

MOZGÁSBAN

LIII. ÉVFOLYAM, 2021.

III. SZÁM

A MOKÁNY UNIMOG



PASSZOLD VISSZA, TESÓ!



LAPUL A FIÓKBAN EGY-KÉT RÉGI MOBIL?

MOST VÉGRE A HELYÜKRE KERÜLHETNEK!

Mobiltelefonjainkhoz olyan ásványok szükségesek, melyek kitermelése súlyos környezetvédelmi veszélyekkel jár, ráadásul a munkát gyakran rabszolgasorba kényszerített gyerekek végzik.



Ilyen a koltán bányászat is, mely Afrika szívében gorilla-populációk élőhelyét dúlja fel.

Az esőerdők irtása kézenfogva jár az orvvadászattal, melyek együtt fokozottan védett fajokat sodornak a kihalás szélére.

Gondold végig, hogy szükséged van-e új telefonra, hozd el régi telefonodat a gyűjtőpontokra! A körforgásos gazdaság elvei szerint a visszagyűjtött telefonokból a feldolgozás során kinyert fémek újrahasznosításra kerülnek.

*„Minden egyes cselekedet számít. Minden nap, minden ember tehet a változásért!”
Dr. Jane Goodall*



fenntartható gazdaság

követ

www.kovet.hu



Jane Goodall Intézet

www.janegoodall.hu



Partnerek:



Támogató:



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI
MINISZTERIUM

Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

Köszönöm nyári helytállásotokat! Nem könnyű kánikulák, hőségriadók idején teljesíteni, mindannyian tudjuk, hogy egy test-lelket próbára tevő nyári munkanap után fáradtabban tértek haza, hosszabb pihenést igényeltek. A hőség sok kitartást és elhivatottságot követel a munkátok iránt, amelyről a járvány-időszak alatt nyilvánvalóvá vált a budapestiek számára, hogy nélkülözhetetlen a mindennapi életükhöz. Utasaink visszajelzései, a közmegebecsülés jogosan ad erőt nektek a nap nap utáni munkakezdésnél.

Gyakran elfelejtjük azonban, hogy a hőségriadók nem csak busz- és villamosvezetőink munkáját befolyásolják. A nagy melegben növekszik a járművek műszaki meghibásodása is, az infrastruktúrára: villamospályákra, felsővezetésekre is hatással van, ami szerelőinknek jelent pluszmunkát.

Az is nehézséget okoz, hogy az egyre extrémebbé váló nyarak nem múlnak el viharok, zivatarok nélkül, amelyek szintén nem szokványosak járművezetés és a forgalom során. A kidőlt fák, megdőlt oszlopok kezelése, a vízelvezetés, járműmentés, kollégáink és utasaink biztonságának biztosítása rendkívüli helytállást igényelt tőletek idén nyáron is. Diszpécserjeinknek a többi közszolgáltatóval – a csatornázási művek és az elektromos szolgáltató szakembereivel, a tűzoltókkal, a BKK-val és másokkal – összehangolt munkája során az elmúlt hónapokban is gyors döntéseket kellett meghozniuk a minél zavartalanabb forgalom biztosításáért.

Akárcsak nekik, munkátok közben mindnyájatoknak előre kell látnotok a lehetséges veszélyforrásokat, hogy elhárításuk során – szakértelmetek mozgósítása mellett – gyors, minél optimálisabb megoldásokra legyetek képesek. Ezt bizonyítottátok a járványhelyzetben is, ahol például helytállásról, felelősségteljes hivatástudatról tettek tanúbizonyságot. Reméljük, az átvett követhetőségben már nem kell olyan rendkívüli napokat megélnünk, mint korábban, de lélekben érdemes felkészülni, és harcedzetten várni az esetleges újabb hullámot.

Itt van tehát az ősz újra, teljes kapacitással látjuk el a munkánkat, szállítjuk a budapestieket vagy a fővárosban tartózkodókat. Remélem, ki tudátok pihenni magatokat, fel tudátok töltődni lelkileg és szellemileg is, hogy továbbra is olyan magas szintű szakmaisággal, odaadással lássátok el a feladatokat, mint eddig!



Bolla Tibor
vezérigazgató

TARTALOM

HÍREK	4
INTERJÚ: SZEDLMAJER LÁSZLÓ	6
FOLYTATÓDNÁK A FELÚJÍTÁSOK.....	8
JOGI ESETEK	9
ESŐBEN ÉS SZÉLBEN.....	10
INTERJÚ: KOVÁCS PATRÍCIA.....	12
CSI BKV	14
KIBERBIZTONSÁG	15
GÖRDÜLŐ JÁTSZÓHÁZ: SIKERES TESZT	16

AMIKOR EGY ÁLOM TELJESÜL	18
ADAS VEZETÉSSEGÍTÉS.....	20
BKVLOG	21
ZÖLD HÍD, SÁRG VILLAMOSOK.....	22
HANGOD A FÖLD ALÓL	24
ELŐRE SC	25
A CSICSERGŐ RETIKÜL	26
TOP 10	28
RETRÓ	30

ÚJ MULTIFUNKCIÓS MERCEDES-BENZ UNIMOG ÉRKEZTET A BKV-HOZ

Egy eredményes közbeszerzést követően július közepén érkezett meg az első új, darus kosaras, Unimog típusú multifunkciós tehergépjármű a BKV kötelékébe, amely az állományban lévő, jelentősen túlfuttatott, daruzásra korlátozottan képes belszolgálati járművek kiváltását hivatott elősegíteni. Reményeink szerint az üzembehelyezést követően, illetve a megfelelő belső engedélyek birtokában rövid időn belül az üzemeltetés aktív „tagja” lehet.

Az Unimog a daru maximum 12 méteres gémkinyújtásával, maximum 7 méteres kitalpalási szélesség mellett 360 fokban képes munkát végezni. Megfelelő pozicionálás és kitalpalás esetén alkalmas lehet legfeljebb 5-6 tonna közötti terhek megemelésére, mozgatására és átrakására, így az üzemeltetés során felmerülő számos és szerteágazó emelési munkafolyamatban vesz majd részt.

Megkülönböztető jelzéssel ugyan nem rendelkezik, de egy esetleges havaria-helyzet esetén akár a műszaki mentésben is bevethető. A bilentésre is képes 1,8 x 2,2 méteres platón akár egy mentéshez szükséges egyéb kiegészítő eszközt, adaptert, emelő(ke)t is képes a helyszínre szállítani.

A szigetelt szerelőkosárral számos, magasban történő villanszereelési és egyéb karbantartási munka is elvégezhető. A daruvég két kör hidraulika-kivezetési ponttal is rendelkezik, így a meglévő adapterek (csipegető kanál, rotátor) is felszerelhetők rá, illetve a későbbiekben akár paletta emelő, valamint számos egyéb passzív és/vagy hidraulikus meghajtást igénylő eszköz is beszerezhető hozzá.

A jármű homlokfelületére egy szabványosított univerzális csatoló, eszköztároló lap is felkerült, amelyre hótoló, seprőgép, valamint más, akár hidraulikus meghajtású eszköz is csatlakoztatható.

Jövőre érkezhet még egy kételtű multifunkciós jármű adapterekkel és cserefelépítménnyel, így a jelenleg beszerzett Unimogra hóeke, illetve hóseprő adapter is felszerelhető lesz.



Hírek



NAGYJAVÍTÁSI MUNKÁLATOK A SIKLÓN 12 év után újra nagyjavítási munkálatok kezdődtek a Budavári Siklón, miután 2021. szeptember 1-jén megtörtént mindkét jármű kiemelése, majd elszállítása.

Legutóbb 2009. március 16-án történtek hasonló volumenű munkálatok, amikor a Fehér úti járműtelepen szedték darabokra a járművet, hogy néhány hét alatt felújítsák.

A nagyjavítási munkálatok mellett ezúttal pályafelújításra és sincserére is sor kerül annak érdekében, hogy decemberben megújult köntösben találkozhassanak újra a Budavári Siklóval utasaink.

A siklót hosszas várakozás után 1986. június 4-én nyitották meg ismét. Napjainkban az utaslétszám évi 500 ezer és 1 millió közöttire tehető.



MEGÚJULT A SZENTENDREI VÁROSI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI MÚZEUM ÁLLANDÓ KIÁLLÍTÁSA A Városi Tömegközlekedési Múzeum névre keresztelt ipartörténeti gyűjteményt 1992-ben, az 1914-ben épült HÉV-kocsisímben nyitottuk meg, vagyis éppen jövő évi 30 éves évfordulója előtt áll. Ennek apropóján a múzeum állandó tárlatának történeti termei tematikájukban és teljes anyagukban is megújultak.

A BKV múzeumának új kiállítása a fővárosi közösségi közlekedés történetén kalauzolja végig a látogatókat a kezdetektől egészen napjainkig, céges gyűjteményként nagy hangsúlyt fektetve a társaság múltjának bemutatására. A több száz fotót felvonultató tablókön keresztül a fontosabb közlekedéstörténeti események, a főváros fejlődése, az egyes közlekedési ágazatok, köztük a különleges közlekedési eszközök, a járműtelephelyek és az ikonikus járműtípusok ismertetése mellett olyan hétköznapi érdekességekbe is bepillantást nyerhetünk, mint a forgalmi dolgozók tevékenysége, a jegy- és bérletfajták változásai vagy az utastájékoztató eszközök fejlődése.

A szezonálisan, október végéig nyitva tartó múzeumban idén – előre meghirdetett időpontokban, amelyekről a BKV Zrt. honlapján és Facebook-oldalán folyamatosan tájékoztatunk – új kezdeményezésekkel várjuk a közlekedésrajongó látogatókat:

- szimulátoron próbálhatják ki a villamosvezetés élményét
- szakértő vezetéssel nyitjuk ki féltve őrzött járműveink belső terét is

VIRÁGBA BORULT A 47-49-ES VILLAMOS MIND A 25 MEGÁLLÓJA

A Holland Királyság Magyarországi Nagykövetsége átványos művészeti kiállítást szervezett a 47-49-es villamosvonal belvárosi szakaszának 25 megállójába, A gyönyörök kertje címmel. A Citylight plakátokon megjelenő, holland képzőművészek, fotóművészek és designerek által készített alkotások mindegyike Hollandia jelképét, a virágot ábrázolta valamilyen művészi formában és felfogásban.

Időről-időre találkozhatunk a BKV területein különböző kulturális és művészeti projektekkel, koncertekkel, kiállításokkal. A virágos kiállítás júliusban volt megtekinthető.



EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁST KÖTÖTT A BKV ÉS A KODOLÁNYI JÁNOS EGYETEM

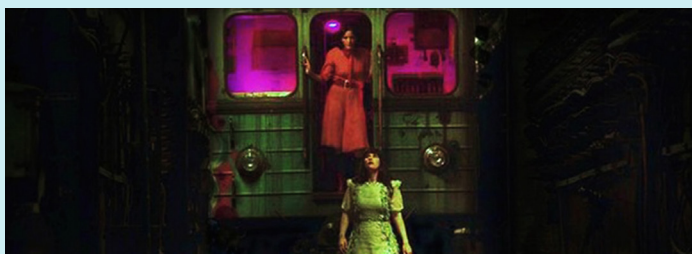
A BKV Zrt. és a Kodolányi János Egyetem 2021. augusztus 24-én aláírta azt a dokumentumot, amely új, az eddiginél is magasabb szintre emeli a közös munkát. A felek közötti partnerség egyszerre nyújt támogatást és segítséget a fejlődő felsőoktatási képzéshez, a diákok versenyképes szaktudásának megszerzéséhez, valamint a munkaerőpiaci sajátságokhoz való alkalmazkodáshoz.

Az együttműködés kiterjed többek között a képzésekre, a kompetencia fejlesztésre, valamint arra, hogy az egyes szakterületekhez kapcsolódó szakmai kérdések kapcsán a partnerek segítsék egymás munkáját. Ennek az összefogásnak elmélyítését és megerősítését célozta az az esemény, amelynek keretében 2021. augusztus 24-én aláírták az együttműködési megállapodást.

„A szakmai együttműködés lehetőséget biztosít többek között a felsőfokú duális képzés közös megvalósítására, a hallgatók kötelező szakmai gyakorlatának elvégzésére, BKV-specifikus képzések kialakítására és indítására, valamint hallgatói telephelylátogatások megszervezésére” – hangsúlyozta Dr. Takács Péter, a BKV vezérigazgató-helyettese.

„Ez a kapcsolat a 21. századi felsőoktatás legkorszerűbb módszertana, mert messzemenőig figyelembe veszi az egyetem, a vele partnerségben lévő cégek aktuális igényeit. Ezzel egyetemünk és a BKV jelentős lépést tett a kölcsönös előnyök alapján egy, a mainál korszerűbb felsőoktatási program megvalósítása érdekében” – emelte ki az együttműködés kapcsán Dr. Szabó Péter rektor.

Az oktatásért és a fenntartható jövőért tett erőfeszítés a legjobb befektetések egyike. Ezt a törvényszerűséget mindkét fél felismerte, és a jövőben mindent elkövet annak érdekében, hogy még sikeresebb, eredményesebb legyen a közös munka.



TRAVOLTA A METRÓBAN Ella Bleu Travolta, John Travolta lánya idén nyáron Budapesten forgatja élete első főszerepét. A Get Lost című filmben – amely az Alíz Csodaországban adaptációja – egy hátizsákkal indul el Európába, hogy beteljesítse édesanyja utolsó kívánságát. Végül fantasztikus kalandok után – miközben a budapesti metróban is megfordul – Magyarországon jut el Csodaországba...

RENDBEN LEZAJLOTT A LIBEGŐK ÉJSZAKÁJA Az elmaradt júliusi eseményt követően végül sikerült kárpótolnunk a libegőzni vágyókat, hiszen ezúttal az időjárás is lehetővé tette a Libegők Éjszakája megrendezését, immár ötödik alkalommal. A 2021. július 17-re elővételben megvásárolt jegyek 2021. augusztus 28-án érvényesek voltak.

A nagy sikerű augusztus 28-i rendezvényen a résztvevők egy csodálatos estét tölthettek a Zugligeti Libegőn, Budapest éjszakai panorámájában gyönyörködve. A libegő nemcsak napjainkban, hanem egészen a kezdetektől hatalmas népszerűségnek örvend. Építése 1969. március 24-én kezdődött, a speciális drótkötelek és a függőszékeket Ausztriából szereztek be. A zugligeti libegőt 1970. augusztus 20-án adták át.

MEGOLDJUK – EZ JELLEMZI A BKV-S HOZZÁÁLLÁST

NEM BIZTOS, HOGY MOST AZ ELEKTROMOS BUSZOK JELENTENEK MEGOLDÁST A BKV AUTÓBUSZFLOTTÁJÁNAK MEGÚJÍTÁSÁRA, A TROLIBUSZHÁLÓZAT FEJLESZTÉSÉVEL AZONBAN CSÖKKENTHETŐ LENNE A BELVÁROS LÉGSZENNYEZÉSE. MINDEN IDŐK LEGNAGYOBB BUDAPESTI BUSZOS PÓTLÁSÁRÓL, A GUMIKEREKŰ ÁGAZAT JELENÉRŐL ÉS A JÖVŐ KIHÍVÁSÁIRÓL BESZÉLGETTÜNK SZEDLMAJER LÁSZLÓ AUTÓBUSZ ÉS TROLIBUSZ ÜZEMELTETÉSI VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESSEL.

Július-augusztusban zajlott az utóbbi időszak, vagy talán a BKV történetének legnagyobb buszos pótlása, amikor is az M3 szinte teljes vonalán kellett pótlást biztosítani négy héten keresztül. Mit lát, hogyan teljesítette az ATÜI a feladatot?

Valószínűleg nem volt még ekkora nagyságrendű pótlás, a BKV történetében legalábbis biztos nem. Elég nehéz röviden értékelni. Több mint száz busz közlekedett hétköznap reggelente egy időben a pótláson.

Tudna mondani egy számot a nagyságrend jobb érzékeltetésére: hány buszt ad forgalomba a BKV?

Ha csak a BKV-t nézzük, nagyjából 800 buszt adunk forgalomba hétköznaponként. Ebből, a kiegészítő pótló járatokat nem számolva, direkt módon 109 közlekedett a metrópótláson. A számokból jól látszik mekkora plusz munkát, szervezőmunkát igénylő feladat volt ez. Nem akarok szentimentális lenni vagy túlbecsülni a dolgot, de a munkatársaim, akár a buszvezetők, akár a forgalom tervezésében és lebonyolításában részt vevő kollégáim, akár a végállomási ellátmányért felelős szakterület munkatársai komoly teljesítményt nyújtottak. A nyári kánikula idejére eső, extrém többletfeladattal terhelt időszak alatt semmilyen figyelemfelkeltő baleset, tüzeset, gázolás vagy a rossz tervezésből eredő több órás várakozás nem történt. Az interjú nyújtotta lehetőséget kihasználva ezúton is köszönöm mindenki munkáját, egyben arra is megragadom az alkalmat, hogy megköszönjem az összes ATÜI-s kolléga pandémia alatti helytállását. Kiemelten azokét a kollégákét – mint például a járművezetők, karbantartók, operatív irányítók – akiknek elvi lehetősége sem volt otthon maradni. Tudom, hogy a home office a covidtól függetlenül is érzékeny téma, nem szeretném,

ha félreértenének, és az otthonról dolgozóktól sem szeretném elvitatni, hogy becsületesen végezték a dolgukat ebben az időszakban, mindössze a folyamatosan „terepen” dolgozó kollégákra szeretném irányítani a figyelmet.

Ha nem csak az emberi oldalát nézzük a pótlásnak, a Társaság műszaki lehetőségeinek határát mennyire közelítette meg a feladat?

Azt mondják, az üzemeltetésben mindig van tartalék. Én is ezt vallom, és látom is reggelente a tartalék buszokat, de most közel jutottunk a terhelhetőség határához. Ősszel még közelebb leszünk, amikor majd az 50-es villamos pótlását is biztosítani kell. De azt is biztosan megoldjuk, mint mindig mindent, hiszen ez jellemzi a BKV-s hozzáállást! Megoldjuk annak ellenére, hogy a rendelkezésre álló járműpark finoman szólva is túlkoros, és még sorolhatnám... Egyébként kettős érzéseim vannak ezzel kapcsolatban: hibázunk-e vajon azzal, hogy mindig megoldjuk? Ha egyszer nemet mondana a rendszer, talán a mindenkori döntéshozó, tulajdonos, kormányzat, tehát, akinek ráhatása van a dolgokra, végre a komolyabb járműmegújítás irányába terelhetné a BKV-t is. De, ha nemet mondana a rendszer, az egyben egy újabb kiszervezés kockázatait is magában hordozná, amelynek során ki lehetne „szedni” a BKV-ból két-háromszáz autóbust, úgyhogy végül mindig odajut a rendszer, hogy „megoldjuk”. Persze az is fontos kérdés, hogy mindezt milyen áron tesszük. Nem biztos ugyanis, hogy gazdaságos a három-négyezer eurót érő húszéves autóbuszok vázszerelésére, klímájára, vagy motorjavítására több milliő forintot elkölteni. Az, hogy valaki eltölt mondjuk tíz munkaórát és megcsinálja, rendben van, hiszen ez a munkája, aminek természetesen szintén van egy jelen-

tős bérköltsége. Arra utalok, hogy borzasztó belső feszültséget okoz a mostani rendszer, de meg kell találni azt a szűk mezsgyét, amin végig lehet menni.

Lehet a „mindent megoldunk” helyzetnek olyan pozitív megközelítése, hogy a körülmények ösztönzik a kreativitást, nagyobb igényt támasztanak a szakmai tudással szemben?

Ne feledjük, hogy egy autóbuszon száz ember utazik. Ha egy olyan dolgot oldasz meg kreatívan, amit poén kreatívan megoldani, akkor legyen. Maximum születik belőle egy cikk a neten, ha valakinek nem tetszik, mert vizuálisan kifogásolható vagy valakinek az ízlése ellen való, de egy tizenhét tonnás busz kormányát vagy fékét nem szabad kreatívan megjavítani.

Természetesen nem is ebben az értelemben használtam a kreatív szót! Inkább arra gondolok, ha 10 évente megújulna a buszflotta, akkor nem szembesülnének a telephelyeken olyan javítási feladatokkal, amiket most meg kell oldaniuk.

Értem persze, és nagyon is fontos része a történetnek, hogy nálunk a mai napig olyan tudás van – ilyen például a vázjavítás – amiről nyugatabbra már nem is értik, mit jelent. Ott annyit tudnak, hogyha sérülés van, akkor lecserélik a sérült műanyag elemet. Az ATÜI-nél egy vázat szinte teljesen újra tudnak építeni a kompetens kollégák. Bár nem ez az elsődleges feladatunk, de ez a tudás a nosztalgia építésknél is nagyon jól használható. Ugyanakkor számítottunk arra, hogy ez a képesség pár éven belül el fog tűnni.

Miért?

A szükségszerű fejlődés előbb utóbb feleslegessé fogja tenni ezeket a képességeket. Aztán pedig olyan drága lesz az ilyen jellegű



szaktudás, amit egy közpénzből működő vállalat már nem fog tudni megengedni magának.

Tőlünk nyugatabbra mennyire foglalkoznak a nosztalgia járművekkel a közlekedési vállalatok?

Ahogy látom, arra figyelnek, hogy amit most vonnak ki, abból eltegyenek egy-egy darabot, újjáépítéssel kevésbé foglalkoznak. Érdekes történet, hogy a belgák visszavásároltak egyet azokból a Van Hool csuklósokból, amiket még 2009-ben vettünk Brüsszelből, majd a visszafényezést követően kiállították a közlekedési múzeumukban. Az ott korábban közlekedő ötféle csuklósból ez volt az egyetlen hiányzó típus.

A budapesti utakon öt típusnál jóval több közlekedik. Normális ez?

Nem normális, csak szükséges rossz. Annak idején kénytelenek voltunk több alkalommal használt buszokat beszerezni, egyszerre húsz-harminc darabot, hogy a további kiszervezéseket el tudjuk kerülni, ami sikerült is. De ez magával hozta azt, hogy ennyiféle típusunk és altípusunk van. Nem szabad ezt túlmisztifikálni. A legnagyobb probléma üzemeltetői szempontból ugyanis nem a sokféleség, hanem a már említett korosság, vagyis, hogy az átlagéletkor 15 év felett van. A 20 éves Van Hool pont ugyanúgy rossz, mint a 20 éves Volvo, mindkettő legnagyobb problémája pedig az, hogy 20 évesek.

Jöhet helyettük az egységes elektromos flotta?

Nem annyira egyszerű! Egyrészt adott a kérdés: meg tudjuk-e itélni, hogy vannak-e már az elektromos buszok műszakilag olyan fejlettségi szinten, hogy ilyen nagy mennyiségben vásároljunk belőle, másrészt az is kérdéses, nekünk elsődlegesen mire van most szükségünk. A választ is tudjuk: nagy mennyiségű

dízelbuszra van most szükségünk, fajlagosan ugyanis ez a legolcsóbb, és mivel erősen leromlott az állományunk, 3-4 év alatt körülbelül háromszáz darab Euro 6-os dízel beszerzésével nagyon komoly javulást tudnánk elérni a károsanyag kibocsátás szempontjából is. Ha majd Euro 3, illetve 4 fölé lesz az állomány, tehát a legrosszabbakat már ki tudtuk vonni a forgalomból, akkor lesz az elektromos a tovább lépés. Addig jó eséllyel fejlődhet is annyit a technológia, hogy komolyabb megoldásokkal tudjon szolgálatni. Egyébként alternatívaként ott lenne a sűrített földgáz üzemű, vagyis a CNG hajtás, amivel jók is az üzemeltetői tapasztalataink, de sajnos ez nem terjedt el. Illetve ott van még a hidrogén üzem, de arról még kevesebbet tudunk, mint az elektromos hajtásról. Évtizedes távolságba tenném a rendszer kiforrását.

A lokális károsanyagkibocsátás minimalizálása nagyon fontos elvárás, emiatt rendszerint a metró-, villamosközlekedést jelölik meg fejlesztendőként. Hogyan hathat ez a gumikerekű ágazatra az elektromos buszok nagyobb térnyeréséig?

Itt jön képbe a trolibuszkérdés. Van egy elég komoly trolibuszhálózatunk, ami sajnos java-részt a belvárost érinti, és azon belül is főleg azt a részt, aminek az utóbbi időben jelentősen átalakult a mobilitása, és a lakosság száma lecsökkent. Régen huszonhárom kocsis pörgött a 70-es vonalon, ma már a felénél is jóval kevesebb, mert már nincsen rá utasigény. De a belvárosi és a zuglói hálózat a modern trolibuszok önjáró képességét is figyelembe véve bázist adhatna egy olyan fejlesztéshez, amivel a lokális kibocsátást a legkritikusabb belső részeken akár nullára lehetne csökkenteni. Persze ehhez járműre van szükség, és sajnos a trolibusz nem olcsó mulatság.

A nosztalgia építésben is kamatoztatott tudást nem lehetne a hazai járműgyártás szolgálatába állítani? Nem juthatnánk így olcsóbban járművekhez?

Amennyire Kelenföldön láttuk, elvileg egyértelműen működhetne a dolog. Ugyanakkor úgy gondolom, a hazai buszgyártás jelenlegi állapota lehetetlenné teszi azt, hogy ebből bármilyen komolyabb gyártás létrejöjjön. Jelenleg azt látom és sokaknak szintén ez a véleménye, hogy részegységeket lehet gyártani, résztvekenységeket lehet végezni, akár a végszerelésben részt tudnánk venni, azonban önálló magyar buszgyártás már csak az erőforrások nemzetgazdasági szintű hiánya miatt is elképzelhetetlen. Talán a kilencvenes években, a kétezres évek elején újra lehetett volna kezdeni, de véleményem szerint ez a hajó már elment.

A végére engedjen meg egy személyes kérdést! Az olvasók nem látják, de az irodája tele van makettekkel. Ön készíti?

Csak kis részét készítettem én. Jobbára rendelem őket, vagy kis szériás „gyári” modelleket vásárolok. 2002-ben kerültem a BKV-hoz, és 2003-ban kezdtem érmegyűjtéssel, numizmatikával foglalkozni, aztán órákat gyűjtöttem. Bár a makettezés sincs ingyen, de az érme és óragyűjtés különösen költséges, így azokat abba kellett hagynom. A makettgyűjteményem több száz darabos, a rendben tartása komoly idő, de ennél sokkal jelentősebb fenntartói feladat a családi 36 darabos kerékpárgyűjteményünk üzemeltetése.

Kárpáthegyi Bálint



forrás: Czitrovszky Balázs és Csoknyay Pál György

MEGÚJULT A NAGYENYED UTCAI VILLAMOSVONAL

AZ 59-ES VILLAMOSVONAL NAGYENYED UTCAI SZAKASZÁNAK FELÚJÍTÁSÁT JÚNIUS 16-TÓL AUGUSZTUS 9-IG VÉGEZTÉK, A BEAVATKOZÁST PEDIG A PÁLYA LEROMLOTT ÁLLAPOTA INDOKOLTA. BÁR A HELYSZÍN ADOTTSÁGA KOMOLY KIHÍVÁST JELENTETT, A BERUHÁZÁSI ÉS MŰSZAKI FEJLESZTÉSI FŐOSZTÁLY PROJEKTJE HOSSZÚ TÁVÚ, GYORS ÉS KOMFORTOS VILLAMOSKÖZLEKEDÉST TESZ LEHETŐVÉ.

Idén nyáron, június 16. és augusztus 9. között valósult meg a Nagyenyed utcai villamosvágányok átépítése az Alkotás út és a Böszörményi út közötti szakaszon. A munkát a Beruházási és Műszaki Fejlesztési Főosztály koordinálása mellett megbízott kivitelező végezte. A pályaszakaszt érő jelentős terhelés, valamint a folyamatos közúti forgalom okozta állagromlás tette elodázhatatlanná a rekonstrukciót, az alkalmazott technológia kiválasztása során pedig a forgalmi, közlekedési, földrajzi és építészeti sajátosságokat is figyelembe vették az illetékesek.

Az egyik legkomolyabb próbatétel a meredek pályaszakasz, valamint az ebből eredő speciális igényeknek való megfelelés volt. Több hónapos egyeztetés folyt arról, hogy a villamosvágányok melletti igen szűk közúti sávokban hogyan tartható fenn a közlekedés úgy, hogy ezzel párhuzamosan az építési munkaterület, valamint a tényleges beavatkozás is biztosított legyen.

A megoldás az egyirányúsítás volt, ami szükségyszerűen érintette az autóbuszok közlekedési útvonalát is, ezért a BKK-val is hosszas párbe-

széd alakult ki, valamint helyszíni buszos próba előzte meg a forgalomtechnikai tervek elkészítését, illetve a majdani alkalmazását.

A másik komoly és megoldásra váró kihívást a pálya geometriája jelentette, mivel az 59-es villamosvonal átépítéssel érintett szakaszán közel tíz métert emelkedik a terepszint. Nem tűnhet soknak ez a szintemelkedés, viszont vasúti viszonylatban igen meredeknek számít. Az építés korszerű technológiával történt, a korábbi vágány helyére – a 4-es és 6-os villamosvonalon is használt és jól bevált – korszerű, előregyártott, sínkörülöntéses vasbetonlemezes felépítmény létesült. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy a régi és elhasználódott építmény elbontása után megtisztították a felületet, egy pontosan kiszíntezett alapbetonréteget építettek, majd erre egy rugalmas, zaj- és rezgéscsillapító hatású gumipaplant fektettek. Erre emelték rá a betongyárban előre legyártott, több tonna súlyú, harmincöt centiméter vastagságú vasbeton pályalemezeket. Ezekben a betonelemekben vályúkhhoz hasonló mélyedéseket alakítottak ki és ezekbe ragasztották be a sínnyalakat.

A pálya meredeksége éppen ekkor jelentett nagy nehézséget, hiszen a ragasztó öntéskor folyékony állapotú, így a sikeres kivitelezés hatalmas koncentrációt és szakértelmet követelt meg a kivitelezőtől.

Azért, hogy a meredek pályán a ragasztó csak és kizárólag az előre meghatározott helyre folyjon be, az építés lentől felfelé, kisebb szakaszokra osztva valósult meg. A külsős partner sikeresen és eredményesen vette az akadályokat, a rekonstrukció végig ütemterv szerint haladt, így a projekt is befejeződött az előzetesen meghatározott határidőig.

Az elkészült és átadott pályaszakasz – amihez hozzá tartozik a közvetlenül a pályához csatlakozó és megújult aszfaltburkolat is – kétszer 302 méter hosszú, nagy teherbírású, ellenáll a közúti és buszközlekedésnek, az alkalmazott technológiának köszönhetően pedig a szezonális javítások, beavatkozások időigénye is jelentősen csökkent.

Fenyvesi Máté

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.

Jog eset:

Házastársammal 11 éve élünk együtt, 10 évvel ezelőtt kötöttünk házasságot, 2 hónapja elköltöztünk otthonról, a válóper megindítása folyamatban van. A házastársam a minap arról tájékoztatott, hogy arra tekintettel, hogy vagyunközösségben élünk, igényt tart a közösen lakott, de az én tulajdonomban álló ház értékének felére. Más vagyonunk, aminek a sorsát rendezni kellene, nincs. A házát örököltem 13 évvel ezelőtt. A házassági életközösségünk ideje alatt értéknövelő beruházásokat nem végeztünk. Kérdésem, hogy házastársam jogosan követeli-e a ház felét.

Válasz:

A tapasztalatok azt mutatják, hogy még napjainkban is sok a tévhit és a bizonytalanság a házassági vagyonjog kapcsán, ezért az alábbiakban, illetve a következő lapszámokban részletesebben ismertetjük a kapcsolódó jogi szabályozást.

Ha házassági vagyonjogi szerződés – amelyről a későbbiekben lesz szó – eltérően nem rendelkezik, a házastársak között a házassági életközösség ideje alatt házassági vagyunközösség áll fenn. Házassági szerződés hiányában a házastársak osztatlan egyenlő arányú közös tulajdonába kerül mindaz, amit a házassági életközösség ideje alatt akár együttesen, akár külön-külön szereztek (közös vagyon), azon vagyontárgyak kivételével, amelyek valamelyik házastárs alább részletesebben is ismertetett különvagyonához tartoznak. A vagyunközösséghez tartozó tárgyakat mind egyik házastárs használhatja. A házastársak ugyanakkor főszabály szerint közösen kell viseljük a bármelyik házastárs által a vagyunközösség alatt vállalt kötelezettségből eredő tartozásokat is (így pl. a közösen vagy csak az egyik fél által felvett hitelt).

A házastársi vagyunközösség létrejöttének két feltétele van, egyrészt a házasság megkötése, másrészt a házassági életközösség keletkezése (amely az esetek többségében közös háztartásban, gazdasági közösségben és bensőséges érzelmi kapcsolatban történő együttélés esetén valósul meg). A törvény rendelkezése értelmében, ha a házasság megkötött, úgy kell tekinteni, hogy a házassági életközösség is létrejött. Amennyiben a házastársak a házasság előtt élettársakként éltek együtt, a vagyunközösség az együttélés kezdetétől jön létre, tehát a házasságkötést megelőző együttélés egybeolvad a házassági életközösséggel.

JOGI ESETEK

A JOGSEGÉLYSZOLGÁLATRÓL

A munkáltatóval szembeni jogvita kivételével bármilyen jogi kérdésben továbbra is várjuk a kollégák megkeresését. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a jogsegélyszolgálat igénybeviteléhez előzetes bejelentkezés szükséges. Ennek érdekében hívják a Jogi Iroda titkárságát a 061 461 6500 /11-233-as telefonszámon. A jogsegélyszolgálat ellátásának helyszíne: a Székház épülete, ideje: a járvány okozta speciális helyzetre tekintettel jelenleg eltérő napokon és időpontokban, amelyekről szintén a fent megjelölt telefonszámon tájékozódhatnak.

A házassági életközösség megszűnésével – amely jellemzően azzal valósul meg, hogy az egyik fél az életközösség megszüntetésének szándékával elköltözik otthonról – a vagyunközösség megszűnik. A vagyunközösség tehát nem a házasság, hanem az életközösség megszűnésével ér véget.

A házastárs különvagyonához tartozó legfontosabb vagyonelemek (tehát ami nem lesz közös):

- a házastársi vagyunközösség létrejöttékor meglévő vagyontárgy; a házastársi vagyunközösség fennállása alatt általa örökölt vagy részére ajándékozott vagyontárgy, és részére nyújtott ingyenes juttatás (pl. szülőtől örökölt házrész, szülőtől kapott autó);
- a házastársat, mint a szellemi tulajdon létrehozóját megillető vagyoni jog (pl. egy általa levédetett szabadalom felhasználási joga), kivéve a vagyunközösség fennállása alatt esedékes díjat;
- a személyét ért sérelemért kapott juttatás (pl. munkáltatóval szemben indított kártérítési perben megítélt összeg);
- a személyes használatára szolgáló szokásos mértékű vagyontárgy (pl. átlagos értékű bicikli, ruházat stb.); továbbá
- a különvagyonára értékén szerzett vagyontárgy és a különvagyonára helyébe lépő érték (így nem csak az általa a szülőjétől örökölt házrész, hanem pl. annak értékesítése esetén az ellenértéke, vagy az ellenértékből vásárolt lakás);
- az a tartozás (a törvényen alapuló tartozás (pl. gyerektartás) kivételével), amely a házassági életközösség megkezdése előtt keletkezett, továbbá a különvagyonba tartozó vagyontárggyal kapcsolatos fizetési kötelezettségek (pl. szülőtől örökölt ház rezsije);
- az életközösség fennállása alatt keletkezett olyan tartozás, amely a különvagyon megszerzésével vagy fenntartásával jár együtt (pl. öröklés esetén az öröklési illeték).

Lényeges, hogy a különvagyonnak az a haszna, amely a házassági életközösség fennállása alatt

a kezelési, fenntartási költségek és a terhek levonása után fennmarad (gondoljunk pl. egy lakás bérleti díjára), közös vagyon. Sokakban él az a tévhit, hogy valamelyik fél különvagyonába tartozó vagyonelem 5/10 év házasság után közös vagyonná válik. Ilyen általános szabályt a törvény nem tartalmaz! Kimondja ugyanakkor – és lehetséges, hogy ebből ered a félreértés –, hogy az a különvagyonhoz tartozó vagyontárgy, amely a mindennapi közös életvitelt szolgáló, szokásos mértékű berendezési és felszerelési tárgy helyébe lép, öt évi házassági életközösség után közös vagyonná válik. A rendelkezés célja, hogy a huzamosabb ideig tartó házasság esetén a házastársak által a mindennapokban használt bútorok, nem kiemelkedő értékű műszaki cikkek stb. eladásából, pótlásából származó vagyontárgy eredetét ne kelljen vizsgálni, az a törvény értelmében legyen közös vagyon – legalábbis egy idő után. Előfordulhat, hogy a különvagyon keveredik a közös vagyonnal. Például, amikor a különvagyon tárgyának értékén vásárolnak a felek új vagyontárgyat úgy, hogy értékéhez a közös vagyonból hozzátesznek. Ez esetben fontos a keveredés, az értékek utólagos bizonyíthatósága, ez alapján lehet adott esetben tulajdoni, illetve megtérítési igényt érvényesíteni a másik féllel szemben.

A feltett konkrét kérdésre válaszolva: a megkereső házastársának követelése nem megalapozott, ugyanis az érintett ingatlan a megkereső különvagyonába tartozik, mivel azt a megkereső a házassági vagyunközösség létrejöttét megelőzően szerezte. Megjegyezzük, tekintettel arra, hogy megkereső a házhoz öröklés útján jutott, ezen az sem változtatna, ha az öröklés a házassági vagyunközösség fennállta alatt következett volna be, az ingatlan ekkor is a különvagyonára lenne.

A következő lapszámokban a házassági vagyonjogi szerződéssel és a vagyonmegosztással folytatjuk...

Jogi Iroda

NYÁRI NEHÉZSÉGEK BUSZON, VILLAMOSON, A FORGALOM FENNTARTÁSÁBAN

LASSAN HOZZÁSZOKHATUNK, HOGY A KLÍMAVÁLTOZÁS NYOMÁN JÁRMŰVEZETŐI, KÖZLEKÉDÉSBIZTONSÁGI FELADATAINK NAGYOBB ERŐPRÓBA ELÉ ÁLLÍTANAK MINKET A SZÉLSŐSÉGES VÁLÓ NYARAKON, MINT AZ ENYHE TELEKEN. KÁNIKULA-, ÉS ZIVATAR-ÉLMÉNYEIKRŐL KÉRDEZTÜK KOLLÉGÁINKAT.

Falusi László Ádám 4 éve az ATÜI Dél-Pesti Divíziójának autóbuszvezetője. A garázs által delegált vonalak szinte mindegyikén dolgozott már, legtöbbet a 99-es 123-as, 54-es, M3-pótló és a 9-es vonalakon. Idén harmadik éve indul a Társaság autóbuszvezető ügyességi versenyén is. Munka után felesége és három gyermekük, két macska, kutya várja haza. Hobbi szinten szívesen repülő-szimulátorozik.

- Mikor a garázsban megkapom a munkalapot és hozzá a forgalmit, már nagyjából tudom is hogy milyen lesz a napom. Az új Mercedesen kifogástalanul működik a klímaberendezés, a régebbi típusok esetében már változatosabb a tapasztalat. Sajnos még mindig előfordul, hogy olyan buszon kell szolgálatot teljesíteni, amelyikben egyáltalán nincs légkondicionáló. Ehhez kénytelenek vagyunk alkalmazkodni, a ruházatot szellősebbre venni: rövidnadrág, az ing nem betűrve, nyakkendő nélkül. Hőségriadó idején kis méretű törölközőt bevezetve teszlek a tarkómra, meglepően tudja javítani a komfortérzetet. A vezetőfülkében a nagy szélvédő mögött bőven 40 fok felett van a hőmérséklet. Hosszú órákon át ezen a hőmérsékleten dolgozva dekoncentrálttá, enerválttá válik a járművezető. Megnö a reakcióidő, és hibázni is könnyebb. Egy ilyen nap után sokkal fáradtabban érünk haza. Ami



az utasokat illeti, a többség tudomásul veszi, hogy nincs klíma. Persze évente egyszer mindig van valaki, aki megkérdezi, hogy miért nem kapcsolom be a klímát, és hogy biztos rajtuk spórolok.

Néhány éve egy hatalmas zivatart éltem meg. A 99-esen tartottam a Blaha felé, amikor a Kőrös utcai megállóhoz érve olyan szinten sza-

kadt le az ég, hogy a leszállni igyekvő utasok meggondolták magukat. Mindez délelőtt 11 óra körül történt, kellemes nyári időben, de olyan sűrű volt a zivatar, hogy a látótávolság drasztikusan lecsökkent. A forgalom szinte teljesen megállt. A személyautók félre álltak és várták, hogy vége legyen az égi áldásnak. Jóformán csak a buszok közlekedtek.



Szepesi Pállal a 12-es, 14-es, 41-es és 37A villamosok vezetőfülkéjében találkozhatunk. Pali – akinek hobbjai a mozgás – a novembert egészen biztosan ünnepléssel tölti majd, hiszen 41. születésnapját, majd pár napra rá önállósításának 2. évfordulóját ünnepelheti. Felesége és gyermeke várja haza nap mint nap az Angyalföld kocsiszinéből. Bár nem régóta dolgozik a cégnél, egy nem akármilyen nyári vihar-története már neki is van.

- Mikor leszakadt az ég és eléggé megbénult a budapesti közlekedés, mi villamosvezetők is rendesen megkínlódtunk az időjárás viszonyaitól. Ezen a napon történt, hogy a Margit híd Budai hídfő megálló előtt a viharos szél a pályára sodort egy nagy méretű, kerek, szemetes konténert. A brutális esőmennyiség ellenére úgy döntöttem, eltávolítom az útból, de – hogy ne fázzak meg –, levettem a pólót és a cipőt, majd egy szál gatyában kimentem eltávolítani a villamospályáról a kukát. Néztek is rendesen az utasok, ahogy a villamosvezető félmeztelenül akciózik a zuhogó esőben. Ezután visszaültem a fülkébe, és bekapcsoltam a fűtést, hogy megszáradjak, majd visszavettem a száraz ruháimat.

A kamaraerdei kisboltba menet, újra neki kellett vetköznöm rövidnadrágra, hogy ne legyenek csurom vizesek a ruháim. Mire a boltos csak meg is kérdezte: akkor már miért nem vetted le azt is? Én meg persze csak mosolyogtam. Csapzottan értem vissza a kollégákhoz, kicsit még élcelődtek rajtam. De a lényeg, hogy nem fáztam meg!



Bocznán Adrienn 2003-tól dolgozik Társaságunknál, 15 évet villamos-járművezetőként teljesített, majd a forgalomfelügyelthez került, mint végállomási diszpécser, jelenleg a Fődiszpécseri és zavarelhárító szolgálatnál, mint központi

diszpécser dolgozik. Sokirányú tapasztalatai alapján számolt be nekünk az üzemeltetés nyári nehézségeiről.

- A hirtelen esőzések során a pályatest víz alá kerülhet, ha a nagy vízmennyiséget a csatornák nem tudják elnyelni. Ilyenkor nem lehet látni a váltókat, ezért a villamossal nem szabad tovább haladni. Ha a villamosvezető nem látja a váltót, azt sem fogja látni, hogy működőképes-e, az esővíz ugyanis hordalékkal, homokkal tömíthette el. A biztonságos áthaladáshoz helyszíni felügyeletre van szükség.

Nagyobb viharok esetén a viharos szél a fákat időnként rádönti a felsővezetékre, akár az éppen ott közlekedő villamosra. Ilyenkor előre kell látni a lehetséges veszélyforrásokat, hogy időben fel lehessen rá készülni. Ebben segít a vonalismeret és a megváltozott környezet felismerése. A kötött pályánál ugyanis jelentősebb szerepe van a preventív vezetésnek.

A megváltozott időjárási viszonyok kihatással vannak a forgalomfelügyelet munkájára is. Összehangolt munkára van szükség a járművezetők, a társszolgálatok, és a hatóság munkatársai között, hogy zavartalanul fenn lehessen tartani a közlekedést. Az utazóközönség legfeljebb a pótlóbuszsal találkozhat, de nem látja azt a sok munkát, ami a színpalak mögött zajlik, még a pótlás után is.

A végállomási felügyeleten dolgozó diszpécser rendelkeznek a szükséges végzettséggel és jogosultsággal, átlátják a vasúti üzemi sajátosságokat, és a megfelelő utasításokkal tartják fenn a forgalmat, segítik a járművezetők munkáját, az utasok közlekedését. A BKV Fődiszpécseri szolgálata ennél már komplexebb feladat, mivel Budapest közlekedését kell koordinálni oly módon, hogy a lehető legkisebb fennakadás se gyűrűzzön tovább. Itt hangsúlyozottan összehangolt munka folyik, a kollégák szakmailag rendkívül felkészültek, és gyorsan képesek dönteni.

Weisz Gábor fődiszpécserként lát el szolgálatot, a nyári nagy melegben vagy zivatarok, viharok idején is segíti a közlekedés zavartalanágát, illetve biztonságát. A külső és belső társszolgálatok feladatainak összehangolása rendre komoly kihívás elé állítja, a forgalom fenntartása mellett az élet- és vagyonbiztonság megóvása is fontos feladata.

- A BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság által elrendelt hőségriadó esetén értesítjük az érintett Szakszolgálatokat, Divíziókat, akik intézkednek az úgynevezett hőleváltó személyek biztosításáról. Feladatukat az üzemviteli diszpécser koordinálja. A hőmérséklet emelkedése az infrastruktúraelemekre és a járművek műszaki állapotára is hatással van, ami meghibásodásokhoz vezethet – ez sokszor forgalmi beavatkozást igényel.



A hőség mellett időnként jelentős mértékű esőzések esetén kell biztosítani a különböző járműtípusok közlekedését. A Forgalmi Utasításban minden jármű számára meghatározzák, hogyan közlekedhet vízzel elöntött pályateszten, úttesten. Ilyenkor a váltók takarítására, az aluljárók járhatóságára több figyelmet kell fordítani, a vízelvezetést – akár az Fővárosi Csatornázási Művek vagy a katasztrófavédelem bevonásával – meg kell oldani. A növényzet ágainak megrogyása, felsővezetékre, pályára dőlése is komoly fennakadást okozhat, ebben az esetben is több szolgálat közreműködésére van szükség.

A forgalom fenntartása mellett az élet- és vagyonbiztonság megóvása a legfontosabb feladatunk, ilyen például az, amikor az esőzés villámlással jár. Ebben az esetben a például a felsővezeték-hibák javítása, karbantartása szünetel.

A BKV Fődiszpécseri Csoport munkatársai – munkakörükből adódóan – az érintett helyszínektől távol, a szolgálati helyükről koordinálják a zavarelhárítási feladatokat. A helyszínekre irányított egységek a diszpécserek fülei, szemei, ők tartják a kapcsolatot is a helyszínen tevékenykedő társszolgálatok munkatársaival. Nincs egyforma időjárási eset, bár hasonlóságok előfordulnak. A BKV fődiszpécserként a forgalom fenntartásához szükséges humán erőkapacitás, technikai eszközök és infrastruktúraelemek biztosítására, illetve ezek észszerű felhasználására kell figyelmet fordítani. Munkánk lényege, hogy a társszolgálatokkal összefogva, a korábban történt esetek elhárításának tanulságait levonva mindig megtaláljuk a legjobb megoldást.

Hradzski Róbert, Fenyvesi Máté

„... A FEJEMBEN VAN KÁBÉ AZ ÖSSZES JÁRAT MENETRENDJE” – INTERJÚ KOVÁCS PATRÍCIÁVAL



KERESVE SEM TALÁLNÁNK OLYAT, AKI NE LÁTTA VAGY HALLOTTA VOLNA MÁR ŐT: SZÁMOS SZÍNHÁZI SZEREP, JÁTEKFILM, SOROZAT, TÉVÉMŰSOR, SZINKRONSZEREP, DE MÉG REKLÁM IS FÜZŐDIK A NEVÉHEZ. MEGNYILATKOZIK TÁRSADALMILAG FONTOS KÉRDÉSEKBEN, SZÍVÉN VISELI A KULTÚRA TERJESZTÉSÉT, VALAMINT AKTÍVAN KÖZREMŰKÖDIK A LÁTÁS-, ÉRTELMI- VAGY MOZGÁSSÉRÜLT GYERMEKEK ÉS CSALÁDJUK TÖMEGSPORTBA VALÓ BEVONÁSÁBAN. ÉS MINDEMELLETT MÉG ELŐSZERETETTEL BÉKÁVÉZIK IS. KOVÁCS PATRÍCIÁT KÉRDEZTÜK BUDAPESTHEZ FÜZŐDŐ VISZONYÁRÓL, KEDVENC JÁRATÁRÓL ÉS BKV-HOZ KÖTHETŐ ÉLMÉNYEIRŐL.

Többször nyilatkoztad már, hogy szereted Budapestet. Mitől más számodra ez a város, mint azok, amelyeket ismersz vagy ahol jártál már?

Egyszerűen azért, mert ez az otthonom. Vannak részei, ahol felnőttem vagy ahol huzamosabb ideig laktam, amiknek minden szegletét ismerem. Tudom a jó és a rossz oldalait. De a lényeg, hogy az otthonomnak tekintem. Sok helyen jártam már és vannak városok, amikért rajongok, de ezt az érzést csak Budapesten tudom érezni.

Vannak kedvenc helyeid, zugaid a városban, ahova szívesen jársz, ahova szívesen elbújsz?

Ahová szívesen elbújok, azt nem mondok el, mert akkor már megszűnne a varázsa. Nagyon kedvelem Budát, a gyermekkorom ide kötődik és most is itt élek. De a kedvenc részem a 2-es villamos útvonala.

Mi az a 3 tanács, amit a „Városi közlekedők túlélő kézikönyve” -be írnál, ha téged kérnének fel a szerkesztésére?

Egyetlen tanácsom van: amikor már nagyon elegünk van, akkor egy pillanatra álljunk meg és képzeljük azt, hogy turisták vagyunk. És próbáljuk meg az ő szemükkel nézni ezt a várost. Ígérem, sokkal jobb lesz utána!

A BKV tipikusan az a hely, ahol nagyon különböző emberek verődnek össze hosszabb-rövidebb időre. Szoktál karaktereket lesni a járművön? Volt már olyan, hogy egy karakter felépítésében segített a közlekedés közben szerzett tapasztalatod?

Igen, abszolút! Egyébként is én azt tanultam a mestereimtől a Színművészetin, hogy egy színésznek mindig nyitott szemmel kell járnia és folyamatosan magába kell szívnia a karaktereket, amiket majd egyszer elő tud rángatni az emlékeiből, ha egy szerep úgy kívánja. És erre a közösségi közlekedés egy paradicsom.

Vannak állandó járatok, amelyekkel utazol, utaztál vagy olyanok, amelyeket valamiért különösen kedvelsz?

Mostanában már többet autózom, de rengeteget utaztam keresztül-kasul Budapesten tömegközlekedéssel, és kis túlzással állíthatom, hogy szerintem könnyedén eljutnék nagyobb utánajárás nélkül bárhová. A legkülső kerületeken kívül, a fejemben van kábé az összes járat menetrendje.

Utazás közben inkább inkognitóban szeretsz maradni, vagy szívesen beszélgetésbe elegyedsz azokkal, akik felismernek és köszönnek, esetleg megszólítanak?

Nem szeretek beszélgetni, inkább Mátyás királyososat játszom, amikor utazom. Ennek ellenére, amikor lelepleződöm, simán megszólítható vagyok és igyekszem rendelkezésre



állni egy rövidebb beszélgetésre, de alapvetően inkognitóban szeretek maradni.

Jegyes vagy bérletes típus vagy?

Már egy ideje inkább gyűjtőjegyes. Mindig van a pénztárcámban. Azért is autózom már többet, mert amióta elektromos autót vezetek, azóta környezetvédelmi és gazdasági szempontból is azt érzem, hogy megengedhetem magamnak. A lakhelyem, a gyerekem iskolája és a belvárosban lévő színházak, ahol dolgozom olyan nagy távolságra vannak egymástól, hogy egyszerűbb az életem autóval. Viszont ez nem volt mindig így. Amíg benzines autós voltam, addig mindig letettem az autót valahol és utána bérlettel utaztam tovább. Nincs egyszerűbb és kifizetődőbb forma.

A vírushelyzet miatt először csak megritkított nézőtérén, fél arcot takaró maszkban ülő nézőket láthattál a színpadról, később már őket sem, hiszen az online térbe terelődött a színházi világ. Színészként milyen érzés volt megtapasztalni a fokozatos elszigetelődést a nézőktől?

Nem volt könnyű, de szépen fokozatosan hozzászoktunk. Ráadásul születésétől fogva aktív tagja vagyok a SzínházTV-nek, amivel megpróbáltuk először csak túlélni ezt a helyzetet, aztán pedig rájöttünk, hogy ennek a fajta „színházbajárásnak” igenis van létjogosultsága, mert vannak határon túli vagy éppen kivándorolt magyarok, kisgyerekesek, vidékiek, akiknek szüksége van a magyar kultúrára, így én azt gondolom, hogy ha biztonsággal újra is indulnak a zárt téri színházak, az online színház akkor is megmarad.

Az online színház egészen más műfaj lehet, mint amit eddig ismertünk: színészek és nézők egyaránt. Sikerült ebben a közegben is megteremteni a színházi élményt? Milyen nehézségek, megoldandó problémák vagy helyzetek, esetleg előnyök bukkantak fel a SzínházTV életre keltése során, amelyekre nem is számítottatok?

Vannak előadások, amik nem alkalmasak arra, hogy a lehető legjobban közvetítsük, mert szcenikailag (a színház kialakítása, technikai berendezése – a szerk.) lehetetlen kihívásokat okoz. De vannak olyanok, amiknek meg kifejezetten jól tesz a kamera. Egész egyszerűen azért, mert olyan közelikben tudunk rögzíteni, hogy a néző egészen közel érezheti a színészt. Az a tapasztalatunk, hogy a közönség nagyon hálás ilyenkor.

Az, hogy a hosszú szabadúrást követően mégis „kikötöttél” a Vígszínházban, köszönhető annak, hogy az elmúlt időszak bizonytalansága után állandóságra vágytál?

Nem emiatt döntöttem így. Azért szerződtem vissza boldogan, mert nekem még van dolgom ott. Amikor eljöttem, akkor nem a Vígszínháznak fordítottam hátat, hanem az akkori vezetésnek. És nehezen, de mégis úgy kellett döntsek, hogy a szabadúrást választom. De tudtam, hogy egyszer még visszatérek. Nekem csodálatos volt ehhez a színházhoz tartozni és amikor Rudolf Péter megkeresett, hogy számítsa rám, azonnal igent mondtam.

Kovács Edina



CSI: A BKV HELYSZÍNELŐK

„A bizonyíték sosem hazudik, de az emberek igen!” Ez a visszatérő gondolat volt a népszerű amerikai CSI sorozat jelmondata. A BKV helyszínelőinek azonban sokkal barátságosabb a mottója: „Mi mindig azért megyünk helyszínelni, hogy – a törvényi kereteken belül – az összes résztvevőnek segítsünk.” Bár a kollégáinknak nem bűnesetek rögzítésével, felderítésével kell foglalkozniuk, de rázós helyszínelési szituációk az ő praxisukban is előfordulnak.

Helyszínelőink a Forgalmbiztonsági és -felügyeleti Szakszolgálathoz tartoznak és a nap 24 órájában készenlétben állnak azért, hogy bármikor indulhassanak és azonnal a helyszínre siethessenek, ha valamilyen baleset vagy káresemény, esetleg rongálás történne. A Helyszínelői csoport tagjai azokat a baleseteket, káreseményeket vizsgálják, amelyek kárrendezési eljárást vonnak maguk után. Ezek

leginkább azok a személyi sérüléssel és/vagy anyagi kárral járó közlekedési balesetek, illetve azok a tüzesetek, elemi károk, amelyekben valamilyen módon érintett a BKV. De ők foglalkoznak a gondatlanságból, rongálásból következő eseményekkel is.

Vegyük sorra, milyen feladatok, intézkedések várnak rájuk a helyszínre érkezve! Első és legfontosabb minden esetben az objektív ténymegállapítás, amelynek során fel kell mérniük a rendelkezésre álló adatok és információk alapján mi történt, ki okozta a káreseményt. Ennek érdekében kikérdezik az érintetteket, a szemtanúkat, lemérik a nyomokat, rögzítik a helyszínt, az azon belül elhelyezkedő tárgyakban, a járművekben esett sérüléseket. Ehhez a feladathoz olyan speciális eszközöket használnak, mint a jelölőspray, ami a nyomok rögzítésére szolgáló eszköz, a kerekesszámológép, amivel például egy útszakaszt

tudnak lemérni, mérőléc, amit a járművekhez támasztanak, hogy könnyebb legyen érzékelteni az arányokat. De legfontosabb munkaeszközük a fényképezőgép, amivel objektíven dokumentálni tudják a történeteket.

Felmerül a kérdés, mi kell ahhoz, hogy valaki ezt az izgalmas, olykor ugyancsak megterhelő, de mindenképpen felelősségteljes munkát végezhesse?

Korábban kizárólag az ORFK által indított tanfolyamon lehetett a szükséges tudást megszerezni, de 2017 óta a BKV saját baleseti helyszínelőképzésén is kitanulható a szakma. Az ide jelentkező kolléga tanulmányai során elsajátítja az ágazati szabályokat, a szakma gyakorlati részét.

Demjén Anikó

BIZTONSÁGOS BARANGOLÁS A KIBERTÉRBEN 4.

NE KERÜLJÜNK A VILÁGHÁLÓN ADATHALÁSZOK HÁLÓJÁBA!

A SOROZAT KORÁBBI ÍRÁSAIBAN A KIBERTÉRBEN RÁNK LESELKEDŐ VESZÉLYEK KÖZÜL A SZEMÉLYES ADATOK VÉDELME ÉS A NETES VÁSÁRLÁSOK SORÁN FELMERÜLŐ KOCKÁZATOKAT TEKINTETTÜK ÁT. MOST GÓRCSSÓ ALÁ VESSZÜK AZ ADATHALÁSZATRA SZAKOSODOTT BŰNÖZŐK MÓDSZEREIT, MEGNÉZZÜK, HOGYAN ISMERHETŐ FEL ÉS KERÜLHETŐ EL EGY ILYEN TÁMADÁS, NEHOGY HOROGRA AKADJUNK.

Az adatok kicsalása, az érzékeny információkkal való visszaélés és a zsarolás nem újkeletű bűnözői módszerek. Mára azonban életünk kikerülhetetlen része, hogy fontos információkat, adatokat, személyes, számunkra értékes és sokat jelentő dokumentumokat, fotókat tároljunk a kibertérben, számítógépeinken vagy egyéb, online hozzáférést biztosító eszközeinken. Ahogyan lakásunk ajtaját sem hagyjuk tárva nyitva, úgy ezen eszközeinket is megfelelően kell védenünk a behatolás ellen.

A nigériai herceg levele

Az adathalászat, mint támadási mód, igen régi technika. Online térbe ültetett verziójának története az 1990-es évekre nyúlik vissza. Hazánkban egyszerű e-mailekkel kezdődött, amelyekben egy „nigériai herceg” rossz magyarsággal próbált pénzt és adatot kicsalni az áldozatoktól. Ez a csalás később önálló bűnözési ágazattá fejlődött. Mára a technológia fejlődésével ezen támadási forma szinte tökélyre lett fejlesztve, így, ha nem vagyunk elég körültekintők, könnyen áldozattá válhatunk.

Az adathalászat formái lehetnek a:

Vishing – telefonos hívással próbálnak meg adathoz jutni a támadók.

Spear phishing – célzott támadás, itt a célszemély egyes adatait már ismerik.

Smishing – SMS üzenetben kérik egy adathalász oldal meglátogatását.

CEO phishing – olyan támadás, amely cégvezetőket céloz meg.

Noha számos formája létezik, a mai napig a legelterjedtebb az adathalász e-mailek

kiküldése. A levélben már azonnal adatszolgáltatásra szólítanak fel, például egy pénzintézet vagy hatóság nevében, és egy linken keresztül az adott szervezet vagy hatóság weboldalának pontos mására irányítanak, ahol meg kell adni személyes-, bankkártya-, vagy azonosító adatainkat. Fontos látni, hogy ha egy felhasználó információbiztonsági tudatossága nem megfelelő, és kiadja például az online szolgáltatásokhoz használt azonosítóját és jelszavát, az adatokkal való visszaéléstől semmilyen biztonsági eszköz nem védi meg.

Hogyan ismerhetjük fel az adathalász e-maileket?

Nyelvezet:

Az első szembetűnő jel a levél nyelvezete, mivel a magyar nyelvű leveleket általában fordítóprogrammal készítik: ha nem megfelelő magyarsággal van megírva a szöveg, ha keveredik a tegeződés és magázódás a levélben belül vagy nem megfelelő ragozást használ az írója, illetve hiányoznak az ékezetek, akkor lehet gyanakodni, hogy éppen egy támadás célpontja vagyunk.

Feladó:

A fura e-mail címről érkező levél vagy az ismeretlen, szokatlan megnevezésű küldő láttán okunk van gyanakodni. Ha a címzett e-mail címe van feladóként behamisítva, már biztosak lehetünk abban, hogy nem jószándékú az e-mail.

Címzettek:

Árulkodó lehet a címzettek listája is, főleg, ha a feladó a címzett is egyben, vagy ha úgynevezett titkos másolatként kapjuk meg a levelet, elfedve a többi címzettet, de ennek ellenére a levél mégis személyes hangvételű.

Link a levélben:

Mindig vizsgáljuk meg, hogy a szövegben megjelenő link mire mutat. Ha az URL nem megszokott, az is gyanakvásra adhat okot. Vigyünk az egerünket a link fölé, de NE kattintsunk rá! Pár másodperc múlva megjelenik egy kereten belül a valós hivatkozás. Ha ez köszönőviszonyban sincs az eredeti linkkel, például egy teljesen más weboldalra mutat, akkor biztos, hogy átveréssel van dolgunk.

Váratlan nyeremény:

Mindig legyen gyanús, ha nyertünk valamit úgy, hogy nem is játszottunk! Nincsenek csodák és „ingyen vacsorák”, nem fognak pont minket vagy az e-mail címünket kisorsolni milliós nyereményekért!

Domain név:

Az adathalász oldalaknál mindig árulkodik a domain név, vagyis a weboldal címe. Ha már akár egy karakterrel is eltér az eredetitől – amit minden esetben ellenőrizzünk le – akkor biztosan csalással van dolgunk. Itt pedig igazán szemfülesnek kell lennünk, hiszen például az alábbi két weboldal cím csak látszólag ugyanaz: „apple.com”; „apple.com”! Nem is olyan könnyű felfedezni a különbséget, igaz?

Fontos tudni, hogy az adathalász weboldalak veszélye abban rejlik, hogy a támadók teljesen le tudják másolni egy szervezet weboldalát, megpróbálva egy hatóságnak vagy szolgáltatócégnek kiadni magukat.

Mindig legyünk tehát résen, hiszen a legjobb védekezés a megelőzés!

Kovács Edina



ÉLESBEN TESZTELTÜK A BKV LEGJÁTÉKOSABB JÁRMŰVÉT



Bár a járvány miatt egy időre a garázsba kényszerült a gyermekek örömeire Játszóbuszá alakított duplacsuklós Van Hool AGG 300 típusú autóbusz, első alkalommal egy kivételes csapat vette birtokba a BKV gördülő játszóházzá átépített járművét.

A BKV által megálmodott és kivitelezett Játszóbusz több szempontból is kuriózum Budapesten. A gördülő játszóház alapja egy Van Hool AGG 300 típusú autóbusz, amely az egyetlen duplacsuklós jármű a fővárosban. A belseje a gyermekek számára igazi különlegesség, hiszen ülések és kapaszkodók helyett önfeledt játékokra tervezett színes elemekkel van megtöltve. A külseje pedig valóban a gyermekek ízlése szerint lett dekorálva, hiszen rajzpályázat keretében kértük fel a rajzolni, festeni vágyó kicsiket, álmodják meg, milyennek



képzelik ők a közösségi közlekedést. Ezen rajzok segítségével készült el az autóbusz külső burkolatának díszítése.

A Játszóbusznak otthont adó Dél-pesti Autóbusz Divízió látta vendégül a rajzpályázaton nyertes gyermekek kis csapatát, akik nagy örömmel vetették bele magukat az önfeledt játékba.

A Játszóbusz mostantól nyílt napjaink, programjaink – gyermekek számára kínált – színtöltő lesz. A BKV Játszóbuszájának első, nagyközönség számára is nyitott rendezvénye a szeptemberi Autómentes Nap lesz, amelyre várunk minden érdeklődőt, és játszani vágyó gyermeket.





Benedek a metró telephelyen

AMIKOR EGY ÁLOM TELJESÜL

ÖRÖMMEL TAPASZTALJUK, HOGY A BKV-RAJONGÓK TÁBORA NEM CSAPPANT MEG AZ UTÓBBI MÁSFÉL ÉVBEN SEM, ÉS AZT IS MEGÁLLAPÍTHATJUK, HOGY A JÁRMŰVEINK ÉS TELEPHELYEINK IRÁNT ÉRDEKLŐDŐK KÖRE TOVÁBBRA IS IGEN VÁLTOZATOS KÉPET MUTAT: A KIS ÓVODÁSOKTÓL KEZDVE SZINTE MINDEN KOROSZTÁLYTÓL ÉRKEZNEK LÁTOGATÓI KÉRELMEK, A SZAKMAI SZEMPONTBÓL ÉRDEKLŐDŐKÖN KÍVÜL A HOBBI- ÉS HIVATÁSOS FOTÓSOKIG SOKAN SZERETNÉNEK BEJUTNI EGYÉNILEG IS TÁRSASÁGUNK TERÜLETEIRE, HOGY MEGCSODÁLHASSÁK, TESTKÖZELBŐL SZEMLÉLHESSÉK MEG AZ UTA-KON NAP MINT NAP LÁTHATÓ, VAGY ÉPPEN RITKÁN FELBUKKANÓ JÁRMŰVEINKET.

Kollégáink a napi munka mellett nem mindig tudnak időt szakítani arra, hogy a külső látogatókat kísérik, így az igények teljesítésére leginkább a nyílt napokon tudunk lehetőséget biztosítani. Mindig igyekeznek azonban időt szakítani a kérés teljesítésére akkor, ha valamilyen fogyatékkal élő, betegséggel küzdő, vagy éppen nehéz családi helyzetben lévő érdeklődőről van szó. Hiszen segíteni, örömet

okozni egy-egy rászorulóknak a segítőnek is jóleső még akkor is, ha a szabadidejét áldozza fel annak érdekében, hogy a másik embernek pár örömteli órát szerezzen.

A metrórajongó Benedek július 11-én, a 18. születésnapján látogathatott el az M2 Fehér úti járműtelepére, ahol Billing András szakszolgálatvezető kollégánk szeretettel,

kedvességgel vezette be a metró titokzatos világába. A fotón is látszik, hogy az autizmussal élő fiatalember milyen örömmel fogadta ezt a kedves meglepetést. Édesanyja az alábbi sorokkal köszönte meg a lehetőséget:

„Szeretném még egyszer megköszönni a nyitottságukat és felénk való jószágukat! Fantasztikus élmény volt Benedeknek a járműtelepen tett látogatás :)”



A 9,5 éves Marcit már 3 éves korában elbűvölték a metrószerelvények. Édesanyja így nyilatkozik erről: „Mi a bölcsi után nem játszótérre mentünk, hanem metrózni. Kikapcsolódásképpen a mai napig különböző országok metróit nézi a YouTube különféle csatornáin, kívülről tudja, hol és milyen metró van, milyen megállók vannak.” Ezúttal a kisöccse, Matyi is belekóstolhatott a metrók különleges világába az M2 Fehér úti járműtelepén. Lehet, hogy ő is elköteleződik és felnőve BKV-s lesz belőle? „Nagyon szépen köszönöm még egyszer! A kolléga nagyon kedves volt és türelmes!” – írta a látogatás után a gyerekek anyukája.

A kissé csendes és visszahúzódnak 6 éves Bálint a nagyszüleit is elcsábította egy különleges metróskalandra. Az izgalmas látnivalók azonban megoldották nyelvét, boldogan nézelődött és kérdezgette Billing András bácsit a szülinapi meglepetésként kapott járműteleplátogatás során. Önfeladt örömmel próbálta ki a vezetőüléseket is. Otthon lelkes beszámolót tartott: „Legjobb dolog az volt, amikor az ajtót nyitogattam és dudáltam. A régi orosz kocsiban nagyon jó volt a vezetőfülke és a metró alatt a motor is szuper volt, meg nagyon jó volt beindítan.”

A 8 éves Emil, aki édesanyja szavaival élve 2 éves kora óta „él-hal” a villamosokért, júliusban látogathatott el a Száva villamos kocsiszínbe, ahol azon kívül, hogy a kedvenc járműveit körüljárhatta, megcsodálhatta, még a villamosvezetést is kipróbálta, hiszen Bagosi

Attila és Szegedi Péter kollégáknak köszönhetően odaülhetett a remízben található szimulátorhoz. Reméljük, hogy ez a látogatás pár órára elfeledtette a kislíval a családot megviselő problémákat!

„Nagyon köszönjük a lehetőséget! Emil csak az autóban tudta meg hova megyünk, nagyon

izgatott lett és zavarban is volt. :) A remízben nagyon kedvesek voltak” – írta az anyukája, aki egyúttal azt is jelezte, hogy a pályaaorientációs napon szívesen ellátogatna ide a tanítványaival is.

Benett egyenesen Spanyolországból látogatót el hozzánk. Igaz, elsősorban a nagyszülei vonzották Budapestre, de itt tartózkodása alatt a legfontosabb programja mint mindig, most is a villamosozás volt. Ismeri a típusokat, kívülről fűjja a megállókát szinte az egész városban. Idén – Hraskó Tamás kollégáknak köszönhetően – körbejárhatta kedvenc járműveit a Hungária Villamos Kocsiszínben, bekkukkanthatott alájuk, és még egy CAF vezetőfülkéjébe is beülhetett.

A Troligarázs rendszeres látogatója Juhász László, akit Bokor Tamás szolgálatvezető munkatársunk minden esetben nagy empátiával fogad. A szentgotthárdi intézetből évi néhány alkalommal – a trolik kedvéért – kilátogató fiatalember saját, gondosan őrzött fotóalbumát gyarapítja a járműtelepen készült felvételekkel.

Konyher Mária Terézia

Emil a villamos vezetőülésben



SÍNRE KERÜLT AZ ADAS-RENDSZER

A BUDAPESTI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS MEGHATÁROZÓ SZEREPLŐI AZ UTASOK KÖRÉBEN IS NÉPSZERŰ VILLAMOSOK. A „HÍRNÉV” VISZONT KOMOLY FELELŐSSÉGGEL JÁR, AMIT LEGJOBBAN A BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉS ÉRDEKÉBEN HOZOTT FEJLESZTÉSEKKEL LEHET TÁPLÁLNI. A HUNGÁRIA KOCSISZÍNEN TESZTELT ADAS-RENDSZER EGYSZERRE TÁMOGATJA A JÁRMŰVEZETŐT, NÖVELI AZ UTASBIZTONSÁGOT, VALAMINT ÓVJA A FORGALOM TOVÁBBI RÉSZTVEVŐIT IS.

Mi is az az ADAS-rendszer?

Az ADAS (Advanced Driver-Assistance System) azt a fejlett vezetéstámogató rendszert jelenti, ami megkönnyíti és támogatja a járművezető munkáját. A járműbe telepített elektronikus rendszerek legnagyobb előnye, hogy hamarabb érzékelik a veszélyes vagy veszélyesnek vélt forgalmi szituációkat és veszjelzés leadásával felhívják a jármű vezetőjének figyelmét, ezzel elősegítve annak elkerülését.

Ezt a feladatát jellemzően a villamos kocsi-szekrényére helyezett kamerákkal, szenzorokkal látja el a rendszer, a beérkezett képanyagok és információk feldolgozása, valamint a járművezető értesítése pedig már a szoftver dolga. Ugyanakkor a jelenlegi rendszer nem avatkozik be a jármű menetdinamikájába, így a közlekedés biztonságáért továbbra is a járművezető felel.

Bárki, aki vezetett már személyautót az bizonyára tapasztalta, hogy mennyi impulzus éri a vezetőt az út során. Figyelnünk kell a forgalomra, a többi járműre, legyen az autó vagy kerékpár, esetleg elektromos roller, a jelzőlámpák jelzőképére, a gyalogosforgalomra. Ezek a hatások fokozottabban jelentkeznek az utasforgalmat lebonyolító felszíni közösségi közlekedési járművek esetében. Ebben a bábéli zűrzavarban segít eligazodni az ADAS-rendszer – a Siemens Mobility jelenlegi vezetéstámogató rendszere villamosokra az STA (Siemens Tram Assistant) szintén egy ADAS rendszer – ami felismeri a kockázatos helyzeteket, figyelmezteti a járművezetőket, a pályacsengő használatával a gyalogosokat, közlekedő partnereket, ezáltal segítséget nyújt a balesetek megelőzésében.

A tesztéről

A Hungária kocsiszínben július 27-én megtartott, úgynevezett ráfutásos teszten a BKV és a Siemens Mobility munkatársai is részt vettek,

a főszerepet pedig a 2001-es pályaszámú Combino villamosra, illetve az arra felszerelt vezetéstámogató rendszerre osztották. A teszt célja az STA-rendszer és a telepített eszközök beállítása, valamint kalibrálása volt, amit szisztematikus teszt-esetek futtatásával, mozgó járművel és álló akadályok (tesztbábu, személygépjármű) használatával sikeresen el is végeztek a szakemberek.

A minél részletesebb teszteredmény elérése komoly precizitást és odafigyelést igényelt a résztvevőktől, akik valamennyi ráfutás után egyeztettek a villamos vezetőjével a megszerzett benyomásokról, az aktuális teszt-eset futtatásánál tapasztalt STA-rendszerreakciókról, valamint a következő próbáról.

A teszt során a rendszer megbízhatóságát olyan forgalmi helyzetek szimulálásával vizsgálták, mint a sínen vagy az elsodrési zónában tartózkodó gyalogos, vagy személygépjármű. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy a villamost a teszt végrehajtásához az akadályok irányába a szükséges sebességre gyorsították. Az akadály, illetve a kritikus távolság elérésekor az STA-rendszer a járművezető számára látható és hallható helyi veszjelzést adott, így kollégánk a villamost az akadályok előtt biztonságosan le tudta fékezni.

A folytatás

A begyűjtött adatok komoly értékkel bírnak, amelynek eredményeit az illetékesek a teszt-sorozat következő szakaszában már kamatoztatni is tudják. Ez a szakasz pedig a rendszer úgynevezett „néma üzemmódban” való tesztelését jelenti, ami az 1-es, valamint a 4-es és 6-os vonalakon fog megvalósulni. A vizsgálat során a villamos már utasforgalomban, normál üzemmódban közlekedik, de anélkül, hogy a rendszer a járművezetőnek bármilyen jelzést adna, viszont folyamatosan adatokat gyűjt, amit a Siemens Mobility munkatársai

kielemeznek, illetve ha a begyűjtött adatok alapján szükséges, elvégzik a beállítások módosítását.



Összegzés

A technika fejlődésével párhuzamosan a vezetéstámogató rendszerek térnyerése is növekszik, az alkalmazott területek közé pedig már a közösségi közlekedés is beletartozik. A technológia képes mérsekelni az emberi tényezőkre (a forgalom résztvevőire) visszavezethető negatív események számát és mértékét, ezzel együtt pedig jelentősen hozzájárul a közlekedés biztonságosabbá válásához.

A villamosokon tesztelt rendszer egy igen komplex és szenzitív struktúra, jelentősége és hasznossága pedig megkérdőjelezhetetlen. Az alapos és időigényes tesztelés eredményeként olyan technológia alkalmazására nyílik majd lehetőségünk, ami nem csak a járművezető munkatársaink tevékenységét könnyíti meg, hanem az utasok és a főváros közlekedésbiztonsági szintjét is érezhetően emeli.

Fenyvesi Máté

FILMRE VISSZÜK

A VIDEÓS TARTALMAK NÉPSZERŰSÉGE TOVÁBBRA IS TÖRETLEN A KÖZÖSSÉGI- ÉS VIDEÓMEGOSZTÓ PLATFORMOKON, TÁRSASÁGUNK PEDIG SZÁMOS OLYAN REJTETT KINCCSEL, KULISSZATITOKKAL ÉS MÉG ENNÉL IS TÖBB ÉRDEKES ÉS KIVÉTELES KOLLÉGÁVAL BÍR, ÍGY SZINTE KIFOGYHATATLAN A MERÍTÉSI LEHETŐSÉGÜNK. A NAGYSIKERŰ BKV VLOG 3. ÉVADA JELENLEG IS KÉSZÜL, MÍG LEGÚJABB VIDEÓS SOROZATUNK, A BKV ARCAI EMBERKÖZELBE HOZZÁK A FŐVÁROS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK LÁTHATATLAN FŐSZEREPLŐIT.

A BKV arcai

Közel tízezen dolgozunk a BKV-nál, mindannyian egy-egy fogaskerekei, színfoltjai vagyunk a közlekedési ágazatnak. Ahány kolléga, annyi érdekes életút, történet és színes elmesélés. A rövid videókban munkatársaink büszkén mesélnek tapasztalataikról, gondolataikról, BKV-s életükről. A felvételeket társaságunk közösségi platformjain tesszük közzé, így mi, BKV-s kollégák megtudhatjuk, kik rejtőzködnek egy-egy ismerős név vagy arc mögött, míg utasaink megismerhetik, kik azok, akik a BKV folyton működő fogaskerekeit hajtják, kik azok a munkavállalók, aki kemény munkával és odaadással biztosítják a közösségi közlekedés zavartalan és folytonos lebonyolítását. Ezek a videók kiváló lehetőséget biztosítanak arra, hogy emberközelbe hozzuk Társaságunk arcait, így a közösségi közlekedést használók is megismerkedhetnek azokkal a munkatársainkkal, akik munkába, bevásárolni viszik őket, akik karban tartják a járműveket, vagy az infrastruktúra megóvásán tevékenykednek. Minél több bemutatkozó videó jut el az utasokhoz, az érdeklődőkhöz, annál inkább veti le Társaságunk egy arctalan, sokszor egy nagyon zártnak tűnő és ezáltal érdeklődésre méltatlan nagyvállalatnak a leplét, és válik egy saját identitással bíró, élettel, értékkel teli munkahellyé.

BKV Vlog – 3. évad!

Fogalmazhatunk úgy is, hogy a BKV Vlog „rég motoros” Társaságunk videós aktivitásában, hiszen 2019 szeptemberében debütált YouTube-csatornánkon. A tapasztalatok szerint meg is találta azt a réteget, amelynek olyan tartalommal tud szolgálni, ami máshol nem hozzáférhető. A kattintási és megtekintési adatokból jól látható, hogy mely részek, tematikák azok, amik elnyerték a nézők tetszését. Ezeket a visszajelzéseket pedig kamatoztatni is lehet, sőt, fogjuk is a jövőben, hiszen lapzártánkkor már javában zajlanak a BKV Vlog harmadik évadának forgatási munkálatai.



Továbbra is arra fókuszálunk, hogy olyan kulisszatitkokkal, érdekességekkel ismer-tessük meg a közönséget, amikkel más formában nem volna lehetőségük találkozni. A vlogrészekben szakértő munkatársaink ka-lauszolják el a nézőket a BKV különleges, sokak számára ismeretlen, talán kicsit misztikusnak is tűnő világába, és mutatják meg, milyen ösz-szetett a mi világunk.

A sorozat harmadik évadában is folytatjuk a különleges helyszínek, járművek, beren-dezések megismertetését, így ellátogatunk

többek között az M4 Szent Gellért téri állomásának liftaknájába, illetve a Kertész áram-átalakítóba, de rövid sétát teszünk a Székház tetején is, hogy az ott létesített napelemes rendszert megismerhessük, valamint megtekinthetjük a Mérővilamost, és azokat a nem mindennapi tárgyakat is, amiket a Talált tárgy Kezelőszégen őriznek.

Fenyvesi Máté



ZÖLD HÍD SÁRGA VILLAMOSOKKAL

– 125 ÉVE ADTÁK ÁT AZ AKKOR FERENCZ JÓZSEF NÉVÉT VISELŐ SZABADSÁG HIDAT

1896. OKTÓBER 4-ÉN ADTÁK ÁT AZ AKKOR FERENCZ JÓZSEF NÉVRE KERESZTELT, KÉSŐBB SZABADSÁG HÍD NÉVEN ÚJJÁÉLEDT BUDAPESTI DUNA-HIDAT. A FŐVÁROS LEGRÖVIDEBB DUNAI ÁTKELŐJE MŰEMLÉKI JELLEGE, RENDKÍVÜLI SZÉPSÉGE MIATT NEMCSAK A TURISTÁK KÖRÉBEN NÉPSZERŰ, A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉS FONTOS ELEME IS.

Új híd épül

A Millennium előtt az 1849-ben átadott Lánchíd, az 1876-ban elkészült Margit híd és az egy évvel később megnyitott Déli összekötő vasúti híd kapcsolta össze a főváros budai és pesti oldalát. 1885-ben törvény (XXI. tc.) született további fővárosi Duna-hidak építéséről, amelyben meghatározták, hogy ha a hídvámokból befolyó éves bevétel meghaladja a 650 000 forintot, az ezen felüli összeget új híd építésére kell fordítani. Ennek teljesülése után

1893-ban szintén törvényben rögzítették (XIV. tc.) a Fővám teret a Gellért (akkor Sáros) fűrdővel, valamint az Eskü teret a Rudas fürdővel összekötő híd megépítését. Felállításukat a rohamosan fejlődő főváros növekvő igényei mellett a millenniumi ünnepségek előkészületei is sürgették.

A két híd építésére a Kereskedelmi Minisztérium nemzetközi tervpályázatot írt ki. A Fővám téri hídra huszonegy pályamű érkezett, amelyek közül – a szolnoki vasúti Tisza-híddal és a ko-

máromi Duna-híddal ismertté vált – Feketeházy János munkája lett a kiválasztott. Feketeházy elképzelése, valamint Gállik István, Beke József és Jurkinyi Jenő részlettervei szerint 1894 szeptemberében kezdődtek meg a munkálatok. Az első kizárólag hazai erővel megalkotott budapesti Duna-híd rácsos fém szerkezetet kapott, mintegy ötezer tonnás acélszerkezetének gyártását és szerelését a Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára végezte. A pilléreken nyugvó kapuzatokat Nagy Virgil tervei alapján két-két



turulszoborral és a magyar címerrel díszítették. A hídfőknél mindkét oldalon egy-egy vámszerződő ház épült. Kivilágítását elektromos- és gázlámpákkal, az útburkolatot bükkfakockákból oldották meg, az útpálya két oldalára villamossínek kerültek. A zöld színűre festett híd 1896 augusztusára készült el.

Millenniumi hídavatás

A híd ünnepélyes átadásra a millenniumi ünnepségsorozat keretében, 1896. október 4-én került sor. A hídavatáson az uralkodó, Ferenc József is részt vett. A korabeli beszámolók szerint egy elektromos szerkezet segítségével saját kezűleg illesztette be a helyére az utolsó, ezüstből készült szegecszet, jelképesen lezárva ezzel az építkezést. Miután az uralkodó a „legkegyelmesebben hozzájárulni méltóztatott”, hogy a hidat róla nevezzék el, Ferenc József hídnak keresztelték az új átkelőt. (A még épülő, szomszédos híd Erzsébet királyné után kapta nevét, így a két híd is – az uralkodóhoz és feleségéhez hasonlóan – egy párt alkotott.)

A fővárosi közlekedés vérkeringésében

A híd rövid időn belül a főváros egyik fontos közlekedési csomópontja lett. 1898. május 31-én indult meg a hídpálya két szélén elhelyezett vágányokon az akkor még alsóvezetékű villamosközlekedés. A járatot a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) üzemeltette. A vonal a Fővám térről kiindulva a Gellért téren és rakparton, az Attila, a Krisztina és a Margit körúton keresztül a Széna térig vezetett, és ott csatlakozott a már korábban kiépített zugligeti vonalhoz. Ugyanezen év végén adták át a hídon áthaladó, Kelenföldi pályaudvarhoz vezető vonalat is. 1923-ban e vonalaknál is áttértek a felső vezetékes rendszerre, ennek megfelelően építették ki áramellátásukat a hídon is. 1938-ban újabb átalakítást végeztek a villamosközlekedéssel összefüggésben, a vágányokat ekkor helyezték át a híd közepére. 1928 szeptemberében a menetrendszerinti autóbusz-közlekedés is elindult a hídon.

Az 1-es számjelzésű, Andrássy út felől közlekedő autóbuszok a hídon keresztül haladtak át a Gellért térre.

Pusztulás és újjáépítés

A többi fővárosi Duna-híddal hasonlóan a Ferenc József híd sem kerülte el a második világháború pusztítását. Budapest ostroma alatt, 1945. január 16-án robbantották fel a Vörös Hadsereg elől visszavonuló németek. Néhány héttel később szovjet katonai alakulatok a híd romjain ideiglenes megoldásként pontonhidat építettek, amelyet kilenc hónappal később egy jégzajlás sodort el.

1946 tavaszán Sávoly Pál irányítása alatt kezdődött meg a híd újjáépítése, 1946. augusztus 20-án pedig már át is adták a forgalomnak. Elemeit a MÁVAG gyártotta és szerelte a felrobbantott hídroncok anyagának felhasználásával. Érdekesség, hogy az eredeti szerkezet egy darabja alacsony vízállás esetén ma is látszik a budai pillér közelében. A középső hídrészt az 1894-es tervek alapján gyártották le, és a parton szerelték össze 50 tonnás elemekké, majd úszódaruk segítségével emelték a helyükre, és csatlakoztatták a meglevő szerkezetekhez. A középső tartó 120 tonnás egysége 1946 júliusában került a helyére. A felrobbantott budapesti hidak közül elsőként helyreállított átkelő nemcsak új, szürke színt, hanem új nevet is kapott. Az új politikai rendszerben az uralkodói név már nem csengett olyan jól, ekkor változott elnevezése a máig használatos Szabadság hídra. Az 1946. augusztus 20-i átadás napján elsőként egy olyan villamos haladt át a hídon, amelyet a felrobbantott Margit híddal Dunába zuhant járművekből állítottak össze. Vezetője szintén a Margit hídi robbantás túlélője volt.

A későbbi évtizedek

A következő évtizedekben többször került sor a Szabadság híd felújítására, kisebb-nagyobb javításaira. 1950-ben a pesti hídfőben nyílt meg az első pesti aluljáró a 2-es villamos és a gyalogosok számára. Az 1980-as évek felújí-

tásai során elbontották a teljes pályaszerkezetet, és helyébe vasbeton pályaelemeket építettek, ekkor kapta vissza eredeti zöld színét is a híd.

Az elhasználódás és a forgalomnövekedés miatt a 2000-es években ismét történtek rekonstrukciós munkálatok rajta. A 2007 és 2009 között zajló felújítás magában foglalta az acélszerkezet és a vasbeton pályák megerősítését, a pillérek és a hídfők javítását, az út- és a villamospálya, valamint a járdák átépítését, a műemléki rekonstrukciót, a régi díszítések restaurálását és a díszkivilágítás kiépítését. E felújítás előtt, 2007 augusztusában haladt át a hídon az utolsó, még a 47-es vonalon közlekedő Ganz UV villamos. Ezt követően, mintegy ötven éves pályafutás után vonták ki a típust a fővárosi forgalomból.

Míg korábban több villamosvonal is (42, 47, 49, 63) átvetett a hídon, a metróhálózat kiépülését követően alakult ki a híd ma is érintő villamosvonalak közlekedési rendje: napjainkban a 47-es és 49-es jelzésű villamosok haladnak át rajta. 1996-ban pedig az autóbusz-közlekedés is megszűnt a hídon.

2016-ban a Bartók Béla úti vágányátépítések miatt szünetelt a forgalom a Szabadság hídon, ezalatt szabadidős programok helyszínéül szolgált az építmény, a hidat nyári hétvégén azóta is többször birtokba vették a piknikezők.

Budapest egyik jelképe

A híd népszerűségéről, fővárosi jelképpé válásáról az egykori sláger is megemlékezett: „Ahol az ember fölmászik a fára, s a Turulmadárra, ott van Budapest”. Szépségét, építészeti jelentőségét igazolja, hogy 1987 óta a Duna-parti panoráma részeként az UNESCO Világörökség részét is képezi. Több hazai és külföldi híd építéséhez szolgált mintaként. Kínában – a Huawei dél-kínai campusában – a másolatát is felépítették.

Győrfi Judit

HANGOK A FÖLD ALÓL

BÁRMERRE JÁRUNK, HANGOK VESZNEK KÖRÜL MINKET: SEGÍTIKA MINDENNAPJAINKAT, SOKSZOR A BIZTONSÁGUNKRA IS VIGYÁZNAK, SŐT AZ ÉLETÜNKET IS MEGMENTHETIK. LEGTÖBBSZÖR MÉGSEM TUDUNK SEMMIT EZEKRŐL, NEM ISMERJÜK AZ EREDETÜKET. SOPHIE HAIGNEY UTÁNAJÁRT, HONNAN SZÁRMAZNAK A VILÁG METRÓINAK AJTÓZÁRÓDÁSRA FIGYELMEZTETŐ HANGJELZÉSEI. CIKKE AUGUSZTUS 13. ÓTA OLVASHATÓ A THE NEW YORK TIMES ONLINE KIADÁSÁBAN.



Mennyire szoros a kapcsolatot a közösségi közlekedéssel? Használod a mindennapokban?

Jelenleg New Yorkban élek, mielőtt ideköltöttem, két évig Londonban laktam. Mindkét városban a közösségi közlekedést használtam, használok.

Van kedvenc közlekedési eszközöd vagy esetleg olyan járat, amit különösen szeretsz?

Igen, a 19-es busszal sokat utazgattam Észak-Londonban. Szerettem, hogy utazás közben láthatom a várost, ahol lakom.

Mi fordította a figyelmed a metrók „csengőhangjai” felé?

Újságíróként kultúrával, művészettel, elsősorban vizuális művészetekkel foglalkozom. Szerettem felhívni a figyelmet olyan dolgokra, amelyek mindennapi életünk fontos részei, mégis többnyire elkerülik az emberek figyelmét: háttérzajok, különleges pillanatok a metróon, amik tovatűnnek mielőtt észrevennénk őket. Korábban írtam a háttérzajok iparáról, arról, hogyan választják ki, milyen zenét játszanak a reptereken, vagy mit szeretnek hallgatni az orvosok a műtőben, azonban ez a mostani volt az első komolyabb projektem, ami a közlekedéssel foglalkozott.

Csak metrók figyelmeztető jelzéseivel foglalkoztatok?

Többségében igen, de szerepel néhány hang elővárosi vasutakról is. Tizenhét különböző

hangot gyűjtöttünk a világ metróiból. Egy sor országban kutakodtunk, elsősorban érdekes hangokat kerestünk, de a metrók szép építészeti arculata is szempont volt. Szerettem volna, ha szerepel néhány, az olvasók számára jól ismert hang, mint például a New York-i metró „ding-dong” hangja, és néhány, amit a The New York Times olvasói talán még nem hallottak, mert messziről származnak, például Moszkvából.

Milyen nehézségekbe ütköztetek munka közben?

Elég nehéz volt némelyik hangjelzéshez hozzájutni, különösen figyelembe véve a nyelvi határokat. Néha a hangok történetét is nehéz volt kinyomozni, mert az alkotók nyugdíjba mentek, vagy munkahelyet váltottak, és nem maradt utánuk semmilyen feljegyzett információ.

Melyik hang, melyik történet volt a legérdekesebb?

A montreali, ami egy három hangból álló szignál. A történetét Benoit Clairoux montreali közlekedéstörténésztől tudtam meg. A 2018-ig közlekedő MR-63-as szerelvényeken volt egy egyenáramú szaggató nevű berendezés, ami a vontatómotorok vezérlését szolgálja a motorra jutó feszültség folyamatos változtatásával. Ez a berendezés a metró indulásakor három hangú emelkedő dallamot „játszik”, amit a metrókocsik felerősítenek (angolul dou-dou-dou hangutánzó szavakkal írják le

a csellóra vagy harsonára emlékeztető hangot – a szerk.). Amikor 2005-ben a közlekedési hatóság lehetséges figyelmeztető hangjelzéseket tesztelt, a legnépszerűbb a motor által kiadott három hangos dallamot imitáló jelzőhang lett. Ezért, amikor valaki beszállt egy ilyen vonatba, és az ajtók záródtak, először a szintetikus jelzőhang dú-dú-dú-ját lehetett hallani, aztán a metró indulásakor a motorból az igazi dú-dú-dú-t. Három egyszerű hang, ami egy jelentésűvé vált a várossal, akárcsak a füstölt hús. Enélkül a három hang nélkül Montreal és a montreali metró nem lenne ugyanaz. Sokan azt hiszik, hogy az ajtózárdást jelző szignál tisztelgés a zeneszerző Aaron Copland Fanfare for a Common Man című művének nyitódallama előtt, de ez csak véletlen egybeesés.

Hogyan került a listára a budapesti metró? Jár-tál már Magyarországon?

Még soha nem jártam Magyarországon. Képeket láttam a budapesti metróhálózatról, a kisföldalatti csodálatos csempéiről, fém-munkáiról, és arra gondoltam, érdemes lenne vele foglalkozni. Egy barátom viszont korábban járt már Budapesten, és mesélte, hogy a Gellért téri állomás különösen szép. Nagyon megérintettek a fotók, amiket láttam, valamikor szeretnék Budapestre látogatni.

Kárpáthegyí Bálint

„...NEM KELL ITT RAGADNI, CSAK HA TETSZIK!”

FEDEZZÜK FEL A BKV VÍZITELEPET, A KAJAK-KENU SZAKOSZTÁLYT!



Nyári délután sietek a BKV vízitepére a gyerekekért, amely nem messze a Pünkösdfürdői strandtól kitárt kapuval várja az érkezőket. A kerítés mögött nyüzsgő élet fogad: egy csapat fiatal nő éppen a sárkányhajót navigálja a nagykapun keresztül, nyurga fiúk – a lapátolástól megerősödött háttal – pedig a „fehér bálnát” tolják befelé. Kedvem lenne nekem is lapátot és mentőmellényt ragadni... Itt a Római-part északi végén ismerkedtem meg néhány hónappal ezelőtt a mosolygó szemű, összes hajú edzővel, István bácsival, amikor kisfiammal elbandukoltam a telepre, hogy a járványhelyzet miatt padlóra került iskolai testnevelésórákat ellensúlyozva valamilyen mozgásformát találjak az örökmozgó kölyköknek. Csak később tudtam meg, hogy Vaskuti István személyében azt az olimpiai bajnokot tisztelhetem, aki az 1980-as moszkvai olimpián kenu-párosban Foltán Lászlóval 500 méteren aranyérmet nyert.

Több mint 10 éve került a BKV Előre SC-hez, kezdetben a Sárkányanyákkal, egy női sárkányhajó csapattal foglalkozott, majd a nyugdíjba vonulását követően újra a fiatalok felé fordult és edző lett.

- A fiatalok számára fontos lenne, hogy sportoljanak, hiszen nagyon le vannak maradva mozgáskultúrában, keveset mozognak, sokkal többet kell az iskolában ücsörögniük, sokkal hosszabbak a tanítási időszakok, több órájuk van. Jól látható, hogy egy óvodás gyerek – aki

szinte szabadon mozoghat egész nap – még milyen jól néz ki, egészséges. Amikor aztán az iskolába kerül, és eltelik 3-4-5 év, már többségük hízásnak indul és a kezdődő hát és gerinc deformációk is megjelennek az egész napos üléstől – mondja a bajnok.

Arra a kérdésre, hogy mi a kajak és a kenu közötti különbség, így válaszolt: - Aki az egyszerű dolgokat szereti, a kajakozást választja, mivel majdnem a fotelből is lehet evezni. A kenu összetettebb, jóval labilisabb, szokatlan testhelyzetből kell evezni, térdelni kell benne, és hát kormányozni kell, nincsen benne kormány. A BKV dolgozóinak, illetve a kisgyerekes szülőknek a következőt üzeni – Hozzák le a gyerekeket és próbálják ki, nem kell itt ragadni, csak ha tetszik!

A vízitelep másik kulcsembere, Belcsik Ferenc vezetőedző néhány éve lett a BKV Kajak-kenu szakosztályának a vezetője. Ő a Honvédban szívta magába a sport szeretetét, olimpiai bajnokok mellett edzett, edzői a legnagyobbak közül kerültek ki. A komoly szakmai múlttal rendelkező kajakos mesternek határozott elképzelései vannak a szakosztály jövőjét illetően, bizakodva mesélt az itt zajló munkákról, amelyben három állományban lévő és két fő társadalmi munkában segíti. Elmondta: a BKV-hoz való tartozás azért is jó, mert ez egy nyitott társaság, sokféle ember és csapat van a telepen, amelyek együtt élnek, úgy mond szimbiózisban. Példaként említette

a Túraszakosztályt, amit Fejérvári Gábor vezet. A telepen számos sportot lehet űzni: kajak, kenu, sárkányhajó, van két konditerem, van egy nagy tanmedence, így a téli időszakban is tudnak evezős edzéseket tartani, ráadásnak pedig ott van a műfüves focipálya. Csapatépítést is vállalnak sárkányoztatással, meg bográcsózással.

Belcsik Ferenc úgy véli, ha nehezen is, de meg lehet a fiatalokat is szólítani – Olyan dolgokkal kell kezdeni a mozgásra nevelést, amit szeretnek, ami érdekli őket. Mindenképpen érdekesnek kell láttatni ezt a dolgot, és ha a gyerek elkezd érdeklődni és megfogad a környezettel, akkor meg is ragad.

8 évesektől a 12 éves korig várják a gyerekeket, hiszen mint mondja, a 8 éves gyerek már alkaltilag alkalmas a sportolásra.

A szakosztály jövőjét az életánypótlás együltként való működésben látja a vezetőedző, amelyre minden esély megvan. A BKV dolgozóknak, illetve a szülőknek a következőt üzeni – Fedezzék fel a telepünket, jöjjenek le bátran, hozzák le a gyerekeket, a felnőttek is jöjjenek le akár sárkányhajózni, próbálják ki, hogy milyen itt lenni. Azt javaslom, hogy amikor edzünk, akkor keressék fel a telepet – általában hétköznap délután négytől nyolcig – megnézhetik, kipróbálhatják!

Tólosné dr. Vass Katalin,
egy édesanya szemével

A CSICSERGŐ RETIKÜL TITKA

BERTA KATALIN 2016 ÓTA A METRÓ POLGÁRI VÉDELMI CSOPORT MUNKATÁRSA, ELŐADÓKÉNT ÉS SZAKOKTATÓKÉNT A METRÓ ÓVÓHELYEK FENNTARTÁSÁVAL ÉS KARBANTARTÁSÁVAL FOGLALKOZIK, RÉSZT VESZ A SEKTORPRÓBÁK MEGSZERVEZÉSÉBEN ÉS LEBONYOLÍTÁSÁBAN, VALAMIT A KOLLÉGÁK POLGÁRVÉDELMI OKTATÁSÁBAN IS. AMIKOR AZONBAN NEM A METRÓ ÓVÓHELYFUNKCIÓJÁNAK NAPIRÁKÉSZ MEGSZERVEZÉSÉVEL FOGLALKOZIK, HOBBIJÁNAK, VAGY INKÁBB MÁSIK HIVATÁSÁNAK ÉLVE A MADARAK MENTÉSÉNEK SZENTELI AZ IDEJE NAGY RÉSZÉT.

Elmondhatjuk, hogy Kata a föld alatt és az égen is otthon érzi magát. Hogyan kerül egy madármentő a metróbá? Mivel foglalkoztál korábban, és mi hozott hozzánk?

Állatorvosi asszisztens voltam közel 20 évig. Időközben az állatmentés kapcsán érdeklődni kezdtem a katasztrófavédelem iránt is, ezért elvégeztem ezt a szakot a Községi Egyetemen, majd ennek hatására váltottam, így a korábbi munkaköröm lett a hobbim: a védelemre szoruló állatok, különösen a madarak így is megtalálnak.

Vidéken, kertés házban nőttél fel, onnan ered az állatok iránti elkötelezettség?

Nem, budapesti vagyok, soha nem tartottunk állatokat, de valahogy mindig az életem részei voltak a kutyák, macskák, lovak.... A gimnáziumi évek alatt a szünetekben állatorvos mellett dolgoztam, és eljártam az állatkertbe, itt tanultam etológiát, viselkedéstudományt, itt kerültem közvetlen kapcsolatba az állatokkal.

Emlékszel, hogy mikor dőlt el, hogy neked állatokkal, állatvédelemmel kell foglalkoznod?

Az első ilyen intenzív élményem – az „aha-élmény” – az állatkertben ért. Választani kellett egy állatot, amelyikről etológiai megfigyelést kellett készíteni. Egy elég ritka állatot választottam, a tasmán ördögöt. Olyan közvetlen kapcsolatba kerültem vele, amit senki nem értett, hiszen ez az állat nem barátságos, közvetlen jószág. Hogy bennem mégis megbízott a fajtára nem jellemző módon, nagyon meghatározta a továbbiakat. Célul tűztam ki, hogy ezt a feltétel nélküli szeretetet viszonzom és erre törekedjek az állatmentési munka közben.

De hogyan kerültek képbe épp a madarak?

Az állatorvosi asszisztensi munka folyamán foglalkoztunk talált állatokkal is, azokon is



Az az általános vélemény, hogy a madarak nem elég okosak, nem biztos, hogy értik, hogy segíteni akarsz. Mi a tapasztalatod?

A galambok, a vajúfélék vagy kisebb énekesmadarak hozzászoktak az ember közelségéhez, így kevésbé megterhelő számukra, ha a mentés során az ember a szárnyai alá veszi őket, ez nekik kevésbé stresszes, mint egy vad ragadozómadárnak. A ragadozómadarak többsége – amikkel én dolgozom – tiltakozik a beavatkozás ellen akkor is, ha az életük múlik rajta. Ilyenek a karvalyok vagy más hasonló méretű ragadozók. Kivételek persze vannak, például a vörösvércsek pár nap alatt kezese tudnak lenni. A varjak pedig kivételesen intelligensek. Az egyik meglőtt varjú, Kaliber 2 hétig lábadozott nálunk, ezen idő alatt megtanult a legkisebb gyerekemmel, műanyag kupakkal itt a piros, hol a pirosat játszani. Dili úr, a szarka pedig – még csupasz fióka-ként került hozzánk – olyan élethűen utánozta a macskanyávogást, hogy egyszer vagy fél óráig kerestük indulás előtt a síró cicát, mire rájöttünk, hogy Dili úr az, bizonyára nem akarta, hogy elmenjünk otthonról.

Mi a teendőnk, ha sérült madarat találunk?

Először is stresszmentes környezetet kell neki biztosítani: le kell takarni, az a legjobb, ha be rakjuk egy cipősdobozba, és utána mielőbb elkezdünk keresni egy madármentő szervezetet. Ha felhív bennünket valaki, először is megtudakoljuk, van-e a madáron sérülés, mit tapasztal a megtaláló. Az alapján – különösen, ha még egy fotót is küld az állatról – meg tudjuk mondani, mi a tennivaló. Ha egy felnőtt madár fekszik a földön, kába, akkor megkérdezzük, nincs-e ott üvegfal vagy ablak, aminek nekirepülhetett, mert általában ez okoz ilyen tüneteket. Ebben az esetben a legtöbb, amit

próbáltunk segíteni, és közben feltűnt, hogy a madarakra sokkal kevesebben figyelnek, mint a négylábúakra, pedig ők is tudnak bajba kerülni, nekik is szükségük van a védelemre, emberi beavatkozásra. Ezzel a felismeréssel egyidőben, nagyjából 7-8 éve találtam egy szervezetet, a Fióka- és madármentést, ahol örömmel fogadták a jelentkezésemet.

tehetünk, hogy bedobozoljuk, hagyjuk pihenni, általában 1-2 óra múlva erőre kap és elrepül. Gyakran előfordul az is hogy látja a telefonáló, hogy a fiókák – különösen a rigók – a földön szaladgálnak, mert nem tudnak repülni. Ilyenkor ugyan kétségbeesve hívnak fel, de nem kell beavatkozni, elég figyelni, hogy érzéke-e a felnőtt madár, aki majd felettük repkedve vigyáz rájuk. Annál jobb nem is történhet egy fiókával, minthogy a szülőmadár gondoskodik róla és neveli fel. Ha ez mégsem történik meg, felajánlom, hogy hozza el hozzám, majd én nevelem pár hétig mielőtt kirepülhet.

Hogyan vagy te erre berendezkedve? Kertes házban élsz?

Lakásban, tehát korlátozottak a lehetőségeim. Arra törekszem, hogy a mennyiség ne menjen a minőség rovására, vagyis a nálam felnövő vagy gyógyuló madarak a lehető legjobb állapotban kerüljenek vissza a természetbe. A kisebb madarak egy kalitkában elvannak, aztán ahogy nőnek átkerülnek egy nagyobbba, amely ágakkal és búvóhelyekkel van berendezve, itt tudják használni a szárnyaikat, megtanulnak repülni, és ha már készen állnak, stabilan táplálkoznak, repülnek, akár nagyobb térben is (a szobában), akkor elengedjük őket, mehetnek a dolgukra.

Mennyi időt igényel naponta ez a munka?

Attól függ, milyen madarak vannak nálunk, általában a takarítással, gondozással együtt napi két óra elfoglaltság. A csupasz fiókák gondozása azonban speciálisabb technikai hátteret igényel, például a kitollasodásig inkubátorban kell őket tartani és két óránként kell etetni. Ilyenkor kerül képbe a „csicsergő retikül”, mivel a többi madaras kollégához hasonlóan, én is gyakran magammal viszem a munkahelyemre a fiókákat, máshogy nem tudnám megoldani az etetést.

Azt gondolom, sok áldozatot hozol, hiszen nem lehet könnyű madarakkal együtt élni. Van, aki segít?

Egyedül nevelem a három gyermekemet, a nagylányom már 16 éves, ő sokat tud segíteni, a középső 10, a legkisebb 9 éves. Mindegyik a saját korosztályának megfelelően kiveszi a részét a munkából, ebben nőttek fel, így nem is kérdés nekik, hogy ezzel foglalkozzanak, hiszen a mi életünk része a madarak segítése.

Van saját állatod is?

Van egy macskabaglyunk, mi neveltük fel, a Dunából halászták ki pelyhes, csukott szemű fióka korában. Valószínű, hogy amikor kiesett a fészekből, olyan vállóví sérülést szenvedett, ami nem törés ugyan, de amiatt soha nem fog biztonságosan repülni. Megpróbáltuk



elengedni, de csak rövideket röpködött és nem is próbált meg eltávolodni tőlünk. Neki van egy szép, nagy kovácsolt szobaröpdéje. Este, mikor hazamegyünk, ki szokott ülni hozzánk, persze nem kedveskedik, épp csak megtűri a közelségünket. Ezek kívül van kutyánk és vannak cicáink is, sokak szerint kicsit defektesek, mert nagy békességben, barátságban élnek a madarakkal is.

Miután elengeded a madarakat, nem szoktak visszatérni?

Megismerem őket, a nevükre is hallgatnak, de nem jönnek közel, legfeljebb megállnak és tisztas távolból figyelnek egy darabig.

Van kedvenc történeted, amit szívesen megosztanál velünk?

Egyszer hozzánk került egy egerészölyv: a teste egy autóbalesetben annyira összezúzódott, hogy az orvosok egyöntetűen altatást javasoltak. Én azonban szeretem az ilyen kihívásokat, ezért elhatároztam, hogy adok neki egy esélyt. Állatorvosi vezetéssel gyógyíttattam, szépen javulgatott is, de az egyik lábát az ideszerűlés miatt nem tudta kinyújtani. Van is róla egy aranyos kép, ahogy a lányom mellé felugrál az ágyra és ott gubbaszt. Végül egy alternatív szert is kipróbáltunk, ártani nem árt alapon, és 10 nap múlva már kapaszkodott, tépett ezzel a lábával is, viszont attól fogva már nem kereste a társaságunkat, sőt, egyre gorombább lett. Megértettük, hogy ezzel jelzi azt, most már menne a dolgára. Kivittük a városból egy szép helyre és elengedtük, ahol körözve egyre magasabbra és magasabbra emelkedett, mintha így búcsúzna tőlünk.

Van valami, összefoglaló, summázó üzeneted a számunkra?

A rászorultság kultakarótól független. Mind egy, hogy tolla van vagy szőre, csupasz, kétlábú vagy négy lábú, mindegyikőjüknek szüksége lehet a segítségre, hiszen mindenkinek egy élete van. Ha valaki szeretne ebben a munkában részt venni, keressen bennünket a Facebookon, a Fióka- és Madármentés oldalon, emblémánk egy kék kereszt, benne fehér madárral. Minden segítséget szívesen fogadunk!

Konyher Mária Terézia



ABKV SZÜKSÉG-SZOBÁJA

Évről évre rengeteg tárgy válik gazdátlanná, és csak néhányukat keresik utólag a tulajdonosuk. 2011-ben kiállítást is rendeztünk, ami különösen népszerű volt.

Most is mintha a Roxfortban elrejtett szükség-szobájába csöppentünk volna, amikor a Talált tárgyak raktárában kerestük a 10 legkülönlegesebb elhagyott tárgyat. Hosszas válogatás és sok-sok csodálkozás közepette ezeket a dolgokat válogattuk össze.

Néha nehéz elképzelni, mi történhetett, hogy leszálláskor elfelejti a tulajdonos magával vinni a mankóját vagy a fehér botját, esetleg a babakocsiját. Vagy miért marad a járművön egy sövényvágó vagy krikettütő?

+1 SÖRPAD
(trolibusz)

KÉP
(villamos)

BAROMÉTER
(metró)

KERÉKPÁR
(villamos)

ROLLER
(villamos)

KARDOK
(autóbusz)



TOP
10



JÁTÉK ASZTAL
(fogaskerekű)



MANKÓ
(autóbusz)



SÖVÉNYVÁGÓ
(villamos)



ÁLLAT HORDOZÓ
(autóbusz)

PIKNIK SZETT
(metró)

80 ÉVE VEZETTÉK BE A JOBB OLDALI KÖZLEKEDÉST

SOKAN NEM TUDJÁK, HOGY A MÚLT SZÁZAD ELSŐ FELÉBEN – AKÁRCSAK NAGY-BRITANNIÁN ÉS ÍRORSZÁGBAN A MAI NAPIG – BAL OLDALI KÖZLEKEDÉS VOLT MAGYARORSZÁGON ÉS EURÓPA MÁS ORSZÁGAIBAN IS. A HAZAI KÖZLEKEDÉS TÖRTÉNETÉNEK EGYIK LEGJELENTŐSEBB SZABÁLYMÓDOSÍTÁSÁRÓL JÓMAGAM EGY REMEK ÉVFORDULÓS KIADVÁNYUNKBÓL SZEREZTEM TUDOMÁST, AMELYET JELENLEG INGYEN BESZEREZHET, AKI ELLÁTOGAT A DEÁK TÉRI VAGY SZENTENDREI MÚZEUMUNKBA. EZ A SOK ÉRDEKES KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI CIKKET TARTALMAZÓ, 2015-ÖS KIADVÁNY A BUDAPESTI BUSZKÖZLEKEDÉS 100 ÉVES ÉVFORDULÓJÁRÓL EMLÉKEZIK MEG.

Mikor hazánkban átálltak a jobb oldali közlekedési rendre, a svédeken kívül Európában már szinte mindenütt bevezették azt. A háború kitörésével a „jobbbaát-ot” azonban nálunk elnapolták.

A végül 1941-ben végrehajtott átállást a sajtóban, rádióban, iskolákban és a közterületen, sőt a tömegközlekedési járműveken, taxikon is jelentős információs kampány előzte meg. Azonban így is nagy feladat volt – főleg Budapesten –, hiszen az összes közlekedési táblát, irányító- és jelzőberendezést, a Beszkárt villamoshálózatát, az autóbuszok ajtóit (fel-leszállás) és a megállóhelyeket át kellett építeni az új rendszernek megfelelően.

Nem véletlen, hogy csak két lépcsőben, a fővárosban csak 4 hónapos csúszással vezették be az új rendszert. Jelentősek voltak a költségek is, az előzetes kalkulációk felettire, 12 millió pengőre rúgtak. A Széll Kálmán teret is ekkor építették ki forgalmi csomóponttá, már eleve a jobb oldali közlekedés szabályai szerint folytak a munkálatok.

1941 július 6-án hajnali három órakor Budapest és környékének kivételével az egész országban áttértek a jobb oldali közlekedésre. A főváros közelében a kijelölt határon útburkolati jelekkel, táblákkal terelték a járműveket a megfelelő sávokba. Az előkészületek és a szervezés sikeres volt, a baleseti statisztika alig romlott.

A kedvező tapasztalatok után 1941 november 9-én hajnali háromkor a fővárosban is átálltak a jobb oldali közlekedésre. Ezen a vasárnapi napon gyér forgalomban debütált az új közlekedési rend a fővárosban, autóbuszok és tehergépkocsik ugyanis egyáltalán nem, személyautók is csak kis számban közleked-



JOBBRA HAJTS!

Sokak számára új információ lehet, hogy Magyarországon és a fővárosban egészen 1941-ig bal oldali közlekedés volt érvényben. Amikor az 1930-as években már a környező országok is áttértek a jobboldali hajtási irányra, idehaza az idegenforgalom visszaesésétől félték, így már a második világháború előtt döntés is született az átállásról.

Ugy tünhetett, hogy ezen a napon jóformán csak villamosok járnak. Másnap már megélné a forgalom, és a villamosok mellett a buszok elején is feltűntek a „Jobbra hajtás” feliratok.

Sokáig még jellemző volt a közlekedési rendőrök fokozott jelenléte és segítsége, az autós társadalom nehezen alkalmazkodott egy-egy kritikusabb helyszínen az új közlekedési szabályokhoz, de az átállás összességében a nagy forgalmú, összetett közlekedési rendszernek tekinthető Budapesten is sikeres volt.

Magyarországon a vasúti közlekedésben már az egészen korai időktől, 1855-től alkalmazták a jobb oldali közlekedést, természetesen csak ott, ahol két sínpálya volt kiépítve. A kötöttpálya közlekedésben itt-ott mégis a mai napig



Az átállás természetesen nem ment egyik nappal a másikra. Nem csak a megállóhelyeket kellett átépíteni, hanem számos járművet is, ahol most már „rossz” oldalon volt a legalsó ajtó. A munkálatokat már 1941 kora tavaszán megkezdtek, és a sajtóban, az iskolákban, plakátokon hívták fel a figyelmet az új rendszerre. Természetesen át kellett dolgozni az addig baloldali rend szerinti írott Közlekedési rendszert. A KRESZ is, ami 1930-tól volt érvényben. A háborús anyagihiány miatt egyre nagyobb gondokkal küzdött buszközlekedésben különösen nehéz volt a felkészülés. Végül november 9-én a fővárosban is átálltak a jobboldali közlekedésre. A városban közlekedő buszokat ennek megfelelően kellett átállítani, igaz, még a határidő után is jártak olyan kocsik, amelyek átépítést nem sikerült befejezni időre. Így fordulhatott elő, hogy olyan buszok is forgalomba állhattak, amelyeknél a régi, baloldali ajtó nyílását még csak egy lépcső zárta le. A kocsikon dolgozó kálauzoknak így különösen fontos szerepet jutott ekkorban; nemcsak az utasok tájékoztatásáért, de a balesetek megelőzésére is felelősségre kellett vállalkozniuk. A teljes átállás végül sikeresen lezajlott, a korabeli statisztikák még a balesetek számának drasztikus megugrásáról sem tanúskodnak. Ugy tűnik, a budapesti közlekedés történetének egyik legnagyobb szabályszerűségi eredményes vették a járművezetők, a forgalom-szervezők és az utasok egyaránt.

fennmaradt a bal oldali forgalmi rend, például a Gödöllői HÉV vonalán.

A bal oldali közlekedésről elsőre mindenkinek Anglia jut eszébe. Nem csoda, hiszen Európában a svédok '67-es váltása után szinte egyedülként maradtak a bal oldalon. A világ egyes tájain, például Indiában, vagy Afrika számos államában (a korábbi brit gyarmatokon), Japánban, Ausztráliában, Új-Zélandon, és Délkelet-Ázsia jelentős részén azonban hozzájuk hasonlóan továbbra is a bal oldali közlekedési rend van érvényben.

Hradszki Róbert



fotó: Lovas Gábor (Lovigabi)



JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

A tandíj első részlete BKV-s dolgozóknak, illetve hozzátartozóinak jelentős kedvezménnyel, 40.000 Ft helyett 30.000 Ft. Az elméleti oktatás folyamatosan indul.

Címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136. Telefonszám: 06-20/323-4688 (egész nap és hétvégén is hívható)

A CAVIDENT FOGÁSZATI KFT. MOST RENDKÍVÜLI AKCIÓT HIRDET!



ŐSZI AKCIÓ A BKV ÉS BKK DOLGOZÓINAK!

Tömésre és fogköeltávolításra kedvezmény. Egyes kezelések árából további kedvezményt adunk!

Nézzé meg akcióinkat a www.cavident.hu oldalon, a BKV-s árak oszlopban. Egészségpénztári -és SZÉP kártyával is lehet fizetni, de egyszerre csak egy kedvezményt lehet érvényesíteni. Kérjen időpontot a 06-30/135-8905-ös telefonszámon.

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2021. ősz
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Gulán András, Hagymási Gergely, Kis Csaba Pál, Molnár György,
Nemecz-Novák Zsuzsanna, Szirbek-Gucsi László • Szerzők: Demjén Anikó, Konyher Mária, Kovács Edina Barbara, Győrfi Judit,
Fenyvesi Máté, Hradzski Róbert, Kárpáthegyi Bálint, Sándor Béla • Design: Bene Tamás
Szerkesztőség: 1980 Bp. VII., Akácfa u. 15., Tel.: 461-6500/11973 • mozgasbanmagazin@bkv.hu • Kiadja a BKV Zrt. 1980 Bp. VII., Akácfa u. 15.
ISSN 1786-1845 • Nyomdai munkálatok: Conint-Print Kft., 1115 Budapest, Bartók Béla út 105-113., Ügyvezető igazgató: Váradi Attila

A NAGY KISFÖLDALATTI



MEGJELENT
LEGÁT TIBOR KÖNYVE
A 125 ÉVES KISFÖLDALATTIRÓL

...Tizenkét óra után 5 perccel a király beleült az egyik földíszített kocsi, melyben kívülre a fogadására megjelent urak is helyet foglaltak. Egy másik üres kocsi ment a királyi kocsi előtt, melyet Stromszky és Lukács mérnökök vezettek. Ő felsége szakszerű kérdéseket intézett útja közben az igazgatókhoz s megjegyezte: „Ilyen gyorsan még nem épült vasút, mint ez a vasút”, majd azt mondta: „A vasút igen szép s örülök, hogy megtekinthettem.”...