

MOZGÁSBAN

L. ÉVFOLYAM, 2018.

III. SZÁM

EGYRE JOBB A NAGYKÖRÚT!





26 éve a pályán vagyunk!

**A városi vasútvonalak kiépítésében piacvezetők vagyunk.
Egyedi technológiáknak is tekintélyes szerep jut.
Az iparvágányok karbantartásában is élen járunk.**

Referenciák

- Budapesten az 1-es villamos vonalának felújítása és meghosszabbítása a Kerepesi út és a Fehérvári út között 2014–2015-ben
- A Mol Nyrt. Dunai Finomító területén zúzott-köves vágányok átépítése 2016-ban
- A Lánchíd budai hídfő villamos-aluljáró átépítése 2016-ban
- A 4-es, 6-os villamosvonal vágányjavítási munkái 2017-ben
- Budapest XIX. kerület, Ady Endre úti villamosvágányok felújítása 2017-ben
- Budapest XI. kerület, BAH csomópont, nagypaneles vágányátépítés 2017-ben
- 2-es villamosvonal nagypaneles vágányok felújítása, V. kerület Belgrád rakpart 2017-ben
- Budapest I. kerület, Krisztina krt., nagypaneles vágányátépítés 2017-ben
- Budapest XX. kerület, Török Flóris utca, nagypaneles vágányátépítés 2017-ben
- Észak–Déli metróvonal felújítása 2017-től
- Az 1-es villamosvonal Kelenföldig történő meghosszabbítása 2018-ban



Vasútépítő és Karbantartó Zrt.

1152 Budapest, Szilas park 4.

Tel.: (06-1) 415-0842, 415-0843

Fax: (06-1) 410-5962

info@vasutepito.hu • www.vasutepito.hu

Iparvágánnyal rendelkező telephely:

1151 Budapest, Visonta u. 1.

Tisztelt Munkatársaim, kedves Kollégák!

Szívből remélem, hogy a nyári szabadság alatt napfény és esetleg vízpart társaságában sikerült feltölteni a borús, őszi napokra is. Sok munka vár még ránk ebben az évben, de biztos vagyok benne, hogy – mint eddig is – ki-kí a maga területén becsülettel el fogja végezni azt. Társaságunk továbbra is megadja ehhez azt a megbízható és kiszámítható hátteret, amely már sok éve jellemzi. Ez tetten érhető az elmúlt évek pozitív üzemi eredményeiben, jelentős bérfelzárkóztató intézkedéseiben és a bértarifarendszer bevezetésében is. Törekvéseinkkel hosszabb távon szeretnénk rendezni a bérek kérdését, hogy a BKV ne csak biztos munkahelyet jelentsen Önöknek, de ezután is és egyre inkább érdemes legyen itt dolgozni!

Hogy az őszi időszak se legyen azért olyan szürke, folytatódik jubileumi programsorozatunk, amelynek eseményeire továbbra is nagy szeretettel hívom Önöket. A programokat tekintve a szeptembert olyan különleges projektekben való részvétellel nyitottuk, mint a Színház villamos a 2-es vonalán, vagy a Dalmatos villamos a 4-es, 6-oson. Szeptember közepén megtartottuk első őszi nyílt napunkat is, mégpedig az idén felújított Budafok Kocsisínpén, ahol egyidejűleg a BKV Turisztikai Divíziójának ötödik születésnapjáról is megemlékeztünk. Ennek leginkább a közlekedésbarátok örülhettek, hiszen az alkalomra különleges nosztalgiajárművekkel készültünk.

Mozgalmas lesz az ős további része is, hiszen a buszgarázsokba és villamos kocsisínpékbe szervezett események mellett dolgozóink sportos programokon: BKV-s futónapon és focikupán

is részt vehetnek. A BKV 50 programsorozat a Közlekedéstudományi Egyesülettel közösen szervezett szakmai konferencia után, egy novemberi járműfelvonulással zárul majd, ahol múlt és jelen közlekedési eszközein keresztül mutatjuk majd be elmúlt fél évszázadunkat.

Őszi rendezvényeinkről – ahogy eddig is – e-hírlevelünkben, az intraneten (Salamon), weboldalunkon, valamint egyre népszerűbb Facebook-oldalunkon tájékozódhatnak.

Ám jubileumi év ide vagy oda, alapvető célunk idén is a főváros közösségi közlekedésének biztonságos és lehetőség szerint minél színvonalasabb biztosítása. Ennek érdekében járműveink átlagéletkorát fokozatosan csökkentjük – még a nehézségek ellenére is. A korszerű buszok, villamosok, és trolis pedig remélhetőleg hamar belopják magukat a budapestiek szívébe. Így nem csak fél évszázados életkorunkra, de közös teljesítményünkre is büszkén végezhetjük tovább a főváros számára létfontosságú munkánkat, amihez minden munkatársamnak erőt, egészséget kívánok!



Bolla Tibor
elnök-vezérigazgató

TARTALOM

HÍREK	4
SAKEMBERKÉPZÉS A BKV-NÁL	6
LÁTOGATÁS A KÜT-NÉL.....	8
EGYRE JOBB A NAGYKÖRÚT!.....	10
JOGI ESETEK.....	13
INTERJÚ: GESZTESI KÁROLY	14
BUDAFOK NYÍLT NAP	16

A VILLAMOSKÖZLEKEDÉS	18
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	21
FINTA LÁSZLÓ EMLÉKÉRE	22
INTERJÚ: TÓTH SÁNDOR	24
EZEK MI VAGYUNK.....	27
TOP 10	28
ÚJRA ELINDULT A SIKLÓ	30

ZAHUMENSKZY JÓZSEF Életének 90. évében, 2018. július 8-án elhunyt dr. Zahumenszky József, a BKV korábbi vezérigazgatója. Zahumenszky József a magyar közlekedéspolitikai évtizedeken át meghatározó alakja volt. 1943-tól dolgozott szállítmányozásban, a nevéhez fűződik a Volán Tröszt megszervezése, ahol vezérigazgató-helyettesként 34 évet dolgozott. Ezt követően, 1984-től 1991-ig a BKV vezérigazgatója volt. Tevékenyen részt vett tudományos és szakmai szervezetek munkájában, mint a Közlekedéstudományi Egyesület, amelynek társelnöke (1969–1984), majd főtárgya volt (1984–1994), vagy a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete. Egész életében vallotta, hogy mindig az utas érdekében kell eljárni. Kérésére két évvel korábban elhunyt imádott feleségével együtt vettek tőle búcsút 2018. szeptember 3-án, a Farkasréti temető ravatálozójában.



Hírek

ÚJRA ZENÉLT A DALLAMOS VILLAMOS Szeptember 8-án, szombaton kora délutántól estig újra zenélt a Nagykörút. Az elmúlt évekhez hasonlóan a 4-es villamos vonalán futott az a nosztalgia szerelvény, amelynek mindkét kocsijában élőzenével, összesen tizenhat fellépővel találkozhatott az utazóközönség. A Zeneszöveg.hu kultúrmissziója mára a magyar zenét támogató, nagyszabású rendezvénné nőtte ki magát, amely idén új elemmel: a „gyerekzenei idősávvá” gazdagodott, kedvezvén ezzel a kisgyermekes látogatóknak, és illeszkedve a Családok Éve koncepciójába is. A szerelvény a Magyar Dal Napja alkalmából, az 50 éves BKV fennállását is köszöntve. A villamoson fellépők között volt többek között az Anna and the Barbies (Akusztik Trió), Molnár Tamás (Jetlag), az OliverFromEarth és YOU'LÍ is. A gyerekek számára a Bubu-rék Együttes zenélt a Búgócsiga és a Kalap Jakab mellett. A szerelvény rendszeres fellépője a Villon trió. Frontemberük, Kiss Barna szerzeménye a Dallamos Villamos dal.



A 2-ES VILLAMOSRA KÖLTÖZÖTT A SZÍNHÁZ Európa egyik legjobb villamosvonalán, a pesti Duna-parton járó 2-es villamos újra meghívta a művészeket. Ennek eredményeként valósulhatott meg a BKV Zrt. közreműködésével a Dunapest fesztiválon a Dollár Papa Gyermekei társulat Holtvágány című produkciója, amely megmutatta, hogy két végállomás között is megváltozhat bárkinek az élete. Augusztus 31-én pénteken, és szeptember 1-jén, szombaton este ennek lehettek részesei azok az utasok, akik a BKV különleges járatán, a Jászai Mari térről induló színházvillamoson utaztak. A négy előadásra minden jegy elkelt. A kamaradráma írói: Molnár T. Eszter és Tóth Benedek
Rendező: Ördög Tamás
Főszereplők: Láng Annamária, Rába Roland és Schmed Zoltán
Produkció: Kultúrkombinát, Pro Progressione

FORGALOMBIZTONSÁGI DÖNTŐ A ZÁCH UTCÁBAN Immár 25. alkalommal rendezték meg a BKV forgalombiztonsági versenyének döntőjét szeptember 13-án, a kőbányai Zách utcai telephelyen. A vetélkedőt Szedlmajer László vezérigazgató-helyettes nyitotta meg. Az 1993-ban útjára indult forgalombiztonsági vetélkedősorozatot már a kezdetek óta busz, trolis és villamos kategóriákban rendezik. Az idén májusban meghirdetett verseny három fordulóból állt: az elsőre több mint 600 kollégánk jelentkezett, majd a középdöntőbe 24 autóbusz, 12 trolibusz és 16 villamosvezető jutott. A szeptember 13-i döntőn elméleti és gyakorlati feladatokat kellett megoldani. A gumikerekesek gyakorlati versenye a telephelyen belül zajlott, míg a villamos versenyzők a 37-es viszonylat vonalán versengtek.

A díjakat kora délután Dr. Tóth Péter és Somkúthy Zsolt adta át. Ágazatonként az első hat helyezett oklevelet és pénzjutalmat kapott, míg partnerbiztosítóink (Uniqa Biztosító Zrt., Generali Biztosító Zrt.) jóvoltából a döntő valamennyi résztvevője ajándécsomaggal távozott.

Minden versenyzőnek gratulálunk!

Az első három helyezést az alábbi versenyzők érték el:

Helyezés	Név	Telephely
Trolibusz 1.	KOVÁCS JÓZSEF	Kőbánya
Trolibusz 2.	ŐRI ATTILA	Kőbánya
Trolibusz 3.	ORDOS ILDIKÓ	Kőbánya
Autóbusz 1.	SZEBENI ATTILA	Dél-pest
Autóbusz 2.	SZAKÁCS PÉTER	Óbuda
Autóbusz 3.	SIMON ISTVÁN	Kelenföld
Villamos 1.	KOVÁCS ATTILA	Budai
Villamos 2.	NAGY FERENC	Budai
Villamos 3.	KOVÁCS ÁRPÁD	Budai



Első helyezettek: KOVÁCS JÓZSEF, KOVÁCS ATTILA, SZEBENI ATTILA



VÁRAKOZÁSON FELÜLI ÉRDEKLŐDÉS AZ I. LIBEGŐK ÉJSZAKÁJÁN

Július 28-án tartották az I. Libegők éjszakáját, ami várakozáson felüli érdeklődést hozott. Még az olykor két órás várakozás sem tántorította el a kilátogatókat, hiszen az esti városkép felejthetetlen élményt nyújtott mindenki számára. A nagy érdeklődés mindenkit meglepett, a sor egészen a Lóvasútig tartott. A program nivóját tovább emelte, hogy Frankó Endre – a Zugligeti Libegő tervezője – is tiszteletét tette az eseményen.

AUTÓMENTES HÉTVEGE AZ ANDRÁSSY ÚTON A Fővárosi Önkormányzat 2018. szeptember 16. és 22. között immár tizenhetedik alkalommal rendezte meg az Európai Mobilitási Hetet. A fenntartható és környezetbarát városi közlekedést népszerűsítő programsorozat idei mottója: Mix and Move! A program keretében a lakosságot arra akarták ösztönözni, hogy a városok határain belüli és azok közötti, illetve külvárosi közlekedésben egyaránt használják ki a közösségi mobilitás nyújtotta lehetőségeket. A programsorozat fő rendezvénye, az Andrassy út teljes egészét megtöltő Mobilitási Hétvége volt, szeptember 15–16-án, ahová idén is több százezer látogató érkezett. Társaságunk a Múzeumbusszal és egy kreatív foglalkoztató sátorral várta az érdeklődőket. Mindkét program sok érdeklődőt vonzott. A sátorban járműmaketteket készítettek vagy társasjátékoztak a gyerekek, a nagyobbak a sátor mellett felállított csocsóval mulatták az időt.



SZAKEMBERKÉPZÉS A BKV-NÁL

BEMUTATJUK A BKV DÉL-PESTI ÉS FEHÉR ÚTI TANMŰHELYEIT

Augusztus csendes hónap a tanműhelyek életében. A nyári gyakorlat véget ért, az őszi félév kezdésére még várni kell. A nyári nyugalomban ülünk le Novák István tanműhely-vezetővel beszélgetni.

A Dél-Pesti Tanműhely 1991-ben kezdte el működését. Akkor egy szociális épület és a 600 négyzetméteres szerelőcsarnok állt a diákok és az oktatók rendelkezésére, ami 1993-ban új épülettel, egy több mint 300 négyzetméteres fényező kabinettel egészült ki.

A tanműhelyben közlekedési szakmák gyakorlati képzése zajlik. Hétköznapi szóhasználatnál mondhatnánk, minden, ami az autószereléssel kapcsolatos. Autószerelő, autóelektronikai műszerész - ennek a két szakmának az elsajátítása érettségéhez kötött -, karosszéria lakatos, gépjármű mechatronikus, fényező és hegesztő szakképzettséggel távozhatnak a tanulmányok elvégzése és sikeres vizsga után a diákok.

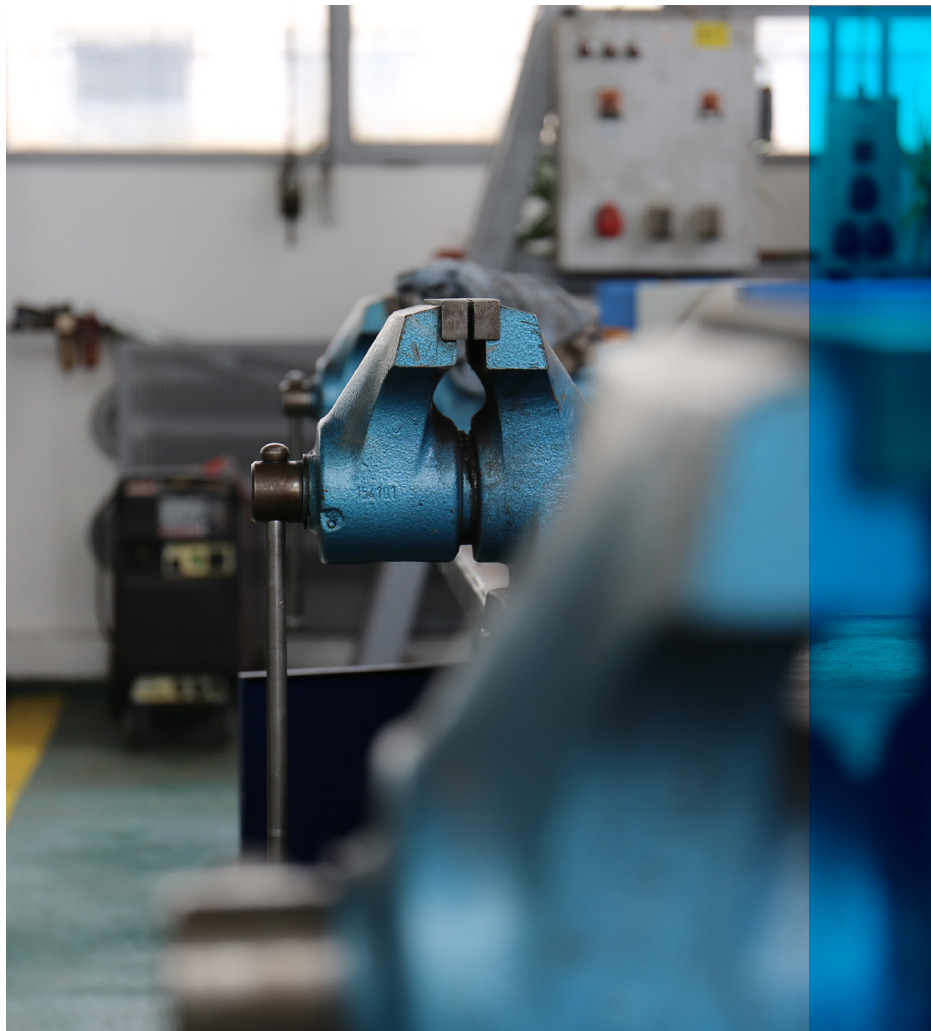
A közlekedési szakmák mindegyike hiányszakmának számít az ország szinte összes megyéjében. Ennek, és a tanműhelyben zajló magas szintű oktatásnak köszönhetően a frissen végzett szakemberek elhelyezkedése a BKV kötelekein kívül is biztosított.

A képzés színvonalának biztosítékaként az öt főállású oktató mindegyike mestervizsgával és legalább öt éves szakmai tapasztalattal rendelkezik. Erről és a képzés egyéb feltételeiről egyébként a mindenkor szakképzési törvény rendelkezik.

Minden fejlődik

2015-ben a Nemzetgazdasági Minisztérium pályázatot írt ki gazdálkodó szervezetek számára tanműhely építési és fejlesztési céllal. A BKV 2017-es nyertes pályázata lehetőséget teremtett a Dél-Pesti Tanműhely felújítására, és széles körű fejlesztések végrehajtására. Ennek keretében az autószerelő csarnokban két új kabinet épült. A klimatizált autóelektronikai műszerész mérőlabor interaktív táblával, projektorral és 10 mérőállomással felszerelve gyakorlati és elméleti képzésre egyaránt teret nyújt. A szintén újonnan kialakított fémipari alapképzést szolgáló kabinet 12 munkaállomással szolgálja ki a tanulókat.

A felújítás szakmai fejlesztései mellett a két csarnokot kívül-belül újra festették, az autószerelő csarnok tetejének vízszigetelését meg-



újították. A szociális épületben a tanulók és az oktatók kényelemérzetét növelve megújult a tanulói öltöző, fürdő, a tanulók által használt helyiségek teljes bútorzata, kialakítottak egy klimatizált tanulói tartózkodó-étkezőt, és egy szintén klimatizált oktatói tartózkodót.

Mai kor igényeinek megfelelő gyakorlati képzés feltétele a megfelelő, ergonomikus munkahelyi-tanműhelyi körülmények megteremtése mellett az is, hogy a tanműhelyben oktatott szakmák bármely gyakorlati fogásának elsajátítását lehetővé tevő modern és magas minőségű eszközpark álljon a tanulók és az oktatók rendelkezésére. A nyertes pályázat eredményeként beszerzett garázsipari eszközök listája a teljesség igénye nélkül: 3D-s futómű ellenőrző (jól felszerelt műhelyekben is ritkaság), fékpadi vizsgálósor, füstgázelemző, gumibroncs

szereléssel kapcsolatos garázsipari eszközök, fényszóró ellenőrző.

Az eszközbeszerzésekkel és a felújításokkal párhuzamosan a képzési volumen is növekszik, mivel a nyertes pályázat feltételeként a kiírásban meghatározott módon meg kell emelni a támogatásban részesülő műhely tanulói létszámát.

EKÖZBEN A VJSZ-NÉL

A BKV VJSZ tanműhelyében is tart a nyári szünet, csak kisebb karbantartási munkák zajlanak. A műhelyben megszerzett tudásukat kamatoztatva az itt végzett tanulók immár a VJSZ Kft. munkatársaiként a fémipari alapkabinet világítását szerelik. A csarnokban egy EP típusú, mára már muzeális értékű villamos pótkocsi várja, hogy folytatódjon korhű felújítása.



Az elektronikai műszerész kabinet a műszerészek, mechatronikusok rendelkezésére áll. Ezek mellett működik még a karosszerialakatos és a hegesztő kabinet.

A többi szakma oktatása, illetve a többi tanuló további egy harmadának képzése duális képzés keretében a szerelőcsarnokokban folyik, ahol ottjártunkkor is folyt a munka. Itt a BKV Oktatási Osztálya által megbízott szakemberek mellett a tanulók is részt vesznek a beérkező járművek javításában, és megismerkedhetnek többek között a legmodernebb CNC forgácsoló gépek, vagy élhajlító használatával.

A tanulók harmadik harmada külső helyszínen a BKV különböző vasúti telephelyein végzi gyakorlatát.

A BKV legnagyobb tanműhelyében a Fehér úton 2003 óta a BKV Zrt. és a BKV Vasúti Jár-műjavító Kft. között megkötött, évente frissülő szolgáltatási szerződés alapján a Kft. biztosítja a BKV részére a szakmunkásképzést. A tanműhely szervezésében évente közel 250 tanuló 17 szakma valamelyikében juthat hozzá gyakorlati és kis részben elméleti ismeretekhez.

Az autós szakmák kivételével a BKV-nál előforduló összes szakmát oktatják: fémipari szakmák, gépészet, elektronikai szakmák, forgácsoló, asztalos, kárpitos, festő, logisztikai ügyintéző.

A 250 tanuló harmada, 60-70 diák végzi gyakorlati munkáját konkrétan a tanműhely épületében, amely négy kabinetet foglal magában. Ezek mindegyikében egy-egy főállású oktató végzi munkáját.

A fémipari alapképző kabinetben a szintvizsga előtt álló diákok sajátíthatják el a karosszerialakatos, forgácsoló, szerszámkészítő szakmák alapjait. A sikeres szintvizsga után kikerülnek a VJSZ Kft. szerelőcsarnokába termelési munkára. A képzésük itt megbízott oktatók felügyeletével folyik tovább.



Gulyás Zoltán tanműhelyvezető még elmondja, hogy a Dél-Pesti Tanműhelyhez hasonlóan itt is a legfelkészültebb oktatók képzik a tanulókat, és az eszközparkkal sincsen gond, a tanműhelyben oktatott szakmák gyakorlati fogásait a legmagasabb szinten lehet elsajátítani, ha valamelyik diákban meglenne az eltökéltség, akár a veterán-gépjárművek restaurálásához szükséges szaktudást is megszerezhetné. Az eltökéltség azonban hiányzik. Bár a magas tanuló létszám miatt folyamatosan pótolni tudják a VJSZ Kft. hiányzó munkaerejének jelentős részét, és a BKV-s üzemeknek is sikerül "megfogniuk" néhányat a végzősök közül, sajnos a legtöbben az iskola elvégzése után azonnal szakmát váltanak.

Kárpáthegyi Bálint

LÁTOGATÁS A KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCSNÁL

IDÉN SPECIÁLIS, HIÁNPÓTLÓ CIKKSOROZATTAL TALÁLKOZHATNAK MAGAZINUNK HASÁBJAIN. AZ EDDIGI SZÁMOKBANKÖRBEJÁRTUK AZ IGAZGATÓSÁG ÉS A FELÜGYELŐBIZOTTSÁG TEVÉKENYSÉGÉT, BEMUTATTUK A TAGOKAT. MOST A KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCSOT (KÜT) KÍVÁNJUK KÖZELEBB HOZNI MUNKATÁRSAINKHOZ.



Lasek László KÜT elnök

A KÜT működése

Az idén 25 éves évfordulóját ünneplő Központi Üzemi Tanács a saját maga által alkotott szabályok alapján látja el tevékenységét. A KÜT feladatai közé a munkaviszonyra vonatkozó szabályok megtartásának figyelemmel kísérése, a döntéshozatal, a véleményezés, valamint a tájékoztatáskérés tartozik.

Feladata

A munkaviszonyra vonatkozó szabályok közé tartozik a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény, vagy a Kollektív Szerződés, illetve a Kollektív Szerződés erejű megállapodások aláírása. Ennek tükrében a Központi Üzemi Tanács elnöke, akadályoztatása esetén megbízottja megfigyelői státuszban részt vesz a tárgyalásokon.

A jóléti célú pénzeszközök - minden olyan, a BKV Zrt. szolgáltatásához nem kapcsolódó ráfordítás, juttatás, amelyhez a BKV Zrt. munkavállalói és hozzátartozói hozzájuthatnak - felhasználása tekintetében közösen dönt

a munkáltató és a Központi Üzemi Tanács. Ilyenek például a lakásvásárlási és építési kölcsönök, vagy a különböző térítési díjak (munkaszálló, galyatetői pihenőház).

A Központi Üzemi Tanács a munkáltatótól folyamatosan tájékoztatást kér a Társaság hely-

zetéről, a folyamatokról, amelyekre választ a Központi Üzemi Tanács üléseire meghívott első számú vezetők adnak.

Ezen felül feladata még a Felügyelőbizottságba delegált munkavállalói tagok beszámoltatása. A két fő munkavállalói tagot - Gulyás Attila, Schumacher Ferenc - a Központi Üzemi Tanács a Felügyelőbizottsági üléseket követően hívja meg, és hallgatja meg a beszámolójukat. Prioritást és kiemelt figyelmet élvez a tanács munkájában a szakszervezeti szövetségekkel, ezen belül az egyes szakszervezetekkel és a szövetségeken kívüli szakszervezetekkel, valamint a munkavédelmi képviselőkkel, azon felül is a Központi Munkavédelmi Bizottsággal történő kapcsolattartás. Fontos hangsúlyozni, hogy a munkáltatóval, szakszervezetekkel, valamint a munkavédelmi képviselőkkel kialakított jó kapcsolat ellenére a Központi Üzemi Tanács külső befolyásoktól mentesen, önállóan látja el a feladatát.

A cikk megszületéséhez adott segítségért köszönet Lasek Lászlónak, aki a tanács elnökeként segítette a munkánkat.

Fenyvesi Máté

A Központi Üzemi Tanács jelenlegi tagjai

Metró Üzemigazgatóság: Ambrusi Ildikó, Bánhidiné Hornyák Beatrix, Hidegné Szőke Mária

Villamos Üzemigazgatóság: Daróczi Richárd, Piru László

Vasút Üzemeltetési Igazgatóság Törzs: Lasek László

Törzskari szervezetek: Szűcs Istvánné

Gazdasági Igazgatóság: Tóth Jánosné

Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság Törzs: Tiszperger Attila

Cinkota Autóbusz: Botos Péter

Dél-Pest Autóbusz: Fehér László

Kelenföld Autóbusz: Sturma Péter

Trolibusz: Kovács Lajos

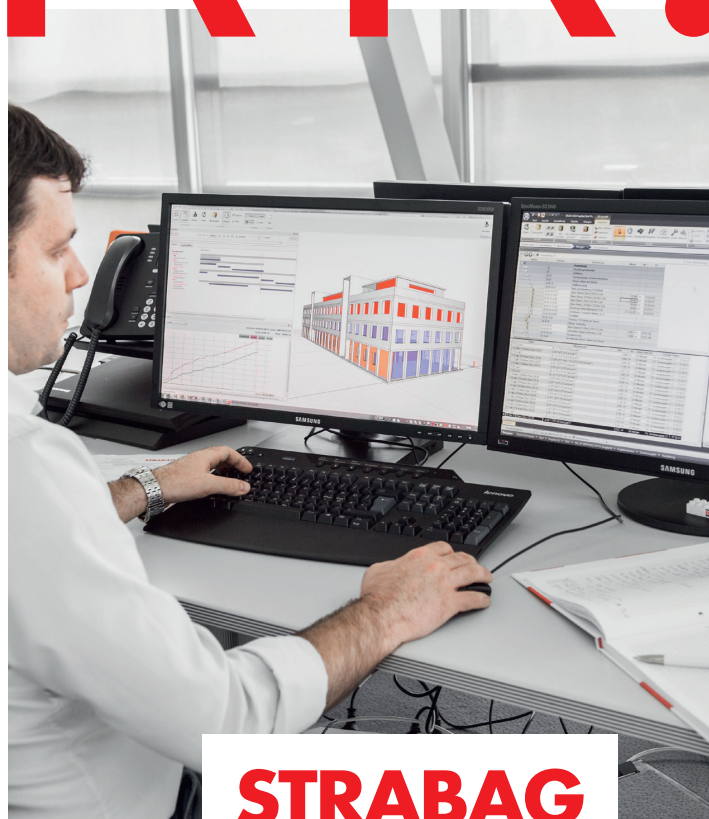
Óbuda Autóbusz: Varga Vendel

TEAMS WORK.

Mert a sikert csak együtt, közösen valósíthatjuk meg. Évente több, mint 15 000 projekt megvalósításával a STRABAG SE az építőipari szolgáltatások terén Európa egyik vezető technológia konszernje.

Kínálatunk lefedi az építőipari értéktérítés minden szegmensét, melyet 73 000 munkatársunk és munkatársunk elkötelezettsége és szakmai felkészültsége tesz lehetővé, akik egy nagy csapatként a határidők és minőségi elvárások pontos betartása, továbbá a legjobb ár mellett komplex építési projektet valósítanak meg. Hiszünk a csapat erejében és abban, hogy pontosan ez az, ami megkülönböztet minket a megrendelőink megítélésében.

www.strabag.hu



STRABAG
TEAMS WORK.



EGYRE JOBB A NAGYKÖRÚT!

A FEJLESZTÉSEKET, BERUHÁZÁSOKAT TEKINTVE SEM VOLT ESEMÉNYTELEN AZ ELMÚLT PÁR HÓNAP: VOLTAK OLYAN MUNKÁLATOK, AMELYEKET NEM LEHETETT TOVÁBB HALOGATNI, OLYANOK, AMELYEK A KÖRNYEZETTUDATOSSÁG KERETÉBEN VALÓSULTAK MEG – DE MARADT LEHETŐSÉG ARRA IS, HOGY ÚJABB NOSZTALGIAVILLAMOS ÁLLHASSON FORGALOMBA.



A Nagykörúti felújítás

A Beruházási és Műszaki Fejlesztési Főosztály idei egyik legnagyobb kivitelezési munkája a nagykörút Oktogon és József utca közé eső szakaszának átépítése volt. Az összesen 78 napos vágányzár alatt Budapest legforgalmasabb villamosvonalának egy elég jelentős része, 3282 vágányméter (1641 pályaméter) hossza épült át. A munkaterületen olyan kritikus helyekkel és helyzetekkel is meg kellett küzdeni, mint például a Dohány utcai, Wesselényi utcai és Király utcai csomópontok üzemeltetése, mert a trolik közlekedését az átépítés alatt is biztosítani kellett, vagy a Népszínház utcába vezető ív átépítése, amely miatt az egyik irányból a teljes közúti forgalmat a villamosvágányokra kellett terelni. A Blaha Lujza téren a bontás jelentette a kihívást, hiszen igen óvatosan kellett végezni, hogy annak során nehegy megsejűljön az aluljáró földem szerkezete – mindezt úgy, hogy közben a Rákóczi út forgalmát át kellett engedni a csomóponton!

A belvárosi villamospálya átépítése természetesen a tömegközlekedésen kívül is számos területre volt hatással. A munkavégzés előtt – és az alatt is – éppen ezért számos témában folyamatos egyeztetések zajlottak belső és külső felekkel. Ki kellett alakítani a keresztező közutak forgalomtechnikai korlátozásának feltételeit, az ideiglenes végállomást a Baross utcánál, valamint feladatot jelentett a körúti buszsávok kialakításához szükséges parkolási tilalom bevezetése és fenntartása is. Kollégáink elhivatottságának és találékonyságának köszönhetően azonban mindez nagyobb problémák nélkül zajlott! Ennek, valamint a kivitelező megfelelő munkavégzésének eredmé-

nyeképpen a vágányzár az eredetileg tervezett időpontban véget is ért: utasaink az első tanítási napon, szeptember 3-án hajnaltól ismét a teljes vonalon, átszállásmentesen utazhatnak a 4-es és a 6-os villamosokon.

A Villamosszimulátor

A járművezetők megfelelő képzése érdekében a járműtípus kezelésének és vezetésének széles körű és mélyreható oktatására alkalmas, az oktatás gyakorlati részét segítő szimulátor készült el. A szimulátor felépítése modulrendszerű, így a meglévő vezérlő és oktatói egység felhasználásával, valamint új tanulói modul kialakításával a funkciók tovább bővíthetők, így más járműtípus, valamint útvonalismeret oktatásába is bevonható.

Figyelembe véve az ágazati járműstratégiai elképzeléseket és a már megkezdődött, valamint a jövőben várható fejlesztési folyamatokat a szimulátor a CAF Urbos típus mellett

a T5C5K villamostípus gyakorlati képzésére is alkalmassá vált a közelmúltban befejezett beruházás eredményeként. A korábbi 1-es, 3-as, 17-es és 19-es viszonylatokon kívül a szimulációs programba újonnan betáplált 12-es, illetve 14-es villamosvonalakon közlekedhetünk, a főváros kiváló grafikus megjelenésével.

A szimulátor alkalmazása számos oktatási-, üzemeltetési- és gazdasági előnnyel jár. Az oktató be tudja állítani a különböző időjárási viszonyokat, havat, esőt, ködöt, a napot, éjszakát, rendkívüli forgalmi helyzeteket. Így gyakorolhatók valós környezetben, tanulókocsis oktatás során nehezen, vagy egyáltalán nem modellezhető szituációk. A járművezetőképzési folyamatban betöltött szerepe mellett költségmegtakarítás is elérhető.

A villamos üzemigazgatóság közreműködésével a vasúti vizsgaközpont a szimulátoron történő képzést a gyakorlati képzés részeként

SZÉCHENYI 2020

Európai Unió MAGYARORSZÁG KORMÁNYA

BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

Kohéziós Alap

KÖSZÖNJÜK A MAGYAR ÁLLAM
ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TÁMOGATÁSÁT.

BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI ZÁRTKÖRŰEN MŰKÖDŐ
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

**BKV ZRT. ÉPÜLETENERGETIKAI
FEJLESZTÉSE**

A TÁMOGATÁS ÖSSZEGE:
69,16 MILLIÓ FORINT

A PROJEKT AZONOSÍTÓ SZÁMA: KÉHOP-6.2.9-17-2011-00007



befogadta, így tényleges vezetési idő váltható ki vele. A szimulátor alkalmazásával helyettesíthető a tanulóocsin történő gyakorlati oktatás egy része, ezzel tovább csökkenthetők a tanulóocsik járműüzemeltetési költségei, a jelenlegi járművezetői állományú gyakorlati oktatók oktatási ideje, valamint a tanulóocsik közlekedtetéséhez kapcsolódó infrastruktúra költségek. A nemzetközi gyakorlati tapasztalatok alapján a rendkívüli közlekedési szituációk esetén követendő vezetéstechnikai eljárások jobb begyakorlottsága kedvező hatással van a baleseti mutatók alakulására is. Így a baleseti költségek csökkenése mind a társadalmi, mind a társasági szintű ráfordítások megtakarítását vonja maga után.

Épületenergetikai fejlesztések

A BKV Zrt., 69,16 millió forint, vissza nem térítendő támogatást nyert, így Társaságunk három telephelyén nyolc épület energetikai korszerűsítése valósulhatott meg. A Száva és Szépilona kocsiszínekben az elavult, gazdaságosan nem üzemeltethető, nagy hőveszteségű, alacsony hatásfokú, gyakori meghibásodású kazánokkal működő korábbi rendszer helyett a külső hőmérséklet függvényében szabályozott új kazánokat építettünk be. A melegvíz ellátás pedig részben már napkollektorokkal valósul meg. Az Akácfa utcai Székházban, az épület adottságait figyelembe vevő napelemes rendszert telepítettünk. A megvalósult épületenergetikai fejlesztés révén Társaságunk napi költségei, valamint környezetünk terhelése is csökken.

Az 1233-as pályaszámú villamos

Idén egy FVV típusú „házi csuklós” (1233-as pályaszámú) nosztalgia villamos felújítása valósult meg a VJSZ Kft. segítségével. A villamosok gyártása eredetileg 1963-65 között zajlott, majd 20 évvel később lettek kivonva a forgalomból. Az alkatrészek felkutatása és reprodukálása ezért számos nehézségbe ütközött, hiszen a régi jármű gyári alkatrészeinek beszerzési forrásai megszűntek, az utángyártásuk pedig a mai technológiai feltételek mellett is sokszor nehézséget okoztak. A villamos mostantól korhű, egyedi belső térrel és fényezéssel nosztalgiajáratként üzemel tovább.

Beruházási és Műszaki Fejlesztési Főosztály



Folytatva a korábbi lapszámokban megkezdett, a jogsegélyszolgálat munkáját bemutató cikksorozatunkat, ezúttal egy újabb jogeseten keresztül nézzük meg, miért lehet hasznos és célravezető, ha felkeresik a jogsegélyszolgálatot.

JOGESET:

Előző évben öröklés folytán egy rokonommal közösen tulajdonosává váltunk egy ingatlannak, amelyben korábban is mindkettőnk bent lakott. Annak ellenére, hogy a hagyatéki eljárásban is rögzítésre került, illetve a lakás tulajdoni lapja is azt tartalmazza, hogy közösen $\frac{1}{2}$ - $\frac{1}{2}$ arányban vagyunk tulajdonosai az ingatlannak, a tulajdonostárs az utóbbi 2 hónapban nem enged be a lakásba, lecserélte a zárat, és többszöri felszólításomra sem hajlandó kulcsot adni részemre, ezért a lakásban a kizárólag általam használt szobákba sem tudok bejutni, az ott levő ingóságaimhoz nem férek hozzá. Ennek ellenére a lakáshoz tartozó közüzemi számlákat továbbra is közösen fizetjük, minden hónapban kifizetem a költségek felét. Milyen jogi lehetőségek vannak arra, hogy újra birtokba kerüljek a közös tulajdonú lakásunkat illetően?

VÁLASZ:

A vonatkozó jogszabályok szerint, ha a birtokost birtokától jogalap nélkül megfosztják, vagy birtoklásában jogalap nélkül háborítják (ilyen a jogeset leírásában szereplő eset is, de akár egy, a szomszédban zajló, zaj- és egyéb szennyezéssel járó munkálat vagy akár egy konstans, hangos zenehallgatás is megfelelhet ennek), birtokvédelem illeti meg. Közös birtok esetén a birtokvédelem mindegyik birtokost önállóan megilleti, és bármelyik birtokos követelheti a dolog közös birtokba bocsátását. Talán kevesek előtt ismert, hogy létezik a bíróság előtti perindításon kívül egy úgynevezett jegyzői birtokvédelmi eljárás is. A teljesség igénye nélkül az alábbiakban szedtük össze az eljárásról a lefontosabb tudnivalókat.

Az eljárás előnye, hogy lényegesen kevesebb költséggel jár, és időben is hamarabb lezárulhat, mint egy polgári per, valamint jogi képviselő (ügyvéd) igénybevétele sem kötelező.

A hivatkozott eljárásban a kérelmező birtokos egy éven belül a jegyzőtől kérheti az eredeti birtokállapot helyreállítását vagy a zavarás megszüntetését. A jegyző ennek eredményeként elrendeli az eredeti birtokállapot helyreállítását és a birtoksértőt a birtoksértő magatartástól eltiltja; kivéve, ha nyilvánvaló, hogy az, aki birtokvédelmet kért, nem jogosult a birtoklásra vagy birtoklásának megzavarását túrni volt köteles.

Jelen esetben az ingatlan fekvése szerint illetékes jegyző előtt érdemes megindítani első körben a birtokvédelmi eljárást, figyelemmel az egyéves határidőre is. Ennek költsége jelenleg mindössze 3.000 Ft, és akár írásban, akár szóban is elő lehet adni a kérelmező által rele-



JOGI ESETEK A JOGSEGÉLYSZOLGÁLATRÓL

A munkáltatóval szembeni jogvita kivételével bármilyen jogi kérdésben továbbra is várjuk a kollégák megkeresését. Felhívjuk a figyelmet, hogy a jogsegélyszolgálat igénybeviteléhez előzetes bejelentkezés szükséges. Ennek érdekében hívjuk a Jogi Iroda titkárságát a 06 1 461 6500 /11-233-as telefonszámon. A jogsegélyszolgálat ellátásának helyszíne: a Székház épülete (343-as tárgyaló), ideje: keddi napokon 16:00 és 18:00 óra között.

vánsnak tartott tényeket, de a legtöbb esetben a jegyzőknél formanyomtatványt is rendszerezsítették erre a célra.

Miután a kérelmező rögzítette a birtoklással illetve a tulajdoni viszonyokkal kapcsolatos tényeket, megfizette a 3.000 Ft-os illetéket, fontos, hogy a kérelmében egyértelműen és határozottan megfogalmazásra kerüljön az is, hogy mi az elérni kívánt célja, mire szeretné, hogy kötelezze a jegyző a másik felet. Főszabály szerint 15 nap alatt kell a jegyzőnek befejeznie az eljárást, és általában személyesen is meghallgatásra kerülnek a felek az eljárás során, illetve szinte minden esetben sor kerül helyszíni szemlére is.

Fontos rögzíteni, hogy az ilyen eljárásban a jegyző általában pusztán az okiratok, illetve

a tényleges birtoklási helyzet alapján hozza meg a döntését. A jegyző döntése ellen nincs helye közigazgatási eljárásban fellebbezésnek, bírósági pert lehet ellene indítani. A jegyzőnek a birtoklás kérdésében hozott határozatát a meghozatalától számított három napon belül végre kell hajtani, még akkor is, ha esetleg pert indított a másik fél a határozat ellen.

Megjegyezzük még az eljárással összefüggésben, hogy a jegyző a hasznokról, károkról és költségekről (pl. a fent említett közüzemi díjak) csak külön kérés esetén dönt, a kérelmező erre irányuló igényét is külön fel kell tüntetni tehát a kérelemben.

Jogi Iroda

„AZ UTAZÓKÖZÖNSÉG OLYAN, MINT EGY NAGY CSALÁD”

„JÓ DÖNTÉS VOLT ÖNISMERETI SZEMPONTBÓL IS A BKV-T VÁLASZTANI” – MONDTA GESZTESI

PAPÍRKUTYÁK CÍMŰ FILMJÉBEN (2009) MÁR FORGATOTT A BKV TROLI GARÁZSÁBAN, AKKOR EGY NYUGALMAZOTT TROLIVEZETŐT ALAKÍTOTT EGY BANDA TAGJAKÉNT. JELENLEG A MINISZTER CÍMŰ DARABAL TURNÉZIK. GESZTESI KÁROLYRÓL, AZ ORSZÁG EGYIK LEGNÉPSZERŰBB SZÍNÉSZÉRŐL NEM MINDENKI GONDOLNÁ, HOGY CIVILBEN LEGINKÁBB A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉST PREFERÁLJA.

Igen jellegzetes hangod van. Talán sokak nevében mondhatom, Shrek-kel mintha már összenőttél volna.

Nagyon köszönöm. A hangomat - ahogy minden mást is - a jóistennek köszönhetem.

Biztos gyakran felismernek valamelyik járaton. Mi ilyenkor az általános reakció?

Igazából nagyon közvetlen ember vagyok, éppen ezért a legkülönbébb reakciókat is jól kezelem. Már megszoktam, hogy rendszeresen felismernek vagy rám köszönnek, de ez nem okoz gondot. Alapvetően csak szeretetet tapasztalok a többi utas részéről.

Tudnál példákat mondani?

Hogyne! Utazás közben sokan szeretnek példálul beszélgetni velem. Azokon a járatokon, ahol rendszeresen utazom, mára elterjedt, hogy én szinte mindig nyitott vagyok egy kis gondolatcserére, vagy művészeti, színházi eszmecserére - a politika kivételével.

Ilyenkor „rendelkezésre állsz” az utasok részére?

Így is mondhatjuk. A múltkor az történt, hogy egy szemmel láthatóan rosszkedvű úr kérdezte a HÉV-en, hogy megszólíthat-e. Természetesen ígent mondtam, úgyhogy jót beszélgettünk az utazás alatt. Végül leszálláskor megköszönte, hogy mennyivel jobb kedve lett a csevegés után.

Mindig jól viseled a feléd irányuló figyelmet?

Nem mindig, előfordul, hogy nekem is nehéz napom van, és nincs kedvem beszélgetni. Ekkor mintha valahogy megéreznék az utasok is, úgyhogy nem szólítanak meg. Az utazóközönség olyan, mint egy nagy család, mintha egy kicsit mindenki érezné a másik rezdüléseit.

Mióta használod a BKV-t?

Amikor másfél éve úgy döntöttem, hogy ki próbálom a tömegközlekedést, kezdetben nagyon furcsa és újszerű volt. A jogosítványom elvételét követően ugyan járhattam volna saját sofőrrel, végül mégis a közösségi közlekedés mellett döntöttem, és komolyan mondom, hogy jót tett nekem, a lelkemnek. Azóta sok feladathoz máshogy állok hozzá. Ha ugyanis egy alkotó ember el van zárva a saját közegébe, könnyen hajlamos lehet arra, hogy gőgös legyen. Én előtte gyakorlatilag 30 évig el voltam zárva, köszönhetően az autónak, és a művészbejáróknak. Jó döntés volt önismereti szempontból is.

Milyen tapasztalatokat szerezte utasként a közösségi közlekedésben?

Emlékszem az első utamra: az 5.42-es budakalászi HÉV-vel mentem edzésre. Az első héten mindennel próbáltam álcázni magam: szemüveggel, sapkával, kapucnival. Azon a hajnali reggelen az első kocsiba ültem, direkt kifele is néztem. Aztán Békásmegyernél leült egy hölgy mögém, és megkérdezte: „Művész úr! Mostantól maga is HÉV-vel jár?” Pedig csak a hátamat látta - még most is nevetek, amikor eszembe jut... Volt olyan jegyellenőr, aki kifejezetten miattam kérte magát át erre a járatra, aminek nem mindenki örült, elsősorban a bliccelők nem. Meg is kaptam: „Köszönjük Művész úr! Most már mindannyian vehetünk jegyet.” De előfordult olyan is, amikor kvázi rendet csináltam az MTK pályánál az 1-es villamoson, mert a szakadó esőben nagyon sok szurkoló próbált egyszerre felszállni. Talán kimaradt az előző járat. Már hallottuk az ajtózárádásra figyelmeztető hangjelzést is, amikor kvázi jöttem én és hangosan felkiáltottam: „Kedves barátaim, itt van még vagy 20 ember, aki szeretne gyorsan felszállni, segítsünk már ne-

kik!” A hangomra sokan elbizonytalanodtak, nyilván megismertek. Ekkor egy hölgy meg is kérdezte tőlem: „Művész úr! Nem lehetne, hogy még többet járjon BKV-val?” Nem titok, hogy nemsokára autóvásárlást tervezek, azt viszont elhatároztam, hogy a városban továbbra is BKV-zni fogok. Nekem bejön. Ha lekések egy járatot, vagy valamilyen közlekedési változás lép életbe, viszonylag gyorsan tájékozódok.

Többnyire milyen járatokat preferálsz?

Rendszeresen járok edzeni, emellett sokat dolgozom. Sok produkció készítésekor eleve visszautasítom, hogy autót küldjenek értem. Általában az edzőterembe HÉV-en utazok, de használom még az 1-es és a 4-6-os villamosokat is. Kőbányára is gyorsan át szoktam jutni (HÉV-vel a Batthyány térre, majd onnan az M2 és M3-as metrókkal).

Jeggyel vagy bérlettel utazol?

Én vagyok a családban a bérletfelelős, úgyhogy mindenkinek én veszem meg a havi bérletet.

Van ötleted arra vonatkozóan, hogyan lehetne a közlekedést még vonzóbbá tenni?

Mint minden rendszerben, nyilván itt is előfordulnak hibák, de alapvetően jól elvagyok. Különbösebb bajom nincs azzal, ha néha késik egy járat, mert még mindig sokkal jobb, mint régen. Talán egyes buszokon a légkondíció lehetne javítani. Ennek ellenére én szeretek így közlekedni. Kicsit a színházi munkáimhoz tudnám hasonlítani: ahol nem éreztem jól magam, onnan eljöttem. Ha nem érezném jól magam a járatokon, nem tömegközlekednék.

Sándor Béla



Gesztesi Károly szabadúszó színművész, Shrek örökös szinkronhangja, Papírkutyák c. filmjében a BKV troli garázsában is forgatott, 3 feleség után öt gyermek édesapja, rendszeresen sportol, jelenleg a Miniszter című darabbal turnézik.



NYÍLT NAP BUDAFOKON

REKORDMENNYISÉGŰ – KÖZEL 4000 LÁTOGATÓ!



A vakáció után folytatódott az 50 ÉVES A BKV rendezvénysorozat. Ennek első állomása a megújult Budafok kocsisínpán tartott nyílt nap volt, szeptember 15-én. A villamosforgalomnak májusban átadott létesítmény felújítása óta most nyitotta meg először a kapuit a szélesebb közönség előtt.

A nyílt nap programjához kapcsolódott az 5 éves Turisztikai Divízió nosztalgia járműveinek kiállítása, amelynek keretében egy helyen állítottuk ki nosztalgia autó- és trolibuszainkat, valamint villamosainkat. A látogatók megtekinthették többek között a favázás villamosokat, a legendás tehervillamost, a MUKI-t, híres nosztalgibuszainkat és a felújított trolit. A közlekedési szakma rejtelmeként iránt komolyabban érdeklődők vezetett csarnoklátogatáson vehettek részt, a kisebbeket pedig gyermekfoglalkoztatóval, társasjátékokkal, kvízzel, ugrálóvárakkal és csocsóasztallal vártuk.





A VILLAMOSKÖZLEKEDÉS

**AZ EGÉSZ ÉVEN ÁT TARTÓ „50 ÉVES A BKV” PROGRAMSOROZAT MELLETT A MAGAZIN LAPJAIN IS MEG-
EMLÉKEZÜNK A KEREK ÉVFORDULÓRÓL. MINDEN LAPSZÁMBAN BEMUTATJUK A TÁRSASÁG EGY-EGY
KÖZLEKEDÉSI ÁGAZATÁT, MILYEN FONTOSABB VÁLTOZÁSOK, FEJLESZTÉSEK TÖRTÉNTÉK, MILYEN MEG-
HATÁROZÓ JÁRMŰTÍPUSOK VÁLTOTTÁK EGYMÁST AZ ELMŰLT FÉL ÉVSZÁZADBAN. EZÚTTAL A VILLA-
MOSKÖZLEKEDÉST TEKINTJÜK ÁT.**

Hálózati változások

1968-ban az újonnan létrejött BKV része lett az addig a budapesti villamosokat üzemeltető Fővárosi Villamos Vasút, az FVV is.

Már a BKV megalakulásának időszakában várható volt, hogy a metróépítések jelentős hatással lesznek a felszíni közlekedésre, így a villamoshálózatra is. A 2-es metró üzembehelyezése elsősorban a belvárosi villamosvonalak leépítését idézte elő. Az 1972-es metróátadást követően az Erzsébet hídon és a Rákóczi úton megszüntették a villamosközlekedést, feladatát – a metró mellett – a Budára közlekedő 7-es buszcsalád volt hivatott átvenni. Szintén a kelet-nyugati metróval összefüggésben, a szentendrei HÉV Batthyány térig történő meghosszabbítása miatt számolták fel a Margit híd és a Batthyány tér közötti villamosközleke-

dést. Jelentős változásokkal, vonalmegszüntetésekkal járt a 3-as metró építése is, többek között a Bajcsy-Zsilinszky úton, a Váci úton és az Üllői úton szedték fel a síneket.

Az 1970-80-as években több vonalszakaszon autóbuszok vagy trolibuszok váltották fel a villamosokat. Főként a külső kerületekben választottak a vágányhálózat korszerűsítése helyett olcsóbb megoldást, hazai gyártású Ikarus buszokat szereztek be a pótlásukra. 1977-ben a 41-es villamos Kamaraerdő és Budaörs közötti szakaszával a fővárosi villamoshálózat utolsó városhatáron kívüli része is megszűnt. A vonalhálózat csökkenése több egykori kocsiszin bezárását is maga után vonta.

Bár az 1990-es évek elején az utasszám nagymértékű visszaesése miatt több vonal bezárására is sor került, a következő évtizedek

jelentős fejlesztéseket is hoztak, új vonalak, vonalszakaszok is létesültek. Az 1980-90-es évek egyik legfontosabb fejlesztése az 1-es villamosvonal kiépítése, majd folyamatos, Lágymányosi, mai nevén Rákóczi hídig tartó meghosszabbítása volt. 2001-ben pedig – a 13-as és a 63-as villamosok összekötésével – létrejött a Zuglót és Kőbányát átfogó 3-as vonal, Budapest legkülső villamosvasúti körgyűrűje.

A 2010-es évek kiemelkedő eseménye az 1-es villamos dél-budai bővítése és a budai fonódó villamoshálózat kiépítése volt. Előbbi számos pesti és budai közlekedési csomópontot összekötve Budapest leghosszabb villamosvonala lett, utóbbi átszállásmentes kapcsolatot biztosít Óbuda és Dél-Buda között. 2017-ben kezdődött, és jelenleg is tart az 1-es vonalának Etele térig történő meghosszabbítása.



Banán és hernyó

Az elmúlt fél évszázadban a járműállományban is jelentős változások következtek be. A BKV időszakában is meghatározó villamostípus volt az 1956-tól gyártott UV, amely ötven évig, egészen a Combinók beiktatásáig jelen volt a főváros közlekedésében. A korábbi típusok közül a Ganz TM vagy közismert nevén a „Stuka” villamosok 1980-ig üzemeltek, a FVV CSM-2 és CSM-4-es „Bengálik” utolsó példányait pedig 1983-ban vonták ki a forgalomból.

A BKV első évtizedeiben a járműpark a szintén hazai gyártású – 1967 és 1978 között üzembe helyezett – Ganz csuklósokkal, azaz az „ipari csuklósokkal”, vagy röviden csak „ICS”-nek nevezett szerelvényekkel gyarapodott. Az 1990-es évek végén ezek egy részét felújították, átalakították, a korszerűsített villamosok a KCSV-7 típusjelzést kapták.

A következő bővítéshez már nem a hazai ipar állította elő az új szerelvényeket, a KGST legnagyobb villamosgyártójától, a csehszlovák

ČKD-tól szereztek be azokat. A prototípusok után két ütemben, 1980-ban és 1984-ben szállították Budapestre a Prágában készült Tatra T5C5 villamosokat. Korszerűsítésükre a 2000-es évek elején (Tatra T5C5K) került sor, majd az 2010-es években felújításuk folytatódott. Napjainkban ebből a típusból közlekedik a legtöbb a fővárosban.

Érdekes próbálkozás volt a BKV és az Ikarus együttműködésében készült, 1988-ban bemutatott Hungaroplan kísérleti villamos, amelyet





különböző járművek – villamos, autóbusz, személyautó – elemeinek felhasználásával építettek. Sorozatgyártása végül pénzügyi okok miatt nem valósult meg. (A 2008-ban forgalomból kivont prototípus ma is megtekinthető a BKV szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumában.)

2001-ben kerültek Budapestre a hannoveri tömegközlekedési vállalatától beszerzett TW 6000-esek. A budapesti köznyelvben leginkább hannoveriként, esetleg „banán” vagy „teve” néven emlegetett jármű az újonnan létrejövő 3-as viszonylaton egyedülként közlekedő típus lett. Hasonló típusú társaik a 2010-es években Hágából érkeztek a fővárosba.

2006-2007 folyamán a 4-es és 6-os viszonylaton, Európa egyik legforgalmasabb villamosvonalán állították forgalomba az alacsony padlós, egyterű, energiahatékony villamosokat, a közel 54 méter hosszú Siemens Combino Suprákat. A sárga „hernyók” azóta is meghatározói a nagykorúti városképnek.

Budapest legújabb villamosai a 2015-16-ban Spanyolországból vásárolt CAF Urbos 3 szelvények. A szintén alacsonypadlós, végjárható járműből két típusváltozat közlekedik Budapesten. Az 5 modulból álló rövidebb változat a 3-as vonalon és a budai fonódó villamosvonalain, a 9 modulból álló hosszabb pedig az 1-es vonalon jár. A hosszabb, mintegy 56 m-es verzió nemcsak a Combinóktól hódította el a leghosszabb budapesti villamos címet, de a személyszállító városi vasúti járművek között világviszonylatban is az élre került.

Jelenleg a járműállománynak kilenc kocsiszín ad otthont: Angyalföld, Baross, Budafok, Ferencváros, Hungária, Kelenföld, Száva, Szépilona, Zugló. Az évek folyamán – főleg az új járműtípusok befogadásához alkalmazkodva – több járműtelep fejlesztésére került sor, legutóbb 2018-ban a Budafok kocsiszín esett át teljes körű felújításon.

A utóbbi évek közlekedésszervezési intézkedései

2008-ban a BKV egész hálózatára kiterjedő egysegítő átszámozások a villamosokat csak kis mértékben érintették. Ekkor integrálódott a villamosviszonylatok rendszerébe a fogaskerekű, amely a 60-as jelzést kapta. (Történetéről a következő lapszámban, a BKV különleges közlekedési eszközei között lesz szó.)

Másfél évtizednyi szünet után, 2011-től újra közlekednek éjszakai villamosok, a 6-os vonalán éjjel sem áll le a forgalom. 2013-tól egyes villamosvonalakon engedélyezett a kerékpárszállítás is. Az elmúlt években a Forgalomirányítási és Utastájékoztatási Rendszert, a FUTÁR-t a villamosok jelentős részére is felszerelték, így a villamosmegállókba telepített kijelzőkön, interneten, illetve mobilalkalmazással is nyomon követhető a járművek indulási ideje.

Legendák az utakon

A BKV mindezek mellett alkalmanként több egykori, muzeális értékű nosztalgia villamost is üzemeltet, a legrégebbi favázások több mint százéves múltra tekintenek vissza. 2009 óta az



ikonikus UV villamosokkal nemcsak a nosztalgia közlekedésben találkozhatunk, az adventi időszakban több kilométernyi fényfűzettel feldíszítve is közlekedik. A külföldi turisták körében is igen népszerűvé vált karácsonyi fényvillamossal többek között a Duna-parton, a – National Geographic által a világ tíz legszebb villamosvonalára közé is beválasztott – 2-es vonalon utazhatunk.

Vidák Judit

EZ IS MEGTÖRTÉNHEK

SZEPTEMBER KÖZELEDTÉVEL AZ ISKOLAKEZDÉS MINDENKINEK BEFÉRKÖZIK AZ ÁLMAI KÖZÉ. VAN, AKINEK VÁRVA-VÁRT PILLANAT, VAN, AKINEK EZ A RÉMÁLMA. AZ ALÁBBI TÖRTÉNETET CSAK ELKÉPZELTÜK, DE MEG IS TÖRTÉNHEKETT VOLNA:

„A férfi autóbuszvezető, egy, majdnem az egész várost átszelő járaton.

A fiú az egyik belvárosi általános iskola 5. osztályos tanulója.

A férfi hajnalban, borotválkozás közben arra gondolt, hogy nehéz napnak néz elébe; a hét első napja, ráadásul ma van a tanévkezdés is. Újra megtelnek a megálló diákokkal, kisebbekkel, nagyobbakkal, és munkába siető szüleikkel. Rohanó emberek. Gyerekek kézen fogva, kis táskával, nagy táskával, szülőikkel, barátokkal.

Ma jobban oda kell figyelnie.

A fiú éjjel keveset aludt, sokat forgolódott, izgatottan várta az iskolakezdést. Reggel korán kelt, sietve öltözködött, a kikészített reggelit nagy falatokkal tölte magába. A faliorára pillantott, mindjárt indulnia kell. Félóra csak az út iskoláig, jó lesz újra találkozni a többiekkel. A szűk belvárosi utcán araszoltak a járművek, mellettük az autóbusz folyamatosan tudott haladni a buszsávban.

A fiúnak már nem kellett sokat gyalogolnia a lámpás zebráig. A kocsisor, amely addig is lépésben haladt, most teljesen megtorpant. Itt a lehetőség! Csak át kell szaladni az álló kocsisor között, és legalább 2-3 perccel előbb ott lesz az iskola ismerős kapujában.

A buszsávban haladva a férfinak ismét eszébe jutott az iskolakezdés...

Ekkor látta meg a veszteglő kocsik közül kilépő kisfiút. Tővig taposta a fékpedált, a kerekek hangosan recsegetve hagytak nyomot az aszfalton.

A gyerek a sáv közepén megdermedt egy pillanatra, majd hatalmas ugrásokkal a járdán termett. Az autóbusz homlokfala fél méterrel ez előtt a pont előtt állt meg. Egy nő nekiesett a vezetőfülkének, táskája tartalma az első ajtó lépcsőjére hullott. Sajgó vállára ügyet sem vetve, fejét forgatva a gyereket kereste. Még látta távolodóban.

A gyerek szíve a torkában dobogott, ijedtében meg sem állt az iskoláig. Ott leült a lépcsőre, hangosan lihegve próbálta nyugtatni magát. Bár nem tudta pontosan mit, de ma megint tanult valami fontosat a közlekedésről.

Az autóbuszban morgolódás, a hátsó rész felől méltatlankodó hangok, néhány bekiabálás; „Mit csinál? Tanulna meg vezetni!”

A táskája tartalmát a lépcsőről összeszedő nő meglepően határozott magas hangja szinte végig süvöltött a busz elejétől a hátuljáig: „Ez a buszvezető most egy kisgyermek életét mentette meg!” Csend lett és még akkor sem szólalt meg senki, amikor

a mikrofonon keresztül, a férfi enyhén remegő hangon megkérdezte: „Nem sérült meg senki?”

Zombori László





FINTA LÁSZLÓ EMLÉKÉRE

2018. JÚLIUS 1-JÉN, NYOLCVANNÉGY ÉVES KORÁBAN ELHUNYT A MUNKÁCSY-DÍJAS FORMATERVEZŐ, A LEGENDÁS IKARUS 200-AS SOROZAT MEGÁLMODÓJA, AKINEK TERVEZŐASZTALÁN NEMCSAK A MAGYAR BUSZGYÁRTÁS IKONIKUS DARABJAI SZÜLETTEK, MUNKÁIT NEMZETKÖZI SZINTEN IS ISMERTÉK ÉS ELISMERTÉK.

Finta László 1934-ben Pomázon született. Bár tanulmányait a Népszínház utcai gépipari technikumban kiváló eredménnyel végezte, családja korábbi anyagi helyzete miatt nem nyert felvételt az egyetemre. Járműkarosszériák tervezésével a katonaság éveit kezdett foglalkozni, autodidakta módon, könyvekből sajátította el a szakma alapjait.

1956-ban, leszerelése után jelentkezett az Ikarushoz, amely a korszakban a világ egyik legnagyobb autóbuszgyártója volt. Tehetségét felismerve egyetemi diploma nélkül is azonnal felvették, és rövidesen a gyár vezető tervezőjévé vált. Ugyanettől az évtől a Budapesti Műszaki Egyetem közlekedésmérnök hallgatóinak tartott előadásokat.

Az Ikarusnál tervezői munkáját a 60B típusú autóbusszal kezdte, amely később a 620-asok alapjául is szolgált. A jármű a brüsszeli világkiállítás magyar standján képviselhette az országot. Ezt a 303-as követte, amelyből végül csak kilenc példány készült el. Az 1960-as években dolgozott az Ikarus 550-es kísérleti autóbusz megtervezésén, illetve közreműködött az Ikarus 180-as, 556-os és az 557-es modellen. Utóbbiaknál már elérte az általa szorgalmazott nagyméretű ablakok alkalmazását. A nagy üvegfelületek az utasoknak és a járművezetőknek is jobb kilátást biztosítottak.

A városi és távolsági autóbuszok mellett turisztikai célú járműveket is tervezett. 1960-as évek elején készítette a vidéki nagyvárosokban és

a Balaton körül is megjelenő mikrobuszok, valamint az IBUSZ folttájának jelképévé vált panorámabuszok terveit.

A nagy áttörést az 1967-ben bemutatott Ikarus 200-as sorozat hozta el számára. A legendás buszcsaládot megalkotó tervezőcsoportban a formavilág kialakítása már teljes egészében az ő nevéhez fűződött. A 200-as család első tagjaként megjelenő 250-es modell legfontosabb újítása a szögletes kocsitest volt, amellyel jelentősen megnövekedett a jármű utastere. A modern külsőt kényelmes belsővel társította. A 200-as sorozat – a 260-as szóló, illetve a 280-as csuklós változattal – a világ legnagyobb darabszámban gyártott autóbusza és a magyar ipar legsikeresebb exportterméke lett. 1969-



től az 1997-es leállásig több mint 200 ezer készült el, és a világ számos országába – a KGST tagállamoktól az USA-ig, Venezuelától Izlandig – jutott belőlük. Ez a mennyiség ma is világrekordnak számít. A sorozat képviselőivel még napjainkban is találkozhatunk az utakon.

Finta tervei nemcsak Magyarországon arattak nagy sikert – például elnyerte a BNV Nagydíját –, de több nemzetközi versenyen is rangos elismeréseket szereztek. 1969-ben Nizzában az Nemzetközi Autóbusz Héten a luxus kategória szépségdíját nyerte el. 1971-ben Monte-Carlóban – a szocialista országok egyedüli képviselőjeként – a Monacói Herceg Ezüstserleg-nagydíját érdemelte ki.

Konstruktóri tevékenysége mellett a magyar közlekedéstörténet fontos fejezetének megőrzésében is fontosat alkotott, négykötetes munkában foglalta össze az 1895-ben Uhri Imre kovácmester műhelyeként született, később államosított Ikarus gyár történetét.

A több mint húsz autóbustípus formatervezésében részt vevő Finta László munkásságát 1978-ban Munkácsy Mihály-díjjal ismerték el. 2001-ben életművéért a Jedlik Ányos-díjat is átvehette.

Vidák Judit

MEDDIG ELÉG 15 LITER SŰRÍTETT LEVEGŐ?

TÓTH SÁNDORT A VILLAMOS ÁRAMÁTALAKÍTÓ ÜZEM VILLAMOS BERENDEZÉS SZERELŐ – CSOPORTVEZETŐJÉT IMMÁR 40 ÉVE A BKV ÁRAMÁTALAKÍTÓINAK TERÜLETÉN LEHET MEGTALÁLNI. SZENVEDÉLYLVEL, SZERETETTEL VÉGZI A MUNKÁJÁT, MINDIG VAN MIT MESÉLNIE A FERENC ÁRAMÁTALAKÍTÓRÓL, ÉS A LEGTÖBBÜNK SZÁMÁRA OLYAN TITOKZATOS ÉS ISMERETLEN HELYEKRŐL IS, MINT A KÁBELALAGUTAK, VAGY ÉPP EGY MÁSIK, A DAMJANICH UTCAI ÁRAMÁTALAKÍTÓ.



Most azonban inkább beszéljünk a sportolóról, hiszen már akkor BKV-s voltál, amikor még nem is itt dolgoztál.

Középiskolás koromban a BKV Előrében atlétizáltam, így amikor 1978-ban végeztem műszerként, Hajsz Károly teke szakosztály vezető felajánlotta, hogy dolgozhatok az elektromos műhelyében.

Nem tévedek, ha azt mondom, hogy a sport az életelemed, hiszen te vezeted a kosárlabda szakosztályt, de úgy tudom, ennél egzotikusabb sport is érdekel, még pedig a bűvárkodás. Hogyan és miért kezd el egy budapesti fiú bűvárkodni?

Úszni mindig is szerettem, és amikor egy alkalommal az Omszki-tónál megláttam a bűvárokat, elhatároztam, hogy én is megtanulom a merülést. Ez eleinte nehezen ment, leginkább azért, mert már megszoktam, hogy szárazon, szájon át lélegzem, nem egy készüléken keresztül... Ezt a tudást Schöpen László segítségével szereztem meg. 1992-ben kezdtem bűvárkodni, és végigmentem a számláltrán: megszerztem az alapfokú bűvárfokozatot és végül az úgynevezett divemaster fokozatot is, ami a kedvtelési bűvárkodás legmagasabb szintje.

Hol tanultál, uszodában, vagy szabad vizekben?

A nyolcvanas évek végéig minden víz nyitott volt, az Omszki-tóban, az Ecseri-tóban és Dorogi-tóban is lehetett merülni, én ezekben tanultam.

Milyen feltételeknek kell megfelelnie egy tónak ahhoz, hogy bűvárkodhassanak benne?

Az oktatáshoz olyan élményeket nyújtó helyeket kell keresni, amelyek segítik a tanulót a kitartásban. Az itthoni vizek szépségét leginkább a tisztaság, az átláthatóság adja. A Dorogi-tóban, az alsó, 11 méteres rétegekben 20-25 cm-es királyrákok vannak, ezeket érdekes megfigyelni. Azt is meg lehet tapasztalni, hogy minden élőlény, így a víz mélyén élő hal is kö-



zelebb engedi magához az embert, máshogy viszonyulnak ott a bűvárhoz, mint a víz felszíne közelében úszókhoz.

Hogyan jutottál el addig, hogy ma már nem csak a víz mélyén látható szépségek miatt merülsz, hanem dolgozol is, mint bűvár?

A bűvároktatóm a vízműveknél állt alkalmazásban, ő hívott meg, hogy dolgozzam vele. Ők végezték többek között – ipari bűvárként – a Budapesten található ivóvíz kutak tisztántartását, karbantartását, a fővárosi fürdők a vízellátásának biztosítását. Bűvárokra van szükség akkor is, amikor tolózárakat, szivattyúkat, vagy más alkatrészeket kell cserélni, a víz alatt, esetleg kamerafelvételeket kell készíteni a csatornáról a tisztítás elvégzése előtt és után.

Mi ennek a munkának a szépsége?

A vicces válasz az, hogy víz alatt van... És persze az adrenalin! Sötétség van, a víz hideg, legfeljebb 12 fokos, és fel kell készülni arra, hogy vakon dolgozzam. Ha felkavarodik az iszap és nem látok semmit, akkor sem eshetek pánikba. Ez nagyon fontos, hiszen én oktatok és csoportokat is vezetek, tehát higgadtan kell megoldanom a veszélyes helyzeteket is. Tíz-húsz-harminc méterrel a vízszint alatt komoly bizalomra van szükség.

Kapsz visszajelzéseket a tanítványaidtól?

Igen, ha például külföldön járnak, felhívnak, és elmondják az élményeiket. De hivatalos visszajelzés is jöhet, mert a bűvárigazolvány tartalmazza az oktató nevét is, és a tanítványon keresztül minősítik az oktatót. Azt mondják ugyanis, hogy mindenki meg tud tanulni bűvárkodni, ha mégsem, akkor rossz az oktatója.

Bizonyára sok érdekes víz alatti élményt gyűjtöttél már össze. Melyek voltak eddig a legkülönösebbek?

A legfrissebb élményem: a Vörös tengeren sikerült közel kerülni egy levesteknőshöz és egy sasrájához is. Ott úszott közöttünk, meg is érinthettük volna, de nem tettük, mert mi azt

tanítjuk, hogy a természet úgy jó, ahogy van, nem avatkozunk bele. Ráadásul ezen a túrán a bűvárcsoport vezetője egy olyan egyiptomi bűvár volt, aki nálunk, az ELTE-n tanult.

Magyarországon mik voltak a legérdekesebb kalandjaid?

Jártam a Molnár János barlangban – ez a Margit híd budai hídfőjénél van, az ORFI kórház hátsó részénél, amely egy 2,5-3 km-es barlangrendszer a hegy gyomrában, innen kapja a Lukács fürdő a vizet. Ezt a csőrendszert kellett feltárunk, dokumentálni, térképet készíteni, stb. Amikor elkezdtük a munkát, még csak 30 m volt a feltárt hossz, ma már 400 m-is megvan. Lejutottam a Mátrában a Kossuth barlangba is, itt egy hatalmas víz alatti cseppkőbarlang rendszer van a hegy gyomrában, a víz mindössze 5 C-fokos, élőlény nincs. Többször merültem a hévízi-tóban is, ami tulajdonképpen egy óriási kút; a hideg, 15 fokos víz keveredik a 45 fokos termálvízzel. A barlang száján másodpercenként 400 liter víz jön ki 1 nm-en. Ebben a tölcserájában olyan nagy a nyomás, hogy egykettőre lesodorja a tapasztalatlan bűvár maszkját, reduktorát. Lent a víz kristálytiszt, de a tóban ez már nem látszik a gyógyiszap miatt. A hévízi barlang olyan mély, hogy a merülésekor biztonsági 3 méterenként megállókát kell tartani, ezt az időt, ami 5-45 perc, sakkozással vagy malmozással szoktuk múltatni. A hévízi kút speciális, hiszen itt nem csak a mélységgel, a meleggel is számolni kell. De itt van Magyarország egyetlen bűvároknak készült dekompresziós kamrája is.

Milyen mélyre sikerült már lejutnod?

A bűvárkodásban nem ez a legfontosabb, hiszen maga az élővilág csak 15-210 méterig érdekes. Ennél mélyebbre akkor érdemes lemenni, ha pl. roncsokat szeretnénk megnézni, mint mondjuk Egyiptomban a Thistle górmot. A roncsot Cousteau kapitány és csapata találta meg először 1955-ben, harckocsik vannak benne, meg motorkerékpárok, amelyekre rá lehet ülni. Ezt én is kipróbáltam.

Munka vagy hobbi számodra a bűvárkodás?

A kettő olykor összemosódik. Volt olyan munkám is – a TV2 egyik víz alatti sorozatának forgatása, vagy az Old Spice reklám felvétele a margitszigeti uszodában – amikor víz alatti forgatásokat biztosítottam, felügyeltem, hogy ne forduljon elő pl. időtűllépés. De operatorködtem is víz alatt: a Komjádi uszodában a versenyzők vízbeérkezését és fordulóját vettük fel saját kamerával.

Dokumentálod, hogy hányszor merültél eddig?

Most kb. 700 merülésnél tartok. Ezek igazolt, aláírással és pecséttel ellátott merülések, a feljegyzés tartalmazza a körülményeket, a súlyokat – minden fontos adatot rögzítünk.

Kerültél már veszélyes helyzetbe?

Igen, egy barlangban itthon, amikor hirtelen leomlott a víz alatt egy szikla és annyira felzavarta a vizet, hogy nulla lett a látótávolság. Ilyenkor a legfontosabb türelemmel megvárni, hogy kitisztuljon a víz, aztán megkeresni a biztosító kötelet, - ehhez 3-4 perc kell, nem szabad pánikba esni. De veszélyesek a vidéki kutak is, amelyekben még nem járt ember, és tele vannak szeméttel... Ilyenkor nem a szépség, hanem kihívás a lényeg. Az adrenalin!

Kiknek ajánlod a bűvárkodást?

Mindenkinek természetesen! Már 10-12 éves kortól el lehet kezdeni. Egy, a körzeti orvos által kiállított egészségügyi igazolás kell hozzá és az, hogy valamilyen úszásnemben – akár kutyauúszásban is – le tudjon úszni a 300-325 métert a jelentkező. A 10 évesek 6 méter mélyre mehetnek le a kis 5-6 literes palackjukkal, annál nagyobb mélység nekik tabu. A merüléshez való igazolás megszerzése Horvátországban 3 nap, itthon egy hónap. Hetente van kb. egy oktatás, egy elmélet és ez addig tart, ameddig jól meg nem tanulja valaki a szabályokat és a gyakorlatot. A PADI (bűvároktatók szakmai szövetsége) azt mondja, mindent 7-szer kell elmondani, mert ha valamit 7-szer megismételek, akkor az tudatosan annyira, hogy biztonságosan megmarad és vissza is lehet kérdezni. A tanítványok megtanulják víz alatt kivenni- és visszatenni a csutorát, levenni a maszkot.

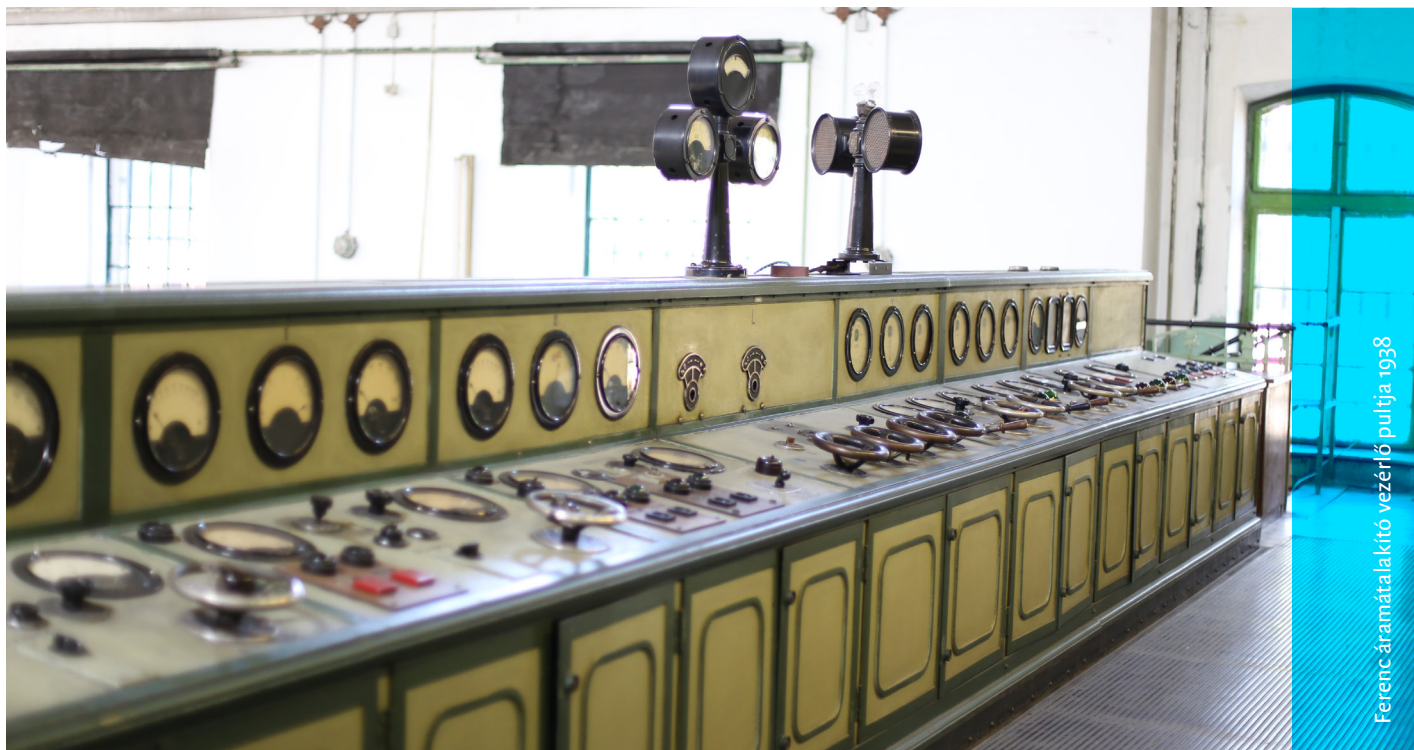
Mi az, amit az elmúlt 26 év alatt megtanultál?

Ma már az a 15 literes palack sűrített levegő, ami az első merüléskor 4-5 percig tartott, másfél óráig is elég.

Mi szerepel még a bakancslistádon?

Többek között az ausztrál korallzátony.

Konyher Mária Terézia



Ferenc áramátalakító vezérlő pultja 1938

ÁRAMÁTALAKÍTÓINK



Ferenc áramátalakító motordinamó 1912



Damjanich áramátalakító kábelagút



Damjanich áramátalakító negatív elosztó



Damjanich áramátalakító 600V-os elosztó

EZEK MI VAGYUNK!

JÁRMŰVEZETŐ KOLLÉGÁINKKAL SZINTE MINDNYÁJAN/MINDEN NAP TALÁLKOZUNK, HA MÁSKOR NEM IS, MUNKÁBA JÖVET-MENET BIZTOSAN, ISMERNI MÉGSEM ISMERJÜK ŐKET. MOST A TÖBB EZER MUNKATÁRSUNK KÖZÜL PÁRAN VÁLLALKOZTAK ARRA, HOGY A KORMÁNY MÖGÜL KILÉPVE MESÉLJENEK MAGUKRÓL NEKÜNK – ÉS AZ UTASOKNAK IS, UGYANIS A KÖVETKEZŐ IDŐSZAKBAN ARCUKKAL ÉS VÉLEMÉNYÜKKEL ÖREGBÍTİK A JÁRMŰVEZETŐI SZAKMÁT A KÜLÖNBÖZŐ REKLÁMFELÜLETEKEN. TÖRTÉNETEIK EGY-EGY RÉSZLETÉT KIRAGADVA MUTATJUK MOST MEG MENNYIRE SOKFÉLÉK IS VAGYUNK.



Fániczó Jánosné

„Egy véletlen kapcsán kerültem ide. Láttunk egy plakátot ezelőtt másfél évvel, és a gyerekeim hazafelé lefotózták. Kérdezték, hogy nincs-e kedvem buszt vezetni. Utána pedig, ahogy mondani szokták, a többi már történelem. Ha a gyerekeim nem jönnek haza ezzel a képpel, akkor most valószínűleg nem vagyok itt. Eljutottam oda, ahová szerettem volna. Ezt minden túlzás nélkül mondhatom. Ez nekem ténylegesen az a munka, amit szerettem volna.”



Kulcsik András

„A besegítő beosztás nem más, mint egy másodállás, az elnevezése a hajdani forgalom-megsegítő beosztásból ered. Azokat a kieső dolgozókat, akik betegség vagy bármely más okok miatt nem tudnak munkát végezni, velünk váltják ki. Több százan dolgozunk ilyen másodállásban a BKV-nál. Nincs előre beosztásunk, telefonon értesítenek, mikor van szükség a munkánkra. Ez a Társaságnak is előnyös, és nekem ez passzol a főállásomhoz, mivel a vasútnál 12 órás műszakokban, általában havi 15-16 alkalommal dolgozom. Hogy kerültem ide? Nekem hobbi a járművezetés, a különleges járműveket szeretem, korábban villamost is vezettem, ugyancsak másodállásban. Oda már viszonylag ritkán járok dolgozni, most a trolibusz az új kedvenc, már negyedik éve csinálom. Összesen több mint 9 éve vagyok besegítő a BKV-nál. A rugalmas munkavégzés nekem nagyon szimpatikus, kis túlzással, csak akkor kell műszakot vállalnom, amikor „kedvem van” hozzá. Persze mindig van. Kedvelem a Trolibusz divízió kollektíváját is, jó ide tartozni. A vonalhálózat is változatos. A nyugodt kertvárostól a szűkös és forgalmas belvárosig, Pest minden régióját bejárjuk ezekkel a trolikkal. Nagyon izgalmas feladat.”

Demjén Anikó



Darányi Ferenc

„A katonaságnál szereztem a „B” és „C” kategóriát, és menet közben szépen meg is szerettem a vezetést. Teherautósófőrként kezdtem, utána, ’87-ben elvégeztem a szakokatátóit, és amíg ide nem jöttem, „B” kategóriát oktattam az MHSZ-nél. 1990 februárjában jöttem a céghez. Garázs-sófőrként kezdtem, majd végigjártam a számár-létrát. 1998 óta folyamatosan oktatok. És a mai napig imádom vezetni, imádom az embereket. A járművezetést én hivatásnak tekintem.”

Simon András

„Apukám volt buszvezető, és nagyon megtetszett gyerekkoromban, hogy ezzel a nagy járművel jön-megy, sokat is utaztam vele, így átragadt rám ez a szakma. Már szakközépben



Ferenczi Attila

„Január környékén döntöttem el, hogy buszsofőr szeretnék lenni, így Nyíregyházán elkezdtem a „C”-kategóriás jogosítványt magánúton, de találkoztam egy BKV-s kollégával, aki ajánlotta ezt a lehetőséget. Mikor szóba került, hogy szeretném megszerezni a buszvezetői jogosítványt, akkor mondta, hogy jobban járok, ha a BKV-nál képeznek ki, mert itt tényleg megtanítanak buszt vezetni. Itt gyakorlatilag profi járművezetőnek képeznek, és úgy megyek ki útra. Ez azért nagyon fontos, mert nagytestű járműveket vezetünk, és az utasokért is felelősséggel tartozunk. És természetesen a kereset is jobb, mint vidéken. Munkásszállón lakom, amíg a párom nem tud utánam jönni Pestre, ez egy átmeneti megoldás. Alkalmazkodni kell egymáshoz, figyelni a másokra. Elég jól élhető a dolog, nincs baj a komforttal.”

KERESZTÜL-KASUL A VÁROST

Nem kell ahhoz szakmabelinek lenni, hogy felmérjük, mekkora teljesítményt igényel Társaságunk gumikerekes ágazatától az, hogy busszal gyakorlatilag bármikor bárhova eljuthatunk. Természetesnek vesszük, hogy a megállóba pár perc várakozás után begördül a busz, és indul is az utazás. Ezzel pedig részesei leszünk egy olyan hálózatnak, amelyben a buszok sokszor olyan létszámmal járók be ezeket a távolságokat, területeket, útvonalakat, amikre nem is gondolnánk. Magazinunk mostani TOP10 rovatában a fővárosi autóbushálózatként legérdekesebb, legimpozánsabb adataival kívánjuk bemutatni azt a szakmai erőfeszítést, amivel az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság szavatolja a budapesti utazóközönség gyors és megbízható utazását.

Fenyvesi Máté

Leghosszabb BKV által üzemeltetett nappali autóbuszviszonylat a 46-os, egy teljes forduló 45,5 km.



Leghosszabb BKV által üzemeltetett éjszakai autóbusz viszonylat a 990-as, egy teljes forduló 74,2 km.



Leghosszabb trolibusz viszonylat a 80-as, egy teljes forduló 15,6 km.



A leghosszabb éjszakai járat a 956-os viszonylat (amelyen csak sűrítő menetvonalakba ad járművet a BKV, nem járnak végig a teljes vonalon).



A legtöbb tisztán BKV járművel üzemelő vonal, illetve viszonylatcsalád a 30-30A-230-as, ezek járműszáma 26 db.





2017-ben a legtöbbet a FKU-907 rendszámú autóbusz futotta a maga 119.175 km-s teljesítményével. Összességében pedig a BPO-147-es 2.525.359 km-rel, amely 2017-ben 37.849, míg 2018 májusáig 10.687 km-t teljesített.



A legtöbb járműre (társoperátorral karöltve) a 20E viszonylat kiszolgálásához van szükség, összesen 23 darabra, ebből 13-at Társaságunk biztosít.



A 99-es viszonylatot csak BKV-s járművek járók, ezek darabszáma 18.



Az M3-as metróvonal felújítása alatt hétköznapokon 62 darab busz teljesít szolgálatot.

Szombaton és vasárnap pedig 86, illetve 73 darab autóbusz dolgozik az utasokért.



A BKV szeptemberben 790 darab autóbuszt adott forgalomba, ebből a legtöbbet a cinkotai divízió, 221 darabot.



Forrás: Csizsik Ádám, Veszelszky Zsolt, BKK

A HATVANAS ÉVEKBEN ÚJRA ELINDULT A SIKLÓ

IDEI LAPSZÁMAINKBAN ÖTVEN ÉVES TÖRTÉNELMÜNKBŐL A HATVANAS-, MAJD A HETVENES ÉVEK KORSZAKÁBÓL EMELTÜNK KI EGY-EGY MOMENTUMOT– AMELYEKHEZ KORABELI BKV-S ÚJSÁGOK CIKKEI SZOLGÁLTATTÁK AZ APROPÓT. MEGINT EGY ÉVTIZEDET LÉPVE, EGY EMBLEMATIKUS PILLANATOT, A BUDAVÁRI SIKLÓ 1986-OS ÚJRAINDÍTÁSÁT IDÉZZÜK FEL.



A Budavári Sikló felújítása évekig húzódott, mielőtt – több mint negyven éves kényszerszünet után – 1986. június 5-én újraindítottuk. A világháborúban megsérült, 1948-49-ben elbontott hajdani Budai Hegypálya üzemelése az 1985. évi teljes körű rekonstrukcióig szünetelt, ez idő alatt pedig több elképzelés is született a helyreállítására vagy pótlására. A hatvanas évek elejétől a helyreállítás, és a mozgólépcsővel való helyettesítés hívei versengtek egymással, még „Sikló Bizottság” is alakult. 1968-ban végül a felújításra született egy kormány által is jóváhagyott terv, ám a megvalósítás újból elhalt. Sőt – a tett halála az okoskodás szólalt illusztrálva – még 10 évvel később is csak újabb, asztalfióknak készült tervek születtek. Mígnem az egyik terv megvalósítását a BKV-ra bízták.

A felújítás során természetesen nem az eredeti gőzüzemű meghajtást állítottuk vissza, a pálya

vilamoshajtást kapott. Az eredetileg az alsó állomás alatt helyet foglaló gépház (a vonóberendezés és annak csaknem 3 méter átmérőjű hajtótárcsája) pedig az átépítés során a felső állomás alá került. A mai kocsiknak neve és pályaszáma is van. A két kocsit, Gellértet és Margitot egy 54 kilowattos egyenáramú villanymotor hajtja, az indulást és megállást pedig automatizáltuk. A Sikló két kocsija ingajellel van összekötve. Miközben az egyik kocsi felfelé indul, a másik lefelé szállít utasokat. Kocsinként egyszerre 24 utast tud vinni. Érdekes, hogy 3 m/s-os haladási sebességét 1988-ban, az utasok kérésére a felére csökkentették. A balesetek kiküszöbölésére automatikus biztonsági berendezést is beépítettek, amely beavatkozik, ha a rendszer túllépi a megengedett sebességet. A hajdani Budai Hegypálya biztonsági rendszere szerint a kocsit húzó drótkötél még komoly ellensúlyt emelt fel, amely kö-

télszakadás esetén leesett, és kitolta a kocsik oldalán lévő megfogó karmokat, amik a pálya két oldalán lévő gerendákba kapaszkodhattak. Szerencsére csak egyetlen baleset történt a pályán, az sem utasforgalmi időszakban.

Ma a drótkötél rugót húz fel, szakadás esetén pedig a síneket oldalról körülvevő fékpórák állítanak meg a kocsit. A pálya hossza az átépítés során jelentősen nem változott, a 30°-os lejtőn mintegy 100 méter, az alsó és felső állomás közti 50 méteres szintkülönbséggel. A normál nyomtávú vágányt korszerű, ragasztott technológiával fektették le. Hogy mekkora sláger lehetett a rendszerváltozás előtti Magyarországon a nagy múltú pálya újbóli üzembehelyezése, arról sokat elmond, hogy irattárunkból el is tűnt az átadót bemutató júniusi lapszám. Ám már a Budapesti Közlekedési Hírlap ünnepi, április 4-ei számának címlapján hírt adtak az újraindítás előtti utolsó simításokról.

A indulás után, 1986-ban csaknem 825 ezren utaztak rajta fél év alatt, vagyis gyorsan ugyanolyan népszerű lett, mint fénykorában. Tavaly 1 millió 168 ezer utast szállított, miközben funkciója a XIX. századihoz képest szinte teljesen megváltozott. Míg ma – már Budapest Duna-parti látképének szerves részeként, az UNESCO Világörökség listáján is szerepelve – alapvetően turisztikai célokat szolgál, addig 1870-es átadását kifejezetten forgalmi célok inspirálták. A békebeli századfordulón ugyanis még munkába siető, vagy ügyük intézésére igyekvő emberek használták. Az akkoriban közlekedési csomópontnak számító Clark Ádám térről induló Budai Hegypálya még vérbeli tömegközlekedési eszköz volt. Népszerűségét növelte, hogy átadásakor első osztályon 6, másodosztályon csak 4 krajcár volt a jegy ára, hússzor olcsóbb, mint a bérkocsi!

Hradszki Róbert

A HÓNAP KÉPE:



JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

A tandíj első részlete BKV-s dolgozóknak, illetve hozzátartozóinak jelentős kedvezménnyel, 30.000.- Ft helyett 20.000.- Ft.

Tankönyvet, órai anyagait ajándékba adunk.
Tanfolyamok havonta folyamatosan indulnak

Címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136.

Elérhetőségünk: 06 20 323 46 88

(egész nap és hétvégén is hívható),

06 1 321 7008 H-K-Cs 13:00- 17:00 hívható.

A CAVIDENT FOGÁSZATI KFT. MOST RENDKÍVÜLI AKCIÓT HIRDET!

Őszi-téli akció a BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak: Porcelán korona 29.990 Ft-tól

Cirkon fémmentes korona 39.900!

Egyes kezelések árából további 30% kedvezményt adunk!

Nézze meg akcióinkat a 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.

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2018. ősz
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • A szerkesztőbizottság tagjai: Csonka Barna, Dr. Döbrey István, Gulán András,
Hagymási Gergely, Molnár György, Némecz-Novák Zsuzsanna • Szerzők: Demjén Anikó, Konyher Mária, Vidák Judit, Fenyvesi Máté,
Hradszki Róbert, Kárpáthy Bálint, Sándor Béla, Zombori László • Design: Bene Tamás • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII., Akácfa u. 15.
Tel.: 461-6500/11973 • 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

Kedves Kollégák!

Idén karácsonykor is szeretnénk segíteni azoknak a munkatársainknak, akik nehéz anyagi körülmények között élnek. Ezért ismét gyűjtést szervezünk: **tartós élelmiszert, édességet, tisztálkodó és tisztítószeret** várunk. Kérjük, aki megteheti, egy-egy karácsonyi csomaggal segítsen, és ajándékát hozza be **2018. december 7-ig az Akácfa utcai Székház 512-es vagy 513-as irodájába.**

Segítsünk, hogy az ünnepvárás mindenkinek kellemes és gondtalanabb legyen!

Jelmondatunk a régi: Sok kicsi sokra megy!

Tájékoztatási Osztály