

MOZGÁSBAN



XLVI. ÉVFOLYAM

IV. SZÁM

BAM3, AZ UTAZÓ KIÁLLÍTÁS

VIGYÁZZ, KÉSZ, FŐZZ!

50 ÉVES AZ ÚJ ERZSÉBET HÍD

ÉV VÉGI VISSZATEKINTÉS

Bolla Tibor, vezérigazgatóval



Interjú Zagyva Bélával, a Nokia Networks magyarországi igazgatójával és a TraffiCOM ügyvezetőjével

A SIKER KULCSA AZ INNOVÁCIÓ

A finnországi székhelyű Nokia a mobil-szélessávú hálózatok világszintű szakértője, mely a legelső GSM-hívástól kezdve az első LTE-hívásig folyamatosan élenjár a mobiltechnológia egymást követő generációiban. Napjainkban a vállalat három fő területre összpontosít: hálózati megoldások, melyeket a Networks üzletág kínál, helyfüggő intelligens szolgáltatások, amit a HERE üzleti egység biztosít, valamint előrehaladott telekommunikációs fejlesztések és szabadalmak, amelyekkel a Technologies üzletág foglalkozik. Milyen tevékenységet folytat a Nokia hazánkban?

A vállalat Magyarországon a Nokia Solutions and Networks Kft.-vel és a Nokia Solutions and Networks TraffiCOM Kft.-vel képviselteti magát, a munkavállalói létszáma közel 1500 fő.

A magyarországi tevékenység három alappillére a helyi piaci igények kiszolgálása, a világsszínvonalú kutatás-fejlesztési tevékenység, valamint a cégen belüli, több földrajzi kontinensre kiterjedő számviteli, könyvelési feladatok ellátása. A budapesti központunk ad otthont a világ legsikeresebb telekommunikációs terméke – a mobil kapcsolóközpont (MSC) – fejlesztésének, melyet világszerte közel 1,3 milliárd ember használ mindennap. Talán nem túlzás azt állítani, hogy a világon ez az egyik leggyakrabban használt magyar fejlesztésű termék.

Külön ki szeretném emelni, hogy a Nokia már nem gyárt, és nem értékesít mobiltelefonokat azt követően, hogy a mobiltelefon-üzletágát felvásárolta a Microsoft. Így tehát Magyarországon a Nokia ezzel a két – eredményesen működő, folyamatosan bővülő – érdekeltséggel rendelkezik, míg a hasonló nevű komáromi mobiltelefon-gyár már a Microsoft tulajdonosa. Tovább bonyolítja a helyzetet, hogy a Microsoft továbbra is jogosult arra, hogy Nokia márkanév alatt mobiltelefonokat árusítson.

Korábban a TraffiCOM ügyvezetője volt, emellett júliustól a Nokia Networks magyarországi ügyvezetője és országigazgatója is. Milyen céljai vannak az új munkakörében?

Rendkívül érdekes kihívás és izgalmas feladat, hogy kineveztek ebbe a pozícióba. Egyrészt azt a sikeres munkát szeretném folytatni, amit a korábbi vezetővel már elkezdtünk azzal a céllal, hogy Magyarország legyen a vállalat egyik legfontosabb K+F központja. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy szeretném, ha a Nokia Magyarországra hozna további innovatív kutatási területeket. Másrészt a Nokia új üzleti stratégiájának hatékony magyarországi végrehajtására is összpontosítani kívánunk, azon belül is elsősorban a helyi távközlési szolgáltatóknak nyújtott szolgáltatásokra, a minőségre és az innovációra fókuszálva.



TraffiCOM

Milyen jelentősebb kihívások várnak Magyarországon a Nokiára?

Úgy gondolom, hogy az egyik legnagyobb kihívás az a verseny, ami a jól képzett szoftvermérnökökért folyik a magyar munkaerő-piacon. Éppen ezért szükség van arra, hogy megkülönböztessük magunkat versenytársainktól és tovább erősítsük a Nokia márkanevet mint munka-

kaadót. Jelenleg is egy munkaerő-toborzó kampányt szervezünk, valamint azon munkálkodunk, hogy még szorosabb kapcsolatot alakítsunk ki az egyetemekkel.

A TraffiCOM esetében pedig kiemelném a 4-es metró üzemi hírközlésének üzemeltetését, mint középtávon előttünk álló feladatot.

Említette a 4-es metró üzemi hírközlésének üzemeltetését a vállalatra váró kihívások között. Van más kapcsolódás is ezenkívül a Nokia és a BKV, illetve a BKK között?

Igen van. A TraffiCOM biztosítja a BKV belső távközlő szolgáltatását, azon belül is a hang- és adatkapcsolatokat, valamint egyéb kapcsolódó tevékenységeket például az ügyfélszolgálatot (azaz a call centert). Továbbá a 4-es metró üzemi hírközlő projektjében is részt vettünk a Siemens alvállalkozójaként. A BKK számára pedig a FUTÁR projektben a Synergion alvállalkozójaként a telepelyi WiFi és központi diszpécser telefonrendszer kialakítását, valamint a megállóhelyi kijelzők és metró monitorok energiaellátását és telepítését végezte a TraffiCOM. Ezeket a projekteket sikeresen és határidőre teljesítettük.

A BKV belső távközlő szolgáltatását végző TraffiCOM kizárólag a BKV kiszolgálásával foglalkozik?

A BKV a TraffiCOM legfontosabb ügyfele, ugyanakkor nemcsak a BKV-t szolgáljuk ki. Kiterjedt optikai hálózatunkon és arra épülő IP átviteltechnikai hálózatunkon a szolgáltatók szolgáltatójaként az összes távközlési és kábelszolgáltató céget nagykereskedelmi partnereinknek tudhatjuk.

Mindent összefoglalva, büszkéek vagyunk arra, hogy a Nokia a budapesti technológia központtal és a TraffiCOM-mal együtt az egyik legjelentősebb munkaadó és beruházó Magyarországon. (x)



Kedves Kollégák!

Elérkeztünk ez évi utolsó lapszámunkhoz, és néhány nap múlva magunk mögött tudhatjuk magát a 2014-es esztendőt is.

A BKV nagy családja ebben az évben is sok mindent átértelt közösen – különösen az év vége sikeredett mozgalmasra. És bízunk benne, hogy visszagondolva a 2014-es évre – mind a munkában, mind a magánéletben –, találnak örömteli pillanatokat, megható eseményeket és minden kedves olvasó elégedetten zárja az évet és felszabadultan készül az ünnepekre.

A karácsonyra való ráhangolódást igyekeztünk segíteni a magazin 26–27. oldalán található kreatív tippekkel – akár egyedül, akár kisgyerekekkel vagy más családtaggal, esetleg barátokkal remek szórakozás az alkotás, és öröm látni saját munkánk eredményét az otthonunkban.

Ahogy azt már megszokhatták, Bolla Tibor vezérigazgatót faggattuk, ezúttal a 2014-es év eredményeiről – melyekre mindannyian büszkék lehetünk –, és persze picit a jövőről is. Interjúnk a 8–9. oldalon olvasható.

És ha már szó volt 2014-ről, és egy kicsit 2015-ről, nem feledkezhetünk meg a múlttól sem: történelmi beszámolóinkat az idén 50 éves Erzsébet hídról a 14–15. oldalon találják.

Az utolsó negyedévre olyan sok program jutott, hogy alig győztünk válogatni a témák és hírek között. Végül szép kis

gyűjtemény állt össze: kollégák, akikre büszkék lehetünk, alkotások, versenyek, filmek (24–25. o.)... Novemberben HÉV-vezető verseny (8. o.), Főzőverseny (18–19. o.), Villamosvezető Európa-bajnokság (20. o.) is volt, a BKV megkapta a Véradó-barát Munkahely díjat – interjúnk a 23. oldalon. Decemberben pedig elindult a BAM3 keretében egy csodálatos, rendhagyó kiállítás (22 o.).

Nem maradtak ki a jól ismert és népszerű rovatok sem: beszámolunk egy igazán különleges metróról; a Gyereksarokban folytatódik a Mama Hotel; rendhagyó szubjektív ajánlónkban pedig Legát Tibor-Zsigmond Gábor: Közlekedik a Székesfőváros c. könyvéről olvashatnak kritikát. Minden bizonnyal nem túlzás azt állítani, hogy ez utóbbinak minden közlekedésbarát polcán helye van. Szóval még egy jó tippel is szolgálunk annak, aki még nem vette meg az ajándékokat karácsonyra.

Áldott, békés ünnepeket és boldog új évet kívánunk!

a Mozdulásban Magazin szerkesztősége!

TARTALOM

Hírek itthonról	4–5
Hírek a világból	6–7
INTERJÚ	
Év végi visszatekintés – Bolla Tibor	8–9
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	
Téli útviszonyok	10
HÉV-verseny.....	11
AKTUÁLIS	
Elektromos jegyrendszer	12–13
VISSZAPIILLANTÓ	
50 éves az új Erzsébet híd	14–15
NAPTÁR	16–17
CSAPATÉPÍTÉS	
Vigyázz, kész, főzz!	18–19
VILLAMOS EB	
Barcelona	20

KITEKINTŐ	
Metró a magasban	21
BAM3	
Az utazó kiállítás	22
VÉRADÁS	
Kinek köszönhetjük a véradásokat?	23
FÉNYSZÓRÓ	
A mi Hollywoodunk	24–25
SZABADIDŐ	
Kreatív karácsony	26–27
MÚZEUM	
A vendégkönyvtől szemezgettünk	28
GYEREKSAROK	
Megtartani vagy elengedni?	29
AJÁNLÓ	30
Hirdetések	31

NAGY SIKERREL ZÁRULT A BKV MÚZEUMOK KÖZLEKÉSTÖRTÉNETI VETÉLKEDŐJE

Negyedik alkalommal rendeztük meg a BKV múzeumok közlekedéstörténeti vetélkedőjét. A főváros és közlekedésének múltjával kapcsolatos versenyünkre rekord számú pályamunka érkezett, és a verseny eredménye is minden korábbinál szorosabban alakult. Így idén a többszörös holtverseny miatt az eredetileg öt csapatra tervezett döntőben heten mérhették össze tudásukat. A legmagasabb pontszámot elért csapatokat november 28-án vendégül láttuk a Földalatti Vasúti Múzeumban, ahol élő vetélkedő keretében, személyesen is összemérhették tudásukat a versenyzők. Az utolsó percig izgalmas versenyen felkészült és lelkes csapatok küzdöttek meg a dobogós helyekért. A versenyt a Zugligeti Általános Iskola csapata nyerte meg. Ezúton is köszönjük a részvételt minden versenyzőnek és felkészítő pedagógusnak, és gratulálunk minden döntős csapatnak!



HÍREK ITTHONRÓL

BKV, A VÉRADÓBARÁT MUNKAHELY Örömmel számolunk be arról, hogy idén a BKV Zrt. kapta a Magyar Vöröskereszt Véradóbarát Munkahely díját, melyet minden évben megyeenként és a fővárosból egyetlen egy vállalat nyerhet el. Az elismerésre azok a cégek pályázhatnak sikeresen, amelyek rendszeresen teret adnak a munkahelyi véradásoknak, és kollégáikat is motiválják, hogy minél nagyobb számban vegyenek részt azokon.

A díjátadót november 28-án rendezték meg Keszthelyen. Az időpontválasztás nem véletlen, hiszen 1954. november 27-én adományozott először a legfelsőbb állami testület kitüntetések a sokszoros véradóknak és a véradásokat megszervezőknek. Ezért határozott úgy a Magyar Vöröskereszt VII. Kongresszusa még 1987-ben, hogy minden évben megemlékeznek e jeles eseményről, így lett november 27-e hivatalosan a véradók napja.

A BKV Zrt. hosszú évek óta elhivatott támogatója a társadalmi felelősségvállalás e formájának, ezért különösen megtisztelő, hogy idén társaságunk nyerte el a Magyar Vöröskereszt Véradóbarát Munkahely díját. A cég 40 éve rendszeresen szervez véradást a vezetőség kiemelt támogatásával. Egy akkora vállalatnál, mint a BKV, a véradás népszerűsítése kiemelten fontos, hiszen egyetlen véradó három beteg ember életét mentheti meg. Ezen túlmenően a véradónak is hasznos, hiszen a véradás egyenlő egy szűrővizsgálattal: a levett vért minden alkalommal kivizsgálják, elvégzik a kötelező teszteket (HIV vírus, Hepatitisz- B, Hepatitisz-C, szifilisz), mielőtt a betegekhez eljutna a donáció.

Ne feledjük: egyetlen véradó három ember életét mentheti meg!

A BKV Vöröskereszt titkárával, Hajdúné Lászlóffy Ildikóval készült interjú, a 25. oldalon olvasható.

ÚJ TÍPUSÚ TROLIK Elkészült a BKV Zrt. és a székesfehérvári Ikarus Járműtechnika Kft. közös kivitelezésben készülő első Ikarus 412 GT trolibusz. A BKV már meglévő Ikarus 412 autóbuszainak valamint Ikarus 280-as trolibuszainak egyes elemeinek felhasználásával készült trolibuszok energiatakarékosak (hálózati visszatáplálásra alkalmasak), 100%-ban alacsonypadlósak, légkondicionáltak és részlegesen felsővezeték nélküli önjáró üzemre is alkalmasak lesznek. Minden reményünk szerint a végső összeszerelés, a próbafutások és a hatósági vizsga után a fővárosi utazóközönség 2015. I. negyedévében megismerkedhet velük a belvárosi trolibusz hálózaton. Ezek a járművek természetesen nem a folyamatban lévő új beszerzésű járművek helyett, hanem azok mellett készülnek: célunk a hálózaton egyre növekvő mértékben szükségessé váló alacsonypadlós, szóló járművek számának növelése.

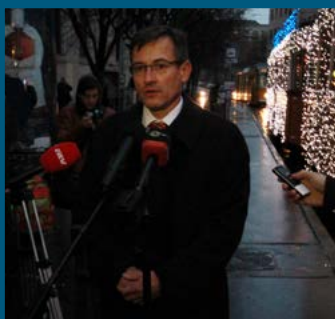


BKV, AZ ENERGIATUDATOS VÁLLALAT Örömmel és büszkeséggel számolhatunk be arról, hogy a BKV Zrt. 2014-ben elnyerte az Energiatudatos Vállalat címet. Az elismerést a Virtuális Erőmű Programmal (VEP) szorosan együttműködő, a hazai vállalkozások energiahatékonyságának előmozdítását célzó Energiahatékonysági Kiválósági Pályázat Irányító Bizottsága ítélte oda társaságunknak – a bizottságban képviselteti magát az Országgyűlés Fenntartható Fejlődés Bizottsága, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és több, nagyhírű műszaki-gazdaságtudományi egyetem képviselője. A Virtuális Erőmű Program célja, hogy összegyűjtse, rendszerezze, számszerűsítse és közzétegye a csatlakozó vállalkozások energiahatékonyság terén elért eredményeit. A BKV vezetésének korábbi döntése alapján több olyan hatékonyságjavítást célzó intézkedést indítottunk el, amelyek a fenntartási tevékenységet hatékonyabbá és gazdaságosabbá teszik. Miután ezek a célkitűzések nagyon közel állnak a Virtuális Erőmű Program által indított Energiahatékonysági Kiválósági Pályázat célkitűzéseéhez, pályáztunk az „Energiatudatos Vállalat” címre. A feltételeknek a BKV már ma is megfelel, hiszen az energiahatékonyság témakörét prioritásként kezeljük, valamint az „Energiatudatos Vállalat” tanúsító védjegy használatához szükséges energiahatékonysági helyzet felmérését követően tett releváns mértékű, reálisan megvalósítható önkéntes vállalkozások az energiafogyasztás mérséklését és/vagy az energiahatékonyság növelését célozzák.

MEGINT JÁR A FÉNYVILLAMOS ÉS KISTESTVÉRE, A FÉNYTROLI!

Eltelt egy újabb év, és Bolla Tibor vezérigazgató a hagyományokhoz híven – immár hatodik alkalommal – útjára indította a karácsonyi Fényvillamost, és mintegy 20 perc különbséggel indult kistestvére, a Fénytrolis. A sokezernyi apró lámpással feldíszített UV szerelvénnel 2014. december 8. és 2015. január 6. között hétköznapi esténként Pesten a 2-es, hétvégén pedig Budán a 19-es villamos vonalán találkozhatunk, hasonló fénykontösbe öltöztetett társa, a ZiU 9 típusú trolibusz pedig a 72-es vonalon szállítja utasait.

2009-es elindulása óta a Fényvillamos hagyományos budapesti látványossággá vált, fővárosunk ünnepi látképének olyan – évről évre sokak által várt – kedves mozzanatává, mint például a Vörösmarty téri karácsonyi vásár, vagy az Andrássy út diszkivilágítása, mely a fővárosiak, és a Budapestre látogató turisták körében egyaránt nagy népszerűségnek örvend.



MEGVÁLTOZIK A FŐVÁROSI SZOLGÁLTATÁSOK INTÉZMÉNYRENDSZERE

A Fővárosi Közgyűlés december 3-i zárt ülésén döntött – többek között – a Budapesti Közlekedési Központ vezetőjének távozásáról. Vitézy Dávidot három hónap felmondási ideje alatt felmentették a munkavégzés alól, megüresedő helyét a BKK élén jövő év első napjától Dabóczi Kálmán, a Közlekedéstudományi Intézet ügyvezető helyettese tölti be. A döntést megelőző héten a testület határozott az új városigazgatási koncepció alapelveiről, ennek alapján döntöttek az új városüzemeltetési holding, a Budapesti Városigazgatóság Zrt. létrehozásáról. A döntés alapján a BKK bizonyos BKV-ra irányuló irányítási, utasításadási jogkörei is megszűnnek. A BKK Közút Zrt.-t leválasztották a BKK-ról, és mindkét cég – a Budapesti Városüzemeltetési Központ Zrt.-vel (BVK) együtt beolvadt a Budapesti Városigazgatóság Zrt.-be. Az új holding 2015. január 15-től kezdi meg működését, élére a testület – határozatlan időre – Bán Tamás jogászt választotta.



MAGYAR EGYETEMISTA LETT AZ ÉV LEGJOBB VÁROSI FOTÓSA

Magyar egyetemista nyerte a 2014 legjobb városi fotósa díjat a CBRE nemzetközi pályázatán. Simó Szabolcs a Karácsonyi fény villamos című képével a 16–25 évesek között végzett az első helyen.



**A METRÓÁLLOMÁSOKON SEGWAY-EZNI SZIGORÚ-
AN TILOS!** A sanghai-i metrórendőrség nemrég közleményt adott ki, ami szerint motorizált személyszállító eszköz – beleértve az elektro-
mos hajtású, kétkerekű segway-t, és annak divatos egykerekű változa-
tát is – nem vihető a metróállomások területére, mivel veszélyezteti az
utasbiztonságot. Úgy tűnik ugyanis, hogy a már korábban kiadott, til-
tólistára került eszközöket tartalmazó felsorolásból kimaradt ez a városi
közlekedésben egyre népszerűbbnek számító kétkerekű járgány. A hiva-
talos tiltás most ezt az eddig nyitva lévő kikaput zárta be végleg, ami

– figyelembe véve az
eszköz elterjedtsé-
gét, valamint hogy
Shanghai 11 metró-
vonalán 228 állomás
található – máris ad
némi létjogosultsá-
got ennek az intéz-
kedésnek.



HÍREK A VILÁGBÓL

VILLAMOSJEGGYEL OLCSÓBB AZ ÁLLAT- KERTI BELÉPŐ

A Prágai Állatkert legújabb kampánya érdekes módszerrel próbálja ökotudatosságra ösztönözni látogatóit. Szlogenje, mely szabad fordításban annyit tesz: „Vedd jobb hasznát a je-
gyednek”, arra utal, hogy az intézmény most 20%-os en-
gedményt ad a felnőtt-, illetve



gyermek belépőjegyek árából, amennyiben a látogatók otthon hagyják autóikat, és helyette valamelyik tömegközlekedési esz-
közt – hajót, buszt, vagy villamost – veszik igénybe az utazáshoz.
Persze csak akkor, ha ezt igazolni is tudják a menetjegyek be-
mutatásával. Az Állatkert – Vít Kahle, az intézmény marketing-
igazgatója elmondása szerint – már régóta igyekszik promotálni
a közlekedés környezettudatos módjait, 2008-ban például elin-
dítottak egy biogáz meghajtású buszjáratot, mely a nyári szünet
alatt naponta közlekedett Nádraží Holešovice és az Állatkert kö-
zött. Egyszóval, ha december 31-ig Prágában járunk, és egzoti-
kus vadállatokat szeretnénk nézegetni, mindenképp őrizzük meg
a menetjegyünket, és mutassuk be az állatkerti pénztárnál.

MEGÚJULT BÉCS KÖZLEKEDÉSI MÚZEUMA, A REMÍZ

A Bécsbe látogató közlekedésbarátok számára iga-
zi csemegét nyújt a Wiener Linien frissen átadott
közlekedési múzeuma, a Remíz. Az osztrák főváros
tömegközlekedésének 150 éves történetét bemuta-
tó tárlatnak a Ludwig-Koeßler-Platz közelében lévő,
műemléki védelem alatt álló Erdberg villamosremíz
ad helyet, melynek belső terét a 3,5 millió euró össz-
értékű beruházás keretein belül gondolták újra.
A kiállítás 14 időrendben elhelyezett tematikus „szi-
get” segítségével kalauzolja végig látogatóit Bécs
tömegközlekedésének történetén, bemutatva az
egyreszkárosokra jellemző járműtípusokat, mint
például a Marshall-terv keretében Bécsbe került
New-York-i villamosokat, vagy azt a kuriózumnak
számító emeletes buszt, melynek végül nem sike-
rült meghonosodnia a város közlekedésében. Az
Európában is egyedülálló méretű gyűjtemény mu-
zeális járműveinek egy részére persze fel is szállha-
tunk. A Remíz a járműveken kívül számtalan mul-
timédiás eszközt is felvonultat, az interaktív tárlat
egyik külön érdekessége a vadonatúj metró-szimu-
látor, mellyel végigszárguldhatsz Bécs tetszőleges
metróvonalain.



ÁTADTÁK DUBAI ELSŐ VILLAMOSVONALÁT

Dubairól legtöbbünknek az olajsejkek és a mérhetetlen luxus jut eszébe először. A nemrég átadott vadonatúj villamosvonal valószínűleg csak erősíti ezt a képet az elsősorban olajbevételeinek köszönhetően prosperáló országról. A vonal állomásai zártak, és klimatizáltak, az Alstom-Besix konzorcium által gyártott hipermodern szerelvényeken pedig – némi felár megfizetése esetén – akár első osztályon is utazhatnak a járatot igénybe vevők. Nem véletlen, hogy még a járművek elejének kiképzése is csiszolt gyémántra emlékeztet. Ehhez viszonyítva a menetjegy ára már nem is tűnik olyan borsosnak: az alapszolgáltatásért 3 dirhamot – nagyjából 200 forintot kell fizetni, az első osztályú helyek ennek kétszeresébe, 6 dirhamba kerülnek. A vonal kiépítésének összköltsége 1,09 millió dollár, azaz nagyjából 270 milliárd forint volt, a pálya 10,6 kilométer hosszan köti össze egymással az Al Soufuh és Jumeirah Beach állomásokat. A villamosok egyelőre 11 állomást érintenek, de a tervek szerint a vonal további 6 állomással bővül 2016-ig. Külön érdekesség, hogy az ország vallási előírásainak megfelelően külön kocsik szállítják a női utasokat.



ÚJ METRÓKOCSIKAT RENDELT AZ RATP A párizsi tömegközlekedési vállalat 12 MF01 típusú acélkerekes metrószerelvényt rendelt a tenderen közösen elindult – három nagyvállalatokból álló – konzorciumtól. Az októberben bejelentett 75 millió euró összértékű megrendeléssel egy korábbi, 2001-es beszerzéshez kapcsolódó szerződésben foglalt opciót érvényesítettek. Az új szerelvények a tervek szerint a 2-es, 5-ös és 9-es vonalakra érkeznek majd. A vonatokat ipari kamerás biztonsági rendszerrel, és rekuperációra – azaz a fékezési energia visz-

szatáplálására – alkalmas berendezésekkel látták el, mely mérhető tesztilehetővé a szerelvény energiafelhasználásának 30 %-os megtakarítását. Ezen kívül az üzemeltetés közben jelentkező zaj és rezgés csillapítására egy 750V egyenárammal működő vontató berendezést terveztek. A projekt kivitelezéséért – a szállítást és a szükséges alkatrészek biztosításáért – az Alstom vállalt garanciákat, melyeket Montreálban, Tarbes-ban, Ornans-ban és Villeurbanne-ban található üzemei teljesítenek majd várhatóan 2016 végéig bezáróan.



„OLYAN, MINTHA A LEVEGŐBEN SIKLANÁNK”

Ezekkel a szavakkal jellemezte Grace Crunican, az oaklandi Bay Area Rapid Transit közlekedési vállalat vezérigazgatója az utazási élményt, melyet Oakland frissen átadott hipermodern magasvasútján élhet át az ember, miközben a város nemzetközi repülőtéréről a Coliseum vasútállomás felé száguld. A 3 kocsiból álló, teljesen automata vezérlésű, vezető nélküli szerelvény 3,2 mérföld – azaz 5,15 km – hosszú emelt pályán halad, és a tervek szerint kiváltja majd az eddigi a repülőtérrel a belvárossal összekötő AirBART shuttle buszjáratot, a tervezői becslések alapján pedig hozzávetőlegesen 2745 utast szállít majd az első évben. A járat reggel 5 és éjfél között szállít utasokat, csúcsidőben nagyjából 5 percenként, a fennmaradó időben 10, illetve 20 percenként indulnak a szerelvények, az utazás díját pedig a hogy árfekvésében a parkolási, illetve taxi és egyéb transzfer költségekhez igazodjon, 6 dollárban határozták meg.

GOLYÓÁLLÓ BUSZOK AZ ISRAELI HELYKÖZI KÖZLEKEDÉSBEN

November elején jelentette be az izraeli Nemzeti Közlekedési Hatóság, hogy a Judea-Samaria tartományban átalakítja a helyközi és távolsági buszjáratok rendszerét. Yisrael Katz közlekedési miniszter elmondása szerint a döntés azután született, hogy komoly aggályok fogalmazódtak meg a tartomány lakosainak biztonságát érintően. A változás számos – Izrael legnagyobb közlekedési társasága, az Egged Bus Cooperative üzemeltetésében működő – vonalat érint, melyek közül több teljesen megszűnik, máshol megváltoznak az útvonalak, illetve 18 új létesül. A tervek szerint ezzel javul a szolgáltatás minősége a kisebb települések és a tartomány nagyobb városai, mint például Modi'in, Jeruzsálem, vagy Ariel között. A vonalak tervezésénél figyelembe vették a helyi hatóságok által a tartomány utazási igényeiről és szokásairól készített tanulmányokat, illetve számos – a térség speciális helyzetéből adódó – biztonsági szempontot. Így az újonnan létesített vonalak közül a leginkább igénybe vett 8 esetben, melyek mind az izraeli főváros Písgat Ze'ev vasútállomására futnak be, páncélozott, golyóálló buszok szállítják majd az utasokat.



ÉV VÉGI VISSZATEKINTÉS

Bolla Tibor vezérigazgatóval a 2014-es év eredményeiről beszélgettünk



Milyen várakozásokkal kezdte ezt az évet?

Készültünk rá, hogy nehézségekkel kell majd szembenéznünk. Ezek egy része elsősorban a buszágazatot érintette, hiszen például a kiszervezésekről már 2013 tavaszán megszületett a döntés. Komoly kihívásokkal szembesültünk, meg kellett próbálni a lehetetlent, hogy összehangoljuk a megrendelői elvárásokat a saját lehetőségeinkkel, de olyan módon, hogy a saját munkavállalóink – kollégáink érdekeit maximálisan érvényesítsük.

Hogy érzi, az elképzeléseknek megfelelően sikerült megtalálni a mindenkinek kedvező megoldást?

Úgy gondolom, a BKV Zrt. menedzsmentje mindent elkövetett, ami emberileg és szakmailag lehetséges volt, elmentünk a lehetőségeink határáig. Tökéletesen persze nem lehetünk elégedettek, sok olyan fájó kompromisszumot is meg kellett hoznunk, melyekről sokáig azt reméltük, hogy elkerülhetjük őket. Ugyanakkor azt hiszem, a Társaság és a dolgozók érdekeit

szem előtt tartva tényleg mindent megtettünk annak érdekében, hogy az új szolgáltató megjelenéséből származó veszteség minél kisebb mértékű legyen.

Beszéljünk az eredményekről is. Mit tart a 2014-es év legnagyobb sikerének?

Természetesen nehéz lenne egy dolgot kiemelni, hiszen úgy gondolom, sok minden történt, kimondottan mozgalmas évet zártunk. Tavasszal átadtuk a forgalomnak a négyes metró, az utasforgalmi próbaüzem azóta is rendben zajlik. Kiemelkedően sikeresnek tartom ez évi buszbeszerzéseinket is, hiszen újabb lépéseket tettünk az előregedő járműállomány lecserélésének érdekében, nagy volumenű felszíni sínpálya-felújításokon vagyunk túl, ezek egy része persze jelenleg is zajlik...

Haladjunk akkor sorban, kezdjük a 4-es metróval. Talán mondhatjuk, hogy ez egyértelműen a legnagyobb siker...

Sok más dologhoz hasonlóan ez is mindenképpen olyasmiről méltán lehetünk büszkék. Március óta üzemeltetjük a vonalat utasforgalomban, eddig komoly fennakadás nélkül, és úgy tűnik, hogy a fővárosban közlekedők közül egyre többen veszik igénybe az új szolgáltatást, jók a visszajelzések. Az állomások különleges építészeti megoldásai pedig már nemzetközi elismerésben is részesültek, az Architizer A+ Popular Choice Awards első díjjal jutalmazta a Fővám és Gellért téri állomásokat a Buszpályaudvarok és vasúti megállók kategóriában. A 4-es metróhoz kapcsolódóan nemrég egész más jellegű, de pozitív szakmai elismerésben is részesültünk, a BKV elnyerte a Werner von Siemens Hatékonysági díjat.

Mit is takar pontosan ez a díj?

Erre a díjra a BKV Zrt. kimondottan az M2 valamint az M4 vonalon elért, a metróforgalom energiaigényét csökkentő eredményeivel pályázott. Röviden úgy lehetne összefoglalni ezeket az eredményeket, hogy az M2-es vonal felújításánál, mely még 2009-ben kezdődött, illetve az M4-es vonal megépítése során a Siemensszel együttműködve olyan infrastruktúrát alakítottunk ki, amely támogatja a fékezési energia hálózati visszatáplálását. A fejlesztések eredményeként pedig 27,3 százalékkal csökkentettük az említett vonalakon közlekedő járművek energiaigényét.

Társaságunk egyébként jó ideje kiemelt ügyként kezeli a fenntartható fejlődés ügyét, és ezért kimondottan szorgalmazza a környezettudatos szemlélet gyakorlatba való átültetését. Ezért részt veszünk egy másik – még 2011-ben indult – programban, mely azt tűzte ki célul, hogy 2020-ra egy 200 MW fosszilis erőmű kapacitásának megfelelő Virtuális Erőművet épít fel azokból az igazolt megtakarításokból, melyeket a programban részt vevő vállalatok – közöttük Társaságunk is – vállaltak teljesíteni. Ennek köszönhetően a Virtuális Erőmű Program által indított Energiahatékonysági Kiválósági Pályázat keretein belül a 2014-es évre megkaptuk az Energiatudatos Vállalat címet.

Említette az előregedett járművek cseréjét. A mai napig rengeteg kritika éri a BKV Zrt.-t a járműpark, főleg a buszállomány állapotát illetően. Mi változott 2014-ben?

Először is fontos tisztázni, hogy az elmúlt 4 évben ezen a téren is nagyarányú változások történtek. Ez idő alatt – az idei évet is beleértve – a 2010. év végi járműállomány nagyjából 13 %-át cseréltük le. Ehhez tudni kell, hogy a korábbi kiszervezések miatt az állomány összes darabszáma folyamatosan csökken, így elmondható, hogy a jelenlegi autóbusz járműparknak már több, mint 18 %-a az elmúlt néhány évben vásárolt új, vagy használt, de jó állapotú autóbusz.

Persze gondolom, ehhez a tulajdonos határozott szándéka is kell...

Természetesen, de ez a szándék szerencsére nem is kérdéses, hiszen Tarlós István főpolgármester úr többször is kifejtette, kiemelten fontos ügynek tekinti a fővárosi buszflotta fejlesztését, megújítását, hogy ezáltal korszerű, alacsonypadlós, környezetkímélő autóbuszok jelenjenek meg Budapest útjain az elavult és költséges régi járművek helyett. 2014-ben Társaságunk eddig 62 db használtan beszerezett és 3 db teljesen új, saját építésű autóbust állított forgalomba.

Ezek közül milyen konkrét beszerzéseket emelne ki?

Mindenképpen hatalmas eredménynek tartom a PKD konstrukcióban történt járműbeszerzéseket, melyek közül az első három még márciusban érkezett meg hozzánk, és azóta további 15 busz állt forgalomba Budapesten. Ez a projektünk annyiban tér el az eddig megszokottól, hogy a buszokat gyártásközi állapotban, azaz alkatrészek formájában kaptuk meg, és a végső összeszerelést saját telephelyeinken végezték kollégáink. Ez több szempontból is igen kedvező megoldás: egyrészt költséghatékony, hiszen a komplett jármű vételéhez képest lényegesen kedvezőbb áron vásárolhattuk meg a járműveket, másrészt a gyártásban résztvevő kollégák olyan tapasztalatokra tesznek szert az összeszerelés során, melyeket a karbantartási feladatok, sőt akár a későbbi beszerzésre kerülő más típusú használt járművek esetében is kamatoztatni tudnak.

Hasonlóképpen fontosnak tartom megemlíteni azt a 37 darab Van Hool CNG buszt, melyek szintén ezévben, két részletben – egészen pontosan tavasszal, illetve nyáron – kerültek beszerzésre, ugyancsak rendkívül kedvező áron, és azóta már forgalomba is álltak a fővárosban. Sűrítettföldgáz-üzemű motorral szerelt, modern, alacsony futásteljesítményű használt járművekről van szó, melyek a svájci Lausanne-ból, valamint a franciaországi Dijon városából érkeztek Társaságunkhoz, melyek azon túl, hogy sokkal csendesebbek, kevesebb káros anyagot bocsátanak ki.

A tervek szerint autóbusz állományunk frissítését jövő évben is tovább folytatjuk, jelenleg 15 db új autóbusz beszerzése zajlik (saját összeszereléssel), az év végéig 25 db használt csuklós és további 13 db sűrített földgáz hajtású szóló használt busz fog még forgalomba állni. Ezeken felül folyamatban van 1 db használt csuklós autóbusz és 1 db használt midi autóbusz megvásárlása. 2015. első negyedévi szállítási határidővel folyamatban van 15 db új autóbusz beszerzése, amely további 400% (azaz 60 db) opcionálisan lehívható járművel kibővíthető az elkövetkezendő 3 évben.

További 3 db használt szóló trolibusz megvásárlása jelen pillanatban is zajlik.

Hogy áll most a korábbi beszélgetések során többször is érintett hitelállomány?

Az idei évben a BKV 9,4mrd Ft-tal csökkenteti a hitelállományát. A 61,7 mrd Ft-os hitelkeretünk így a december végén esedékes törlesztés megfizetése után 52,3 mrd Ft-ra csökken. Az eredeti szándék, mely szerint a lejáró hiteleket újabbak felvételével kell refinanszírozni, az év során módosult. A kormány nem kezességvállalás formá-

jában segítette a hitelfelvételt, hanem év végi döntésével, megtérítette az M4 metróvonal üzembeállításával fővárosi szinten jelentkező többletköltségeket. Az így felszabaduló forrásból a BKV számára lehetővé vált a hitelek visszafizetése. Ez nagyon kedvező megoldás, mert így véglegesen csökkent az adóssághálománunk, ami kamatágon évi 400-450 m Ft költségmegtakarítást eredményez. Emellett jó hír az is, hogy az elmúlt években bevezetett jelentős hatékonyságjavító intézkedéseink összesen, vagyis göngyölítve mintegy 60 Milliárd forintos költségmegtakarítást eredményeztek.

Valójában 100%-ban éértékelő beszélgetést terveztünk, azonban december 3-án a Fővárosi Közgyűlés döntése értelmében megváltozik a közösségi közlekedést megvalósító intézményrendszer. Sokan kíváncsiak most, hogy miként érintik ezek a változások a BKV Zrt.-t. Mit gondol erről?

Bizakodó vagyok. Természetesen minden változásban benne van a várakozás is, ez azonban most mindenképpen pozitív várakozás, hiszen számunkra kedvező lehetőségeket rejt magában. A Budapesti Városüzemeltetés Zrt. még csak most áll fel, az újonnan kinevezett vezetők januárban kezdik el a munkát. Jelenleg az előkészületek folynak, a feladatok, hatáskörök áttekintése és esetleg bizonyos tevékenységi körök újrafogalmazása. A BKV Igazgatóságának összetétele is változik. Az eddigi tapasztalataim alapján elmondhatom, hogy véleményem szerint a főváros bízik a BKV munkatársak és a vezetés szakértelmében, és ennek megfelelően számít is ránk. Ez mindenképpen jó érzéssel tölt el engem is és remélem, munkatársaimat is.

Kötetlenebb témára váltva: hogy tölti a karácsonyi ünnepeket? Lesz ideje kikapcsolódni?

Ma még nincs igazán ünnepi hangulat, az ajándékvásárlást egyébként is mindig minden alkalommal az utolsó pillanatra hagytam az elmúlt években. Természetesen családi körben töltjük az ünnepeket. Sok feladat elvégzése van mögöttünk és szerencsére sok feladat is vár ránk. Ezért pihenésre, kikapcsolódásra, feltöltődésre van szükség mindannyiunknak, és éppen erre valók az ünnepek. Mivel a BKV 24 órás üzem, elképzelhetetlen, hogy teljesen eltűnjek, de pihenésre mindenképpen lesz mód. Ezt kívánok minden kedves munkatársamnak is, hogy családi körben engedjen meg magának egy kis lazítást, relaxálást, hogy újult erővel kezdjünk neki az új esztendőnek. Mindenkinek szeretetteljes Karácsonyt és boldog, békés, sikeres új évet kívánok!

–tg–

TÉLI ÚTVISZONYOK, VÁSÁRLÁSOK, KARÁCSONY

Az év vége felé közeledve szerencsére eddig elkényeztetett minket az időjárás. Az elmúlt hetekben – ritka kivétellel – kifejezetten kellemes volt az idő, és mellette az útvizonyok is, de a Mátrix óta tudjuk, hogy „minden dolog, aminek kezdete van, véget is ér”. Ilyenkor pedig nem árt odafigyelni a megváltozott közlekedési viszonyokra, ha volán mögé ülünk, hiszen a balesetek nagy része azért következik be, mert a vezetők nem az időjárási-, látási- és útvizonyoknak megfelelően közlekednek.

Az elkövetkező időszakban a legtöbb problémát a csúszós út, a köd és a romló látási viszonyok jelentik majd, melyek az év végén mindennaposá válhatnak. Főleg éjszaka, a hajnali órákban, de nagyon gyakran nappal is jellemző lesz a fagypont körüli, illetve az alatti hőmérséklet. A száraz és nedves útszakaszok hirtelen válthatják egymást, ami fokozott óvatosságot és figyelmet kíván minden közlekedőtől. Nagyobb követési távolságot kell tartani, lassabban kell vezetni, így kisebb a balesetek bekövetkezésének kockázata. Rossz manőverezés esetén pedig a hibák nehezebben korrigálhatóak. A csúszós aszfalt legnagyobb veszélye éppen az, hogy a járművünkből sokszor nem látszik, hogy az út csak vizes vagy tényleg lefagyott.



Csúszós felületen legfontosabb a higgadság

A sebesség helyes megválasztása után az egyik legfontosabb teendő, hogy eltérő kinézetű burkolathoz érkeve csökkentjük a sebességet, majd egyenes szakaszon tegyünk óvatos fékpróbákat, akár többször is, természetesen, az utasok és a forgalom többi résztvevőinek figyelembe vételével, hiszen a kanyarokban már „vízsga” lesz, addig kell kiismerni a tapadási viszonyokat. Csúszós felületen legfontosabb a higgadság, kerülni kell a hirtelen mozdulatokat, a túlzott pedálkezelés (például satufék) szinte minden esetben tapadásvesztéssel jár, de a túl nagy kormánymozdulat hatására is elkezdhet csúszni a jármű.

Esős, latyakos időben, amikor a járda mellett széles sávban áll, vagy folyik a víz, nehéz átkelni az úttesten. A gyalogosok ilyenkor jellemzően arra figyelnek, hogy ne lépjenek bele a vízbe. Nekünk tehát számítanunk kell arra, hogy a járda szélén leszegett fejjel álló gyalogos a következő pillanatban leléphet és a jármű elé kerülhet, ezzel okozva balesetveszélyt.

Karácsonyhoz közeledve a járműforgalom mellett megnő a gyalogos- és utasforgalom is. A zsúfoltsággal arányosan nő a figyelmetlen, ideges emberek jelenléte is a közlekedésben és az utazásban. Ilyenkor mi legyünk türelmesebbek, velünk érezzék azt, hogy végre egy kicsit nyugodtabbak lehetnek a nagy vásárlások közepette. Megéri az odafigyelés, mert a karácsonyi készülődés közben örömmel gondolnak majd ránk is.

Balesetmentes közlekedést, békés Karácsonyt és boldog új évet kívánunk!

Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Osztály



HÉV-VEZETŐ VERSENY

Novemberben, hosszab szünet után, hagyományörző jelleggel ismét megrendezték a HÉV-vezető versenyt Cinkotán. A megmérettetésben Társaságunk legjobbjai képviselték magukat.

A versenyen a forgalmi vizsgával rendelkező HÉV munkavállalók 3 kategóriában indulhattak: a járművezetők forgalmi és járműfenntartási járművezető kategóriában, a „földi személyzet” pedig forgalomirányító kategóriában. Mindahányan először egy speciális tesztlap kitöltésével elméleti tudásukról adtak számot, majd következtek az izgalmas gyakorlati feladatok.

A forgalomirányítók értelemszerűen forgalomszervezéssel, lebonyolítással kapcsolatos feladatokat oldottak meg. Egy képzeletbeli váratlan szituációt kellett megoldaniuk a lehető legjobban, míg a járművezetőknek egy műszaki hibás vonatot kellett továbbközlekedésre alkalmas állapotba hozniuk. Végül egy ügyességi feladat következett a kerepesi állomáson: egy kijelölt pont előtt, minél közelebb kellett megállni légfékezéssel, amely nemcsak nagy járművezetői rutint, de ügyességet is igényelt.



A HELYEZETTEK NÉVSORA

I. HELYEZETT

Kovács József Péter	Forgalmi szolgálattevő
Molnár Gábor	Járműfenntart. járművezető
Varga Zoltán	Forgalmi járművezető

II. HELYEZETT

Gudmann Zoltán	Forgalmi szolgálattevő
Holcz Tibor	Járműfenntart. járművezető
Fekete Antal	Forgalmi járművezető

III. HELYEZETT

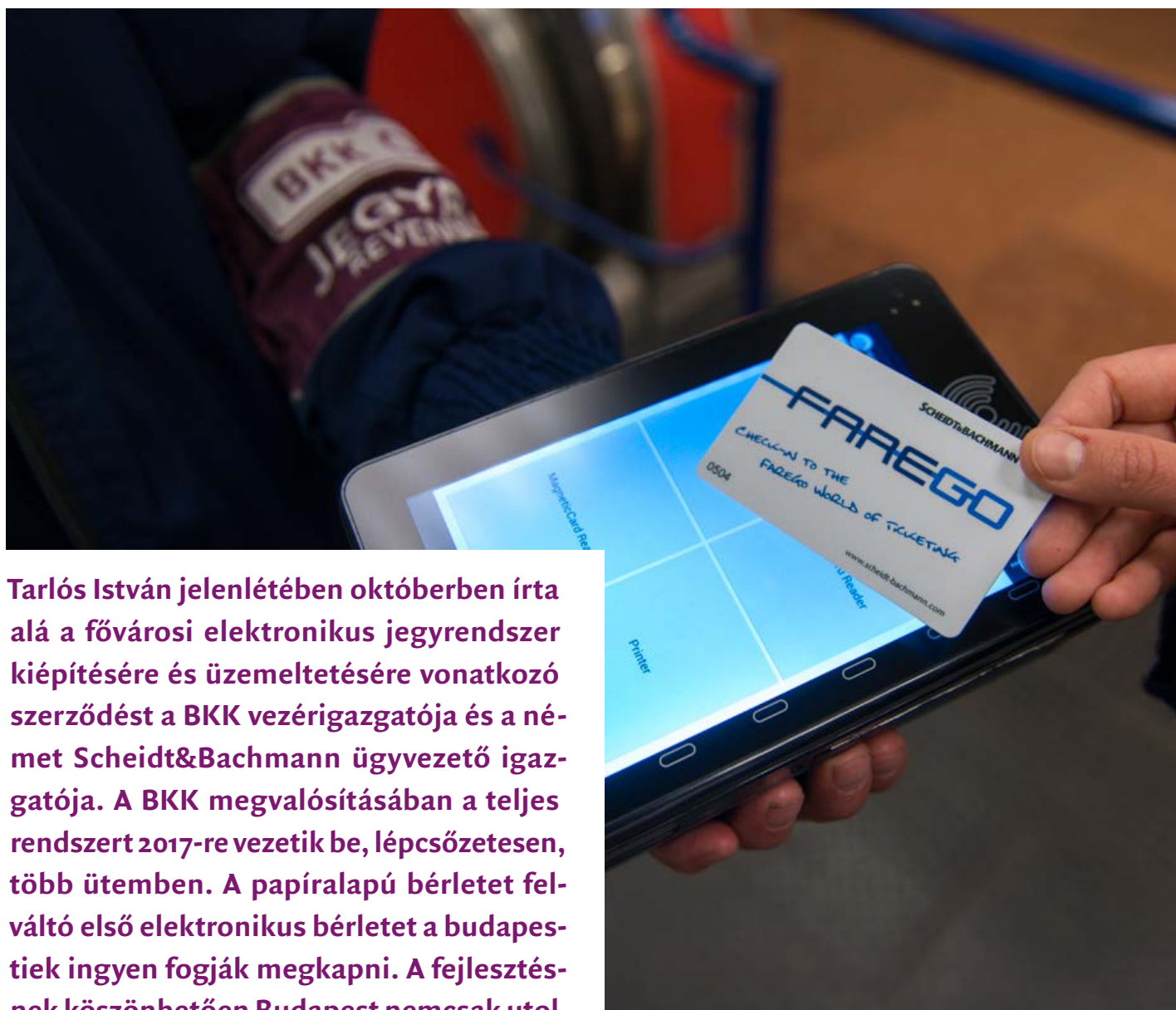
Sápi Imre	Forgalmi szolgálattevő
Grineusz Tamás	Járműfenntart. járművezető
Prill Ádám	Forgalmi járművezető

A IV. HELYEZETTEK TÁRGYJUTALMAT KAPTAK A HÉV FÜGGETLEN SZAKSZERVEZETTŐL

Zilai János	Forgalmi szolgálattevő
Mikó Lajos	Járműfenntart. járművezető
Spander Árpád	Forgalmi járművezető

MINŐSÉGI VÁRHATÓ AZ IDŐALAPÚ JEGYRENDSZER

A BKK ALÁÍRTA AZ ELEKTRONIKUS JEGYRENDSZER SZÁLLÍTÓI ÉS ÜZEMELTETŐI SZERZŐDÉSÉT



Tarlós István jelenlétében októberben írta alá a fővárosi elektronikus jegyrendszer kiépítésére és üzemeltetésére vonatkozó szerződést a BKK vezérigazgatója és a német Scheidt&Bachmann ügyvezető igazgatója. A BKK megvalósításában a teljes rendszert 2017-re vezetik be, lépcsőzetesen, több ütemben. A papíralapú bérletet felváltó első elektronikus bérletet a budapestiek ingyen fogják megkapni. A fejlesztésnek köszönhetően Budapest nemcsak utol fogja érni Európát, de még egy lépéssel előbbre is kerül mindazoknál, akik mögött kullogtunk évtizedeken keresztül – mondta Tarlós István a szerződés aláírásakor.

Ez komoly lépés a fővárosi közlekedés szervezésében, az utazóközönség korszerű és sokkal kényelmesebb kiszolgálásában – mondta az aláírást megelőzően Tarlós István főpolgármester. A főpolgármester felidézte, hogy 2010-ben, amikor elindították a programot, a Fővárosi Önkormányzat a BKK-t bízta meg az előkészítéssel. 2013-ra sikerült megállapodni az EBRD-vel a finanszírozásról: 54,5 millió eurós megállapodást sikerült

VÁLTOZÁS A JEGYRENDSZER BEVEZETÉSÉVEL

kötni, majd elindult a tendereztetés. 79 érdeklődő volt, majd az előminősítéseknel nyolcan maradtak állva, végül a Scheidt&Bachmann német cég nyerte el a tervezés, a kivitelezés, a karbantartás és az üzemeltetés feladatát is. A főváros saját forrásból 5,3 milliárd forintot biztosít a megvalósításhoz.

Tarlós István úgy fogalmazott: éppen ideje volt az időalapú jegyrendszer bevezetésének, „mert a jelenlegi, papíralapú rendszer már Európa szűgyene kezdett lenni”. Kitért arra, hogy a komplett beruházás 2017-ben fejeződik be, akkorra fogják elhelyezni a körülbelül 800 db kaput, amelyen az elektronikus jegyrendszer használói be tudnak lépni a metrómegállók mindegyikébe. Nem lehetséges mindenhová kapukat felszerelni, a héveknél például a falra vagy az oszlopokra szerelt érvényesítő berendezések lesznek csakúgy, mint a járműveken. Csaknem 2500 járművön mintegy 10 ezer ilyen érvényesítő berendezés lesz, másfél millió megszemélyesített és anonim (alapvetően a rendszeres utazónak szóló), valamint csaknem 9 millió eldobható chipkártyát fognak kiállítani. Utóbbi a vidékek, a turisták, a fővárosba látogatók céljait hivatott szolgálni. A rendszert ütemesen, több lépcsőben vezetik be a, először a bérleteket fogják kiváltani, utoljára a jegyeket. Hangsúlyozta: az első chipkártyákat minden budapesti ingyen fogja megkapni.

Első hallásra talán fel sem lehet mérni, milyen minőségi változást hoz kényelem szempontjából is az új rendszer. Nem kell többet sorba állni, mobiltelefonnal vagy az interneten is megvásárolhatók lesznek a jegyek és a kártyák. Budapest nemcsak utol fogja érni Európát, de még egy lépéssel előbbre is kerül mindazoknál, akik mögött kullogtunk évtizedeken keresztül.

Az elektronikus jegyrendszer bevezetésével jelentősen emelkedik a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonala. Az időalapú jegy bevezetésével megújul a tarifarendszer, az új BKK-automaták és ügyfélközpontok nyújtotta értékesítési szolgáltatásokat kiegészíti majd az internetes és mobiltelefonos vásárlási lehetőség, valamint modernizálják az ellenőrzési rendszert is. Hamarosan végleg eltűnnek tehát a papírbérletek és papírbérletek Budapesten.

Mindezek megvalósításában az elektronikus jegyrendszer világpiacának egyik legnagyobb európai szereplője, a német Scheidt&Bachmann, valamint alvállalkozójaként a hongkongi kártyarendszert is működtető Octopus lesz a BKK mint a Főváros közlekedésszervezőjének partnere. A 2013 nyarán indult beszerzési eljárás nyertes vállalkozás a szerződés értelmében nemcsak a rendszer részletes tervezését és kiépítését végzi, hanem öt éves üzemeltetését is. A Scheidt&Bachmann nem ismeretlen szereplő a budapesti közösségi közlekedésben. Az 1872-ben alapított mönchengladbach-i székhelyű cég gyártotta a BKK új jegy- és bérletkiadó automatáit is, melyekből már több mint 200 darab üzemel sikeresen Budapesten és a környező településeken.

A szerződés aláírását követően kezdődik meg az elektronikus jegyrendszer részletes, több hónapig tartó műszaki-informatikai szállítói

előkészítése, majd a tesztidőszak után először az ingyenesen utazó utasok kapnak kártyát. Ezt követi a bérlet típusú termékek kiváltása, majd ha az elektronikus kapuk és a járműfedélzeti jegykezelők cseréje megtörtént, a projekt az időalapú jegy és a díjplafon-konstrukció bevezetésével ér véget. A fejlesztésben az összes felszíni járművön új érvényesítő készülékeket szerelnek fel, valamint az összes metró- és kiemelt hévállomást automatikusan működő be- és kiléptető kapuval látják el, mindezt megelőzően pedig kiépül a rendszer központi része. A rendszer teljes egészében 2017-ben váltja ki a mai papíralapú jegyeket és bérleteket, ezért az átmeneti időszakban a két rendszer párhuzamosan működik majd.

Beszerzés és finanszírozás

Az elektronikus jegyrendszer bevezetését az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD) 54,5 millió euró értékben finanszírozza a 2013. szeptemberben aláírt Kölcsönszerződés értelmében. A Fővárosi Önkormányzat a 2013 áprilisában megkötött Fejlesztési Megállapodásból 5,3 milliárd forintot bocsátott a BKK rendelkezésére..

Változások az elektronikus jegyrendszer bevezetésével

A fejlesztéseknek köszönhetően a papírbérletet és -jegyeket felváltja egy chippel ellátott műanyag kártya, amelynek megszemélyesített és anonim formáját is választhatják az utasok. A névvel és fényképpel ellátott (megszemélyesített) utazási kártya más részére nem lesz átadható, és bármilyen kedvezményes terméket (díjmentes, nyugdíjas stb.), valamint különböző bérlet típusokat is csak ezzel a megszemélyesített műanyag kártyával lehet majd vásárolni. Az anonim kártya ezzel ellentétben fényképet és nevet nem, csak egy kártyaszámot tartalmaz, ennek megfelelően mások részére átruházható, átadható majd. Ez a kártya a hozzá rendelt egyenleg terhére kizárólag jegy típusú termékek vásárlására jogosít.

A BKV-val közösen az elektronikus jegyrendszer kiépítéséért

A beszerzési eljárás lezárása és a Scheidt&Bachmann-nal kötött szerződés aláírása után Vitézy Dávid, a BKK és Bolla Tibor, a BKV vezérigazgatója aláírta a két társaság együttműködési szerződését, amely az elektronikus jegyrendszer kiépítéséhez kapcsolódó feladatok ellátását szabályozza. Eszerint a BKK és a BKV együttműködik a kaputelepítésben, valamint az összes, a BKV által üzemeltetett felszíni jármű újrákabelezésében annak érdekében, hogy az új érvényesítő készülékeket felszerelhessek.

50 éves AZ ÚJ ERZSÉBET HÍD

Ötven éve, 1964. november 21-én, a második világháborúban felrobbantott budapesti Duna-hidak közül utolsóként adták át a forgalomnak a mára Budapest egyik jelképévé vált Erzsébet hidat.

A mai Erzsébet híd helyén álló, szintén Erzsébet magyar királynéről elnevezett híd építését a Ferenc József után elkeresztelt híddal együtt az 1893. évi XIV. törvénycikk rendelte el. Felállításukat a rohamosan fejlődő főváros növekvő igényei mellett a millenniumi ünnepek előkészületei is sürgették. 1894-ben a Magyar Királyi Kereskedelemügyi Minisztérium a két hídra közös, nemzetközi tervpályázatot írt ki. Az Erzsébet hídra beküldött 53 terv közül az első díjat Julius Kübler pályázata nyerte, azonban a megvalósítás mégsem az ő kábelhídterve szerint történt, mivel a minisztérium szakértői szerint a hazai ipar nem gyártott ehhez megfelelő acélkábeleket. Végül Kübler elgondolásait is figyelembe véve az új lánchíd terveit Czekelius Aurél irányításával a minisztérium hídosztálya és Kherndl Antal műegyetemi tanár készítette el. Bár a Ferenc József híd már 1896-ra elkészült, az Erzsébet híd építését – a pesti

hídfő körüli tereprendezési nehézségek miatt – csak 1898-ban kezdték meg. Az 1903-ban átadott, közbeeső mederpillér nélkül, függőhídként megépült híd világszenzációnak számított, korának legnagyobb (290 méter) nyílású lánchídja volt.

A gyalogosforgalom mellett omnibuszok, majd 1928-tól autóbuszok is közlekedtek a hídon. A hidat eleve – a kocsit két szélén lefektetett vágányokkal – villamosforgalomra is tervezték, de az első villamos – az elhúzódó koncessziós eljárás okán – csak 1914-ben haladhatott át a hídon. Áramellátásukra kezdetben alsó-, 1923-tól felsővezetékes rendszert alkalmaztak.

A nemzetközi szinten is elismerést szerző híd mindössze négy évtizedig szolgálta a főváros közlekedését, Budapest második világháborús ostroma során, 1945. január 18-án a Buda felé visszavonuló



német csapatok felrobbantották. Bár csak az egyik budai lánckamrában elhelyezett detonátor lépett működésbe, az is visszafordíthatatlan károkat okozott.

A második világháború végén elpusztított Duna-hidak közül az Erzsébet híd helyreállítására került sor utolsóként, mivel ennek az újjáépítése okozta a legnehezebb műszaki feladatot. Sok vitát váltott ki, hogy érdemes-e egyáltalán a régi híd eredeti helyén helyreállítani, vagy inkább újat kell építeni eltérő vonalvezetéssel. Míg a többi hídnál az eredeti formák, a műemléki jelleg megőrzése volt a cél, az Erzsébet híd esetében a korszerűség lett a meghatározó.

Még 1945-ben elkészült a felrobbantott híd mellett a népnyelv által csak „Böske” néven emlegetett ideiglenes Petőfi pontonhíd, és megkezdődött a roncsok évekig elhúzódó, óriási erőfeszítéseket igénylő kiemelése is. 1951-ben jött létre a híd újjáépítési munkálatainak előkészítésére és felügyeletére az Erzsébet Hídi Nagybizottság, amely először az eredeti formában történő újjáépítés mellett foglalt állást. Az első tervek ennek is megfelelően készültek, de főként a kelet-nyugati metró építésének elakadása, Budapest növekvő forgalmi igényeinek kielégítése miatt végül mégis egy új híd megépítése mellett döntöttek.

1959-ben minisztertanácsi határozat írta elő, hogy eredeti helyén a régi alépítmények felhasználásával egy új kábelhidat kell építeni, kétszer két forgalmi sávval és villamosvágányokkal. A hídépítés beruházója a Földalatti Vasútépítő Vállalat volt. A terveket Sávolý Pál vezetésével az Út-, és Vassúttervező Vállalat (UVATERV) Hídirodája készítette. Sávolý a korábbi híd tervező Kherndl Antal tanítványa volt, és több Duna-híd újjáépítésben részt vett. Külföldi tanulmányútja, többek között a kölni Rodenkirchen híd vizsgálata után dolgozta ki az új híd részleteit. A régi híd fő vonalait megőrizve korszerű kábelhidat tervezett, amellyel – mint az első magyar kábelhíd tervezője – beírta magát a magyar (híd)építés-történet nagykönyvébe.

A vállalkozás a bontási munkálatokkal, a közel tizenöt éve a háborús pusztítás mementójaként álló pesti hídfő eltávolításával indult. A – 6300 tonna acél felhasználásával készült – híd kivitelezése 1961-ben kezdődött a megmaradt alépítmények, hídpillérek használható részeinek beépítésével. A hídfők régi építményei helyett új, funkcionális hídfőket terveztek. Az eredeti híd 18 méteres szélességét 10 méterrel bővítették. Az építkezés 29 darab, egyenként mintegy tíz méteres, száz tonnás hídtagot és több mint ezertonnányi kábelt vett igénybe. A két tartókábel kábelkötegét 61-61 darab párhuzamosan futó elemi kábel alkotta. Az acélszerkezeteket a Ganz-MÁVAG, a kábeleket a Magyar Kábel Művek gyártotta. A budai és pesti oldalon a korábbtól eltérő, korszerű vasbeton hídfeljárók létesültek. A budai oldalon a kor legmodernebb megoldását választották, itt kereszteződések nélküli, folyamatos haladást elősegítő felüljárórendszert alakítottak ki. A kétszer két forgalmi sávú híd közepén fektették le a villamosvágányokat, a járdákat a híd két szélére, a függesztőkábeleken kívülre helyezték.



November 15-én került sor a híd átadás előtti próbaterhelésére, amit 126, összesen mintegy 2000 tonnát nyomó járművel (villamosok, autóbuszok, teherautók, locsolóautók) hajtottak végre. Az eseményt a Duna két partján több ezren nézték végig. A mozgó teherpróbák elvégzése után az új Erzsébet híd 1964. november 21-én ünnepélyes keretek között, fővárosi- és állami vezetők jelenlétében avatták fel. A megnyitás napján akkora tömeg hömpölygött át a hídon, hogy korabeli szakértők szerint ez jelentette az igazi terheléspróbát.

Az új hídon a gyalogos-, autó-, autóbuszforgalom és a villamasközlekedés is újraindult. A felavatás után a 7-es, 8-as, 19-es és 89-es autóbusz, a 19-es, 44-es, 60-as, 60A, 67-es és 68-as jelzésű villamosok is ezen a hídon közlekedtek.

Néhány év alatt a fokozott igénybevétel súlyos károkat tett a fém-szerkezetben, a villamaskocsik keltette rezgésről a híd elemei repedezni kezdtek, ezért a kelet-nyugati metró elindulásával fokozatosan leállították villamosforgalmat. Az utolsó villamos 1972. december 31-én haladt át a hídon. 1973-ban a síneket is felszedték, ezzel lehetőség nyílt a kétszer kétsávú út, kétszer háromsávúvá bővítésére.

Az elmúlt évtizedekben – kisebb-nagyobb mértékben – többször felújított híd a villamasközlekedés megszűnésével is fontos kapocs maradt Budapest két városrésze között. Napjaink közlekedésében is nélkülözhetetlen szerepet tölt be, elég csak 7-es buszcsaládra gondolni.

Közlekedési funkciója mellett a dunai látkép meghatározó része ma is, 1987 óta a Budai Várnegyeddel és a Duna-partokkal együtt az UNESCO világörökségi listáján is szerepel.

–vj–

I

II

III

IV

V

VI

H
K
Sze
Cs
P
Szo
V
H
K
Sze
Cs
P
Szo
V
H
K
Sze
Cs
P
Szo
V
H
K
Sze
Cs
P
Szo
V
H
K
Sze
Cs
P
Szo
V

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

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

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

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

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

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

H
K
Sze
Cs
P
Szo
V
H
K
Sze
Cs
P
Szo
V
H
K
Sze
Cs
P
Szo
V
H
K
Sze
Cs
P
Szo
V
H
K
Sze
Cs
P
Szo
V

2015

VII

VIII

IX

X

XI

XII

H
K
Sze
Cs
P
Szo

V

H
K
Sze
Cs
P
Szo

V

H
K
Sze
Cs
P
Szo

V

H
K
Sze
Cs
P
Szo

V

H
K
Sze
Cs
P
Szo

V

H
K
Sze
Cs
P
Szo

V

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

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

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

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

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

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

H
K
Sze
Cs
P
Szo

V

H
K
Sze
Cs
P
Szo

V

H
K
Sze
Cs
P
Szo

V

H
K
Sze
Cs
P
Szo

V

H
K
Sze
Cs
P
Szo

V

H
K
Sze
Cs
P
Szo

V

2014. november 15-én harmadik alkalommal ismét megrendezésre került az immár hagyományosnak mondható BKVs Aranybogrács Főzőverseny. A BKV Előre pályán nem kevesebb, mint 18 csapat gyűlt össze a nagy megmérettetésen. A késő őszi napfényben a csapatok most pincepörkölt-kategóriában mutathatták meg tudásukat. Mindenki izgatottan foglalta el a helyét és türelmetlenül várták a főzés kezdetét, volt, aki még forralt bort is készített ezen a hűvös reggelen. Miután minden versenyző megérkezett és nagyrészt az összes fát felaprították elkezdődhetett a főzés. Miközben minden finomság már a bográcsban rotyogott, és a nap is kisütött a versenyzők táncban is összemérték „erejüket”. A nyertes párosokat egy-egy forró kávéval díjazták a szervezők. A szakértő ételkóstoló zsűri, Korpádi Péter mesterszakács illetve gasztronómiai szakíró vezetésével, végül – sok dilemma után – a Hunok csapatát hozta ki a harmadik Aranybogrács Főzőverseny győztesének. A második helyezést a Vidéki pókhasú főzőmesterek, míg a harmadik helyezést a Best csapata érte el. Minden csapat, aki indult a versenyen elismerő oklevelet kapott és végül jó nagy lakomát csapott az egész társaság.

Mindenkinek köszönjük a részvételt, a jó hangulatot és az ínycsiklandó kóstolókat! Jövőre folytatjuk!



VIGYÁZZ, K





KÉSZ, FŐZZ!

A GYŐZTES PINCEPÖRKÖLT RECEPTJE

HOZZÁVALÓK:

1 db bőrös csülök (2.5kg)
1.5 kg. marhalábszár
1.5 kg. vadhús
1.5 kg vöröshagyma
4-5 fokhagymagerezd
1db paradicsom
1db zöld paprika (erős)
2dl vörösbor
15dgk füstölt szalonna
20dkg mangalica zsír
Fűszerek: Jó minőségű szegedi pirospaprika,
borókabogyó, köménymag, majoranna,
feketebors, só

ELKÉSZÍTÉS: A füstölt szalonnát zsírára piritjuk, hozzá adjuk a zsírt amikor felolvadt beletesszük a hagymát, paradicsomot, zöld paprikát, majd hozzá adjuk a fűszer paprikát. A húsközül előbb a vadhúst és a marha lábszár húst tesszük bele, ízlés szerint fűszerezzük a többi fűszerrel, fokhagymával. kb. 1óra múlva beletesszük a bőrös csülköt (a csülök csontját is) A vörösbor az elkészülés előtt kb. fél órával tesszük csak bele. **A legfontosabb adalék a csapat szíve, lelke volt.**

KÖRET: ZSEMLEGOMBÓC

ELKÉSZÍTÉS: 10 db zsömlé
Felkockázzuk a zsömlét, és megpírtjuk. Készítünk egy fűszeres nokedli tésztát (só, bors, fokhagyma, petrezselyem) ebbe beletesszük a piritott zsemlekockákat és forró vízben kifőzzük.

3. VILLAMOSVEZETŐ EURÓPA-BAJNOKSÁG

Barcelona

A BKV Zrt. is meghívást kapott a 3. Villamosvezető Európa-bajnokságra, melyet 2014. november 23-án rendeztek meg Barcelonában. A versenyen 8 ország 17 villamosvasúti társaságának csapata vett részt. A magyar csapaton kívül Ausztriából, Franciaországból, Hollandiából, Németországból, Romániából, Spanyolországból és Svédországból érkeztek a résztvevők. Társaságunkat a hazai forgalombiztonsági versenyen kiemelkedő eredményt elért járművezetők, Palóczi Julianna és Nagy Ferenc képviselték.



Az első versenyfeladat meghatározott sebességgel történő haladás volt, letakart kilométer-órával. Ezt követően egyetlen fékpozíció kiválasztásával kellett megállni egy táblához minél közelebb úgy, hogy a villamos a megjelölt helyet nem haladhatta meg. A versenyen szerepelt távolságbecslés is, a jármű második ajtajával, illetve a jármű végével kellett megállni a kijelölt helyen. Egyes feladatok végrehajtásánál a versenyzők hatékony együttműködésére volt szükség: hátsó vezetőállásból történő vezetéssel, a csapattag irányításával kellett a szerelvény elejét megállítani a kijelölt helyen, majd szintén a csapattársnak kellett beállítani egy eltolható akadályt úgy, hogy mi járműveinknél szélesebb, 2,65 m széles kocsí minél kisebb távolságra haladjon el mellette, az akadály érintése nélkül. A vetélkedő a közönség számára is látványos feladattal zárult: egy nagyméretű labdát kellett úgy eltalálni a villamossal, hogy az minél több tekebábút döntsön fel. A verseny során a feladatsor végrehajtásának idejét is mérték és pontozták.

A 3. Villamosvezető Európa-bajnokságot a Madrid melletti kisváros, Parla csapata nyerte. A második helyezést a rotterdami járművezetők érték el, a dobogó harmadik fokára a madridi versenyzők állhattak fel. A BKV Zrt. csapata kitűnő versenyzéssel a hatodik helyen végzett.

Járművezetőink rátermettségét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy az első hét helyen végző csapat közül a mieinken kívül a többi hat a versenyzésre kijelölt Alstom Citadis típust használja, és csak a mi versenyzőinknek sikerült közéjük beverekedni magukat, annak ellenére, hogy az előkészületek során a rendezők nagyon kevés időt biztosítottak a járműtípus megismerésére, a villamos kezelésének elsajátítására, a járműmozgatások begyakorlására.

Több közlekedési társaság jelezte, hogy szívesen rendezne bajnokságot, így a versenysorozat tovább folytatódik. A következő Európa-bajnokságot 2015-ben Bécsben rendezik.

Büszkék vagyunk kollégáinkra, gratulálunk az elért eredményhez!

A verseny végeredménye:

1. Parla
2. Rotterdam
3. Madrid
4. Lyon
5. Tenerife
6. BUDAPEST
7. Barcelona
8. Drezda
9. Berlin
10. Nagyvárad
11. Párizs
12. Bécs
13. Stuttgart
14. Lipcse
15. Norrköping
16. Bilbao/Vitoria
17. Murcia



METRÓ A MAGASBAN

Megszoktuk, hogy csak nagyvárosokban találkozhatunk metrókkal, és ez általában igaz is, de ha egyszer a közeli Tirolban járunk érdemes meglátogatni Serfaus községét, ami nem csak az egyik legrövidebb, de Európa legmagasabban fekvő metrójáratával is büszkélkedhet



Az 1429 méteren fekvő kis hegyi síközpontban található metrónak, melynek neve stílusosan Dorfbahn (azaz faluvasút) összesen négy megállója van (Parkoló, Templom, Raika, Sí-felvonó). A jármű tulajdonképpen egy alagútban futó légpárnás síkló, mely vezető nélküli üzemmódban közlekedik és a sípálya völgyállomásáig tartó 1280 méter hosszúságú, 5 százalékos emelkedővel nehezített utat, maximum 40 km/h sebességgel 7 perc alatt tudja megtenni. A befogadóképessége 135 fő, és óránként összesen kétezer utast képes szállítani. Az irányítórendszere teljesen automatizált,

az állomások pedig annyira biztonságosak, hogy a peronok ajtóit csak akkor nyílnak, ha már megállt a jármű.

A metró 1986-ban épült. A cél az volt, hogy a települést mentesítsék a megnövekedett idegenforgalom alól, mivel Serfaus egy kiváló sípályákkal rendelkező alpesi zsáktelepülés, ezért a hosszú síszezonzban a sok ide tartó autós turistának köszönhetően állandó dugók alakultak ki a faluban. 1970-ben határozták el először, hogy ennek valahogy véget kell vetni, de először csupán hatalmas parkolókat építettek a faluszélen és buszokkal szállították a síe-

lőket a felvonókhoz. Azonban az ausztriai idegenforgalom fellendülésének köszönhetően az ide érkező turisták száma egyre csak egyre nőtt, a felhordó buszok kapacitása pedig véges volt.

1983-ban született meg az a különösnek tűnő elképzelés, hogy egy földalatti vasutat kellene építeni. A tervet nyomban tett is követte és 1984-ben elkezdték az építkezést.

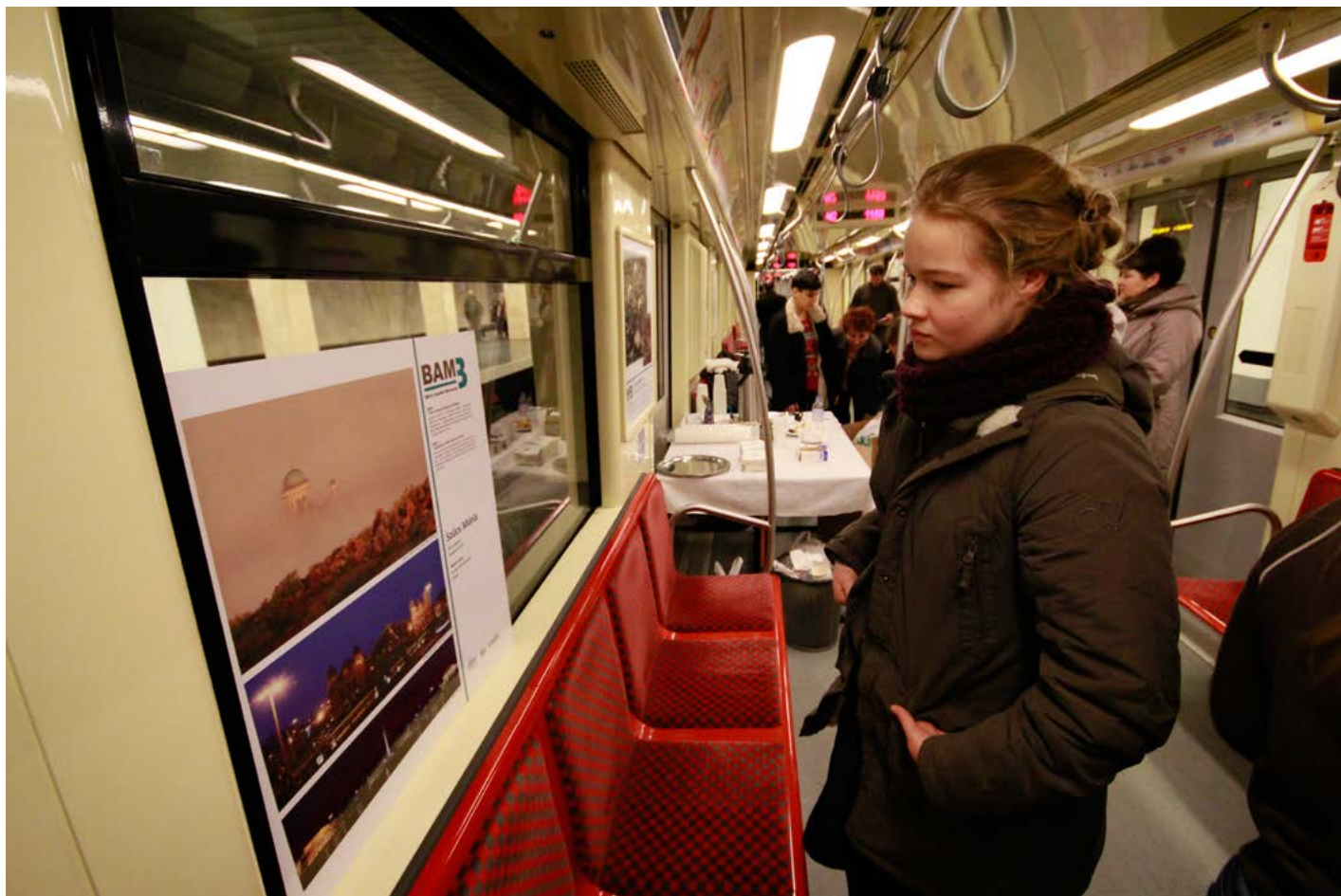
A hivatalos megnyitóra 1986. január 16-án került sor, és azóta az autókat a falu eleji parkolóban kell hagyni, cserébe viszont a metró ingyenesen szállítja az utasokat.

a Go & Visit blog nyomán



BAM3, AZ UTAZÓ KIÁLLÍTÁS

Metrókocsikon az amatőr BKV-s művészek munkái



Ismét megrendeztük BAM3 (BKV-s Amatőr Alkotók) kiállításunkat – ezúttal harmadik alkalommal. A kiállítást Bolla Tibor vezérigazgató nyitotta meg, majd oklevéllel köszöntötte a kiállítókat. A jó hangulatú rendezvényen a 18 alkotó nemcsak a közel 40 művészi tablót tekinthette meg, de remek alkalom volt arra is, hogy a különböző területen dolgozó, különböző technikával alkotó kollégák megismerjék egymást és munkáikat. A kiállítás decembert elejétől körülbelül két hónapig látható majd az M2 és M4 vonalakon futó két-két szerelvényben. Mindenkit várunk szeretettel ezen a rendhagyó utazó kiállításon.

KIÁLLÍTÓK:

Antalfi-Farkas Erzsébet – nemzetközi munkatárs; fotó
Bákai László – forgalmi ügyeletes; festmény
Balla Györgyi – menedzser asszisztens; bőrdíszmű
Csibi-Kuti Zsuzsanna – ügyintéző; gyöngyfüzés
Ekker István – villamos járművezető; festmény
Hornyák Zoltán – autóbuszvezető; fafaragás
Horváth Szabolcs – autóbuszvezető; makett
Juhászné Miklós Judit – adminisztratív munkatárs (nyugdíjas); festmény és paverpol technika
Keresztes Ferenc – autóbuszvezető; festmény
Kiss Péter Lajos – üzemmérnök; fotó
Kovácsné Kiss Katalin – metróvezető; rajz
Lovas Gábor – metróvezető; fotó
Móri Ildikó – autóbuszvezető; doboz dekoráció
Pesti János – autóbuszvezető; fafaragás
Román Márta – főmunkatárs (nyugdíjas); papírmetszet
Sógor Endre – autóbuszvezető; rajz
Szücs Mária – főmunkatárs; fotó
Veszselovszky Zsolt – műszaki operátor; fotó

KINEK KÖSZÖNHETJÜK A BKV-S VÉRADÁSOKAT?

Beszélgetés Hajdúné Lászlóffy Ildikóval

Idén Társaságunk nyerte el a Magyar Vöröskereszt Véradóbarát Munkahely díját. Az elismerésre azok a cégek pályázhatnak sikeresen, amelyek rendszeresen teret adnak a munkahelyi véradásoknak, és kollégáikat is motiválják, hogy minél nagyobb számban vegyenek részt azokon. A BKV Zrt. hosszú évek óta elhivatott támogatója a társadalmi felelősségvállalás e formájának, több mint 40 éve rendszeresen szervez véradást a vezetőség kiemelt támogatásával. Ebből az apropóból beszélgettünk a BKV Vöröskereszt titkárával, Hajdúné Lászlóffy Ildikóval, hiszen az ő alázatos munkája nélkül nem nyerhettük volna el a díjat.

Hogyan lettél a BKV Zrt. munkahelyi vöröskereszt titkára?

1969-ben kerültem a vállalathoz, mint kezdő mérnök, ugyanis elektromérnök végzettségem van. Az Energiagazdálkodási Irodán dolgoztam, mint csoportvezető, amikor a főnököm megkért, hogy vállaljam el az igazgatóság vöröskeresztes alapszervezeti titkárának feladatait is. 1981-ben egyesítették a vállalatnál működő alapszervezeteket, és felkértek, hogy főállásban vállaljam el a vezetésüket. Így alakult meg a BKV Vöröskeresztes Munkahelyi Szervezete 40 alapszervezettel, melynek titkára lettem.

Milyen feladatokat kell ellátnod?

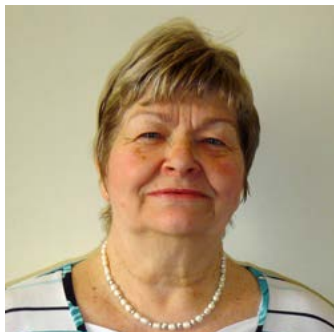
Mára eléggé leszűkült a feladatok köre, csupán a tagszervezés és a véradás maradt. Régen orvos előadásokat tartottunk, egészségügyi szűréseket végeztünk és elsősegély tanfolyamokat is szerveztünk. Ruhákat és adományokat is gyűjtöttünk a rászorulóknak.

Mit jelent számodra az, hogy idén a BKV nyerte el a Vöröskereszt Véradóbarát Munkahely díját?

Boldog vagyok, hogy sikerült megkapni ezt a rangos kitüntetést – ez a véradással kapcsolatos munka legnagyobb elismerése, amely minősíti a Vezetők hozzáállását is, hiszen ha nem engedélyeznék a munkaidőben lévő véradásokat, a jelentős vérmennyiség nagy része elveszne.

Bár sokan nem tudják, de van már néhány kitüntetésünk, amit a BKV

kapott: Henry Dunant emléklap, Budapesti zászló, Kiváló Vöröskeresztes Munkáért emléklap. Igazság szerint minden elismerést megkaptunk, amit lehetett, már csak az új kitüntetés hiányzott. Én is kaptam néhányat: "Kiváló vöröskeresztes munkáért" bronz-, ezüst- és aranyérmeket – utóbbit kétszer is, Henry Dunant emlékérmeket, Budapesti emléklap, a "Kiváló véradó 75-szörös" és – a legnagyobb – „Kiváló véradószervező” díjakat.



Kik munkálkodnak azon, hogy a véradások létrejöhessenek?

A Száva kocsiszinben Gál Zoltánné, a Trolibusznál Kun Mária, a Metró kocsiszinben Surányi Istvánné és Raczki Istvánné, a Cinkota HÉV-nél Molnár József, a Székházban Szántó Béláné, Berta Já-

nosné és Kakas Mihályné segíti a munkámat. És idén már a 4-es Metróra is megindult a véradás.

Jól tudom, hogy nyugdíjasként végzed ezt a fontos feladatot?

Igen. Én már olyan régen végzem ezt a munkát, hogy hiányozna, ha nem foglalkozhatnék vele. Szeretem a véradókat, szeretem, hogy szervezett véradó ünnepeken köszönteni tudjuk őket.

Úgy tűnik, nagyon aktívan telnek a nyugdíjas éveid. Mesélnél arról egy kicsit, hogy mivel foglalkozol szabadidődben?

A szabadidőmet is aktívan töltöm. Például tornát szervezek heti két alkalommal itt a BKV székházban. A jelenlegi BKV-s „munkámon” felül a kerületi vöröskeresztnél is önkénteskedem: itt kiosztjuk a kerületi pékségben előző nap megmaradt péksüteményt és kenyeret a rászorultaknak, adományokat válogatunk, vásárlás és ingyen ruha kiosztásnál valamint ételmentes segélyosztásnál segítünk a gazdasági vezetőmmel együtt. A kerületi vöröskeresztes szervezetnél vezetőségi tag is vagyok. Részt veszek a BKV TTSZ munkájában is, főleg a lövészeteken az értékelésben, de az éves Mikulás rendezvényen is sokat tevékenykedek. Ezen felül, de nem utolsó sorban van 3 gyerekem és 4 unokám: 2 fiú és 2 lány. Amikor szükség van rám, megpróbálok szabaddá tenni magam – sok örömem van bennük.

—SO—





A MI HOLLY

Ki ne ismerné a slágert: Nekem a Balaton a riviéra... Másoknak a BKV telephelyei, a metró alagútjai, vagy a csodált és sokat szidott járművei jelentik Hollywoodot. Hogy ez kicsit nagyképű megállapításnak tűnik? El sem tudják képzelni a kedves olvasók, hogy évente hány és hány filmgyártó, fotós keres meg bennünket azzal, hogy engedélyezzük a területeinken, járműveinken való forgatást. Szakterületeinknek, szakembereinknek ez bizony időnként komoly fejfájást okoz, de azért mégiscsak jó érzés viszontlátni egy-egy BKV-s „műtárgyat” vagy járművet a világ minden táját bejárt, időnként fesztiváldíjas filmekben, vagy népszerű, sokáig sugárzott reklámokban, esetleg egy-egy művészi fotón...





WOODUNK

A Budapesten forgatott filmek rendezőinek szinte mindig felkelti az érdeklődését valamelyik metróalagút, vagy járműtelephely, de filmes körökben népszerűek a számunkra csak a mindennapi munkát, utazást jelentő járművek is.

A bőség zavarával küzdve választottuk ki azt a néhány filmet, amelynek úgynevezett werkfotóit és plakátjait most közzéteszük.

Az időben visszafelé haladva egy fesztiváldíjas filmről mindenképp említést kell tenni. Reisz Gábor, *Van valami furcsa, valami megmagyarázhatatlan* című filmje a 11. miskolci Jameson CineFesten nyerte el a rangos elismerést. A javarészt a BKV járművein és területein játszódó film a mai fiatalok felnőtté válással, önállósodással való küzdelmeit, sodródását mutatja be olykor humoros, olykor könnyeztető módon. Mindenki magára ismerhet itt – a szülő és a gyerek... A filmet a 7-es buszra álmolta a rendező.

Világhírű alkotás született Mundruczó Kornél keze alatt is. A *Fehér Isten* stábjá több napon keresztül forgatott a Ferencváros Villamos

Kocsiszínben, de az ott felvett jelenetek végül nem kerültek be a filmbe. Azért bizonyára mi is hozzájárultunk az alkotás sikeréhez! Mundruczó Kornél Fehér isten című filmje nyerte az *Un Certain Regard* kategória fődíját a cannes-i filmfesztiválon.

Biztosan sokan emlékeznek az olvasók közül is, milyen nagy felfordulást okozott a városban a *Die Hard 5* forgatása. Ebből is kivettük a részünket, hisz Bruce Willis megfordult a Szabó Ervin téri Forgalmirányító Központ árkádjai alatt is, megakadályozva ezzel az épületbe való bejutást 3 napon keresztül, és – persze nem melleleg -, még a buszokat is elterelték miatta, ahogy az a fotón is látható.

És most ugorjunk egy nagyot visszafelé az időben! A *Kontroll* című filmről 2003-ban így írt az Index: „Négy nap alatt harmincezen nézték meg a budapesti metróban forgatott filmet, ezzel a *Mátrix*: Forradalmakon kívül minden ebben a hónapban bemutatott produkciónál sikeresebb lett a *Kontroll*. A budapesti metróban forgatott filmet egyszerre húsz kópiával kezdték el vetíteni, ebből tíz a fővárosi multiplexekbe és művészmozikba jutott, míg a többi tekercest nyolc vidéki város filmszínházában vetítik.”

Azonban nem csak játékfilmeket, számtalan reklámfilmet, úti filmet, turistáknak szóló ismertetőt és a technikai érdeklődésű embereknek szánt filmet is forgattak nálunk. A még be nem mutatott, de a Discovery Channel számára készült *Attraktor* munkacímű film egyes epizódjait is a budapesti metróban forgatták az Index munkatársai.

A sok munka mellé még több munkát ad a BKV-soknak egy-egy forgatás, fotózás, de azon túl, hogy a Társaság bevételeit növelik a bérleti és felügyeleti díjak, a jó hírnevünket is öregbítik. Eddig minden hazai és külföldi forgatócsoport kedves, elismerő és hálás szavakkal nyilatkozott még az őket segítő szakemberek rugalmasságáról, hozzáértéséről és türelméről. Vissza is térnek hozzánk többségében, mi meg örülünk a sikereknek, amelyekhez kicsit – vagy nem is olyan kicsit – mi is hozzájárultunk.

–kmt–

KREATÍV KARÁCSONY

Ezúttal olyan kreatív ötleteket gyűjtöttünk össze, amelyek saját készítésű ajándékként és egyben karácsonyi dekorációként is használhatók. Nem kell hozzá különös tehetség, elég egy kis kézügyesség, odafigyelés és kellő elszántság, hogy egyedi hangulatúvá varázsoljuk otthonunkat az ünnepi időszakra. És ne felejtsük el: az az ajándék, amelybe szívünket-lelkünket is beledolgoztuk kedvesebb a szereteteink számára – különösen karácsonykor, a szeretet ünnepén.

Zsírkrétával színezett mécses

A MÉCSES ELKÉSZÍTÉSÉHEZ

SZÜKSÉGES:

- viasz (leresztelt gyertyavégeket, de hobbiboltban is kapható)
- mikrózható papírpohár
- mécsesstartó (átlátszó üveg-pohár)
- kanócsra
- színes zsírkréta

Egy kis viaszt fel kell melegíteni a mikróban, hogy a mécsesstartó aljában fixálni tudjuk a kanócot.

FIGYELEM: csak rövid ideig, alacsony fokozaton és nagy odafigyeléssel szabad melegíteni a viaszt, mert begyulladhat!

Ezután a többi papírpohárban elkészítjük a színes viaszt úgy, hogy a viaszt együtt melegítjük a zsírkrétával, hogy megolvadjanak, majd spatulával vagy egy fadarabbal addig keverjük, míg egyenlete színt nem kapunk. Ezt érdemes színenként sorban, egymás után elvégezni, hogy ne dermedjen meg a viasz, amíg a másik színnel még dolgozunk. A papírpohárban tehát az első színt elkészítjük, majd a mécsesstartóba öntjük. Megvárjuk, míg megdermed (20-30 perc) és jöhet rá a következő réteg. Ha a mécsesstartót megdöntjük, változtatjuk az egyes színeknél a dőlésszöveget, érdekes formákat kapunk.



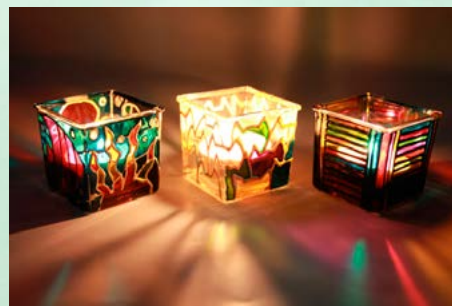


Üvegfestés

AZ ÜVEGMÉCSES ELKÉSZÍTÉSÉHEZ SZÜKSÉGES:

- üvegpohár, mécsestartó, üveg váza
- színes üvegfestékek
- kontúr
- ecset és hígító (én az egyszerű kitöltésekhez gyufavéget, fogpiszkálót használok)

Jó felhasználása például a már elégetett illatgyertyák után megmaradt üvegeknek. Kontúrral megrajzoljuk a mintát. Érdekes nem túl nagy felületeket egy színre hagyni a festék megfolyása miatt (különösen nem szögletes üvegek esetében) és így színesebb is lesz a végeredmény. A megszáradt kontúrok közötti részekben egyenletesen kell eloszlatni a festéket. Ha minden színhez külön fogpiszkálót, vagy gyufát használunk, nincs szükségünk hígítóra sem. A minták tárháza pedig végtelen...

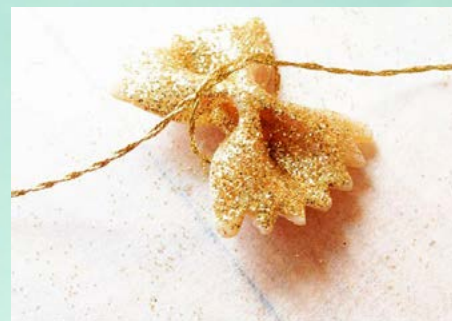


Hógömb

A HÓGÖMB ELKÉSZÍTÉSÉHEZ SZÜKSÉGES:

- befőttes üveg
- kis műanyag vagy kerámia figurák
- ragasztó (vízálló)
- desztillált víz
- glicerín (ettől száll szépen a „hó” a gömbben, patikában beszerezhető)
- csillámpor (kókuszreszelék)

A díszeket az előre eltervezett kompozícióban a befőttesüveg fedőjére kell ragasztani belülről. Ha azt szeretnénk, hogy kiemelkedjen kicsit, azaz a kész üveggömbben magasabban álljanak a díszek, érdemes ásványvizes kupakra (amit jól el lehet takarni például ráragasztott műfenyő darabkával, vagy festéssel, persze vízben nem oldódó anyagokat használva), kis üvegcsére ragasztani a díszet, majd ezt a fedőre ragasztani. Amikor megszáradt, az üveget fel kell önteni (még nem teljesen) desztillált vízzel, majd 1,5-2 kanál glicerint és a csillámport hozzáadni. Érdekes kicsit kipróbálni, hogy mennyire szépen „hullik a hó” az üvegben. Ha túl híg a víz, glicerinnel dúsítjuk és végül teljesen teletöltjük az üveget. Ezután a már csak rá kell csavarni a kupakot, ellenőrizni, hogy nem szivárog (érdemes végleg odaragasztani a fedőt az üveghez) és jól megrázni, hadd essen a hó!



Színes téstagirland

A GIRLAND ELKÉSZÍTÉSÉHEZ SZÜKSÉGES:

- masni tészta
- ragasztó
- csillámpor
- zsinór

A képek magukért beszélnek: a tésztákat be- ragasztózzuk, megszórjuk, meghempergetjük a csillámporban, és ha megszáradt csak egymás után felcsomózzuk a zsinógre. Falra, karácsonyfára, ablakba, vagy akár az ünnepi asztalon igazán vidám kiegészítő.

Gombolja újra

Ha pedig nem csak az otthonunkat öltöztetnénk karácsonyi hangulatba, ezzel az egyszerű ötlettel a legegyszerűbb ing és blúz is ünneplővé válik. Csak egy kis filc anyag kell hozzá, amit fenyő vagy éppen hópihe alakúra vágunk, közepén a gombnak egy kis réssel és máris kész az ünnepi gombolás.



Forrás:

www.lovethispic.com
www.ohlovelyday.com/
www.thegoldjellybean.com/
www.marthastewart.com/
 & saját ötletek

A SZENTENDREI MÚZEUM VENDÉGKÖNYVÉBŐL

A BKV múzeumnak nagy sikere volt az idegenforgalmi csúcsidőben, így válogattunk néhány bejegyzést a vendégkönyvből. Az ország egyetlen városi tömegközlekedési szakgyűjteménye ősszel főleg az iskolai kirándulások kedvelt célpontja. Aki még nem járt ott, október 31-ig, a szokásos téli zárás előtt feltétlenül pótolja.

„Egy nagyon érdekes időutazásban volt részünk. Csodálatos, hogy hogyan lehet régi dolgokat megőrizni. Kívánom, hogy még nagyon sok kicsit és nagy gyerek láthassa ezt a kiállítást.”

„Gratulálunk az igényes, színvonalas kiállításhoz – így a következő generáció is megismerheti a múlt közlekedési eszközeit.”

„Örömmel láttam újra a gyerekoromban használt régi járműveket és külön örömmel töltöttem el, hogy kedvenc buszomon, az Ikarus 180-ason még utazni is lehetett. Remélem, hogy a jövőben még több jármű lesz ismét üzemképesé varázsolva.”

„Most interesting. I love HARASZTI the steam tram. Excellent!”

„Végre egy olyan múzeum, ahol a fiatalok is jól érzik magukat és érdekesnek találják. További sok sikert kívánunk munkájukhoz. SZMK Csonka János Tagintézménye (Szeged)”

„Leendő szentendrei HÉV járművezetőként már épp ideje volt a Tömegközlekedési Múzeumban tiszteletemet tenni. Örülök, hogy sok idős jármű méltó helyet kapott itt. Fenntartásukhoz és megőrzésükhöz jó erőt kívánok.”

„A füzesabonyi Széchenyi Ált. Iskola alsós táborozóival a múlt héten meglátogattuk a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumot. Mi felnőttek nosztalgizva nézhettünk ezekre a régi csodákra, de nagyon élvezték a gyerekek is, hogy minden testközben volt, felszállhattak a járművekre, csöngethettek, kipróbálhattak mindent. Tényleg élmény volt mindnyájunknak! Legfőképpen azt szeretném megköszönni, hogy minden dolgozó, akivel csak találkoztunk, nagyon kedves, türelmes, segítőkész és gyerekbarát volt!”

„Igazi élmény volt látni, hogy milyen járművekkel utaznak elődeink. Igazán jó állapotban vannak a régi közlekedési eszközök.”

„Imádom a BKV-t! Kisgyerekkorunk óta visszajövünk. Még mindig lebilcsincsel.”

„Nagyon jó volt a múzeum, tök jó volt, hogy ki lehetett próbálni a járműveket.”

„Csodálatos volt a múzeum, biztos, hogy vissza fogunk még térni.”

„Nagyon jó, hogy ilyen szép állapotban viszontláthatjuk ezeket a gyönyörű járműveket. Szívesen jövünk legközelebb is.”

„Új ismereteket tudtam meg és nagyon tetszett a járműkiállítás.”

„Nagyon informatív, gazdag tárlat. A család apraja-nagyja élvezte. Köszönjük!”

„Very nice museum! I hope to visit you again.”

„Nagyon örülök, hogy megtekintettük ezeket a páratlan műszaki alkotásokat a múltból. Reméljük, hogy lesz alkalom ismét felkeresni e kiállítást.”

„Leendő szentendrei HÉV járművezetőként már épp ideje volt a Tömegközlekedési Múzeumban tiszteletemet tenni. Örülök, hogy sok idős jármű méltó helyet kapott itt. Fenntartásukhoz és megőrzésükhöz jó erőt kívánok.”

„Köszönjük az FKF ZRT természetjáró csoportja nevében. Milyen jó visszaemlékezni!”

„Köszönöm, hogy van ilyen múzeum ezen a szép helyen.”

„Nagyon örülök, hogy itt lehettem és láthattam hazánk történetének gépcsodáit, egyben átélhettem az ország közlekedésének történelmi pillanatait.”

„Ez a világ legjobb tömegközlekedési múzeuma!”



GYEREKSAROK

MAMA HOTEL 2

Nehéz feladatra vállalkoztam, amikor azt ígértem, közösen megkeressük a választ arra, hogyan segíthetnek a szülők felnőtté váló gyermekeiknek, illetve mit tehetnek az elvágyódók.

Ami lényeges, hogy engedjünk teret – természetesen a szükséges határok kijelölése és betartása mellett – a gyermekeinknek, már kicsi korukban se akadályozzuk, gátoljuk az önállósodást mindenáron. Kamaszok esetében ez különösen fontos. Figyeljünk oda, mert a szülők féltelme gyermekük lázadásától a kamaszt visszahúzódná, gátolossá teheti, aki ennek következtében nem tud kortársaival kapcsolatot teremteni. Azzal, hogy burokban tartjuk gyermekünket, nem segítjük a fejlődését. **A legtöbb, amit adhatunk, hogy higgadtan biztosítjuk a gyermekünket: mi mindig ott állunk mögötte és bármikor támaszkodhat ránk.**

Mikor költözzön el gyermekünk otthonról?

Pontosan nem lehet megmondani, hogy hány évesen válik éretté a fiatal az elköltöztetésre. Van, aki csak 40 évesen lesz önálló, más már 16-18 évesen. A lényeg, hogy a leválás folyamatát segítsük, ne gátoljuk, de ne is erőszakoljuk.

A kollégiumok, a szülői háztól távol folytatott tanulmányok általában segítik a leválást. A fizikai távolság nem az egyetlen szempontja a függetlenedésnek. Hiába költözik el valaki otthonról, ha belül nem tudta kialakítani saját értékrendjét, túlzottan függ szülei véleményétől, esetleg igényli, hogy mindig megmondják neki, mit tegyen. A túlzott függés ellentétének tűnik az, amikor örök lázadóként, minden tekintéllyel szembe szegül. De az ilyen fiatal épp hogy – persze csak a lelke mélyén – szintén gyermek maradt; azért harcol a szüleiével állandóan, mert nem tudja magabiztosan, higgadtan képviselni a saját elképzeléseit.

Sok fiatal önállósodását nehezíti, hogy felnőtt fejjel is kénytelen egy fedél alatt élni szüleiével, azok anyagi támogatását kénytelen elfogadni. Ez nagyon nehéz helyzetet teremthet,

hiszen olyan akadályok nehezítik a leválást, amelyeken egyik fél sem tud változtatni.

„Az új nemzedék legfontosabb életrészt az egy olyan világban éli, ahol a társadalomban az elhomályosult tradíciók helyett csupán ködös és távoli igazodási pontok léteznek – véli Székely Levente szerkesztő. Ebben a változóvilágban a fiatalok kevésbé köteleződnek el, nehezebben kötnek házasságot, alig vállalnak gyermekeket, bizonytalanok a továbbtanulással, a munkával, a menni vagy maradni kérdésével kapcsolatban, bizonytalanok értékviselkedésükben és kevésbé biztosak a jövőjükben.” – olvasható a Társadalomkutatás – Magyar Ifjúság 2012 című tanulmánykötetben.

Nem pusztán kényszer – például az anyagi lehetőségek vagy a stabil partnerkapcsolat hiánya –, hanem a szülői ház nyújtotta kényelem is késlelteti a leválási folyamatot a kutatás vezetője szerint. A felmérés azt mutatta, hogy a szüleikkel együtt élő 15-29 éves fiatalok 41 százaléka nem szeretne külön költözni a köz-eljövőben.

A leválási folyamat olyan eseményeit, mint az elköltözés, házasságkötés, a 15-19 évesek még 21-27 éves koruk között tervezik, a 25-29 évesek viszont már csak 26-31 éves korukra várják.

Mára a késői családalapítás mellett megjelent az akaratlagos gyermektelenség és a „vállalt egyedüllét” is.

Később létesítenek együtt élő párkapcsolatot, mint a korábbi generációk, bár korán kezdik az „együtt járást”, hiszen tizenhét éves korára már minden második lánynak és húszéves korára már minden második fiúnak volt legalább egy párkapcsolata. Az összeköltözéssel azonban a többség megvárja a tanulmányok

befejezését, és az élettársi kapcsolatokban élők aránya is csak 23-24 éves korban kezd jelentősen emelkedni.

A válaszadók többsége fontosnak tartotta a házasságot, tehát többségük esetében nem akaratlagos szingli életmódról van szó. A „hagyományos” kétgyermekes családmódel elképzelése élénken él bennük, a válaszadók több mint fele két gyermeket szeretne.

Hogy mit vonhatunk le a fentiekből?

A mai fiatalok számára ugyanúgy fontos a biztonság, a kiszámíthatóság, a családi hagyományok ápolása – annak ellenére, hogy az ezredforduló utáni felpörgött világot felületesen szemlélve nem ezt gondolnánk.

Ma késznek kell lennünk arra, hogy a gyorsan változó világban meg tudjunk állni a lábunkon, képesek legyünk a körülményekhez mielőbb alkalmazkodni, mert ha nem tesszük, elveszíthetjük a munkánkat, a megélhetésünket és ezzel együtt akár az önbecsülésünket is. Tudni kell mindig újra kezdeni, de ez csak annak sikerül, aki eléggé bízik önmagában ahhoz, hogy elhiggye, képes rá.

Honnan jön ez a képesség? Velünk született vagy tanult és tapasztalt? Egy kicsit ez is, és az is. Mindenesetre, a szülő sokat tehet annak érdekében, hogy gyermeke felnőve önállóan meg tudjon állni a lábán, hogy biztonságban érezze magát akkor is, ha nincs körülötte a családi „védőernyő” és felelősséget merjen vállalni saját magáért, s képesnek érezze magát a szülői szerepre is, ha eljön az ideje. Tanítsuk meg felelősséget vállalni a gyermekeinket, ne akarjunk minden problémát megoldani helyettük, ne mi vívjuk meg a harcaikat, de biztosítsuk őket a szeretetünkről és arról, hogy hiszünk bennük, hogy nagyra értékeljük őket.

Összeállította: KMT

KEDVEZMÉNNYEL A CSODÁK VILÁGÁBA



A Fővárosi Nagycirkusz Zéró Gravitáció című, magas színvonalú műsorát látva időnként ugyancsak elszorul az ember torka az izgalomtól és az álmélkodástól. A látvány alapján valóban úgy tűnik, hogy a programban szereplő artistákra nem hat a gravitáció. Aki kíváncsi erre a különleges előadásra, december 31-ig a BKV munkatársainak nyújtott kedvezményt igénybe véve csodálhatja meg barátaival, családtagjaival a levegőben otthonosan mozgó előadóművészeket. És itt nincs vége a csodának, mert az előadás folytatódik...

2015. január 10-én az új cirkuszévad a Magyar Cirkuszcsillagok című fergeteges gálával indul. Kollégáink a jegyigénylő nyomtatványt kitöltve (<http://goo.gl/forms/QRi7uPMZn>) és azt a vincze.judit@maciva.hu címre megküldve foglalhatnak jegyet az előadásokra. A kedvezmény mértéke az 1. és II. kategóriájú helyárból – március 31-ig hétköznapokon 40%, munkaszüneti- és ünnepnapokon pedig 25%.

KÖZLEKEDIK A SZÉKESFŐVÁROS

A budapesti villamosokról hajlamosak vagyunk azt hinni, hogy mindig is sárgák voltak, ami így nem igaz. Ráadásul a két világháború között nem is azt a sárgát használták, amit mi ismerünk, hanem egy sokkal élénkebbet. Aki belelapoz a Közlekedik a székesfőváros című kötetbe, az a szövegek háttereként megtalálhatja az „igazi sárgát”.



Akik kicsit is jártasak a magyar történelem útvesztőjében, azok könnyen megtippelhetik, hogy mikor volt/lehetett vörös a budapesti villamos! Naná, hogy a Tanácsköztársaság idején, a teljes káosz közepette, amikor a tényleges, mindennapi szükségletek kielégítése is komoly gondot okozott és a tömegközlekedés működésben tartása is kihívást jelentett. Ráadásul – a körülményektől eltekintve – nem is az volt az igazán érdekes, hogy vörösre festették a villamosokat, ahogy az sem furcsa, hogy ilyen alapra felfestették, hogy *Világ proletárjai egyesüljete!* A történet igazán meghökkentő része, hogy ezeket a május 1-én forgalomba állított villamosokat a Munka Ünnepeén utasok nem vehették igénybe! A járművek propagandacéllal közlekedtek (aki utazik, az – teljesen logikus elgondolás szerint – sem azt nem látja, hogy a villamos vörös, sem pedig azt, hogy mi van ráírva!)

Persze, ez csak egyetlen, önkényesen kiszakított történet, csak néhány oldal a majd' háromszázból! És arra sem mernék megesküdni, hogy a legcifrább, vagy a legborzítóbb. Tényleg aranybánya, amit a két szerző összeszedett. Ráadásul az időbeli távolság miatt még röhögni (kacarászni) is szabad azon, amit eleink műveltek. A huszadik századi kultúra legvonzóbb fogalmai öltenek testet a közlekedéstörténeti munkában, a figyelmes olvasó, ha „messziről jött emberként” tekint a történetekre, akkor megtalálja benne, az abszurd mellett a szürreális is, de néha egy-egy (igaz) történet háttérében mintha dadaista provokátorok bujkálnának.

Grozdi Hahó (librius.hu)



MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2014. tél
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Fodor Zsanett • Szerkesztőség: 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15.

Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024 • 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.gyomaiakner.hu>

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj BKV-s dolgozóknak 27.000.- Ft helyett 15.000.- Ft.
A gyakorlati vezetés első 15 órája 10.500.- Ft kedvezménnyel.
Órai anyagai, házi feladatok tankönyv és teszt cd ajándékba.
Tanfolyamok havonta folyamatosan indulnak
Tóth Zoltán Autósiskolában 1143 Bp. Hungária krt. 136. fszt. 10.
További információ: 20/323-4688 (bármikor hívható),
1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

GYORSKÖLCSÖN!
Munkáltatói nélkül!

Passzív BAR-listásoknak is
25-éves kortól,
75-éves korban is.

Érdeklődni lehet:
Szűcs Sándor

06-30-841-0329
06-30-841-0330

e-mail:
hitelciti@gmail.com

INGATLAN

ELADÓ lakás Újpesten (Izzó-lakótelepen), parkos helyen, jó közlekedéssel, egy 4 emeletes ház 3. emeletén (ház központi kazánnal) egy 69 m²-es, 2,5 szobás, étkezős, 8 m² erkélyes, világos, tágas lakás. A lakás azonnal beköltöztethető, parkettás, járólappos, a konyhából kis kamra nyílik. A lakáshoz pincerész is tartozik. Irányár: 12.000.000 Ft. Érdeklődni: 20 374-22-43 telefonon lehet. VÁSÁROLNÉK kis (egyszobás vagy garzon) lakást a 4/6-os villamos vonalán, a Margit hídtól a Moszkva térig. (Ha kell adhatok nagyobb cserelést is!) Tel.: 06 30 6467574

ORVOSI RENDELŐNEK, ügyvédi irodának is alkalmas 5 szobás magasszobrász lakás a MAM-MUTNÁL (Pény u. Piacnál) eladó! Tel.: 06306467574

SZÁNTÓFÖLDEK tulajdonostól eladók! Budapest XVII. kerületében és Szentendre, Pécel, Délegyháza településekhez közeli területeken található szántóföldek eladók. Nagyságuk 800 és 6000 négyzetméter között mozog. Ár megegyezés szerint. Érdeklődni a +36 1 256 33 52 telefonszámon lehet.

ELADÓ a XVIII. kerületi Lakatos lakótelepen, Kőbánya-Kispestől 5 percre busszal, egy I. emeleti, 62 m²-es, 1 + 2 fél szobás, félig felújított, nagy erkélyes (10 m²), ház központi fűtéses, családi házas övezetbe néző lakás. A lakás előnye, hogy az éjszakai buszok 15 percenként járnak. Irányár: 10,2 M Ft, érdeklődni lehet: Gálszécsi Erika 24-288, 20 9330014 telefonon.

ELADÓ a Balatontól, Hévíztől, Sár-vártól 20-30 km-re - a Balatont Sopronnal összekötő 84-es főút mellett - Nemesházyban 96m² alapterületű, (2 szoba, fürdő, WC,

konyha, nappali, kertre néző terasz) alapincézett, központi fűtéses családi ház - tetőtér beépítési lehetőséggel - nagy kerttel (s további telekvásárlási lehetőséggel). Irányár 12,5 millió forint. A hirdetés megjelenése után elsőként jelentkező vásárló 500 000 Ft kedvezmény kap! Érdeklődni lehet a +36 20 437 3157-es, vagy +36 30 477 8340-es telefonszámon. <http://www.utazazitthon.hu/sarosfohalastavak-termeszetvedelmi-terulet-nemeshany.html>

SZUPERÜL FELÚJÍTOTT 3 szobás lakás a Margit híd budai oldalánál eladó! (kisebbit beszámítok!) Tel.: 06702100553

ELADÓ, elcserélhető 3 szoba összkomfortos családi ház Szigetahal központjában. A ház kialakításánál fogva pihenésre, vállalkozásra, kertészkedésre, állattartásra is alkalmas. Lakótér 70m²+12m² terasz. A tetőtér beépíthető. Szuterén 70m², ami garáznak, műhelynek, irodának, üzletnek, stb. is alkalmas. Kert 780m². Locsolás saját kútról megoldható. Cseré esetén kisebb családi ház, 2 szobás panellakás

beszámítható értékegyeztetéssel. Irányár: 14,5 M Ft. Érdeklődni a 24 226 melléken, illetve +36 70 7736875

ELADÓ Duna Pláznál, a Csuka utcában, négyemeletes házban 47 négyzetméteres másfél szobás komfortos, gázkonvektoros, lödzsás, szövetkezesi kezelésben lévő, 1978-ban átadott kelet-déleleti fekvésű beköltöztethető örökklakás. A lakáshoz 1/5 rész tároló is tartozik a pincszinten. Ár: 12 800 000Ft. Tel.: 06 20 9767875

PEDAGÓGUS bérelne Óbudán, vagy közeli kerületben zárható, különálló bútorozott szobát fürdőszoba, konyha használati lehetőséggel. Az ajánlatokat a +36 20 437 3157-es telefonszámon várom.

HORGÁSZOK! Ercsi mellett magántónál kis horgásztelek, olcsón eladó. Érd: 06 70 5679014 (9 és 19 óra)

VEGYES

LAST MINUTE alkalmi gyermek- vagy idősefelügyeletet vállalkozó felsőfokú óvodapedagógusi képzettséggel és fejlesztőpedagógusi szakkvizsgával - hétköznapokon 18:00 óra után, hétvégén egész nap. Ha színhabzó, moziba, bába menne, hívjon a +36 20 437 3157-es telefonszámon!

VÁSÁROLOK kardot, bajonettet, rohamsisakot, katonai egyenruhát, kintintést, katonai emléktárgyakat és régi. Érdeklődni telefonon: 06 20 4599132 vagy 25332-es melléken.

ELADNÁM Dobogómajoron lévő 3 fős üdülési jogomat. Érdeklődni: Rozsi László 06/20/809-4610

ELADÓ egy 3 személyes ággyá kihúzható bézs színű sarokgarnitúra (250x180) amely ágyneműtárolós is. A műbőr 1-2 helyen meg van repedezve, de az ágy hibátlan állapotú! Az ágy irányára 50.000. Kérésre e-mail címre fotókat küldök! Érdeklődni. Oravecz Gábor (Pradi kocsiszín), 20-443-7697, oraveczgabor@postafok.hu

Cavident

az egészséges
fogakért

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

Téli akció a BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak.

Porcelán korona 26000,- Ft-tól és
30%-os kedvezménnyel vehetik
igénybe szolgáltatásainkat!

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! Kollégáink apróhirdetéseit a lapban térítésmentesen közöljük, ezért kérjük vagy BKV-s címről, vagy a munkahelyükre való hivatkozással írjanak nekünk!

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

A HÓNAP KÉPE

Búcsú
a ráncajtósoktól

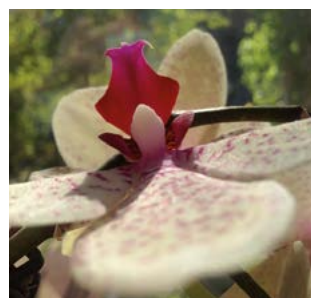
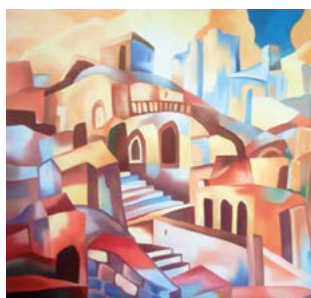
fotó: Albert Tibor

KEDVES KOLLÉGÁK!

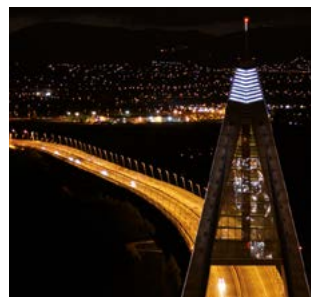
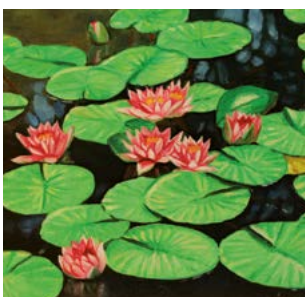
Továbbra is várjuk képeiteket a BKV mindennapjairól: lehet ez humoros, kedves, megható vagy naturalista. Küldjétek el nekünk – a legjobbat, a legjobbakat pedig megjelentetjük!



Művészi vonalak



BAM3
BKV-s Amatőr Művészek



Ünnepi lapszámunk Művészi vonalaiban átadjuk a helyet a kollégáknak, a BKV-s amatőr alkotóknak, és ízelítőt mutatunk be a BAM3 kiállítás anyagából. December 2-ától két hónapon át 18 alkotó közel 40 munkája látható az M2 és M4 vonalakon futó két-két metrókocsiban. A kiállító művészek névsorát és a megnyitóról szóló cikkünket a 22. oldalon olvashatják.