

# MOZGÁSBAN



XLVIII. ÉVFOLYAM

III. SZÁM

MUKIK ÉS BUSZOSOK

ÁLOM KIPIPÁLVA

AKADÁLYMENTESÍTÉS

# ÁTALAKULÓ BKV

interjú Bolla Tibor elnök-vezérigazgatóval



# *Kedves Kollégák!*

Idén karácsonykor is szeretnénk segíteni azoknak a munkatársainknak, akik nehéz anyagi körülmények között élnek. Ezért ismét gyűjtést szervezünk, ahol mindenféle hasznos holmit várunk: tartós élelmiszert, jó állapotú ruhaneműt, játékot, könyvet, illetve olyan nem romlandó termékeket is, amelyek minden háztartásban szükségesek, jól használhatóak.

*Kérjük, aki megteheti, egy-egy karácsonyi csomaggal segítsen, és ajándékát hozza be*

*2015. 12. 09-ig az Akácfa utcai Székház 512-es vagy 513-as irodájába.*

Segítsünk, hogy az ünnepvárás mindenkinek kellemes és gondtalanabb legyen!

*Kevéssel is sokat tehetünk!*

# Kedves Olvasók! Kedves BKV-sok!

Őszi lapszámunkat tartják a kezükben, telis-tele izgalmas témákkal. Még lapzárta után is érkeztek az érdekes témák, események és cikkek.

Először is hadd hívjuk fel a figyelmüket a bal oldalon található hirdetésre: szeretnénk, ha minél több öröm jutna nehezebb sorsú kollégáinknak és a családjaiknak. Ezért kérünk mindenkit, hogy nézzenek körül otthonukban, és hozzák el azokat a ruhákat, játékokat, könyveket, amelyekre már nincs szükségük, megunták vagy kinőtték a gyerekek, de még olyan jó állapotban vannak, hogy Önök is szívesen fogadnák karácsonykor a fa alatt. Gondoljanak rá, hogy ami Önöknek felesleges, az mosolyt csal egy kislány vagy kisfiú arcára. Szívesen fogadunk tartós élelmiszert (pl. rizs, tészta, konzerv) vagy háztartásban használatos szereket (pl. mosópor, öblítő).

A belföldi hírek közé ezúttal bekerült egy fontos belső tájékoztató az óbudai telephely bezárásáról, de olvashatnak az M3 vonalra érkezett felújított prototípusszerelvényről is – utóbbiról részleteket is megtudhatnak a 20. oldalon.

A kényes témáról Bolla Tibor elnök-vezérigazgatót faggattuk: válaszait a 8-9. oldalon találják.

Akikre büszkék vagyunk: az Év autóbusz- és trolibuszvezető

verseny BKV-s döntőseivel a 10. oldalon találkozhatnak, de ott voltunk a Felszíni közlekedési vetélkedőn és a HÉV Forgalombiztonsági szakmai vetélkedőn is. A BKV Előre SE olimpiájai előtt a 21. oldali táblával tisztelgünk. Szűcs Vera kolléganőnkkel, az Olimpiai játékok történetének első női ökölvívó bírójával készült interjúnkat a 22-23. oldalon találják.

És ha már sport, akkor foci! A szeptember 7-ei mérkőzésről is készítettünk egy fotó összeállítást.

Beszámolunk róla, hogyan sikerül távol tartani a kábeltolvajokat, milyen a metróközlekedés Kijevben, miként indult újra a budapesti közlekedés a II. világháború után.

Mindennapi pszichológia rovatunkban a boldogabb élethez adunk ötleteket, a kreatív „sarokban” pedig mindenki választhat elfoglaltságot – ha valaki itt nem talál olyat, ami lekötné, keresgélhet tovább a szubjektív ajánlóban.

Jó olvasást kívánunk!

Szerkesztőség

## TARTALOM

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| Hírek .....                       | 4-7   |
| Átalakuló BKV – Bolla Tibor ..... | 8-9   |
| Év járművezetői .....             | 10    |
| Lopásvédelem .....                | 11    |
| Közlekedés .....                  | 12    |
| Közlekedési verseny .....         | 13    |
| Akadálymentesítés .....           | 14-15 |
| Poszter .....                     | 15    |
| Mukik és buszosok .....           | 18-19 |

|                               |       |
|-------------------------------|-------|
| Próbafutás .....              | 20    |
| Olimpia – BKV Előre .....     | 21    |
| Álom kipipálva .....          | 22-23 |
| A foci örök .....             | 24-25 |
| Kijevi metró .....            | 26    |
| Mindennapi pszichológia ..... | 27    |
| Kreatív oldal .....           | 28-29 |
| Szubjektív ajánlók .....      | 30    |
| Hirdetés .....                | 31    |



## KEDVES MUNKATÁRSAINK!

A budapesti autóbusz-közlekedést lebonyolító járművek megújítása, valamint a piaci verseny megteremtése érdekében kialakított fővárosi új autóbusz-üzemeltetési modell eredményeképpen az elmúlt években több száz társoperátori autóbusz jelent meg a főváros útjain, mintegy 40%-kal csökkentve ezzel a BKV Zrt.-től megrendelt teljesítményeket. Ennek a jelentős teljesítményvesztésnek a sajnálatos következménye, hogy az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság óbudai telephelyén a forgalmi kiadást 2016. december 1-jétől határozatlan ideig Társaságunk kénytelen beszüntetni.

Szeretnénk munkavállalóinkat megnyugtatni: számítunk a munkájukra, és a telephelybezárás ellenére a BKV Zrt. minden szükséges intézkedést megtesz annak érdekében, hogy az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság többi divíziójában, illetve szükség esetén a Társaság egyéb szakterületein az óbudai telephely munkavállalóinak további munkalehetőséget találjunk. A BKV Zrt. továbbra is számít az ott dolgozó járművezetők, karbantartók és kiszolgáló személyzet munkájára - minél több fő további foglalkoztatásának megoldásán dolgozunk.

Az érintett munkavállalókat munkáltatójuk tájékoztatni fogja a további teendőkről.

A BKV Zrt. vezetése

# Hírek itthonról

**ÚJ BUSZGARÁZS ÉPÜL KAPOSVÁRON** A Kaposvári Városgazdálkodási Zrt. régi telephelyén kezdődik az évszázad kaposvári beruházási programja. A 4,2 milliárd forintos beruházásból 100 millió önrész vállalásával teljesen új telephelyet épít helyi járatú buszainak Kaposvár, valamint gáztöltő állomást, amely nyitott lesz a városlakók előtt is. A telephelyen emellett szervízüzem és vizsgáztató állomás is épül a sűrítettgáz-üzemű autóbuszoknak. 500 millió forintból pedig elektromos autóbuszokat is beszerez a város, amelyre nemzetközi tendert írnak ki.



**KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI VERSENY** A 2011-ben – hagyományteremtő szándékkal – útjára indított közlekedéstörténeti vetélkedőt idén hatodik alkalommal rendezzük meg. A verseny témáját az idei jubileumi évfordulóink alapján választottuk, ezért a 120 éves millenniumi földalatti és a 150 éves fővárosi közúti vasúti közlekedés történetéhez kapcsolódik. A két fordulóból álló versenyre három főből álló 7. osztályos és 8. osztályos csapatok jelentkezését várjuk. A szeptember 26-án induló verseny első fordulója „levelező” rendszerben történik. Ennek teljesítéséhez a feladatlapot a részletes pályázati felhívással és a határidőkkel együtt a [www.bkv.hu](http://www.bkv.hu) oldalról lehet letölteni. Az első fordulóban legmagasabb pontszámot elért öt csapatot meghívjuk a Földalatti Vasúti Múzeumba, ahol egy játékos vetélkedő keretében személyesen is összemérhetik tudásukat.

D.A.

**EURÓPAI MOBILITÁSI HÉT - AUTÓMENTES NAP** A minden év szeptember 16. és 22. között megrendezésre kerülő rendezvénysorozat célja, hogy arra ösztönözze az embereket, hogy próbálják ki a gépkocsival történő közlekedés alternatíváit. A hét csúcspontja az „Autómentes nap” rendezvény, ahol a résztvevő városok és települések lefoglalnak bizonyos területeket kizárólag a gyalogosok, kerékpárosok és a tömegközlekedés számára egy teljes napra. 2002 óta – ekkor került sor első alkalommal a programra – Társaságunk minden évben részt vesz az eseményen, így idén is: gyerekfoglalkoztatókkal, kvizekkel és KRESZ pályával vártuk az érdeklődőket. A környezettudatosság jegyében a MODULO C68 elektromos buszt és a MODULO 108-ast állítottuk ki.



## VILLAMOSFELVONULÁS A 150 ÉVE INDULT LÓVASÚT JUBILEUMÁRA

A legöregebb Ganz csuklós és a legfiatalabb CAF járművek is felvonultak abban a jubileumi menetben, amelyet a villamos elődjeként tisztelt első pesti lóvasút 1866. július 30-ai ünnepélyes megnyitásának évfordulójára szervezett a BKV és a BKK. A pesti utcán 1866. augusztus 1-jétől megjelenő – tömegszállítási igényeket is kielégítő városi közlekedési eszköz – a lóvasút jelképezte a továbblépést, a fejlődés útját. A rendszeres közlekedés két nappal a megnyitó után, augusztus 2-án indult meg. Az utazóközönség annyira megrohamozta az új vasutat, hogy szabályozni kellett az egy kocsin utazók számát, szeptember 2-án pedig már arról adtak hírt a korabeli lapok, hogy a lóvasút igazgatósága jegypénztárakat állított fel, és a tülekedés, túlszűfoltosság elkerülése végett a vagonokba ez után csak a jeggyel rendelkezők szállhattak fel. Mára már persze egészen más képét mutatja a budapesti közlekedés, hiszen sínek hálózattá be egész Budapestet és a járművek sem emlékeztetnek már elődeikre. Talán éppen ennek a sokszínűségnek, a jól látható fejlődésnek köszönhető, hogy legnépszerűbb rendezvényeink közé tartoznak azok a felvonulások, amelyekben a régi és új szerelvényeket egyszerre, egy menetben tekinthetik meg a budapesti utasok.



**M3 BEMUTATÓ** Szeptember 27-én Bolla Tibor, a BKV Zrt. elnök-vezérigazgatója az M3 Kőér utcai járműtelephelyén bemutatta a felújítással egybekötött korszerűsítésen átesett első hat kocsiból álló prototípus szerelvényt a sajtó képviselőinek. A korszerűsítésen átesett prototípus garantált élettartama 30 év, a tervek szerint az első szerelvény várhatóan 2017. márciusában állhat forgalomba. A felújítás eredményeképpen a budapesti utazóközönség mind megjelenésében, mind műszaki tartalmában egy modern, a XXI. század technológiai színvonalának megfelelő metrószerelvényt találkozik majd.

**DEBRECEN LEHET A MAGYAR BUSZGYÁRTÁS KÖZPONTJA** Az EvoBus Hungária Kft. és az ITK Holding Zrt. képviselői szándéknnyilatkozatot írtak alá, amely alapján új buszokat gyártanak majd a hajdú-bihari megyeszékhelyen. A Daimler tulajdonában álló német EvoBus GmbH magyarországi vezérképviselete és a magyar társaság szándéknnyilatkozata szerint az EvoBus Hungária „alacsony belépésű” alvázakat szállít az ITK Holdingnak, amelyekre a magyar cég saját fejlesztésű autóbuszfelépítményt tervez. A prototípus előreláthatólag 2017 tavaszára készül el – olvasható az esemény sajtóanyagában. A 12 méter hosszú alvázak Spanyolországból érkeznek majd, és leginkább elővárosi buszvonalakra készülő buszok gyártásához használják fel. Az alváz előnye, hogy az első alacsonypadlós terület kényelmes beszállási lehetőséget biztosít, míg a magaspadlós hátsó területen komfortos ülések helyezkednek el.



**MEGSZÜLETETT AZ ÉV SOFŐRJE VERSENY EREDMÉNYE** Szeptember 21-én lezárult az Év sofőrje verseny. Az utazóközönség szavazatai, döntése alapján fény derült arra, hogy ki az Év autóbusz- és trolibuszvezetője. Az ünnepélyes eredményhirdetésre a mai napon került sor a BKK székházában, melynek keretében Dr. Dabóczi Kálmán, a BKK vezérigazgatója kihirdette a végeredményt, felfedve a győztesek kilétét. Nagy örömmel számolunk be róla, hogy a beérkezett voksok értelmében az Év trolibuszvezetője Harkai Józsefné lett, a második hely megszerzéséhez pedig Márton Zoltán gyűjtötte össze a szükséges szavazatokat. Az Év autóbuszvezetője kategória második körében is volt BKV érdekltség, és bár Szabó Sándor, valamint Básty Tamás kollégáinknak idén nem sikerült elhódítani a címet, a teljesítményükre így sem lehet panasz. A szerkesztőség nevében mind a jelölteknek, mind a díjazott munkatársaknak szívből gratulálunk!





**NAPELEMES BUSZMEGÁLLÓT ADTAK ÁT LONDONBAN** London üzleti negyedében, a Canary Wharf-on átadták az első teljesen átlátszó napelemes buszmegállót. A fejlesztéshez a Polysolar úttörő technológiáját használták, mely az átlátszó filmréteggént működő napelemek kezdetben átlagos, 1 százalékos napenergia felhasználási hatékonyságával ellentétben már az elnyelt napenergia 6-12 százalék közötti részét hasznosítja. Az egybefüggő, vékony filmréteg rossz fényviszonyok között is működik, a busz-megálló a várakozások alapján 2000 kWh elektromosságot termel majd, mely elegendő egy átlagos londoni háztartás ellátásához, a megtermelt energiát a közlekedési jelzőberendezések működtetéséhez használják fel.

# Hírek a világból

## A SYSTRA ÚJABB MEGBÍZÁST NYERT PÁRIZSBAN

A nagysebességű vasútvonalak, illetve földalatti vasúti rendszerek tervezésével és kivitelezésével foglalkozó francia cég végzi majd a párizsi T1 villamosvonal nyugati meghosszabbítását. Az új szakasz 6,5 km hosszan húzódik majd Asnières-Gennevilliers és a Colombes-i T2 villamosvonal között. A párizsi közlekedésszervező RATP-vel aláírt megállapodás alapján a Systra az Iris Conseil független tervezőirodával, illetve az építészeti és várostervezési projektekkel foglalkozó Urbanica-val együttműködve, 124 hónapos határidővel két fázisban végzi el a vonal meghosszabbításához kapcsolódó feladatait. A beruházás egy átfogó közlekedési mesterterv része, amelynek célja egy körjárat létrehozása, mely a Párizs környéki agglomerációs településeket a fővonalak - mint a 13-as metró, vagy a Transilien vonalak - érintésével köti össze.



**A HYPERLOOP ONE FORRADALMASÍTHATJA A KÖZLEKEDÉST ÉS A SZÁLLÍTMÁNYOZÁST** A Tesla Motors projektje, a Hyperloop One is csatlakozott ahhoz a nemzetközi együttműködéshez, melynek célja egy újfajta közlekedési rendszer kifejlesztése. Az együttműködés olyan cégeket tömörít, mint az Aecom, Amberg Group, Arcturan Sustainable Cargo, Arup, Bjarke Ingels Group, Cargo Sous Terrain, Deutsche Bahn Engineering & Consulting, FS Links, Grid, KPMG és a Systra. A Hyperloop projekt elméletileg képes lesz a rakományt – árut, vagy akár embereket – óriási sebességgel, több mint 1000 km/órával mozgatni mágneses pályán egy vákuumközele, súrlódásmentes alagútban. Az eddigi eredmények, tesztek alapján az Arcturan Sustainable Cargo már egy megvalósíthatósági tanulmányon dolgozik, amely azt is vizsgálja, milyen pozitív hatásai lennének egy Long Beach és Los Angeles kikötői között létrehozott rendszernek azáltal, hogy a rendszer jelentősen csökkentené a teherforgalmat, illetve a légszennyezést.



## A SCANIA 51 HIBRID BUSZT SZÁLLÍT MADRIDBA

A spanyol főváros már jó ideje szigorú rendelkezésekkel próbál gátat szabni a súlyosbodó légszennyezésnek, többek között sebességkorlátozásokkal, illetve a belvárosból az autók időnkénti kilitiltásával. Ezzel párhuzamosan a madridi közlekedési hatóságok utasították a szolgáltatókat, hogy az általuk üzemeltetett autóbuszokat fokozatosan cseréljék zöldőbb járművekre, az új beszerzéseknél a tisztán diesel meghajtás pedig tiltólistára került. Az átmenet részeként érkezik a városba a Scania 51 darab hibrid járműve, mely Madrid hét közlekedési szolgáltatója között oszlik el. A Citywide típus hibrid meghajtása magában foglalja a Scania 320 lóerős, 9 literes motorját, mely SCR technológiával rendelkezik, és az összes bioüzemanyaggal kompatibilis.

## AZ ALSTOM MEGKEZDTE A LAKHNAUBA SZÁNT METRÓKOCSIK GYÁRTÁSÁT

Megkezdődött annak a 20 darab 4 kocsis Metropolis típusú szerelvénynek a gyártása, melyek az átadásukat követően a Lakhnau-i metróvonalon teljesítenek majd szolgálatot. Az új metróvonal 23 km hosszú lesz, és 22 állomásból áll majd, a vonal az első évben naponta 430 000 utast szállít majd, azonban a tervek szerint 2030-ra a napi utasszám napi 1 millióra nő. A kocsik az Alstom Sri City-i üzemében készülnek el, a szükséges jelzőberendezéseket az indiai Bangalore-ban, illetve a franciaországi Saint-Ouen-ben gyártják le.



## CITY STAR VILLAMOSOK ÉRKEZNEK ROSZTOVNA-DONU-BAN

Oroszország tizedik legnépesebb városának villamosflottája nemsokára City Star 71-91E típusú villamosokkal bővül. A város a közelmúltban kötött szerződést az orosz PC Transport Systems-el, melynek alapján 528,4 millió rubel (8,3 millió USD) értékben 16 darab járművet szállít a helyi közlekedési szolgáltató részére. A járművek 16,5 méter hosszúak, és egyszerre 170 személyt képesek szállítani. A villamosok végső összeszerelése a Transmashholding leányvállalatánál, a Tver Carriage Works-nél történik majd, ahová a járműveket legkésőbb 2016 decemberéig szállítja le a gyártó.

## ELINDULT A 24 ÓRÁS METRÓKÖZLEKEDÉS LONDONBAN

Augusztus közepétől elindult a Transport for London új szolgáltatása, ezentúl pénteken és szombaton egész éjjel közlekednek a szerelvények a két legnépszerűbb londoni metróvonalon. A Victoria vonalon egészen hajnalig nagyjából 10 percenként követik egymást a járatok, csakúgy, mint a Central vonal egy rövidebb - White Cityt Leytonstone-al összekötő - szakaszán. A tervek szerint a szolgáltatáshoz október elején csatlakozik a Jubilee vonal, majd valamikor késő ősszel a Northern és a Piccadilly vonalakon is megindul az éjszakai közlekedés.

T.G.





# ÁTALAKULÓ BKV – MEGNÖVEKESZÜNK

## Interjú Bolla Tibor elnök-vezérigazgatóval

**Megsebesítettek egy buszvezető kollégánkat. A szakszervezetek szerint zárható fülkével mindez megelőzhető lett volna.**

Jó tudni, hogy a régebbi Ikarusok zárt vezetőállással készültek, viszont a modernebb társaikat már nyitottnak tervezték. A modernebb belsejű buszok beszerzésével a nyugati közlekedési kultúrát próbáltuk követni, melyre a jelek alapján nem biztos, hogy minden utasunk érett, ráadásul az elsőajtó felszállási rend miatt is megnövekedett a konfliktus kialakulásának a veszélye. Bár a járművezetőink biztonságerőszakát az úgynevezett pánikgomb mellett a kamerarendszerek is növelik, de ezek sokszor nem a megelőzésben segítenek. Mindenesetre egyeztetve a szakszervezetekkel és a központi munkavédelmi bizottsággal, megkezdtük a járművek felmérését, hogy miképpen tehetnénk zárttá buszfloTTánk vezetőfülkéit. Mindemellett pedig felülvizsgáltatjuk az összes képrögzítő berendezés működőképességét is. Számunkra munkavállalóink biztonsága ugyanannyira elsőrangú, mint az utazóközönségé.

**Jelenleg az egyik legfontosabb változás, hogy bezárják az óbudai autóbuszgarázst.**

Igen, sajnos meg kellett hozni ezt a döntést. Nem volt könnyű, de a fővárosi autóbusz-közlekedés átalakult: megújultak a járművek, új autóbusz-üzemeltetési modellt alakítottak ki, több száz társoperátori autóbusz jelent meg az utakon, a BKV teljesítménye pedig ez alatt mintegy 40%-kal csökkent – belátható, hogy ez jelentős veszteség. Tehát 2016. december 1-jétől határozatlan ideig kénytelenek vagyunk beszüntetni az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság óbudai telephelyén a forgalmi kiadást.

**Hogyan érinti ez a munkavállalókat?**

Szeretném megnyugtani a kollégákat: számítottunk a munkájukra, és minden szükséges intézkedést megteszünk annak érdekében, hogy az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság többi divíziójában, illetve (szükség esetén)

a Társaság egyéb szakterületein további munkalehetőséget találjunk az óbudai telephely munkavállalóinak. Számítottunk az ott dolgozó járművezetők, karbantartók és kiszolgáló személyzet munkájára. Minél több kolléga további foglalkoztatásának megoldásán dolgozunk. Az érintett munkavállalókat munkáltatójuk tájékoztatni fogja a további teendőkről.

**A közelmúlt legnagyobb BKV-s híre a HÉV leválása az anyavállalatról. Mire számíthatnak a dolgozók?**

A kiválási folyamat nagyságrendileg több mint 1000 főt érint, és a szétválás során az a célunk, hogy sem az érintett munkavállalói kört, sem pedig az utazóközönséget ne érje hátrány. A hatályos jogszabályok alapján a BKV Zrt. Kollektív Szerződése és mellékletei az új társaságnál is hatályban maradnak, így ugyanazok a juttatások fogják megilletni a munkavállalókat, mint a BKV Zrt-nél.

**Az utasok mit fognak mindebből érzékelni?**

Semmit. Sem a menetrend, sem a tarifarendszer nem fog megváltozni. Felelős üzemeltetőként az a célunk, hogy ezt a változást az utasok ne is érzékeljék, mivel, bárki is üzemelteti az adott vonalat, a közlekedés megbízhatósága és színvonala semmi esetre sem csökkenhet.

**Mi történik a HÉV üzemigazgatósághoz tartozó bérházakkal? Maradhatnak azok a bér-lők is, akik nem kerülnek át a BHÉV-hez?**

A HÉV Üzemigazgatósághoz tartozó bérházak-sok a BHÉV társaság tulajdonába kerülnek, aki a jövőben ellátja majd azok kezelését. A bérleti szerződésekbe jogutódlás keretében az új társaság lép be. Az ingatlanok további használatának kérdései a BKV Zrt. és a BHÉV társaság között kötendő megállapodás keretében kerülnek rendezésre, mely alapján a más területen foglalkoztatott munkavállalók továbbra is maradhatnak a BHÉV Zrt-hez átkerülő ingatlanokban.

**A vagyonmegosztás konkrétan hogyan valósul meg? Mi az, ami megy, és mi az, ami marad?**

A vagyonmegosztás során az újonnan megalakult társaság működéséhez szükséges eszközök és azok elválaszthatatlan részei, valamint az ezekhez szorosan kapcsolódó vagyontárgyak kerülnek át a tulajdonába. A közös használatú eszközök és ingatlanok a használat arányában kerülnek megosztásra. Van erre egy konkrét számpár is: BHÉV 3,1, BKV 96,9 százalék. A szétválás könyv szerinti értéken történik, a jogszabályoknak teljesen megfelelően.

**Mikorra történhet meg a végleges kiszervezés?**

A jelenlegi tervek szerint november 1-től alakul meg az önálló HÉV társaság, amely attól kezdve rögtön üzemeltetni fogja a szerelvényeket. A BHÉV Zrt pedig várhatóan az év végéig kerül állami tulajdonba.

**Hol tart a felújított orosz metrószerelvény prototípusának próbafutása?**

A prototípus szerelvény megkapta a Nemzeti Közlekedési Hatóság engedélyét a típusvizsgálatok elkezdésére, így jelenleg ezek a vizsgálatok folynak, folyamatos szakértői felügyelet mellett. Az átalakítást engedélyező dokumentációk alapján a járműnek tizenötezer kilométert kell problémamentesen futnia ahhoz, hogy forgalomba állhasson. A szerelvény az M3 járműfenntartási szolgálat próbapályáján közlekedik, és mindeközben a leendő járművezetők típusképzése is folyamatban van.

**Mik az eddigi tapasztalatok?**

Elmondható, hogy a felújított metrószerelvény a mai kor technológiai színvonalát képviseli, futása megfelelő, utastere és vezetőfülkéje komfortos.

**Jelenleg hány kocsi vagy szerelvény van az orosz gyárban, és összesen hányat terveznek?**

Az oroszországi vállalkozó telephelyén a felújítással egybekötött korszerűsítés miatt jelenleg



# YUGTATÓ MEGOLDÁSRA



két darab szerelvény van kint, ami tizenkét kocsi jelent, és összesen kettőszázhuszonkettő motorkocsi felújítására kerül majd sor.

## **Az első kocsik mikor állhatnak munkába?**

Az ütemterv szerint az első szerelvény várhatóan 2017 márciusában állhat forgalomba.

## **Hogy halad az M3-as metróvonal felújítása?**

A jelenlegi tervek szerint, várhatóan 2017 márciusában veszi kezdetét a vonal északi és déli szakaszának rekonstrukciója. Ne feledjük, a hármas metróvonal rekonstrukciója nagyszabású infrastrukturális beruházás, így annak előkészítése is komplex, sokrétű tevékenység összehangolását igényli. A korszerűsítés elkezdéséhez szükséges anyagok – sínek, kitérők – beszerzése egy korábban lefolytatott sikeres

közbeszerzésnek köszönhetően már megtörtént, jelenleg folyamatban van a kiviteli munkálatok elvégzésére vonatkozó pályázati dokumentáció összeállítása. A konkrét felújítási munkálatok akkor kezdődhetnek el, ha a projekthez kapcsolódó valamennyi feltétel – mint például a metrópótlás vagy a finanszírozás kérdése – megoldottá válik.

## **Hogy kicsit könnyedebb témákat is érintünk, mit szól hozzá, hogy négy kollégánk is döntős volt az Év autóbuszvezetője versenyen, és Harkai Józsefné lett az év trolibuszvezetője?**

Büszke vagyok rá, hogy ilyen rátermett munkatársaim vannak, és most nem csak a nyertesre és a döntősökre gondolok, hiszen a BKV-nál felkészült, lelkiismeretes dolgozók látják el

a napi feladatokat – nagyrészt nekik köszönhető, hogy a budapestiek közösségi közlekedéssel utazhatnak.

## **Nemrég volt a szokásos BKV focikupa, amelyen szép eredményt értek el. Meglepte vagy számított a dobogós helyezésre?**

Titokban azért bíztam benne, és nagyon örülök neki. Ilyenkor összeáll a csapat, mindannyian teljes erőbedobással játszunk, és minél jobb helyezést érünk el, annál nagyobb az öröm. De szem előtt tartjuk, hogy ez játék, egyúttal kiváló alkalom arra, hogy kellemes időt töltsünk a többi kollégákkal, és közben jól szórakozzunk.

F.Zs., K.B.



# ÉV SOFŐRJEI



## Szabó Sándor, autóbuszvezető

Szabó Sándor világléteében vezetett: fuvarozással és taxizással is foglalkozott, amíg 1993.03.03-án elhelyezkedett a BKV-nál, az autóbuszvezető tanfolyamot is itt végezte el. Leggyakrabban a 98-as, 198-as és 201-es vonalakon találkozhatunk vele. Az utasokkal jól kijön, bár – azt mondja –, beszélgetni nem szoktak, nem is szabad, de mosolyognak, köszönnek egymásnak – „vigyázni kell az emberekre, és kerülni a konfliktust”. A jelölés nagyon meglepte, sejtelve sincs, ki jelölte, csupán annyi, hogy egy utas, hiszen rendszám és személyleírás alapján azonosították be.



## Márton Zoltán, trolibuszvezető

Márton Zoltán karosszérialakatosként dolgozott, mielőtt 2001 februárjában a BKV-hoz jött trolibuszvezetőnek. A 77-es vonalon jár, de oktatóként mindenfelé megfordul. Már Társaságunknál dolgozott, amikor elvégezte a járművezető szakoktató iskolát; tizenhárom éve tanít, azonban a BKV-nál még csak nagyjából öt éve. Az utasokkal jól kijön, ahogy ő mondja, megtanult bánni velük – ezen a téren is jól jön a pszichológia tudománya. A jelölést megtisztelőnek érzi, de úgy gondolja, sokan megérdemelnék ezt a címet, hisz a munkatársai nélkül nem működne Budapest!



## Básty Tamás, autóbuszvezető

Básty Tamás 2007 januárja óta dolgozik a BKV-nál autóbuszvezetőként, pedig eredeti szakmájától ez elég távol áll, hiszen erjedésipari termékgyártó végzettsége van – ezt ma borásznak nevezzük. Kalandos útja volt, amíg Társaságunkhoz került; a katonaság után – amikor szakmájában több lehetőség nem adódott – még a Budafoki úti kábelgyárban is dolgozott. Mivel Budapesten nőtt fel, nem volt idegen számára a közlekedés, és – azt mondja –, menet közben a buszvezetést is megkedvelte. Elcsodálkozott, amikor tudomására jutott a jelölés, és nagyon jól esett neki, kollégái pedig lelkesen támogatják.

## Urbán Judit, trolibuszvezető

### AZ ÉV TROLIBUSZVEZETŐJE

Urbán Judit közlekedési szakközépiskolában végzett Miskolcon, 1982-ben. Forgalmi pénztárosként, majd menetlevél-ellenőrként dolgozott a Borsod Volánánál. Miskolc elhagyása után Ócsára került, a FÉG-nél dolgozott diszpécserként. A járművezetői szakmával már gyermekkorában kacérkodott: édesapja a Borsod Volánánál volt buszvezető, sokat utazott vele. Az álmát – hogy egyszer ő is ilyen járművet vezessen – felnőttként sem adta fel, és 1996-ban jelentkezett trolivezetőnek. Jelenleg a zuglói vonalcsoporthoz tartozik, a 77-es vonalon jár, de a beosztás szerint természetesen más vonalakon is vezet néhány napot. Az utasokkal jól kijön, a sok éves ismeretség kialakította a jó kapcsolatot. Amikor felkérték a jelölés elfogadására, kicsit tartott tőle, hogy valóban megfelel-e egy ilyen versenyen; még most sem gondolja, hogy ő lenne az év trolivezetője, hiszen van néhány kollégája és kolléganője, akik szintén megérdemelték volna a jelölést. Egyféle játékként éli meg, ahol bizalmat szavaztak neki, és azt üzeni az öt jelölőknek: köszönöm!

A BKK idén július 1-jén hirdette meg az Év autóbusz- és trolibuszvezető versenyét, melynek második fordulójába 33 jelölt került be, akikre a BKK honlapján lehetett szavazni. A szavazás eredményeként 8-an jutottak tovább az utolsó fordulóba (6 buszsofőr és 2 trolibuszvezető), akik közül 4 BKV dolgozó.

F.Zs.



# HATÉKONY VÉDEKEZÉS A KÁBELTOLVAJOK ELLEN

Bár az elmúlt időszakban a kábellopások száma egyre csökkent, nem bízhatunk abban, hogy ez így is marad, ha esetleg újra felélénkül a felvevőpiac. Ezért a BKV – a lehetőségeket számba véve, és lépést tartva a technológia fejlődésével – újabb és újabb módszerekkel védekezik a kábellopások ellen, illetve teremti meg annak feltételeit, hogy a kárt mérsékelje, és az elkövetők kézre kerítésében a hatóságok számára hathatós segítséget nyújthasson.

Az elmúlt években egyre kevesebb hír jelent meg a témában, de korábban rendszeresen volt hangos a sajtó attól, hogy éppen melyik vonalon, éppen hány órán át szünetelt a közlekedés kábellopás miatt, vagy éppen hány millió forint kárt okoztak a tolvajok, akik vagy dolguk végezetlenül távoztak és megrongálták a vezetékeket, vagy el is tulajdonították egy-egy szakaszon. Ez a probléma persze nem csak Társaságunkat érinti, de hatalmas, a várost szerte behálózó felsővezeték-hálózatával a BKV igazi kincsesbánya a fémtolvajok számára. Ezzel vette fel a harcot a BKV – úgy tűnik, sikerrel.

**ANYAGI KÁR, BALESETVESZÉLY** Az ellopott kábelek a villamos és a HÉV területen is több millió forintos anyagi kárt jelentettek: a két ágazatban összesen 2013-ban 111 972 581 forint-ra, 2014-ben 33 608 708 forintra, míg 2015-ben 16 943 370 forintra rúgott ez az összeg. Ami azonban még ennél is fontosabb, hogy az északa közepén, sebtében elvégzett munka után az elkövetők általában nem hagynak „tisztá terpet” maguk után, ez pedig komoly balesetveszélyes helyzetet idézhet elő. Több esetben betörték a jármű szélvédőjét, ablaküvegét az elvágott tápkábelek, munkavezetékek lelógó végei, vagy az áramszedőbe beleakadva összetörték azt. De előfordult olyan eset is, amikor kárt tettek magában a szerelvény burkolatában is. A BKV számára tehát nem csak egy sikeres fémlopás jelent veszteséget, hanem egy meg hiúsult akció is nagy károkat tud okozni. Az ellopott fémmennyiségen, illetve annak pótlásán túl a helyreállítás, valamint az esetleges buszpótlás költségeit is meg kell fizetnie valakinek. Nem beszélve arról a kellemetlenségről, amit az utasok számára jelentenek a menetkimaradások, késések.

**A TÖRVÉNY SZIGORA** 2013-ban az országgyűlés új fémmarkeskedelmi törvényt fogadott el. A BKV is – több közszolgáltatást végző gazda-

sági társasággal együttműködve – szorgalmazta az új jogi környezet megteremtését, bízva abban, hogy ez rendezheti a fémmarkeskedelelemhez kapcsolódó, akkor még kusza hátteret. A szigorodó jogszabályi változások nemcsak az alkalom szülte tolvajok, vagy az erre szakosodott bűnözői körök elrettentésében játszanak nagy szerepet, de segítenek abban is, hogy átláthatóbb és nyomon követhető legyen a fémmarkeskedelem. A törvény következtében ma már csak hatósági engedéllyel rendelkező telepek foglalkozhatnak fémmarkeskedelemmel és csak azoktól vehetnek át fémet, akik igazolják személyazonosságukat, jogsértés gyanúja



esetén pedig értesítési kötelezettségük van a hatóságok felé. A részletes és az eddigiekhez képest sokkal szigorúbb szabályok betartásában mindenki érdekelt: megsértése esetén akár 5 millió forint bírság is kiszabható. Úgy tűnik, az új törvény hozza az elvárt eredményt, hiszen csökkent az esetek száma, azonban ebből a küzdelemből a BKV sem maradhat ki: újabb és újabb technikákat alkalmaz a felsővezeték hálózatának védelmére.

**AKTÍV ÉS PASSZÍV VÉDELEM** A fentiekből is látszik, hogy a BKV területein található kábelek védelme nemcsak anyagi okokból, de a biz-

tonságos közlekedés fenntartása érdekében is elengedhetetlen. A munka a veszélyeztetett területek feltérképezésével kezdődött. Míg a villamosnál kábellopások általában az erdők, elhagyott területek környezetében fordultak elő a leggyakrabban, addig HÉV esetében rendszeresen előfordult, hogy megállóhelyek közelében is történt lopás vagy kisebb-nagyobb rongálás.

A BKV ezeken a területeken rendszeres ellenőrzéseket tart, sőt, korábban úgynevezett kémvillamost is bevetett annak érdekében, hogy lopásra utaló jelek esetén még az el tulajdonítás, rongálás előtt megakadályozható legyen a bűncselekmény.

A BKV a rongálásokat követő helyreállítások során, valamint folyamatosan is aktív és passzív védelmi rendszert épített ki. Az aktív kábelvédelmi rendszer lényege, hogy azonnal diagnosztizálja a lopással járó paraméterváltozásokat, és üzenetet küld a riasztásba bekapcsolt szervezetekhez. A passzív védelem során pedig a felsővezetéket olyan, nanotechnológiával készített anyaggal festik meg, amely szabad szemmel ugyan nem látható, de a tolvajok kezén, ruházatán és a használt eszközökön hónapokon keresztül lemoshatóan nyomot hagy, ami – a technológiának köszönhetően – a hatóság számára fontos információkat tartalmaz. Ez a védelem megelőző szerepet is betölt, hiszen a figyelemfelhívó, felsővezeték tartóoszlopokon elhelyezett matricák jelzik: itt nem érdemes garázdálkodni.

A felsővezeték-védelmi rendszer kiépítésének eredménye már ma is látszik, de a munka nem áll meg: a tervek szerint két éven belül az összes kritikusnak ítélt vonal aktív vagy passzív védelem alatt áll majd.

K.E.



# A FELSZÍNI JÁRMŰVEZETŐK KRÉMJE



Immár huszonhárom esztendeje nem múlhat el év a felszíni közlekedési vetélkedő nélkül. A hagyománnyá nemesedett versengés idei döntőjére ezúttal is a Zách utcai telephelyen került sor szeptember 15-én, ahol ötvenkét járművezetőnk mérte össze elméleti és gyakorlati tudását.

A döntőt többkörös válogató előzte meg. Először egy KRESZ-szel és forgalmi utasításokkal kombinált ágazati tesztet kellett kitölteni az eredetileg több mint négyszázötven jelentkezőnek, majd a legjobbak részt vehettek a szakterületi közép döntőn. A jelentkezés feltétele bizonyítottan minőségi munka volt, azaz a versengők egy éven belül nem okozhattak balesetet, nem lehetett velük szemben utaspanasz, illetve az ellenőrzések sem tárhattak fel munkájuk kapcsán szabálytalanságokat, vagyis egyértelműen elmondható, hogy a döntőben szereplő kollégáink a BKV frontembereinek krémjét képezték.

Társaságunk ágazatonként az első hat helyezett díjazta, de senki nem ment üres kézzel haza, mivel valamennyi résztvevő számára partnereink (Generali Biztosító Zrt.; Uniqa Biztosító Zrt.) ajándécsomagot ajánlottak fel.

K.B.

| Helyezés     | Név                        | Telephely   |
|--------------|----------------------------|-------------|
| Trolibusz 1. | <b>ŐRI ATTILA</b>          | Kőbánya     |
| Trolibusz 2. | <b>LENGYEL FLÓRIÁN</b>     | Kőbánya     |
| Trolibusz 3. | <b>KOVÁCS JÓZSEF</b>       | Kőbánya     |
| Trolibusz 4. | <b>DIVINSZKI FERENC</b>    | Kőbánya     |
| Trolibusz 5. | <b>ORDOS ILDIKÓ</b>        | Kőbánya     |
| Trolibusz 6. | <b>TOKAI ILDIKÓ</b>        | Kőbánya     |
| Autóbusz 1.  | <b>SZAKÁCS PÉTER</b>       | Óbuda       |
| Autóbusz 2.  | <b>SZILÁGYI LAJOS</b>      | Kelenföld   |
| Autóbusz 3.  | <b>HAIBACH JÁNOS</b>       | Cinkota     |
| Autóbusz 4.  | <b>GUTAI TIBOR</b>         | Kőbánya     |
| Autóbusz 5.  | <b>SZABÓ ANDRÁS</b>        | Kelenföld   |
| Autóbusz 6.  | <b>BELÁK TIBOR</b>         | Cinkota     |
| Villamos 1.  | <b>NAGY FERENC</b>         | Budai v.    |
| Villamos 2.  | <b>OCSEKAY ZOLTÁN</b>      | Budai v.    |
| Villamos 3.  | <b>KOVÁCS ATTILA</b>       | Budai v.    |
| Villamos 4.  | <b>LEDNICZKI ZSUZSANNA</b> | Budai v.    |
| Villamos 5.  | <b>LAK GELLÉRT</b>         | Dél-pest v. |
| Villamos 6.  | <b>BÉDEG NORBERT</b>       | Budai v.    |





# HÉV-ES VERSENGÉS

**Nemcsak a busz-, troli- és villamosvezetőink versengtek mostanában egymással, hiszen szeptember 14-én, a szentendrei végállomáson sor került az immár harmadik HÉV Forgalombiztonsági szakmai versenyre is.**

Az időjárás rendkívül kegyesnek bizonyult mind a szervezőkhöz, mind a versenyzőkhöz, és talán ennek köszönhetően más területekről, illetve a BKV-n kívülről is sokan kilátogattak a helyszínre, és érdeklődve figyelték a HÉV legjobbjainak elméleti és gyakorlati megmérettetését.

A HÉV-es verseny nemcsak a járműválasztásban különbözik a szinte párhuzamosan tartott felszíni forgalombiztonsági versenytől, hiszen itt nem csupán a járművezetők, de a forgalomirányítók és a járműműszaki járművezetők is összecsaptak egymással. Munkatársaink a verseny során egy tesztlap kitöltésével először elméleti ismereteikről adtak számot, majd gyakorlati feladatok megoldásával bizonyíthatták rátermettségüket, és elmondható, hogy mindannyian kiemelkedő tudásról és hozzájárulásról tettek tanúbizonyságot.

A forgalomirányítók kettő, magas fokú szakmai ismereteket igénylő gyakorlati feladatot oldottak meg, míg a járművezetőknek először egy műszaki hibás vonatot kellett továbbkö-

lekedésre alkalmas állapotba hozniuk, majd egy nagy rutint és nem mindennapi ügyességet igénylő vezetéstechnikai feladatot is meg kellett oldaniuk.

Gratulálunk valamennyi résztvevőnek!

K.B.,S.E.

A győztesek és helyezettek:

| Név                      | Kategória                     | Helyezés |
|--------------------------|-------------------------------|----------|
| Kovács József Péter      | forgalomirányító              | I.       |
| Tóth Péter               |                               | II.      |
| Sápi Imre                |                               | III.     |
| Tolonics Benjámin Olivér | forgalmi járművezető          | I.       |
| Ócsai Norbert            |                               | II.      |
| Daróczy Tibor            |                               | III.     |
| Mikó Lajos               | jármű-fenntartási járművezető | I.       |
| Molnár Gyula             |                               | II.      |
| Molnár Gábor             |                               | III.     |





féotók: BKK

# ÚJ, AKADÁLYMENTES VILLAMOSMÉGÁLLÓHELYEK DÉL-BUDÁN

Elkészült harmincöt Bartók Béla úti és Fehérvári úti villamosmegállóhelyi peron akadálymentesítése, valamint a Móricz Zsigmond körtér és a Szent Gellért tér közötti villamosvonal-szakasz felújítása – ez utóbbi a BKV beruházásában. 2016 nyarán és őszén 55 dél-budai villamosmegállót korszerűsítettek, illetve korszerűsítene az Alkotás utcában, a Bartók Béla úton, a Budaörsi úton, a Fehérvári úton és a Villányi úton úgy, hogy azok akadálymentes közlekedési lehetőséget nyújtsanak. Az új megállóhelyi peronok – igazodva az új villamosok padlómagasságához és hosszúságához – egységesen 26 centiméter magasak és legalább 36 méter hosszúak lesznek. A megállók átépítésével egy időben praktikusán egyéb kapcsolódó, kiegészítő munkákat is elvégeznek.





2016 nyarán a budai fonódó villamoshálózat déli szakaszán, a Bartók Béla úton és a Fehérvári úton valamennyi villamosmegállóhely peronját akadálymentesítették – beleértve a Budafok kocsiszín megállót is –, továbbá a BKV felújította a Móricz Zsigmond körtér M és a Szent Gellért tér M közötti, leromlott műszaki állapotú villamospályát. A 17-es és a 61-es villamos Móricz Zsigmond körtéri végállomásának átépítése a Villányi út rendezésével együtt történik majd meg.



A most zajló, várhatóan október közepéig tartó építési ütemben az Alkotás utcában, a Budaörsi úton és a Villányi úton elhelyezkedő villamosmegállóhelyek peronjait építik át. Az új CAF villamosok beszerzéséhez kapcsolódik emellett azok járműkarbantartó üze- me, a Budafoki kocsiszín átalakítása, amely várhatóan 2017 áprilisáig tart.



A korszerűsített és az akadálymentességi követelményeknek megfelelő 35 megállóhely-peron már alkalmas a biztonságos utasforgalomra, az új esőbeállókat, padokat, korlátokat és utastájékoztató berendezéseket ugyanakkor 2017. január végéig helyezik majd ki. A megállók környezetében még útépítési, forgalomtechnikai és környezetrendezési munkákat is elvégeznek.



A Fehérvári úton az Újbuda-központ M, a Csonka János tér, a Hauszmann Alajos utca, a Kalotaszeg utca, az Andor utca, az Albertfalva-i tér, az Építész utca, a Fonyód utca, a Budafok kocsiszín és a Savoya Park megállót korszerűsítették.



Új, akadálymentes megállókban várhatják a villamost az utasok a Bartók Béla úton a Szent Gellért tér M, a Gárdonyi tér, a Móricz Zsigmond körtér M, a Kosztolányi Dezső tér, a Karolina út, a Csóka utca, a Szent Gellért templom, a Kelenföld vasútállomás M megállóban.



Egyes peronok környezetében megnövelik a zöldfelületet, valamint új esőbeállókat, padokat, szemetest helyeznek el. Az érintett villamosvonal-szakaszok egy részén – összehangolva a peronépítéssel – elvégzik a szükséges vágány-, valamint felsővezeték-karbantartási, illetve a villamosok üzembiztonságát fokozó földkábel-építési munkákat is. A villamosmegállók kényelmesebb megközelítése érdekében több helyszínen a kijelölt gyalogos-átkelőhelyek átépülnek.



BSZKRT: FK KOPVVA, KÁROLY

KÜSZ R.T.

F.V. KÖLLEY ZINTAN





# NE LÖGJ A LÉPCSŐN

6





# Mukik és buszosok,

## akiknek köszönhetően hetven éve újjászületett a főváros

A közlekedési dolgozók csak 1945 februárjában szembesültek Budapest ostrom utáni helyzetével. A február 21-én készített leltár szerint a főváros akkori egyetlen buszgarázsában mindössze kilenc működőképes buszt tudtak megszámolni. A Damjanich telepen huszonhat sérült, hiányos, szétfosztott sínautóbusz állt, a munkagépek egy részét viszont a szovjet katonai közegek magukkal vitték, vagy saját járműveik karbantartására használták, és hamarosan a buszgarázsban álló kilenc, üzemképes kocsit is a Vörös Hadsereg vette használatba. Úgy tűnt, a helyzet reménytelen, mégis mindenki a beszkártosoktól – a békavésók elődjeitől – várta, hogy a szétlőtt városban beinduljon az élet.

A háborúban a magyar nemzeti vagyon negyven százaléka pusztult el, a fővárosi hidak felrobbantva, romokban heverték a februári fagyos Dunában. A villamasközlekedés újraindítására esély sem volt, a vágányok, a fel-

sővezeték-hálózat és a járművek súlyosan megsérültek. A városrészek között semmilyen forgalom nem volt, legfeljebb a hideg Dunára merészkedett ki egy-egy kishajó, hogy élelmi-szert hozzon a városba és elindítsa a két part közötti közlekedést. Aztán a buszosok öt sérült kocsiból vontatójárművet építettek, hogy a fellelhető, szétlőtt autóbuszokat be tudják vontatni, de például még az ostrom előtt Bicskére menekített járművek javát is szétfosztva találták meg. Tavaszra még így is összesen huszonöt autóbuszt tudtak forgalomra kész állapotba hozni. Mivel a buszok egy jelentős részét nyugatra hurcolták a visszavonuló németek és nyilasok, így a károkat felmérni sem lehetett igazán. A BSzKRt és a BHÉV háborús kárainak összesítésekor úgy számoltak, hogy 1938-as árfolyamon a károk elérték az ötvenötmillió pengőt, aminek a felét az autóbuszüzem egymaga tette ki, több mint huszonkétfélmillió pengővel. Az első autóbuszjárat végül csak július 2-án in-

dulhatott el a Szent Gellért tér és az Apponyi tér (ma Ferenciek tere) között a Ferenc József híd roncsaira épített szovjet hídon át. Az 1-esssel jelölt viszonylatot négy kocsi szolgálta ki, igaz, már szeptember 24-én azt írta a BSzKRt, hogy „az alacsony vízállás miatt a Ferenc József híd olyan kúpot kapott, hogy az autóbuszok terhelte állapotban fennakadnak.” A végállomáson így maximum negyven utas szállhatott fel ezekre a buszokra, a közbelső megállóhelyeken pedig csak akkor, ha a negyvenből közben néhányan leszálltak. Mivel az utasok rosszállása miatt mindez alig volt betartható, a BSzKRt személyesen a kocsi kalauzánt vonta felelősségre, egész napi jutalmának megvonásával, ha negyvennél több utast szállítottak. 1945. július 27-én elindultak az első főváros környéki viszonylatok, de a Duna menti településekre még sokáig autóbuszpótló hajójáratok közlekedtek. Időközben az Erzsébet híd roncsai közelében emelt Petőfi – a fővárosiak által Böskének is



becézett – pontonhídon is kísérleteztek busz-közlekedéssel, de a rendszeres forgalomra alkalmatlan volt. A járműhiány miatt 1945 augusztusában egy sínautóbuszt visszaalakítottak, további kettőből pedig teherautót építettek, amire szintén égető szükség volt, mivel a városban még mindig alig volt élelmiszer. A Nyugati pályaudvar vágányait 48 óra leforgása alatt bekapcsolták a nagykörúti villamoshálózatba, így a vidékről érkező élelmiszerek szállítmányokat a lehető leggyorsabban tudták szétteríteni a városban. A feladat a villamos kocsipark Mukijaira hárult, melyek nélkül nem lehetett volna megoldani a lakosság élelmezését. A Mukiknak és a közlekedési dolgozóknak köszönhetően az emberek a hosszú ostrom után végre élelmiszerhez juthattak és júniusban sikerült felemelni az élelmiszer-fejadagokat is, például a nehéz fizikai munkát végzők és a tudósok napi 50 dkg kenyeret és heti 20 dkg húst kaphattak, vagyis kétszer annyit, mint a többiek. Igaz, legtöbbször ez csak papíron járt. Néhány sínautóbuszsal a hév vágányain is élelmiszer-beszerző útra indultak, míg év végén hét sínautóbusz segítette a villamusközleke-

dést is. A nyugatra hurcolt járművek felkutatására 1945 augusztusában indítottak fővárosi küldöttséget Ausztriába és Németországba, és sikerült is tizenkét BSzKRt buszt fellelni, de a flotta még mindig alig érte el a harminc ko-

között. Szeptember 11-én sikerült az óbudai trolibusz pótlására T jelzéssel autóbuszokat indítani. A tömegközlekedésben részt vevő utasok száma az év során még a négymilliót (vagyis az utolsó békeév tizedét) sem érte el.

„A Beszkárt, a főváros mindenese, különleges járatok beállításával igyekszik segíteni a főváros nehéz helyzetén. A Nagyvásártelepről erre a célra átalakított villamosok szállítják be a csarnokokba és a kereskedőkhöz a gyümölcsöt és a főzeléket. A romba dőlő házak törmelékének elszállítását a Beszkárt elmés papucsvágány rendszerével sikerült megoldani. Dr. Szemere János vezérigazgató ellenőrző szemléljén elmagyarázza Millok Sándor elnök-államtitkárnak a bárhol lefektethető papucsvágány előnyeit. Ennek segítségével a villamos minden romházat meg tud közelíteni, és így a törmelék könnyen elszállítható. Budapest kenyérellátásának egyik legsúlyosabb kérdése a sütőüzemek fával való ellátása. A budai hegyek erdőiben az erre a célra kitermelt fát a Beszkárt a fogaskerekűvel szállítja le a városmajori végállomáshoz, ahonnan teherkocsik viszik rendeltetési helyére. A Beszkárt mozgókönyvtárrá átalakított kocsijain a Fővárosi Könyvtár hetenként háromszor kölcsönkönyvekkel látja el a külső kerületek lakosságát. A Beszkárt különvonat gyerekeket visz kirándulni.”

Számolt be az első eredményekről a Heti Hírek filmhíradója 1945 októberében.

csit. A forgalom újjászervezését pedig a súlyos üzemanyag- és gumiabronchhiány is akadályozta. Csak a következő évben, 1946. március 20-tól engedélyezték az 1-es buszoknak (pontosabban volt, hogy csak egyetlen busz járt a vonalon), hogy 10 km/h-s sebességgel használhassák a Kossuth hidat. Ez a híd volt az első masszívabb átkelő a Dunán, hiszen az újjáépült Ferenc József, új nevén Szabadság hídát ugyanis csak augusztus 20-án adták át. Ekkor indulhatott csak meg az első villamos a két városrész

2,50 forintos átszállójegyet is lehetett kapni. A következő évben újjáépítették a főváros buszgarázsát, a főműhelyt, helyreállt számos villamos-, és autóbusz viszonylat. Sorra vették fel a dolgozókat, hamarosan már több mint hússzezren dolgoztak a vállalatnál. A város ugyan lassan, de a közlekedési dolgozók kitarításának és szorgalmának köszönhetően újra élni tudott.

Zs.G.



# TÍPUSVIZSGÁLATOKON ÁT A PRÓBAPÁLYÁIG ÉS TOVÁBB...

Több mint három hónap telt el azóta, hogy az első prototípus szerelvény május 26-án begördült a BKV Zrt. Kőér utcai telephelyére. A szerelvény érkezéséről annak idején mi is beszámoltunk, azonban május vége óta nem sok hír érkezett a prototípus további sorsáról. A Metró Járműfelújítási Projekt Iroda segítségével kicsit utánajártunk, mi is történt az elmúlt időszakban, hol tart most a folyamat. Ami egyértelműen kiderült: a projekten dolgozó szakemberek folyamatos munkájának eredményeképpen a prototípus sorra teljesíti a szükséges teszteket, és a terveknek megfelelően halad a típusengedély megszerzése felé.



A szerelvény megérkezését követően a felújítást végző Metrowagonmash Nyrt. alvállalkozóival együtt nekiállott a szerelvény végszerelési munkálatainak. A különböző rendszerek élesztését és finombeállítását követően pedig megkezdtek magát az üzembe helyezést, amelynek során a szakemberek elvégezték a felújított forgóvázak végszerelését és ellenőrzését. Mivel a szállítás során több részegységet is le kellett szerelni, ezeket újra rögzíteni kellett a forgóvázon, és ellenőrizni kellett a működésüket. A korszerű, alacsony karbantartást igénylő aszinkron meghajtást szállító cég munkatársai tesztelték az alváz alatti készülékszekrények funkcionalitását. Megtörtént az újonnan beépítésre került füst- és tűzérzékelő rendszer ellenőrzése, az utastájékoztató rendszer (folyadékkristályos kijelzők és a hangszórók), valamint kamerarendszer felélesztése,

a vezetőfülke végszerelése, a csatlakoztatások ellenőrzése, a vonatvezérlő rendszer tesztelése, illetve a korszerű, elektromos működtetésű ajtók finombeállítása, tesztelése is.

A típusvizsgálatok megkezdésének feltétele volt egy sor biztonságkritikus vizsgálat, melyek még június első felében rendben megtörténtek. Ezeket követően, valamint a kötelező mozgáspróbák elvégzése után a típusvizsgálatok megkezdéséig naponta történt járműmozgatás a Kőér utcai telephelyen, a prototípus szerelvény esetleges hibáinak felderítése és kijavítása érdekében.

Miután MWM Nyrt. nyilatkozott arról, hogy a jármű alkalmas a Hatósági Szemle megtartására, ennek időpontját a Nemzeti Közlekedési Hatóság 2016. július 19-re tűzte ki.

A szemle sikeres volt, aminek eredményeként a járművön megkezdődhetnek az állóhelyi próbák, és ezeket követően indulhatnak a mozgópróbák a Kőér utcai próbapályán. Az NKH mellett az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság is tartott egy helyszíni szemlét, melyet követően hozzájárult a felszíni próbafutások megkezdéséhez.

2016. július 21-én indultak az állóhelyi típusvizsgálatok a prototípus szerelvényen. A típusvizsgálatok során az NKH előírásai alapján a különböző rendszerek megfelelőségének vizsgálata zajlik egy független tanúsító szervezet bevonásával. Ennek során többek között az áramszedők működését, a megfelelő ajtóműködést, a csatlakozásokat, a vezetőülés állíthatóságát és az utastér világítását ellenőrzik, valamint záporpróba zajlik.



A vizsgálatok az előzetesen egyeztetett ütemterv szerint haladnak, és kitérnek minden, a vonat működésével kapcsolatos egység, berendezés megfelelő működésének ellenőrzésére.

2016. július 25-én kezdődött meg a járművezetők oktatása. Az egy hetes elméleti oktatást követően heti váltásban 2 fő járművezető szerzi meg a prototípus szerelvény járművezetői engedélyhez szükséges gyakorlati órákat. A kialakított oktatási ütemterv mellett megfelelő számú járművezető áll majd rendelkezésre a tartampróba megkezdéséhez.

A folyamatos oktatás és a jelenleg is zajló típusvizsgálatok mellett továbbra is zajlanak próbafutások a hétvégéken, a prototípus szerelvényen történő további finombeállítások céljából.

T.G.

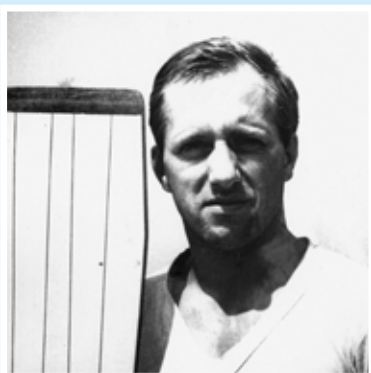






**Temes Judit**

úszás  
(4x100 m gyors)  
1952, Helsinki



**Tatai Tibor**

kenu  
(C-1 1000 m)  
1968, Mexikóváros



**Baczakó Péter**

súlyemelés  
(félnehézsúly összetett, 90 kg)  
1980, Moszkva



**Mitró György**

úszás  
(4x200 m gyors)  
1948, London



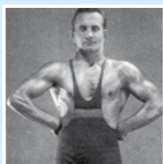
**Nyéki Imre**

úszás  
(4x200 m gyors)  
1948, London

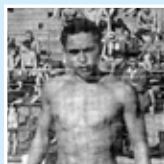


**Krutzler Eszter**

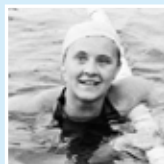
súlyemelés  
(összetett, 69 kg)  
2004, Athén



**Ferencz Károly**  
birkózás  
(kötöttfogás, 67 kg)  
1948, London



**Mitró György**  
úszás  
(1500 m gyors)  
1948, London



**Temes Judit**  
úszás  
(100 m gyors)  
1952, Helsinki



**Mohácsi Ferenc**  
kenu  
(C-2 1000 m)  
1956, Melbourne



**Baczakó Péter**  
súlyemelés  
(középsúly, 82,5 kg)  
1976, Montréal

# TABLÓKIÁLLÍTÁSON A BKV ELŐRE SC OLIMPIAI BAJNOKAI



A BKV Előre SC és elődei a fennállás óta több remek sportolót, bajnokot adtak az országnak, ezért a XXXI. nyári olimpiai játékok alkalmából a 4-es metró Alstom járművein tablókiállításon mutattuk meg olimpiai érmeseinket.

Bár a klub múltja egészen 1912-ig nyúlik vissza, a BKV Előre SC 1968-ban a főváros közlekedését bonyolító vállalatok egyesülésével és azt követően a Budapesti Közlekedési Vállalat vezetésének jóváhagyásával és támogatásával

alakult meg. Ezek a sikerek számunkra is nagy büszkeséget jelentenek!

K.E.

# ÁLOM KIPIPÁLVA, JÖHET A KÖVETKEZŐ!

Szűcs Veronikával, a BKV Munkaügyi Kapcsolatok Csoportjának munkatársával, az Olimpiai játékok történetének első női ökölvívó bírójával 2012-ben azzal zártuk a beszélgetésünket, hogy az olimpiai női döntő ökölvívó mérkőzés vezetőbírói megméretése után a következő álma az, hogy egy férfi világbajnokságon, vagy a riói olimpián lehessen döntőbíró. Rióba nem jutott ki, de az eltelt négy év sok sikert hozott a számára, s ahogy mondta, az élet nem állt meg 2012-ben.



**Beszéljünk először egy pár szót a BKV-s Szűcs Veronikáról. Mi a feladatod a társaságunknál, érdekes, pörgős a munkád?**

Igen, most pedig különösen, mivel Központi Üzemi Tanácsnál készítjük elő a választásokat; ilyenkor megsokszorozódik a munka, az én vérmérsékletemnek ez felel meg, szeretem, ha mozgásban vagyok.

**Úgy ismertelek meg, hogy nagyon határozott vagy, és ki is állsz a véleményed mellett. Mindig megküzdesz az igazadért?**

Igen, ez már gyerekkorom óta jellemző rám, akkor sem hagytam magamat befolyásolni. Az is előfordult, hogy az iskolaigazgatónál kötöttem ki, aki a végén nekem adott igazat. Azóta felnőttem, és természetesen megfelelő érvekkel meggyőzhető vagyok.

**Ahhoz, hogy bíraskodásra addad a fejed, kell egy határozottság...**

Igen, szerintem pontosan ez kell a bíraskodáshoz. Én minden egyes mérkőzésbe – amiket vezetek – teljes szívemmel beleélem magam. Voltam versenyző is, ezért tudom, hogy milyen érzés a ringben küzdeni, és milyen, amikor bokszolóként igazságtalannak érzek egy döntést. Ezért minden tudásommal azon vagyok, hogy a küzdelemből a jobb kerüljön ki győztesként.

**Vezetőbíróként vagy pontozóbíróként egy személyben miről dönthetsz?**

A vezetőbíró számára az elsődleges szempont mindig a versenyzők testi épségének megóvása, ennek minden mást alá kell rendelni. Ha az egyik versenyző – a bíró megítélése szerint

– döntő hátrányban van, vagy túlságosan nagy verést kap, a küzdelmet be kell szüntetni. Vezetőbírói döntések lehetnek: technikai kiütés (TKO) – ez lehet sérülés miatt is; győzelem kiütéssel (KO); győzelem leléptetéssel – diszkvalifikáció (DQ), vagy győzelem mérkőzés nélkül (WO). A pontozásos rendszer úgy működik, hogy az öt pontozóból véletlenszerűen kiválasztott három pontozó eredményei adják a mérkőzés végeredményét. A pontozóbírók nem tudják, hogy melyikük pontozását vette figyelembe a gép. Bizony az is előfordulhat, hogy más lesz az eredmény, mintha mind az öt bíró értékelését figyelembe vennék.

**Mivel szankcionálnak egy-egy rossz döntést?**

Például kivesznek másnap a vezetésből, a pontozásból, vagy eltiltanak a bíraskodástól egy-egy napra, esetleg egy hosszabb időszakra, akár több évre is. Szándékos csalást el sem tudok képzelni, lehetőség sem nagyon van rá. Amikor odakerül az ember, nem tudja, hogy melyik mérkőzést fogja vezetni, pontozni. Ezt a mérkőzés előtt döntik el sorsolással, de még ezután is variálnak a kiültetési hellyel: a pontozóasztalok számaival ellátott pingponglabdából kell húzni, hogy megtudjuk, hogy melyik asztalhoz fogunk ülni.

**Ez elég komoly bizonytalansági tényező, de ahogy hallottam, most éppen csalással vádolják az olimpián bíraskodó bírót. Mi erről a véleményed, volt módjuk csálni?**

Csalás? Azért ezek komoly vádak, amelyeket bizonyítékokkal is alá kell támasztani. Nem ismerem a konkrét esetet, hiszen nem voltam ott. A londoni olimpián mint pontozó- és vezetőbíró is dolgoztam, s azt tapasztaltam, hogy ott





is születtek „furcsa” eredmények, de nem gondolom, hogy csalás történt. Engem soha nem akartak megvesztegetni, és arról sem tudok, hogy valamelyik kollégámmal ilyesmi történt volna. A pontozóbírók nem tudnak egymással szemkontaktust kialakítani, mivel a reklámtábláktól nem látják egymást. Ráadásul minden egyes mérkőzést kamerákkal rögzítenek.

#### **Nagy teher, felelősség vezetőbírónak lenni?**

Igen, hiszen sokszor a vezetőbíró dönti el a mérkőzést. Főleg a nagyobb versenyeken van óriási nyomás rajtunk. Egy verseny hetekig is eltart, és a vége felé, mikor már az érmekért játszanak a bokszolók, mindig nagy a nyomás, de azt nekünk higgadtan kell kezelni, a szabályok betartásával. Az a jó bíró, aki észrevétlen tud maradni a ringben.

#### **Azt örömmel látom, hogy nem törtél össze amiatt, hogy nem te mentél Rióba.**

Óriási nagy szerencse, illetve sportdiplomáciai döntés kellett volna ahhoz, hogy most is én menjek az olimpiára. Nagyon kevés bírónak adatik meg, hogy két olimpián is részt vegyen. Nem élem meg nehezen, hiszen a londoni olimpián volt először női ökölvívás, s ott én vezethettem a döntő mérkőzést. Már több mint húsz éve vagyok bíró, még évtizedekig ott tudok lenni az elitben. Nagy sikerként él-

tem és élem meg, ha egy olimpiai kvalifikáción ott lehetek, és a világbajnoki versenyek is azt mutatják, hogy számítanak rám. A kor, az idő nekem dolgozik, hiszen még mindig fiatal vagyok a többiekhez képest. Van tapasztalatom, és vannak céljaim, amiket még az amatőr bírói pályafutásom során el szeretnék érni.

#### **Igen, és el is éred őket rendre. A londoni olimpiai szereplésed elismeréseként – amelylyel, ahogy mondani szokták, sporttörténelmet írtál – kaptad meg 2013-ban a MOB kitüntetést, a Nők Sportjáért, Éves Teljesítményért Díjat. Aztán az idén is sporttörténelmet írtál, méghozzá a szülinapodon...**

Igen, május 27-én a +81 kg-os női világbajnoki döntőt vezethettem Kazahsztánban. A nehézsúlyú mérkőzéseket mindig férfiaknak adják, de nekem a születésnapomon sikerült megkapnom a lehetőséget. Ezek az eredmények kárpótolnak az olimpiáért. De hát olyan gyorsan telik az idő, hipp-hopp itt van a következő olimpia... Ráadásul még most sem tudom felfogni, hogy ott voltam Londonban. Nagy sikernek érzem azt is, hogy ismernek, elismernek a férfiak is, az is előfordul – és nagy megtiszteltetés nekem –, hogy tanácsot kérnek tőlem, kikérik a véleményemet egy-egy mérkőzésről, egy-egy menetről.

#### **Kik a példaképeid?**

Ha az ökölvívók közül kell választani, akkor Papp Laci az örök példa számomra. De ha nem a saját sportágamra gondolok, akkor Hosszú Katinkát és Kozák Danutát tartom követendő példának. Az a teljesítmény, amit ők nyújtottak, olyan hatással volt rám, mint valami különleges doppingyszer: muszáj volt lemennem edzeni! Ők bizonyítják a kétkedőknek, ha valaki tesz a céljaiért, annak meg is van a gyümölcse. Ha valaki a legjobb akar lenni, dolgozni kell érte. Egyikük sem hirtelen lett bajnok, hanem sok év kemény, kitartó edzés után.

#### **Ilyen fiatalon nagyon sok sikert tudhatsz már magadénak. Mi mindent szeretnél még elérni?**

Még mindig nagyon sok mindent szeretnék elérni annak ellenére, hogy tudom, nőként, ebben a sportágban úttörő vagyok. Nem szoktam túl messzire tekinteni, mindig az adott nagy versenyeken szeretnék jól teljesíteni. Nem tudom, milyen változások következnek be, de nagyon szeretnék főállású bíró lenni, hivatásszerűen folytatni ezt a munkát. Ehhez azonban sok minden kell, nem elég az én döntésem, de mindent megteszek, hogy elérjem a célokat, rajtam nem fog múlni!

K.M.T.



# A FOCI ÖRÖK, HÁT







# JÁTSSZUK!

**A borongós, esős őszi időjárás ellenére minden adott volt, hogy a csapatok egy színvonalas, a sportszerűség jegyében lezajló versenyen megmérettessék magukat, valamint eldöntsék, melyik gárda a legméltóbb arra, hogy magasba emelhesse a BKV Labdarúgó Vándorkupát.**



A VIII. BKV Focikupa őszi fordulóját szeptember 17-én, szombaton rendeztük meg az Előre SC Sportpályán. Az együttesek nem is okoztak csalódást, végre elfelejthetjük azt a közkeletű sztereotípiát, miszerint tízmillió szövetségi kapitány országában élünk. A játékosok teljesítménye, a mérkőzések irama bebizonyította, hogy egy barátságos sportrendezvény sem szükkölködik a szép és technikás megoldásokban, a jó és tetszetős játékban. Jöttek a körömpaszszok, futószalagon érkeztek a cselek, gyakorik voltak a „bőrözések”, de a kilátogatók nagy védéseknek és bombagóloknak is a szemtanúi lehettek.

Ebben az évben 13 csapat határozott úgy, hogy megpróbálja elhódítani a vándorkupát. Ahogy telt az idő, úgy követték egymást a mérkőzések, kezdett kirajzolódni az erőssorrend, beindultak a találgatások, a jóslatok a győztes csapat kilétét illetően. A futballban viszont pont az a szép, hogy amíg gurul a labda és a spori nem fújja le a meccset, addig minden megtörténhet. Ez az örökérvényű igazság most is bizonyította aktualitását, születtek meglepő, illetve kevésbé meglepő eredmények is, így téve még kiszámíthatatlanabbá a bajnokság végkimenetelét. A végső siker egyik csapat számára sem volt borítékolható, a kiegyenlített mezőnyben a végéig kiélezett és izgalmas versengés zajlott, melynek zárásaként, a döntőben a Metró Áram és a Globito FC néztek farkasszemet.

Az utolsó erőpróban a csapatok hozták az egész napra jellemző magas színvonalú, közönségszórakoztató és sportszerű játékot. A csapatok próbálták a saját erősségüket kihasználni, rést találni a másik védelmén. Ahogy egy döntőben lenni szokott, itt is a váratlan húzások, az egyéni villanások, illetve a nüánszok jellemezték a mérkőzést. A hármas sípszó elhangzása után az „eredményjelzőn” 5-5-ös állás szerepelt, így a játékidő leteltével jöhettek a büntetőrúgások. Az idegek párharca a Globito FC bírta jobban, akik 3-1-es sikerük után emelhettké magasba a BKV Focikupát. A Metró Áram az ezüstéremmel vigasztalódhattott. A harmadik helyet megosztva a Menedzsment és a Hercules csapata szerezte meg.

A szerkesztőség nevében minden csapatnak gratulálunk az elért helyezéshöz. Bízunk benne, hogy a következő kiírás is sikeres lesz, és az ideihez hasonlóan magas színvójú mérkőzésekről tudunk majd beszámolni.

F.M.





# A KIJEVI MÉTRÓ

**Bár az ukrán főváros tömegközlekedésének gerincét nem a metró, hanem a marsrutkák, azaz átalakított (tulajdonképpen megbuherált) kisbuszok adják, de az egyelőre három vonallal rendelkező földalatti hálózat is hozzáteszi a maga részét a közel hárommillió város életéhez, nem mellesleg igazi csemegéket tartogat a közlekedésrajongók számára.**

Kezdjük azzal, hogy Kijevben a magyar szemnek már-már családiasan ismerős, Mityiscsiben gyártott E típusú kocsik dominálnak, viszont itt már közlekednek ezek felújított változatai is. A járműveket ráadásul Kijevben is kékre fényezték, azzal a különbséggel, hogy az oldalukon sárga csík fut végig, ezzel is kiemelve a nemzeti színeket.

A metróvonalakat a Kiev Metropolitan társaság üzemelteti. Összesített hosszuk nagyjából 69 kilométer, és 52 állomás található rajtuk. A rendszert közel másfélmillió utas használja naponta, ami éves szinten 500 millió embernél is többet jelent.

A hálózat vonalai közül kettő (az 1-es és a 3-as) jár a Dnyeper túloldalára is, de a hatvanas években a szovjet mérnökök nem sokat

foglalkoztak azzal, hogy alagutat fúrjanak a folyó alá. Mindkét vonal vasúti hídon át keresztezi a Dnyepert, és a keleti városrészben többé már le sem megy a föld alá. A nyugati oldalon viszont pont ellenkezőleg. Például az 1-es vonal Dnyeper partján található (nemes egyszerűséggel Dnyepernek keresztelt) felszíni megállója után rögtön a világ legmélyebben, valamivel több, mint 105 méter mélységben fekvő állomása következik (Arszenalna), és az utasoknak szinte az az érzése, hogy nem is metróban, hanem egy száguldó liftben ülnek. Az extrém mélységben található megállók természetesen óvóhelyként is képesek üzemelni.



A belvárosi állomások gyönyörű mozaikborításúak, különösen megkapó elegyet képezve a kései sztálinbarokknak és a nem éppen visszafogottságukról híres tradicionális ukrán motívumoknak. A feliratok egészen a közelmúltig csak és kizárólag ukránul és oroszul tájékoztatták az utazóközönséget az állomások nevééről, illetve a ki- és bejárat elhelyezkedéséről, de a 2012-es, Lengyelországgal közösen rendezett foci EB szurkolóira való felkészülés ezen sokat változtatott, így már azok is könnyebben eligazodnak a sokszor kész labirintusként is megélhető állomásokon, akik nem ismerik a cirill betűket.

A jegyrendszer viszonylag egyszerű. Alapjáraton négy ukrán hrivnyába (kb 45 Ft) kerülő műanyag tantusszal lehet utazni, melyet a bejáratnál – a személyzet árgus szemei előtt – a forgóvilla gyűjtőjébe kell dobni. Ezzel a tantuszos módszerrel nincs is értelme ellenőrköt alkalmazni, hiszen az utas a belépésnél rögtön meg is szabadul a „jegyétől”, ezért aki egyszer bejutott, az addig metrózik, ameddig csak akar, hiszen utazási jogosultságát már azzal bizonyítja, hogy bent van. Mondjuk legkésőbb üzemzáraskor azért érdemes elhagyni a területet.

Természetesen vannak bérletek is, sőt Kijevben is kísérleteznek az elektromos jegyrendszerrel, nem mellesleg már tervezik a 4-es és az 5-ös vonalakat is.

– kb –





# BOLDOGSÁG = BELSŐ BÉKE?

**„A boldogság relatív”, mondja a Dalai Láma – körülményeinktől függően más- és más-féleképpen éljük meg. Aminek egyikünk örül, attól másikunk esetleg szenved.**

Különbséget tehetünk átmeneti és tartós boldogság, csalóka és igazi boldogság között, de amikor az ember majd' szomjan hal, akkor csak egyvalami boldogíthatja: a víz. Csakhogy a fennmaradás ösztöne fizikai szükséglet, ennél fogva a testi igények kielégítése szigorúan arra korlátozódik, amit az érzékek közvetítenek. A primér szükségletek (pl. éhség, szomjúság) kielégítésekor tapasztalt rövid megnyugvás, elégedettség vagy mámor utáni átmeneti megkönnyebbülést hamarosan felváltja az újraéledő vágy.

**Mi magyarázza azt a paradoxont, hogy míg vannak emberek, akik minden anyagi jólét ellenére elégedetlenek, addig mások a legnehezebb körülmények között is boldogok maradnak?**

A külső tényezőknek kétsésgkívül fontos szerepük van abban, hogy jól érezzük-e magunkat, de tévedés lenne azt hinnünk, hogy ezek valaha is képesek bennünket tökéletesen boldoggá tenni. Nem vitás, hogy az egészség, a barátok, a szabadság, bizonyos fokú jólét valóban fontos és értékes számunkra, ezek nélkül nehezebb elérni a boldogságot. Az egészség önmagáért beszél. A szeretet okozta elégedettség megtapasztalásához barátokra van szükségünk, akik viszonzózzák érzelmeinket. A szabadság – saját véleményünk kialakításának, illetve kifejezésének joga – ugyancsak hozzájárul belső békénk megteremtéséhez. A jólét – nem annyira az anyagi javakban megmutatkozó, inkább a szellemi és érzelmi gazdagság értelmében vett jólét – szintén jelentős mértékben hozzájárul belső békénk kialakulásához. Tudnunk kell, hogy nem vagyunk sérthetetlenek: jöhet betegség, fájdalom, éppen ezért belső béke nélkül nincs esélyünk a tartós boldogságra.

**Hol találjuk hát a belső békét?**

Erre nincs recept, de külső tényező nem is hozhatja létre. Sántidéva, a szent életű indiai bölcs azt mondja: nincs annyi bőr a világon, amennyi

nyível beboríthatnánk az egész földet, hogy soha többé ne menjen tüske a talpunkba, de nem is kell. Elég egy akkora darab, amekkora a talpunkat beborítja. Más szavakkal: a külső körülményeken nem mindig tudunk változtatni, de a hozzáállásunkon igen; a megfelelő hozzáállás a belső egyensúly egyik forrása. Másik fő forrását természetesen a cselekedeteink jelentik – ezek pozitív, semleges vagy negatív hatással lehetnek a hangulatunkra. Az ember természetéből adódóan vágyik a megfoghatóra: tapintani, birtokolni akarunk, de

a legtöbb boldogságot kapcsolatainkban találjuk. Másokkal törődve kevesebbet aggódunk magunk miatt, s így az esetleges szenvedésünket nem érezzük annyira kínzóknak.

**PERMA modell**

A fent olvasottakat támasztja alá Martin Seligman amerikai pszichológus „képlete”, a „PERMA”, amely a boldogság alkotóelemeit reprezentálja: vagyis az emberek akkor boldogok, amikor jelen van a pleasure (élvezet, mint egy finom étel, forró fürdő stb.), engagement (vagy flow-élmény, az elmélyülés egy élvezetes vagy kielégítő tevékenységben), relationships (szociális kapcsolatok, amelyek a boldogság egyik legmegbízhatóbb fokmérője), meaning (of life, vagyis az élet értelme, valamilyen felsőbb cél vagy küldetés) és végül accomplishments (eredmények, vagyis valami kézzelfogható siker).

A kutatások másik lényeges eredménye, hogy az emberek képesek saját boldogságukat önmaguktól fokozni.

Forrás: Dalai Láma – A boldogság természete

K.M.T.

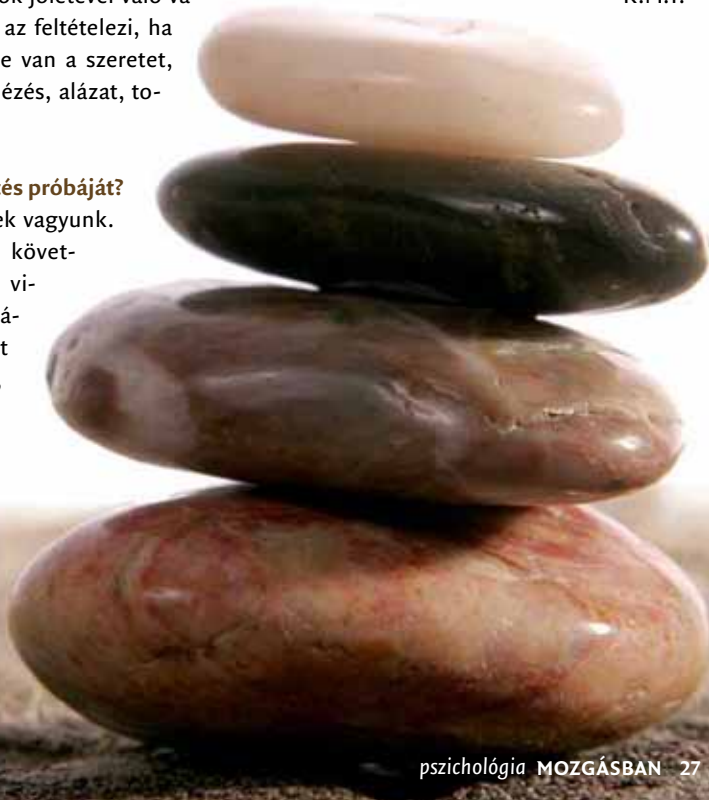
**Ha képesek vagyunk megteremteni belső békénket, akkor bármilyen nehézséget hozzon is számunkra az élet, alapvetően jól fogjuk érezni magunkat.**

ezek nem okoznak még tartós elégedettséget sem, nemhogy boldogságot.

A tartós boldogsághoz vezető cselekedet az lehet, amikor valami olyat teszünk, amit fontosnak érzünk, s amivel nem sértjük mások boldogságát, illetve a boldogsággal kapcsolatos várakozását. A mások jólétével való valamilyen szintű törődést az feltételezi, ha cselekedeteinkben benne van a szeretet, együttérzés, türelem, elnézés, alázat, tolerancia, stb.

**Kiállja ez a tétel az elemzés próbáját?**

Mi, emberek társas lények vagyunk. Mások cselekedeteinek következményeként jövünk a világra, és életben maradásunk ugyancsak főként másoktól függ. Ha tetszik, ha nem, szinte minden pillanatban embertársainkra vagyunk utalva, éppen ezért nem meglepő, hogy



# IRODAI SZÉPÍTÉS

Túl a szeptemberi beiskoláztatáson és visszatérve a napfényes, nyaralással töltött hónapok után, most néhány ötlettel segítünk abban, hogy ősszel is barátságosabb, színesebb, praktikusabb legyen munkahelyi környezetünk. Így talán gyermekeink is nagyobb kedvvel ülnek le az íróasztal mögé iskola után és mi is több lelkesedéssel ugrunk a munkának reggelente. Nem is beszélve arról, hogy a változatos színek és formák segítenek abban, hogy beinduljon kreatív agyféltekénk is.



**EMLÉKEK A SZEMÜNK ELŐTT** Az irodában, vagy a gyerekszobában felhúzott zsinórokra egyszerű ruhacsipesszel feleleveníthetjük a nyár legszebb pillanatait.

Kellékek: színes vagy natúr ruhacsipesz, szög vagy rajzszög a zsinórok rögzítéséhez, spárta, színes kötöző vagy szatén szalag

**VONZÓ RENDEZETTSÉG** Egy papírdoboz alját és tetejét is felhasználhatjuk arra, hogy a kis, rakoncátlan fém gemkapcsokat, jancsiszökeket, rajzszökeket megregulázzuk. Fessük be kívülről a doboz alját és tetejét is kedvünk szerint, majd belülről mindkettő „fenekére” ragasszunk mágneseket. Nyílásaikkal lefelé fordítva máris kapunk egy-egy csinos mágneses gemkapocstartót.

Kellékek: papírdoboz, festék, mágnesek, ragasztópisztoly



**JÁTÉKOS ÜZENŐFAL** A megszokott, talán már meg is unt parafatáblát feldobhatjuk, ha „felszeleteljük”, és néhány darabot megfestve, nem a szokványos formában illesztünk vissza a falra.

Kellékek: parafatábla, akril festék



**TOLLTARTÓK** Egyénivé varázsolhatjuk a hagyományos, minden irodai asztalon megtalálható fém lyukacsos tolltartókat, ha színes fonalakkal „kihímezzük” őket.

Kellékek: fém lyukacsos tolltartó, színes fonalak



Papírtörő gurigából, konzervdobozból, sőt, még tusfürdő flakonból is készíthetünk izgalmas, egyedi tárolókat, tolltartókat. A papírgurigákat és a konzervdobozokat festhetjük, dekupázs ragasztó segítségével színes papírokkal díszíthetjük, sőt akár kiskabátot is horgolhatunk nekik. A darabokat egymásba illesztve, összeragasztva, vagy egy talpazaton fixáljuk, és már kész is a teljesen egyedi tolltartó.

Kellékek: papírtörő guriga/konzervdoboz/tusfürdő flakon, olló, ragasztó, dekupázs ragasztó, színes papírok, festék



**MEGFÜSZEREZETT MÜTYÜRTARTÓ** Helyet spórolhatunk, ha fűszertartót vagy akár kisebb befőttesüveget a polc aljára erősítünk úgy, hogy a tetőket a polchoz csavarozzuk. Radír, gemkapocs, tintapatron tartható a helytakarékos tartókban.



**VIDÁM APRÓSÁGOK** A papírok rendszerezéséhez használt gemkapcsokat és a rajzszögeket is egyénivé varázsolhatjuk egy kis fantáziával.

Kellékek: gemkapocs, rajzszög, ragasztópisztoly, gombok, szalagok



**SZILVESZTERI HANGULAT** Ha eddig nem tudtunk mit kezdeni a megmaradt konfettivel, vagy akár a kidobásra ítélt magazinokkal, készíthetünk belőlük kis tálakat. Egy megfelelő méretű, szája felé szélesedő tálat szorosan befedünk egy nejlon uzsonnazacsóval vagy folpackkal. Kis darab szivaccsal felvisszünk egy réteg dekupázs ragasztót, majd meghempergetjük az apró darabokra felvágott újságfecnikben vagy a konfettiben, amiket egy nagyobb méretű tálba gyűjtöttünk. Száradás után óvatosan (inkább nyomkodva, nem kenegetve) újabb réteg ragasztót viszünk fel a felületre, és újra megforgatjuk a papírban a kis tálkát. Addig folytatjuk, amíg elég réteg marad az üveg falán ahhoz, hogy megálljon önmagában is. Teljes száradás után óvatosan lefejtjük a zacskót a tál oldaláról és az új tálka belsejéről.

Kellékek: kis méretű tálka az alaphoz, nagy tál a fecnikhez, olló, dekupázs ragasztó, újságok/konfetti, szivacs, nejlonzacskó/folpack

K.E.



Forrás: thewhitebuffalostylingco; earnesthomeco; brit.co; katherineschwarzenegger; blog.shoplet; etsy;



## A KERESZTAPA

Higgye el, kedves olvasó, az én ajánlatomat nem fogja visszautasítani. Ha Önnek ismerős az előbbi, kissé elbizakodott állításom, akkor minden bizonnyal a kezében tartotta már Mario Puzo klasszikus regényét, vagy látta már Francis Ford Coppola adaptációját. A könyv egy fiktív szicíliai maffiacsalád történetén keresztül mutatja be a '40-es, 50'-es években aranykorát élő amerikai szervezett bűnözést. A történet középpontjában az a Corleone család áll, amit az erőskezü, de a családjához és „barátaihoz” mindig jószágos Don Vito Corleone vezet. A könyv rendkívüli részletességgel mutatja be a korrupcióval, zsarolással, gyilkossággal tarkított alvilági életet, amelyben a „család” jelenti az egyetlen védőhálót. Az író a való-

ságból is merített ihletet, így Puzo művében számos utalást találhatunk valós személyekre. Elég, ha csak Johnny Fontaine alakját nézzük, ezt a karaktert a híres énekes és színész Frank Sinatra-ról mintázta, akiről mindenki tudta, hogy kapcsolatban állt a maffiával, és ezt a tényt ő nem is tagadta. A történetvezetésnek és az egymást követő eseménysorozatoknak köszönhetően az olvasót az az érdekes felismerés fogja érni, hogy tulajdonképpen negatív karakterek sorsáért aggódik, izgul azok végső „sikereiért”.

Kiadó: Geopen  
Kiadás éve: 1989  
Ár: 3890 Ft

F.M.

## NYITOTT ABLAK ÉS AMI MÉG UTÁNA JÖN

A Karinthy Színház évadnyitó darabja a Nyitott ablak című bohózat a boldog békeidők legboldogabb idején játszódik, Szerdahelyen, egy magyar kisvárosban. A településen „komoly” ellentét feszül a város polgárai és az ott állomásozó katonák között. A harc oka a kisváros cselédlányai és a bakák tiltott randevúi és e randevúk gyümölcsei. A törvénytelen gyermekek száma ugyanis egy év alatt a sokszorosára növekedett Szerdahelyen. Mariska, a polgármesterék szakácsnője is bajba került az egyik bakától, mert a nyári hőségben éjszakára nyitva felejtette az ablakot. A következményeket az a kétbalkezes közlegény, Novotny vállalja magára, aki beleszeret a megesett leányba. Miköz-

ben a nézők jókat derülhetnek az áthallásokat, aktualitásokat sem nélkülöző megjegyzéseken, kiderül, vajon a sok-sok félreértés után helyre áll-e a nyugalom a kisvárosban. Nóti Károly zenés bohózatát régóta nem játszották Budapesten, Budán pedig még soha. Most ebben a darabban (is) láthatjuk a színház tehetséges művészeit, többek között Balázs Andreát, Dányi Krisztiánt és Martin Mártát.

**A Karinthy Színház előadásaira októberben 15%-os kedvezménnyel vásárolhatnak jegyet a BKV munkatársai!**

K.M.T.



## MENTSÜK MEG A KISKUTYÁM!

Számomra nagyon fontos mesekönyv választáskor, hogy a képi világa megragadjon. Megkockáztatom, hogy kisgyerekeknek szóló könyvnél ez talán még a szövegnél is fontosabb. Hiszen olvasás közben a mesét „át-meg átírhatjuk”, kedvünk szerint. Az illusztrációkat nézegetve találtam rá a Pásztohy Panka által rajzolt és írt csodálatos mesekönyvre, mely egy óvoda kislányról szól, aki örök barátságot köt egy kiskutyával. A kedves történet nekünk sokat segített az óvoda megszeretésében, hiszen mások is járnak oda, és milyen klassz

dolgok történnek velük. És segített a kutyusok megszeretésében is. A szerző végül persze egy kis valóságot is csempészett a történetbe, amikor a kutyus eltűnik és menhelyre kerül. Azonban, mint a mesékben általában, itt is a jó győzedelmeskedik. A történet egyetlen hátránya, hogy rövid, de már elkészült a következő rész is.

Muszáj szeretni!

D.A.



## JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj 30.000.-Ft helyett 20.000.-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, címünk: 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 CAVIDENT FOGÁSZATI KFT. MOST RENDKÍVÜLI AKCIÓT HIRDET!

Őszi akció a BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak: Porcelán korona 29.000 Ft-tól! További kezelések árából 30% 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 vagy a 29155 melléken.

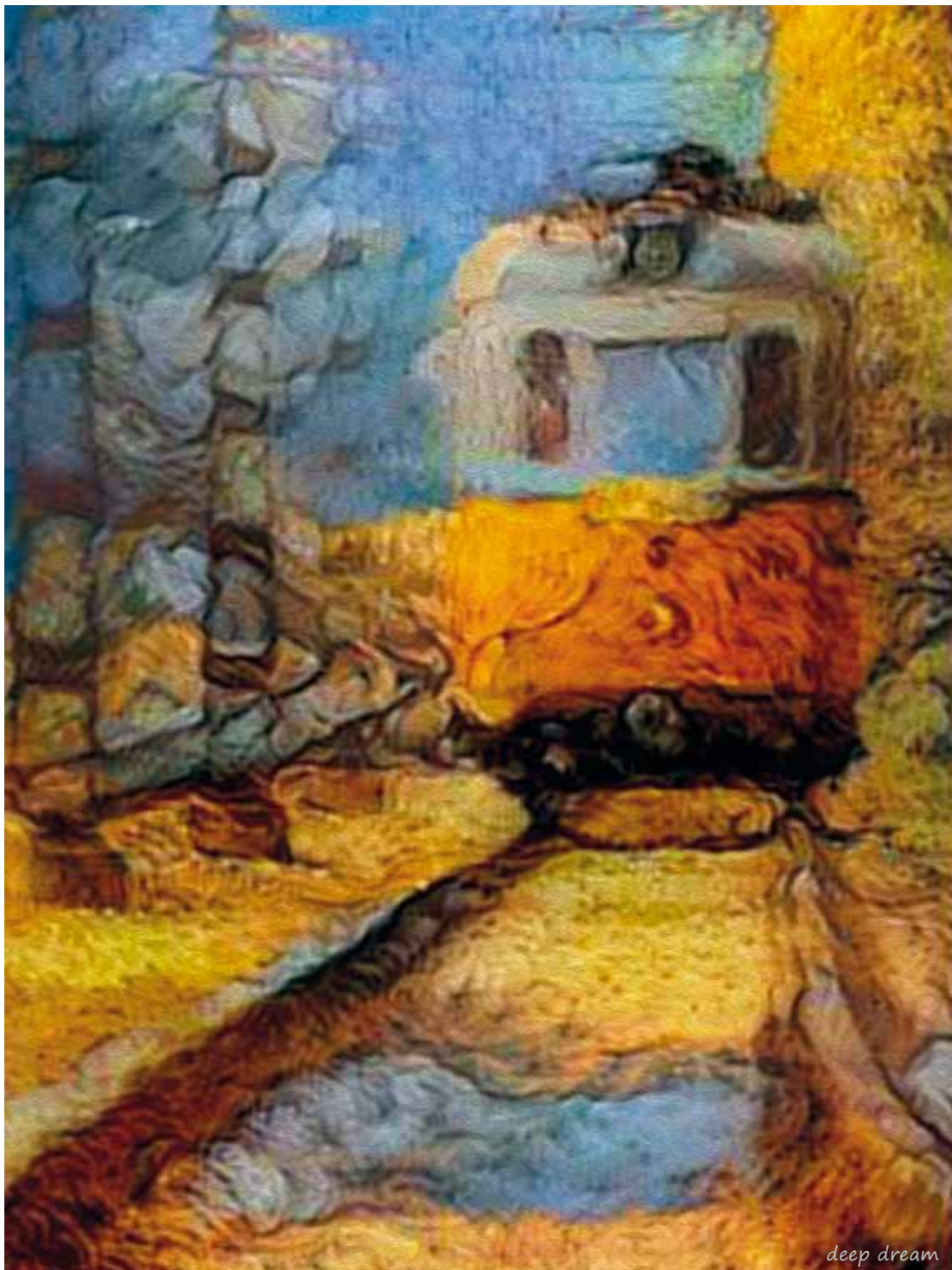


FOTÓ: LOVAS GÁBOR

## MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • [www.bkv.hu](http://www.bkv.hu) • [bkvzrt@bkv.hu](mailto:bkvzrt@bkv.hu) • 2016. ősz  
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Fodor Zsannett • 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: Conint-Print Kft. • 1115 Budapest, Bartók Béla út 105-113. • Ügyvezető igazgató: Váradi Attila

*hommage á* Vincent van Gogh



Tisztelgés Vincent Van Gogh (Hollandia, Groot-Zundert, 1853. március 30. – Franciaország, Auvers-sur-Oise, 1890. július 29.) holland festőművész, a posztimpresszionizmus egyik legnagyobb alakja előtt.