

# MOZGÁSBAN



XLVII. ÉVFOLYAM

4. SZÁM

EGY ELMARADT EREDMÉNYHIRDETÉS

MEGELŐZŐ JELLEGSEL

BEMUTATKOZIK AZ MX/AK



## ÚT A GAZDASÁGOS MŰKÖDÉSHEZ

interjú Bolla Tibor elnök-vezérigazgatóval



# Várjuk a régi és új BKV-s amatőr művészek jelentkezését!

A 2016.02.15-én nyíló **BKV-s Amatőr Művészek** kiállítására azon munkatársaink jelentkezését várjuk, akik szívesen vennék, ha festményeik, grafikáik, metszeteik, művészi fotóik megjelenhetnének a Deák téri Vasúti Földalatti Múzeum falain.

A jelentkezési lapot(amely tartalmazza a befogadás feltételeit is) a **jelentkezes@bkv.hu** címre írt levélben, vagy személyesen kérhetik a Tájékoztatási Osztály munkatársaitól (Bp., Akácfa u. 15. 512-513-as szoba) 2016. **január 4-től február 1-ig, munkaidőben.**

**A munkák beérkezési határideje 2016. február 10.**

# Kedves Kollégák!

Karácsony közeledtével és az új év küszöbén elérkeztünk a Mozgásban magazin idei évi utolsó lapszámához. A BKV dolgozói ismét egy mozgalmas évet tudhatnak maguk mögött, amit – remélhetőleg – az ünnepek alatt sikerül kipihenni. A decemberi számban, az aktuális témák mellett, az elmúlt esztendő legfontosabb eseményeit és legjobb pillanatait igyekeztünk összegyűjteni.

Szerkesztőségünknek most sem volt egyszerű dolga, hiszen rengeteg minden történt az elmúlt három hónapban, amit nehéz pár oldalba belesűriteni.

Ahogy azt már megszokhatták, 4–7. oldalon érdekes belföldi és külföldi hírekről számolunk be.

A 8–9. oldalon Bolla Tibor elnök-vezérigazgatót kérdeztük az elmúlt év legfontosabb eseményeivel kapcsolatban, míg a 10. oldalon Szűcs Endre biztonsági igazgatóval, a 11. oldalon pedig Szabó Györggyel, a BKV igazgatóságának egyik tagjával beszélgettünk.

A Forgalmbiztonsági és Üzemeltetési Osztály cikkéből a 12–13. oldalon tudhatnak meg fontos információkat a balesetet követő helyes viselkedésmódról, eljárásról, továbbá itt olvashatnak a felszíni forgalmbiztonsági verseny győzteseiről is.

Megismerkedhetnek az első felújított HÉV szerelvénnel; mellette beszámolunk a HÉV forgalmbiztonsági versenyről is (14–15. o.).

Ismét sikerült találunk egy igazán különleges kollégát: Gajdos Ferencsel készült interjúnkat a 16. oldalon olvashatják.

Buszos új évi naptárral kedveskedünk olvasóinknak (17–20. o.).

Csokorba szedtük az általunk legjobbnak vélt téli programokat (21. o.).

„Visszapillantó” című rovatunk a 22. és 23. oldalon jópár érdekességgel segít utazni az időben a fővárosi autóbusz-közlekedés centenáriuma alkalmából.

A 24–25. oldalon az elmúlt év eseményiről láthatnak egy képes beszámolót, és – ahogy minden év végi lapszámban – ezúttal is készítettünk egy összeállítást elégedett utasaink leveleiből, amelyet most a 26–27. oldalon olvashatnak.

Folytatódik a 3. BAM-on kiállító alkotókat bemutató sorozatunk (28–29. o.). Az ünnepekre való ráhangolódást szeretnénk segíteni egy kis közös „kreatívkodással” a 30–31. oldalon, míg a 32. oldalon a gyermeknevelés nehézségeinek talán legkönnyebb részével foglalkozunk.

EZÚTON KÍVÁNUNK MINDEN OLVASÓNKNAK VIDÁM ÉS MEGHITT PILLANATOKBAN GAZDAG, KELLEMES ÜNNEPEKET!

## TARTALOM

|                                                 |       |
|-------------------------------------------------|-------|
| Hírek itthonról .....                           | 4–5   |
| Hírek a világból .....                          | 6–7   |
| INTERJÚ                                         |       |
| Út a gazdaságos működéshez – Bolla Tibor .....  | 9–11  |
| Megelőző jelleggel – Szűcs Endre .....          | 12    |
| Ahol némán kanyarodnak ... – Szabó György ..... | 13    |
| KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG                             |       |
| Ha már bekövetkezett .....                      | 12–13 |
| AKTUÁLIS                                        |       |
| Bemutakozik az MX/AK .....                      | 14–15 |
| Önként a menekültekért .....                    | 16    |
| POSZTER .....                                   | 17–20 |
| SZABADIDŐ                                       |       |
| Téli programajánló .....                        | 21    |

|                                     |       |
|-------------------------------------|-------|
| VISSZAPILLANTÓ                      |       |
| Egy elmaradt eredményhirdetés ..... | 22–23 |
| Mi történt 2015-ben? .....          | 24–25 |
| UTASTÁJÉKOZTATÁS                    |       |
| Köszönet a BKV-nak .....            | 26–27 |
| KOLLÉGÁK                            |       |
| Átrajzolt önarcképek .....          | 28–29 |
| SZABADIDŐ                           |       |
| Variációk egy témára: Toboz .....   | 30–31 |
| GYEREKSAROK                         |       |
| Buli van gyerekek! .....            | 32    |
| Hirdetés .....                      | 33    |
| SZABADIDŐ                           |       |
| Szubjektív ajánló .....             | 34    |





**ÚJRA KÖZLEKEDIK AZ UAZ** Újabb muzeális járművet köszönhetünk a budapesti közlekedésben: 2015. november 6-tól Társaságunk üzemeltetésében elindult a Budapesti Sétajárat. A jellegzetes formájú, piros-fehér színekben pompázó UAZ típusú mikro szerelvény a Városligetben találkozhat a budapesti utazóközönség. A jármű teljes körű esztétikai felújításon esett át, és a fényezése is megújult. A 3 kocsiból álló UAZ mikroszerelvényen 48 fő utazhat egyszerre.

# Hírek itthonról

## BUDAI FONÓDÓ

**Ahogy a terveknek megfelelően közeledik a műszaki átadás-átvétel decemberi dátuma, gőzerővel folyik a budai fonódó villamoshálózat építése. A projekt az utolsó fázisába lépett, a kivitelezők már az utolsó simításokat végzik és lezajlottak az első sikeres próbajáratok is a hálózat vonalain, így időszerről röviden áttekinthetjük az európai uniós forrásokból megvalósuló fővárosi nagyprojekt legfőbb elemeit.**

A beruházás egyik legfőbb célja, hogy a 70-es 80-as évekig – a HÉV és metróépítésekkel nagyjából egy időben történt budai villamoshálózat feldarabolásáig – lényegében összefüggő budai villamoshálózatot újra egyesítse, ezáltal Észak és Dél-Buda között modern, hatékony utazási lehetőséget teremtsen. Egyszerűbben szólva Albertfalva és Kelenföld felől a Mórca Zsigmond körtér, Batthyány tér, Sél Kálmán tér, illetve a BAH csomópont érintésével egyszerű, átszállásmentes, az autós és buszos közlekedéssel szemben versenyképes kapcsolatot létesítsen Óbuda felé.

Az elnevezés – budai fonódó villamoshálózat – egyrészt a Margit híd budai hídfőjénél rövid szakaszon egymásba fonódó vágányokat takarja, másrészt a beruházásnak köszönhetően megújuló budai közlekedési rendszer villamoshálózatának precíz egymáshoz hangolását, összefonását.

A fejlesztés eredményeképpen több lényeges változás történik, ezek egyike a 17-es villamos vonalának felújítása, illetve meghosszabbítása. Ennek keretein belül a beruházó korszerű pályát, felsővezeték és megállókat épít ki. Emellett a vonal új pályaszakasszal is bővül: a Bem rakparti ág a 17-es villamos jelenlegi Margit hídi végállomásán túlhaladva a Bem tér érintésével eljut a Batthyány tér 19-es és 41-es villamos végállomásáig. Ezen az új szakaszon valósul meg a vágányok egymásba fonódása, mely szűk helyen, váltók beépítése nélkül teszi lehetővé a kétirányú villamosforgalmat. A villamosok haladását váltakozó irányban jelzőlámpa szabályozza majd.

A Sél Kálmán téri ág kialakítása során – mellyel párhuzamosan zajlik a tér közlekedési infrastruktúrájának nagyszabású rekonstrukciója – a Frankel Leó utca és a Margit körút között átkötés épül, ezzel átjárható vágánykapcsolat valósul meg az egyik legnagyobb budai közlekedési csomópont és Óbuda között, lehetőséget biztosítva egy új, hosszú villamoshálózat létrehozására.

A projekthez kapcsolódóan – a pályaeépítési munkákon és a közlekedési rendet érintő változásokon túl – számos más fejlesztés is megvalósul. Ilyen beruházás például – a teljesség igénye nélkül –, hogy a Tímár utcáig teljes szélességben felújításra kerül a Török utca,



a Frankel Leó út és a Bécsi út. Ezen kívül az említett terület új városképi elemekkel bővül. Például az új forgalmi rend bevezetésével a Zsigmond tér közepén található, eddig két részre osztott park összefüggő zöldterületté válik, egy másik, a Török utca és Frankel Leó út között található park – a Bem rakparti pályaszakasz környezetének kialakításához hasonlóan – új növényzettel, burkolattal, illetve utcabútorokkal gazdagodik.

**ÚJ SOLARISOK** Befejeződött az új Solaris-Skoda trolibuszok próbaüzeme, ma már hét ilyen jármű szállítja az utasokat három budapesti vonalon. Az öt szóló és két csuklós új trolibusz üzembe helyezésével megkezdődött a legöregebb trolik kivonása a forgalomból. A Budapesti villamos- és trolibusz-járműfejlesztés elnevezésű, európai uniós támogatásból megvalósuló 18 milliárd forintos projekt 108 új trolibusz vásárlására adott lehetőséget a fővárosnak. Ahogy a bemutatón elhangzott: a Skoda-Solaris-szal 2014 végén írták alá a szerződést. Ebből most 36 járművet vettek nettó négy milliárd forintért. A többi trolibusz akkor érkezhet, ha a szükséges forrás rendelkezésre áll majd. Fontos tudnivaló, hogy az új trolik akár négy kilométert is meg tudnak tenni behúzott áramszedővel, így szükség esetén módosítható a járáshálózat. A hét új trolibusz a 72-es, a 76-os és a 79-es vonalon szállítja az utasokat.







## ELINDULT A CAF

2015. november 6-án, pénteken délelőtt ünnepélyes ke-  
retek között bemutatták az első hosszú CAF villamost és  
azt a villamos-szimulátort, amely a járművezetőket segí-  
ti a felkészülésben. A világ leghosszabb személyszállító  
villamosai az 1-es vonalon szállítják az utasokat.

Dr. Szeneczey Balázs főpolgármester-helyettes a bemutatón elmond-  
ta, hogy az új, spanyol gyártmányú villamos a világon a leghosszabb,  
86 ülőhelyes, és egyszerre 345 ember utazhat rajta. A BKK vezérigaz-  
gatójától, Dabóczi Kálmántól megtudhattuk, hogy a szimulátor az 56  
méteres járművek biztonságos vezetésére készíti fel a villamosvezetőket  
és lehetővé teszi azt is, hogy baleseti és vészhelyzeteket tudjanak vele  
modellezni. Bolla Tibor, a BKV elnök-vezérigazgatója ismertette, hogy  
az első villamos 128 évvel ezelőtt, 1887. november 28-án indult útjára  
Budapesten. Az első jármű öt és fél méteres volt, a most bemutatott  
CAF-villamos hossza ennek tízszerese. Annak idején a villamos 1 kilo-  
méteres hosszon közlekedett, az 56 méteres CAF-villamosok 16 kilo-  
méteren futhatnak majd. A Spanyolországban gyártott új villamosokból  
összesen 47 (35 rövidebb és 12 hosszabb) közlekedik majd a fővárosban  
a Budapesti Közlekedési Központ megrendelésére a BKV Zrt. üzemelte-  
tésében. A 46,5 milliárd forintos beruházás az Európai Unió, a kormány  
és Budapest Főváros Önkormányzata finanszírozásában valósulhatott  
meg.



## LEZÁRULT A BKK MÚZEUMOK KÖZLEKEDÉSTÖRTÉ- NETI VETÉLKEDŐJE

Ötödik alkalommal rendeztük meg a BKK  
múzeumok közlekedéstörténeti vetélkedőjét.  
Az idén 100 éves fővárosi autóbusz-közlekedés történetét feldolgozó  
versenyre ezúttal is rengeteg kiváló pályamunka érkezett. A döntőbe  
a legmagasabb pontszámot elért 6 csapatot hívtuk meg. A legjobbak  
november 27-én a Földalatti Vasúti Múzeumban személyesen mérhet-  
ték össze tudásukat.

A vetélkedőn nagyon szoros küzdelemben végül az ELTE Apáczai Cse-  
re János Gyakorló Gimnázium és Kollégium csapata került ki győztesen.  
Köszönjük a részvételt minden versenyzőnek és felkészítő pedagógusnak!  
Gratulálunk a döntősöknek!

### Végeredmény:

1. ELTE Apáczai Csere János Gyakorló Gimnázium és Kollégium
2. ELTE Trefort Ágoston Gyakorló Gimnázium
3. Baár-Madas Református Gimnázium
4. Szent Erzsébet Katolikus Általános Iskola
5. Budapest V. kerületi Váci Utcai Ének-zenei Általános Iskola
6. Budapest II. Kerületi Mór Zsigmond Gimnázium

**FÉNYVILLAMOS** Közeledik a karácsony, jócskán benne járunk már  
az adventben, így december 4-én – hagyományos módon útjára indult  
a fényvillamos, amely már 7. alkalommal kápráztatja el a Duna-parton  
az embereket.

A jármű csillogó fényét a 3500 méternyi 39200 db LED-ből álló fűzer adja.  
Európában Milánóban találkozhatunk hasonló látvánnyal, bár a konti-  
nensen más városokban is láthatunk ebben az időszakban kidíszített  
villamosokat, valamint Ausztráliában és Kanadában is van hagyománya  
a karácsonyi villamos indításának. Azok a járművek viszont másfajta dí-  
szítéssel járnak az utakat.

Ebben az évben azonban a budapesti utakon a Mikulásbusz és  
Mikulástrolis is csatlakozott az ünnepi flottához, s csábítja utazásra az  
adventi és ünnepi időszakban a fővárosiakat és a Budapestre látogató-  
kat. Utasaink nem csak a Mikulásbuszon találkozhatnak a Mikulással,  
hanem a nosztalgia villamoson és nosztalgia HÉV-en is.





## TÖRÖK CÉGEK NYERTÉK EL A VARSÓI M2 METRÓ KIVITELEZÉSI MUNKÁIT

A Varsói Metró győztest hirdetett az M2 metróvonal meghosszabbításának tárgyában kiírt tenderen. A tendert két török cég, a Gulermark és az Astaldi nyerte, így ők végzik majd a vonal meghosszabbításával kapcsolatos kivitelezési munkálatokat a lengyel fővárosban. A Gulermark építi a Rondo Daszyńskiego állomástól kezdődő – nyugati irányban Wola kerületig tartó – alagútszakaszt, míg az Astaldi a vonal észak-nyugati meghosszabbításának kivitelezését végzi. A két cégnek a szerződés aláírását követően összesen 38 hónap áll rendelkezésére, hogy egyenként 3-3 állomással elkészüljenek. A 6 állomással a vonal összesen 13,5 kilométer hosszú lesz, az építkezés a tervek szerint 2019-re készül el.



# Hírek a világból



## ÚJ VILLAMOSOK ÉRKEZNEK BÉCS-BE

A Bombardier Transportation fogja szállítani az osztrák főváros új villamosait, a bécsi közlekedési vállalat, a Wiener Linien-nel nemrég megkötött szerződés alapján. A 431 millió eurós megrendelés 119 darab Flexity típusú villamosról szól, a megállapodás tartalmaz egy további 37 darabos opciót, illetve magában foglalja – 24 éves időtartamra – a járművek karbantartását a FlexCare program keretein belül. Ennek során a járműveket a bécsi telephelyeken javítják, a Bombardier szakembereinek szakmai felügyeletével. A Flexity típus 34 méter hosszú, alacsonypadlós és 211 utas befogadására alkalmas. A tervek szerint a most beszerzésre kerülő járművek fokozatosan váltják le az eddig közlekedő E2-es típusokat.

## VEZETŐ NÉLKÜLI BUSZJÁRAT HOLLANDIÁBAN

A tervek szerint még az idén elindul a világ első teljesen automata közúti buszjárata Hollandiában. A WEpod elnevezésű jármű egyszerre 6 személyt képes szállítani és Wageningen és Ede hollandiai városok között közlekedik majd, maximum 25 km/h sebességgel. Teljesen automata vezérlésű buszjáratok egy ideje működnek más városokban is, például a Rotterdamban a ParkShuttle, Londonban a Heathrow Pod, vagy a szintén angliai Milton Keynesben a LUTZ Pathfinder. Amiben a WEpod lekörözi őket, az az, hogy amíg az említettek külön a számukra kiépített pályán mozognak, a WEpod elsőként közlekedik a hagyományos közúti forgalomban. A járat egyelőre próbaútakat végzi, kizárólag nappal, csúcsidőn kívül, illetve megfelelő időjárási körülmények esetén közlekedik, a kezelő személyzet pedig egy speciális vezérlőteremből folyamatosan figyeli a járműveket és ügyel az utasok biztonságára.





# MAGYAR GYÁRTÁSÚ VILLAMOS ÉRKEZETT ETIÓPIÁBA

Leszállították az első Magyarországon készült villamos prototípusát Addisz-Abeba-ba. Az afrikai piacra szánt járművet a Dunai Repülőgépgyár készítette, és a tervek szerint Etiópiában kezdenék meg annak sorozatgyártását. A hírek szerint folynak a tárgyalások az etiópiai állami tulajdonú Metals & Engineering Corporationnal a tesztpálya elkészítéséről, emellett szintén tárgyalások zajlanak a Commercial Bank of Ethiopiával a projekt finanszírozásáról. A prototípust eredetileg Szeged városának készítették még 2010-ben, és alapjául egy Rostock Tatra B6 szolgált. Az alacsonypadlós villamos 33,8 méter hosszú és 63,4 tonna súlyú, 8 tengelyen egyenként 90 kW-os motor adja le a teljesítményt. Maximális 70 km/h sebességre képes. Egyszerre 233-278 utast tud szállítani és 50 ülőhellyel rendelkezik. A Dunai Repülőgépgyár nemrég szakembereket küldött az afrikai országba, hogy a gyártást koordinálják, illetve hogy a helyi munkásokat betanítsák. Az elképzelések szerint más afrikai országokban is elindítanák a projektet, a jármű iránt már Kenyából is érdeklődtek.



**SZAPORODNAK A DAIMLER LATIN-AMERIKAI MEGRENDELÉSEI** Nagy megrendeléseket kapott Dél-Amerika legnagyobb metropoliszaitól a Daimler csoport egyik leányvállalata, a Mercedes Benz da Brasil. Brazília harmadik legnagyobb városa, Salvador da Bahia például nemrég rendelt meg 180 alvázat, melyekkel a városi autóbuszflottájukat újítják fel. A salvadori helyi közlekedési társaságnak a vállalat 2014 szeptembere óta több mint 430 alvázat szállított le. A Daimler Buses ezzel egyértelműen vezetőnek számít a brazil autóbuszpiacon, az évről évre változó piaci körülmények között 2015 első félévére 52,9 százalékos piaci részesedést ért el az előző évi 45,6 százalékhoz képest. Ecuador fővárosa Quito is nemrégiben rendelt 40 új csuklós futóművet a Mercedestől, mellyel a város BRT rendszerben működő 5 autóbuszvonalja közül a 2 legnagyobb utasforgalmat lebonyolító vonalán közlekedő járműveiket frissítik. Peruban pedig, ahol a Daimler évente átlagosan 700 futóművet értékesít – ezzel 25 százalékos piaci részesedéssel rendelkezik az országban – az áru- és személyszállítással egyaránt foglalkozó Movil Tours 30 darab új turistabusz rendelt.



**ÍRORSZÁGBAN A LOVAK IS VILLAMOSON JÁRNAK** A nem mindennapos eset a dublini Luas Red Line villamosvonalon esett, ahol a békésen utazgató nagyközönséghez egy testesebb négylábú szegődött útítársul. A helyiek – talán köszönhetően Írország máig élő gazdag tündérmese irodalmának is – a képek tanúsága szerint nem akadtak fenn a történeteken. Nem úgy a jármű vezetője, aki miután észlelte az állatot, utasította a gazdáját, hogy távolítsa el a lovat a villamosról. Szemtanúk állítása szerint két ember segítsége kellett, hogy a vonakodó állatot letessék a peronra. Hiába, akit egyszer rabul ejt a közösségi közlekedés varázsa.



## FORMARUHÁKRÓL SZAVAZNAK SZINGAPÚRBAN

Az utazóközönség bevonásával döntenek a legújabb formaruhák dizájnjáról Szingapúrban. Az ázsiai városállam egyik viszonylag új közlekedési szolgáltató cége, a Tower Transit online szavazást indított a Facebook-on arról, hogy hogyan nézzen ki járművezetőik új egyenruhája, és ígéretük szerint a legtöbb szavazatot elért verziót viselik majd dolgozóik a jövőben. Összesen négy ruhaverzió közül lehet választani, melyek között találni a modern, a repülőtársaságok formaruháira emlékeztető stílust, illetve a régióban hagyományos Peranakan elnevezésű népviselet által inspirált formatervet is. Természetesen a Tower Transit – mely nemskára újabb 26 buszjárat üzemeltetését veszi át 2016-tól – járművezetőinek véleményét is meghallgatják, az ő szavazatuk pedig arányosan többet nyom a latba, hiszen ők fogják viselni a formaruhákat.

# ÚT A GAZDASÁGOS

**Bolla Tibor elnök-vezérigazgatóval az elmúlt év eseményeiről, a rendelkezésre tartási konstrukcióról, valamint a jövőben várható beszerzésekről és sürgető felújításokról beszélgettünk.**

**Az elmúlt évre visszatekintve elmondhatjuk, hogy idén is egy eseménydús évet zárhatunk. Ön szerint mik voltak a legmeghatározóbb történések Társaságunk életében?**

Valóban nagyon sok minden történt az elmúlt egy évben. Talán az egyik legfontosabb dolog, hogy lezárult az M3 járműfelújítási tendere, melynek köszönhetően megkezdődhet a metróvonal felújítása, a járműveket és az infrastruktúrát is beleértve. Elkészült az első felújított HÉV, már járműfelügyelők nélkül közlekednek az M4 szerelvényei, mindemellett az elmúlt évben számos modern, alacsonypadlós busszal bővült a BKV buszflottája, részben PKD konstrukciós beszerzéssel, melyben kollégáink sok-sok munkája is benne van, amire igazán büszke vagyok.

**Az M3 metrófelújítás idejére tervezett nagy volumenű pótlási többletfeladatok gördülékeny biztosításához hány új autóbuszra lenne szüksége a BKV-nak?**

A 3-as metró pótlása hatalmas kihívás, hiszen ez a metróvonal Magyarország legforgalmasabb vonala, félmillió ember utazik rajta naponta. A pótlási feladatok megfelelő ellátásához 150 új autóbuszra van szükségünk, amelyet beszerzések és a rendelkezésre tartási konstrukció együttes alkalmazásával oldhatunk meg hatékonyan. A Fővárosi Közgyűlés rendkívüli ülésen engedélyezte a BKV-nak 40 darab jármű beszerzését rendelkezésre tartási konstrukcióban, valamint további 35 darab autóbusz megvásárlását hitelre. Tehát – amennyiben a kormány is hozzájárul – a BKV Zrt. a saját tulajdonú járműállományába 30 csuklós és 5 elektromos buszt szerezhet be hitelből. Az új buszoknak legkésőbb 2016 júliusában, a pótlási feladatok megkezdésekor forgalomba kellene állnia, ezért 2015. decemberi szerződéskötéssel számolunk a beszerzési eljárásban.

**Az Egységes Közlekedési Szakszervezet mindeközben közleményben jelentette ki, hogy hűtlen kezelés gyanúja, a közpénzek elherdálása miatt feljeli a BKV-t, amennyiben a Fővárosi Közgyűlés megszavazza a cég buszbérlési előterjesztését...**

Amikor az EKSZ ezt a – mondjuk úgy – nem túl barátságos közleményt kiadta, valószínűleg nem vette figyelembe azt a kulcsfontosságú ténytet, hogy a Fővárosi Közgyűlés rendkívüli ülése előtt a BKV számára nem igazán volt más, megvalósítható opció a rendelkezésre tartási konstrukción kívül. Akárcsak a BKV vezetősége, a Fővárosi Közgyűlés sem volt egyszerű helyzetben a döntés meghozatalakor, hiszen a rendelkezésre tartási konstrukciót csak becslések, feltételezések alapján lehetett összehasonlítani a két másik lehetőséggel, ugyanis ennek költsége a járművek teljes körű karbantartását, üzemeltetését is tartalmazza, míg vásárlás esetén ezek a kiadások is a BKV-t terhelik. Mindemelltt számításba kell venni, hogy hitel esetén a banki költségek emelkedhetnek, melynek hatására előfordulhat, hogy a bérlés kedvezőbb lesz, mint a hitelfelvétel, de természetesen fordítva is elsülhet a dolog az infláció alakulásának függvényében. A BKV nagyon sok területen szorult jármű és infrastruktúra megújításra és annyi hitelt biztosan nem tudunk felvenni, hogy mindenre jusson, így más megoldásokat is kell keresnünk.

**A 3-as metró infrastruktúrájának és járműveinek felújítása után milyen beszerzések és felújítások a legsürgetőbbek?**

A közösségi közlekedés színvonalas megvalósításához nyilvánvalóan új autóbuszokra van szükség. A BKV-nak 550 túlfutott buszt kellene lecserélnie 2018-ig, hogy megakadályozza a további kiszervezéseket és elkerülhesse a piacvesztést. Öt éven belül meg kell kezdeni a MILLFAV előregedett szerelvényeinek felújítását vagy cseréjét és a Fogaskerekűt érintő

problémákat is meg kellene oldani ebben a ciklusban. Mindemelltt a 40-50 éves HÉV-kocsik és a sínek is megérttek már a felújításra.

**Idén elkészült az első felújított HÉV. Miben más ez a szerelvény? Mikorra várható a forgalomba állítása?**

A prototípus hamarosan teljesen befejeződik, és reményeink szerint 2016 elején megkezdheti tesztfutásait. Ha ezek a tesztfutások eredményesek lesznek, akkor már forgalomba is állíthatjuk – előre láthatóan – a szentendrei vonalon. A szerelvény mostani felújításának elsődleges célja az utaskomfort növelése volt. Az utastérben új ülésrendszert építettünk ki, melynek köszönhetően tágasabb lett a belső tér. Teljesen megújult a kapaszkodó- és az utastájékoztató rendszer, valamint a világítás is. Külön teret alakítottunk ki a középső kocsik két végében a babakocsik és a kerékpárok rögzítésére. Természetesen a modern kor elvárásainak megfelelően WiFi elérést és konnektorokat is biztosítunk utasainknak. Kollégáink igazán szép munkát végeztek. Amennyiben a későbbiekben elegendő anyagi forrás állna a rendelkezésünkre, megkezdénénk a HÉV-ek motorikus felújítását is, azaz a szerelvényeket korszerű motorral, energia visszatápláló rendszerrel látnánk el.

**Mennyibe kerülne a teljes HÉV hálózat és a szerelvények felújítása? Van ennek realitása? Mikorra várható?**

Azt, hogy mikor kezdődhet meg a többi szerelvény, illetve a pálya felújítása, csak a pénzügyi kérdések határozzák meg. A teljes hálózat felújítása esetén 10-15 milliárd forintba kerülne a kocsik (a prototípushoz hasonló) felújítása. Ha az előbb említett motorikus felújításokat is el szeretnénk végezni, ahhoz még egyszer ennyire lenne szükség. Tehát előreláthatólag összesen 30 milliárd forintba kerülne a teljes hálózat felújítása, melynek köszönhetően 15-



# MŰKÖDÉSHEZ

20 évig korszerű, klimatizált, modern HÉV-vel szállíthatnánk utasainkat.

**Az idei évben akadtak gondok a költségvetéssel is. A jövő évi költségvetésben mekkora forrásra lenne szükség a BKV működőképességének biztosításához?**

Kétféle forrásigényről beszélhetünk. Az egyik tartalmazná a múltban elmulasztott amortizáció igényt is, míg a másik esetén csak csökkentett amortizáció igénytel számolunk. Az idei évben körülbelül 119 milliárd szolgáltatási díjat vár a BKV a BKK-tól, amelyben egy 8 milliárdos amortizációs forrás szerepel. Ez – számításaink szerint – hatmilliárddal kevesebb, mint ami számvitelileg indokolt lenne. A tárgyalások végén lehet majd megmondani a pontos finanszírozási igényt, de mindenképpen hasonló nagyságrendű összegre számít a következő évben a BKV.

**A migrációs helyzetben nyújtott kimagasló szakmai tevékenységének elismerése jeléül dr. Pintér Sándor, belügyminiszter Önnek adományozta a Köz Szolgálatáért Érdemjel arany fokozatát, míg Szűcs Endre, a BKV biztonsági igazgatója miniszteri elismerő oklevelet kapott. Milyen érzés volt átvenni ezt a kitüntetést?**

Hatalmas megtiszteltetés volt számomra ez az elismerés, de fontos megjegyezni, hogy ez elsősorban a menekültek szállításában résztvevő kollégáim áldozatos munkáját méltatja, amit ezúton is köszönök nekik.

**A végéhez ért a „100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés” rendezvény-sorozat. Gondolta volna, hogy ennyi ember ünnepel együtt majd a BKV-val?**

Már a Hősök terén megrendezett sajtótájékoztatóval egybekötött buszkiállításra is meglepően sokan voltak kíváncsiak. Nem is beszélve a nyílt napokról, ahol szintén rengeteg érdeklődőt fogadtunk. Nagy sikerrel zárult a jubileum alkalmából meghirdetett rajzpályázatunk is, több mint ezer alkotás érkezett az ország minden pontjáról és a határon túlról. A 100 legjobb rajzból készült kiállításunkra több ezren látogattak el a Földalatti Vasúti Múzeumba, akárcsak az azt megelőző tárlatunkra, ahol a fővárosi autóbusz-közlekedés elmúlt száz évét mutattuk be. Mindent összevetve úgy gondolom, méltóképpen sikerült megünnepelnünk az első menetrend szerinti fővárosi



autóbusz elindulásának századik évfordulóját, amit ezúton is köszönök minden közreműködő kollégámnak!

**Pár hete felröppent a hír, hogy csoportos létszám leépítés lesz a BKV-nál, de hivatalos bejelentés lapzártánkig nem történt. Mi a helyzet most ezzel?**

Nem titok, hogy a BKK Zrt. által bevezetett buszüzemeltetési modell hatására Társaságunk piaci szerepe a közösségi közlekedésben jelentősen megváltozott. A szolgáltatás egy része más üzemeltetőkhöz került, a BKV Zrt. autóbusz üzletága a teljesítményének

közel egyharmadát elveszítette. Őszintén mondhatom, hogy a vezetőséggel folyamatosan keresünk egy olyan megoldást, ami „elkerülhetővé teszi az elkerülhetetlent” és a továbbiakban is lehetővé teszi Társaságunk gazdaságos működését a csoportos létszámcsökkentés nélkül. Ez ügyben a szakszervezetek segítségét is kértük. Jelenleg még nincs végleges döntés, minden lehetőséget alaposan meg kell vizsgálnunk, még az is előfordulhat, hogy átcsúszik a következő évre ez a nehéz feladat.

—50—

# MEGELŐZŐ JELLEGGEL

Szűcs Endre biztonsági igazgató



**Hatodik életévébe lépett a Biztonsági Igazgatóság. Hogyan változtak a feladatkörök?**

A megalakuláskor vagyonvédelemmel, később tűz-, és munkavédelemmel és új elemként gazdaságbiztonsági szempontú vállalatbiztonsági tevékenységgel foglalkozunk. A vállalatbiztonsági feladatokat végző munkatársaim a Társaság zavartalan, biztonságos, jogszerű működésének elősegítése, biztosítása, az üzletpolitikai célok megvalósításának elősegítése érdekében, a Társasággal üzleti kapcsolatban álló beszállító és/vagy szolgáltató cégekkel való összefonódások, az ehhez kapcsolható beszerezési eljárásokban kartellezés gyanúját keltő körülmények, korrupciós, valamint személyi összeférhetlenséget magában hordozó helyzetek feltárása céljából végeznek vállalatbiztonsági ellenőrzéseket, illetve kockázatelemzéseket.

**Gyakorlatban hogyan néz ki ez a vizsgálat?**

Nyilvánosan hozzáférhető adattárakból, internet, cégbírósi adatok, BKV SAP és BEST2 hozzáférésekből származó adatokból és a szerződött partnerek írásbeli nyilatkozatai alapján dolgozunk, de ha kell, kimegyünk az adott helyszínre is.

**Hány százalékban derült ki a partnerekről, hogy kockázatot jelentenek?**

Szerencsére elenyésző a számuk. Eddig összesen öt cégnél állapítottunk meg magas

kockázatot. De ehhez tudni kell, hogy a mi belső minőségbiztosítási kockázatbesorolási rendszerünk eggyel magasabb, mint az ISO minőségirányítási rendszer – szándékosan, megelőző jelleggel. Ebből következően az általunk magas kockázatúnak minősített cégek, az ISO-szabvány alapján, valójában közepes kockázatúak, de figyelemfelhívásunk alapján van lehetőség még időben intézkedni – akár a szerződött cégnek, akár a BKV-nak – a kockázatok csökkentésére.

**Mi történik ezekkel a cégekkel? Megszűnik velük a szerződés?**

Az is megtörténhet, de első körben figyelmeztetjük a szerződött partnerrel üzleti kapcsolatban álló terület vezetőjét az általunk feltárt kockázati tényezőre, és ha ezek orvosolása megtörtént, akkor folytatódhat az együttműködés. Minden esetben visszacsatolunk, annak érdekében, hogy a BKV átlátható, tiszta és korrupciómentes működését elősegítsük.

**A kábellopás mindig visszatérő témája a biztonsági igazgatóságnak. Vannak hírek erről a frontról?**

Jelentősen javult a helyzet. 2013-hoz viszonyítva 95 millió forinttal kevesebb kárt okoztak a kábeltolvajok. Míg tavaly – mely év szintén javuló tendenciát mutatott az azt megelőzőhöz képest – 37 esetet regisztráltunk, addig idén „mindössze” 17-et. Az okozott kár a helyreállítás költségeivel együtt 16 millió forint. Úgy sikerült elérni ezt az eredményt, hogy addig lobbiztunk, míg szigorították az ide vonatkozó törvényt. A NAV FAJ-kód rendelete alá tartozó anyagokat jelenleg csak előzetes bejelentés alapján lehet leadni a fémkereskedőknek és igazolni kell azok származását is. A sikerek tükrében persze nem ülünk elégedetten hátradőlve szélkünkben, a közösségi vagyon védelmén belül a kábelvédelemre továbbra is kiemelt figyelmet fordítunk. A veszélyeztetett területeken – megelőző jelleggel – mozgásérzékelő és riasztórendszerek kerülnek felszerelésre az új kábelekre, és passzív védelemre is hamarosan sor fog kerülni. A passzív védelem azt jelenti, hogy a felső vezetékeket több veszélyeztetett szakaszon ún. DNS festékkel vonjuk be, mely azonosításra alkalmas mikroszemcséket tartalmaz. Ezek szabad szemmel láthatatlan nyomhordozók, és mindenhez hozzátapadnak, aki és ami csak érintkezik velük.

**Megéri ennyit költeni a megelőzésre?**

A vagyonbiztonság kérdése nem az értékrementésen, hanem a kármegelőzésen alapszik és azzal is mérhető. Ebből az aspektusból kiindulva nyugodtan kijelenthetjük, hogy ezek a beruházások hasznot hoznak, és rövidtávon megtérülnek, mivel százmilliós nagyságrendről tízmillióra csökkent a károkozás összege, a kábellopások miatti menetkimaradásokból és menetpótlásokból adódó utas bosszúságot nem is említve.

**Október 23-a alkalmából belügyminiszeri kitüntetést kaptak Bolla Tibor elnöke vezérigazgató úrral.**

Bolla úr a Köz Szolgálatáért Érdemjel arany fokozatát, én pedig miniszteri elismerő oklevelet kaptam a migrációs helyzetben nyújtott kiemelkedő szakmai tevékenységem elismerésül.

**A november 13-án bekövetkezett párizsi események miatt adódik a kérdés, miféle megelőző intézkedéseket tud tenni a Biztonsági Igazgatóság, hogy elkerülje az esetleges hasonló támadást, hisz köztudott, hogy a terroristák egyik „kedvelt” célpontja a tömegközlekedés.**

A migrációs helyzet és a párizsi események következtében minden tőlünk, civilektől elvárható megelőző intézkedést alkalmazunk a közösségi közlekedés zavartalan biztosítása érdekében. Kiemelten, a nap 24 órájában együttműködünk a TEK-vel és más hatóságokkal. Tapasztaljuk, hogy a biztonsági szolgálaton túl, úgy az utazóközönség, mint dolgozóink, járművezetőink, sokkal éberebben, figyelmesebben közlekednek, melynek hatására jelentősen megnövekedett a gyanús, elhagyott csomagok, táskák bejelentéseinek száma. A BKV minden bejelentést komolyan vesz és a diszpécseri szolgálaton keresztül megtörténik a TEK és a rendőrség értesítése, akik a megfelelő vizsgálatot elvégzik. A helyzet komolysága és gyakorivá válása miatt a hatóságokkal egyeztetve egy új eljárási szabály kidolgozását kezdeményeztük annak érdekében, hogy gyanús események, csomagok észlelése esetén mi legyen a követendő magatartás, pl.: azonnal álljon meg a jármű, vagy a következő megállóban, vagy a végállomáson.

– kb –



# AHOL NÉMÁN KANYARODNAK A VILLAMOSOK...

**Az 1-es villamos új szakaszán, a Szerémi út – Hengermalom út kereszteződésében a közelmúltig tapasztalható síncsikorgás fokozott kellemtelenséget okozott a közelben lakóknak, és egyben kihívást a megoldást kereső szakembereknek. Szabó Györggyel beszélgettünk, aki a BKV Igazgatóságának tagjaként a kezdetektől fogva a probléma megszüntetésén dolgozott.**

**Honnan ered a közlekedés iránti elköteleződése?**

Eddigi életutam szorosan kötődött a járművekhez, így ez nem pusztán érdeklődés, vagy hobbi szintű vonzalom alapján alakult ki. Pályám elején a BKV-nál kezdtem, itt volt az első munkahelyem és most sok év elteltével ismét itt lehetek, immáron az Igazgatóságban, ahol reményeim szerint kárt nem okozva képviselhetem a Társaságot.

**Mi okozta a jellegzetes csikorgó hangot az említett kereszteződésben?**

Erre a legegyszerűbb és legrövidebb válasz, hogy maguk a járművek. Annyival szükséges a rövid választ kiegészítenem, hogy a jelenség a sínen történő közlekedés velejárója, amelynek szinte a kezdetektől létezik tudományos, majd ennek közérthetővé alakított magyarázata. Tudvalévő az is, hogy akik az első hajnali csikorgásra ébredtek, azokat egyik magyarázat sem érdekelte, és azt kell mondanom, hogy igazuk is volt. A BKV dolgozóinak többsége – elsődlegesen a villamosvezetők – azonban pontosan ismerik és tudják az okokat, mi több, azt is tapasztalják, hogy eddig nem készült olyan jármű, amely ne csikorogna a legkisebb ívekben is. Így van, illetve így volt ez a Szerémi – Hengermalom úti kereszteződésben is.

**Mitől különleges az említett kanyar, illetve új?**

Mint kanyar, semmitől, illetve annyiban, hogy új. Ez volt ugyanis a megoldáskeresésben a legfontosabb kiindulási pont, mivel az új pálya okán megduplázódott annak az esélye, hogy a zajhatást, ha máshol és eddig nem is, de itt eredményesen lehessen csökkenteni. Erre több eddigi ismert megoldás alkalmazásáról született döntés, de külön-külön mindegyik bevezetése után sajnos – vagy szerencsére – csak „mintha már jobb lenne” eredményt hoztak. A szerencsére való utalás arra vonatkozik, hogy egy mérésekkel visszaigazolt zajcsökkentés a további kutakodás végét jelentette volna, és akkor a mai néma kanyarodás sem valósulhatott volna meg. Azt hasznos tudni, hogy a vasúti pályaépítésnek

– így a villamosnak is – rögzített szabályrendszere van, ezért minden esetben visszafojtott mosollyal fogadták a szakemberek az ívhibákra vonatkozó laikusok megállapításait.

**Mikor kezdett el személyesen dolgozni a probléma megoldásán?**

Már a tervezést megelőzően készült zajszint-felmérés a beruházás teljes szakaszát érintve, hogy legyen összehasonlító adat a járműforgalom megindulását követően. Már ekkor azt prognosztizálták a szakértők az összefoglaló jelentésükben, hogy várhatóan a megengedett zajszint felletti lesz az érintett terület terhelése. Alapos és jó munkát végeztek. Az elkészült és mindenki által jóváhagyott tervek több korábbi javaslatot – és döntést – felülírtak, így végeredményként a meglévő hangvédő fal megbontásával alakították ki a lakótelep közúti csatlakozását. Ez már a kivitelezés szakaszában komoly felháborodást váltott ki, amit tovább fokozott a megindult villamosközlekedés, és a vele együtt járó, az idegeket és a tűrőképességet felemésztő csikorgás. Így és ezért már a kivitelezés szakaszában, majd az átadást követően azt kerestem, hogy miképp lehet megoldást találni a problémákra.

**Milyen lépései voltak, és végül hogyan született meg a megoldás?**

A csikorgás okait, és ennek mértékének csökkentését már a próbaüzem alatt elkezdtem keresni. Számtalan fényképet és videót készítettem, és szinte egyik napról a másikra rögzítettem a láthatókat, valamint az alkalmazásra került szterd rendszerek hatásait vizsgáltam. Mindez hónapokat jelentett, miközben a tapasztalataim megosztottam a BKV és BKK mérnökeivel és döntéshozóival. Szó mi szó, egyikük sem tett felelőtlen ígéretet, de nagyon nem is lelkesítettek az ismert fizikai alapvetések okán. Majd az egyik nap egy reálisnak tűnő javaslat fogalmazódott meg bennem, ami önmagában – mint tudjuk – semmit sem ér alkalmazás nélkül. A közösségi közlekedés ugyanis pont az a terület, ahol minden változtatás csak jóváhagyás és engedélyezést követően valósulhat



meg. A tapasztaltakról, majd a javaslatról aktív levélváltás folyt a két cég vezérigazgatójával és a szakemberekkel, akik igen rövid idő után jóváhagyták a próbaszintű alkalmazást. Nagy lett az öröm mindenkinél, amikor a harmadik vagy negyedik villamos már némán kanyarodott. Természetesen elsőként a lakóknál, majd a BKK-nál és a BKV-nál, mert hirtelen megszűntek a panaszos levelek és telefonok. Sokak számára marad emlékezetes ez a nap.

**Miben különbözik az alkalmazott módszer az eddigiétől, és mitől jelentős?**

Tényszerűen mindenben, mivel az eddigi alkalmazások a sínkopások csökkentését célozták, és nem a csikorgás tompítását. A javaslat több, már meglévő alkalmazás újszerűnek mondható kombinációja, valamint a berendezés üzemeltetésének megváltoztatása volt, ami végül a néma kanyarodást eredményezte a villamosoknál. Ezzel egy korábbi, amúgy nem megkérdőjelezhető fizikai alapigazság dőlt meg, amire magam is, de a BKV szakembergárdája is büszke lehet.

**Melyek a távlati tervek a technológia alkalmazását illetően?**

Nem kevesebb, mint hogy Budapest legyen az első város, ahol némán kanyarodnak a villamosok, és persze majd minden kötöttpályás jármű az országban. Magam optimista és előretekintő vagyok, és mint a csikorgás megszüntetésében, így a technológia széleskörű alkalmazásában is bizakodom. Az eredmény mindenképp túlmutat azon, hogy ma egy helyen nem csikorog a villamosok Budapesten. Mindemelllett meggyőződésem az is, hogy a hosszú évek alatt kialakult kedvezőtlen kép a BKV-ról ismét javulni fog, és a közösségi közlekedés – benne a szolgáltatás minden dolgozója – a nekik kijáró megbecsülésben részesül majd. Minden dolgozónak balesetmentes utazást, és boldog új évet kívánok!

– tg –

Bármelyikünkkel előfordulhat, hogy közlekedési baleset részesei leszünk, vagy a járművön, amit vezetünk, valamely utasunknak kára keletkezik. Ezekhez kapcsolódóan néhány rövid tanács, melyek segítségünkre lehetnek a helyszíni intézkedések során.

# HA MÁR BEKÖVETKEZETT...

Legyünk a bajban is határozottak! Baleset esetén a jármű rögzítése után ne nyissunk rögtön ajtót, pláne ajtókat! Először kérdezzük meg, hogy van-e sérült, illetve látta-e valaki, hogy mi történt, mert az összes potenciális tanúnk is leszállhat. Írjuk fel az idegen fél forgalmi rendszámát! Ha van rá lehetőségünk, csináljunk néhány fényképfelvételt (akár mobiltelefonnal), majd jelöljük be járművünk baleset utáni megállási helyzetét (a négy sarok, illetve a négy kerék bejelölése). Ehhez bármilyen eszköz megfelel, hiszen amennyiben nincs nálunk kréta, sem egyéb jelölőeszköz, akkor a célnak tökéletesen megfelel egy darab kő, vagy tégl, amivel az aszfalton bejelölhetjük a járművünk helyzetét. Egyéb eszköz híján szórjunk homokot, földet a megjelölni kívánt vonalakra, és – amennyiben nem történt személyi sérülés –, a forgalom zavartalansága érdekében ekkor már félreállhatunk. Miért fontos ez? Gondoljunk egy kanyarodási, vagy sávváltási manőver közben történő ütközésre, mi lesz az első kérdés, mi dönti, döntheti el a felelősség kérdését: HOL TÖRTÉNT A BALESET? Melyik forgalmi sávban, az úttest mely oldalán? Amennyiben a baleset

után már tovább haladtunk, elgurultunk, félreálltunk, stb., de van a helyszínen úgynevezett ütközési, vagy porle hullási nyom, akkor azt jelöljük be a már említett módszerekkel. Amennyiben magának a balesetnek nincs tanúja, de az ütközés utáni helyzetnek igen, kérjük meg, hogy tanúsítsa a rögzített nyomok valóságát.

**Mit tegyünk, ha szabálytalanul parkoló (pl. buszöbölben, járdán, tábla hatálya alatt, stb.) járműnek ütközünk?** Amennyiben nem történt személyi sérülés, és a feltételek adottak, ismerjük el a felelősségünket, de ne rendőrt, hanem a társasági helyszínelőt hívjuk! Ugyanis a kitérkező rendőr lehet, hogy megbünteti az idegen jármű tulajdonosát, de a baleset okozásáért mi leszünk a felelősek! Így is, úgy is saját hibás baleset lesz a vége!

Azoknál a baleseteknél, ahol nincs ott a várakozó jármű tulajdonosa, vezetője, néhány szóban írjuk le a történeteket, adjuk meg elérhetőségünket, tegyük – lehetőleg valamilyen vízálló nylonban – a szélvédőre az ablaktörlő lapát alá rögzítve ezt a kis értesítőt. A kitöltött baleseti bejelentőt – amire a saját oldalunk ki-

töltése után természetesen írjuk rá az idegen jármű adatait – töltjük ki, de inkább vigyük magunkkal, és majd a jármű tulajdonosának személyesen adjuk át. Az értesítő végére udvariasan írhatjuk, hogy elnézést kérünk az okozott kellemetlenségért. A leírt művelet után a megfelelő helyre rögzített értesítőt lehetőség szerint fényképezzük le úgy, hogy mind a jármű, mind a helyszín beazonosítható legyen és a tényt közöljük a forgalomirányítással.

A felelősség kérdésének dokumentálása a 19/VU/2012 szerint történhet. Erről a témáról egy kicsit bővebben:

A felelősség elismerése nincs egyetlen dokumentumhoz kötve. Történhet az úgynevezett Európai Baleseti bejelentőn (ezt használjuk Társaságunknál), betétlapon, valamint egy egyszerű, tiszta papírra írt felelősségvállaló nyilatkozaton is. Ez utóbbi használatának egyetlen fontos feltétele, hogy szerepeljen rajta minden olyan adat – minden résztvevőtől! – ami az előre nyomtatott dokumentumokon is, illetve a hivatkozott utasításban is szerepel. Miért fontos ez? Azért, hogy a Társaságunk a keletkezett kárát rendeztetni tudja



képünk illusztráció



a kárt okozó biztosítójával, illetve az általunk okozott kárt problémamentesen állja a velünk szerződött biztosító.

**Utasbaleset.** Nagyon fontos szempont munkánk végzése során, hogy utasaink elégedettek legyenek az általunk nyújtott szolgáltatás minőségével. Persze kérdezhetjük: hogyan lehet elégedett az, aki például elesett és megsérült? Természetesen azzal, hogy megsérült, biztosan nem, de az ezt követő teljes körű és profi intézkedéssel már igen. Miután tudomásunkra jutott, hogy egy (vagy több) utasunk megsérült, hívunk mentőt, illetve (abban az esetben, ha nem nyilvánvaló a sérülés, vagy annak mértéke) ajánljuk fel mentő hívását. Írjuk fel a sérültek és a tanúk adatait, a kiérkező mentő rendszámát és azt is, hogy melyik kórházba szállították a sérültet (sérülteket). Amennyiben a sérült (vagy annak gondolt) utasunk nem igényli mentő kihívását, kérjük el az adatait, és írjuk fel a forgalmi munkalapra – a lehetséges kárügyintézés megkönnyítése érdekében. Ha nem látszik rajta sérülés, valamint nem igényli mentő kihívását és el akar menni a helyszín-

ről, erőszakkal ne tartsuk vissza. Ha a balesetet szenvedett utas gyermekkorú, vagy vérző sérülése van, esetleg láthatóan önmagára felügyelni képtelen, akkor udvariasan, de határozottan kérjük meg, hogy várja meg a mentők megérkezését; a forgalmi munkalapra vezessük fel röviden a történeteket, egy körülbelüli kormeghatározást valamint a nemét – egy későbbi kárügyintézés esetén ez már elegendő lehet a beazonosításra és a kárügyintézés megkönnyítésére. Saját magunk érdekében a helyszínről a forgalomirányítás felé is jelezzük, hogy az esemény után felajánlottuk az orvosi segítséget, de ezzel a közlekedési partnerek nem éltek. Ha így teszünk, a magnófelvétel későbbi visszahallgatása igazolhatja, hogy nem merült fel a segítségnyújtás elmulasztása.

Ide tartozik még az utas által, a járművönkön elszenvedett kár rendezése is, mely szintén nagy mértékben hozzájárulhat a bosszúság enyhítéséhez.

**Mi a teendőnk, ha utasunk olyan problémával fordul hozzánk, hogy pl. az ülés szennyezettsége miatt ruházata károsodott, vagy azt**

**a jármű valamilyen alkatrészre megrongálta, stb.?** Nos, az első dolog, amit meg kell tennünk, hogy udvariasan megkérjük, mutassa meg a felületet, vagy eszközt, amely a ruházatában kárt okozott. Írjuk fel a nevét, elérhetőségét a forgalmi munkalapra, majd tájékoztassuk, hogy írásban kell benyújtania kárügyintézését Társaságunkhoz, melyet mi a fentiek megtételével igazolni tudunk. Végül kérünk elnézést az okozott kellemetlenségért (SZOLGÁLTATUNK!), majd a „veszélyhelyzet” elhárítása, megszüntetése érdekében a szükséges intézkedéseket tegyük meg. Így cselekedve ismét lesz egy, az intézkedéssel elégedett utasunk.

Ne történjen velünk baleset, káreset, de ha már bekövetkezett, akkor intézkedjünk profi módon, úgy, hogy valamennyi érintettnek – közte saját magunknak is – a legkevesebb kellemetlenséget okozzuk!

**Valamennyi KOLLÉGÁNAK balesetmentes közlekedést kívánunk a 2016. évre is!**

Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Osztály

## A FELSZÍNI FORGALOMBIZTONSÁGI VERSENY GYŐZTESEI



### Divinszki Ferenc

#### TROLIBUSZ

1986 óta BKV-s trolivezető. Második alkalommal nyerte meg a versenyt, és rengeteg egyéb kiemelkedő helyezése is volt már. A sikert a remek oktatóinak köszöni, akik annak idején megtanították trolit vezetni; tőlük tanulta meg a szakma minden csínját-bínját – állítása szerint a mai napig tudja hasznosítani az akkor kapott tudást, amit legfeljebb az új járművek miatt kell kiegészíteni. Emellett sokat bújjá a KRESZ-t, hogy frissítse ismereteit.



### Haibach János

#### AUTÓBUSZ (CINKOTA)

1992 óta vezet autóbust. A mostani győzelem immár a harmadik, buszvezető kategóriában elért fővárosi sikere (egyéb előkelő helyezések mellett), de a legutóbbi országos versenyen – mikor a BKV buszvezető csapata elhozta a trófeát – egyéniben ő bizonyult a legjobbnak. A sikert a KRESZ kitartó tanulmányozásának, a jogszabályokban bekövetkező változások folyamatos nyomon követésének és annak köszöni, hogy Cinkotán a munkáltatói lehetőséget biztosítottak a gyakorlásra.



### Harsányi Antal

#### VILLAMOS (DÉL-PEST)

1993 óta vezet villamost a BKV-nál. A BKV-s csapattal már háromszor megnyerte az országos megmérettetést, és a BKV-s háziverseny trófeáját is immár másodszor hódította el. A versenyekre autodidakta módon készül: az elméletet otthon tanulmányozza, a gyakorlati felkészülésre pedig mindig szán plusz időt. A nyereshez azonban – állítja – mindez nem elég, hiszen szerencse is kell hozzá, továbbá nem árt a versenygyakorlat sem, illetve az, hogy abban a pillanatban tudja az ember a legjobbat kihozni magából.

# UTASTÉR KORSZERŰSÍTÉS A



**Egy megújult, prototípus HÉV-motorvonattal közlekedhetnek utasaink jövő tavasztól–nyár elejétől a szentendrei, H5-ös HÉV vonalon. A felújított jármű a BKV beruházásában készül el, a megjelenését a BKK-val együttműködésben alakítottuk ki. A HÉV-motorvonat prototípusa a BKV Zrt. Szentendrei kocsiszínében épül, ahol a belső tér megújításával már elkészültek kollégáink. A munkálatok a gépészeti, energiaellátó, stb. rendszerek kiépítésével folytatódnak.**

Kollégáink még az első szerelvényen dolgoznak, de a prototípus fogalomba állítása hozzásegít majd ahhoz, hogy az így nyert üzemeltetési tapasztalatok, valamint utasaink, illetve társadalmi szervezetek véleményét is figyelembe véve megalapozott döntést hozzassunk a projekt folytatásáról. Így – az idő közben szigorodott – hatósági előírások betartásán kívül fontos részese lesz az üzemeltetés biztonságának és gazdaságosságának javítása, éppúgy, mint az utasaink biztonságát fokozó fejlesztések. A jármű külső és belső kialakításáról, megjelenéséről több, a közleműltban megjelent újságcikk már tájékoztató, ezért most a felújítást műszaki oldalról ismertetjük úgy, ahogy azt csak a remízben láthatják.

Az egyik legjelentősebb műszaki fejlesztés a klímarendszer beépítése, amit a három kocsiból álló szerelvényen a két vezetőállásból lehet ki- és bekapcsolni. A rendszer rendelkezik „gyorshűtés” funkcióval, aminek köszönhetően maximális teljesítménnyel hűtve az utasteret, hamar kellemes hőérzetet lehet biztosítani már az első forgalomba álláskor is. Bekapcsolás után az egyes kocsik vezérlése már függetlenül működik, hiszen kocsiként önállóan üzemű klímavezérlő és gépészeti egységeket kaptak, így a hőszabályozás eltérő utasterheltség esetén is megfelelő lehet az egyes kocsikban. A járművezető fülke a befűtött hűtött (és frissített) levegőből kap klimatizálást, egyéni csappantyús szabályozással.

A motorvonatra telepítendő gépészeti berendezések elhelyezésében szűkös lehetőségek adódtak. Elsősorban az alváz tartóelemek sínkoronaszinttől mért kis magassága nem tette lehetővé a vasúti járművekre kifejlesztett egységek használatát, másrészt a motorkocsi alvázon található szabad helyek mérete is csekély, ezért a motorkocsinál a kocsi állandóan csatolt „B” végének hátfalára kívülről kellett a klímakompresszort és a megápláló invertert felszerelni. A pótkocsinál ebből a szempontból kedvezőbb a helyzet, ott a teljes gépészeti egységet az alvázra fel lehetett szerelni. A klímarendszer hőcserélői a ventilátorokkal a szokásos módon a jármű tetőszerkezetére kerültek, a légcsatornák pedig a tető alá, amelyek alulról takaró lemezburkolatot kaptak. Ezek középső elemén találhatók a hangszórók és az utastéri megfigyelő kamerák, valamint szintén a klímacsatorna takaró burkolatába integráltan került elhelyezésre a LED-es világítás is. Az új fényforrás üzemeltetéséhez nagy reményeket fűzünk, mert információink szerint kellően védett a vezérlőfeszültség ingadozásai ellen és igen hosszú várható élettartammal bír.

A klímarendszer elektromos energiaellátásának megtervezése és kialakítása összetett



# HÉV MX/A MOTORVONATÁN

munka volt, igazodni kellett az elhelyezési korlátokhoz éppúgy, ahogy az ingadozó vontatási feszültséghez is. Ezért a gyártó által tervezett rendszer a HÉV motorvonatokon mérhető szélső feszültségekre lett paraméterezve. Meg kellett oldani, hogy a klímakompresszorok a munkavezetékbe épített jelentős számú szakaszszigetelő alatti áthaladáskor is üzemben maradjanak. A klímakompresszorok ugyanis nem igazán tűrik el az ilyen sűrű ki-bekapcsoló szakaszos üzemet. Ezt az energiaellátást a jármű saját akkumulátortelepei biztosítják, így az eddigi lúgos akkumulátorokat savas, AGM rendszerű akkumulátorokra cseréltük és megnövelt teljesítményű töltőberendezést is kapott. A teljes energiaellátó rendszer próbatermi üzeme a várakozásoknak megfelelően jó volt. A beépített energiaellátó rendszer biztosítja a 28V-os feszültséget például a jegykeze-

lők és az utastájékoztató kijelző táblák megátlálására, a WiFi rendszer részére, továbbá a 230V 50Hz feszültséget az utastéri „laptop konnektorok” számára is. Az energiaellátó rendszer üzeme úgy lett kialakítva, hogy töltéshiány esetén (vontatási hálózati áramszünet, stb.) négy másodperc múlva automatikusan leállnak e nagyfogyasztókat tápláló átalakító készülékek, így a jármű akkumulátor kapacitása nem merül ki, tehát az egy hosszú áramszünet után is üzembe helyezhető, szolgálatképes marad.

A következő feladat a kocsik alatti és a kocsik közötti energiaellátó hálózat kiépítése lesz, ami után az élesztés összetett beállítási feladatsorát kell elvégezni, ami feltehetően sok kihívást jelent majd.

Az utastérfűtés rendszere az eredeti maradt (az 1kV-os vontatási feszültséggel az ülések

alatti konvekciós fűtőtesteket 3 fokozatban működtetjük), egy kisebb változtatással: az egyes ülések alá gyári felépítésű, de csökkentett méretű fűtőtesteket gyártattunk és szereltünk be.

Az utastájékoztató rendszer a korszerűsített szerelvényen a homlok iránytábla esetében és az utastéri táblák esetében is LED-es üzemű lett, továbbá új hangosítási erősítővel szereltük fel, amely várakozásaink szerint sokkal jobb hangminőséget ad majd. A rendszer elvi kapcsolása érdekes fejlesztés eredménye, mert az új VULTRON vezérlővel ellátott rendszernek együtt kell működnie a hagyományos rendszerrel is, hiszen az új rendszer csak ezen az egy egységen lett kialakítva, viszont az akusztikus utastájékoztatót egy tetszőleges másik szerelvényről is biztosítani kell. Mindemellett a nem vezetett szerelvény közlekedése esetében (hat kocsis egység a másik egységről vezetve) is működnie kell a vizuális tábláknak, míg a hangbemondást a másik, vezetett vezetőállásról kell végezni. A rendszer szerelési tervei most készülnek, és már most látjuk, hogy a hálózatszerelésen kívül az élesztés is izgalmas feladat lesz. A munka még tart, de a motorvonat új típusjelét a hatóság már megadta: MX/AK.

Kiss Vilmos, (ke)

Ezúton is köszönöm a projektben résztvevő különböző feladatkörrel megbízott munkatársak kollegiális összefogását, a problémamegoldásban való részvételt, a jelentős túlórák vállalását és a szerelés során az utolsó csavar meghúzásáig tartó figyelmes munkavégzésüket. A munkánk eredményeként már mostanáig is kaptunk elismeréseket, kívánom, hogy a végszerelés felé haladva ez adjon erőt, további biztatást mindannyiunk számára a sikeres üzembe állításig.

Kiss Vilmos, HÉV Járműműszaki Osztályvezető

## HÉV FORGALOMBIZTONSÁGI VERSENY

Újra megmérkőztek egymással kollégáink, ezúttal a héveseken volt a sor a cinkotai kocsiszínben rendezett HÉV Forgalmbiztonsági versenyen.

Szakmai rátermettségüket elméleti és gyakorlati feladatok során bizonyíthatták kollégáink, akik az októberi szeszélyes időjárás ellenére szép teljesítménnyel oldották meg a feladatokat. A versenyen forgalomirányító, forgalmi járművezető és járműműszaki járművezető kategóriában mérték össze tudásukat munkatársaink.

Az elméleti kérdéseket tartalmazó tesztlap kitöltése után a forgalomirányítók egy tehervonat közlekedtetésével kapcsolatos feladatot teljesítettek, míg a járművezetőknek először egy műszaki hibás vonatot kellett továbbközlekedésre alkalmas állapotba hozniuk, majd egy nagy járművezetői rutint és ügyességet igénylő vezetéstechnikai feladatot kellett teljesíteniük.

Gratulálunk valamennyi résztvevőnek!



Forgalomirányító

Forgalmi járművezető

Járműműszaki járművezető

I. hely

Kovács József Péter

Rábel Krisztián

Mikó Lajos

II. hely

Gudmann Zoltán

Fekete Antal

Paksi Zoltán

III. hely

Nagygyörgy Károly

Kovács Roland

Muhi Tibor

# ÖNKÉNT A MENEKÜLTEKÉRT

**A menekültek Magyarországra érkezése, itt maradása, távozása Társaságunknak, kollégáinknak is adott feladatot. Gajdos Ferencel a segítség kapcsán találkoztunk, de – ahogyan az életben lenni szokott – egy igazán izgalmas, kalandos élet bontakozott ki a beszélgetés során.**



**A magyaron kívül három nyelven beszél folyékonyan. Hogy került a BKV-hoz autóbuszvezetőnek?**

Imádok vezetni, szinte minden járművet, csak kamiont nem. Bárhol éltem, mindenhol vezettem autóbust.

**Hol volt a legnehezebb?**

Nehéz sehol sem volt. Lelkileg persze fel kellett dolgozni, amit nemrég a menekültszállítás kapcsán tapasztaltam, de ez nem a munkával függ össze, ez emberi dolog.

Mumbaiban, Indiában értek meglepetések. Eleve nagyon más a közlekedés. Aztán külön díja van mindennek, amit szállítani lehet: mekkora csomag, milyen állapot – élő állat is természetesen. A Mumbai–Új Delhi vonalon egyszer csak jött egy férfi, hogy az autóját is szeretné feltenni a buszra. Azt hittem viccel, de nagyon erősködött, így hát szóltam a főnökömnek, hogy itt valami tévedés van. Ő aztán határozott utasítást adott, hogy miképpen kell a járművet rögzíteni a busz tetejére, illetve mi a díja – ami egyébként az árlap túloldalán szerepelt, csak eszembe se jutott utánanézni, annyira meglepett a kérdés. Szóval a busszal vissza kellett menni a műhelybe, ahol emelővel szépen feltették és rögzítették a kocsit a tetejére. Rajtam kívül senki nem lepődött meg a kérésen, még eszköz is volt hozzá.

**Hogy került Indiába egy Budapesten született kisfiú?**

Valóban Budapesten születtem, a Bakáts téren. Szüleim korai válása után édesanyám férjhez

ment az akkori indiai nagykövethez. 4 éves voltam, amikor Indiába költöztünk.

**Mekkora változás egy kisfiúnak...**

Persze, nagy változás volt. Egészen mások ott a szokások. A gyerekek például nem a saját szüleiknél nevelkednek, hanem más családnál, nevelőszülőknél. Ez ott bevett, természetes dolog. De ettől még az édesanyámmal minden nap találkoztam. Az „indiai szüleim” révén nyolc „testvérem” van.

**Szeretettel beszél az „indiai családjáról”.**

Hogyne, a felnevelésben ők ugyanolyan szerepet kaptak és vállaltak, mint édesanyám. Nagyon szerettek, ahogy a többi gyermeküket is. És szigorúak is voltak. Emlékszem egy alkalomra, úgy hét éves lehettem, amikor az egész család templomba ment (hindu templomba), ahova csak mezítláb lehetett belépni. Rávettem az egyik testvéremet, hogy amíg a felnőttek imádkoznak, mi dugjuk el a templom előtt levett cipőket. Gondoltam, jól megréfláljuk őket. Ők persze nem találták viccesnek az ötletet, otthon alapos verést kaptunk, és én, az öltöztető büntetésből egy hétig gondoskodtam az elefánt itatásáról. Súlyos büntetés volt: egy átlagos elefánt 440 liter vizet iszik meg 1 nap alatt, ha dolgozik is, ez akár 550 liter is lehet, vidéken pedig – ahol élünk – nincs áram, így csőrlővel kellett felhúzni a vizet a kútból. Nagy feladat egy hét éves kisfiúnak. Azért vannak szép emlékeim is az elefántokkal kapcsolatban. Egy esetet hadd meséljek el: Indiában volt egy házi kedvencünk, Tabdu, és majdnem 6 tonna a súlya. Hét éves lehettem, amikor a garatonatárolóban dolgoztam Tabduval együtt, és épp egy szalmabálát húztam arrébb. Hirtelen egy csattanást hallottam; arra fordultam

meg, hogy a hátam mögött Tabdu egy kobrát csapott ketté az ormányával. „Öreg barátom” ezzel valószínűleg az életemet mentette meg, amiért a mai napig hálás vagyok neki.

**Odakinn járt iskolába, még főiskolára is, mégis anyanyelve a magyar.**

Párhuzamosan magyar iskolát is végeztünk, a magyar tananyagot is megtanultuk, magántanulóként, és rendszeres időközönként repülővel jártunk haza vizsgázni.

**Önként jelentkezett a menekültek szállításiára, tudjuk, nagyon fontos volt, hogy segítsen.**

Nézzé, nekem ezek az emberek szinte a testvéreim. Van elképzelésem róla, milyen helyekről, milyen helyzetekből jöttek el a túlélés, vagy akár egy jobb élet reményében. Ezt nem elítélni kell, hanem megtenni, amit lehetőségeinkhez képest megtehetünk. Úgy gondoltam – panjabi arab nyelvtudásom segítségével – szót értek ezekkel az emberekkel, tudok velük beszélgetni, tolmácsolni, ha szükséges. Többször is volt olyan alkalom, hogy a „közös nyelvnek” hála, meg tudtam akadályozni verekedést. De a Nyugati pályaudvarnál kialakított „orvosi helyiségben” is tolmácsoltam – ez különösen fontos szerintem, sok múlik a megfelelő orvosi ellátáson, ehhez pedig a beteg szavait egyértelműen le kell tudni fordítani, hogy kiderüljön, miről is van szó. Érdekes volt látni, hogy amíg a magyar orvosok röntgenre akartak küldeni egy kisfiút, mert nem tudták eldönteni, eltört-e a lába, két jelenlevő szír orvos tapintással, ránézéssel megállapította, hogy csupán repedés. Ez is kiválóan mutatja, mennyire más fajta tudásra van szükség ott, ahol kevés a lehetőség.

–fzs–

**Gajdos Ferenc 7 éve dolgozik a BKV-nál autóbuszvezetőként. Az első házasságából egy 32 éves fia és egy 24 éves lánya van. Első felesége magyar. Jelenlegi felesége szaudi-arabiai származású muzulmán, de indiai állampolgár. Az Egyesült Államokban találkoztak. Egy „kislányuk” van, ő idén kezdte meg egyetemi tanulmányait. Angliában. A magyaron kívül beszél hindiül, panjabi arabul, angolul és jelenleg a szíriai arabot tanulja. Iskolái: 1992–1994 USA Grand Junior High school (vendéglátó érettségi) / 1988–1990 Élelmiszeripari Szakközépiskola húsupari ágazat (hentes) / 1982–1984 Dolgozók Kereskedelmi Szakközépiskola (kiegészítő érettségi levelező tagozat) / 1978–1982 Dolgozók Vendéglátó Szakközépiskola (levelező tagozat) / 1962–1970 Általános Iskola, Újpest (félévente repülővel jártak haza Indiából vizsgázni)**



## JÚLIUS

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

2016





# 2016

## MÁRCIUS

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

## ÁPRILIS

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



## JANUÁR

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

## FEBRUÁR

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



## MÁJUS

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

## JÚNIUS

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





## AUGUSZTUS

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

## SZEPTEMBER

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

## OKTÓBER

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

## NOVEMBER

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

## DECEMBER

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



# Téli programajánló

Az adventi időszak a karácsonyi vásárok ideje is egyben, ahova sokszor nem is az ajándékok beszerzése miatt megyünk, hanem például azért, hogy forralt borral a kezünkben sétálgassunk a karácsonyi díszbe öltöztetett, színes árukkal megrakott fabódék között, és be-szippantsuk a karácsony illatát. Persze mindenkinek más illat kapcsolódik az ünnepekhez, de itt mindet megtalálhatjuk egy helyen.

A legnagyobb vásárokat a belvárosban találjuk: a **VÖRÖSMARTY TÉREN** a hagyományokhoz híven kézműves, gasztronómiai és iparművészeti termékek vásárával, ünnepi műsorokkal és koncertekkel készülnek; az **ADVENTI ÜNNEP A BAZILIKÁNÁL** elnevezésű rendezvényen esténként háromdimenziós fényfestéssel keltik életre a templom homlokzatát, és idén először **A ZRÍNYI UTCA TELJES HOSSZÁBAN** kínálnak gasztronómiai ingyencségeket. A korábbi évekhez hasonlóan a Bazilika előtt iparművészeti vásárral és korszalapályával várják a látogatókat.

**A SZABAD TÉR SZÍNHÁZ** a Városháza parkban harmadik alkalommal szervez programokat, leginkább gyerekeknek. Az itt felállított üvegházban minden nap különböző művészi csoportok és együttesek mutatkoznak be, hétvégenként pedig bábszínházi előadásokat, gyerekkoncerteket, betlehemes játékokat lehet látni. A jótékonyági gálaesteken a Piros Orr Bohócdoktoroknak, a Salva Vita Alapítványnak, a Jótékonyági Süti Gyárnak és az Őrzők Alapítványnak gyűjtenek.

Az év végi színes kavalkád és ünnepi hangulat után jönnek a szürke hétköznapiak, melyeket az alábbi programokkal tudunk színesíteni az újévben: 1941. január 1-je óta minden évben megrendezik **A BÉCSI ÚJÉVI KONCERTET** a Grosser Musikverein hangversenytermében, az „Aranyteremben”. Azonban nem kell Bécsbe utaznunk, hogy Újévi koncertet hallgassunk.

2016/01/01 **HAYDN: A TEREMTÉS** (Oratórium-keresztmetszet) Müpa

2016/01/01 **CORINTHIA GRAND HOTEL ROYAL ÚJÉVI KONCERT**  
Corinthia Grand Hotel Royal

2016/01/01 **HAYDN: A TEREMTÉS** (Újévi hangverseny) Müpa

2016/01/01 **MÁGA ZOLTÁN** (Újévi koncert) Papp László Budapest Sportaréna

2016/01/01 **BUÉK VIRTUÓZOK** (Újévi koncert) Zeneakadémia

2016/01/01 **MAZEL TOV – A BUDAPEST KLEZMER BAND** (Újévi koncert) Budapest Kongresszusi Központ

2016/01/10 **SZENT EFRÉM FÉRFIKAR** Bazilika.

2016/01/17 **ENNIO MORRICONE** Papp László Sportaréna

2016/01/20 **IMAGINE DRAGONS** Papp László Sportaréna

2016/02/27 **RUZSA MAGDI** – Papp László Sportaréna

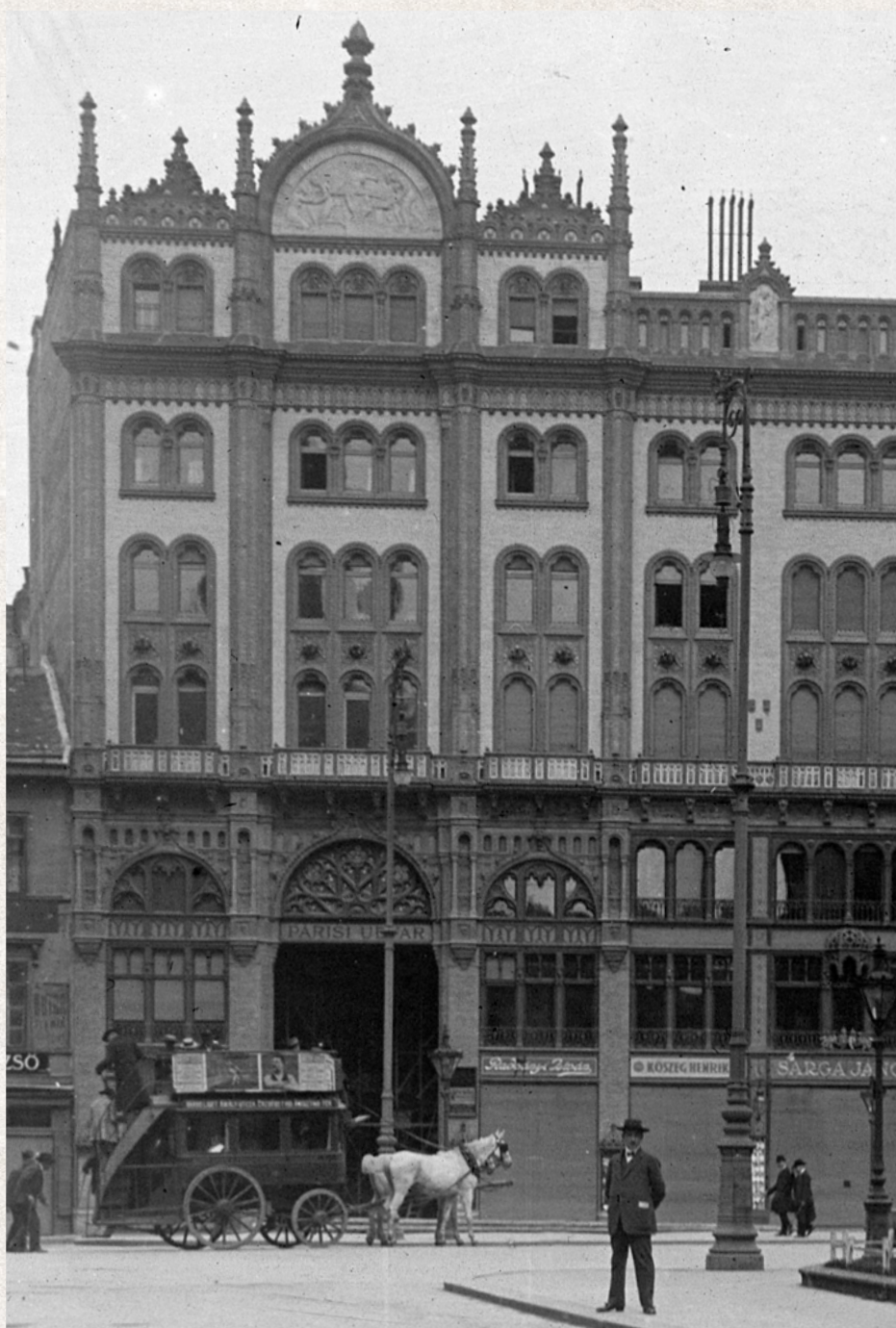
2016/02/29 **SCORPIONS** – Papp László Sportaréna



# EGY ELMARADT ERE

**Az idei év bizonyos értelemben a fővárosi autóbusz-közlekedés centenáriumáról szólt. Éppen ezért gondoltuk, hogy a magazin idei évi utolsó számában még egy izgalmas történeti adalékot megosztunk az immáron több mint 100 évvel ezelőtti történeésekről. Kevésbé ismert ugyanis, hogy ha a fővárosi döntéshozók és közlekedési szakemberek eredeti elképzelése valósult volna meg, akkor már egy évvel ezelőtt, éppen decemberben ünnepelhettük volna ezt a jelentős évfordulót.**

Az autóbusz-közlekedés valamikor a századfordulón vált a közlekedési, műszaki értelmiség köreiben érdemi beszédtemává, egyre gyakoribb tanulmányok tárgyává. Sok mindent vártak tőle: egyrészt a lóvonatású üzemek végleges kiváltását, másrészt a villamasközlekedésnél rugalmasabb és egyben kisebb beruházást igénylő közlekedés megvalósítását, végül pedig a hirtelen felduzzadt nagvárosok közlekedési problémáinak megoldását. Ne feledjük, Budapest lakossága – bármilyen hihetetlen, de alig huszonöt év alatt – 1900-ra megháromszorozódott. A közel milliós nagvárossá vált fővárosban a gyors megoldást sokan a metróhálózat kiépítésében látták, de eleinte – mivel lényegesebb olcsóbb volt – átmeneti megoldásként elfogadták volna a buszközlekedést. Ráadásul nemzetközi tapasztalatok is rendelkezésre álltak, például Párizsban 1907-ben 150, Berlinben 1910-ben már 162 busz közlekedett. A hazai mérnöktársadalomnak pedig meglepően pontos ismeretei voltak ezekről az üzemekről. A „közös” Monarchia császárvárosában, Bécsben 1912-ben döntöttek arról, hogy a belvárosi omnibuszokat autóbuszokkal váltják fel. Az akkori Európa legdinamikusabban fejlődő és leggyorsabban gyarapodó fővárosa, Budapest sem maradhatott le. A főváros már 1913 tavaszán külföldi tanulmányútra küldte Rényi Dezső tanácsost és Till Antal tanácsjegyzőt. (Előbbi később a BSzKRt első vezérigazgatója, utóbbi a Székesfővárosi Autóbuszüzem első igazgatója lett.) A szakemberek rendkívül alapos és gyors munkát végeztek. Beutazták fél Európát és egy-két hónap alatt letették a főváros közlekedési ügyosztályának asztalára azt a tanulmányt, ami a budapesti autóbusz-közlekedés megszervezésének első mérföldköve volt. A főváros még az év végén felmondta a szerződést az omnibusz-közlekedést lebonyolító Székesfővárosi Közlekedési Vállalattal és autóbuszok beszerzésére és üzemeltetésére nyílt nemzetközi pályázatot írt ki. A tender-





# EREDMÉNYHIRDETÉS



kiírást azonban a kereskedelemügyi miniszter megtámadta a magyar ipartámogatási törvény szellemében és a hazai vállalkozók előnyben részesítését kérte számon. Ugyan a hazai ipar még nem állított elő korábban nagy sorozatú autóbuszokat és a nemzetközi cégek képviselőinek látogatása is egyre gyakoribbá vált Budapesten, végül kiírtak egy eljárást, amire összesen húsz cég adott be ajánlatot. Ebből végül öt volt magyar, a többi brit, francia, osztrák és svájci. A magyarok között szerepelt a Budapesti Általános Omnibusz Rt. és a villamosokat üzemeltető Budapesti Közúti Vaspálya Társaság is, de a Tudor Akkumulátor Részvénytársaság is. A gyártók, illetve típusok között felmerült a Daimler (Bárdi József Automobil Rt. és az aradi MARTA részéről), a Benz (a Benz Magyar Automobil Rt-től), a Büssing mintájú buszok (Ganz Danubius Rt.), a saját hazai gyártás (Magyar Általános Gépgyár és a kistarcsai Gép- és Vasútfelszerelési Gyar ajánlatában), illetve a Renault-alváz (Magyar Renault Kereskedelmi Rt.), végül az aradi Weitzer-karosszéria beszállítása. A megadott 1914. júniusi határidőre tehát húsz jobbnál-jobb ajánlat érkezett. A következő hónapban a főváros azt is elérte, hogy ugyan borsos áron, de megszerezze az omnibuszos Székesfehérvárosi Közlekedési Vállalat összes részvényét, ezzel a közúti társaskocsizásra vonatkozó kizárólagos jogokat is. Úgy tűnt, hogy minden jó úton halad. Egyes tervek mindjárt legalább 170 új busz beszerzésével számoltak (ennyi volt pár

éve összesen Berlinben). Egy ilyen nagy járműállomány megvásárlása, az omnibuszvállalat megvétele, a szükséges épületek, berendezések és egyéb beruházások együttesen hétmillió koronát tettek volna ki. A metrótervekre készült kalkulációk 200-300 millió között mozogtak. Nem csoda, hogy az őszi időszakra már konkrét buszok tesztüzeméről is szó volt.

Az eredményhirdetéssel sem akartak sokáig várni, már 1914 decemberére kiírták azt. Csakhogy, ekkor már a nemzetközi pályázat résztvevőinek (döntően brit és francia cégek) nem lehetett mit megüzenni, legfeljebb annyit, hogy időközben beállt a hadiállapot országaik és az Osztrák-Magyar Monarchia között. Az eredményhirdetés tehát elmaradt, azóta is várhatnák a cégek az eljárás lezárását.

Úgy tűnt, a főváros minden számítását keresztülhúzza a háború. Még a taxikat is a frontra vitték, velük együtt a képzett sofőröket is. A rendelkezésre álló két próbabuszt (egy villamos és egy benzin üzemű) sebesült-szállításra adták át a hadsereg számára. Talán éppen a fronton való nehézkes üzemben tartásuk miatt, a két kocsit egy idő után visszaadták, így a főváros úgy döntött, legalább ezzel a két autóbusszal mégiscsak elindítja az első járatokat. Így érkezünk meg 1915. március 1-jének reggeléhez, amikor az Andrássy út eleje és a Városliget között elindult a fővárosi autóbusz-közlekedés.

– zsg –





**M3 SÍNCISZOLÁS** Az É-D metróvonal sínpárjainak felújítása és csiszolása.

# MI TÖRTÉNT 2015-BEN?



**BKV. ÖNNEK JÁR.**



**ENERGIATUDATOS VÁLLALAT** Bolla Tibor, a BKV elnök-vezérigazgatója átvette az Energiatudatos Vállalat címet, amelyet a 2014-ben, az energiahatékonyságot célzó, tudatos és hatékony működés érdekében tett vállalásaink alapján kapott idén Társaságunk.



**VRÁGÜLTETÉS** Idén is virágültetéssel ünnepeltük a Föld napját.



**100 ÉVES NYITÓRENDEZVÉNY** A 100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés rendezvénysorozat nyitórendezvénye a Hősök terén.



**CONECTO** Megérkeztek az új alacsonypadlós Mercedes-Benz Conecto autóbuszok.



**M3 SZERZŐDÉS ALÁÍRÁS** A BKV és a Metrowagonmash aláírta az M3 metróvonal járműfelújításáról szóló szerződést.



**PKD 2.** A második elkészült PKD konstrukcióban beszerzett Ikarus alvázának megérkezése a fényszörműhelybe.



**DALLAMOS** A Magyar Dal Napja alkalmából idén is útnak indult a Dallamos Villamos.



**ŐSZ FOCIKUPA** Az őszi Labdarúgó Kupán a GLOBITÓ FC vihetta haza a vándorkupát.



**VODAFONE 4G** Már a metróban is teljes 4G lefedettség érhető el a BKV utasainak.



**100 ÉV, 100 RAJZ NYITÓRENDEZVÉNY** A 100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés címmel megrendezett rajzpályázatunkra érkezett legjobb 100 alkotásból kiállítást rendeztünk.





**ELEKTROMOS BUSZ TESZT** A várban tesztelt elektromos e-Modulo próbajárat elindítása.



**1-ES VILLAMOS PÁLYAFELÚJÍTÁSÁNAK ÁTADÁSA** A felújított 1-es villamos vonal ünnepélyes átadása.



**FOGAS BIKIKLI TÁROLÓ** Forgalmomba állt az első módosított fogaskerekű szerelvény, amely 16 kerékpár kényelmes és biztonságos szállítására is alkalmas.



**TAVASZI FOCIKUPA** Az V. BKV Labdarúgó Kupána Sporting csapata végzett az első helyen.



**MÚZEUMOK ÉJSZAKÁJA** 100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés címmel megrendezett kiállítás megnyitója a Földalatti Vasúti Múzeumban.



**MORNING SHOW** A Morning Show műsorvezetői kipróbálhatták a trolibuszvezetést a BKV Zách utcai telephelyén.



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI VERSENY** Megrendeztük a „Keressük a BKV legjobb felszíni közösségi közlekedési járművezetőjét!” vetélkedő sorozat idei döntőjét.



**CAF ÁTADÁS** A próbaút végzetével átadták az első CAF villamost.



**THE BIEBERS KONCERT** A The Biebers zenekar rendhagyó koncertet adott az M4 Gellért téri megállójában.



**FELÚJÍTOTT HÉV** Elkészült ez első felújított HÉV szerelvény.



**TR5** Újra életre kelt a TR 5-ös.



**HÉV-VEZETŐ VERSENY** Nehéz és még nehezebb feladatokkal néztek szembe az idei HÉV Forgalmbiztonsági verseny résztvevői.



# Köszönet a

**Az év végi lapszámba mindig beszerkesztünk néhány olyan levelet, amelyet elégedett utasaink, vagy látogatóink juttattak el az Ügyfélszolgálat címére. Hogy néha összekeverik a BKV-t a BKK-val...? Már fel sem vesszük, a lényeg úgy is az, hogy tollat, klaviatúrát „ragadva” leírták az elismerést, köszönetet tartalmazó mondatokat.**

**Mi is köszönjük!**

A mai napon a következő történt velem: a Népligetnél felszálltam az utolsó pótlóbuszra a Bécsi út felé. Nem tudtam, hogy a Puskás Stadionig megy. A sofőr figyelmeztetett. Két szatyor volt nálam, melyből, leszállás előtt egyet ott felejtettem az ülésen. Fontos cukorgyógyszer is volt benne. Visszamentem a Népligethez, ahol egy kedves, segítőkész forgalomirányító fiatalember azonnal telefonált. Megadtam a mobilszámomat, de nem reméltem, hogy megtalálják. Kb. 30 perc múlva telefonált, hogy a Salgótarjáni úti buszgarázsban a portán átvehetem. Ez meg is történt. Köszönöm a forgalmista fiatalembernek, a buszsofőrnek és minden dolgozójuknak, akik ebben segítettek!

Ma hajnalban korán kellett elindulnom vidékre, és az autómmal csak Cinkotáig mentem el, onnan a HÉV-et választottam. A 4 óra 8 perckor induló HÉV első kocsijába szálltam fel, nem volt valami meleg az utastérben, de a vezetőnek sem lehetett melege, hiszen kabátban volt ő is. A jármű vezetője tett-vett a vezetőfülkében, majd kiszállt és végigsétált az utastérben, többször lehajolva az ülések közé. Megkérdeztem, hogy van-e valami gond, mire a fiatal ember kedvesen válaszolt, hogy csak a fűtést nézte meg, hogy lehet-e érezni, melegszenek-e a radiátorok, mert most szerelték meg a garázsban és hozzátette, hogy hamarosan kellemes meleg lesz és elnézést kért az első kocsiiban üléstől. Mire elindultunk valóban érezhetően jobb lett a klíma az utastérben. Jó érzés tudni, hogy ilyen korai órán is odafigyelnek az utasok komfortérzetére a szerelők és a járművezetők egyaránt. A HÉV-vel ugyan ritkán utazom, de amikor használok, mindig pontos volt, télen, hideg időben pedig kellemes meleg van rajta. A végállomáson megköszöntem a fiatalembernek, hogy odafigyel ráink, utasokra. Köszönöm Önöknek és a dolgozóiknak, hogy kellemesen indulhatott ez a hosszú és sok utazással teli napom.

Köszönetet szeretnék mondani egy buszvezetőnek. Az eset Pesterzsébeten, az Erzsébet téren történt. Én leálltam a patika előtt a kocsimmal, hogy beugorjak egy doboz fájdalomcsillapítóért, de annyira fájt a fejem, hogy elfelejtettem behúzni a kéziféket. Lejtőn állt a kocsim, és a buszvezető, akinek maximális köszönet jár, megakadályozott egy személyi balesetet, hősiesen viselkedett, kiszállt a buszból, és megfogta a kocsit. Ilyen emberekre van szükség mindenhol, kérem, dicsérjék meg. Sajnos, több adatra nem emlékszem, annyira meg voltam illetődve.

A vezető (76-os trolí) nagyon kedves volt, köszönt fel- és leszállásnál is. Segített az utasoknak, akinek kellett tanácsot adott, hogy mi lenne a jó és mi nem utazással kapcsolatban, amit az utasok is szívesen fogadtak. Határozottan jó hangulatot teremtett az utazás alatt.

Három hőzöngő, bérlet, ill. jegy nélküli utas szállt fel, akik erőszakosan ellenszegültek a gépjárművezető felszólításának, mellyel kiváltották az utasok félelmét és felháborodását is. A gépjárművezető nagyon higgadtan és korrektül kezelte a helyzetet, melynek eredményeként pár perc várakozás árán, de a három fiatal férfi végül leszállt a járműről. Az utasok többsége végül megtapsolta a munkavállalójuk kulturált és korrekt eljárását. Nem érdemtelenül. Sok kollégájuk tanulhatna tőle.

Tisztelt BKK Zrt!  
2015. május 2-án 11 órakor a 97E járaton szolgálatot teljesítő autóbuszvezető kollégájukról szeretnék pár sort írni. (A jármű rendszáma tán FJX-202 volt, de ebben nem vagyok biztos.)  
Nevezett járművezetőjünkkel kisiskolás korom óta utazom, 1994 óta visz a régi 97-estől kezdve az egykori Keresztúrbuszon át a mai 202E-ig mindenféle járatral. Egy ideje nem láttam dolgozni, de múlt szombaton ismét ő vitt haza. Nem tudom, van-e még ilyen, hogy az év dolgozója, vagy akármilyen elismerés, de ő igazán megérdemelné.

Csak engem immáron 21 éve visz balesetmentesen mindenfelé, a cinkotai garázs legkiválóbb járművezetője. Mesterien, vaskézrel vezet az Ikarus 260-tól a 435-ösön át ezekig a borzalmas genfi Volvokig mindent. Kérem, ha van lehetőségük, külön is ismerjék el munkásságát és tolmácsolják üdvözlömetem számára, remélem, még sokáig utazhatok vele.



# BKV-nak

Mozgáskorlátozott vagyok, kerekesszékkal közlekedem. Járatukra a Nagy Sándor utcánál szálltam fel kb. 22:45 körül. Mint kiderült a jármű a végállomás után a garázsba tartott. Ezen bejegyzésben köszönném meg a járművezetőjüknek, remélve hogy átadják neki, segítőkészségét, hogy e késői órán, garázsmenetben is elvitt úti célomhoz, az Orsolya utcához. Nekem ez nagy segítség volt, pláne hogy felszálláskor nem figyeltem mire szállok fel, így a 123-as helyett szálltam a 99-esre. Nagyon nagy kerülő lett volna, ha a Mátyás téren lera-kott volna, mondván hogy garázsba megy. Örülök, hogy ilyen sofőrök is vannak maguknál. Remélem, a dicsérő szavak eljutnak hozzá is.

Csütörtök hajnalban az első hévvel (H7) utaztunk munkába, amikor a végállomástól nem messze a hév hirtelen fékezni kezdett, majd megállt. A vezető tájékoztatott minket, hogy egy férfi fekszik a pályán és majdnem elütöttük. Valóban, a fiatalember élete métereken és a pilóta gyors reakcióin múlhatott. Páran a helyszínen is megdicsérték az utasok közül a járművezetőt. Én szeretném ezt írásban is megtenni, és kérem önöket, hogy ezt jelezzék dolgozójuk felé. Minden apró dicséret megilleti a járművezetőket, mert biztosan rengeteg kellemetlen helyzetben csak a felelőst és a hibást látjuk bennük. Én eddig egyszer jeleztem panaszt önök felé, de most örülök, hogy pozitív véleményemet is megírhattam a munkájukról.

Tisztelt Hölgyem/Uram,  
szeretném jelezni, hogy tegnap délután az FKU-911 rendszámú 9-es autóbusszal utaztam a Flórián tértől Kőbányáig. Ez alatt az idő alatt három kerekesszékkal közlekedő utas is igénybe vette a járművet. Az autóbusz vezetője minden alkalommal kedvesen, udvariasan, még néhány jópofa megjegyzést is téve segített nekik a le- és felszállásnál.

Számomra ez azért volt feltűnő, mert kedden a 115-ös busszal utaztam, amelyre szintén szálltak fel kerekesszékkal utasok. Annak a busznak a vezetője természetesen szintén segédkezett az utasoknak, de kevésbé örült ennek a körülménynek, mint a tegnapi kollégája.

Szeretnék megdicsérni egy Önöknél dolgozó villamosvezetőt. A 18-as villamos, 14:28-kor indult a Széll Kálmán térről, február 25-én.

Azért szeretném dicséretben részesíteni, mert különösen kedvesen és udvariasan köszöntötte az utasokat a fedélzetén, pedig nem kellett volna, hiszen a FUTÁR jól működött. Kellemes utat kívánt mindenkinek, köszöntött minden utast, valamint további szép napot kívánt mindenkinek. Bárcsak sokkal több ilyen odafigyelő és kedves villamosvezető dolgozna Önöknél. Remélem, a dicséretem eljut a villamosvezetőhöz és a BKK figyelembe veszi a dicséretet. Mindenképpen megérdemli az úr.

Köszönettel a BKK-nak, hogy ilyen kedves kollégát alkalmaz.

2015.08.24-én 13 óra 4 perckor felszálltam a 80/A jelzésű 358 számú trolibuszra, és olyan élményben volt részem, amely sajnos nem mindennapi.

Fiatalember ült a volánnál, nagyon kedves, udvarias; idősebb utasoknak előre köszönő, egy járáshibás nénit megvárta, amíg megfogódzkodik – addig nem indult el –, és a leszálló utasoknak további jó utat kívánt.

Gratulálok ennek a fiatalembernek, kívánok sok sikert az életben és balesetmentes vezetést.

Óriási köszönet a 4-6 pótló járat sofőrjének a tökéletes tájékoztatásért, az utasbarát hozzáállásért. Teljes mértékben „európai” volt vele az utazás.

Üdvözlétem.

Szeretném megköszönni kollégájuk segítségét, aki ma délután 17:10 perckor a VIII. kerület Csobánc utca ill. a Diószeghy utca sarkán a 83-as trolinál a zebrán állva segített – a 2 éves, ill. 6 éves fiaimmal az égő vezetékek alatt és a bokáig érő szennyvízben gázolva – áthozni a gyerekeimet. Olyan hálás voltam neki.

A zebrán szinte egy kocsi sem volt hajlandó megállni, hogy a viharban át tudjunk menni.

Ő volt, aki megállította a kocsikat, és a 2 éves Dávidot a karjába vette. S átvitt bennünket a túloldalra, hogy haza tudjunk jutni.

Ezúton szeretném neki megköszönni a segítséget. Nagyon hálásak vagyunk neki.

A Dél-pesti garázsban vagyunk jelenleg, „tök jó” ez a rendezvény, és nagyon tetszik a mai nyílt nap, nagyon jó ötlet volt, és gratulálok nagyon a szervezőknek. A metróval kapcsolatos nyílt napi rendezvényen is szívesen részt vennék, ha terveznek ilyet. Kérem tolmácsolja a szervezőknek.

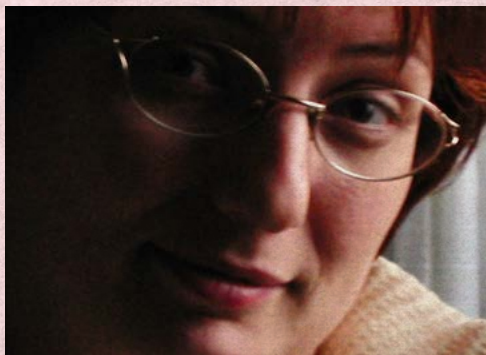


# Átrajzolt önarcképek

Amikor az első BAM-ot meghirdettük, bízunk benne, hogy a BKV munkatársai között akadnak szép számmal olyan emberek, akik szabadidejükben festenek, rajzolnak, szobrászkodnak, vagy valamilyen más, a nagyközönség számára is megmutatható művészeti tevékenységet űznek. Nagy örömmel fogadtuk a jelentkezőket, s lelkesen szerveztük már akkor is a kiállítást. Azóta bebizonyosodott, hogy igazunk volt, amikor azt feltételeztük, hogy sok-sok művészi vénával és tehetséggel megáldott ember dolgozik társaságunknál. A 3. BAM-on, az M2-es és az M4-es vonalon közlekedő Alstom szerelvényekben 18 kollégánk munkájából 39 tablót állítottunk ki. Az ő önarcképüket adjuk közre, illetve portréjukat mi magunk szeretnénk megrajzolni most a Mozgásban magazin hasábjain.

## Kovácsné Kiss Katalin önarcképe – visszafogottsága ellenére – egy szép, megindító vallomás

Rajzolni mindig is szerettem, bár fiatal felnőttként, majd amikor dolgozni kezdtem a vállalatnál, szinte teljesen elhanyagoltam ezt a tevékenységet. Más hobbi vette át a helyét, s azóta is sok minden érdekel, több más dologgal is foglalkozom. Mikor a gyermekvállalást követően újból munkába álltam, sok érdekes és új emberrel találkoztam, akik így vagy úgy, de valamilyen módon hatással voltak rám. Többek között egy ilyen találkozás volt az, ami újból a rajzolás felé terelgetett. Mára teljesen biztos vagyok abban, hogy ez egy adottság, egy ajándék, amit karban kellene tartani és fejleszteni is. Sajnálom, hogy annyi időt elvesztegettem...



Szeretem és meglatom a szépet az élet minden területén. A BAM3 számomra remek időzítés volt. Egy nehéz időszakban talált rám, jó volt lekötőm magam és újból a rajzolás felé fordulnom.

## Keresztes Ferenc – saját bevallása szerint – olyan portrét fest magáról, amely már-már önfényezésnek hat, azonban a tény az, hogy negyven éve rajzol, fest és számtalan kiállításon vett már részt.

Amatőr vagyok és ezt büszkén vállalom – írja – bár, ha azt mondom, hogy nem tanított senki rajzolni, festeni, akkor szerénytelennek tűnök. Soha semmilyen díjat nem kaptam, igaz, nem is pályáztam rá. Nem veszik a képeimet, mert nem árulom őket, nem sokan ismerik a munkáimat, mert senki sem jön el Fótra a Nyírfu u. 2-be, a műtermembe. Így aztán végképp nem értem, hogy miért ajánlották fel, hogy szerepeljek a Hübner féle Who is Who katalógusba. A kötet „a lehető legtöbb kortárs egyéniséget tartalmazza a közélet minden területéről” (akik ajánlás útján kerülhetnek be a katalógusba. szerk.), hogy honnan találtak rám, azóta is rejtély számomra. Úgy érzem, dolgom van a világgal, de még nem



tudom, hogy mi az?! Addig is, amíg rájövök, teszem, amit érzésem szerint tennem kell: néha festek vagy írok, aztán lesz, ami lesz... Tagja vagyok a Független Magyar Szalonnak, amelynek éves kiállításán 2002 óta szerepelek. Kérem, nézzék meg régebbi és újabb képeimet a honlapomon (keresztes.ferifot.fotoalbum.hu) és ítéljék meg Önök, van-e művészi értéke a munkáimnak. Ha úgy gondolják, hogy nincs, az sem baj, mert nekem állandó örömet okoz ez a tevékenység már évtizedek óta. S hogy ne mondhasa senki: azért festek, mert írni nem tudok, írok is a Nyírségi Gondolatban, immár öt éve. Hát, ez vagyok én, kedves olvasók.

## Lovas Gábor számára a fényképezés ma már szenvedély, amely – szándékai szerint – dokumentumfotózás és művészi alkotás is egyszerre.

Fotózni valamikor 2006-ban kezdtem el, elsősorban – az akkori munkahelyem – a Szikra Lapnyomda lassú végnapjait igyekeztem megörökíteni, ahol közel 13 éven át dolgoztam, még a metróvezetői pályafutásom előtt – mondja. Azóta a metró világában érzi otthon magát, hiszen 8 éve már, hogy metrót vezet, s ezen túl szabadideje nagy részét fotózással tölti. Erről így vall: munkaidő után az M3-as metró vonalán gyakran felbukkanok a fényképezőgéppemmel, hogy – elsősorban közlekedés témakörben – mindenfélét lefényképezzek. Igyekszem jelen lenni a cég által szervezett nosztalgia- vagy fotós külön meneteken, hiszen ezek is különlegesek, mind a járművek, mind a bejárt helyszínek tekintetében. Már korábban is érdekelt a metró, gyűjtöttem a régi felvételeket. Ma





már magam is igyekszem megörökíteni egy-egy hosszabb projektet; ilyen volt például a 2-es vonalon közlekedő orosz szerelvények fotózása egészen a kivonásukig, de a 4-es metró esetében is ott lehettem pár érdekesebb szituációnál. Most az M3-as metróvonal felújításának dokumentálását tervezem.

A fotózás csínját-bínját nem iskolában tanultam, csak úgy autodidakta módon... Folyamatosan képezem magam, ellestem mások technikáját, megérdeklődöm, hogy egy-egy nekem tetsző felvétel hogyan készült, milyen beállításokkal, de a saját fényképezőgépem adta lehetőségekkel is kísérletezgetek. A téma pedig lehet bármi; metrószerelvény, síncsere, metróalagút vagy nyílt pálya, de a körülöttem lévő élő- és épített világ is érdekel. Nemrég a Hármashatárhegyen kirándultunk, és én onnan felülről néztem, fotóztam, hogy hogyan lepi be fővárosunkat a szálló por...

**Pesti János** „Népművészet Palota Mestere” fafaragásairól készült fotókkal mutatkozott be a BAM3 közönségének, s bár számos kiállításon vett már részt fafaragásaival, éneklését és citeramuzsikáját is hallhatjuk különféle hanghordozókon.



Szép énekhangot és zene iránti érdeklődést örökölt édesapjától, citerázni pedig kisiskolás korában tanult meg egyik tanítójától. Azon túl, hogy már tizenéves korában nagy érdeklődéssel hallgatta a népzenei és nótaműsorokat a rádióban és a televízióban, tanulta is a hangszer megszólaltatását, mégpedig neves művészekről. Példaképe, mestere és tanítója Pribojszky Mátyás citeraművész lett, akinek nemzetközi citeratáborában 15 éven keresztül tanulta a citerázást, de több mesterkurzuson is részt vett, és szerepelt népzenei találkozók, minősítések is. A citerázás sok embert közel hozott hozzá – mondja. Mindemellett már elég korán, 18 éves korában nekifogott megtanulni a fafaragás művészetét, s ehhez épp kapóra jött a 19 hónapig tartó katonaság, ahol lehetősége volt a gyakorlásra. Így ma már nem csak megszólaltatni tudja a hangszert, hanem maga is készít citerákat.

Nem csak a citeraművészet elsajátítása során találkozott neves mesterekkel, hiszen első ének tanára – akitől a nóta éneklés alapjait tanulhatta meg – Gencsi Sári volt, de tanította, korrepetálta Horváth Eszter és Hegedűs Valér mellett Kovács Magda is.

A nótáéneklés mellett nem hagyta abba a citerázást sem – mondja. Több mint 10 éve a vecsési hatszoros „Arany Páva” díjjal kitüntetett népdalkör citerása vagyok. Rendszeresen fellépünk belföldön és külföldön is. A Pomázi Népdalkörben is citerázom – jegyzi meg szerényen.

Szerencsére zenei és nótáéneklési kötelezettségei mellett a fafaragást sem hagyta abba, dísz tárgyakat és citerákat készít. Munkáit rendszeresen zsűrizteti a Népi Iparművészeti Tanácsnál, itt nyerte el a „Népművészet Palota Mestere” címet. Munkabeosztása miatt sajnos egyre kevesebb idő jut a művészetek gyakorlására, de a zene, az éneklés, a fafaragás élete szerves részét képezik és sok örömet szerezve, teljessé teszik azt.

**Román Márta** az egyik legrégebbi BAM-os, hiszen az első kiállításra is bátran vállalkozott. Ma már nyugdíjas, de az amatőr művészi tevékenységgel nem hagyott fel, és munkáit – nem feledve a BKV-s évtizedeket – szívesen mutatja be tárlatainkon.



A jászágói általános iskola falai között – egy hozzáértő tanárnak köszönhetően – már eldől, hogy szabadidejét évtizedekkel később is kitölti majd a képzőművészeti alkotás. Ma a Csepeli Munkásotthon Képzőművész Kör tagjaként, Fark László grafikusművész tanítványaként képezi magát, de tagja a Szőnyi Körnek, az Országos Képző- és Iparművészeti Társaságnak. Számtalan önálló és csoportos kiállításon mutatta már be grafikáit, linó és papírmetszeteit.

Önmagáról így vall:

Mindig szerettem alkotni. Általános iskolai tanáromtól, Macsi Sándortól nemrég kaptam meg emléke az iskolai munkáimat. Eddig ő őrizte. Sokat kézimunkáztam, főleg a gyerekeknek kötöttem pulóvereket. Fotózni is szeretek. Mégis hiányzott valami, amivel kifejezhetem a gondolataimat, ami egyedi, ezért rajzolni kezdtem, illetve folytattam, mert hisz' egész életemben elkísért a rajzolás. Szakkört kerestem, ahol tovább képeztem magam. Különböző technikákat sajátítottam el: szén, linó-, és papírmetszet, rézkarc – ezt imádom! Festeni kevésbé szeretek. 2009 óta több mint 10 kiállításon vettem részt, s munkáim elismeréseként díjakat is kaptam.

Szerencsére nagy dráma sosem volt az életemben, vagy csak még nem került a felszínre... Szeretem a szépet, a nyugalmat, a békét, a rajzaimban is ezt a hangulatot próbálom megörökíteni. Szeretek örömet szerezni a rajzaimmel, szeretem a kihívást, ezért szoktam pályázatokon részt venni.

– kmt–

A BAM3 ALKOTÓIT BEMUTATÓ SOROZATUNK EZZEL – A KÖZZÉTEHETŐ „ÖNARCKÉPEK” ELFOGYTÁVAL – BEFEJEZŐDÖTT.



# Variációk egy té

**Miért ne kezdhethénk a karácsonyi készülődést egy kellemes, frissítő sétával az erdőben? És ha már ott vagyunk, gyűjtsünk alapanyagot az ünnepi díszekhez, girlandunkhoz, karácsonyi koszorúnkhoz. Ötletadó összeállításunkban ezúttal toboz-  
ból készíthető szépségeket gyűjtöttünk össze.**

A tobozokkal egy kis természetet csempészhetünk otthonunkba, de bátran használva a színeket, csillámporokat, szalagokat, díszítőket merész dekoráció készíthető az ünnepi asztalra, a karácsonyfára, vagy akár a bejárati ajtóra.

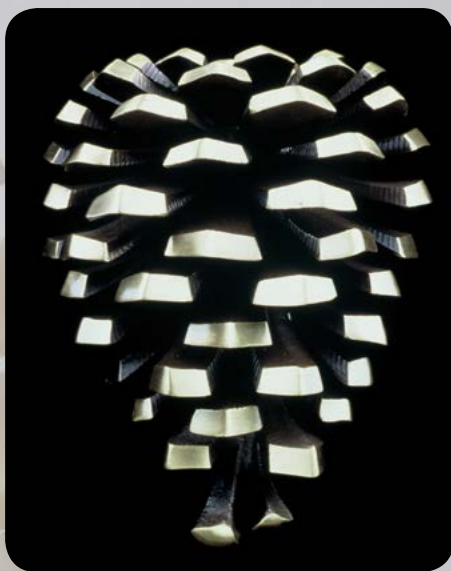
Érdekes hatást érhetünk el, ha kifehéritjük a tobozainkat. Ehhez nem kell más, mint egy edényben elkészíteni a fehéritő és némi víz keverékéből álló fürdőt, amiben a tobozokat hagyjuk állni legalább egy napig. Érdekes nehezékkal lenyomni a víz felszínére kíváncszó tobozokat, hogy mindenhol érje a fehéritő. Óvatosan kiemeljük, papírtörlőn megszárítjuk őket, és az időközben összezsugorodott darabok szépen újra kinyílnak.

FORRÁS: [otthonos.reblog.hu](http://otthonos.reblog.hu)  
[toriejayne.com](http://toriejayne.com)  
[www.whimzeecal.com](http://www.whimzeecal.com)  
[dollarstorecrafts.com](http://dollarstorecrafts.com)  
[dekorella.hu](http://dekorella.hu)





# mára: a Tóboz





Egész évben a gyermeknevelés nehézségeivel foglalkoztunk, és megpróbáltunk megoldást találni egy-egy gyakran előforduló „katasztrófa helyzetre”. Mert akinek bármilyen korú gyermeke van – hol gyakrabban, hol ritkábban – szembekerül megoldhatatlannak tűnő problémákkal. Ez most karácsony és szilveszter táján sem lesz másképp, de próbáljuk meg még az eddigieknél is több humorral és találékonysággal kezelni ezeket a helyzeteket.

# BULI VAN GYEREKEK!



A karácsony a legközelebbi hozzátartozókkal és barátokkal való együttlétről és – valljuk be – az ajándékozásról szól.

Itt van a szilveszter, az óév búcsúztatás ünnepe, amikor az éjfél óraütésig a legtöbben ébren vagyunk, és akár még buliznánk is, de ott a gyerek... Ha már elmúlt másfél éves, és a tizenégyen még innen van, meg kell engedni, hogy az év utolsó éjszakáján – ameddig tud – fennmaradjon és még jól is érezze magát. Nem kicsi feladat, de nem is megoldhatatlan. Találhatók drága és nem annyira drága szálalodai ajánlatok az interneten, de az otthoni házibuli is lehet fergeteges, bár utána nekünk

ről, elkészítéséről, valamint a lakás, a ház feldíszítéséről – persze csak a helyszín kiválasztása után. Nyilván az egész csak akkor működik, ha az összefogás biztosított és a feladatok elosztása is igazságos. Az sem árt, ha előre tudjuk, a következő gyerekes bulinak ki lesz a házigazdája. Az előkészületekbe érdemes a gyerekeket is bevonni, akár mixelnek maguknak koktélok is, csak arra kell vigyázni, hogy a felnőtteknek szánt alkoholos italokhoz ne férjenek hozzá. A zenéről könnyű gondoskodni, ha jól ismerik egymást a résztvevők, s emellett akár karaokézni is lehet megfelelő felszereléssel. A jókedv garantált, hiszen a gyerekek biztosan

Majd elfeledtem, hogy az öltözet is fontos: hadd vegyék fel a legszebb ruhájukat a kislányok, a fiúk pedig öltsenek álarcot, vagy jelmezt, esetleg kapjanak vicces kalapokat.

Ha a szobában már meguntuk a társasjátékozást, akkor sötétedés után érdemes kimenni az utcára, ahol trombitával, síppal, dobbal felszerelve, az ünnephez méltó hangoskodással okozhatunk némi kellemetlenséget a korán aludni tért szomszédoknak.

Ahogy közeleg az éjfél, jó esetben álmodnak a gyerekek is: a kisebbekkel akár este kilenc vagy tíz körül is koccinthatunk gyümölcslével, és ágyba is dughatjuk őket, de ne lepődjünk meg, ha éjfélig, vagy még tovább is fennmaradnak a lurkók. Máig kedves emlékem, amikor az első gyermekem másfél évesen a boldog szó végtelen ismétlésével koccintgatt velünk. Valahogy nem hiányzott a bál ruha és a nyilvános szilveszteri bál hangulata...

A legkisebbekkel is lehet programot szervezni otthonra azzal a tudattal, hogy az új év reggele nem lesz egy diadalmenet, de ha ragaszkodunk a mulatozáshoz, vegyük tudomásul, hogy az ezzel jár, azaz – ahogy a mondás tartja – „valamit valamiért”.

Talán az ötödik év és a kamaszkor között a legkönnyebb a dolgunk, ekkor lehet a korábban leírt pizsamapartival összekötött házibulit megrendezni, hiszen ez a korosztály az, akik a „kicsi a rakás” elven működnek, s szinte önállóan szervezik meg az estét. Velük már van esélyünk arra, hogy másnap reggel akár tíz óráig is ágyban maradnak, vagy ha fel is ébrednek, elfoglalják magukat.

A kamaszokért aztán izgulhatunk, szállíthatjuk őket a különböző partikra, és garantáltan nem alszunk addig, amíg nem térnek haza a családi fészekbe.

Mindenkinek – szülőknek, nagyszülőknek, leendő szülőknek, nagynéniknek, nagybácsiknak, kicsiknek, nagyoknak – tehát minden olvasónak boldog, békés karácsonyt, derűs szilveszter éjszakát és boldog új évet kívánok!

– kmt –

## Ez az utolsó nap az évben, legyen otthon is különleges!

kell kitakarítani a lakást. Ezt figyelembe véve érdemes meggondolni, hogy a szerpentin mellé a konfetti-szórás is bevállaljuk, illetve megengedjük-e?

Ezen a napon 8 óra után nekik se legyen kötelező fejest ugrani az ágyba. Olyan programot érdemes kitalálni, amely a szülőknek is szabadságot ad és a gyerekeknek is élvezetes.

Ha sok gyerekes ismerősünk van, a legcélszerűbb egy pizsamapartival egybekötött házibulit tartani, ahol a felnőttek és a gyerekek is jól érzik magukat egymás társaságában. Ehhez először egy kis közös szervezés kell, hiszen gondoskodni kell az ételek-italok beszerzésé-

elszórakoztatják magukat, így a felnőtteknek is van ideje kicsit beszélgetni, filmet nézni, énekelni, táncolni, kikapcsolódni.

Ha csak szűk családi körben ünnepelünk a saját gyerekeinkkel, azért a buli kelléktára nagyjából ugyanaz, csak persze kisebb mennyiségben.

Készítsünk valami finom, ünnepi ételt, terítsünk színes poharakkal, vidám szalvétával, és természetesen díszítsük fel a lakást – lehetőleg a gyerekekkel közösen. Néhány lufi, vagy a különböző bolti, vagy házilag készített papírdísz már megalapozza a hangulatot, és a délután el is telik a díszek aggatásával.



## JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj BKV-s dolgozóknak 27.000.- Ft helyett 15.000.- Ft, illetve a gyakorlati vezetés első 10 órája kedvezményesen a BKV-s dolgozóknak és hozzátartozóinak. 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)

## A HÓNAP KÉPE

fotó: Lovas Gábor

### KEDVES KOLLÉGÁK!

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

# Cavident



az egészséges  
fogakért

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

Tavaszi akció a BKV és BKK  
dolgozóinak és nyugdíjasainak.  
**Porcelán korona 28000 Ft-tól**  
További kezelések árából  
**30%-os kedvezményt adunk!**

**Nézze meg akcióinkat  
a [www.cavident.hu](http://www.cavident.hu) oldalon,  
a BKV-s árak oszlopban.**

Egészségpénztári kártyával is lehet  
fizetni, de egyszerre csak egy  
kedvezményt lehet érvényesíteni.  
Kérjen időpontot a 461-6500/29156  
és /29155 melléken.

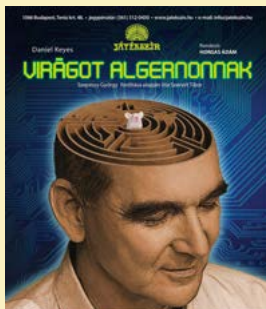




színház

## DANIEL KEYES: VIRÁGOT ALGERNONNAK

Örök kérdés, hogy előbb elolvasni vagy megnézni jó-e egy darabot, legyen akár film, vagy színházi előadás. Én most nem választhattam, hiszen a könyvet évekkel ezelőtt adta a kezembe egy ismerősöm, a könyvből készült darabot viszont csak idén mutatták be színházban. Nagyon kíváncsi voltam, hogyan lehet színpadon kétszer negyvenöt percben bemutatni Charlie Gordon hihetetlenül hosszú útját, amit megtett azért, hogy gyerekkori vágya teljesüljön. Az értelmi fogyatékos Charlie mindenáron okos szeretett volna lenni. Egy kísérlet során úgy tűnt, hogy az orvosok megtalálták a zsenivé operálás lehetőségét, és ezt elsőként Algernonon, egy egéren próbálták ki, majd a sikeren felbuzdulva a tanulni vágyó Charliet is megoperálják. Sajnos hamar kiderül, hogy a gyors eredményt rohamos leépülés követi.



Ez a regény több merőben fantasztikus témánál: mélységesen hiteles lélektani rajza egy rokonszenves személyiség fejlődésének, s a tragédiába torkolló befejezés mégsem elkeserítő, hanem felemelő: Charlie Gordon a mesébe illő pálya befutása és a végső zuhanás után is megőrzi emberi tartását, élni akarását, optimizmusát.

A színpadon Szervét Tibor hitelesen ábrázolta az együgyűt és a zsenit is. Együtt éltük meg Charlieval a világ kítárlukozását, találkozásait a szerelemmel és az emberi előítéletekkel. És végül könnyek között elbúcsúztunk tőle.

Mivel már ismertem a történetet, a színházba beülve reméltem, hogy nem zokogom végig a darabot – szerencsére volt nálam papír zsebkendő.

Demjén Anikó

cirkusz

## BALANCE – EGYENSÚLYBAN ÖNMAGUNKKAL

A Fővárosi Nagycirkusz december 31-ig mutatja be Balance – Egyensúlyban önmagunkkal és a világgal című műsorát, amelyet a BKV-sok és vendégeik – egy előzetes regisztráció után – 25-40%-os kedvezménnyel tudnak megtekinteni – kivétel ez alól a szilveszter esti előadás. A fellépő artisták hihetetlenül magas színvonalú, lélegzetelállítóan izgalmas produkcióit elsősorban felnőtteknek és nagyobb gyermekek-



nek ajánlanám, de természetesen a kisebbeknek is élvezetes. Annál is inkább, mert az előadás végén fotózhatnak a fellépőkkel, vagy akár a kivételesen fegyelmezett cicasztárokkal is. A művészek a világ különböző tájairól jöttek, hogy ámulatba ejtsék a cirkuszkedvelő közönséget. Saját tapasztalatom alapján bátran állíthatom, hogy a Fővárosi Nagycirkusz előadása a legigényesebb nézőt is lebilincseli, hiszen a szereplők – elegáns könnyedséggel mutatják be – az egyensúlyozás számtalan módját a földön és a levegőben.

Akit elvarázsolt a kupola hangulata, az a karácsonyi Hobo koncertre is válthat jegyet, amely december 27-én, 20 órakor kezdődik.

2016. január 7. és 11. között kerül sor a Budapesti Nemzetközi Cirkuszfesztiválra, ide azonban csak teljesárú jeggyel lehet bejutni.

A kedvezményes jegyigénylés érdekében írjon a [vincze.judit@maciva.hu](mailto:vincze.judit@maciva.hu) email címre, vagy keresse Nyári-Vincze Judit szervezési menedzsert a 061/3639637-es, vagy a 0620/2957001-es számon (H-P 9-16:00).



film

## A ZARÁNDOK

A Coelho-rajongók hamarosan láthatják a moziban – az általunk is ismert Anjou Lafayette forgalmazásában – az író eddigi életét összefoglaló játékfilmet.

A zarándoklat megjelenésének 25. évfordulóján Paulo Coelho interjút adott a Folha de Sao Paulo brazil lapnak. „Biztos vagyok benne, hogy csoda történt” – mondta. Négy hónappal ezelőtt a 64 éves író a halál kapujában állt. Genfi kardiológusa közölte vele, hogy megközelítőleg 30 napja van hátra. Nem akarta elhinni. Orvosi leleteit elküldte négy másik orvosnak is, akik egyetértettek az első szakvéleménnyel. Három 70–90%-ban elzáródott artéria miatt nagy esélye volt a szívinfarktusra. Azon a keddi éjszakán, 2011. november 29-én, az ágyban forgolódva leltárt készített életéről – ezt a leltárt vitték filmre brazil-spanyol koprodukcióban.

A zarándok – Paulo Coelho legjobb története című film magyarországi bemutatójára január végén kerül sor. A filmre jegyet váltók között a magyarországi forgalmazó kisorsol egy kétszemélyes utazást az El Camino zarándokútra, Spanyolországba.

A komoly téma mellett persze mindig találhatunk a kínálatban könnyedebb hangvételű műveket és persze méltán népszerű családi filmeket is, így tél végére érkezik a magyar mozikba a Szeleburdi svéd család családi trilógia folytatása és lezárása, vagy a Valentin napra várható a Barátság extrák nélkül című olasz vígjáték Laetitia Casta főszereplésével, mely a „létezik barátság férfi és nő között?” témát boncolgatja, az olasz vígjátékok legjobb hagyományait felidézve.

Konyher Mária



## MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • [www.bkv.hu](http://www.bkv.hu) • [bkvzrt@bkv.hu](mailto:bkvzrt@bkv.hu) • 2015. 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](mailto:mozgasbanmagazin@bkv.hu)

Kiadja a BKV Zrt. 1072 Bp.VII., Akácfa u. 15. • ISSN 1786-1845

Nyomdai munkálatok: ANY Biztonsági Nyomda Nyrt. • 1102 Budapest, Halom u. 5. • Vezérigazgató: Zsámboki Gábor





## Következő megálló: **Zöld város.**

**Az új Citaro NGT (Natural Gas Technology). A mérce.** A korábbi típusokhoz képest 20 %-os üzemanyagmegtakarítás érhető el ezzel az innovatív gázüzemű autóbusszal. Jelentősen csendesebb hajtáslánc és alacsonyabb CO<sub>2</sub> kibocsátás. Szóló és csuklós változatban is szállítjuk.

További információk a [www.evobus.hu](http://www.evobus.hu) oldalon találhatók.

# Mercedes-Benz





*hommage à Miró*



Év végi számunkban Joan Miró (Barcelona, 1893. április 20. – Palma de Mallorca, 1983. december 25.) katalán festőművész, grafikus, szobrász és keramikus gyermeki szürrealizmusa előtt tisztelgünk.