MOZGÁSBAN

LI. ÉVFOLYAM, 2019. II. SZÁM

VÁGÁNYOK, TÖLTÉSEK

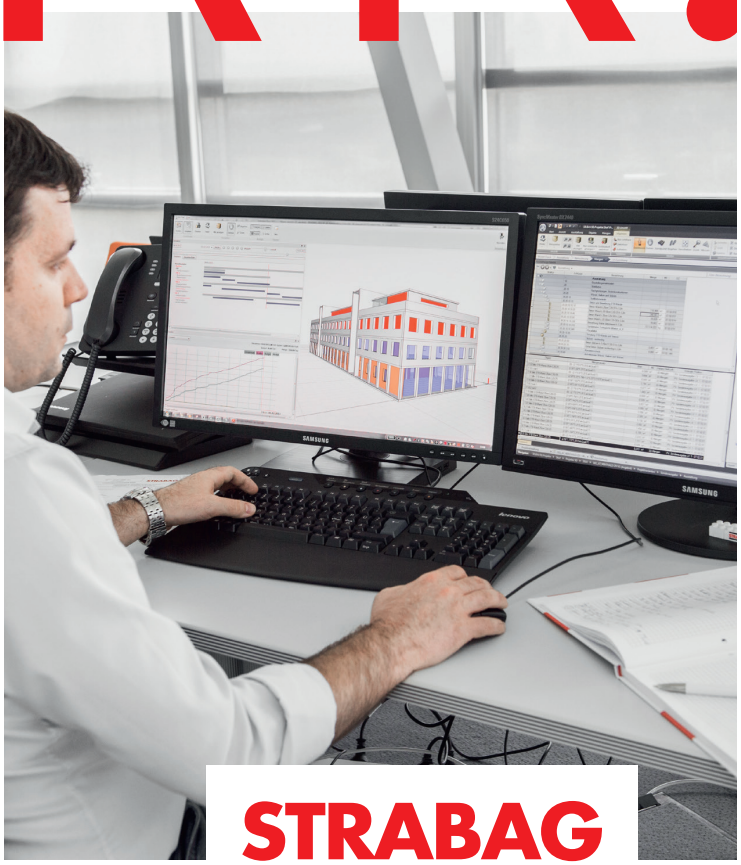
BKV ZRT
BKV. ÖNNEK JÁR.

INTERJÚ: RADNAY TIBOR

SPORTNAP 2019

TOP 50

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 értékteremtés minden szegmensét, melyet 73 000 munkatársnőnk 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.

STRABAG Magyarország, 1117 Budapest, Gábor Dénes u. 2. (Infopark D. épület) Tel. +36 1 358-5000, Fax. +36 1 358-5462

Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

Májusban nem kevesebb, mint százhúsz kollégánk csatlakozott ahhoz az elitklubhoz, amit a BKV Törzsgárdája jelent. Közülük – a tavalyi két fő után – idén már nyolcan érték el az 50 éves munkaviszonyt. Ezúton is szeretném megköszönni mindnyájuknak Társaságunkért és a fővárosi utazóközönségért tett, sok évtizedes, áldozatos munkáját – remélve, hogy a kulturális műsorral színesített május 8-ai oklevélátadás örökre emlékezetes ünnepi alkalommá nemesedik szívükben. A magam nevében a következő évtizedekhez is erőt, egészséget kívánok nekik, igazán büszkék lehetünk rájuk!

A Társaságunk iránti hűségnek emblematikus alakjai ők. Tudván, hogy a biztonság a legeredendőbb emberi szükséglet – eleven jelképei annak, hogy a BKV mindig is biztos munkahelyet, nyugdíjas állást jelentett dolgozói számára. Ez a tradíciónk érhető tetten abban is, hogy egy-egy munkavállalónk még a mai felgyorsult világban is átlagosan 16 évet tölt el nálunk. Úgy vélem tehát, hogy mindannyiunk hordozza ezeket a „géneket".

Az ötvenesek klubjának tagjai egy-egy rövid expozé keretében is megismerhetők legújabb lapszámunkban. Ám csaknem tízezren dolgozunk a BKV-nál. Hozzájuk hasonlóan mind egy-egy színfoltja – vagy hogy stílusos legyek: fogaskereke – vagyunk a budapesti közlekedési ágazatnak. Hogy egymás iránti megbecsülésünket és nyitottságunkat kifejezzük, a kis bemutatkozások mintájára rövidesen elindítjuk a BKV – szeretem csinálni! Facebook-csoportot. Az indulásról szóló csatornáinkon keresztül (Salamon, hírlevelek, Facebook) adunk majd hírt. Bátran javaslom, hogy csatlakozzanak majd hozzá, hiszen segítségével megismerhetjük, ki rejtőzik egy-egy ismerős név vagy arc mögött. Jó ismerkedést kívánok mindenkinek az online térben is!

Bolla Tibor
elnök-vezérigazgató

TARTALOM

HÍREK 4
ÜGYRENDI VÁLTOZÁSOK 7
INTERJÚ: RADNAY TIBOR 8
JOGI ESETEK 10
BERUHÁZÁSOK 12
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG 14
KOMMUNIKÁCIÓS KÉRDŐÍV 15
SPORTNAP 2019 16
VILLAMOS EB 18
ZÖLD OLDAL 19
INTERJÚ: REISZ GÁBOR 20
RÉGEN IS VOLTAK SZABÁLYOK 22
KULCS A BIZTONSÁGHOZ 24
TAVASZI NYÍLT NAPOK 25
CSALÁDI HAGYOMÁNY 27
TOP 50 28
RETRÓ 30

MÚZEUMOK ÉJSZAKÁJA A FÖLDALATTI VASÚTI MÚZEUMBAN Június 22-én éjszakai nyitva tartással és új időszaki kiállítással várjuk a látogatókat a Deák téri múzeumunkban, a Múzeumok Éjszakája programsorozat keretében.
Új tárlatunk a fővárosi közlekedési eszközök személyzetének, a BKV és a jogelőd társaságok járművezetőinek, kalauzainak, ellenőreinek tevékenységébe, munkaeszközeibe, képzésébe enged bepillantást.
A múzeum a megszokott nyitva tartás után, este 18.00-24.00 között is fogadja az érdeklődőket.
A program központi, a Múzeumok Éjszakája valamennyi helyszínére, illetve a résztvevő intézmények között közlekedő múzeumi buszjáratokon is érvényes jegyei a Földalatti Vasúti Múzeumban is megvásárolhatóak.
Támogassa múzeumunkat, és váltsa meg karszalagját intézményünkben! Az első száz vásárló a jegy mellé „50 éves a BKV" kiadványt kap ajándékba. A jegyek elővételben május 26-tól kaphatók a múzeum jegypénztárában.

Jegyárak az eseményre:
Felnőtt karszalag: 1900 Ft
Gyermek karszalag: (6-18 év): 800 Ft

Múzeumok Éjszakája

Hírek

ÚJ FACEBOOK-CSOPORT A LÁTHATÁRON: BKV – SZERETEM CSINÁLNI!
Közel tízezren dolgozunk a BKV-nál – ebből a sok tapasztalatból, történetből, emlékből szeretnénk valami újat létrehozni, hogy kollégáink is megtudják, ki rejtőzik egy-egy ismerős név vagy arc mögött.
Ezért döntöttünk úgy, hogy júniusban létrehozzuk a „BKV – szeretem csinálni!" nevű Facebook-csoportot, amelynek bárki tagja lehet, és közelebb kerülhet ahhoz, aki nap mint nap munkába, bevásárolni viszi, vagy gyermekeit szállítja iskolába, különórára.
A csoportba várunk minden jelenlegi, vagy korábbi BKV-s kollégát, utast, közlekedésbarátot. A bejegyzéseket az adminok jóváhagyása után jelenítjük meg. Reményeink szerint ebben a védett közegben sokan megosztják majd a kollégákkal és az érdeklődőkkel 5-10 mondatos fényképes személyes bemutatkozásukat.
Kérjük, a név és a munkakör megnevezésén túl térjetek ki arra is, mióta, illetve melyik telephelyen dolgoztok, dolgoztatok a BKV-nál. A járművezetők írják meg, melyik vonalon/vonalakon vezetnek. Írhattok arról is, ha több területen/vonalon is dolgoztatok a Társaságnál, hogy miért választottátok ezt a pályát, írhattok a közvetlen munkakörnyezetetekről vagy járművetekről. Szívesen vesszük a családi, magánéleti bemutatkozásotokat is, hogy mivel töltitek a szabadidőtöket, vagy bármi érdekes/különleges dolgot az életetekből.
Reményeink szerint minél több bemutatkozást posztolunk, amely a munkakörnyezetben, családi körben vagy egy-egy jellemző hobbi űzése közben mutat titeket!
Ha egy kis történetet is szeretnél megosztani a többiekkel, illeszd újabb 5-10 mondatban a bemutatkozásod után! Minden jelenlegi és volt kollégát bátorítunk, hogy legyen a csoport tagja, és ne csak olvassa, írja is közös, immár több, mint 50 éves történetünket!

TÖRZSGÁRDA ÜNNEPSÉG Május 8-án ünneplőbe öltözött, izgatott és meghatott BKV-sokkal telt meg az Akácfa utcai székházban az Egri terem. Ebben az évben rekordlétszámú, 120 fős törzsgárda tagságot ünnepelhettünk, akik közül 74-en 40-, 38-an 45-, 8-an pedig 50 éve érkeztek Társaságunkhoz (róluk szóló összeállításunkat lásd később, a teljes névsor a Salamonon érhető el).
Bolla Tibor elnök-vezérigazgató ünnepi beszédében méltatta a sok évtizedes hűséget és munkát, majd elismerő okleveleket adott át a jelenlévőknek. Az ünnepséget rövid kulturális blokkal tették még emlékezetesebbé a Tájékoztatási Osztály munkatársai, amelyben Garai Gábor: Jókedvet adj című versét és csángó népdalokat hallhattak a megjelentek. Büszkék vagyunk a BKV Zrt. törzsgárdájára, következő évtizedeikhez jó egészséget, derűt és boldogságot kívánunk.

SIKERES SZEREPLÉS A JÁRMŰVEZETŐK ORSZÁGOS VERSENYÉN
Az idei Tömegközlekedési Járművezetők Országos Versenyének Miskolc adott otthont az MVK Zrt. szervezésében. A trolibusz gyakorlati verseny lebonyolításában Társaságunk is közreműködött, mivel azt a Zách utcai telephelyen rendezték meg.
Az országos versenyen 30 autóbusz, 9 villamos és 7 trolibusz csapat vett részt, amelyek között kollégáink sikeresen szerepeltek.

- Trolibusz kategóriában első helyezést ért el az **Őri Attila – Kovács József** páros, míg második lett az **Ordos Ildikó – Barta Viktor** duó.
- Autóbusz kategóriában második helyezést ért el a **Haibach János – Szebeni András** páros, míg harmadik lett a **Szakács Péter – Varga Zoltán** duó.
- Villamos kategóriában pedig negyedik helyezést ért el a **Pohl Balázs – Kozák Attila** páros.

A BKV különdíját a közlekedési központok legeredményesebb csapata, az összetettben negyedik helyezést elérő KMKK Középkelet-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. I-es csapata vihette haza. Gratulálunk kollégáinknak az eredményes szerepléshez!

MEGVAN AZ IDEI BÉRMEGÁLLAPODÁS Tavasszal sikeresen lezárult a 2019-es béremelésre vonatkozó tárgyalássorozat. Olyan megállapodásra volt szükség, ami biztosan rendezi kollégáink bérhelyzetét, valamint a jelenlegi munkaerőpiaci helyzetben is képes az új munkavállalók vonzására.
Az aláírt megállapodás a személyi alapbérfejlesztés mértékét 2019. április 1-jétől 8%-ban határozza meg, a 2019. január 1-től március 31-ig tartó időszakra pedig – a bérfejlesztés kompenzációjaként – egy visszamenőleges, egyszeri bruttó 105.000 forintos bérkiegészítés illette meg kollégáinkat. A megegyezés ezen felül tartalmaz még egy év végi egyszeri, 14.900 forint értékű kifizetést is.
A megállapodás értelmében az eddigi két hozzátartozó helyett mostantól a kollégáink házastársán kívül az összes, egy háztartásban élő iskolás gyermekére kiterjesztjük az utazási kedvezményt.
A BKV-nál 2017-től átlagosan 27%-kal emelkedtek a fizetések, a mostani megállapodással együtt pedig átlagosan 35%-kal magasabbak a bérek a 2016-os szinthez képest.

IDÉN IS RÉSZT VETTÜNK A MÚZEUMOK MAJÁLISÁN Május 18-19-én immár 24. alkalommal rendezték meg a Múzeumok Majálisát a Magyar Nemzeti Múzeum felújított kertjében.

A BKV múzeumainak kiállító standjánál ezúttal is nagy volt az érdeklődés, ahol – a fővárosi közlekedési eszközök személyzetének, a BKV és a jogelőd társaságok járművezetőinek, kalauzainak, ellenőreinek tevékenységét bemutató – készülő, új kiállításunkból mutattunk be ízelítőt a látogatóknak.

Az esemény 1989/2019 központi tematikájához igazodva tablóinkon a két év jellegzetes közlekedési eszközeinek, térképeinek, jegyeinek összehasonlítására is lehetőség nyílt. A különböző korosztályok számára készült foglalkoztatóinkon a játékos kedvűek közlekedéstörténeti ismereteiket tesztelhették, a közlekedésbarátok pedig különböző közlekedéstörténeti könyvekkel, kiadványokkal, ajándéktárgyakkal gyarapíthatták gyűjteményüket.

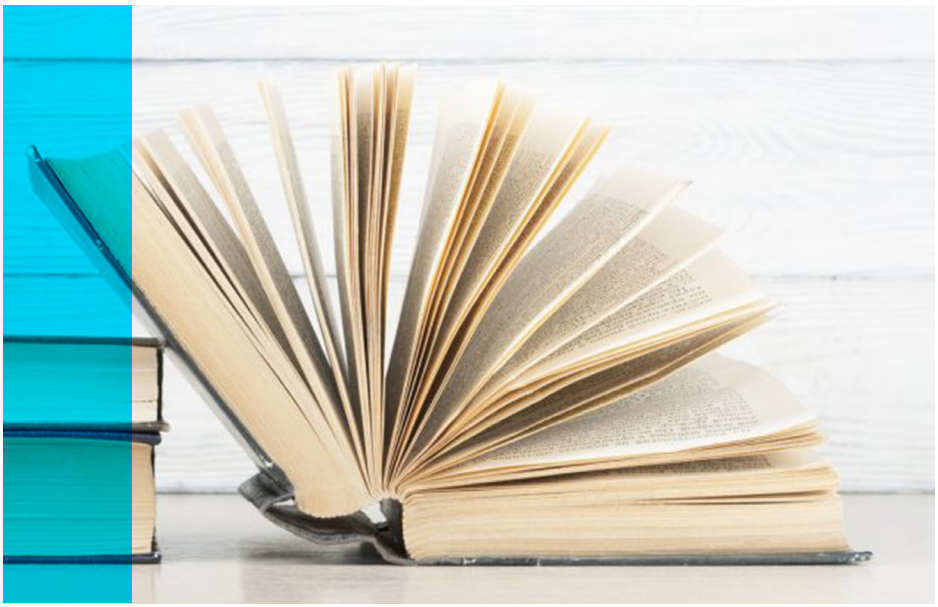
KIEMELKEDŐ TELJESÍTMÉNY AZ ULTRABALATONON Idén ötödik alkalommal állt a BKV Váltók csapata az Ultrabalaton startvonalához, hogy dacolva a téli hideggel, a nyári meleggel, olykor a viharral, esővel, széllel, körbefussa a Balatont. A váltó tagok fáradhatatlanul segítették egymást, drukkoltak és izgulva várták társaikat a váltópontokon, hogy milyen idővel tudnak megküzdeni magukért, a társaikért és a csapatért. Végül nagyszerű teljesítménnyel, 21 óra 53 perc alatt futották le a 221 km-es távot.

A csapat tagjai: Karlinszky András, Végh Andrea, Csomai-Kürtössy Roland, Nagy Mónika, Bezzegh Kata, Glósz-Pintér Dóra, Szilágyi Nóra, Orosi László, Bolla Tibor, Tóth Zsolt, Borbás Péter, Berhidi Zsolt, Kurgyis Gábor.

Gratulálunk a BKV váltóknak az eddigi legjobb, Ultrabalatonon elért BKV-s teljesítményéért.

MEGKEZDŐDÖTT AZ IDEI NOSZTALGIASZEZON 2019 májusától szeptember végéig ismét közlekednek a BKV és a BKK közkedvelt nosztalgiajáratai: szombatonként a világ 10 legszebb villamosvonala közé választott 2-es villamos vonalán az N2-es nosztalgiavillamosról csodálhatjuk meg a világörökségi helyszínként is számon tartott Duna-partot, amely nappal és éjszaka is egyedülálló látványt kínál.

Vasárnaponként a 19-es villamos vonalán, a Deák Ferenc tér–Szent Gellért tér–Katinyi mártírok parkja útvonalon közlekedő N19-es nosztalgiavillamossal utazva gyönyörködhetünk a pesti oldal panorámájában és a budai történelmi fürdők műemlék épületeiben, továbbá a nosztalgiavillamos mellett a Deák Ferenc tér M–budai Duna-part között körjáratként közlekedő N109-es nosztalgia-autóbusszal is megtekinthetjük a fővárosi látványosságokat. A korábbi években megszokott járművek mellett új, úgynevezett „retró” járatok is közlekednek az idei szezonban – szintén májustól szeptemberig.



ÜGYRENDI VÁLTOZÁSOK

Társaságunk Igazgatósága a 39/2019. (III.12.) számú határozatával elfogadta a BKV módosított Szervezeti és Működési Szabályzatát. Ez a módosítás számos olyan változást tartalmaz, ami nagyon sok munkatársunk mindennapi munkavégzését érinti, elősegítve a hatékony munkavégzést. Összeállításunkban rövid áttekintést adunk a 2019. április 1-vel életbe lépett változásokról.
A módosítás nem érint mindenkit, de hatálya a Társaság valamennyi munkavállalójára kiterjed.

Az SZMSZ-ben, valamint az Ügyrendben rögzített szervezeti és működési változások

A Stratégia és Beszerzési Igazgatóság Beszerzési Főosztályán megszűnt a működése:

- az Eljárás Előkészítő Osztálynak,
- a Szolgáltatás és Beruházás Beszerzési Osztálynak,
- az Árubeszerzési Osztálynak,
- illetve a Szerződésellenőrzési Csoportnak.

A Stratégia és Beszerzési Igazgatóság Beszerzési Főosztályán új szervezetként létrejött:

- a Vasúti Beszerzési Osztály,
- a Közúti Beszerzési Osztály,
- a Központi Beszerzési Osztály,
- valamint a főosztályvezető közvetlen irányításával megkezdte a működését az Építési Beruházási és Beszerzési Csoport, ami a Beruházási Beszerzési Csoportból jött létre.

A Stratégiai és Beszerzési Igazgatóságon a Stratégiai Osztály Stratégiai Főosztállyá alakult, míg a Stratégiai Főosztályon belül létrejött a Szervezet- és Működésfejlesztési Osztály és a Környezetvédelmi Csoport osztállyá alakulásával a Környezetvédelmi Osztály.

A Stratégiai és Beszerzési Igazgatóságon új szervezetként kezdte el működését a Minőségirányítási Főosztály, a főosztályon belül pedig a Monitoring Osztály, valamint - a Fejlesztési és Koordinációs Igazgatóságtól feladat- és hatáskör átcsoportosítással, a Minőségbiztosítási Irodából átnevezésével – az Irányítási Rendszer Menedzsment Iroda.

A Biztonsági Igazgatóság is új csoporttal gazdagodott, az ügyrendi változások eredményeképpen itt a biztonsági igazgató közvetlen irányításával a Vállalatbiztonsági Csoport kezdte meg működését.

A Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság Villamos Üzemigazgatóság Villamos Infrastruktúra Főmérnökséget érintő változások:

- a Villamos Infrastruktúra Műszaki Osztály tevékenységi köréből kikerültek a kizárólag pályafenntartási feladatokhoz kapcsolódó tevékenységek, így a Műszaki Fejlesztési Előkészítési Csoport tevékenysége megszűnt
- a Villamos Pálya és Műtárgyfenntartási Szakszolgálat szervezetén belül megalakult a Pályafelügyeleti és Műtárgyfenntartási Szolgálat, azon belül pedig a Pályafenntartási Fejlesztési Csoportot. Fontos részlet, hogy ezzel egyidejűleg a szolgálatvezető irányítása alá került a Pályafelügyeleti Csoport.

Az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóságon is történtek változások, hiszen a Forgalom-előkészítési Osztályon új szervezetként létrehozták a Forgalmi Koordinációs Csoportot.

Az Fejlesztési és Koordinációs Igazgatóságon, a Beruházási és Műszaki Fejlesztési Főosztályon a főosztályvezető közvetlen irányításával új szervezetként kezdte meg működését a Hajózási Iroda, míg az irodán belül megalakult a Hajó Üzemfejlesztési Csoport és a Kikötő és Komp Üzemfejlesztési Csoport. A változások eredményeként megszűnt viszont a tevékenysége a Turisztikai Divízió alatt működő Hajózási Csoportnak.

Önálló szervezetként szintén megszűnt a teendője az FKI-hez tartozó Beruházás Tervezési Csoportnak, aminek a tevékenységét beintegrálták a jelenlegi Beruházás Monitoring és Elszámolási Csoport feladatkörébe, ami ezentől Beruházás Tervezési és Monitoring Csoport néven látja el a feladatát.

Új egységgel bővült a Turisztikai Divízió, a csapat része lett az Értékesítési Csoport, amely a Tranzakciós Főosztálytól igazolt át a már Turisztikai és Értékesítési Divízió névre keresztelt ágazathoz. A Turisztikai és Értékesítési Divízió Turisztikai Szolgáltatási Osztály keretében új szervezetként létre jött a Turisztikai Adminisztrációs Csoport.

A felsorolásból látszik, hogy komolyabb volumenű változások történtek Társaságunk felépítésében, amikhez rövidebb integrációs időszak ugyan tartozhat még - ezalatt munkatársaink megismerhetik az új struktúrát -, viszont ezután a várt hatásfok és működési hatékonyság hozzájárul a BKV sikeres működéséhez.

Fenyvesi Máté

„METRÓT SZERETTEM VOLNA ÉPÍTENI”

16 ÉVES KOROMBAN ISMERKEDTEM MEG A METRÓVAL – MONDJA RADNAY TIBOR. A BKV METRÓ FELÚJÍTÁSI PROJEKT IGAZGATÓSÁG VEZETŐJÉVEL AZ M3 REKONSTRUKCIÓ JELENLEGI ÁLLÁSÁRÓL, EREDMÉNYEIRŐL, A VÁRHATÓ FELADATOKRÓL, ÉS A KOORDINÁCIÓ MŰVÉSZETÉRŐL BESZÉLGETTÜNK.

Nem a mostani projektigazgatói feladat az első munka, ami a hármas vonalhoz köti.

Így van! Műszaki középiskolásként, 16 éves koromban ismerkedtem meg a metróval. Nyári gyakorlatot töltöttem az épülő kék metrónál, ahol volt alkalmam az építési fázisokat tanulmányozni. Aztán, az iskolák elvégzése után kerültem a Metróberhez: metrót szerettem volna építeni. Az első munkám az akkori Élmunkás téri állomás, majd Árpád híd állomás előkészítő mérnöki feladatainak az ellátása volt.

Korábban részt vett az építésben is, most a rekonstrukciót irányítja. Hasonló a két feladat?

Sok a hasonlóság, de sok különbség is van. Az építésnél a szerkezetépítési és műtárgyépítési munkák jelentik a fő feladatot. Mondok egy példát: a fentieket nagyszabású közműkiváltás előzi meg – amire a korszerűsítésnél nem volt szükség. A rekonstrukciónál ezzel szemben meg kell oldani a metrópótlást, vagyis ki kell építeni a pótlóbuszok útvonalát, ami szintén a mi feladatunk. A belső beépítési és a technológiai, szerelési munka azonban nagyjából azonos, csak az utóbbi esetben ez adja a munka javát. Ráadásul a rekonstrukció során a működő metróüzem igényeit is ki kell szolgálni, aminek alá kell rendelni magát az építést is.

Már az eddig elhangzottak alapján is rendkívül összetett feladatnak tűnik a felújítás. Elég-e a mérnöki, közgazdászi végzettség, hogy jól boldoguljon a koordinációs feladatokkal?

Az igazgatóságot azért hozták létre 2015 szeptemberében, hogy a hármas metróvonal felújításának beruházói, megrendelői, projektmenedzsmenti feladatait ellássa. Az igazgatóságon a munkakörök durván egyharmada mérnöki, egyharmada jogi, egyharmada pénzügyi, és ott vannak még az egyéb nagyon fontos tevékenységek, mint utastájékoztatás, PR, különböző számítástechnikai, ügyviteli feladatok. Műszaki kérdésekben szerencsére támogat, segít minket a Budapest Közút Metró Mérnök Igazgatósága.

A szerteágazó feladatoknak megfelelően számos partnerrel kell kapcsolatot tartani. Zökkenőmentesek ezek a viszonyok?

Valóban nagyon sok külső féllel állunk kapcsolatban, beleértve a hatóságokat, tervezőket, kivitelezőket, és a BKV egyéb igazgatóságait is. Ahogy a legjobb baráti vagy házastársi kapcsolatokban is előfordulnak mélypontok, egy projekt sincs meg ilyen esetek nélkül. Az északi szakasz átadását megelőzően a feszített munkatempó gerjesztette a feszültségeket, főleg a kivitelezőkkel, de a vitákat, nézeteltéréseket rendeztük, megoldottuk. De szintetizálni a hatóságok, a vállalkozók, a BKV érdekeit úgy, hogy mindenki elégedett legyen, na az igazi művészet... Az elmúlt három és fél évre visszatekintve úgy ítélem meg, hogy sikerrel teljesítettük azokat a koordinációs együttműködési feladatokat, amik ránk hárulnak.

Március végén lezárult egy fejezet, átadták az északi szakaszt. Eddig csak a sikeres koordinációs munkákról volt szó, de mik a felújítás legfontosabb műszaki eredményei?

Természetesen a leglátványosabb az állomások esztétikai megújulása, de a rekonstrukció jelentősebb része az utasok számára tulajdonképpen láthatatlan. Nagyon fontos kiemelnem, hogy nőtt az utasbiztonság: vízköddel oltó rendszerek, korszerű hő- és füstelvezető rendszerek valósultak meg. A vasúti pálya is teljes egészében átépült. Hosszasan sorolhatnám, mennyi olyan dolog van, ami a peronról láthatatlan.

Ezek a fejlesztések mindhárom szakaszon megtörténnek. Mi a különbség a három szakasz kivitelezési munkáiban?

Az északi és a déli szakasz kéreg alatti szerkezetű, korszerűsítésük szinte azonos feladatokat jelent. A két szakasznál az alapvető különbség a buszos pótlásban, és a kivitelezés kiszolgálásában, az organizációban van. Az északi szakasz teljes egészében lezárható volt, a munkaterületen nem kellett biztosítani a metró közlekedését. Az északi szakasztól esik viszont a legmesszebb a Kőér utcai járműtelep, ahonnan az anyagokat szállították – az okozott nehézséget, hogy közben a másik két szakaszon nem állt le a metróforgalom. A déli szakaszon nem szabad a munkaterület, minden nap át kell engedni a szerelvényeket, hogy a középső és az északi szakaszon a forgalom rendben folyhasson. A nappali munkavégzés után biztosítani kell, hogy az esti kivonulásnak ne legyen akadálya. Itt viszont közelebb van a járműtelep, kisebb a szállítási távolság, ami bizonyos fokig könnyebbség.

Az utolsó, középső szakasznak mik a sajátosságai? Miért maradt az utoljára?

Nézzük a sorrendet! Már a BKK generálorganizációs tervében is úgy számoltak, hogy a középső szakasz lesz az utolsó. Ez a legrégebbi szakasz, a belvárosban húzódik, épületek és nem közutak alatt. Nagyon nehéz a kiszolgálása, a legproblémásabb kivitelezés itt várható, például az akadálymentesítés tekintetében is. Szerencsére ugyanazok dolgoznak most „délen", mint akik „északon". De sajnos vannak nehézségek is: a 90-es évekre fejeződött be a hármas vonal építése, ezért akik annak idején az építésben részt vettek vagy már nagyon idősek, vagy már nincsenek közöttünk, tehát nincs olyan szakember gárda, aki a hármas vonal szakértője lenne. És tudjuk azt is, hogy erős az elvándorlás az építőiparban, nehéz jól felkészült alvállalkozót, munkavállalót találni.

Említette az akadálymentesítést, ami a projekt fontos eleme. Miért nehéz ez a középső szakasznál?

Nem csak ott problematikus. Az állomásokat eredetileg nem akadálymentesnek tervezték, így nehéz például lifteket úgy kialakítani, hogy az utasforgalmat ne akadályozzák, de az előírásoknak megfeleljenek, miközben a felszínen is biztosítani kell a járda, a gyalogátkelőhely kapcsolatát. A középső szakasz, ahogyan mondtam, a belvárosban, épületek alatt húzódik. Sok állomásnál meg sem oldható függőleges lift létesítése. Ahhoz ugyanis meg kellene bontani az állomás boltozatát, és rá kellene építeni egy új aknát. Műszakilag persze megoldható, de nagyon sok kockázatot hordoz, hiszen harminc-negyven éves szigetelést bontanánk meg, egy boltozatos födémet, hozzányúlva a meglévő állomás szerkezetéhez. Mi inkább a mozgólépcsők lejtaknáit alakítanánk át úgy, hogy biztosított legyen az akadálymentes közlekedés. Ferde pályán mozgó liftet építenénk be, ami egyelőre máshol még nincs Magyarországon. A mostani közbeszerzési eljárás műszaki tartalma ezt foglalja magába.

Mikorra várható eredmény?

A középső szakasszal kapcsolatos közbeszerzési eljárás még folyamatban van. A részvételi szakasz lezárult, az ajánlattételi résznél járunk. Reméljük, hogy ősz végére ez is sikeresen lezárul.

Volt tennivaló az elmúlt időszakban és van munka bőven a következő évekre. Az északi szakasz átadása után, az átállás egy hete alatt ki tudta pihenni az elmúlt három évet?

Az alatt az egy hét alatt is kemény munka folyt, hiszen készítettük elő az átállást. De pihenni természetesen kell. Sokan vagyunk itt, az igazgatóságon kötetlen munkaidőben, és hát napi 10 óra, vagy több mindig kijön... Azért jut szabadságra is idő, ugyan nem hosszú, de azért belefér!

Kárpáthegyi Bálint

JOGI ESETEK
A JOGSEGÉLYSZOLGÁLATRÓL

A munkáltatóval szembeni jogvita kivételével bármilyen jogi kérdésben továbbra is várjuk a kollégák megkeresését. Felhívjuk a figyelmet, hogy a jogsegélyszolgálat igénybevételéhez előzetes bejelentkezés szükséges. Ennek érdekében hívják a Jogi Iroda titkárságát a 06 1 461 6500 /11-233-as telefonszámon. A jogsegélyszolgálat ellátásának helyszíne: a Székház épülete (341-es tárgyaló), ideje: keddi napokon 16:00 és 18:00 óra között.

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

Jogeset:

„Későbbi lakhatásom megoldása érdekében édesanyám 2012-ben vásárolt egy budapesti ingatlant, amely így 1/1 tulajdonába került. Eredeti szándékának megfelelően, néhány hónappal ezelőtt be is költöztem a lakásba, és azóta viselem a lakással kapcsolatos összes terhet, a kisebb-nagyobb felújításokat, fizetem a közüzemi számlákat, és minden egyéb lakással kapcsolatos költséget. Édesanyám szóban jelezte, hogy elérkezettnek látja az időt az ingatlan tulajdoni viszonyainak a rendezéséhez, és „rám íratná" a lakást. Javasolta, hogy írjunk róla egy kétoldalú szerződést, és ezzel szerinte le van rendezve a lakás részemre történő „átadása". Ez a megoldás valóban elegendő lenne-e a helyzet érdemi, tartós rendezésére?"

Válasz:

Az ingatlan tulajdonjogának megszerzéséről a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) az alábbiak szerint rendelkezik: „Ingatlan tulajdonjogának átruházással való megszerzéséhez az átruházásra irányuló szerződés vagy más jogcím és erre tekintettel a tulajdonjog átruházásának az ingatlan-nyilvántartásba való bejegyzése szükséges."

Idézzük továbbá a Ptk. ingatlan-nyilvántartása vonatkozó legfontosabb rendelkezéseit is: „Az ingatlan-nyilvántartás az ingatlanokra vonatkozó jogok, valamint jogi szempontból jelentős tények nyilvános és közhiteles nyilvántartása. Az ingatlan-nyilvántartás tartalmazza az ingatlanoknak és az ingatlan-nyilvántartásba bejegyzett személyeknek a jogszabályban meghatározott adatait."

Fentiek alapján az ingatlan tulajdonjogának megszerzéséhez nem elegendő csupán egy ajándékozási, vagy – visszterhes ügylet esetén – adásvételi szerződés megkötése a felek között, mint ahogy az általában egyéb ingó dolgok esetében elegendő. Ahhoz tehát, hogy az a személy, aki megszerezné egy ingatlan tulajdonjogát, jogi szempontól az ingatlan tulajdonosa legyen, szükséges az ezt tartalmazó szerződésen vagy egyéb jogcímen (például öröklés) túl az is, hogy az ingatlan-nyilvántartásba (köznapi elnevezésében a földhivatalba) őt, mint tulajdonszerzőt be is jegyezzék.

Nem javasolható a fentiek miatt tehát az, hogy az ingatlan tulajdoni viszonyait csak egy kétoldalú szerződéssel rögzítsék a felek, mindenképpen szükséges az is, hogy a tulajdonváltozást az ingatlan-nyilvántartásba is bejegyezzék, harmadik személyek irányába ugyanis csak az abban feltüntetett tulajdonos minősül tulajdonosnak.

Fenti esetben tehát az szolgálná a tulajdonszerző érdekeit, ha olyan, ügyvéd vagy közjegyző által készített és ellenjegyzett szerződés készülne, amely alkalmas arra, hogy utána annak alapján bejegyzésre kerüljön a tulajdonszerző tulajdonjoga az ingatlan-nyilvántartásba. Erre azért van szükség, mert csak olyan okirat alapján történhet bejegyzés-az ingatlan-nyilvántartásba, amelyet ügyvédi vagy közjegyzői okiratba foglaltak. Ezt követően mindenképp szükség lenne a szerződés illetékes földhivatalhoz való benyújtására is az ingatlan-nyilvántartásba való bejegyzés érdekében.

Ajándékozási szerződés esetén – mint a fenti is – a megajándékozott személy mentesül az illetékfizetési kötelezettség alól, a gyermek a szülőtől kapott ajándék esetén ugyanis a vonatkozó szabályozások értelmében nem köteles vagyonszerzési illetéket fizetni.

Jogi Iroda

VILLAMOSOK, VÁGÁNYOK, TÖLTÉSEK

Az elmúlt hónapokban is folyamatosan újultak meg a villamosvonalak, elkészült két új nosztalgiakocsi, valamint egyéb, olyan szükséges és látványos korszerűsítés vette kezdetét, amelynek eredményeire mind büszkék lehetünk.

Elkészült az 1820-as pályaszámú, S típusú nosztalgia villamos

A kéttengelyes motorkocsi a Budapest Közúti Vaspályatársaság megrendelésére 1907-ben készült Budapesten a Schlick gépgyárban, majd a BSzKRt megalakulása után kapta meg a 1820-as pályaszámot. 1950-ben ikerkocsivá építették át, ekkortól 1714-es pályaszámon futott az 1715-ös párjával együtt egészen 1976-ig, amikor is közel 70 év szolgálat után selejtezték. Szerencsés módon az ikerpárt nem bontották el, hanem az 1980-as évek elején történt kisebb javításokat követően filmforgatásokhoz és nosztalgia menetekhez használták. 1987-ben – a budapesti villamosközlekedés 100. évfordulójának alkalmából – az ikerpár 1715-ös felét gyártáskori állapotúra újították fel, azóta 611-es pályaszámmal találkozhatunk vele a nosztalgiamenetek során. A 1714-es villamost ekkor félreállították, és több mint 30 éven keresztül változatos körülmények között, de javarészt szabad ég alatt tárolták, így egyébként sem jó állapota végletesen leromlott.

Az aprólékos és időigényes felújítás a villamos BSzKRt időszakban jellemző állapotát tükrözi, így pályaszáma is az ebben az időszakban viselt 1820 lett. Az egyedi, korhű alkatrészekkel és fényezéssel ellátott, üzemképes jármű jól mutatja az elkészítésében résztvevő szakmai stáb elhivatottságát valamint a BKV Zrt.

elköteleződését a muzeális értékek megőrzése iránt.

Új műszaki mentő a BKV-nál

A közelmúltban állt szolgálatba a BKV legújabb, korszerű, és nemzetközi összehasonlításban is figyelemre méltó műszaki mentő felszereléssel ellátott tehergépkocsija. Az Euro VI-os emissziós normáknak megfelelő, diesel üzemű gépjármű a közösségi közlekedésben bekövetkező műszaki zavarok elhárítására és műszaki mentési munkálatainak elvégzésére szolgál. Az önálló munkavégzésre alkalmas egység legfeljebb 7 fős személyzet, felszerelések, anyagok biztonságos szállítását és tárolását is lehetővé teszi, a korábbinál hatékonyabb módon. A tehergépkocsi a műszaki mentő felszereléseken túl beépített, távirányítású, hidraulikus csörlővel is fel van szerelve, mely akár 9,5 tonnás teher mozgatására is használható. Az új eszköz forgalomba állításával a Villamos Üzemigazgatóság műszaki mentő járműparkjának teljes rekonstrukciója megvalósult, hiszen tavaly egy hasonló kivitelű, szintén új gyártású tehergépkocsi váltotta a korábban erre a célra rendszeresített járműveket. Az immár nyugdíjazott Csepel „nagysegély" és Avia szerkocsi a továbbiakban már a BKV Zrt. szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumának gyűjteményét gyarapítja.

A jármű vételára 49,78 millió forint volt.

A 2806-os pályaszámú, K típusú villamos megújulásának története

Egy másik, hosszú idő óta tartó felújítás is befejeződött a közelmúltban. A kalandos életutat maga mögött tudó villamos a 2800-as sorozat (K típus) egyik tagja, amely a nagykörút meghatározó járműve volt az 1910-es évektől egészen az 1950-es évek végig. Ekkor vették át az uralmat a jellemzően két pótkocsit vontató UV-k a már akkor is igen forgalmas vonalon.

A 2806-os pályaszámú villamost az utasforgalomból 1977-ben vonták ki és az Újpesti kocsiszínben állították félre. Ezt követően az 1990-es évek elején átszállították a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum mellé, ahol a szabad ég alatt a helyreállítását várta. 2014-ben került be újra a BKV Zrt. Baross kocsiszínjébe, ahol elkezdődött felújítása. A járművet önkéntes munkában a Városi Tömegközlekedési Tudományos Egyesület tagjai és a BKV Zrt. dolgozói állították helyre, döntően a BKV Zrt. által biztosított anyagokból. A felújítás során az utolsó fogalmi állapot, az 1970-es évekbeli kialakítás került helyreállításra. A járművet egészen alvázig le kellet bontani, hogy minden apró részlet megfelelő minőségben készüljön el. Kiemelt cél volt, hogy minél több eredeti darab kerüljön megőrzése, így hűen mutatja be a típus hosszú történetét.

Sokezer munkaóra után, az elkészült jármű 2018. november 13-án sikeres hatósági vizsgát tett, így a jövőben sok vidám nosztalgia meneten találkozhatunk majd ezzel a villamossal is.

A helyreállítást társadalmi munka keretében végezték el.

Felsővezeték csere a MILLFAV vonalon

2019. április 15-én megkezdődtek a munkálatok a Millenniumi Földalatti Vasút elkopott felsővezetékhálózatának lecserélése érdekében. A projekt keretein belül megújul a vonalalagút és a járműtelep (mosó, tároló-és vizsgálócsarnok) felsővezeték hálózatának jelentős része. A munkavégzés során közel 3500 folyóméter munkavezeték, illetve számos szigetelő, szakaszszigetelő és szakaszoló cseréje történik meg, így javul az üzembiztonság is.

Az utasforgalom zavartatásának elkerülése érdekében a vonalalagútban a munkálatokat üzemszüneti időszak alatt (0:10 – 3:30), míg a járműtelepen üzemidőben végzik.

A projekt várható befejezése 2019. szeptember 16., a beruházás összköltsége pedig 126,5 millió forint.

Finisben a Fiumei úti villamosvonalak korszerűsítése és pályafelújítása

A tavaly megkezdett villamospálya korszerűsítés idén tavasszal is folytatódott, hiszen a projekt két ütemben zajlott. Az első ütem 2018. október 14-én kezdődött el és a december 21-ei sikeres próbajárat után a forgalom december 23-án indult meg újra. A Baross kocsiszínen belüli munkák befejezése után a második ütem 2019. március végén kezdődött el, amely a sikeres próbajáratot követően, 2019. május 5-én zárult le. A vágányzárat nem igénylő munkák még várhatóan nyár elejéig tartanak.

A beruházás megvalósításával az érintett szakaszokon a kiágazások és a keresztezések átépültek, ami a Combinók járműtelepi ki- és beálló útvonalának korszerűsítését is eredményezte. Egyidejűleg megváltozott a 37-es viszonylat közlekedési nyomvonala, ezt követően a Népszínház utca – Fiumei út – Salgótarjáni út útvonalon közlekedik. Ezen projekt keretein belül valósul meg a 24-es és a 28-as villamos vonalon a Baross kocsiszíni esztergavágány kiállóvágányként való bekötése is. Az új kiállóvágány megépítését követően a járműkiadás biztonságosabbá és rugalmasabbá válik.

A projekt során kivitelezésre került 16 csoport kitérő beépítése gumipaplan ágyazással és 2 csoport kitérő beépítése gumipaplan ágyazás nélkül, 15 csoport kitérőnél váltófűtés cseréje, 11 csoport átszelés cseréje, 51 felsővezetéktartó oszlop cseréje átszereléssel, 2184 folyóméter munkavezeték felszerelése, 1810 folyóméter villamosvágány felújítása.

A felújítás eredményeként a forgalombiztonság nő, a lassújelek megszűnnek. Korszerű és felújított infrastruktúra biztosítja a közlekedést az utazóközönség számára, így az utazási komfort is jelentősen javul.

A projekt teljes költsége 2,3 milliárd forint.

Folyik a töltésmegerősítés a 41-es villamosvonalon

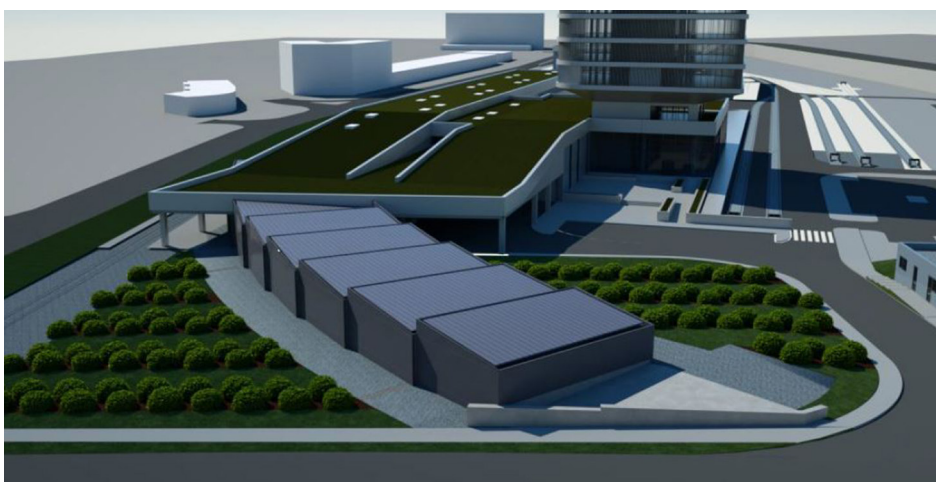
A Pék utca környékén a gyakori magas vízállások hatására, a vasúti töltések megtámasztott rézsűiben jelentős károsodások keletkeztek, amelyek haladéktalan javítást igényelnek. A bal oldali vágány mellett a vízelvezetés nem megoldott, mivel a korábban létesített árok nem látja el a funkcióját a feltöltődés és a benne található növényzet miatt.

Az 1910-ben épült vasbeton átereszek állapota sem megfelelő, tartószerkezeti lefagyások keletkeztek rajta, az ágyazatot megtámasztó betongerendák anyaga szétfagyott, a növényzet akadályozza a csapadékvíz patakba jutását. Az elvégzendő feladatok között szerepel a szabvány vízelvezető árok rehabilitálása, a töltéskorona rendezése, az áteresz átépítése előre gyártott elemekkel, a csőáteresz felújítása, a rézsű helyreállítása, profilozása, a kimosódott szakaszok feltöltése és az érintett villamos pálya patak felöli részének védelembe helyezése.

A kivitelezési munka tervezetten július végéig tart. Az utasforgalom kiszolgálása egyvágányú villamos forgalommal történik, illetve egy 4 napos kétvágányú vágányzár alatt, május 16-19. közötti időszakban pótló autóbuszok szállították az utasokat.
A kivitelezés összege 160,5 millió Ft.

Zajtalanul: az M4-es Metró „U-keret" lefedése

Az M4-es vonalon a metrószerelvények kocsiszínből való ki- és beközlekedése során a szomszédos lakóépületek irányába keletkező zajhatások csökkentése miatt, az úgynevezett U keret lefedésre kerül, valamint a Than Károly utca felőli oldalon zajvédőfal fog épülni.
A tervezett hangszigetelő fedés íves alakja miatt töredezett, a sínek ívét egyenesen követő hangszigetelő paneles rendszer kerül kialakításra, acél oszlop és gerendás tartószerkezeti vázzal. Az oldal és tetőpanelek belső oldalon perforáltak, így biztosítva a megfelelő hangelnyelést. Az oldalfali és tetőn lévő szendvicspanelek hosszirányban mikrobordázottak, alumínium szürke színű egységekből állnak, helyenként zöld betétekkel, a látványterveken látható elhelyezésben. A kivitelezés során összesen 675 m² falpanel, és 740 m² tetőpanel kerül telepítésre. A keretállások hozzávetőlegesen 13 méter fesztávolságúak és a vágánytengelyekre merőlegesen helyezkednek el.
A vízszintes gerendák és panelek elhelyezése csak teljes vágányzár mellett lehetséges, ezért az éjszakai üzemszünet nyújt lehetőséget a feszültségmentes pályán való munkavégzésre, így a munkálatok az utasforgalom zavarása nélkül zajlanak.
A projekt összköltsége 210 millió forint.



Beruházási és Műszaki Fejlesztési Főosztály

EGY BALESET UTÓÉLETE

A METRÓ ÜZEMELTETÉSÉBEN ELŐFORDULÓ BALESETEK ÉS VÁRATLAN VASÚTI ESEMÉNYEK KIVIZSGÁLÁSÁHOZ ÉS A VIZSGÁLAT LEZÁRÁSÁHOZ IGEN SOKRÉTŰ ELEMZÉST KELL A METRÓ VASÚTBIZTONSÁGI CSOPORTNAK ELVÉGEZNIE – MOST EBBE SZERETNÉNK BETEKINTÉST NYÚJTANI.

Az esemény bekövetkezése után az első és legfontosabb lépés a helyszíni szemle, amit a Vasútbiztonsági Csoport és a Helyszínelői Csoport munkatársa közösen végez. Ez az együttműködés rengeteg adatot szolgáltat a körülmények feltárásához. Ilyenkor az elsődleges feladatunk a helyszínen lévő tanuk és munkavállalók azonnali és pontos kikérdezése, valamint a rendelkezésre álló információk alapján megpróbáljuk rekonstruálni a balesetet és az ahhoz vezető körülményeket.

A helyszíni szemle mellett már ekkor megkezdődik az egyéb, rögzített adatok összegyűjtése is. Ebből a szempontból igen szerencsés helyzetben vagyunk, mivel négy, öt egymástól független forrásból kapunk hiteles adatokat.

A metrószerelvények fedélzeti adatrögzítői minden lényeges információt regisztrálnak a vonat mozgásáról, az ajtók állapotáról, utascsere közben a járművezető tevékenységéről. Természetesen az Alstom, valamint a nemrég felújított 81.2k típusú járművekről ennél sokkal több adat áll rendelkezésre, bár ezek megléte inkább a karbantartást segíti elő.

A vasútbiztosítóberendezések mindegyike rendelkezik adatrögzítő egységgel, így minden kezelést nyomon lehet követni (például a váltóállítást). Az M2-es és M4-es vonal Siemens rendszerei pedig ennél is több információt adnak, rögzítik a járművekről beérkező adatokat is.

A forgalomirányítás által használt telefonvonalak, valamint a teljes rádiózás is rögzítésre kerül. Nagyon fontos szerepet töltenek be a vizsgálat során ezek a hanganyagok, ugyanis egy-egy meghallgatás során segíthetnek az érintetteknek felidézni az eseményeket, így könnyebben kapunk válasz a miértekre.

Az állomási személyzetek munkavégzését is nyomon tudjuk követni, ugyanis a számítógépes rendszerekkel felszerelt állomásokon a kezelő minden parancsát rögzíti a rendszer (például utastájékoztatás; mozgólépcső indítása, leállítása).

És ha ezen adatok elemzése, összevetése során még maradnak kételyeink, vagy csak egy megerősítést szeretnénk, akkor felhasználjuk a rendelkezésre álló rögzített kameraképeket is. Erre nem minden vonalon és járműtípus esetében van lehetőség (a technikai feltételek hiányában). Emiatt minden vizsgálatunkban nagy hangsúlyt fektetünk az eseménykor jelen lévő dolgozók meghallgatására, vagy azoknak a dolgozóknak a meghallgatására, akik valamilyen technikai berendezésen keresztül figyelték az adott területet.

Kényes vagy vitás helyzetekben pedig helyszíni rekonstrukciót is végzünk. Ilyenkor megpróbálunk minden körülményt mesterségesen úgy előállítani, ahogy az esemény bekövetkezésekor volt, majd a rekonstrukció során keletkezett adatokat is elemezzük, összevetjük az eseménykor keletkezett adatokkal. Az esetleges eltéréseket megvizsgáljuk.

Minden esemény kivizsgálásakor az a célunk, hogy a hasonló baleseteket megelőzzük. Ezért egy-egy vizsgálat lezárásakor javaslatot teszünk a feltárt hiányosságok kiküszöbölésére, valamint ha szükséges, kiegészítő oktatások megtartására.

Csire Veronika

KOMMUNIKÁCIÓS **KÉRDŐÍV**

– INFORMÁCIÓÁRAMLÁS ÉS ELÉGEDETTSÉG

TÖBB KOLLÉGÁNK IS MEGISMERKEDHETETT MOSTANRA A TÁRSASÁGI KAPCSOLATOK IRODA KOMMUNIKÁCIÓS KÉRDŐÍVÉVEL. A FELMÉRÉST AZÉRT INDÍTOTTUK, MERT KÍVÁNCSIAK VOLTUNK ARRA, HOGY A MUNKAVÉGZÉSHEZ SZÜKSÉGES ANYAGOK, ILLETVE A BKV-T ÉRINTŐ FONTOSABB INFORMÁCIÓK HOGYAN ÉS MENNYIRE JUTNAK EL MUNKATÁRSAINKHOZ.

A felmérés célja

A Társasági Kapcsolatok Iroda által kidolgozott 2019-es kommunikációs stratégia foglalkozik a Társaság belső kommunikációjának további javításával, eredményesebbé tételével is. A cél elérésének egyik eszköze egy dolgozói elégedettségmérés elkészítése, ami közelebbről a belső kommunikációs csatornák hatékonyságát, kihasználtságát vizsgálja. A felmérés kiértékelése várhatóan elősegíti annak felismerését, hogy a különböző dolgozói csoportokhoz (járművezető, egyéb fizikai, szellemi) mely csatornákon keresztül tudunk közlendőinkkel a legkönnyebben eljutni, illetve mely kommunikációs formák fejlesztésével lehet javítani az információáramlás minőségén.

A teszt és annak tanulságai az Óbudai Divízióban

Hogy pontos képet tudjunk alkotni a kérdőív hatékonyságáról, az első negyedévben az Óbudai Divízió munkatársainak közreműködésével elkészítettük a felmérés pilot verzióját. A heti e-hírlevél, a karrier hírlevél, a sajtóközlemények, a bkv.hu honlap, a Salamon, a hivatalos BKV Facebook és Instagram oldal ismertségét, olvasottságát, látogatottságát vizsgáltuk. Reprezentatív jelleggel 104 munkatársunk töltötte ki a kérdőíveket. A válaszokat a fentebb említett három munkavállalói csoportra lebontva értékeltük a következő számok szerint: 37 járművezető, 43 egyéb fizikai munkát végző, 24 irodai/szellemi munkát végző kolléga.

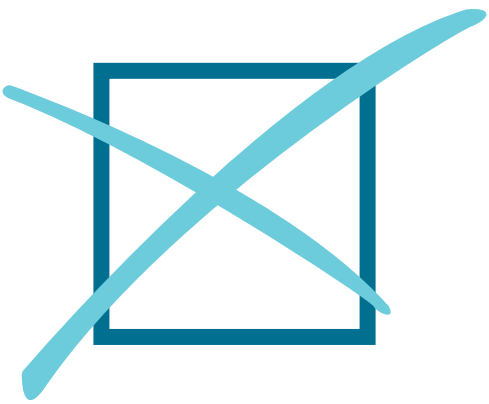
A kommunikációs csatornák kihasználtsága

A beérkezett válaszok alapján egyértelmű, hogy a különböző platformok látogatottsága, illetve a különböző hírforrások olvasottsága eltérő képet mutat.

A ***hírlevelek***, és a ***közlemények*** célba érése, olvasottsága a legmagasabb a három munkavállalói csoport összesített válaszai alapján. A ***honlap*** látogatottsága, olvasottsága alacsonyabb ugyan, de a válaszok tanulsága szerint hírforrásként fontos szerepet tölt be például a Társaság hivatalos közleményeinek elérésében. Azaz fontos feladat a honlap folyamatos fejlesztése, időről időre a kor követelményeihez való igazítása.

A ***Salamon*** látogatottsága a szellemi/irodai munkakörben dolgozók között kiugróan magasabb a másik két csoportéhoz képest. Ennek oka valószínűleg az, hogy a vállalati intranet oldalon jelenleg fellelhető információk az említett csoport munkájához nyújtják a legtöbb segítséget. A Salamon tartalmi, formai megújulásától a másik két munkavállalói csoport részéről a látogatás növekedése várható.

A két nagy közösségi portálon kialakított hivatalos BKV oldal közül a Facebook az ismertebb munkatársaink között. Ez az adat egybevág azzal a ténnyel, hogy a ***Facebook*** használata általában gyakoribb a közép- és idősebb korúak között, azaz a munkavállalói korosztályok



nagy részében. ***Instagram*** oldalunk később indult, ami szintén oka az alacsonyabb ismertségnek. Mivel ez utóbbi platform népszerűsége a fiatalok körében általában magasabb, a toborzásban fontos szerepet tölthet be.

A fentieken kívül fontos információ, hogy a mindennapi munkához szükséges tudnivalók, üzenetek célba érése kifejezetten jónak mondható, közel kilencven százalékos.

A munkavállalói csoportok közötti különbségek

Az Óbudai Divízió adatai alapján kiderült, hogy jelentős különbségek mutatkoznak a három munkavállalói csoport között.

A ***járművezetők*** körében érzékelhetően alacsonyabb a belső kommunikációs csatornák ismerete és használata. A vizsgált csatornák mindegyike napi számítógép-használatot igényel, ami ennél a csoportnál munkaidőben természetesen nem jellemző.

Az ***egyéb fizikai munkát végzők*** csoportjának az adataiban nem mutatkoztak nagyobb eltérések az összesítéshez képest.

A pilot felmérése alapján nyilvánvalóvá vált, hogy mindenképpen szükséges és érdemes a teljes dolgozói állományra kiterjesztett reprezentatív felmérés elvégzése, ami alapján többek között kiderülhet az is, hogy a járművezetőkkel kapcsolatban az összes divízióban jellemző-e a nehézkesebb információáramlás. Ha igen, akkor a velük való kapcsolattartásban célzottan javítani, segíteni kell a kommunikációt. Ennek eszköze lehet például a munkahelyi számítógép/internet hozzáférés megkönnyítése a járművezetőknek, illetve a hagyományos (papíralapú) kommunikáció kiterjesztése, valamint annak bevezetése, hogy a kollégák magán email címekkel is fel tudjanak iratkozni a hírlevelekre, a sajtóközlemények levelezőlistáira.

Hol tartunk most?

Jelenleg a teljes munkavállalói állomány legalább 10 százalékára kiterjedő reprezentatív felmérés zajlik. A kitöltött kérdőívek folyamatosan érkeznek a telephelyekről, amivel párhuzamosan folyik a feldolgozásuk is. A várhatóan több mint 1000 kérdőív feldolgozása után következik az adatok kiértékelése. A kiértékelés célja, hogy eldönthetővé váljon, mely csatorna használata, fejlesztése igényel nagyobb figyelmet, illetve milyen kommunikációs eszközzel, milyen munkavállalói csoporthoz tudunk könnyebben információt eljuttatni, ezzel is segítve mindennapi munkájukat, és növelve a munkavállalói elégedettséget.

A teljes felmérés ismertetése az őszi lapszámban várható.

Társasági Kapcsolatok Iroda

BKV **SPORTNAP**

A hosszú esős időszakot nagy örömünkre már pénteken felváltotta a napsütés, így verőfényben, az esőfelhőktől nem veszélyeztetve sportolhatott mindenki, aki június elsején egy kis testmozgással szerette volna köszönteni a nyár első hónapját.

A 10:00 órai kapunyitás után a Sportnap háziasszonya Szalka Andrea – többszörös „Év edzője" díjas sportoló, tréner, újságíró, rádiós műsorvezető – fogadta az érkezőket. A nap folyamán nem csak a tűző nap izzaszthatta meg a vállalkozókedvű látogatókat, hiszen egész nap módjukban állt a kosárlabda, tollas, teke, pingpong, csocsó játékok kipróbálására, részt vehettek jóga és aerobik foglalkozásokon, és tekerhettek a szabadtéri spinningen is. A meggyötört izmokat masszőrök hozták ismét formába, a gyógytornászda és a BIA-mérés (testdiagnosztika) pedig a jövőre vonatkozó edzéstervekhez adott segítséget. A gyerekek ugrálóvárban is levezethették a hétvégére felgyűlt feszültséget, de volt arcfestés és kézművesfoglalkoztató is a számukra. A nap legnagyobb érdeklődést kiváltó eseményére a műfüves kispályákon került sor. Itt zajlott 11.00 és 14.00 óra között a XIII. BKV Focikupa tavaszi fordulója. Öt csapat mérkőzött a vándorkupa megszerzéséért. Kemény küzdelemben, nagy lelkesedéssel és elszántsággal rúgták a bőrt a GLOBITO FC, a Fradi ksz., a Metrópótló Busz FC, a CIFO és a Menedzsment csapat tagjai. A végső eredmény és a további helyezések a szerzett pontok alapján dőltek el, a győzelem 3 pontot, a döntetlen 1 pontot, a vereség 0 pontot ért. A vándorkupát immár sorozatban 3. alkalommal a CIFO nyerte, így örökös tulajdonosaivá váltak a trófeának. A második helyet a Menedzsment, a harmadik helyet pedig a GLOBITO FC szerezte meg.

Itt volt egy kis izgalom, mivel pontegyenlőség alakult ki a két csapat között, de végül a több rúgott gól összeszámolása segített a döntésben. Negyedik helyen a Metrópótló Busz FC, ötödik helyen pedig a Fradi Ksz. csapata végzett.

Külön köszönet illeti meg a csapatokat azért a hozzáállásért, amellyel példát mutattak arra, hogy a győzelmet és a vereséget is – a játék lényegét szem előtt tartva – lehet sportszerűen kezelni.

Reméljük, hogy mind többen – köztük a hölgyek is – szeretnének legalább egy fél évre vándorkupa tulajdonosok lenni, és az őszi fordulóra már szervezik a csapattagokat.

Ősszel új vándorkupával várjuk a focicsapatokat az Előre SC pályáján!

MIT KERES EGY **LABDA A SÍNEKEN?**

Soha nem látott színes mezőnnyel rendezték meg május 4-én a VIII. Villamosvezető Európa-bajnokságot, hiszen 21 országból érkeztek versenyzők az idei rendező városba, Brüsszelbe. A verseny ismét próbára tette a résztvevőket csapatmunkában, precizitásban, és a jármű rezdüléseinek pontos érzékelésében egyaránt. A megmérettetésen Társaságunkat Palóczi Julianna Bernadett és Kovács Attila képviselték, akik az elért eredményükkel idén is bizonyították, hogy a BKV villamosvezetői bárhol megállják a helyüket.

A Manneken Pis, az Atomium, a waffel és a Flamand pörkölt városa várta idén azokat a csapatokat, akik nem kisebb célt tűztek ki maguk elé, mint hogy felállhassanak a dobogó legfelső fokára a VIII. Villamosvezető Európa-bajnokságon. Bár a verseny alapvető célkitűzése, hogy a versenyzőket, közlekedési társaságokat közelebb hozza egymáshoz, a csapatoknak hamar szembesülniük kellett azzal, hogy még egy jó hangulatú, barátságos versenyen is meg kell „dolgozni" a végső győzelemért. A szervezők idén is kitettek magukért, a Királyi Palota szomszédságában megtartott vetélkedő most is a maximális koncentrációt követelte meg a résztvevőktől.

A versenyt három különböző típusú jármű vezetésével kellett teljesíteni: egy 1930-ban gyártott közvetlen kapcsolású, légfékes munkagéppel (egykori utasszállító villamos); az 1950-es évektől gyártott PCC szabványú típuscsalád egyik példányával (7700-as sorozat); valamint egy, a 2000-es években gyártott Bombardier Flexity-vel (T3000-es sorozat).

A verseny idén a célmegállással kezdődött, ami csak első olvasatra keltheti a könnyed, bemelegítő feladat hamis képét, hiszen a veterán járművel felgyorsítani, és a légfék használatával egy terelőkúp előtt megállni fél méter távolságon belül igazán embert próbáló. A küldetés végeztével már várta is a versenyzőket a PCC villamos egy, a csapatmunkát is tesztelő kihívásra. A csapattársnak úgy kellett előrefutnia és egy bábut beállítania a vágány mellett, hogy ahhoz később az elhaladó villamos nem érhet hozzá, azonban itt is fél méteres távolságon belül kellett lennie a bábunak a villamos oldalához képest. A szervezők gondoskodtak arról, hogy „rutinmunkának" a legkevésbé se legyen nevezhető ez a próbatétel. Azzal nehezítették a folyamatot, hogy a bábut elhelyező versenyző nem nézhetett sem a csapattársára, sem a villamosra, nekik háttal kellett végeznie a beállítást. És készültek egy kis geggel is, hiszen a versenyfeladathoz készített bábu a pisilő kisfiú szobrának a helyi közlekedési társaság (STIB) formaruhájába öltöztetett képmása volt.
Ezután újból átszállás várt a versenyzőkre, most már a modern T3000-es villamosra. Ezzel a 32 méter hosszú, hat ajtós járművel kellett a negyedik ajtóval pontosan egy keskeny peron mellett megállni, visszapillantó tükör használata nélkül. (Attila ezt a nem túl egyszerű feladatot tökéletesen oldotta meg.)
Innen ezzel a szerelvénnyel kellett tovább haladni, a 35 km/h-s sebességkorlátozást a jelzőtáblát követően kellett tartani megközelítőleg 25-30 méter hosszan, miközben két különböző műszerrel mérték a sebességet. A szervezők a jármű sebességmérőjét letakarták, a kívánt tempót a versenyzők érzésére bízták. (Juliannán viszont ezek a „merényletek" sem fogtak ki, hiszen az első fordulóban ezt a versenyszámot tökéletes pontossággal hajtotta végre.)
A sebességmérést követően egy sorompóhoz ért a jármű, ami előtt egy 1 méteres mérőskála várta. A villamossal úgy kellett megállni, hogy a fékezési ponton megkezdett fékezés után a kezelőszervekhez a megállásig már nem nyúlhatott a versenyző.
Az utolsó feladatra egy jól bevált klasszikust tartogattak a szervezők, a villamos bowlingot. Átszállás a szomszédos vágányon álló járműre, ami szintén egy T3000-es típusú jármű volt. Itt tetszőleges sebességre lehetett felgyorsítani, majd a vágányon elhelyezett labdát kellett úgy meglökni a villamos orrával, hogy mind a hat bábu eldőljön.

Az eredmény

A verseny első fordulójában a BKV csapata a hatodik helyen végzett. Az indulás sorrendje a második fordulóra úgy módosult, hogy az első fordulóban legkevesebb pontot elérő csapat kezdhetett. Végül a második forduló lefutása után csapatunk a 14. helyen, míg Palóczi Julianna a nők egyéni versenyében a 7. helyen zárta az idei megmérettetést, 21 ország 25 csapata közül. A bronzérmet a nagyváradi csapat szerezte meg, míg az ezüstöt a moszkvaiak érdemelték ki, az aranyérmet pedig a hazai csapat vihette haza.

Dobogó

1.	Brüsszel	3530 pont
2.	Moszkva	3200 pont
3.	Nagyvárad	3100 pont

A helyszínen többezren, a képernyők és monitorok előtt világszerte mintegy ötvenezren követték az élő közvetítést a TramEM honlapja szerint – a közvetítés Facebook oldalunkon is elérhető volt.

A verseny győzteseinek, valamint kollégáinknak is gratulálunk az elért eredményekhez, jövőre folytatjuk!

Fenyvesi Máté

BKV-S RÉSZVÉTEL A FENNTARTHATÓSÁGI TÉMAHÉTEN

2019. március 18–22. között Fenntarthatósági Témahetet szervezett az Emberi Erőforrások Minisztériuma, amelynek célja a zöldebb gondolkodás és a klímavédelem fontosságának tudatosítása a diákokban. A fenntarthatósági héthez országszerte számos pályázat, rendezvény és esemény kapcsolódott, amelyek nemrég zárultak le.

Az idei kiíráshoz a BKV is csatlakozott, elsősorban önkéntes szakembereink révén, mivel Társaságunk elkötelezett a fenntartható fejlődés mellett, az elmúlt években hozott intézkedések eredményei pedig rendre megmutatkoznak mind az energiafelhasználásban, a hatékonyság javulásában, mind a munkavállalók szemléletformálásában.

A tanulók számára nyitott idei pályázatok a „közösségi közlekedés", az „egészség és jólét", a „fenntartható városok és közösségek", valamint a „fellépés az éghajlatváltozás ellen" témák köré szerveződtek, amit három korosztály óratervek és mintaprojektek segítségével dolgozhatott fel.

A minisztériumi kiíráshoz csatlakozva a pályázaton nyertes Herman Ottó Általános Iskola és a Budapest VI. kerületi Kölcsey Ferenc Gimnázium mintegy 75 diákja részére dunai hajókirándulást szerveztünk. Emellett több intézmény tanulóit vendégül láttuk a Budafok Villamos Kocsiszínben, a Kelenföldi autóbuszgarázsban, az M4 Járműtelepen, illetve a Száva Villamos Kocsiszínben, ahol szakembereink első kézből mutathatták meg azokat a kulisszatitkokat, amivel a mindennapi járműkiadás jár. A diákok megtudhatták azt is, hogy milyen erőfeszítéseket tettünk és teszünk folyamatosan, amivel kiérdemeltük az „Energiatudatos Vállalat" címet és az „Energiahatékony Vállalat díjat".

A Témahét sikeres lebonyolításában szakmai segítséget is nyújtottunk. Önkéntes szakembereink számos intézménybe látogattak el, osztályfőnöki órák keretében mutatva be a környezettudatos közösségi közlekedést, hogy a beszélgetések alatt, illetve a gyakorlati feladatokon keresztül bíztassák a diákokat. A zöldebb gondolkodás érdekében egyre több civil szervezet és önkormányzat tesz lépéseket. A szemléletváltásra a gyermekek a legfogékonyabbak, épp ezért szükséges, hogy már iskolás korban megismerjék a téma fontosságát.

Újdonság, hogy idén az ismeretek könnyebb elsajátítása érdekében számos digitális alkalmazást emeltek be az óratervekbe, valamint a pályázatokba. A szervezők együttműködtek a TESZEDD önkénteseivel is, valamint egy oktató filmet is készítettek, ami közel ezer pedagógushoz jutott el.

A Témahét főbb számai:

- ***1542 regisztrált iskola***
- ***több mint 330 ezer diák részvétele***
- ***több mint 100 önkéntes***
- ***150 pedagógus webináriumok keretében készülhetett fel (idén először)***
- ***több mint 800 három fős csapat jelentkezett a ZöldOkos Kupa tudásverseny döntőjére***
- ***országszerte 21 helyszínen közel 600 diák mérte össze a tudását***
- ***25-30 látogatható helyszín a résztvevő osztályoknak***

Közel ezer pedagógus visszajelzése alapján elmondható, hogy idén egy rendkívül színes, izgalmas és szakmailag magas szintű programsorozatot sikerült megvalósítani, aminek a BKV Zrt. is részese volt. A 2020-as Fenntarthatósági Témahét előkészületei megkezdődtek, bővebb tudnivaló ősszel várható.

A Témahét fővédnöke Áder János köztársasági elnök volt.

NEKEM BUDAPEST EGYSZERRE **KICSI ÉS HATALMAS...**

HÁROM HÓNAPPAL EZELŐTT, MÁRCIUS 11-ÉN ÉRKEZETT A HÍR, HOGY A MONTE CARLÓI NEMZETKÖZI FILMFESZTIVÁL FŐDÍJÁT REISZ GÁBOR ÚJ ALKOTÁSA, A ROSSZ VERSEK* KAPTA AZ EMIR KUSTURICA ÁLTAL VEZETETT ZSŰRITŐL. A NEVES FIATAL FILMRENDEZŐNEK KÖSZÖNHETŐEN A MAGYAR NÉZŐKÖN KÍVÜL SZERTE A VILÁGBAN TUDJÁK MÁR, HOGY MILYEN A BUDAPESTI 7-ES BUSZON, VAGY A NAGYKÖRÚTI 4-6-OS VILLAMOSON UTAZNI, ÉS AZT IS, HOGY MI MINDEN TÖRTÉNHET EGY-EGY ILYEN UTAZÁS ALATT.

Két dolog lepett meg kellemesen a találkozónk kapcsán. Az egyik, hogy nagyon egyszerű volt veled közvetlenül időpontot egyeztetni, a másik pedig, hogy nem kértél behajtási engedélyt az interjú idejére. Könnyű volt parkolni az Akácfa utcában?

Nem kellett ezen gondolkodnom, itt lakom szinte a szomszédban, kerékpárral jöttem. Most zajlik a Magyar Filmhét, vannak találkozók, meg vetítések, de a délelőttöket leginkább írással szoktam tölteni, szóval rugalmas vagyok.

Amikor 2012-ben a diplomafilmed egyeztetését elkezdtük, a gyártásvezetőd azt írta, hogy Reisz Gábor a filmet a 7-es buszon utazva találta ki. A VAN valami, aminek írója, zeneszerzője, főszereplője és rendezője is Te vagy tényleg a 7-es buszon született?

Amikor az ember ír, ritkán jön az ihlet az íróasztal mellől, sokkal több mindent találok ki utazások, találkozások hatására. Ilyenkor több időt töltök látszólag semmittevéssel, lődörgéssel, kávézással – miközben hagyom, hogy „elérjenek a dolgok". Akkoriban nagyon sokat utaztam a 7-es és az 5-ös buszon, útközben mindig gondolkoztam. Aztán a kezdeti gondolat lassan, de biztosan végleges formát öltött – vagyis igen, határozottan a buszon született.

A filmmel egyszerre ismertté lettél a nagyvilágban. Az új filmedben, a Rossz versekben melyik jármű inspirált?

Főleg a 4-6-os, és továbbra is az 5-ös busz, úgy tűnik, nem tudok elszakadni... A viccet félretéve, amikor a filmet írtam, vagyis az elmúlt pár évben több helyen is laktam, ezért sokat utaztam. A fő gondolatébresztő a körúti villamos volt. Mondhatnám úgy is: azért ezek

inspirálnak, mert nap, mint nap használom, ez a környezetem, természetes, hogy ebből merítkezem.

Emlékszem, hogy hozzájárultunk, hogy forgalomban is forgassatok, mert a jelenetben csak a szereplő arca volt a lényeg.

Sajnos ez, a síró lányos jelenet nem került be végül a filmbe. Vannak dolgok, amik a forgatókönyvet olvasva „működnek", aztán amikor leforgatja az ember, kiderül, hogy a vásznon mégsem jó. Valamiért nincs helye a jelenetnek, „kilóg", nem áll össze a kép. Hiába sikerült technikailag jól, ennek ellenére nem tudtuk végül használni.

Sok jelenetet dobtok ki?

A felvett anyag 25-30 százalékát. Ez a film 96 perces, de 135-140 perces volt az első vágott változat. Egy kívülállónak talán soknak tűnik háromnégy év, amíg egy-egy filmem készül. Kell ennyi idő, mert egyrészt sokat rágódom a történeten, a jeleneteken, máskor pedig pont a történet szól bele, és húzza az időt – mondok egy példát. Ha olyan a sztori, hogy minden évszaknak szerepe van, akkor nem tudjuk siettetni a tavaszt, a nyarat vagy a telet. És természetesen minél több rétegű egy film, annál hosszabb előkészítést igényel, és hosszúak a próbafolyamatok is. De valójában nagyon szeretek úgy dolgozni, hogy menetközben változtathatok.

Hogy bírják ezt a kollégáid?

A stáb is rugalmas, bár az sokszor okoz feszültséget, ha eltérünk a korábban megbeszéltektől, leírtaktól. A konfliktuskezelés ugyanakkor a filmkészítés fontos része, hiszen egy csapat „művészember" dolgozik egyszerre, aminek ego-harcok tömkelege az eredménye. De ismerjük egymást, kezeljük egymást, ha valami nem működik, akkor sem a bűnbakot keressük, hanem a megoldást. Sportoló koromban is csapatjátékos voltam, most is csapatban gondolkozom.

Ugyanazzal a csapattal is dolgozol?

Hetven-nyolcvan százalékban ugyanazokból áll a csapat, de több olyan első-, vagy fiatal filmes volt a mostani stábban, akik új energiát, lendületet hoztak.

Ízig vérig budapesti vagy, de jártál sokat külföldön, és dolgoztál Párizsban is. Milyennek és mekkorának látod Budapestet?

Egyszer Ulánbátorból, ami 10 ezer km-re van innen, közepesen nagy orosz városokon keresztül jöttünk haza, és döbbenetes volt, hogy Budapestet hozzájuk képest milyen nagyon picinek láttam. Sokan azt mondják, hogy Budapest egy falu. Ezzel egyet is tudok érteni, de nagyon szeretem is egyben, hiszen szinte bármerre járok, biztos, hogy összefutok ismerőssel. Nekem Budapest egyszerre kicsi és hatalmas, nagyon színes, sok arca van... Ne felejtsük el, hogy nem véletlenül szeretik a külföldi filmesek is, annyira különleges építészeti és földrajzi szempontból is.

És mi az, amit a külföldi városokból áthoznál szívesen, vagy mit hiányolsz külföldön?

Jó lenne több metró, mint például Párizsban, kicsit nagyobb nyitottság a kerékpárosok irányába... Van egy vesszőparipám, és most végre elmondhatom! A kereszteződéseket levinném a föld alá. Irtózatosan drága, tudom, de gondoljunk bele, hogy mennyi szabad, zöld területet nyernénk! Bár Budapest nem áll olyan rosszul a parkokat tekintve, de azért jó lenne, ha meglennének az adottságok arra, hogy ebédidőben egy pokrócot leterítve lehetne mondjuk piknikezni.

* A Rossz verseket tavaly decemberben mutatták be a hazai mozik. Nemzetközi premierje az A-kategóriás Tallinni Filmfesztiválon volt, olaszországi fesztiválpremierje alkalmával Torinóban három zsűri is díjazta.

Konyher Mária Terézia

ÍGY VEZETÜNK MI

A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS JÁRMŰVEZETŐI HOSSZÚ ÉVTIZEDEK ÓTA JELEN VANNAK A FŐVÁROS ÉLETÉNEK MINDENNAPJAIBAN, KÉPVISELIK TÁRSASÁGUKAT AZ UTAZÓKÖZÖNSÉG ELŐTT. BÁR ALAPFELADATAIK – A BALESETMENTES CÉLBA ÉRKEZÉS, A KÉNYELMES UTAZÁS BIZTOSÍTÁSA, A JÁRMŰ ELLENŐRZÉSE, KÜLÖNBÖZŐ MENETOKMÁNYOK VEZETÉSE, UTASTÁJÉKOZTATÁS KEZELÉSE STB. – LÉNYEGÉBEN NEM VÁLTOZTAK, A TECHNIKA FEJELŐDÉSE, A MEGNÖVEKEDETT FORGALOM, AZ ÖSSZETETTEBB SZABÁLYOZÁSOK, A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA VÁLTOZÁSAI MIATT A BKV JÁRMŰVEZETŐINEK MÁRA A KORÁBBIAKNÁL JÓVAL MAGASABB ELVÁRÁSOKNAK KELL MEGFELELNIÜK.

Sofőrök, járművezetők a hőskorban

Az első omnibuszok és lóvasutak kocsisai az úri fogatok, fiákerek, bérkocsik hajtói közül kerültek ki. 1887-ben a budapesti villamosközlekedés indulásakor a Siemens et Halske kocsijai mellett a járművezetőt is külföldről „importálták", magyarul egyáltalán nem is beszélt. A további vonalakra már hazai személyzetet képeztek ki, főként lóvasúti kocsisok betanításával. Az engedélyokiratok előírták: a „forgalmi eszközök kezelésével csak megvizsgált kocsivezetők bízhatók meg", tevékenységüket pedig a közlekedésügyi miniszter által jóváhagyott utasításban szükséges szabályozni.

A századforduló közlekedési társaságai, majd a Budapesti Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSzKRt) is belső szolgálati, forgalmi szabályzatokban rögzítette a kocsivezetők kötelességeit, feladat- és felelősségi köreit. Átvételkor meg kellett győződni a kocsi megfelelő állapotáról, a járművet csak a vezető indíthatta el, az indulásra – ahogyan a megállásra is – a kalauz adta meg az engedélyt. Az előírások között szerepelt induláskor és megálláskor a „lökések" elkerülése, a megállók, a menetrend és a megengedett menetsebesség pontos betartása. Az indításra, megállásra csengővel, az utcakereszteződésekre, forgalmi akadályokra hangjelzéssel hívták fel a figyelmet. Sérülések, egyéb problémák esetén a kocsit azonnal megállították. A vezető a járművet a megállókban sem hagyhatta el. Mindennap kötelező volt „meghatározott időre a kocsival rendelkezésre állani", a késések bérlevonással, hosszabb távon elbocsátással is járhattak. Még a lakhelyváltozást, „szolgálati idejükön kívül tartózko-

dási helyeiket is esetleges fellelhetés czéljából” be kellett jelenteni.

Az első közlekedési társaságok 20 és 35 év közötti, magyar állampolgárságú, magyarul beszélni, írni, olvasni tudó, fizikailag alkalmas, büntetlen és józan előéletű személyt alkalmaztak kocsivezetőként. Kötelezővé tették a – kijelölt úriszabó által elkészített – téli és nyári üzemnek megfelelő egyenruhát, a rendvédelmi szervekhez hasonló rangjelzéseket, sapkájukon pedig a társasági címer és azonosítószám viselését. A „tiszta és rendes” külső mellett a haj- és szakállviseletre külön kitértek.

Rendhagyó feltételek

Az 1949-ben megalakuló Fővárosi Villamosvasútnál (FVV), később a BKV-nál is legalább húszéves életkorhoz és 150 centiméteres testmagassághoz kötötték a villamos- és a trolibuszvezetői szolgálatot. Feladataik szabályozása kiterjedt a munka felvételétől az átadásáig, a baleseti teendőkre, a jármű műszaki állapotának, tisztán tartásnak felügyeletére, a járműben hagyott tárgyak begyűjtésére, leadására. Viselkedésükre, megjelenésükre is szigorú rendelkezések vonatkoztak. Már a szolgálat megkezdése előtt hat órával tilos volt az alkoholfogyasztás, dohányozni is csak a végállomásokon lehetett. A kor szellemiségének megfelelően a magánéletben is „erkölcsös és példamutató magatartást” írtak elő. Uniformisukat átalakítások nélkül, a nyári hőségben is kizárólag a felső gomb kigombolásával hordhatták.

Az első autóbuszsofőrök általános gépjárművezetői jogosítvánnyal ülhettek volán mögé, később az alkalmasság feltételeit társasági és állami szinten is részletesen szabályozták. A BSzKRt, a Fővárosi Autóbuszüzem (FAÜ), később a BKV szabályzatai is kikötötték, hogy autóbuszt csak a 21. életévét betöltött, nyolc

általános iskolai végzettséggel és „kellő rátermettséggel” rendelkező, egészségügyileg alkalmas személy vezethet. Általános feladatkörük – az autóbusz átvétele, a megállók és a menetrend pontos betartása, ajtók működtetése, az utastájékoztatás, később az utastájékoztatási berendezések kezelése – a kalauz nélküli rendszer 1969-es bevezetése után a menetjegyek értékesítésével is kiegészült. Az elvárt viselkedést a BKV egy 1971-es utasítása például így foglalja össze: a gépjárművezető „fegyelmezett, tisztelettudó, előzékeny és segítőkész”, „az utazóközönség előtt a hangos szóváltást, vitatkozást” kerüli. „A hozzá forduló utasoknak mindenkor köteles udvarias útbaigazítást, illetve tájékoztatást adni. Józan és kipihent állapotban, ápolt külsővel köteles megjelenni a szolgálattételre, a hivatalos, megfelelő rangjelzéssel ellátott egyenruhában”. Ugyanitt olvasható a kötelező személyi felszerelés listája is: egyenruha, cipő, utazási igazolvány, gyújtáskapcsoló- és akkumulátorkulcs, porrongy, vezetőfülke ajtókulcs és a munkavégzéssel kapcsolatos szabályokat tartalmazó szakkönyvek.

A 2-es metró 1970-es átadásától egy motorkocsi- és egy segédvezető teljesített szolgálatot a szerelvényeken. Előbbi a jármű biztonságos vezetéséért, utóbbi az ajtók és az utastájékoztatás kezeléséért, a metróvezető munkájának felügyeletéért, annak rosszulléte vagy műszaki hiba esetén a szükséges beavatkozásért felelt. A 3-as metrónál az Automatikus Vonatvezető Rendszer (AVR) megléte miatt csak egy vezetőt írtak elő. Az ágazatnál az 1980-as évek közepéig a BKV többi dolgozójától – zöld színében és rangjelzéseiben is – eltérő egyenruhát viseltek.

Szabályok mindig vannak

A járművezetők munkavégzésére vonatkozó szabályok, kötelezettségek és tilalmak a korábbiakhoz hasonlóak. Az alapvető feladatokon kívül azonban ma már a korszerűbb műszaki adottságokkal rendelkező, modern navigációs és tájékoztatási rendszerrel, klímával felszerelt járművek berendezéseinek sorát kell kezelniük. Az autóbusz- és trolibuszvezetők az elsőajtós felszállás bevezetése óta egyes járműveken a jegyellenőrzés feladatát is ellátják. Az alacsonypadlós buszokon a rászoruló utasok felszállásában kihajtható rámpa kezelésével nyújtanak segítséget. A tilalmak körébe bekerült a vezetés közbeni mobiltelefon-használat. A rangjelzéssel ellátott egyenruhát társasági formaruha váltotta fel.

Vidák Judit

A BKV ÁPRILISI, **BIZTONSÁGTUDATOSSÁGI KAMPÁNYÁRÓL**

A KAMPÁNYBAN FELHÍVTUK A FIGYELMET AZ INFORMÁCIÓBIZTONSÁGRA ÉS A MINDENNAPI MUNKÁNK SORÁN IS HASZNÁLT SZEMÉLYES ADATAINK VÉDELMÉRE. A TÁRSASÁGUNKNÁL ELSŐ ALKALOMMAL MEGSZERVEZETT, NYEREMÉNYJÁTÉKKAL SZÍNESÍTETT BIZTONSÁGTUDATOSSÁGI HÓNAPNAK MARADANDÓ, A KÉSŐBBIEKBEN IS ELÉRHETŐ TUDÁSBÁZISA SZÜLETETT.

TE VAGY A KULCS A BIZTONSÁGHOZ!

Az információbiztonsági tudásanyag a Salamonon keresztül, és az új e-learning rendszeren vált hétről-hétre elérhetővé. A kampány négy hete alatt közel kétezerszer jártatok a Salamon IT biztonság oldalán, és ismerkedtetek meg az adott hét témájával. Tekintve, hogy Társaságunknál az első ilyen jellegű kampányról van szó, ez igazán szép eredmény!

A biztonságtudatossági kampány nem csak elektronikus felületen zajlott, szerződött partnerünk képviselője, Solymos Ákos információbiztonsági szakértő két előadást is tartott, mintegy hatvan érdeklődő kolléga előtt. Az előadásokon konkrét példákon át szemléltette az információvédelem fontosságát.

A Salamon oldalon és az e-learning felületen rengeteg témát feldolgoztunk az elektronikus levelezéstől és az internetböngészéstől kezdve, a közösségi oldalak veszélyein és csaló webáruházakon át a mobil eszközök biztonságáig. Minden témára az információvédelem szemüvegén át tekintettünk. A hétről hétre új témákat felvonultató kampány oldalainak látogatottságát elemezve kimutatható, hogy az első héten a „Te vagy a célpont", a második héten az „URL-azonosítás és hétköznapi veszélyek", a harmadik héten a „fizikai biztonság", a záróhéten pedig a „zsarolóvírusok" voltak a legnagyobb érdeklődéssel kísért témák.

Egy interaktív játék keretén belül minden héten totózhattatok az adott hét témaköréből. A nyereményjátékon értékes, az információvédelemhez kapcsolódó ajándékcsomagot nyerhetett három munkavállaló, akik a totót négy héten keresztül hibátlanul, a leggyorsabban töltötték ki.

A nyereményeket május 15-én a kampányzáró díjátadóján a következő kollégák vehették át:

1. Móricz Attila Tamás – IT Alkalmazásmenedzsment Osztály
2. Farkas Csaba Máté – Ügyfélkapcsolati Osztály
3. Tálosné dr. Vass Katalin – Közszolgáltatási Iroda

A biztonságtudatosság és az információk védelme közös ügyünk. Ezért bízunk benne, hogy sikerült a kampánnyal hagyományt teremteni, és a jövőben is el tudjuk látni hasznos és érdekes információkkal munkavállalóinkat! Szeretnénk, ha a későbbiekben is visszatérnétek erre az elektronikus felületre, a kampány során ugyanis létrehoztunk egy később is elérhető tudásbázist, amely bármikor munkavállalóink rendelkezésére áll! Tehát, ha valamiért lemaradtál a kampányról, látogass el a salamon/sites/itbiztonsag oldalra.

Informatikai Főosztály

SZERETJÜK A **MOSOLYGÓS ARCOKAT!**

A NYÍLT NAPOK NAGYON NÉPSZERŰEK, EZ TÉNY. ÉVRŐL ÉVRE NŐ A LÁTOGATÓK SZÁMA, MÁR A TAVASZ BEKÖSZÖNTÉVEL MEGSZAPORODNAK AZ ÉRDEKLŐDŐ ÜZENETEK, ÉS A RENDEZVÉNY MÁSNAPJÁN MÁR A KÖVETKEZŐRŐL TUDAKOZÓDNAK A RAJONGÓK.

De vajon mi - itt dolgozók - miért szeretjük? Mert szeretjük, az látszik abból a lelkesedésből, ahogy minden alkalomra készülünk. Újabb és újabb programokkal lepjük meg az érdeklődőket, magunk készítette járművekkel (lásd Óbuda) várjuk a gyerekeket.

Az elmúlt 3 hónapban 3 nyíltnapot tartottunk. Az első a Kelenföldi autóbuszgarázsban volt, ami idén ünnepli 70. születésnapját. Az ipari műemlékké nyilvánított szerelőcsarnokba a nap folyamán vezetett látogatásokat szerveztünk, amelyek során kollégáink bemutatták a garázs műszaki életét és történetét. Megtekinthetők, bejárhatók voltak a forgalomban közlekedő és a nosztalgia járművek (M108D, M168D, C68E, IK284 és IK415), és autóbusz maketteket is kiállítottunk. A telephely területén belül egész nap közlekedett a TR5-ös nosztalgia autóbusz körjárat.

Ismét volt tesztvezetés jogosítvánnyal rendelkezőknek az oktatóbuszon, a jogosítvánnyal nem rendelkezők pedig autóbusz szimulátor segítségével élhették át a több tonnás városi járművek vezetésének. Együttműködő partnereink voltak a XI. ker. Rendőrkapitánysága és a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. (KTI) Közlekedésbiztonsági Kutatóközpontja, akik a biztonságos közlekedés fontosságára hívták fel a figyelmet különféle gyerekjátékokkal. Volt ujjlenyomat vétel és más technikai eszközök (rendőrautó, testpáncél, pajzs), és a vállalkozó szelleműek kipróbálhatták a motoros szimulátort.

A sorozat második állomása a Vasúti Járműjavító Telephely bemutatása volt a Közlekedési

Kultúra Napja alkalmából, a Magyar Közlekedési Szövetséggel együttműködve. Ezen a különleges helyszínen több olyan járművet is bemutattunk, amit az érdeklődők csak nagyon ritkán láthatnak: kipróbálhatták a toló padot, és megnézhették a villamosok felújításának különböző fázisait. A Magyar Autóklub közreműködésének köszönhetően oldtimer autókiállítás színesítette a látnivalók sorát. Ezen a napon rekord látogatószámot értünk el, a nyílt napon 6000 érdeklődő vett részt.

A tavaszi időszak utolsó nyílt napja az Óbudai autóbuszgarázsban volt, hagyományosan gyereknapon, azonban a színes programoknak köszönhetően egyik korosztály sem unatkozott. A telephelyre látogatók a megszokott módon „testközelből" vehették szemügyre a garázsból üzemeltetett BKV-s autóbuszokat, és a nosztalgia flotta számos darabját is (Ikarus 55, 66, 256, 260, 266, 280, 311, 620 pótkocsival; Mercedes Conecto és Volvo Alfa Civis). Az autóbuszokon kívül a BKV zavarelhárítási járművei és egyéb műszaki járművek, valamint az Ikarus-történeti kiállítás is megtekinthető volt.

A felnőttek körében mindig nagyon népszerű tesztvezetés mellet idén a gyerekek számára a hordókból kialakított elektromos kisvonat volt a nap szenzációja.

És hogy miért jó ezt csinálni? Mert idén a rendezvényeink rekord látogatottságot értek el, mert a nyitás pillanatában már százak állnak a kapuban, mert szeretjük a mosolygós arcokat.

Demjén Anikó

CSALÁDI **HAGYOMÁNY**

Miközben lassan két éve, szinte minden felületet lefedve keresünk munkatársakat, azt látjuk, hogy sok kollégánk szintén kiveszi részét az aktív toborzásból. Rikli Judit kolléganőnk hatékonyságát, elhivatottságát mi sem mutatja jobban, mint hogy saját fiát is ide csábította, és már két éve mindketten villamosvezetőként dolgoznak a BKV-nál. Elhivatottságáról mesélt nekünk Judit egy olyan fotózáson, ahol pont a következő toborzó kampányhoz készültek képek.

Miért éppen villamosvezető?

Mindig is vonzott a járművezetés, már kisgyerekkoromban szerettem nézni a villamosokat. Volt kedvenc „vezetőbácsim", aki óvodásként megengedte, hogy nyomkodjam a gombokat. Talán már akkor eldőlt, hogy valami hasonlót fogok én is választani felnőttként. Nem elsőként lettem egyébként BKV-s, nagypapám még a Beszkártnál volt buszvezető.

Van kedvenc vonalad, típusod, napszakod, amikor és ahol szeretsz vezetni?

Eredetileg buszvezetőnek jelentkeztem én is, de sem oda, sem a trolihoz nem vettek fel, átküldtek a villamoshoz, ahol szívesen fogadtak és elmondták, hol kell jelentkezni a tanfolyamra. Gyermekeim édesapját is a tanfolyamon ismertem meg. Jelenleg a 4-es, 6-oson dolgozom, mindig is ide szerettem volna kerülni. Amióta bejöttek a Combinók, azóta ez lett a kedvenc típusom. Előtte az Ipari Csuklóst is szerettem vezetni. Ha az időt nézzük, leginkább a délutános műszakot kedveltem, de most beugrót járok, mert így többet látom a családomat és a hétvégéim is szabadok.

És hogyan lett a fiad is villamosvezető?

A nagyobbik fiam – ő Serege Norbert – már két éve dolgozik a BKV-nál. Sajnos a szakmájában nem sikerült elhelyezkednie, de nagyon megszerette ő is a villamosvezetést! De azt látom, egyre több járművezető gyermeke választja azt az szakmát, amit a szülei, és követi őket a járműveken.

Mi a legjobb és mi a legnehezebb?

Sokszor nem könnyű a korán kelés, vagy éppen késő éjjel hazamenni, amikor mások már alszanak... De meg lehet szokni, pláne ha elfogadjuk, hogy ez ezzel jár. Számomra a legnehezebb egyébként az utasokkal való konfliktus kezelése. De félreértés ne essék! Nem csak reklamáló utasok vannak, sok a pozitív visszajelzés.

Ennyi év alatt sok minden történik a városban, a villamoson. Van kedvenc sztorid?

Két éve karácsonykor munka közben a Széll Kálmán téren odajött hozzám egy kislány az anyukájával, hoztak egy kis ajándékot, és megköszönték, hogy ilyenkor is dolgozom értük. Azt hiszem ez volt a legnagyobb elismerés, amit 26 év alatt kaptam. Nagyon meghatódtam. És ki tudja, talán az a kislány is egyszer villamosvezető lesz!

Demjén Anikó

50-ESEK KLUBJA

IDÉN 10 FŐRE DUZZADT A BKV 50 KLUB TAGJAINAK SZÁMA. A 120 FŐS TÖRZSGÁRDA-ELITBŐL IS KIEMELENDŐ AZ A 8 FŐ, AKIK 50 ÉVIG DOLGOZTAK A BKV MUNKATÁRSKÉNT. MINDNYÁJUK ÉLETE KÉSZ REGÉNY, AMIBŐL – HOGY AZ IRODALMI UTALÁSNÁL MARADJUNK – CSAK A FÜLSZÖVEGET TUDJUK KÖZÖLNI.

Jeszenszky Zoltán kisinasként, autószerelő tanoncként került a BKV-hoz 1969-ben, mint a Munkaügyi Kapcsolatok Csoport vezetője vonul fél évszázad után nyugdíjba.

A szakmunkástanuló évek után a Kiliánban dolgoztam, de már akkor is természetes volt, hogy ki kell állni az emberekért - mondja. – A katonaévek után, amikor visszajöttem, a szakszervezet is rám talált, hamar vezető főbizalmivá választottak. Akkor ez volt a legnagyobb létszámú szakszervezet. Amikor az 1992-es Munka Törvénykönyve intézményesítette Magyarországon az üzemi tanácsokat, a szakszervezet úgy gondolta, hogy a vezetőségi tagoknak be kell kerülni, engem is jelöltek és megválasztottak, 1993-tól pedig én lettem a KÜT elnöke. Négy ciklust csináltam végig.

Számtalan sikerélményem volt 50 év alatt. Itt érettségiztem, itt diplomáztam, és közben igyekeztem visszaadni azt a sok jót, amit én a BKV-tól kaptam. Az vezérelt a legutolsó munkanapomon is, hogy ha egy emberen tudok segíteni, akkor egy családon segítettem - és ez már megérte.... Most picit pihenek, sokat szeretnék majd utazni a feleségemmel, és a 30 éve abbahagyott hobbim, a horgászat előkerült!

Balogh István 1969. szeptember 1-jén a Dózsa főműhelyben, a kisföldalatti akkori kocsiszínjében kezdett elektrogéplakatos tanulóként, 1972-től a Hungária Villamos Kocsiszínben, 1973-tól pedig a régi Kiliánban folytatta. Autóvillamossági szerelőként dolgozott, az utóbbi 40 évben állandó éjszakában.

Szerettem az éjszakázást, a délelőttjeim, a napjaim szabadok voltak, mindig délután aludtam, hogy frissen tudjak munkába menni, no és a műszakpótlék sem volt elvetendő – kezdi a történetét. A hivatáshoz, a BKV-hoz való hűség nagyon fontos a számomra. Jó kollégákkal dolgozhattam, a munkám érdekelt, tanulni is lehetett. Sok fiatal nevelkedett mellettem, a mostani főnökömmel is együtt dolgoztam a műhelyben. Jó volt itt lenni. A búcsúztatásom is méltó volt ehhez az 50 évhez és ezt köszönöm.

Kátai József több lehetőséget is átgondolt már nyolcadik osztályos végzős diákként is, ezért három helyre is beadta a jelentkezését, hogy autószerelő tanuló lehessen.

Leghamarabb a BKV-tól érkezett visszajelzés, így az elméleti képzést a MÜM 13-as iskolájában, a gyakorlati képzést pedig itt, a vállalatnál kaptam - meséli. – A különböző szakmai tanfolyamok elvégzése után 1981-ben átkerültem a Gépjármű Üzemegységbe, mint gépjármű ügyintéző. Az üzemegység vezetése hamarosan beiskolázott, felsőfokú szakképesítést kaptam, és városi tömegközlekedési tisztté avattak. 1989-ig gépjármű ügyintézőként és hatósági csoportvezetőként dolgoztam, majd saját kérésre átkerültem a Pályafenntartási Főmérnökséghez szállítási művezetőnek. 1989-től a felmentésem kezdetéig a munkám a szállítási, kiszolgálási, zavarelhárítási tevékenység folyamatos biztosítása volt. Én tehát nemcsak a vállalatnál lettem 50 éves törzsgárda, hanem munkaviszonyban is 50 évet és 2 napot töltöttem, úgy érzem, most már rám fér egy kis pihenés, olvasás, utazgatás. Végül szeretném kiemelni, hogy a fő ok, ami a vállalatnál tartott a kiváló kollektíva és a BKV-hoz való lojalitás, a hűség volt.

Hegedűs István, a GANZ-csuklósok doktora 1969-ben egy ismerőse javaslatára jelentkezett a BKV-hoz emeltszintű villamosjármű szerelő oktatásra.

A Dózsa tanműhelyben kezdtem, majd a Troli Üzemegységben sajátítottam el a szakma fortélyait, szakmunkásként pedig a Hungária kocsiszínben kezdtem a pályafutásomat, ahol mint fiatal, lelkes embert az akkor korszerűnek számító GANZ-csuklós villamosokhoz osztottak be – emlékszik vissza a kezdetekre. 1984-ben neveztek ki járművizsgáló csoportvezetőnek, 4 év múlva pedig művezető lettem ugyanitt, a nappalos műszakban. Ebben a beosztásban dolgoztam 2006-ig, de már egy másik feladatkörben. 2006-ban az új villamosok, a Combinók átvették a körúti személyszállítást, így a GANZ villamosok átkerültek Budára, a kelenföldi kocsiszínt alakították át a fo-

gadásukra és üzemeltetésükre, mi pedig egy csapatként követtük a járműveket. És én végig ott is maradtam. A Hungáriában nagyon összeszokott kollektívába kerültem be, munkaidőn túl is összejártunk, szinte baráti kapcsolat volt a munkatársak között. A stabil munkahely és a rendszeres jövedelem segített abban, hogy a családnak tisztességes hátteret tudjak biztosítani. És nem utolsó sorban jó volt látni a forgalomban azokat a járműveket, amelyeket mi javítottunk, és tudni, hogy az utasok tízezreit szállítják naponta.
Most sokkal több időt tudok fordítani a családra, különösen az unokákra. Számomra fontos a rendszeres testedzés, több éve kettlebellezek például. Szeretnék új dolgokat megtanulni, és szeretném felfrissíteni a zenei ismereteimet!

Brenkus László 1969-ben, villamos járműszerelő szakmát tanult az úgynevezett BKV-s osztályban, mostanság az M1 Forgalomirányítási Üzem munkatársaként készül a nyugdíjas éveire.

1972-ben a Baross Villamos Kocsiszínbe kerültem, mint műszerész az ipari csuklóshoz. Majd az új kisföldalatti járműtelepre szerettem volna átmenni, később elvégeztem a MFAV járművezetői tanfolyamot is. 1983-tól MFAV forgalomirányító diszpécserként dolgoztam, nyugdíjas augusztus 1-től leszek... Itt mindig azt csinálhattam, amit szerettem, emellett nagyon jó volt a társaság, a kisföldalattiban pedig igen családias a légkör.
Még hadd említsem meg, hogy Franyó Géza, Fehérvári József, Hegedűs István és a Talabér András osztálytársam volt, együtt kezdtünk a BKV-nál – ők is most 50 évesek!

Franyó Géza édesapja villamos járművezetőként dolgozott a BKV-nál, így az általános iskola befejezésekor természetes volt, hogy 1969. szeptember 1-jével a BKV-nál kezdi meg a tanulmányait, elektrolakatos ipari tanulóként.

A Dózsa főműhelyben kezdtem, majd a Füzessyben folytattam, harmadikos ipari tanulóként először a Hungária kocsiszínben, majd a Pongrácz trolibuszgarázsban voltam. 1972-től a Hungária kocsiszínben, 1974. szeptembertől pedig a Ferencváros kocsiszín dolgozójaként vettem részt a villamosok fenntartási tevékenységében - mondja. – Később a VJSZ-hez mentem dolgozni a motorjavító, majd a forgóvázjavító műhelybe. 1985-től inkább műszaki előadóként, illetve a technológiáért felelős műszaki előadóként támogattam a munkát. Ezen időszak alatt elvégeztem a Forgalmi Tiszti Tanfolyamot. Innen kerültem anyagbeszerzői pozícióba, nyugdíjba vonulásomig a Beszerzési Főosztályon dolgoztam.
Végig a BKV-nál tartott az elhívatottság, a lojalitás... Mostantól viszont unokázom, horgászom, kirándulok, utazgatok...

Fehérvári József elmondása szerint 1969-ben, az utolsó pillanatban, tulajdonképpen véletlenül jelentkezett a BKV-hoz ipari tanulónak – szerinte ez a szerencsés véletlen végig kísérte az életét.

Elsős ipari tanulóként a Dózsa főműhelyben, másodikban a Füzessyben, harmadikban pedig a Pongrácz úti troli főműhelyben tanultam a szerelő szakmát. A vizsga után – ami jelesre sikerült – a Bosnyák téri kocsiszínbe mentem dolgozni, majd az új földalatti szerelvények próbafutásával egyidőben kerültem át a kisföldalattihoz. A hátralévő időt itt, a MFAV-nál töltöttem, egészen a nyugdíjba vonulásomig. Először váltóműszakban szakmunkásként, később csoportvezető-helyettesként, majd 1990-től csoportvezetőként dolgoztam, de voltam kocsimester, műszakvezető - mikor éppen mi volt az elnevezése.
Ahogy mondani szoktam: száz évre tervezek és ötven évenként felülvizsgálom a terveimet. Az első 50 most letelt. Van négy gyermekem, akik még mindig jönnek, hogy „apu gyere, segíts", és van négy unokám, akik szintén gondoskodnak róla, hogy ne unatkozzam!

Talabér András 1969-ben kezdett a BKV-nál, mint elektrolakatos ipari tanuló a MÜM 8-ban.

A gyakorlati oktatás az akkor még meglévő Dózsa tanműhelyben volt, ami a kisföldalatti javítóműhelye mellett volt a Dózsa György úton. A második évben a Füzessy főműhelyben voltunk, a harmadik évet pedig a troli Pongrác úti telepén kezdtem, majd a 2. félévben a Barossba kerültem a villamoshoz - meséli. Felszabadulásom, azaz inaséveim után 1972. július 10-étől a Hungáriában kezdtem dolgozni. Amikor átkerült az első 16 ipari csuklós a Ferencváros Villamos Kocsiszínbe, velük mentem én is és váltós lettem. Megszereztem a villamosvezetői jogosítványt is, és ezután már nem csak a vonalműszaknál túlóráztam, hanem vezettem is.
Hadd köszönjem meg a lehetőséget, hogy mindezt elmondhattam és remélem, még sokan lesznek 50 évesek a következő években. Sok sikert kívánok minden itt dolgozónak!

Konyher Mária Terézia

JUBILÁL A VILLAMOS-, ÉS A NOSZTALGIAKÖZLEKEDÉS

JEGYKIÁLLÍTÁS

„Budapest története közlekedési jegyekben" címmel november 27-én, délután négy órakor kiállítást nyit meg az Almássy téri Szabadidő Központban *Dalmy Tibor*, a Budapesti Városszépítő Egyesület elnöke. Korabeli zenei kísérettel „Az omnibusztól a metróig" című vetítettképes előadást hallgathatnak meg 16.50-től az érdeklődők. (Összeállította: Komjáthy György és Vevér Sándor).

A kiállítás december 9-ig tart nyitva, megtekinthető munkanapokon 9—16 óra között.

A felrobbantott Margit híd 1944.

Margit híd megnyitása 1948.

130 éve, 1889. július 30-án indult el a forgalom Budapest első normál nyomtávú (1435 mm) villamosvonalán. Az Egyetem tértől a Stáczió utcán (ma Baross utca) át a Köztemető útig (ma Fiumei út) tartó vonalat a Balázs Mór által alapított Budapesti Városi Vasút (BVV) építtette. Ebben az évben adták át a Podmaniczky utcai vonalat és a Baross kocsiszínt is. 1890. március elejére a nagykörúti villamos Kerepesi (Rákóczi) útig, augusztusra az Üllői útig vezető szakaszát is átadták. A következő évben a társaság új néven: Budapesti Villamos Városi Vasút Rt-ként (BVVV) folytatta tevékenységét.

Hogy mégsem 1889-et tartjuk nyilván a budapesti villamosközlekedés születéseként, az a két évvel korábbi próbavasút miatt van: a Nyugati pályaudvar és a Király utca közötti ugyanis 1887-ben átadtak egy 1 km hosszú próbavonalat, a pályaudvar elé pedig ideiglenes kocsiszínt is építettek. A BVV ezt a nagykörúti próbavasutat a nagykörúti vonal kiépítése során elbontotta, helyére itt is normál nyomtávú vonalat építettek.

Ez hát a fővárosi villamosközlekedés kezdete, amelyben több cég is üzleti lehetőséget látott, hiszen a 20. század elején már hét villamosvasúti társaság versenyzett az utazók kegyeiért (a bevezetésének sorrendjében):

- BVVV - Budapesti Villamos Városi Vasút
- BVKV - Budapestvidéki Közúti Vasút (később Budapestvidéki Villamos Közúti Vasút)
- BURV - Budapest-Újpest-Rákospalotai Villamos Közúti Vasút
- BKVT - Budapesti Közúti Vaspálya Társaság
- BBVV - Budapest-Budafoki Helyi Érdekű Villamos Vasút
- BLVV - Budapest Szent-Lőrinci Helyi Érdekű Vasút (később Budapest Szent-Lőrinci Helyi Érdekű Villamos Vasút)
- BHÉV - Budapesti Helyi Érdekű Vasutak

A villamosközlekedés 100 éves jubileumáról 1987-ben meg is emlékezett Társaságunk újsága, akkor még Közlekedési Hírlap néven. A november 26-ai lapszám *Száz éves a fővárosi villamos vasút* címmel közölt cikket a jubileumról. Ebben olvashatjuk az alábbi érdekes kis visszaemlékezést: „Tíz forintos bírság – az egyetlen büntetésem addig – amit azért fizettem a rend zord őrének, mert két megálló között szálltam le a várakozó villamosról. Tehettem, mert nem lehetett felhúzni az ajtót. Fagyoskodások a peronon a kiadós úszóedzés után – mindig sajnáltam a vezetőket, akiknek vastag, kék bundáját sokszor vastagon belepte a szélhordta hó."

Ugyanezen lapszám a címlapon a jeles alkalomra szervezett ünnepségről adott hírt *Száz évről – szépen, de szerényen* címmel. Ebből megtudhatjuk, hogy az ünnepség részeként indult el az első kettő nosztalgia villamosunk. Vagyis a ma oly divatos nosztalgiaközlekedés megindulását villamosközlekedésünk 100 éves születésnapjára vezethetjük vissza. „Majd akkora sikert aratott a két nosztalgia-villamos a Körúton, mint száz évvel korábbi őse" – indul a '87-es tudósítás a nagy ünnepről. Az erre az alkalomra felújított – eredetileg 1908-ban gyártott 611-es és az 1913-as 436-os – villamosok ezen a napon kezdték meg második életüket, és indították el mára kiteljesedő és rendkívüli népszerűségnek örvendő szakágunkat: a nosztalgiaközlekedést!

Hradszki Róbert

GERINCJÓGA A SPORTNAPRÓL

Tóth Bettina sokunknak segített a gerincjógával. Ismerjük meg őt jobban!

„Kamaszkoromtól egészen fiatal felnőtt koromig tánctanár asszisztensként dolgoztam az iskola mellett (bemelegítést, nyújtást tartottam és koreográfiát oktattam óvodás korú gyermekek részére), és egy amerikai nyári táborban is dolgoztam animátorként. Texasban sok túlsúlyos, mozgáshiánnyal küzdő amerikai gyerkőcnek sikerült átadnom a mozgás szeretetét. Korábban hobbi, majd versenyszinten táncoltam, kondiztam, futottam, jártam aerobic, pole fitness és aerial yoga órákra. A cross fit az új szenvedélyem, szeretem feszegetni a saját határaimat.
2 éve édesanya vagyok, van egy imádnivaló kisfiam, aki néha már most együtt mozog velem. Amikor a szülést követően újra elkezdtem mozogni, rájöttem, hogy a sport iránti alázatom és szeretetem több annál, hogy csak saját magamra fókuszáljak. Szerettem volna ezt az életérzést másokkal is megosztani, ezért jelentkeztem az IWI Nemzetközi Fitnesziskola csoportos fitness instruktor képzésére. A sikeres vizsgát követően kezdtem el csoportos órákat tartani, majd elvégeztem egy preventív gerinctréning képzést is, hogy minél professzionálisabb és preventívebb módon segíthessek a vendégeimnek. Jelenleg személyi edzői tanulmányokat folytatok, szintén az IWI Nemzetközi Fitnesziskolán. Edzőként missziómnak tekintem, hogy megfelelő szakmai hozzáállással, alázattal és szaktudással tartsak edzést mind a fiatalabb, mind az idősebb korosztály számára. Óráim során maximálisan figyelembe veszem a vendégeim testi adottságait és nagy hangsúlyt fektetek a gyakorlat kivitelezésre. A vendégeim szerint szigorú vagyok, az óráim ugyanakkor közvetlen stílusban zajlanak, jó hangulatúak. Lefárasztom, de fel is töltöm őket. Számomra az a legnagyobb elismerés, amikor kicsit kimerülten, de mosolyogva távoznak.”

Hirdetés

JOGOSÍTVÁNY
KEDVEZMÉNNYEL!

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

A BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak:
Porcelán korona 29.990 Ft-tól
Cirkon fémmentes korona 49.900!
Egyes kezelések árából további jelentős 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 ● 2019. nyár
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet ● A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Gulán András, Hagymási Gergely, Molnár György, Nemecz-Novák Zsuzsanna, Szetei Tibor ● Szerzők: Demjén Anikó, Konyher Mária, Vidák Judit, Fenyvesi Máté, Hradszki Róbert, Kárpáthegyi Bálint, Sándor Béla, Csire Veronika, Németh Rihárd ● 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

OSLO

Az osloi közlekedésbarátok 1966-ban alapították meg Lokaltrafikkhistorisk forening nevű egyesületüket, amely 2018-ban már 636 önkéntes tagot számlált. Az egyesület gazdag gyűjteménye több mint 100 járműből áll. A legérdekesebb, leglátványosabb villamosokat, buszokat, trolibuszokat és metrókat az Oslo szívében egy használaton kívüli remízből kialakított Sporveis Museet nevű múzeumban lehet megtekinteni.

A norvég fővárosra jellemző éghajlat a budapesti szemnek meghökkentőnek tűnő megoldásokat eredményezett a különböző járműveknél. Az 1950-es, '60-as évek Strømmen buszainak hátulján, vagy a város felett található Holmenkollen hegyig közlekedő metrók oldalán például síléctartóval találkozhatunk. Az 1910-es évek végéről származó, középen alacsonypadlós villamosok padlója fűthető volt, hogy az utastérbe kerülő csapadék gyorsabban felszáradhasson. De szokatlan látvány lehet a minden járműben rendszeresített hólánc, melyet a sofőrök szükség esetén pillanatok alatt szereltek fel a meredekebb járatokat teljesítő kocsikra.

Az egyesület rendszeresen szervez nosztalgiameneteket a norvég fővárosban. Ezek alkalmával utazhatunk a korabeli járműveken, illetve látványos felvételeket készíthetünk Oslo nevezetességei előtt.

További információk: www.sporveismuseet.no