködés keretében az Iveco 96 darab 12 méteres hosszúságú dízelmotoros Citelis, valamint 86 darab, 12 illetve 10,7 méter hosszú Crossway LE szállítást vállalt. Az autóbuszok beszerzésével a közlekedési társaság a meglévő városi járműflotta tavaly kezdődött nagyszabású megújulás programjához járul hozzá.
- A megrendelt modelleket a 330-380 lóerős FPT Industrial Cursor 8 motorokkal gyártják, amelyek megfelelnek az legszigorúbb EEV kibocsátási normáknak. Az elektronikusan vezérelt fékrendszer (EBS) és az elektronikus menetstabilizáló (ESP) mellett a fékrendszer részét képezi egy kiegészítő intarder is. A járműveket légkondicionálóval, utastájékoztató rendszerrel, valamint LED-lámpás belső világítással látják el.
- A légkondicionálóval és automata sebességváltóval felszerelt Citeliseken a mozgáskorlátozott utasok igényeinek megfelelő speciális helyeket alakítottak ki. A járművek várhatóan az olaszországi és a csehországi üzemben készülnek majd, és valamennyi járművön látható lesz az Irisbus logója, a delfin.



A SZERVEZETI- ÉS MŰKÖDÉSI SZABÁLYZAT VÁLTOZÁSAI

A 2013 márciusában hatályba lépő új SZMSZ számos módosítást tartalmaz. Az ebben leginkább érintett területek a Kötőtpályás Közlekedési és a Kötőtpályás Műszaki Igazgatóságok, amelyek tevékenységeit a jövőben a Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság fogja végezni, de kisebb mértékben más szervezeteknél is lesznek változások. Az alábbiakban ezeket mutatjuk be.

2011. év végén kezdtük el a szervezeti és működési rendszer felülvizsgálatát, amelynek célja az volt, hogy a társaság megtegye azokat a lépéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a BKV Zrt. a jövőben kizárólag üzemeltetői feladatokat lásson el a közösségi közlekedési szolgáltatásban.

A változások célja egy olyan optimális rendszer, illetve vállalati struktúra kialakítása, amely **egyszerre biztosítja a feladatok hatékony ellátását, a költséghatékony gazdálkodást**, miközben megfelel a Tulajdonos, a Megrendelő és a megkötött közszolgáltatói szerződés elvárásainak is. Az átalakításnál úgy vettük figyelembe ezen igényeket, hogy végig **maximálisan szem előtt tartottuk Társaságunk érdekeit.**

A legfőbb szervezeti változás, hogy megszűnnek az eddig a vezérigazgató közvetlen irányítása alatt működő Kötőtpályás Közlekedési és a Műszaki Igazgatóságok, a hozzájuk tartozó belső szervezeti egységekkel együtt. Ezzel egy időben létrejön – szintén közvetlenül a vezérigazgató irányítása alatt – a **Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság**, amely 3 fő területre tartalmaz majd: a **Metró Üzemigazgatóságot**, a **Villamos Üzemigazgatóságot** és a **HÉV Üzemigazgatóságot**. Mindhárom igazgatóság tovább tagozódik majd, a Forgalmi, a Járműműszaki és az Infrastruktúra Főmérnökségre.

Az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóságon már lezajlott az átalakulás, így itt annyi módosítás történik, hogy a Műszaki Főosztály Üzemfenntartási Szolgálatán létrejön a **Szállítási és Flottamenedzsment Csoport**, valamint a **Vonali Létesítmények Csoport**.

Új a **Kiemelt Projektek Igazgató** pozíció, amely a vezérigazgató közvetlen irányítása alá tartozik majd. Az új igazgató feladata a kiemelt, nagy költségvetésű projektek felügyelete, illetve 4-es metró megvalósítási tevékenység részleteinek figyelemmel kísérése lesz.

A Gazdasági Igazgatóságon működő Humánügyi Adminisztrációs Főosztály, a hozzá tartozó belső szervezeti egységekkel együtt megszűnik, ezzel egy időben két új osztály létesül, a Humánerőforrás Főosztályon a **Központi Munkaügyi Adminisztrációs Osztály**, illetve a Számviteli Főosztályon az **Illetmény- és Járulék Elszámolási Osztály**.

A Kontrolling, valamint a Beszerzési Főosztályon a jelenlegi osztályok helyett újak lesznek. A Gazdasági Igazgatóság Kontrolling Főosztályán létrejön a **Társasági Kontrolling Osztály** annak részeként a **Kontrolling Módszertani Csoport**, valamint a **Humánkontrolling Osztály**, a Beszerzési Főosztályon pedig a **Közüti Beszerzési Csoport**, a **Vasúti Beszerzési Csoport**, a **Központi Beszerzési Osztály**, valamint a **Beszerzés Irányítási Osztály**.

A Gazdasági Igazgatóságot érintő további változásokhoz tartozik még, hogy a Vagyonhasznosítási és Kereskedelmi Osztály megnevezése **Ingtatlanhasznosítási és Értékesítési Osztályra**, míg a Kereskedelmi és Értékesítési Csoport megnevezése Értékesítési Csoportra módosul. Az Ingatlanhasznosítási és Értékesítési Osztály pedig az **Ingtalangazdálkodási Csoporttal** bővül ki.

A Fejlesztési és Koordinációs Igazgatóságon a Beruházási Főosztály megnevezése **Beruházási és Műszaki Fejlesztési Főosztályra** változik, a Beruházás Lebonyolítási Osztály Előkészítő Csoportja pedig megszűnik.

Szintén ezen az Igazgatóságon, a Társasági kapcsolatok Irodáján megalakul az Ügyfélkapcsolati Csoport, illetve az igazgatóságon a sikló, a libegő és a hajózási tevékenységgel kapcsolatos feladatok ellátására a **Turisztikai Iroda**.

A változásokkal kapcsolatos további információkat, a szervezetek részletes felépítését és feladatait a 2013. március 1. napjától hatályba lépő Ügyrend tartalmazza majd, amely megtekinthető a Salamonon.

A változásokkal kapcsolatos további információkat, a szervezetek részletes felépítését és feladatait a 2013. március 1. napjától hatályba lépő Ügyrend tartalmazza, amely megtekinthető a Salamonon.

A CÉLUNK KÖZÖS

A Fővárosi Önkormányzat megbízásából a BKK több mint két év alatt 100 milliárd forintnyi fejlesztési forrást szerzett, amelynek nagy részét, megközelítőleg 90 milliárd forintot a BKV fejlesztésére tervez fordítani. Erről, és az aktualitásokról kérdeztük Vitézy Dávidot, a BKK vezérigazgatóját.

Továbbra is nagy a bizonytalanság a BKV finanszírozása körül, a hírek folyamatosan a cég csődjéről szólnak. Szerencsére mindeddig kacsának bizonyultak, de nem látszik a megoldás sem.

A BKV nem a sok fejlesztés miatt adósodott el, hanem mert a megrendelő önkormányzat 2010 előtt nem fizette ki a megrendelt szolgáltatást. Ezért kellett hiteleket felvenni a működésre, és ezért van a hatalmas adósságállomány is. 2010 óta mindig biztosítottuk a működési forrásokat, a BKK a BKV minden számláját kifizette – ilyen előtte 20 évig nem történt. A BKV így új hitel felvételére 2010 óta nem kényszerült. Bizonytalanságok mindig vannak, és nyilván lesznek is, de azt gondolom és abban bízom, hogy a sokat emlegetett finanszírozás idén és a jövőben is megoldódik.

A buszágazat körül ugyan nagyjából megszűnt a bizonytalanság, de továbbra is sok a nyitott kérdés.

Tavasszal 150 új busz áll majd forgalomba a VT Transman üzemeltetésében, de dolgozunk a BKV buszparkjának a frissítésén is. 2010 óta több mint száz alacsonypadlós használt jármű érkezett, és mind az utasok, mind a járművezetők is érzékelik a pozitív változást. Nyilván jobban örülne a szívünk, ha csak új buszok érkeznének, de egy nyolc éves frankfurti vagy holland buszon is kellemesebb utazni és dolgozni, mint a több mint húsz éves, mára idejüket jócskán megszolgált Ikarusokon. A BKV vezérigazgatójával közösen a buszgarázsokban elértük azt, hogy ma a szerelőnek és a vezetőnek nem az Akácfa utcában van az első közös főnöke. Az eredmények jelzik, hogy sokkal jobban teljesít a BKV buszágazata, mint előtte: a menetkimaradások 50%-kal estek vissza fél év alatt. Ezért, megragadva az alkalmat, szeretnék a buszosoknak köszönetet mondani, hisz a leépülést megállítottuk és elindultunk felfelé. Olyan finanszírozási megoldásokat keresünk, amelyek lehetővé teszik, hogy a BKV is új buszokat vegyen, hiszen mi-



kor az új buszüzemeltetési modellt elindítottuk, nem azt mondtuk, hogy a BKV soha többé nem üzemeltethet buszokat, hanem azt, hogy a versenyhelyzet jól fog tenni mindenkinek: utasoknak, munkatársaknak egyaránt. Arról tárgyalunk a Magyar Fejlesztési Bankkal, hogy a BKV kaphasson hitelt új buszok vásárlására.

Jelentkeznek az eredmények a fejlesztések területén is?

Tisztán látszik, hogy Tarlós István főpolgármester és a városvezetés maximálisan elkötelezett a tömegközlekedés mellett. Példának okáért: 40 milliárd forintot kaptunk járműfejlesztésre, új villamosok és trolibuszok érkeznek majd. 37 darab vadonatúj villamosunk lesz, ebből 12 a mai Kombinókhoz hasonló 54 méter hosszúságú, melyek az 1-es vonalán fognak közlekedni, és lesz 25 darab 32-36 méteres, melyeket a 3-as és az Óbudáig hosszabbítandó 19-es és a 61-es vonalára szánjuk. Most írtuk ki a közbe-

szerzést, de optimális ütemterv alapján az első járművek már 2014 őszén megérkezhetnek. Kiemelt célunk az 1-es és a 3-as villamosvonal felújítása is, a munkát még az idén elkezdjük. Az elmúlt két év azzal telt, hogy megszereztük a forrásokat: csak a villamosok beszerzésére és az infrastruktúra felújítására, fejlesztésére közel 100 milliárd forintot az Európai Uniótól. Ebben nem csak a felújítás van benne, hanem az 1-es villamos Rákóczi hídon való átvezetése is úgy, hogy bekapcsolódik majd a Fehérvári útba. A program több szakaszban, 2015-ig tart. A Budai Fonódó villamos projektet is sikerült – mondjuk úgy – sínre tenni: igyekeztünk a II. kerületi önkormányzat minden észrevételét figyelembe venni és most látok végre esélyt, hogy megnyugtatóan lezárjuk a vitát. Több mint 13 milliárd forint rá a fedezet, amiből nemcsak a 17-es villamos vonala újul meg, de megépítjük az átkötést a Széll Kálmán térre, illetve az összeköttetést a Batthyány térral.

A Széll Kálmán tér felújítása kapcsán felkészültek a várható káoszra is?

Készülünk az organizációs tervekkel, de nyilván lesznek nehézségek, lesznek dugók, és itt például nagyon sokat segít nekünk az, hogy a közútkezelés és a tömegközlekedés egy kézben van. Például nem kell hónapokat küzdeni egy-egy lezárásért, a buszszávok kijelöléséért, hiszen ezt mi most házon belül megoldjuk. Ezek pedig bár apróságok, de fontos apróságok.

A sokat szidott budapesti tarifapolitika átalakítása azonban nem apróság. Konkrétan az elképzeléseik?

Kiírtuk a tendert az olyan új jegykiadó automatakra, amelyeknél 24 órában bankkártyával és papírpénzzel is lehet fizetni, és megszereztük a finanszírozást az elektronikus jegyrendszerre. 2015-ig chipkártyákra szeretnénk lecserélni a mai papíryegyeket. Ez hatalmas munka lesz, mivel nemcsak az összes jegykezelőt kell majd lecserélni minden járművön, de még kapukat is kell építeni a metróba. Ebben is nagyon számítunk a BKV segítségére. A tervezett rendszer a bérleteseknek lesz a legkényelmesebb, például ha elvesztik a bérletüket, akkor csak a kártya vész el és nem az utazási jogosultság, hiszen a rendszerben benne maradnak. Emellett ott-honról, sorban állás nélkül hosszabbíthatják majd meg bérletük érvényességét. A jegyeket használók számára ma tényleg nincsenek jó megoldások. Rajtuk azzal kívánunk segíteni, hogy a kártyára egyenleget lehet feltölteni, amiből fizetni tudják a jegy árát, és amely átszállásra is alkalmas lesz. Ha például valaki fél órán belül két különböző járművön is „csippant”, akkor nyilván nem fogjuk másodszor is megterhelni. Ezt bankkártyáról, sőt mobiltelefonról is fel lehet majd tölteni. Terveink szerint az érintésmentes, úgynevezett PayPass kártyákat is elfogadja a rendszer. Ilyen még csak Londonban létezik, ott is csupán a közelmúltban vezették be, épp ezért együttműködünk velük, és meglehet, Budapest az ilyen rendszer üzemeltetésében az elsők között lehet a világon.

Milyen változások várhatóak a jövőre induló jegyrendszer kapcsán? Mi lesz a BKV feladata lévén, hogy a BKV üzemelteti a metró, hévet, villamosokat és a buszok nagy részét?

Mintegy egy éves tárgyalássorozat eredményeképpen, január végén az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD) bejelentette, hogy 54,2 millió euró értékben finanszírozná a BKK elektronikus jegyrendszer bevezetésére irányuló projektjét. A projekt megvalósításáért a BKV lett felelős, a tavalyi évben elkészült és a Fővárosi Közgyűlés által is elfogadott megvalósítási koncepcióját a bank megismerte és támogatja, annak mentén folynak az előké-

születek. Ahogyan januárban hírt is adtunk róla, a hitelszerződés aláírására még idén nyár elején kerülhet sor. Fontosnak tartom ezzel kapcsolatban a BKV dolgozóit is megszólítani, mivel az új jegyrendszer keretében megvalósuló beléptetőkapukra úgy kell tekintenünk, mint ami nagyobb biztonságot hoz és a menetdíj-bevételeknek hatékony beszedését teszi lehetővé. Ehhez minden érintett terület szoros együttműködésére és segítségére szükség lesz, éppen ezért március végére közös BKK-BKV információs napokat szervezünk a projektről. Az új rendszer kialakítása egy közös tanulási folyamat részeként valósulhat meg, amely során nemcsak a munkatársaink, hanem az ügyfelek is sok új információval gazdagodnak. Összességében az új rendszer egy jobb finanszírozáshoz fog hozzájárulni és további beruházások üzemeltetését segíti elő.

Nem apróság az Alstom metró sem, a közlekedése mégsem zökkenőmentes... És aggasztóak a hírek a már-már eltemetett FUTÁR projektről is.

A BKV-val közösen látjuk, hogy az Alstommal valóban vannak nehézségek, de ezek kisebb problémák, balesetveszélyt nem okoznak – ettől függetlenül minden ilyen hibát ki fogunk javíttatni a gyártóval. Tavaszig mind a 22 szerelvénynek forgalomba kell állnia. Sikeresen zárultak a típuspróbák a 4-es metró alagútjában is, és a 14 szerelvény jövő tavaszra, a metró átadásával együtt pályára áll majd. A FUTÁR a BKV gondozásában indult, de nagyon közel áll a szívemhez, hiszen gyerekkorom óta foglalkoztam a forgalomirányítással, ennek a mindennapi szolgáltatás szempontjából igen fontos szakterületnek a fejlesztési lehetőségeivel. A projektet átvettük, átvilágítottuk, és a fővállalkozónak minőségi problémák miatt lépni kellett. Miután le kellett cserélni az alvállalkozókat, így a projekt lelkét, a szoftveres megoldás fejlesztését egy új, Bécsben, Londonban és Berlinben megvalósított rendszer alapján indítottuk újra szinte nulláról 2012-ben – ezért a késlekedés. Eljutottunk odáig, hogy a fedélzeti rendszerek mára több tucatnyi buszon üzemelnek, a műholdak alapján figyelemmel követhető a buszok pozíciója, és az automata, bár még kisebb hibákkal, de bementja azt, melyik megálló következik. Ez segít a járművezetőknek, akiknek a biztonságérzetét is javíthatja a korábbi DIR és AVM rendszereknél sokkal megbízhatóbb új rádiórendszer is, amivel azonnal segítséget tudnak kérni, ha bármilyen atrocitás éri őket. A hibák kiszűrése után végre élesbe fordul a FUTÁR, és megkezdődik a járművek tömeges felszerelése. Több mint 250 megállót is felszerelünk majd a rendszerrel, és az utasok attól kezdve több és pontosabb tájékoztatást kapnak. Nyil-

ván a több információ több panaszt is szül, de azt gondolom, hogy összességében pozitív változást fog előidézni.

A sok fejlesztés ellenére erősödnek a kritikai hangok is.

Azt látom, hogy sokan próbálnak mesterséges ellentéteket gerjeszteni a BKV és a BKK között. Pedig a BKK nem ellensége a BKV-nak, a mi feladatunk az, hogy minden forint az utasok számára legjobb helyre kerüljön, és hogy a teljesítmény az utasok elvárásának megfeleljen. Ez persze vezet konfliktusokhoz és nézeteltérésekhez, de a cél közös: a lehető legjobb szolgáltatást kell nyújtani, és ezáltal fenntartani a budapesti tömegközlekedés rendszerét. Mert ha nincsenek utasok, akkor előbb-utóbb nem lesz szükség se a BKK-ra, se a BKV-ra. A rendszernek tehát fejlődnie kell, ám mivel a „pénz” jelentős része az önkormányzatoktól és a kormánytól jön, nem alakul ki olyan működés, mint egy étteremben, ahol sokkal nyilvánvalóbban a vendégekből él a szakács és a pincér is. Lényegében ezt a mechanizmust szolgálja az, hogy a Főváros a megrendelést egy közlekedésszervezőn keresztül végzi és a paraméterkönyv elfogadása nem egy formális politikai döntés, hanem a BKK feladata a végrehajtás alapos ellenőrzése is. De ismétlem, ez nem a BKV ellen van, hanem az egész rendszer hosszú távú működésének érdekében történik. Persze, ha egy BKV-s járművezetőt egy BKK-s kollégám ellenőriz, az kellemetlen is tud lenni, de mindig igyekszünk méltányosan eljárni. Kapunk kritikát a kötbérrendszer miatt, amellyel minden mendemonda ellenére nem az a célunk, hogy a BKV-nak ne legyen pénze alkatrészeket venni. A cél az, hogy minden felelős vezetője, a vezérigazgatótól, az üzemvezetőig – a pénzén – érezze: nem romolhat a szolgáltatás színvonala. Vagyis a kötbért nem a bérekből vagy az alkatrészekre jutó keretből vesszük el, hanem a Bolla úrral közösen kialakított rendszer szerint a vezetők prémiumából vonjuk le, ha túl sok a meghibásodás vagy általános minőségi problémák vannak. És ez a nagyon fontos különbség! Ez azt jelenti, hogy a vezetők motivációját a jobb szolgáltatás irányába tudjuk így erősíteni, de nem a BKV működésére lesz kevesebb pénz. Persze mindig van mit javítani a BKV működésén, éppúgy a BKK folyamatain is, az lenne meglepő, ha nem kellene... Összességében viszont mostanra talán már mindenki látja, hogy egyre jobban működik az új rendszer, a tavalyi év jelentős feladatot jelentő átalakításán túl vagyunk, amiért a BKK és a BKV összes dolgozóját köszönet illeti. Abban bízom, hogy a kezdeti nehézségek után mindenki előbb-utóbb érzi majd, hogy a BKK és a BKV egy olyan cégcsalád, ahol mindenkinek megvan a maga feladata, de mindenki számíthat a másikra.

Leköszöntek a Zavod Imenyi Urickava trolibuszok

SZIA ZIU: 46 ÉV SZOLGÁLATBAN!

1966-ban, miután az MTB-82-es trolibuszok cseréje műszaki állapotuk és korszerűtlenségük miatt sürgetővé vált, ZIU-5/D típusokkal frissült budapesti közlekedés. A '60-as évek végén a trolibuszok ellen sok kifogás merült fel viszonylag nagy zavarérzékenységük miatt (no meg a buszgyártás fejlődése és az olajárak miatt is). A visszafejlesztést érintő koncepció külföldön is tért hódított, és 15 ország 69 városában szüntették meg a trolibusz közlekedést. A környezetvédelmi szempontok ebben az időben még nem érvényesültek – ennek ellenére Budapest a hazai IK-60T után a csuklós, majd pótkocsis üzem kialakítása után 1968-ra 100 db ZIU-5/D típusú trolibuszt szerzett be. Ezidőtájt összesen 9 járat közlekedett 47,5 km hosszon, 130 megállóhelyel.

1968-ban a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Főigazgatósága a BKV-val közösen kidolgozta "A budapesti közlekedési problémái és javaslatok azok megoldására" című tanulmányát, amely egyértelműen állást foglalt a trolibuszhálózat fokozatos megszüntetése mellett. A visszafejlesztési hullám azonban 1973-ban csak a 74-es Baross utcai járatot érintette.

A környezetvédelmi szempontok világszerte történő előtörése és az energiaárrobbanás miatt azonban idővel a trolibusz-közlekedés válsága megszűnt, és 1974-ben további fejlesztések mellett született döntés. Ekkor szereztek be a ZIU-9-es típusú szovjet trolibuszt, amely napjainkban is közlekedik. Ebből a típusból az évek folyamán 173-at vásárolt a BKV. Mellette szólt egyszerűsége és alacsony beszerzési ára. A fejlesztési koncepciónak köszönhetően megkezdtek az akkor korszerű Ikarus 280-as karosszériával és ZIU-5 villamos berendezéssel üzemelő csuklós trolibuszok gyártását is. Az Ikarus 280-as trolibusz első darabja 1975-ben állt forgalomba a 75-ös vonalon. Kísérletként egy szóló jármű is készült Ikarus 260-as karosszériával, amely 1995. augusztus 14-ig közlekedett.

A SZOVJETUNIÓBAN, a Zavod Imenyi Urickava gyárból kigördülő ZIU 5-ös trolibuszok érdekessége, hogy Budapesten kívül külföldre egyetlen nagyvárosba szállítottak még nagyobb mennyiségben: a kolumbiai Bogotába. Itthon becenevet is kapott a jármű: Szuszínank nevezték, utalva arra a hangra, amelyet az akkor még szokatlan, sűrített levegős szervokormány mozgatasakor adott ki. Később azokkal a ZIU 9-esekkel frissítettük a járműállományt, amelyek még ma is futnak Budapest utcáin.



9 járat közlekedett 47,5 km hosszon, 130 megállóhelyel

A tömeggyártás azonban mindezek ellenére sem valósulhatott meg, mivel politikai okok miatt a ZIU-9-eseket részesítették előnyben.

A kivonásig 17 ZIU típusú trolibusz volt állományban (bár 1975-1984 között 173 kocsit vettek), ebből naponta 16 közle-

kedt a BKV járatain. Történetük 2012-ben új szakaszhoz ért: nem futnak tovább menetrend szerint Budapest utcáin, de a BKV múzeumában továbbra is megtekinthető lesz egy ZIU-9-es trolibusz, valamint három kocsi tartalékként továbbra is a főváros közlekedését szolgálja majd!

*Forrás: „65 éves a budapesti trolibusz-közlekedés”
Legát Tibor: Közlekedik a főváros*

IDÉN 80 ÉVES A TROLIBUSZ KÖZLEKEDÉS 1933 decemberében indult a trolibusz közlekedés Budapesten. A kerek évforduló kapcsán meglepetésekkel készülünk az év folyamán.

Bármilyen szolgáltatást veszünk is igénybe, joggal várjuk el a „minőségi kiszolgálást”. Akkor vagyunk elégedettek, ha vásárlásunk során friss és szép húst ad a hentes, ha hivatali ügyeink intézése során udvarias és empátikus ügyintézők állnak a segítségünkre, vagy ha nem kell várnunk az orvosnál. Ezen elvárások a fővárosi közösségi közlekedésben ugyan úgy jelen vannak, csak most fordul a helyzet! A BKV-sok a SZOLGÁLTATÓK, vagyis nekünk kell olyan munkát végezni, amellyel a budapesti lakosság elégedett.



2012 A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG TÜKRÉBEN

Szolgáltatásunk minőségéről szubjektív benyomások és objektív tények alapján lehet véleményt mondani. Mindkét kategóriában az első között jelenik meg a biztonság fogalma. A biztonságérzetet számszerűsíteni nem lehet, de el kell fogadnunk, hogy bizonyos járművezetői manővereket utasaink máshogyan élnek át. Például egy erősebb fékezést lehet, hogy egy fiatalabb ember nem is érzi, de az idős, álló utasnak megterhelő lehet. A balesetek száma, s azok összehasonlítása a korábbi évek adataival tájékoztatást ad forgalombiztonsági helyzetünkről. Nézzük a 2012-t!

Tavaly a közlekedési balesetek száma az elmúlt három év átlagához viszonyítva lényegében nem változott (2192 » 2194), az úgynevezett sajáthibásaké 3 %-kal nőtt (755 » 780). A sajáthibás személyi sérülések balesetek száma 18 %-kal csökkent (72 » 59). A 2012. évi előzetes országos baleseti statisztikák szerint hazánkban a személyi sérülések balesetek száma az előző évhez képest 5 %-kal csökkent (15827 » 15007). Hasonló tendencia volt megfigyelhető Társaságunknál is, de a csökkenés mértéke az országos átlagot meghaladta (16 %; 70 » 59).

Az autóbusz közlekedés során, a sajáthibás balesetek harmada a helytelen oldaltávolság megválasztására vezethető vissza, míg 14-14 % részarányt képvisel a kanyarodási szabályok megszegése, illetve a követési távolság helytelen megválasztása. A trolibuszvezetők által okozott balesetek leggyakoribb okai megegyeznek az autóbusz közlekedésben tapasztaltakkal: ez esetben az események nagyjából fele az oldaltávolság helytelen

megválasztása miatt következett be. A sajáthibás villamosbalesetek leggyakoribb okai pedig az ürszelvényben lévő járműnek ütközése (32%), illetve a követési távolság helytelen megválasztása (14%) és az ágazati szabályok megszegése (14%). Az elmúlt évhez képest a sajátjármű ütközések száma is nőtt: a sajáthibás személyi sérülések balesetek között 34 esetben következett be különböző okok miatt (figyelmetlen vezetés, korai indítás, stb.) utasbaleset, míg 8 alkalommal történt gyalogos elütés. 17 ütközés (12 jármű, 5 tárgy) zárult anyagi kár mellett személyi sérüléssel is.

A prevenciók tevékenység, így a baleset megelőzés területén végzett tevékenység nehezen számszerűsíthető, ennek ellenére létjogosultsága nem kérdő jelezhető meg. Cél az, hogy a kockázati pontok számát csökkentsük, azaz konkrét lépéseket tegyünk a veszélyhelyzetek kialakulásának megelőzésére. 2012-ben Társaságunknál továbbra is kiemelt hangsúlyt fektettünk a forgalombiztonsági ellenőrzésekre, amelyek célja a nem kívánatos magatartásformák időben történő felismerése, korrekciója, ezáltal is segítve járművezetők jövőbeni munkáját, hogy ne egy bekövetkezett baleset után döbbenjenek rá a változtatás szükségességére – hiszen az időben érkező figyelemfelhívás a járművezető érdeke is!

A baleset-megelőzési rendszer egyik legfontosabb eleme az újonnan munkába álló járművezetők képzése. A jövőbeli szolgáltatási attitűdöt alapvetően meghatározzák a kezdeti lépések, ezért tavaly kiemelten fókuszáltunk erre a kérdésre, a tematikát az ágazatok

sajátosságainak figyelembevétele mellett alakítottuk. A több mint tíz évre visszanyúló Korrekciós Közlekedési Magatartásformáló Tréningeken az elmúlt évben 11 foglalkozáson több mint 100 fő jelent meg. A két napos foglalkozások célja, hogy a járművezetők napi tevékenységével összefüggő magatartásformáit pozitív irányban alakítsuk, hogy erősödjön a hétköznapiak során a szolgáltatási attitűd, valamint a biztonságos munkára való igény önmagunkkal szemben.

A különböző oktatási segédanyagok (plakátok, viszonylatismertető) készítése és felhasználása, a járművezetők forgalombiztonsági versenye mind-mind a prevenció elemeként jelent meg a Társaságon belül. A baleseti adatok alapján a kritikus útszakaszok, csomópontok forgalomtechnikai felülvizsgálatát a BKK illetékes szakterületei – együttműködve a BKV-val – megkezdtek, s több helyen várható a forgalombiztonsági helyzetet javító korrekció.

Miután röviden megvontuk az előző év mérlegét, a következő év feladataira kell koncentrálnunk! Célunk nem lehet más, mint, hogy BIZTONSÁGOT és BIZTONSÁGÉRZETET nyújtsunk utasainknak és a közlekedés valamennyi résztvevőjének egyaránt. Ezt csak akkor érhetjük el, ha a vezetőfülkében ülő és a „háttérben” dolgozó valamennyi munkatársunk átérzi felelősségét munkájának, mert sikereket csak együtt érhetünk el! Ha ez megvalósul, javíthatunk Társaságunk közlekedésbiztonsági helyzetén, csökkenhet a balesetben megsérült személyek és (BKV-s) járművek száma. TEGYÜNK ERTE!

Forgalombiztonsági Osztály

VÁLTOZÁSOK UTÁN – ÉS ELŐTT

– A számok egyértelműen mutatják az eredményeket – mondja **Szedlmajer László**. Az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság vezérigazgató-helyettese úgy látja: kemény munkát és számos tapasztalatot hoztak az elmúlt hónapok. Az ágazat helyzetéről, az átszervezés hatásáról, a kiszervezésekről beszélgettünk.

Ön villamosos területen dolgozott korábban – milyen a viszonya a buszokhoz?

Több mint tíz éve, 2002-ben kerültem a BKV-hoz, fejlesztő mérnökként, majd vezettem villamost is, idővel villamosforgalmi főmérnök lettem. 2012 májusában, az átalakuláskor nevezett ki Bolla Tibor vezérigazgató úr közlekedési vezérigazgató-helyettesnek, októbertől pedig a busz- és trolibusz ágazat élére. Nem hiszem, hogy az ember elkötelezné magát egyik vagy másik ágazat mellett, hogy én most csak villamosos vagy csak buszos, esetleg metrósné lennék... A villamossal ellentétben nincs ugyan „buszos” jogosítványom, nem vezettem autóbuszt, a terület azonban nem volt ismeretlen: figyelemmel kísértem az üzemi tevékenységet, a nemzetközi tendenciákat és a buszgyártás fejlődését is. Bár műszaki üzemeltetéssel nem foglalkoztam korábban, de úgy gondolom, elég gyorsan belerázódtam.

Segíti a munkáját az, hogy nem csak „felülről” látja a rendszert?

A személyes kapcsolatrendszer – tapasztalataim szerint – nagyon is sokat segít. Úgy értem, hogyha egy adott területtel vagy problémakörrel kapcsolatban nem is tudom, hirtelen mit kell tenni, azt tudom, kit kell megkérdezni. És szerintem ez a legfontosabb! Ehhez kellett a tíz év.

Több mint 4 hónap távlatából mennyire tartja eredményesnek az átszervezést?

A számok egyértelműen mutatják az eredményeket. Az autóbusz-közlekedést egy szerre több paraméter határozza meg: az egyik az úgynevezett kocsiadás, vagyis az, mennyire tudunk megfelelni annak az igénynek, amelyet a megrendelő előír. Ha például egy adott napon a megrendelés szerint 1148 autóbuszt és 112-114 trolibuszt kell forgalomba állítanunk, akkor az

„Hiszem, hogy van potenciál a magyar autóbuszgyártásban, amit majd az új járművek beszerzésénél mindenképpen figyelembe kell venni.”

tűnik természetesnek, hogy ezt teljesíteni kell. Ugyanakkor ennyi busz forgalomba adásának igen komoly forrásigénye van, főleg mert minőségi és legfőképpen pedig biztonsági elvárásoknak is meg kell felelni. 2011 novemberében az előírt helyett 20-25 kocsival kevesebbel álltunk ki az utcára... Azóta persze sok használtjármű beszerzés realizálódott, de eljutottunk odáig, hogy ma már tartalékot is tudunk képezni. Továbbmegyek: március végéig tart az a programunk, amelynek keretében 44 darab tartósan leállított vagy meghibásodott járművet állítunk újra üzembe, ezzel is javítva a tartalék rendszert. A minőségi paraméter pedig a menetkimaradással mérhető, vagyis ha műszaki okok miatt a busz az adott menetet nem tudja teljesíteni. Ilyenkor egyrészt a megrendelő a bonus-malus rendszerben

ezt maluszként számolja el, de ami még fontosabb: utasaink nem jutnak el oda, ahova szeretnének és akkor, amikor szeretnének. Ennek kapcsán utalnék vissza október elsejére, ugyanis azóta nagyon komoly javulás van: a közel 5 százalékos műszaki okú menetkimaradást – amely például a nyarat jellemezte –, 2 százalék körüli értékre csökkentettük. Hétvégén már rendszeresen van olyan nap, amikor minden egyes garázsban ez az érték 2 százalék alatt marad. Szép eredmény, a jelenlegi járműparkkal nem is nagyon javítható tovább. Ha ugyanis egy busz 23 éves, akkor az várhatóan el is romlik...

Egy korábbi összeállításban (decemberi lapszámunk – a szerk.) szó volt az úgynevezett „3 és fél lábú megoldásról”. Ebből a három láb: felújítás, használt busz-, illetve használt csuklós busz beszerzés. Ezekel hogyan állunk?

Ma-holnap közel 150 használtan vett, de számunkra új buszt üzemeltetünk, vagyis a beszerzések terv szerint zajlanak. További elképzeléseink is vannak, de a használtautóbusz-piac a gazdasági válság hatására igen erőteljesen beszűkült, ugyanis a korábbiakhoz képest a nyugat európai üzemeltetők sem cserélik már le a buszaikat 6 év után, hanem jóval tovább használják azokat. Vannak – alig használt buszokra – bérleti ambícióink, amelyek eredményei hamarosan szintén jelentkezhetnek. És terveink között szerepel MFB-hitelből új buszokat is vásárolni, bár

„...a buszvezető kollégák ne becsüljék le magukat, piaci és egyéb szempontból sem, hiszen legnagyobb részük jól képzett szakember, akire szükség van, ahogyan a többi kolléga tudására is!”

ez talán kicsit távolabbi jövő. Hiszem, hogy van potenciál a magyar autóbuszgyártásban, amit majd az új járművek beszerzésénél mindenképpen figyelembe kell venni. Látok egy-két olyan partnert, akivel igenis lehetne együttműködni és igenis lehetne észszerű együttműködésben járműveket beszerezni.

A beszerzés mellett meg kell említeni a kiszervezést is – ez az a bizonyos fél láb, amelyre szükség van az eredményesség eléréséhez. Jelenleg a teljesítmény 10%-a kiszervezett – hogyan alakul ez a jövőben?

Két egymástól független kiszervezés is folyamatban van. Idén májustól a VT Transmannal kötött szerződés következtében 13 százalékos kiszervezés várható, amelynek eredményei érdemben ősszel látszanak majd. Akkor tudjuk mérni, hogy a gyakorlatban milyen a szolgáltatás az új járművekkel – de ez már a BKK kompetenciája. Ezen adatok tükrében lehet továbbgondolkodni. Úgy vélem, a realitás az, hogy most a magyar piacon nincsenek olyan potens partnerek, akik jelentősen, akár további 10 százalékos mértékben, ebben a kiszervezésben rövidtávon részt tudnának venni. Ettől teljesen független az elővárosi vonalak helyzete: ebben az esetben ugyanis más megrendelői struktúra jön létre, nem a BKK lesz a közlekedés megrendelője, hanem valószínűleg az NFM, és a VOLÁNBUSZ-t hív-



nák meg szolgáltatónak. Ez azt jelenti, hogy a VOLÁNBUSZ vesz át újabb 10-12 százalékos teljesítményt a BKV-tól.

Fel lehet készülni a következményekre?

Az ágazatot ez mindenképpen negatívan érinti. Felkészülni nehéz, ugyanis ha a két kiszervezés egybe esne – a VT Transman kiszervezés megvalósul, az elővárosi pedig folyamatban van –, akkor körülbelül 20-24 százalékkal csökkenne a teljesítmény. Az egybeesés az igazán fájó pont, az hogy mindkettő májustól várható, komoly feladat elé állít bennünket. Ugyanis, ha csak azt nézzük, hogy egy járműre három járművezető

jut, ha egy jármű teljesítményét elveszszük, akkor három járművezetőnek a tevékenysége kellene, hogy megszűnjön... Úgy vélem ugyanakkor, hogy a járművezetők átkerülhetnek akár más üzemekbe, akár a VOLÁN-hoz is. Fontosnak tartom hangsúlyozni, hogy a buszvezető kollégák ne becsüljék le magukat, piaci és egyéb szempontból sem, hiszen legnagyobb részük jól képzett szakember, akire szükség van, ahogyan a többi kolléga tudására is! A BKV pedig, ahogy az elmúlt több tíz évben mindig, most is megteszi a tőle telhetőt annak érdekében, hogy megtaláljuk a legoptimálisabb megoldást.

–md–

A KOCSI, AMI MEGJÁRTA HOLLANDIÁT

Idén 100 éves a korábbi Budapesti Villamos Városi Vasút 436 pályaszámú motorkocsija. Kalandos „élete” volt: Budapestről Amszterdamba, majd Debrecenbe került, és éveket kellett várni arra, hogy ismét a főváros utcáit járja.

Budapest villamoshálózatának kiépítését két társaság végezte: a Budapesti Villamos Városi Vasút és a Lóvasutakat villamosító Budapesti Közúti Vaspálya Társaság – előbbi sárgára, utóbbi barnára festette járműveit. A 436-os pályaszámú kocsit száz éve a sárga villamosokat üzemeltető társaság állította forgalomba. Ez a jármű az első a Schlick gyár 1913-ban szállított 50 motorkocsi sorozatból, amelyet a Budapesti Villamos Városi Vasút megrendelésére gyártottak. Az „L” típusmegjelölést és 436-485 kocsiszámokat kapták. Ez a típus főméreteiben megegyezett az 1911-12 évi szállítású „K” típusúval, de erősebb, 53 LE órás teljesítményű D 84 W típusú Siemens motort építettek bele. A fa kocsiszekrényű villamosok 9,9 méter hosszúak voltak, 27 ülő és 14 álló utast szállíthattak. Ezeknél a járműveknél alkalmazott először a Vasúttársaság egy síkban összecuszkható, lefelé nyíló peronlezáró szerkezetet (ajtót), amelyet Hűvös-Tóbiás rendszerűnek is neveztek. A járművek kezdetben nem felső, hanem az egyik sínszál alatt elhelyezett alsóvezetékéből is tudtak áramhoz jutni – a belvárosi villamosvonalakon ugyanis eleinte városképi okokból nem volt felsővezeték. A kocsikat a BSzKRt átszámozta 2900-tól 2949-ig. Később a motorokat is korszerűsítették, méghozzá a forgórész megtartásával és új, nem osztótházú köpenyek gyártásával, amivel azok teljesítménye 66,5 lóerőre nőtt. Az ilyen módon átépített

motorokat „BSzKRt 935” típusúnak nevezték el. A 2900-as kocsik általában szólóban, vagy egy pótkocsival – csak kivételes esetekben két pótkocsival – közlekedtek.

A II. világháborút a sorozat minden példánya szerencsésen túlélte. 1954-ben 21 kocsit sínfékkel felszerelve átalakítottak hegyi pályára alkalmas módon, és a selejtezett hegyipályás 1300-as „Q” kocsik pótlására használták őket. 1961-ben megkezdtek a sorozat átalakítását ikerkocsikká. A 2900-as pályaszámú motorkocsi is egy ikerkocsi egyik fele lett: 2993-as pályaszámon futott tovább. Az így módosított járművek favázak kocsiszekrényüket szolgálatuk végéig megtartották. Eleinte Kőbányán közlekedtek, majd az 1970-es évek elején Ferencváros kocsisínpa-
ra kerültek, jellemzően a 13-as, 20-as, 23-as, 30-as, 31-es és 51-es vonalakon teljesítették szolgálatot.

Ezt a típust 1977-1980 között vonták ki a forgalomból és selejtezték le. A 2964-es pályaszámú kocsi Amszterdamba került, ott városnéző villamusként használták. 2005-ben Debrecenbe szállították, ahol 260-as pályaszámon nosztalgia kocsiként közlekedett. A 2993-as pályaszámú kocsit az 1887. november 28-án megindult első budapesti – egyszersmind magyarországi – közúti villamosvasút centenáriuma-
ra a BKV eredeti, beszerzési arculatát visszaállítva, szóló motorkocsivá visszaalakítva felújította. A szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum kiállítási darabja, de emellett 2007-es főjavítása óta Ferencváros kocsisínpa-
rára kerültek, jellemzően a 13-as, 20-as, 23-as, 30-as, 31-es és 51-es vonalakon teljesítették szolgálatot.



150 ÉVES A LONDONI METRÓ

A londoni metró azzal a céllal épült, hogy a gyors tömegközlekedési lehetőséggel a peremkerületekbe szorítsák a belvárosi nyomornegyedeket. Végül bőven túlmutatott ezen a terven.

A föld alatti vasút ötlete Charles Pearson brit parlamenti képviselő nevéhez fűződik: úgy vélte, ha az emberek valamilyen eszközzel gyorsan eljuthatnának a munkahelyükre, nem kellene közel lakniuk ahhoz, így a belvárosi nyomornegyedek is eltűnhetnének.

Először az 1830-as években merült fel a gondolat, hogy a Paddington és a King's Cross pályaudvarokat egy föld alatti vasút segítségével kössék össze a belvárossal. A fővárosi föld alatti vasútvonal építésére vonatkozó törvényjavaslatot azonban csak 1855-ben fogadta el a brit parlament. Londonban ekkor naponta már 750 ezer munkásnak kellett eljutnia a munkahelyére.

Az építkezés kezdete támogatók hiányában éveket csúszott; a kivitelezést végül a Great Western Railway (GWR) finanszírozta. A vállalat a metróhoz speciális kocsikat is épített – a metró első szakaszának megépítése

három évet vett igénybe. Az építkezésen kétezer munkás dolgozott, akik főleg kézi erővel vájták ki az alagutakat.

A világ első metróvonal a Paddington Station és a Farringdon Street között húzódott, a King's Cross érintve; ez volt a Metropolitan Railway, ami így három fontos vasúti csomópontot kötött össze. A vonal 5,6 kilométer hosszú volt, magát a szerelvényt pedig egy több tonnás motorokkal felszerelt mozdony vontatta, ami körülbelül 4500 liter vizet szállíthatott az oldaltankjaiban. A kivitelezők kénytelenek voltak a szűk,

sötét alagutakban speciális gőzmozdonyokat használni. A szellőztetés kritikus pont volt, ezért egyes helyeken a felszínre kellett vinni a járatokat, hogy az alagútban ne rekedjen meg a füst.

A Metropolitan Railway-t ünnepélyes keretek között nyitották meg 1863. január 9-én, a közönség pedig egy nappal később szállhatott fel az első szerelvényre – az első évben összesen 9,5 millióan utaztak a fullasztóan füstös alagutakban. Az utasok első- másod- és harmadosztályú jegyet válthattak. A negyedóránként induló szerelvények tizenkilenc perc alatt tették meg az utat – körülbelül ugyanannyi idő alatt, mint ma.



Támogassa Ön is adója 1%-ával a Városi Tömegközlekedés Történeti Egyesületet!

Értékmentés | Nosztalgia | Szakmai anyagok | Rendezvények



Adószámunkat, valamint Egyesületünk tevékenységéről bővebb információkat talál a www.vtte.hu honlapon.

Támogatóink:



NYÚL ÚR

Füzi László a HÉV szerelmese, ezt bátran állíthatjuk, ha végighallgatjuk életének történetét. Ma, 78 évesen is fiatalosan csillog, ragyog a szeme és megszínesedik az arca, amikor életének arról a 45 évről mesél, amely a szentendrei HÉV szolgálatában telt.

Mondhatjuk, hogy családi örökségként szállt rá a közlekedési vállalat iránti elkötelezettség, hisz nagyapja, Füzy Lőrinc is a BSZKRT alkalmazottja volt, az akkori három ellenőr közül ő volt az egyik. Hét gyermeke született, s felnőve – köztük Füzi László édesapja is – mindannyian a BSZKRT-nál helyezkedtek el. Az édesapa is ott kezdte váltókezelőként, később a HÉV-nél helyezkedett el, kalauzként került Szentendrére, majd Filatorigáton volt vonatvezető, később pedig jegyellenőr lett, s végül forgalmi szolgálattevőként ment nyugdíjba. A család Szentendrén, a Pannónia telepen a HÉV mellett lakott, s a gyerekek már a hangjukról meg tudták mondani, milyen motorkocsi húzza a közeledő vonatot. Bátyjával az egész nyári szünidő alatt jártak fűszedésre – nem is volt ilyen rendetlen a töltések oldala, mint mostanában. A család tisztesen megélt az apa keresetéből, de mindig igyekeztek valami mást is csinálni, tartottak háziállatokat, s azok gondozásában, nevelésében a gyerekek is részt vettek, így hozzászoktak a mindennapi munkához. Mikor hazaértek az iskolából, már

mentek is a nyulaknak fűvet szedni.

– A nyúltenyésztést aztán olyan sikeresen végeztem harminc éven keresztül, hogy egyszer még aranyérmet is kaptam, mert háromszáz tenyésztő közül én adtam le a legtöbb nyulat. Így lettem Nyúl Úr! – mondja mosolyogva Laci bácsi.

Siklóparti

A családi háttérnek köszönhetően magától adódott, hogy a kis Laci 1950-ben a BHÉV vágóhídi főműhelyében kezdjen tanulni. Esztergályos tanulónak vették fel, s 1952-ben, miután megszerezte a szakvizsgát, visszakérült Szentendrére a MÁV főműhelyébe, ahol ő lett a „siklóparti”. – Ez egy hetes szolgálatot jelentett hétfő reggel 6-tól a következő hétfő reggel 6-ig – meséli. – Otthon kellett tartózkodni, mert akár vasárnap délből is megállhatott a ház előtt a segélykocsi, s menni kellett dolgozni. Én voltam a „futóember”, aki fölkelte a többi öt embert, aztán mentünk a kisiklott kocsikat föltenni a vágányra. Gyakran kellett menni, rossz állapotban voltak a vágányok, sok volt a kisiklás. Ezt a fogalmat mégis csak Szentendrén ismerték... Nemrégiben, amikor



egy cinkotai nyugdíjas találkozón megkérdeztem, ki tudja mit jelent ez a szó, senki nem tudott választ adni.

Laci bácsi katonai idejét Taszáron töltötte, repülőgép szerelő mechanikus tanfolyamot végzett, aztán visszament esztergályosnak Szentendrére. Később a vasút történetében egyedülálló módon fiatalon, 33 éves korában lett műszaki vonalellenőr. Egyik legszebb emléke, hogy a 70-es években a HÉV-hez érkező 75 darab 3 kocsi MX-es szerelvény szállítását – Óbudáról Szentendréig – és a szerelvények próbafutásait, műszaki vizsgáját ő végezhetné. Büszkén meséli, hogy mind a 75 szerelvénynek a szállítását, próbafutásait, műszakrendőri vizsgáját – Óbudáról Szentendréig – neki kellett elvégeznie. Tíz jelentkező közül őt választotta ki a vasút igazgatósága. – Jó helyen laktam – jegyzi meg mosolyogva.

Kerítésék elő Füzit!

20 évig töltötte be ezt a tisztséget, később visszament vezetni, majd bekerült a rendezőbe a vontatáshoz, és 60 éves korában onnan ment nyugdíjba. 1995. augusztus 20-án éjszaka töltötte az utolsó szolgálatot a rendezőben. A mai napig őrzi az időközben kissé megsárgult papírt, amely az utolsó beosztást tartalmazza. Arra a kérdésre, hogy mit emelne ki a hosszú HÉV-es szolgálatból, mik voltak a legszebb élményei, így válaszol:

–Legszebb élmények? Mind a 45 év! Nem tudnék egyet kiválasztani. Büszke vagyok, hogy olyan fiatalon kineveztek műszaki vonal ellenőrnek, hogy a rendezőbe kerültem, hogy egyszer egy hónapig diszpécser lehettem, hogy rendkívüli előléptetést kaptam, mert egy baleset után csupán három perc késéssel vittem be a vonatot a végállomásra. Nagy élvezet volt, hogy egyszer, amikor az üzemgazdász születési szabadságon volt, engem bíztak meg a férőhelykilométer ellenőrzésével. A kisiklásoknál az üzemvető csak

annyit mondott: „Kerítésék elő a Füzit!”, és engem akár otthonról is behívtak. Egyszer a Filatorigáton „fekve maradt” az egyik vonatvezető, lementek hozzá a lakatosok, de nem találták meg a hibát – a műhelyben könnyebb, mert ott a műszer. A főművezető beültetett a Trabantjába, s vitt, hogy nézzem meg a vonatot. Nem volt nálam más, csak egy peronkulcs... Megoldottam a problémát, elindítottam a vonatot. Ugyanez játszódott le a ’76-os nagy havazásnál is. Ezek nem csodák, csak egy-egy jó érzés, jó megoldás.”

A hosszú szolgálati idő alatt persze rossz dolgok is történtek, voltak gázolásai is.

– Ilyenkor sem szabad összeroppanni, mert tehetetlen az ember: a vasúti kerék és a vágány érintése annyi – olyan kicsi – , mint egy félbetört gyufa, és olyan roppant súly nehezedik rá, hogy nem lehet hirtelen megállni a vonattal. Füzi László elégedett az életével, s ha újra születne, ismét motorvezető szeretne lenni a Szentendrei HÉV-nél. Ezt világ életében olyan komolyan gondolta, hogy egyszer egy orvosi alkalmassági vizsgálaton kijelentette, hogy ha nem találják alkalmasnak, nem is akar tovább élni. A családban lassan százötven éve apáról fiúra száll a hagyomány, s mindig van aki a vasútnál, vagy a BKV-nál dolgozik. Igaz, Laci bácsi lánya nem vasutas, és három unokája – akik még tanulnak – sem erre a pályára készül, de hűgának három fia Szentendrén teljesít szolgálatot. Ő maga mára sem veszítette el lelkesedését, érdeklődését régi szakmája, munkahelye és a vonatok iránt, bár napjait ma már a kertjének, házának gondozásával tölti. Még most is kimegy a ház elé, ha a vonat hangját hallja, és végigköveti a szerelvényt a tekintetével. Néhány régi motorvezető még akad, aki tisztelettel integet neki, ahogy elhalad a ház előtt, és ő is visszaköszön a kollégáknak.

A NAGY VISSZATÉRŐ

A közlekedésrajongó utasok és szakemberek öröme – hosszú szünet után – a BHÉV 251-es pályaszámú, MVIII típusú távkapcsolású motorkocsija januártól szombatonként ismét a gödöllői HÉV-vonalán zakatol.

Az eredetileg a FHÉV megrendelésére készült, de már a Budapesti Helyi Érdekű Vasút – a MÁV Budapesti Elővárosi Vasútja (MÁV-BEV, 1952-1958) által átvett – és forgalomba állított 14 motorkocsi közül az elsőként leszállított járművel utazhattunk az elmúlt hónapban. A motorkocsi nem a gyártáskori kivitelében, hanem az 1967. évben végzett korszerűsítése utáni állapotban megfelelően tért vissza a nosztalgiajáratok közé. 1952-53-ban még az FHÉV megrendelésére 14 ilyen, MVIII sorozatú motorkocsit szállítottak le a MÁV-nak.

A motorkocsik gyártása már korábban felmerült, s a Ganz gyár már 1943-ban tett erre ajánlatot a BHÉV-nek. A háború után az eredeti terveket a Ganz gyár és az MGV átalakította – hosszabb szekrényt és áramvonalasabb homlokfalat terveztek. Végül a Kohó- és Gépipari Minisztérium a gyártást a Dunakeszi Járműjavítóba helyezte. Az MVIII-as motorkocsik 1952-ben a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzemében készültek acélvázaz járműszekrénnel. Villamos berendezésük alkalmassá tette őket távkapcsolásos üzemmódba.

A 14 motorkocsit eredetileg a csepeli vonalra kívánták irányítani, ám mivel a gyorsvasút megnyitása több, mint egy évet késett, a Budapesti Helyi Érdekű Vasút megrendelésére készült és leszállított járművek 1976-ig a gödöllői, majd később 1976-tól a ráckevei vonalra kerültek. A Vágóhíd-Ráckeve vonalon egészen leselejtezésükig jártak P XV-ös pótkocsikkal, illetve az éjszakai órákban szülőben is. 1991-ben utolsó fejlesztésként a 251, 260, 264-es fékrendszerét Knorr KE rendszerűre alakították át, és tervezték a távműködtetésű ajtórendszer bevezetését is, ez azonban már nem valósult meg.

1966-1967-ben a motorkocsikat a Dunakeszi üzemben felújították, emellett átalakították a homlokfalukat és az utasterüket is.

Az M VIII-asok üzemét végigkísérte a tartalékmotorok hiánya. Amennyiben egy motorkocsin meghibásodtak a motorok, a kocsiszínnek sokszor a hibás motorú járművet – néha kiszerezelt motorokkal – pótkocsiként sorolták vonatba. Az MVIII-asok majd négy évtizedig – 1952-től egészen 1991-ig, leselejtezésükig – álltak szolgálatban.

A 251-es pályaszámú felújított motorkocsi a HÉV 110. évfordulója alkalmából nosztalgiajavitóként már szállított utasokat, idei „feltámadása után” – a tervek szerint – ismét gyakrabban láthatjuk majd a gödöllői vágányokon.



PILLANTÁS A JÖVŐBE

Legutóbb a múltba utazhattak látogatóink a BKV múzeumában, amikor bemutattuk azokat a plakátokat, hirdeményeket amelyek a fővárosi a közlekedés kezdetétől végig kísérték kommunikációnkat. Most egy olyan – talán nem is annyira távoli – jövőbe válhatnak jegyet „utasaink”, amelyet a Moholy-Nagy Művészeti Egyetem hallgatói álmodtak meg nekünk, budapestieknek.

FUTOUR ÚJABB IDŐUTAZÁS A BKV MÚZEUMÁBAN

A decemberben nyílt kiállításon hat kiállító nyolc tervén keresztül mutattuk be, hogyan képzelik a ma formatervezői a jövő járműveit és közlekedését: terveket, elképzeléseket és maketteket láthattak a BKV és a MOME együttműködésében megvalósult tárlaton. A kiállításon megjelenő alkotók koncepcióik szerint különböző módon képzelik a jövőt, így a bemutatott anyagok világa is színes: a mai viszonyok között is gond nélkül beilleszthető formatervektől egészen a panorámás, vezető nélküli buszig, számos elképzelés valósult most meg - egyelőre csak tervek és makettek formájában. Hiszen ahogyan változnak, változtak a korok, együtt alakultak velük az utazási igények és hangsúlyok, amelyek a tervezők szemléletére hatottak. A kiállítás már bezárt ugyan, de lássák most Önök is, hogyan közlekednek majd unokáink.

Várdai Péter - "A tervezésben az új, egyedi gondolatok, megoldások érdekelnek."

A 2012-ben, a Moholy-Nagy Művészeti Egyetem Formatervező szakán diplomázott alkotó három tervvel szerepelt a kiállításon: távolsági autóbusz koncepció 2030-ra, a belvárosi szűk utcákba vagy kis településekre szánt 9 méteres busz és a diplomamunkájaként készített 24 méter hosszú BRT-rendszerben közlekedő autóbusz.

Molnár Ádám - Magyar Formatervezési Díj 2012

Munkája során szenvedélyesen kutatja és megfigyeli a minket körülvevő világot. Eddigi pályafutása egyik legnagyobb elismerése a 2012-es évi Magyar Formatervezési Díj elnyerése volt. A díjat diplomamunkája – teljes vonatszerelvény külső és belső formaterve – nyerte el, amely egy új, korszerű helyi érdekű vasút-koncepció Budapest számára. A kiállítás is ezt a munkáját mutatta be.



Húnfalvi András városi busza

Molnár L. Péter - "Elsősorban elemző tervezőnek tartom magam"

Munkája során különös figyelmet szentel az általa tervezett tárgyak és eszközök környezetükkel kialakított kapcsolatára, valamint társadalmi és kulturális hatásaira. Kiállított munkája: belvárosi használatra szánt midi-busz koncepció.

Húnfalvi András - "Mindig is érdekelték a járművek..."

2012-ben végezett a Moholy-Nagy Művészeti Egyetem Formatervező szakán. Diplomamunkájának egy utas-, város- és környezetbarát belvárosi buszkoncepciót választott, amelyet a Mercedes-Benz buszrészlegénél, az EvoBus Designnál készíthetett el, ezt a tervét választotta a kiállításra is.

Ruppert Dániel - "Fontos a körülöttünk lévő épített világgal való kapcsolat."

Tanulmányait szintén a Moholy-Nagy Művészeti Egyetemen végezte, Formatervező szakon. A kiállításon egy futurisztikus, vezető nélküli taxi tervét mutatta be.

Erdélyi Tamás – Riksa

2012-ben végzett a Moholy-Nagy Művészeti Egyetem Formatervező szakán. Célja egy élhetőbb, élvezhetőbb városi környezet kialakítását segítő szolgáltatás létrehozása volt olyan tárgy segítségével, amely a városi közlekedésben tapasztalható problémákra reflektál és a fenntarthatóság szemléletét hordozza. A riksa tervei az egyszerűség és a funkcionalitás jegyében születtek.



A BKV-S AZ BKV-S

Kacsaringós úton került Bissau-Guineából Budapestre. Úgy véli: az a jó a BKV-nál, hogy nem csak munkalehetőség van, de a dolgozók összetartanak. Dr. Cake Baly Marcelo az 51-es villamos Mester utcai végállomásán tabulátorkezelő, ő felel azért, hogy a villamosok megfelelő időben a megfelelő helyre érkezzenek be, illetve induljanak el onnan.

Marcelo Afrika egyik legkisebb államában, Bissau-Guineában látta meg a napvilágot. 1980-ban jött Magyarországra, mert ösztöndíjat kapott az akkori Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemen (a mai Corvinuson). A személyszállítással való kapcsolata is ekkor kezdődött: az egyetem alatt hétvégenként taxisofőrként dolgozott. Pénzügy szakon végzett, majd doktorált is, és négy évig maradt, mielőtt visszatért hazájába. Párizs és Brüsszel érintésével azonban „hazajött”, talán a szíve is húzta: időközben ugyanis feleségül vett egy magyar lányt és az állampolgárságot is megszerezte. Három gyermekük van, a legkisebb nyolc éves, a fiúk egyetemet végeztek.

Azóta hívnak...

Ugyan 2002-ig a VI. kerületi vagyonkezelőnél dolgozott, de végzettsége és nemzetközi tapasztalatainak dacára hosszú munkanélküliség következett.

– Naponta küldözgettem a szakmai önéletrajzomat, volt ahova be is hívtak interjúra, volt ahol meg is állapodtunk már a fizetésben is. Mondták, majd jelentkeznek. Azóta hívnak... – emlékszik vissza. Családos ember lévén úgy döntött, el kell kezdenie a szakmáján kívül, és nem csak a végzettségének megfelelő állásokat is figyelembe venni.

2005 januárjában jelentkezett a BKV-hoz, villamosvezetőnek. Féléves oktatás után, de még a hatósági vizsga teljesítése előtt kezdett tabulátorkezelőként dolgozni, amit annyira megszeretett, hogy maradt is főállásban, villamost pedig pihenő, illetve szabad napjain vezet. Ahogy mondja: megy, ahova hívják, ahol szükség van rá: a vonalakat ismeri, a kollégáit szereti. A BKV-nak pedig hálás: itt kapott munkát. – Bárhol járok, akár civilben, akár egyenruhában, felismernek, köszönnek. A BKV-nál tényleg olyan, mint egy igazi nagy család lennénk, ahol segítik egymást az emberek. Számíthatok a kollégáimra: akár műszakban van valaki, akár nem, a BKV-s az BKV-s.

KÖRBE-KÖRBE, KARIKÁBA



Az emberiség majd' minden találmánya arra irányult, hogy ugyanaz a munka kevesebb energia-befektetéssel is megoldható legyen, vagyis hogy kényelmesebb tegye az életet. A megoldandó feladatok közé

tartozott a szint-különbségek leküzdése is.

Egy kötélhágcsó egyszerűsíti a

sziklamászás folyamatát, egy lépcső

még inkább, a mozgólépcső utasának

pedig nemhogy munkát nem kell kifejtenie, de útközben akár olvasgathat is.

KIS MOZGÓLÉPCSŐ-TÖRTÉNET

Kicsit talán mehökkentő, bár a szerkezetek bonyolultságát is figyelembe véve egyáltalán nem különös, hogy míg liftet már az ókorban is használtak (állítólag Arkhimédész találta fel), addig a mozgólépcső nem sokkal több, mint százéves múltra tekinthet vissza.

Többen is versenyeznek a mozgólépcső feltalálásának dicsőségéért. A folyamatosan körbe-körbe mozgó lépcsőfok-szalag ötlete 1859-ben pattant ki az amerikai Nathan Ames fejéből, de hogy a szerkezetet mi hajtaná, emberi, vagy gépi erő és hogy mindez milyen áttételek segítségével valósulna meg, azt szabadalmában a feltaláló homályban hagyta. Ráadásul Ames szerencsétlenségére a közlekedés aktuális sikkjét a gépesített liftek jelentették, így senkit nem érdekelt a találmánya – végül még prototípus sem készült belőle. Ám harminc évvel később nagyot fordult a világ Amerikában: a liftek kezdtek nyűggé válni, a nagyáruházak növekvő forgalmát már csak kényelmetlenségek árán tudták kiszolgálni.

A probléma orvoslására két irányból érkezett válasz. 1892-ben Jesse Reno feltalálta az emelkedő mozgójárdát, George A. Wheeler pedig a mozgólépcsőt. Reno találmánya a New York-i Coney Islandon található vidámparkban debütálást, és a szerkezet, amely óránként 4000 embert volt képes szállítani, hatalmas attrakciónak számított. A szá-



Mozgólépcsőznek a népek

zafordulón, mikor a New York-i magasvasút pályaudvarait egyszerre 100 személy szállítására alkalmas futószalagokkal kezdték felszerelni, Jesse Reno már gazdag embernek mondhatta magát.

A mozgólépcsők igazi atyjának azonban George A. Wheelert tartják, aki mindössze öt hónappal Reno szabadalma után, szintén 1892-ben védette le találmányát. Nathan Ames ősmoddelljéhez hasonlóan Wheeler berendezésén is igazi lépcsőfokokon lehetett utazni, viszont ő, ellentét-

ben az ősfeltalálóval, már teljesen kidolgozta a mozgólépcső meghajtásának műszaki hátterét is. Van még egy hasonlóság Ames és Wheeler között: ez utóbbinak sem sikerült sok mindent kezdenie találmányával, bár készültek prototípusok, őt sem segítette a kezdők szerencséje. Az üzleti életben járatlan volt, a szabadságot Charles Seeberger feltalálónak adta el, aki furfangosan „Escalator” márkanéven levédette, majd szinte azonnal eladta Elisha Otis felvonógyártónak. Ezért aztán az Otis vállalat is magáénak vallja az elsőséget a mozgólépcsők területén - és nem érdemtelenül. Az 1900-as Párizsi Világkiállításon az Escalator és Reno futószalagja közösen ünnepelhette a nemzetközi premiért. 10 évvel később Otis átvette Reno szabadalmát is és a két megoldást kombinálva megszületett a mozgólépcső ma is ismert formája.

Ezt követően a mozgólépcső rohamosan elterjedt, köszönhetően nem csak a nagyáruházak elszaporodásának, de a világban tapasztalható metróépítési láznak is. Persze kezdetben a mozgólépcső korántsem számított veszélytelen szerkezetnek: gyakoriak voltak a balesetek, elsősorban játszó gyermekek ruházatának ujjai akadtak be az oldalfal és a korlát réseibe, valamint a ki- és beszállás is szinte bravúros ügyességet kívánt meg, mivel ekkor a mozgólépcsők többségéről még nem elől, hanem oldalt kellett le és felszállni. Ez volt az oka annak is, hogy voltak olyan áruházak, akik külön kiszolgáló személyzetet tartottak arra a feladatra, hogy a szerkezetre segítsék fel és lelépni a vásárlókat. Az Otis vállalat a balesetek miatt sokat finomított a konstrukción – a korláton és a lépcsőfokokkal párhuzamosan futó gumiszalagon egyaránt és ők fejlesztették ki a ma is ismert fésűs biztonsági lépcsőfokokat is. Magyarország első mozgólépcsője a Budapesti Gyermekvasút Hűvösvölgy végállomásán a BKV végállomással 1955-től összekötő szabadtéri berendezés volt. Egyes források szerint itt tesztelték a későbbi budapesti metróhálózat mozgólépcsőinek prototípusát. Sokan csak a mozgólépcsőzés miatt jártak ki Hűvösvölgybe, ám a 2-es metró üzembehelyezése után a mozgólépcsőzés már nem számított többé kuriózumnak, így a hűvösvölgyit 1973-ban leállították és elbontották.



A BKV kezelésében jelenleg 103 db mozgólépcső van, ebből 57 db nagy emelőmagasságú (10 méter feletti), 46 db kis emelőmagasságú (10 méter alatti). A 4-es Metró megépítése után ezekhez hozzáadódik még 93 db mozgólépcső.

A LEGHOSSZABB

A Széll Kálmán téri mozgólépcsőre kifejezetten büszkék lehetünk. A maga 327 m-es hosszúságával Közép-Európa leghosszabbjának számít.

SZÉCHENYI VASÚTMODELLEZŐ KLUB

A Széchenyi Vasútmodellező Klubot egy lelkes vasútmodellezőkből álló baráti társaság alapította 2007-ben.



A klubot egy lelkes vasútmodellezőkből álló baráti társaság alapította 2007-ben, s azonnal – egy Magyarországon teljesen új irányvonalat létrehozva – városi vasút modellezésébe kezdtek.

Nagy lelkesedéssel fogtak hozzá egy modul rendszerű klubterepasztal építéséhez, amelynek fő motívuma a villamos, de H0e keskeny nyomközű vasút építéssel is foglalkozik a csapat.

Mára már 20 méternyi H0e-vel – azaz keskeny nyomközű gazdasági vasúttal –, és 32 méternyi villamos hálózattal büszkélkedhetnek, s természetesen mindkét irányvonal folyamatosan, dinamikusan bővül, fejlődik és megújul, ahogy az igazi vasutak is általában.

A kis csapat életében a terepasztalok építése mellett a kiállításokon való részvétel is nagyon fontos – 2012-ben a BKK és BKV rendezvényeit is színesítették megjelenésükkel: a 100 éves Kelenföldi Villamos Kocsisín csarnokában, az Autómentes napon az Andrássy úti sátorban, a Kamaraerdei villamos napon – egy Tátra villamosban –, a Budapesti Villamos és HÉV közlekedés 125. évfordulójára szervezett rendezvényen pedig egy Combinóban láthattuk terepasztalukat.

E mellett hagyományosan részt vesznek az évente megrendezett TEMOFESZT-en is, ami az ország legnagyobb és legrangosabb vasútmodellező eseménye.

A klubtagok a 2013. évnek is nagy tervekkel vágtak neki, tovább bővítik a már most sem kisméretű villamos- és H0e hálózatot, saját kiállításokat szerveznek, valamint a jövőben is szívesen jelennek meg a BKV és a BKK rendezvényein.

Nagy munka vár tehát ebben az évben is a Széchenyi Vasútmodellező Klub lelkes tagjaira, de ők ezt nagy örömmel és elhivatottsággal végzik, hisz ahogy vallják: „sokunknak nem csak a munkánk a közlekedés, hanem a hobink is”.

Minden kedves érdeklődőt és látogatót szeretettel várnak weboldalukon www.szvmk.hu és kiállításaikon.



TOP 10 FÖLDALATTI SZÉPSÉG

Vannak legendák földalatti, titkos világokról, mives, pompás, titokzatos helyekről. A felszín alatti világ azonban nem csupán a képzelet- és álmvilág szüleménye. Több olyan város is van, ahol a mozgólépcsőkön lefelé haladva képzőművészeti, építészeti kiállításba csöppenünk. Összeállításunkban a világ 10 legszebb metró-megállóját mutatjuk be!

Toledo – Nápoly Kezdjük képzeletbeli utunkat Dél-Olaszországban. Toledo, a 2012-ben épült, új nápolyi metróállomás sokak szerint leginkább egy óriási akváriumra hasonlít. A katalán építész, Oscar Tusquets Blanca által tervezett megállót belülről teljes egészében az olasz Bisazza mozaiklapjai borítják: a víz alatti világot idézve csillog a kék számtalan árnyalata. Terveik szerint az újonnan átadott metróállomás egyébként képzőművészeti kiállítások színhelye is lesz. *(A metróállomás a szemköztől oldal nagyképen látható!)*

Olaias – Lisszabon Következő helyszínünk a portugál főváros, Lisszabon. A város metrójának minden egyes állomása különleges, igazi műalkotásként is értelmezhető. Ezek közül is a legismertebb megálló az Olaias, amelyet több neves portugál művész alkotott a híres Tomás Taveira tervező vezetésével. A szivárvány-plafon a meghitt ünnepélyességet ötvözi a bohém-séggel – tipikus portugál hangulatot adva a megállóknak. Ehhez párosul a grandiózus tér, a hatalmas ívek és oszlopok, hogy teljessé tegyék az állomás milliójét.

Zoloti Vorota – Kijev A volt Szovjetunió több színpompás állomást is örökölt hagyott – például Kijevben. A Zoloti Vorota megálló például olyan, mint egy igazi középkori vár. Az oszlopok márványból készültek, a falakat mozaikok borítják. A gyertya formájú izzókkal felszerelt csillárok alatt a gránit padlón sétálva igen nehéz elképzelni, hogy amúgy egy tömegközlekedési csomópontnál járunk.

Avtovo Szentpétervár A Szentpétervári metróhálózatot 1955. október 15-én nyitották meg, a moszkvai után ez volt a Szovjetunió második metrója, a városnak jelenleg öt vonala van. Az Avtovo neoklasszikus épületének mennyezetét márványoszlopok és tekintélyes mozaikok támasztják alá. Az állomás annak a több mint egymillió embernek állít emléket, akik életüket veszítették a második világháborúban, a város 872 napig tartó ostromában.

Komsomolskaya – Moszkva Maradva Oroszország-ban, újabb állomásunk a moszkvai Komsomolskaya tér. Az 1952. január 30-án átadott alagút területén a padlótól egészen mennyezetig minden részletet a pompa és az elegancia ural. Az állomás vezetőtervezője Alexej Shchusev volt, akit Sztálin egy korábbi beszéde inspirált. Az alagút és az állomás, amely különleges mozaikjaival az orosz történelem és a függetlenségért vívott harcok előtt állít emléket, valamint egykor az ország inspiráló jövőképét volt hivatott bemutatni, az évtizedek során Moszkva egyik legismertebb jelképévé vált.

Plac Wilsona – Varsó Az új varsói metróvonal Plac Wilsona-i állomása nem kisebb elismeréssel büszkélkedhet, minthogy nemrégiben a világ legjobbjának választották, egy a metró értékeivel foglalkozó nemzetközi konferencián, Koppenhágában. A 2006. december 29-én megnyílt állomásnak nemcsak a funkcionális dicsérte a zsűri, de úgy találták, hogy ez a legszebb az utóbbi évek földalatti-megállóí közül. A 120 méter hosszú, 44 ezer négyzetméteres alapterületű állomás különlegessége, hogy az ovális alaprajzú földalatti terem kivilágításának változik a színe.

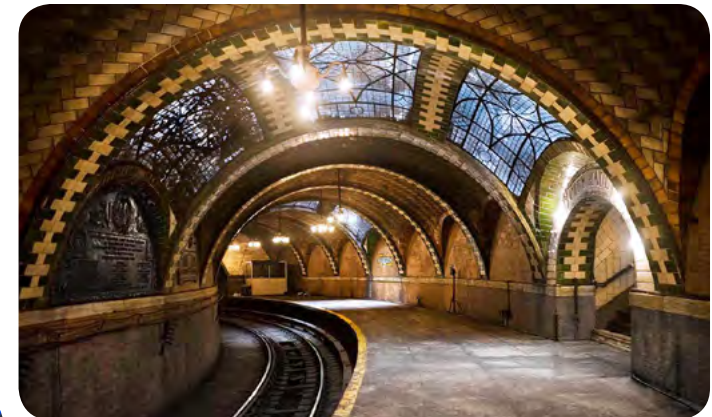
Heidelberg – Berlin A berlini Heidelberg metróállomás a német főváros Wilmersdorf kerületében található, több villamos és egy metróvonal is érinti. 1883. december 15-én nyitott meg, kezdetben csak villamosokat szolgált ki, a metró 1913. október 12-én vehették birtokukba az utasok. Egészen 1980-ig üzemelt, ekkor bezárt egy időre, a bejárat csarnok pedig szórakozóhelyé alakították át. 1993. december 17-én, az állomás 110. születésnapján újraindították. Ekkor kapta a jelenlegi nevét, Heidelberg városról.

T-Centralen Stockholm Stockholmban az első metró vonal 1950-ben nyílt meg, és alig néhány év kellett hozzá, hogy az állomásokat a képen látható művészeti alkotásokhoz hasonlóak díszítsék. Ma 90 állomáson, körülbelül 100 műremeket láthat az ember. A mintegy 150 művész által létrehozott földalatti "galéria" összesen 110 kilométeren terül el. A leghíresebb a T-Centralen, amely stockholmi metró szíve, ez az állomás, ahol mindhárom vonal találkozik és központi elhelyezkedése miatt más közlekedési eszközök, villamos és buszok is ide futnak be, összeköttetésben áll továbbá az elővárosi vonatpályaudvarral és a távolsági buszpályaudvarral.

Abu Hail – Dubai A dubai Abu Hail metrómegálló egyesíti a kulturális örökség és a modern design elemeit: az Egyesült Arab Emírátsok bűvárkodás-, valamint és a gyöngyhalászat-öröksége inspirálta a kagyló alakú épületet, míg a belsőépítészeti megoldások a négy elem – a víz, levegő, föld és

tűz - egységét tükrözi. A többi dubai metróállomáshoz hasonlóan nagy hangsúlyt kapnak sikátorok és a belső boltívek is.

A City Hall földalatti-állomás – New York A New York-i járóke-lők nagy része valószínűleg nem is sejt, hogy néhány méterrel az utca alatt egy szinte tökéletes állapotban megmaradt műemlék rejtőzik: a város első földalatti-hálózatának egyik megállója. A több mint 100 éve,



1904-ben épült állomást 1945-ben zárták le, és először csak az építés 100. évfordulójára nyitották meg a nagyközönségnek. Az elegáns, boltívekkel díszített megállóval is igyekeztek tükrözni az új földalatti eleganciáját: a mai napig megcsodálhatók a színezett üveg csempek vagy a réz falikarok. Bár ez az állomás már nem üzemel (a vágányon azóta is áthaladnak szerelvények), azonban különlegessége miatt a listánkra kívánczok.





A BKV Deák téri Földalatti Vasúti Múzeuma már második alkalommal ad otthont egy olyan kiállításnak, amelynek anyagát tehetséges amatőr művész- és alkotó kollégáink munkáiból válogattunk. Március végéig huszonhét olyan munkatársunk műveit csodálhatjuk meg, akik vállalták, hogy közönség előtt is megmutatják, mivel foglalkoznak szabadidejükben.

A BAM2-t, a BKV-s Amatőr Művészek és Alkotók tárlatát február 6-án Bolla Tibor a BKV vezérigazgatója nyitotta meg, aki az esemény házigazdájával – Dr. Székelyné Pásztor Erzsébettel, a BKV Társasági kapcsolatok vezetőjével együtt – egy-egy emléklappal köszönte meg a megnyitón megjelent kiállítók munkáját. A Belső kommunikáció felhívására sok-sok alkotás fotóját küldték be a jelentkezők, megnehezítve ezzel a döntést: mi kerüljön ki a múzeum falaira és a tárlókba. Válogatni pedig nehéz volt, hisz érdekes festmények, grafikák, fotók, szobrok, fa-faragványok, gyöngyészerek, hímzések, jármű makettek közül kellett kiválasztani azt a néhányat – alkotónként 2-3 darabot – amelyet a múzeumban láthatnak. Röviden szeretnénk bemutatni a tárlaton látható művek készítőit:

Ajpek Péter biztonsági főelőadó fényképeit digitális tükörreflexes fényképezőgéppel készíti. Számára a fotózás a mai napig olyan élmény, amelynek segítségével megvalósíthatja önmagát, kiélheti kreativitását.

Antalfi-Farkas Erzsébet a BKV nemzetközi munkatársaként, kislánya születéséig idegennyelv-tudását használva tevékenykedett a Társaságnál. Most fiatal anyaként próbál időt szakítani arra, hogy

fényképezőgépével megmutassa „az Isten által teremtett világ és a természet szépségét, illetve a spontán megragadó pillanatokat, érdekes egybeeséseket.”

Bákai László az metró É-D-i forgalmi szakszolgálatának állomási diszpécser 19 éve dolgozik a BKV-nál, saját bevallása szerint a nagy figyelmet követelő munka után a festés az, ami mindennél jobban megnyugtatja.

Bánka Julianna bérelszámoló a hímzés, kötés, horgolás fortélyait nagymamájától és édesanyjától tanulta. Úgy érzi, ez az a tevékenység, amelynek művelése során leginkább kikapcsolódik, s egyúttal örömet szerez vele másoknak is.

Fazekas Enikő az Ügyfélszolgálat csapatát erősíti. Az ékszerkészítésben tudja leginkább kifejezni művészi elképzeléseit. Mindenben meglátja a lehetőséget – gyöngyből, üvegből, filcből, gyurmából, de gumicukorból is alkotott már fülbevalót, karkötőt.

Garamszeginé Gál Györgyi a Budai Villamos Forgalmi Szolgálat villamos járművezetője azt vallja: a festőecsettel, a vásznon megjelenítve kifejezésre juttathatja érzelmeit, életének történéseit, s megmutathatja gondolatait, belső titkos világát.

Hornyák Zoltán a Kőbányai garázs autóbuszvezetője elmondása szerint korábban inkább rajzolgatott, a fafaragást csak 3 éve fedezte fel magának. Úgy érzi, hogy a fafaragásban tud legmélyebben elmerülni, és ebben igyekszik minél többet fejlődni.

Horváth Krisztina villamosvezetőként dolgozik a Baross kocsiszínben, bár eredetileg porcelánfestőnek tanult, s az ikonfestést is elsajátította. Otthon azonban a vásznat és az olajfestéket vette elő, s ma is akkor a legboldogabb, ha szabadidejében festhet.

Horváth Szabolcs Kelenföldi Autóbuszgarázsban dolgozik forgalmi autóbuszvezetőként. Nem csak munkaidőben, hanem szabadidejében is buszokkal foglalkozik, hisz gyermekora óta hobbija a busz-makettezés. Gyűjteményével már többször szerepelt különböző kiállításokon, többek közt a BKV Zrt. szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumban is.

Illyés Lászlóné Erzsike nyugdíjas villamosvezetőként hódol művészetének, s elmondható, hogy hímzett ruhadarabjait, díszpárnáit,

asztalterítőit a világ minden táján ismerik, hisz alkotásaival szívesen ajándékozza meg barátait és ismerőseit is.

Juhászné Miklós Judit a Bevétel Ellenőrzési Csoport volt pénztárvezetője ma már nyugdíjasként alkot. 2009-ben a BAM1-en már láthattuk munkáit. Festményeiből azóta már több önálló kiállítást is rendeztek, de ő az Országos Képző és Iparművészeti Társaság tagjaként továbbra is szorgalmasan továbbképezi magát, s igyekszik mindjobban elsajátítani a festés fortélyait.

Kiss Péter az Infrastruktúra Főmérnökség üzem-mérnöke számára a vizualitás a legfontosabb érzékelési tevékenység, ezért amikor csak teheti, az őt körülvevő mozgó világ egy-egy picit mozzanatát képbe sűríti – saját megfogalmazása szerint „egyszerűen dokumentál”.

Mészáros Ferenc a Kötőttpályás Közlekedési Igazgatóság Forgalmi Üzemeltetési és Felügyeleti Osztály Forgalomfelügyeleti Csoportjának munkatársa a falfestést először gyermekei szobájának falán próbálta ki, de ma már lakószobák, orvosi rendelők, óvodák és szórakozó helyek falain is találkozhatunk munkáival, amelyekkel nem csak saját magának, hanem másoknak is örömet szerez, mosolyt csal az arcára.

Mészárosné Török Rozália az Energetikai és Műszaki Elemzési Főosztály műszaki kontrollere szabadidejében olyan alkotómunkával töltödi fel, amely nem csak a szemnek, de a száznak is gyönyörködtető, hiszen szebbnél-szebb tortákat, süteményeket és művészi színvonalú mézeskalács figurákat készít.

Molnárné Bárdos Mária a metró É-D-i forgalmi szolgálatnál dolgozik állomásdiszpécserként. Az alkotás, a hímzés – amelynek kézzelfogható végeredménye is van – leköti, megnyugtatja, kizökkenti a mindennapokból és boldogságot ad számára.

Móri Ildikó Marianna az óbudai garázs buszsofőre asztalos édesapja mellett ismerkedett meg a fával. Az így megtanult technikát alkalmazza az egyedi méretű és díszítésű tároló dobozok készítésekor, amelyeket étetéssel, marással vagy intarziázva díszít, és hagyományos módon politúroz.

Orosz René a K-Ny-i metróvonalon műszaki ügyeletesként dolgozik. 13 éve foglalkozik az agyagozással. Alkotásai főleg ősi technikával, felrakással készülnek. Úgy gondolja, az agyag igen „hálás” anyag, nagyon sok minden készíthető belőle.

Palocsai Noémi villamos járművezető, a Nagykörúti 4-6-os villamosok vezetőfülkéjében láthatjuk. Jó érzéssel tölti el, hogy a papíron, ceruzája nyomán visszaköszön egy-egy utazás emléke. Az alkotás folyamata örömmel tölti el, az ehhez szükséges koncentráció pedig szellemi kihívást jelent számára.

Pesti János az óbudai garázs autóbuszvezetője afafaragás művészetét szakkönyvekből



sajátította el. Eleinte szülővárosából, Körömről hozta havonta a faragni való faanyagot, hogy szabadidejében a munkásszállón hódolhasson hobbijának.

Román Márta 38 év BKV-nál töltött szolgálat után különjáratí főmunkatársként ment nyugdíjba. Munkáit kollégái először a BAM1-en láthatták, a Deák téri múzeumban. Azóta számtalan csoportos- és önálló kiállításon megmutatta tehetségét. Azóta is képezi magát, nyaranta képzőművész táborokban igyekszik egyre többet elsajátítani a festés-, rajzolás tudományából.

Sógor Endre a cinkotai autóbuszgarázs autóbuszvezetője 1992 óta foglalkozik olajfestéssel. Munkáit bemutatták már több csoportos kiállításon, de kilenc önálló kiállítást is rendeztek alkotásaiból.

Szabó Szilvia anyagkezelő raktáros egy munkatársa hatására kezdett el gyöngyöt fűzni – a

sebbnél szebb ékszerek elkészítése megajándékozza az alkotás örömeivel, s a munka után kikapcsolódást nyújt számára.

Tóth Gergely a Száva kocsiszínben dolgozik villamosvezetőként. Általános iskolás kora óta készít lelkesen tömegközlekedési eszközöket. Makettjei kartonpapírból készülnek és a tervezéstől kezdve a kivitelezésig kézi munka eredményei.

Tóth István a Száva kocsiszínben dolgozik villamosvezetőként. Kedves szabadidős elfoglaltsága a gobelin hímzés. Általában előfestett képpel dolgozik, „de az is csak útmutatás, amelyet nem könnyű visszaadni az egy irányban történő hímzéssel. Ez is egy kihívás, amelyet meg kell oldani” – vallja.

Tóth Gábor Tadeusz Csepel-Ráckeve HÉV üzemegység csoportvezető biztonsági berendezés műszerésze 2001 óta foglalkozik komolyabban rajzolással és festéssel, mivel ez a tevékenység megnyugtatja és egyben sok-sok örömet ad.

Vikukel Attila a vonalműszak szolgálatnál vontatósként teljesít szolgálatot. Egy nyaralási élmény hozta meg azt az ihletet, amely kedvet, bátorságot adott számára az alkotáshoz.

Zándoki Gábor a metró É-D-i Forgalomirányítás állomási diszpécser 14 éves korától fest saját örömeire.

Ez úton is gratulálunk alkotókedvű munkatársainknak, akiknek jó egészséget, további jó munkát, és sok ihletett pillanatot kívánunk!

A kiállítást az eredeti tervektől eltérően a nagy érdeklődésre való tekintettel, egy hónappal meghosszabbítottuk, ezért az a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeum nyitva tartási idejében egészen március 31-éig látogatható.



„Enyém a megtiszteltetés!”

Tóth László János a Metró és HÉV Forgalmi Főmérnökség Üzemirányítási Osztály Vasútüzemi Technológiai Csoportjának okleveles közlekedés mérnöke már egyetemistaként megismerte a BKV világát: mellékállásban vezetett autóbust, majd 1993-ban végzett mérnökként Társaságunknál helyezkedett el. 1995-ben azonban elszegődött az USA Nagykövetségére soförkődni, így neves embereket is fuvarozhatott, köztük a CIA vezérigazgatójának feleségét. 2003-ban aztán a nagyköveti limuzin kormányát visszacserélte egy BKV busz volánjára, és 2006 óta ismét mérnökként dolgozik társaságunknál.

A Belső kommunikáció BAM2- re szóló felhívására írt bemutatkozó levelében vallott életfelfogásáról, filozófiájáról: említést tett „egyperces” írásairól, s aforizma gyűjteményéről is.

Alkotásai nem kerülhettek ki a Deák téri múzeum falára, sem a vitrinekbe, mert egy életművész műveit/filozófiáját hogyan is foglalhatnánk keretbe, vagy rendezhetnénk üveg alá?

Tóth László, azaz művész néven Jean-Leslie Thot így vall saját magáról Francia kártya című novella-gyűjteményének „Utazás a koponyám körül” című írásában:

Csehov azt mondta: Mindenki úgy ír, ahogy akar, és ahogy tud”. En elsőlegesen nem írni szerettem volna, csak a mindennapok hétköznapijaiban látott igazságtalanságok miatt felgyülemlett dühömet valahogyan levezetni és elmondani, mi miért váltotta ki bennem az indulatot. Erre viszont jobb eszközt nem találtam az írásnál. Nem tartom magam írónak. Általánosan elfogadott nézetek szerint műszaki szakbarbárnak számítok. Csak a „gondolataimat” vettem papírra úgy, ahogy ...

Egyesek csodabogárnak tartanak, mások életművésznek. Van aki bolondnak, van aki földönkívülinek a nézeteim miatt. Nekem a legjobban az tetszett, amit egy kedves hölgyismerősöm mondott rólam: „Ember vagy, az emberek között.”

Olvasóinak egyszerűen csak ennyit üzen: „Ameny nyiben az a rövid kis idő, amit átvitt értelemben velem töltött bárki is, örömére szolgált, búcsúzóul csak annyit mondhatok, amit oly gyakran hallhatunk az amerikai filmekben, hogy enyém a megtiszteltetés!”

Önvalomása és írásai – ahogy az élet is – hol derűsek, hol megrázóak, hol tanulságosak. A novella és aforizma gyűjtemény megtalálható a Salamonon, s a BKV különjárat linkre kattintva olvasható.

OLVASÓINK ÍRTÁK

SÖRGYÁRI EFFEKTUS

A kriminológiában ismert tétel az úgynevezett „sörgyári effektus” jelensége. A használaton kívüli üzemépület ablakaiból először kicsúzliznak egyet, majd „véletlenül” kitörik a következő – végül egy sem marad épen. E tételt a saját portánkon belül magunk éltetjük tovább.

A közbizonytalanságért tett első, látványos üzenet a vadplakát a metró kijárókban, a megállók esőbeállóiban és újabban már a reláció táblákra ragasztva is. Ha ezt lehet, akkor miért ne lehetne grafitizni a járműre, vagy figurát karcolni az ablakára, az Alstom-metrót sem kímélve? Hiszen nem szólnak érte az ellenőrök, biztonságiak, járművezetők! Mert a hatóságokra várnak?

A vadplakátolás ma nem szabálysértés, a közösségellenes magatartások megállapítására adott felhatalmazást az alkotmánybíróság megsemmisítette. A 2013. január 1-jével hatályos önkormányzati törvény alapján Belváros-Lipótváros önkormányzata ismét 150 ezres igazgatási bírsággal sújthatja a megállóoszlopot hirdető oszlopnak tekintőt. Idővel megszűnik a joghézag – de



a „piacot” uraló négy fuvarszervező megtörésére több kell. A több: egy három másodperces mozdulat...

A gyakorlat ugyanis az, hogy a titkos vagy kártyás – és ezúton azonosíthatatlan – mobilszámokat használó megbízók darabonként 3-4 forintot adnak a kiragasztandó kötegek és a cellulox ragasztógép mellé a „megbízottnak”. Nekik nem érdekük emlékezni a hirdetőkre és a velük való találkozások helyét is azonnal elfelejtik. Ha nem tudnak időben elszaladni a rendőr vagy a közterület-felügyelő elől, akkor a lefoglalt ragasztógép árát a „főnök” behajtja rajtuk, vagy elvesztik a „munkájukat”.

A XVII. kerületben csapdát állítottak a megbízóiknak: hárman is belesétáltak, amikor a megállóban, villanyoszlopon hirdett lakás vevőiként közterület-felügyelők jelentek meg. Két

fuvaros is pórul járt, ám az érdekükben a reklámozók kilétéről a ragasztókhoz hasonlóan ők is mélyen hallgattak.

Az a mozdulat, amit a végállomáson egy nyújtózkodásra kiszálló járművezető, a következő kocsira váró ellenőr megtehet; három másodperc. A ragacs letétele üzenet a vadplakátosnak: Dunába hordat vizet, ha erre pénzt költ, mert a BKV dolgozói azonnal leszedik – és a közrendet erősítő üzenet a mozdulatot látóknak is.

Kép és szöveg: V. Paizs Gábor

Marcsi telefonján megszólal a Mambo Italiano, természetesen saját előadásban. Az egykori csapattagok azonnal táncra perdülnek ültükben, a régi koreográfia a vérükben van. „Most Anikó... itt lép be Miki... kifordul, csípőrisza...óóó, pont ott van vége, ahol Miki elkap?” Bár eltelt három év, a Vakondok semmit sem felejtett.



ÚJRA DALOLNAK A VAKONDOK

Februárban újra játszotta a Viasat televízió A cég hangja tehetségkutató műsort, ahol a BKV-sok elsőprő győzelmet arattak 2010-ben. Debreczeni Mária, Turcsán Istvánné Anikó, Bakonyi István, Schmidt Ernő és Voicsek Miklós nemcsak a döntő, hanem a műsor összes pillanatára tisztán emlékszik még ma is.

– Gyakran nézzük vissza a felvételeket, Marcsi anyukája pedig egyenesen függő lett. Ha rossz kedve van, csak bekapcsolja a videónkat... - meséli nevetve Ernő. – Ennek ellenére mindannyian végignéztük az ismétlést, újraéltük a versenyt, és ugyanúgy izgultunk, hogy vajon ki fog nyerni, mint akkor.

– Életem egyik legnagyobb élménye a műsor – teszi hozzá Marcsi. – Varázslatos volt, hogy megismerhettük a kamera másik oldalát, beláthattunk abba, mennyi munka is van egy három perces dalban. A profi tánc- és énektanár,

a stylist olyat hozott ki belőlünk, amit mi sem tudtunk magunkról, a műsor készítői szerettek bennünket, mi pedig alig akartuk elhinni, hogy győztünk.

Pedig így történt: a Vakondok csapata megnyerte a vetélkedőt, ezzel együtt pedig az óriási kupát és a fejenként 600 ezer forintos jutalmat. Itt akár folytathatnánk úgy is, hogy „az életük gyökeresen megváltozott”, de ez nem Hollywood. A kupa azóta is a vezérigazgató irodáját díszíti, a BKV-tól dicséretet és jutalomszabadságot kaptak, a pénzből ki-ki utazott, autót vett, jogosítványt szerzett, felújította a lakást – másnap pedig ugyanúgy felvették a munkát, mintha mi sem történt volna. Mária továbbra is földalattit vezet, Anikó állomási diszpécser a 2-es vonalon, Ernő menetirányító, Miklós a Kőér utcában lakatos, István pedig az MFAV-nál lakatos.



„Nem vagyunk sztárok!”

– A verseny után kaptunk hideget és meleget egyaránt, de szerencsére az utóbbiból volt több. Rengeteg barátot szereztünk a kollégák közül, a koncerteken autogramot osztogattunk, és a közértben is felismertek. Persze fizetni azért ugyanúgy kellett – nevet Miki.

Azt mondják, ha újraindulna a verseny, gondolkodás nélkül beneveznének ismét, de műsoron kívül sem hagyták abba az éneklést. Azóta minden BKV-s rendezvényen fellépnek, szerepeltek jótékonyági koncerten, Marcsi szüleinek 50. házassági évfordulóján pedig ők lesznek a meglepetés-vendégek. Ha az egyik lány épp nem ér rá, Andi (Olcsákné Kaszó Andrea) helyettesíti őket a fellépéseken. Bár annak idején nem válogatták be a csapatba, ő a társaság szíve-lelke, ki nem hagynák semmiből. Miklós idén benevezett egy karaoke versenyre, amelynek ősszel lesz a gálaműsora, de a többiek is – bár versenyen kívül – rendszeresen énekelnek klubesteken, házibulikon. A legfontosabb pedig, hogy ugyanolyan jó barátok maradtak, mint azelőtt.

– Most, hogy újraindult a műsor, egy buszvezető reggel jobban kihajolt az ablakon, hogy megnézzon magának, a férjem pedig azt mondta, mindig olyannak szeretné látni, mint a tévében. Azóta talán gyakrabban is sminkelünk... - néz kérdően Anikó Marcsira, aki helyslőn bólogat. – Igen, a lányoknak valóban nagyobb lett az önbizalma a műsor óta – mosolyog István, a csapatkapitány –, egyébként ugyanolyanok maradtunk, mint azelőtt. Nem vagyunk sztárok, a munkákat ugyanúgy elvégezzük, és nem kérünk különleges elbánást sehol. De az nagyon jó érzés, hogy három év után is hívnak bennünket, és tovább énekelhetünk.

–ohb–

HUZAVONA – TESTVÉRFÉLTÉKENYSÉG

„Kistestvérem lesz!” – lelkesedik a baba érkezése előtt az elsőszülött, aztán a kis jövevény – ha nem vagyunk résen –, hamar vihart kavar a nagyobbik gyermek lelkében, és kezdetét veszi a kétgyerekes családokban oly ismerős jelenség: a testvérféltékenység. Ennek hőfoka, tartóssága, a gyerekek közötti kapcsolat alakulása azonban döntő mértékben a szülők magatartásától függ.

A baj megelőzése érdekében fontos, hogy a nagyobb gyermek részt vegyen a szülőkkel együtt a kistestvért váró előkészületekben, örömmel várja az új jövevény megérkezését. A kórház-ból való hazaérkezés után nagyon fontos, hogy a nagyobb gyermek érezze, ugyanannyi figyelmet kap, mint amikor még egyedül volt. Persze ezt nagyon nehéz megvalósítani, hiszen az újszülött gondozására fordított időt mindenképpen töle "veszi el" a szülő. Ezért különösen lényeges, hogy bevonjuk őt a kicsi körüli teendőkbe úgy, hogy neki is örömet okozzon a közös munka. Semmiképpen sem szabad kötelezővé tenni számára a gondoskodást, és a testvérere való hivatkozással eltiltani kedvenc tevékenységeitől. Ne akarjuk, hogy áldozatot hozzon a testvéréért, vagy az esetleges elzárkózását a "te nem is szereted a testvéredet!" felkiáltással értékeljük. Erőszakkal senkiben nem lehet pozitív érzelmeket gerjeszteni. Ám ha megtapasztalja, hogy milyen jó érzés segíteni egy nála kisebb, ügyetlenebb, kiszolgáltattabb lénynek, és ezért még dicséretet is kap a környezetétől, vagy egy mosolyt a kicsitől, boldog lesz, ha segíthet. Az édesanya próbáljon meg naponta egy kis időt kizárólag idősebb gyermekének szentelni - beletartozhat ebbe a közös rajzolás, a beszélgetés, az esti fürdés és meseolvasás, vagy a bevásárlás is. Lényeges, hogy érezze, ő most is ugyanolyan fontos a szülők számára, mint a testvére születése előtt volt. Ennek megvalósításába belevonhatjuk a párunkat, a nagyszülőket, vagy a barátokat is.

A NÉGY ÉVES MÁR NAGY Ahogy nőnek a gyerekek, a tulajdonviszonyok tisztázása is kényes téma lehet. A kicsi négy éves koráig a nagynak alkalmazkodnia kell ahhoz, hogy húga vagy öccse időnként elvesz tőle ezt-azt, ezért meg kell tanítani arra, hogyan óvhatja meg, helyezheti biztonságba kedvenc tárgyait. De a nagyobbak között is előfordulnak konfliktusok: szülőként nem érdemes nyomozóírodat

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2013 március
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Sándor Béla • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII.,Akácfa u. 15.
Tel.: 461-6500/mellékkállomások: 117-41, 12-024, SMS-szám 20/257-50-40 • mozgasbanmagazin@bkv.hu
Kiadja a BKV Zrt. 1072 Bp.VII.,Akácfa u. 15. • ISSN 1786-1845
Nyomdai munkálatok: Gyomai Kner Nyomda Zrt. • Felelős vezető: Fazekas Péter • Tel.: 66/887-400 • <http://www.gyomaikner.hu>

könyvajánló

PAULA MCLAIN:
A PÁRIZSI FELESÉG
HEMINGWAY ELSŐ HÁZASSÁGÁNAK
TÖRTÉNETE

Kiadó: Alexandra

Ár: 3 499 Ft



A párizsi feleség, ahogy az alcím is mutatja, Hemingway első házasságának története.

A könyvből nem csak

Headly Richardson

életét ismerhetjük meg, hanem az íróét is, aki olyan felejthetetlen művek szerzője, mint Az öreg halász és a tenger, vagy az Akiért a harang szól.

A könyv lapjain oldalról oldalra pillanthatunk be Hemingway, az ember életébe, akit annyira nyomasztanak a harctéri emlékek, hogy fél a sötétben, ezért lámpafénynél alszik; aki bizonytalan, de kedves, rajongó és arrogáns is egyben. És találkozhatunk egy nagy szerelemmel, an-daloghatunk velük Párizs utcáin, mulathatunk Gertrude Stein, Ezra Pound, Francis Scott és Zelda Fitzgerald társaságában, Abszinttól és a könnyelműségtől megreszégülve. Végül meg-könnyezhetjük egy nagy szerelem végét, egy sze-relmes nő kapaszkodását, és egy, immár másba szerelmes férfi vívódását.

mint a nyári vihar: villámlik, mennydörög, de percekben belül újra kisüt a Nap.

4. *Soha ne vállalkozunk detektívmunkára, azaz: amikor a gyerekek egymás szavába vágva panaszkodnak a másíkra, ne próbáljuk meg hosszas oknyomozással kideríteni, hogy való-jában melyikük a hibás.*

5. *Amikor a vihar elült és a testvérek között már béke honol, a szülőnek nem árt leülnie a gyerekekkel a történtek megbeszélésére.*

6. *Ne erőltessük, hogy gyerekeinknek minden élménye közös élmény, minden programja kö-zös program legyen.*

apróhirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

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

AKCIÓS WELLNESS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

Igényes, új apartman házban.

EXTRA AJÁNLAT

Félpánziós ellátás (bővített kontinentális reggeli, 3 fogásos meleg vacsora), wellness centrum korlátlan használata (finn szauna, gőzka-bin, illatkabin és pezsgőfürdő) és 4 napos gyógykezeléssel egybekötött Hungarospa fürdőbelépő (TB által)

Utó- és előszezon	Főszezon
2013.06.15-ig	2013.06.16-tól 08.24-ig
4 nap/3 éj: 24.900 Ft/fő	4 nap/3 éj: 29.900 Ft/fő
7 nap/6 éj: 29.900 Ft/fő (vas-szo)	7 nap/6 éj: 39.900 Ft/fő (vas-szo)

NORMÁL AJÁNLAT

Félpánziós ellátás (bővített kontinentális reggeli,

2 fogásos meleg vacsora)

Utó- és előszezon	Főszezon
2013.06.15-ig	2013.06.16-tól 08.24-ig
4 nap/3 éj: 19.900 Ft/fő	4 nap/3 éj: 26.900 Ft/fő
7 nap/6 éj: 24.900 Ft/fő (vas-szo)	7 nap/6 éj: 34.900 Ft/fő (vas-szo)

Az ár nem tartalmazza az IFÁ-t (450 Ft/fő/éj).

BKV-dolgozók részére a szállásdíjból 10% kedvezményt biztosítunk érvényes telepbeléppovel. Üdülési csekk, étkezési utalvány, (Szép kártya, Erzsébet utalvány, OTP, MKB, K&H).

BEJELENTEKÉZS: Balogh József 06-52/270-432,

06-30/856-49-90

www.primavilla.hu

HITELEK!!!!

Személyi hitel mindenkinek. PASSZÍV BAR listásoknak is. Nyugdíjasoknak, 70-éves korban is. 100.000Ft-800.000Ft közötti COFIDIS hitel értékesítésre, számlaképes partnereket keresünk

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

MOST! FOGYASSZA LE TÖRLESZTŐRÉSZLETEIT, ÉS FIZESSEN HAVONTA KEVE- SEBBET!

Bármely banktól felvett különböző hiteleinek (hitelkártya, szemé-lyi hitel, áruhitel, autóhitel) ki-váltásával, most jobban járhat! Megfelelő feltétel esetén, 600 ezer és 6 millió Ft közötti kölcsönösz-szeget igényelhet, akár 17,9 % fix kamattal, szabad felhasználásra, kezes, és ingatlanfedezet nélkül. Megbízható, tőkeerős bank kép-viseletében, lelkiismeretes, segí-tőkész ügyintézés. Hívjon bizalommal! KÖNYVES ERZSÉBET 06 30 362 8413

ELADÓ Budán, a Margit hídnál 105 nm. 2,5 szoba-hallós csendes, olcsó rezsijű polgári lakás (A tetőér is megvethető) A ház előtt sz.g.k. - beállóhó! van. Ár:22. M. Ft. (Kisebb lakást beszámítok!) Tele- fon: 70 2100-553

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

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

ELADÓ a XIX. kerületben, Kispesten egy 345nm-es telken, 48nm-es fedett te-raszos családi ház. Bolíves pincével, mel-lékepülettel, rendezett kerttel. Ár: 20M Ft. Telefon: 70 236 2575

ELADÓ a XVIII. kerületi Lakatos lakóte-lepen, Kőbánya-Kispesztől 5 percre busz-szal, egy 1. emeleti, 62 m2-es, 1 + 2 fél-szobás, félg felújított, nagy erkélyes (10 m2), házközponti fűtéses, családi házas övezetre néző lakás. A lakás előnye, hogy az éjszakai buszok 15 percenként járnak. Irányár: 10,2 M Ft. Telefon: Gálszécsi Erika 24-288; 20 9330014

ELADÓ Veszprém megyében, Nemes-hanyban, Sümegtől 20 km-re, 96m2 alapterületű, (2 szoba, fürdő, WC, kony-ha, nappali, kertre néző terasz) alapincé-zett, központi fűtéses családi ház – tetőér beépítési lehetőséggel – nagy kerttel (s to-vábbi telekvásárlási lehetőséggel). Irányár 12,5 millió forint. A hirdetés megjelenése után elsőként jelentkező vásárló 500 000 Ft kedvezményt kap! Érdeklődni lehet a 20 437 3157-es telefonszámon, vagy az oicsokucko@gmail.com e-mail címen.

ELADÓ vagy KIADÓ a Manmút (Fény u. Piac) mellett négy szoba hallos (iro-dának, vagy rendezőnek is alkalmas), magastöldsztint lakás igen nagy gyalo-gos forgalmú helyen! Telefon: 30 6467574

ALBÉRILETBE KIADÓ Szigethalmon egy családi ház. a rickvei HEV-től 5 percre, 40 000 Ft+ rezsisért. Egy havi kaució szükséges! Két szoba, konyha, zuhanyzó, wc- van a házban, a víz fűrt kútból, a fűtés saját kandalló beállításával oldható meg, amelynék ára, amennyiben kiköltözéskor a házban marad, a bérleti díjból levonható. A rezszi költség – villany - a fogyasztásnak megfelelően alakul. A szennyvíz derítőbe folyik, amelyet időn-ként szippantatni kell. Telefon: 70 6197442; 70 6291975

VEGYES

ELADÓ üveges beltéri ajtó 210x88cm méretben (vadonatúj) 12 ezer Ft-ért. Te-le fon: 20 535 8162

ELADÓ sürgősen Hajdúszoboszlón üdülési jog. Ár megegyezés szerint. Tele- fon: 20/220 3015

ELADÓ áron alul, 30 ezer Ft-ért Fi-at Pálio 4 db új, 14 - es acélfelni, ET 44 - es , 4 x 98 - as osztókörrrel. Telefon: 20 535 8162

VÁSÁROLNÉK alkalmi áron kismé-re-tű, hordozható cserépkályhát, emeletes agyút és centrifugát. Telefon: 70 349 2928 20/535 8162

Cavident

az egészséges fogakért

A Cavident Fogászati Kft.

most RENDKÍVÜLI AKCIÓT hirdet !

Március 15-május 31-ig

a BKV dolgozóinak és nyugdíjasainak

minden porcelán korona 24.000,-Ft

a teljes fogsor állcsontonként pedig

20000,- forinttal olcsóbb.

További rendkívüli kedvezmények

a www.cavident.hu oldalon.

Egészségpénztári kártyával

is lehet fizetni.

Kérjen időpontot

a 461-6500 /29156 és /29155

melléken .

Kedves Olvasóink!

Ha szeretné ingó és ingatlan vagyontárgyaikat eladni, elcserélni, nálunk hirdethetnek!

Várjuk friss apróhirdetéseiket a mozgasbanmagazin@bkv.hu, vagy a belsokommunikacio@bkv.hu címre!

Kérjük régi partnereinket, hogy a fenti címre 2013. március 31-ig írják meg, kívánják-e továbbra is megjeleníteni hirdetéseiket. A régebbi hirdetések közlése csak azok megerősítése után áll módunkban.

Trolibuszvezető kollégánk, Holenár Csaba az utolsó nap után pár személyes sorral is elbúcsúzott az öreg járművektől:

„Fél tíz körül kaptam az utasítást, üljek be a 904-es be, és menjek Csáktornya parkba a búcsúztatóra. Különjáratként mentem egy kört az érdeklődőkkel, akik számomra meglepően sokan voltak. Tudtam, amikor a garázsba értem, hogy ezek már tényleg az utolsó méterek, amit utasokkal megteszek. Bi-zony, voltak olyan napok, mikor ezzel a típussal több időt voltam együtt, mint a saját családom-mal ... Ígérem, ha még lesz olyan hajnal, hogy tö-reté járatként ezzel a típussal közlekedek, és lesz egy-két megszállott fotós, aki dacol a hideg idővel, és a korai időponttal, megállok pár másodpercre, hogy az utolsó utáni kép jól sikerüljön, erről a cso-dálatos járműről.”

A HÓNAP KÉPE

fotó: Jakabfi Zsolt

KEDVES KOLLÉGÁK!

Ismét egy régi hagyományt

szeretnénk újraéleszteni,

egy olyat, amit mindnyájan

kedveltünk. Készítsetek

képeket a BKV mindennap-

jairól: lehet ez humoros,

kedves, megható vagy natu-

ralista. Küldjétek el nekünk

– a legjobbat, a legjobbakat

– pedig megjelentetjük!



hommage à

Andy Warhol



Ezúttal Andy Warhol (Pittsburgh, 1928. augusztus 6. – New York, 1987. február 22.), a pop art irányzat egyik legnagyobb alakjának segítségével emlékezünk meg a Budapest utcáitól búcsúzók ZIU trolibuszokról.