

MOZGÁSBAN



XLVI. ÉVFOLYAM

III. SZÁM

Vezérigazgatói interjú

Forgalombiztonsági vetélkedő

Az első világháború és Budapest



HAJÓZÁS AZ ŐSZBEN

PINCEPÖRKÖLT

Szeretettel várjuk a III. BKV Főzőbajnokságra a konyha ördögeit, akik szabadtéren is vállalják a megmérettetést.

Jelentkezni fantázianévvel lehet, de a csapatkapitány nevét, elérhetőségét kérjük megadni. Az 5 fős társaságok nevezését október 27-én 16 óráig várjuk a belsokommunikacio@bkv.hu e-mail címre.

A versenyzőknek tűzrakó-helyet, fát (csapatonként 20 kg), meleg teát, valamint tányért és evőeszközt, a pincepörkölt mellé pedig friss házikenyeret biztosítunk!
Helyszín és időpont: **BKV Előre Sportpálya**
2014. november 15., 10.00 óra

Figyelem!

Csak az első 20 jelentkező csapat tud részt venni a versenyen!

Bolla Tibor



Kedves Kollégák!

Számunkra is hihetetlen, hogy a mostani Mozsásban magazin már az őszi szám. Gyorsan eltelt ez a nyár is, melynek izgalmas eseményeiről – többek között – a Hírek rovatban is olvashatnak.

Három hónapos zárva tartás után végre ismét megnyitottuk a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumot, mely változatlan állandó kiállításával várja a látogatókat. Idén nyáron a felújítási munkálatok miatt nem készülhettünk tematikus kiállítással a Múzeumok Éjszakájára. Nem szívesen mondtunk le erről a hagyományról, azonban egy dolog biztos: jövőre nem hagyjuk ki, és garantáljuk: igazi siker lesz!

Bolla Tibor vezérigazgatót ismét kényes kérdésekkel bombáztuk – válaszait a 8–9. oldalon találják.

Kollégáink, hacsak tudósítóként is, de részt vettek a 21. Forgalombiztonsági Vetélkedőn, melyről beszámolóinkat a 11. oldalon láthatják. Persze nem maradt ki a szokásos Közlekedésbiztonsági rovat sem, melyből ismét mindannyian tanulhatunk valamit (13. oldal).

Júliusban lezajlott az „Év szerelője” elnevezésű országos szakmai verseny BKV szintű selejtezője, amely alapján joggal érezhetjük úgy: nem lesz problémánk az országos döntőn sem (10. oldal).

Amikor egy szerkesztőségi megbeszélésen először felvetődött a Monorail, mindenkit lenyűgözött; többen el sem tudtuk képzelni, hogy mi is ez pontosan, hogy működik, hogy néz ki...

Szóval nem hagyhattuk ki a bemutatását, már csak azért sem, mert így mi is megtudhattuk, miről is van szó (23. oldal).

Régóta tervben volt már az I. világháború alatti tömegközlekedés áttekintése, bemutatása, mely talán még soha nem volt ennyire aktuális (július 28-án volt a kitörésének 100. évfordulója) – most végre a magazinba is bekerült. Biztosak vagyunk benne, hogy Önöket legalább annyira meglepi majd, mekkora jelentősége van ma is, mint minket (14–15. oldal).

A BKK már megszokott kétoldalas ismertetőjét is megtalálhatják, éppúgy, mint az immár 4. alkalommal megrendezett Labdarúgó Bajnokságról szóló képes beszámolót. És hogy miért nem vándorol tovább a vándorkupa? A 29. oldalon kiderül.

Van tippjük, mi az a Serica? Egyáltalán: miért érdekes nekünk, és miért írunk róla? Lapozzanak a 25. oldalra, és mindenre fény derül...

Adunk ötleteket hajókiránduláshoz; bemutatjuk a szarajevói tömegközlekedést; eláruljuk, hogy mi tetszik nekünk az ősszel; olvashatnak interjút Író Zoltán fotóssal, aki – nem ok nélkül – rajong a metróról; beszámolunk a Dallamos Villamosról; megtudhatják, mi az a Mamahotel és hogy miért pont a töklámpás.

Kedves Olvasók! Higgyék el, ismét nehéz volt választani, sok jó, érdekes anyag maradt ki, de igyekeztünk csupa aktuális, izgalmas témával szolgálni.

Jó olvasást kíván a Mozsásban magazin szerkesztősége!

TARTALOM

Hírek itthonról	4–5
Hírek a világból	6–7
INTERJÚ	
„Tojást a tojással” – Bolla Tibor	8–9
AKTUÁLIS	
Búcsú az öreg buszoktól	10
FORGALOMBIZTONSÁG	
A vetélkedő eredmény	11
AKTUÁLIS	
Az év szerelője	12
FORGALOMBIZTONSÁG	
Saját balesetek	13
VISSZAPILLANTÓ	
Az első világháború és Budapest	14–15
POSZTER	16–17
A múlt és a jövő találkozása	18–19

INTERJÚ	
Budapesti metrófények	20–21
KITEKINTŐ	
A kísérleti nyúl	22
KÜLÖNÖS JÁRMŰ	
A monorail világ	23
SZABADIDŐ	
Dallamos villamos	24
A Serica	25
Miért pont töklámpás	26
Hajókirándulások	27
GYEREKSAROK	
Mama hotel	28
SPORT	
A vándorkupa gazdára talált	29
SZUBJEKÍV AJÁNLÓK	30

ELHUNYT RADNAI ANDRÁS Mély megrendüléssel tudatjuk, hogy 2014. augusztus 21-én, életének 84. évében, súlyos betegséget követően eltávozott közülünk Radnai András, a korábbi Műszaki Fejlesztési Osztály villamos csoportjának egykori vezetője.

Radnai András 1970-ben került a BKV Zrt.-hez, társaságunknál dolgozott egészen 1991-es nyugdíjba vonulásáig. Sok egyéb mellett jelentős szerepet játszott a Tátra villamosok műszaki kivitelének kialakításában, korábbi munkahelyén pedig, a Ganz-Mávag Gyártmányfejlesztési Főosztályán részt vett az Ipari Csuklós villamos fejlesztésében. Emlékét megőrizzük!



HÍREK ITTHONRÓL

FORGALOMBA ÁLLHAT A MAGYAR FEJLESZTÉSŰ ELEKTROMOS BUSZ

A múlt hónapban indult el a hazai fejlesztésű Medio Electric elektromos kisbusz első 25 darabos szériájának sorozatgyártása, melyet 400 ezer euró uniós támogatásból, magyar mérnökökkel fejlesztett ki az Evopro Holding Zrt. A MODULO buszcsaládhoz tartozó alacsonypadlós jármű a világon elsőként ultrakönnnyű kompozit szerkezettel készült. Az elnevezés utal a modularitásra, hiszen a buszcsalád típusai különböző utasbefogadó képességgel, illetve többféle hajtásrendszerrel is rendelhetőek. Az autóbusz null-emissziós, tehát gyakorlatilag nem bocsát ki károsanyagot, 8 m hosszú, egyszerre 65 utas szállítására képes, kizárólag elektromos hajtással pedig csaknem 100 kilométert képes megtenni. Az üvegszálás kompozit

technológiának köszönhetően a Modulo összetömege lényegesen alacsonyabb az acélszerkezetes buszok összetömegénél. Ez kisebb fogyasztást és kisebb tengelyterhelést eredményez, ami alacsony üzemeltetési költségeket jelent. A különleges ajtóelrendezés, illetve a megnövelt tengelytávú, teljesen kompozit könnyűszerkezetes önhordó karosszéria is teljes mértékben magyar fejlesztés – olvashatjuk a cég honlapján. Mészáros Csaba, az Evopro Holding Zrt. elnök-tulajdonosa elmondása szerint a jármű – mely nemrég kapta meg a forgalomba helyezési engedélyt – közel 40 magyar kis- és középvállalkozás 3 éves összehangolt munkájának eredménye.



A CAPELLA A METRÓBAN Örömmel tettünk eleget a Budapest Voices énekegyüttes kérésének, akik különleges ötlettel keresték meg nemrég Társaságunkat: félórás reggeli koncertet szerettek volna adni a metrón utazóknak. A BKV Zrt. lehetőségeihez mérten igyekszik platformot biztosítani rendhagyó művészeti kezdeményezéseknek. Így történhetett, hogy szeptember 16-án meglepő zenei élményben lehetett részük azoknak, akik ezen a keddi reggelen munkába, iskolába igyekezvén a Szent Gellért téren szálltak a 4-es metróra. Voltak, akik csak elhaladtukban, vagy a mozgólépcsőről fülelve élvezték a felcsendülő hangokat, de sokan megállva hallgatták végig a formabontó koncertet. A 2013 áprilisában alakult a capella együttes – mely mai magyar underground előadók számaiból dolgozza át – hamar berobbant a magyar zenei piacra, és igényes zenéjükkel azóta is halmozza a sikereket. Társaságunk büszke rá, hogy ha részben is, hozzájárulhatott egy több szempontból is különleges zenei produkció létrejöttéhez.



VETERÁN JÁRMŰTALÁLKOZÓ POLGÁRBAN

EHatodik alkalommal rendezték meg a már hagyományos Polgári Ikarus, Csepel és veterán járművek találkozóját, mely igazi különlegességnek számít a közösségi közlekedés és a veterán járművek rajongóinak. A polgári M3 Archeoparkban megrendezett 3 napos eseményen Társaságunk két járművel is képviseltette magát. Az egyik jármű buszflottánk új generációjának tagja, egy PKD konstrukcióban megépített Ikarus V 127-es típus, mely tavasszal állt forgalomba és nagy érdeklődésre tett szert. Társaságunk pedig egy lassan igazi veteránnak számító IK280-as „piros orrú” csuklós busz volt, mely jellegzetes arculati megjelenésével a 7-173 gyors viszonylatokon közlekedett nem is oly régen. Részvevők és látogatók egyaránt szép számmal jelentek meg a találkozónak helyszínét biztosító Archeopark területén, ahol olyan izgalmas programok várták a közlekedésszeretőket, mint a veterán járművek felvonulása, vagy a gyorsulási és ügyességi verseny, a bemutatott járműveket pedig – tulajdonosuk engedélyezésével – akár belülről is szemügyre vehették.

TÁRSASÁGUNK RESTAURÁLTA AZ ANGYALFÖLDI REMIZ VILÁGHÁBORÚS EMLÉKTÁBLÁJÁT

Idén múlt száz éve, hogy kitört az első világháború, a centenárium alkalmából az Újpesti Helytörténelmi Alapítvány és a Újpesti Városvédő Egyesület kezdeményezésére Társaságunk felújította az angyalföldi kocsiszin területén található, az I. világháború hősi halottainak emléket állító márványtáblát.

Az emléktáblát a Zuglói kocsiszin, illetve az Üllői úti volt remiz falán lévőhöz hasonlóan 1925-ben rendelte meg a BSzKRt. az I. világháborúban elesett egykori dolgozók emlékére. Készítője az elsősorban síremlékeiről, érmeiről és plakettjeiről híres Szódy Szilárd (1878-1939) szobrász- és éremművész volt. Az alkotót a Margit híd budai oldalán található Przemysl szobor megformálójaként is ismerhetjük, művei közül pedig sokat a Magyar Nemzeti Galériában tekinthetünk meg. Az utcáról is jó látható tábla az I. Világháborúban elesett 23 hősnek állít emléket, a nevek mellett feltüntetve foglalkozásukat is elolvashatjuk. Az évforduló alkalmából a kocsiszinben megemlékezést tartottak, amelyen Wintermantel Zsolt, Újpest polgármestere is részt vett. Társaságunkat Borbás Péter villamos üzemigazgató képviselte. Méltató beszédében elmondta, hogy a világháború idején a vasúti társaságok alkalmazottai közül több ezren vonultak be hadiszolgálatra, hiszen a képzett kocsivezetőkre, műszaki szakemberekre nagy szükség volt. A háború után minden telephelyen márványtáblákat helyeztek el az egykor ott dolgozó, a világháborúban elesett hősök emlékére.



INGYENES WIFI A LONDONI BUSZOKON Ezentúl, ha Londonban járunk, és úgy döntünk, hogy buszra szállunk, ráadásul még némi szerencsénk is van, jó eséllyel ingyen kapcsolódhatunk az internethez. A Transport for London (TfL) újabb lépéssel igyekszik javítani a közösségi közlekedés színvonalát az angol fővárosban, ingyen wifi-t készül bevezetni a londoni buszjáratokon. A szervezet egyelőre két járművön teszteli az új szolgáltatást, a Dulwich és Oxford Circus között menetrend szerint közlekedő 12-es járat, illetve a Covent Garden Tower Hill-el összekötő RV1-es járat egy-egy buszát látják el vezeték nélküli

internet sugárzására alkalmas berendezéssel. Amennyiben a tesztek sikeresnek bizonyulnak, és a utazóközönség tetszését is elnyeri az új lehetőség, a TfL szponzorok bevonásával tovább bővíti majd az ingyenes wifi-szolgáltatásba bekapcsolt buszok flottáját. Az innováció kiemelt témája a TfL, a Londoni Közlekedési Múzeum, illetve a londoni buszüzemeltetők közös – a Busz Éve elnevezésű – kezdeményezésének, melynek keretein belül olyan további technológiai fejlesztéseket tesztelnek majd, amilyen például az emeletes buszok felső szintjén lévő szabad ülőhelyek képernyős megjelenítését szolgáló rendszer.

HÍREK A VILÁGBÓL

„INTELLIGENS, KÉK, DE NEM AKADÁLYMENTES, MI AZ?” Megújultak a buszmegállók a kaliforniai Santa Monicában, miután a város buszközlekedését üzemeltető Big Blue Bus úgy döntött, hogy lecseréli a korábbi, a társaság védjegyeként is értelmezhető, kék háromszöget formázó alumíniumtáblákat. A megállók megtervezésével egy helyi építész céget, a Lorcan O'Herlihy Architects-t bízták meg, akik a funkcionalitást, a város hangulatát ugyanúgy figyelembe vették a megállók dizájnjának újragondolásánál, mint az olyan új szempontokat, mint például a megújuló energiák felhasználását – az intelligens, a közlekedési információkat valós időben kijelző buszmegállókat a nap látja el a szükséges energiával. A megállók háromféle „kiszerelesben” készültek el, attól függően hogy nagyobb, vagy kisebb utasforgalmú he-

lyen kerülnek kihelyezésre, változhatnak bizonyos modulok, az ülések száma, az időjárás viszontagságai ellen védelmet nyújtó – és egyben a napelemeknek is helyet biztosító fedél mérete, illetve a jellegzetes kéken csíkozott szemetesek száma is. Azonban a megállók elhelyezésével szinte egyidőben megérkeztek az első panaszlevelek a Santa Monica Daily Press-hez, a legtöbben azt kifogásolták, hogy a megálló ülései nem felelnek meg az amerikai fogyasztókkal élők érdekképviselőinek hivatalos szabványainak, nem akadálymentesítettek. A cég eleinte a vádak ellenében úgy fogalmazott, hogy a székek – más visszajelzések szerint is különösen kényelmetlen – alacsony háttámlái szolgálhatnak kapaszkodóul, később azonban kénytelenek voltak ígéretet tenni a szóban forgó ülések újratervezésére.

A HYUNDAI ROTEM SZÁLLÍTJA IZMIR VÁROSÁNAK ÚJ VILLAMOSAIT

A dél-koreai illetőségű integrált nehézipari nagyvállalat, a Hyundai Rotem idén augusztus 7-én közleményben jelentette be, hogy szerződést írtak alá 38 villamos szerelvény leszállításáról a városfejlesztési beruházást koordináló török Gulermak építési vállalattal. Az alacsonypadlós járművek várhatóan az Izmirben létesülő két új – a város Konak és Karsiyaka kerületeit kiszolgáló, összesen 26,3 km hosszú – villamosvonalán teljesítenek majd szolgálatot. A Hyundai Rotem saját fejlesztésű, 2009 decemberében bemutatott hibrid villamos modellje hagyományos 750 Voltos egyenáramról, illetve Litium-ion polimer akumulátorról egyaránt képes üzemelni, így nem szorul a felsővezeték áramellátására. Sokoldalúsága és hatékonysága miatt is eshetett erre a típusra a választás, hiszen az agglomerációs területeken – ahol könnyebb felsővezeték hálózatot kiépíteni – egyenáramról, a város zsúfoltabb belterületein pedig akkumulátorról üzemeltethető. A járművet olyan extrákkal is ellátták, mint az a szenzor, mely folyamatosan méri az utastér levegőjének széndioxid-szintjét, és ennek megfelelően szabályozza a légcserélő rendszer teljesítményét, így az csendesebben üzemel. Az új szerelvények előre láthatóan 2017-től közlekednek majd Izmir utcáin.



AZ ÉV BUSZÁNAK VÁLASZTOTTÁK A MAN LION'S CITY GL CNG-T

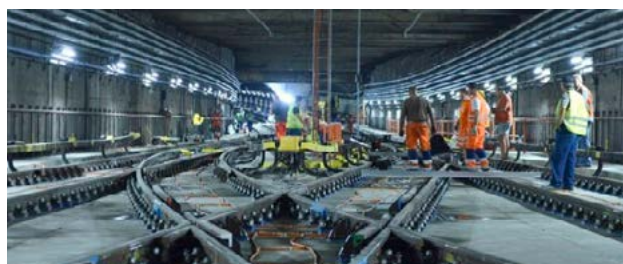
Dinamikus, letisztult és még környezetbarát is, nem véletlenül választották meg a 2015-ös év buszána a MAN Lion's City GL CNG típusát. A jármű a Csehországban gyártott Urbanway Hybriddel, a német Mercedes Citaro 2-vel, a svéd Scania Citywide LF CNG-vel, illetve a holland VDL Citea SLFA 180-nal mérkőzött meg a szakújságírókból álló nemzetközi zsűri előtt. A 18,75 méter hosszú, akár 142 utast befogadni képes buszt – az európai buszpiacon jelenleg egyedülálló módon – öt duplaszárnyas ajtóval szerelték. A járművet Euro 6 környezetvédelmi besorolással rendelkező CNG motor hajtja, melynek károsanyag kibocsátása a hagyományos, dízel üzemű változatnál 17 százalékkal alacsonyabb. A modell több olyan extra funkcióval is rendelkezik, melyek elterjednek semmiképp sem tekinthetőek a piacon. Az egyik ilyen a Hemscheidt DKS420 típusú fényáteresztő harmonikával készülő csukló, mely lehetővé teszi a természetes fény bejutását a busz középső részébe, illetve a – különösen csúcsidőn kívül hasznosnak bizonyuló – sofőr által manuálisan aktiválható három, mágneses zárású összecsukható ülés. Külön érdekességként érdemes megemlíteni, hogy a típussal a budapesti utazóközönség is találkozhatott már, hiszen 2011-ben Társaságunk a EBSF-projekt keretein belül 9 hónapon keresztül tesztelte Budapest utcáin ezt a modellt.

A megtisztelő címet idén szeptemberben adják majd át a 2014-es IAA Nemzetközi Haszongépjármű Kiállításán, melyet Hannoverben rendeznek meg.



DÖNTÖTTEK A BÉCSIEK – TÜRKIZ LESZ AZ ÚJ METRÓ

Legalábbis ez a szín jelöli majd az új U5 metróvonalat Bécs hivatalos metróterképén. Nemrég zárult le a Bécsi Közlekedési Vállalat (Wiener Linien) által kezdeményezett internetes szavazás, ahol a bécsi közvélemény nem kisebb dologról hozott döntést, minthogy a választható két szín – a türkiz, illetve a rózsaszín – közül melyik jelölje majd az Elterleinplatzot a Karlsplatz-cal összekötő vonalat. A színek kiválasztásánál persze fontos szempont volt, hogy a két árnyalat illeszkedjen a már meglévő vonalak színeinek rendszerébe. A szavazáson, melyet 2014. augusztus 11. és 28. között tartottak, 143 ezren adtak hangot véleményüknek, 65 százalékuk pedig a türkiz szín mellett voksolt. Így azon túl, hogy Bécs metróterképe ezentúl egy türkiz csíkkal bővül, a kiválasztott szín megjelenik majd az állomások látványvilágában is.



A FENG SHUI VÁROSTERVEZÉS, AVAGY MAGASVASÚT A NAPPALIBAN

Kínában a magasvasút sem állhat a minden irányban, így vertikálisan is növekvő városok útjában. Ha a rohamosan növekvő népesség lakásigényei úgy kívánják, a gombamód épülő házak bekebeleznek sínpályákat és a hozzájuk tartozó vasúti műtárgyakat egyaránt.

Chongqing 2-es számú metróvonal 2005 óta üzemel, mégis rendre felbukkan a közlekedési érdekességeket gyűjtő portálok anyagában, és a képet elnézve nem véletlenül. A Dél-Nyugat Kínában található tartomány, melyhez a település is tartozik, országos viszonylatban is az egyik legsűrűbben lakott régió. Az agglomerációval és környező mezőgazdasági területekkel együtt a metropoliszt 33 millió ember lakja. Chongqing – vagy ahogy a helyiek hívják – a „Hegyi Város” fekvéséből adódó változatos domborzat komoly kihívások elé állította a várost és annak közlekedését megtervező mérnököket. Az egysínes rendszerű magasvasút sínpályáját valahogy el kellett vezetni az eleve sűrűn beépült és folyamatosan fejlődő város házai között. A problémák áthidalásaként a kínai szakemberek sajátos megoldással álltak elő, melynek során a metrószerelvények komplett épületegyütteseken robognak keresztül, így szó szerint az ottlakók hálószobája mögött haladnak el a menetrend szerint közlekedő járatok. A tervezők egybehangzó véleménye szerint a megoldás a lakások élhetőségét nem befolyásolja, hisz az áthaladó vonatok nem keltenek nagyobb zajt, mint egy mosógép, a beruházás pedig csak növelte az ingatlanok értékét, hisz azok „tömegközlekedéssel könnyen elérhetőek”.

„TOJÁST A TOJÁSSAL”

Interjú Bolla Tibor vezérigazgatóval



Szinte párhuzamosan terjedt el a sajtóban, hogy pozitív lett a BKV első félévi mérlege, és hogy gondok vannak a társaság finanszírozásával. Mi az igazság?

Mind a kettő igaz. A BKV-nak már négy éve pozitív az üzemi eredménye – ami nem igazán terjedt el a sajtóban –, csak az adósságállomány kamatterhei viszik el az eredményt negatív irányba. Tényadaink mindig jobbak voltak az üzleti terv keretszámainál. Idén az első félévben 7–800 millió Ft-os eredményt értünk el, ami ráadásul 3,8 milliárd forinttal jobb a – többmilliárdos veszteséget tartalmazó – tervben előirányozottnál. Azért terveztünk veszteséget – miközben évek óta nyereségesek vagyunk –, mert a BKK által rendelkezésünkre bocsátott forrásoknak volt egy maximuma, amiből gazdálkodnunk kellett úgy, hogy a teljesítményekhez nem nyúlhattunk hozzá. Ezért az amortizáció pótlást kellett megspórolni, miközben a teljes amortizáció költségként megjelenik az üzleti tervben. A gondjainkról szóló hírek a bankhiteleinket érintik. Ezek két év alatt járnak le, az idén 9,4 milliárd, jövőre, 2015-ben pedig több mint ötvenmilliárd forint. Ezek mögött önkormányzati és állami garancia van. Az idén esedékes 9,4 milliárd forint refinanszírozására tendert írtunk ki, amelyre érkeztek is megfelelő ajánlatok, de a bankok hasonlóan a meglévő hitelállomány biztosítéki rendszeréhez, most is állami kezességvállaláshoz kötötték a finanszírozást. Ezt a garanciát még nem kaptuk meg, ezért nem tudjuk hívni a törlesztések összegét, ami miatt saját pénzből kell törlesztenünk. Idén már két esedékes törlesztő részletet teljesítettünk összesen 4,7 milliárd értékben, és most fogjuk majd átutalni a következő részletet. Ezek után viszont már több, mint hétmilliárd forint fog hiányozni a büdzsénkből, és az utolsó, decemberi részletet már ki sem fogjuk tudni fizetni saját forrásból.

Lehet számítani az állami garancia megérkezésére?

Foglakoznak velünk. Alapvetően az önkormányzat egyeztet a kormánnyal a témában.

Mi lesz, ha ez az új garancia a hitelek refinanszírozására nem érkezik meg még a decemberi részlet kifizetésének idejére sem?

Nem szeretnék borúlátó lenni, úgyhogy bírom benne, ez a forгатókönyv nem valósul meg. Ha mégis, akkor talán tudunk pótlólagos forrásokat mozgósítani az önkormányzattól, vagy a bankok hívják az aktuális hitel állami garanciáját és a pénzükhöz jutnak. Ettől még nekünk nem lenne pénzünk, és ide nem is szabad eljutni. Amit még tehetünk, hogy átmeneti időre nem fizetünk ki beszállítókat, ezt a módszert viszont csak nagyon rövid ideig, maximum néhány hétig lehet alkalmazni, hisz érthető, hogy a partnereink is meg akarják kapni a pénzüket.

Ha még az ideai hitelt tudja is rendezni a BKV, mi lesz jövőre, mikor több mint ötszörös pénzt kellene visszafizetni?

Ahhoz, hogy az első – tavasszal esedékes – részleteket vissza tudjuk fizetni, már idén novemberben ki kell írni tendert a refinanszírozásra, és akkor nem visszafizetve lesz a hitelállomány, hanem továbbgörgetve, amivel előbb-utóbb valamit kezdeni kell. A másik, ami még felvetődhet, hogy konszolidálják a BKV-t. Az állami forrásfelvétel jóval kedvezőbb kamatszinten biztosítható, mint a BKV jelenlegi hiteleinek az ára, ezért a konszolidációval körülbelül fél, de akár egymilliárd állami megtakarítás is keletkezne.

Az elhúzódozó garanciaállalásnak lehetséges olyan indoka, hogy a tulajdonos a jövőben más konstrukcióban képzeli el a BKV működését, például az állam felügyelete alatt?

Én nem tudok másféle koncepció létezéséről, persze hallottam rebesgetéseket, de semmiféle kidolgozott tervvel nem találkoztam még ez ügyben.

Az, hogy saját pénzből lettek visszafizetve az ideai részletek, ahhoz valamiből el is kellett venni? Mire nem jutott?

Két forrás volt, az első, a szolgáltatásunk díja, amit havonta számlázunk a BKK-nak. A refinanszírozás elmaradása miatt a BKK-val közösen kialakítottunk egyfajta előfinanszírozási rendszert. Ez azt jelenti, hogy kompenzáció előlegekkel pótoljuk a kivont forrásainkat. Az utolsó hónapokban azonban ez a lehetőség kimerül. Ezen felül vannak megtakarításaink is, mert a költségeink valamivel alacsonyabban lettek a tervezettnél, leginkább a világpiaci árakhoz kötött energiaköltségek csökkenése miatt, illetve anyagköltségekben is van némi megtakarításunk.

A megtakarításoknak gondolom lett volna jobb helye is.

Az lenne az ideális állapot, ha minden megtakarított pénzünket beruházásokra tudnánk fordítani. El kell kezdeni az eszközállomány megújítását, mert ott egyre komolyabb gondok mutatkoznak. Életveszélyes járműveket persze nem adunk ki, de a járműveink átlagéletkora egyre magasabb, és egy negyven, vagy húsz-harmincéves életkorú járműnél mikor következik be egy anyagfáradás, az megjósolhatatlan, de minél tovább várunk, a kockázat annál magasabb. Ezeket kellene kiküszöbölni, úgy, ahogy az M2-nél megvalósult. Most az M3 következik – és nem szabad megfélekedezni a HÉV-ekről és a Kisföldalattiról sem.

Van tehát előrelépés a hármas metró ügyében?

Igen. A síneket folyamatosan cseréljük, ezzel jövő nyárra végzünk is. De ez egyelőre csak tűzoltás, hiszen a kocsikat is ki kellene cserélni és a teljes infrastruktúrát felújítani. A kocsik felújításáról döntött a kormány és a Fővárosi Önkormányzat. Erre a tervek szerint a fővárosi önkormányzat fog felvenni hitelt, és a nagyjából hatvanöt milliárd forintnyi összeget megcímézzük, töképpótló támogatásként a rendelkezésünkre bocsátja. A tender is már az előkészítés fázisában van. De mindennek a kifutása körülbelül harminchat hónap.

A négyes metró kapacitáskihasználása elmarad a várttól, ebből nem lesznek később gondok, például az uniós kötelezettségvállalás miatt?

Egyelőre még elég sok párhuzamos viszonylat halad a négyes metró vonalán, ráadásul az utazóközönség nehezen tér át a megszokott vonalairól újakra. Én annak nagyon örülök, hogy kész van a metró, és vitathatatlan az is, hogy nagyon szép lett. Tény, hogy egyelőre még nem hozza azokat a paramétereket, amit az Unió elvárt, de ha a felszíni közlekedés át lesz hangolva, akkor egyre több utasa lesz majd a négyes metrónak.

Van remény arra, hogy az előregedett járműparkot megfiatalítják?

Ez csak pénz kérdése. Nem lesz más megoldás, vagy ki kell cserélni a járműveket, vagy fel kell őket újítani. Már foglalkozunk a Kisföldalattal, és most folyik egy kísérlet, melyben teljesen felújítunk egy HÉV-kocsit, wifivel szereljük fel, kicseréljük a kárpitot és klimatizáljuk is, mivel fel kell vennünk a versenyt a MÁV elővárosi vonataival. A buszoknál

is – ahol, bár egyre korszerűbb járműveink vannak, mégis – el vagyunk maradva versenytársainktól, és így nem lehet összemérni a tojást a tojással. A BKK többi alvállalkozójának modern új járművei vannak, mi pedig az utaselégedettségi versenybe a régi darabokkal szállunk be? Miféle verseny lenne ez? Ezért elindultak programjaink, legutóbb vetünk tizenöt darab Mercedes buszt, és most fogunk kiírni egy hetvenöt darabos busztenvert, ahol nem megvinnék a buszokat, hanem kilométer alapon bérelnénk. Így, ilyen feltételekkel már nyugodt szívvel tudunk versenyezni, és biztos vagyok benne, hogy meg fogjuk állni a helyünket.

Cunamiként söpört végig az izgatottság magyar sajtóban, hogy a BKV megválna a buszgarázsaitól, hisz újsághirdetések útján mindegyikre árajánlatot kért. Tényleg van erre esély?

Ez nagyon túl lett reagálva. Nem adjuk el az összes garázsunkat, csak azt néztük meg, hogy ha esetleg be kell zárni egy buszgarázst, mert nem lesz annyi buszunk, akkor hogyan hasznosíthatjuk. Bérbeadás, vagy eladás, vagy más hasznosítás is szóba jöhet. Ha nagyon muszáj, akkor is legfeljebb csak egyet adnánk el, és csupán azért jelentettük meg mindet, hogy lássuk, mit érnek a garázsaink, milyen ajánlatok érkeznek rájuk a piacról. Ez a döntéselőkészítő anyagunkhoz kellett, mert a tulajdonos előírta, hogy októberig készítsünk el egy buszgarázs bezárásáról szóló lehetséges koncepciót.

Lehet már tudni, hogy melyik garázs került szóba?

Nem, nincs erről döntés, minden, amit hallani lehet, nem több pletykánál.

Mi fog majd történni az ott dolgozókkal?

Ha a teljesítménycsökkenés bekövetkezik, akkor azok, akikre szükség van, más területen kapnak munkát, de nyilvánvaló, hogy ha több száz buszkapacitást elveszítünk, akkor sajnos nem tudjuk elkerülni az elbocsátásokat.

Végül egy személyesebb kérdés: hogy telt a nyár?

A szokásos átlagos nyár volt, bár hosszú szabadságon nem voltam. Talán egy hétig voltam nyaralni és mellé egy-egy nap, mikor elvittem a fiamat a focitáborokba – az egyikben felügyeletet is vállaltam: én vigyáztam három gyerekre. Voltunk a Balatonnál, és meglátogattuk Olaszországot. Ebbe a nyárba ennyi pihenés fért.

BÚCSÚ, AVAGY „VISZLÁT ÉS KÖSZ A KILOMÉTEREKET!”

Búcsúzni mindig nehéz. Még akkor is, ha a dolgok elkerülhetetlen rendje, hogy néha lecseréljük elhasználódott tárgyainkat, sokszor a hozzájuk fűződő emlékek miatt nehéz elengednünk őket.

Megszoktuk őket, kötődünk hozzájuk. Egy bútor, mely időtlen idők óta megvan már, mint a fotel, ami régen megérett a selejtezésre, de abban üldögélt a nagypapa... vagy az öreg autó, melyet még a gyerekek születésekor vásárolt az ember hosszas gyűjtögetés után, és amely aztán végigkísérte a család életét hosszú éveken át. Persze ennyire talán nem tragikus a helyzet. De ez mégis kicsit más, mint a papírkosárba hajtani egy kiszáradt golyóstollat, hisz sokunknak jóval többet jelentettek pusztán eszközöknél.

Sokáig szolgáltak nálunk, megérdemlik hát, hogy kicsit megemlékezzünk róluk.

Valamikor büszkéek voltunk rájuk; bemutatkoznak Társaságunk buszfloTTájának vadonatúj, modern tagjai... az ergonomikus belső terek, a korszerű kialakítás mind az utazóközönség kényelmét szolgálták... Talán még vártuk is őket, a változást, a fejlődést jelentették egykor, aztán persze egyre inkább a múltat. Az Ikarus 260-asok és 280-asok sokunk számára egy egész korszakot testesítenek meg. De még a 412-esek is a kedves, barátságos arcot formázó elejükkal sokáig meghatározták a város hangulatát. Azt hiszem, szerencsésnek érezhette magát, aki utazott rajtuk, hát még, aki vezethette őket.

Utaztunk hát, és közben éltünk rajtuk. Ki többet, ki kevesebbet. De találkozni mindenki találkozott velük, aki ebben a városban megfordult – és Budapesten sokan megfordulnak.

A város öreg bútordarabjai. Olyan sokszor láttuk, hogy szinte már észre sem vettük őket. Közel két évtized, 2 millió futott kilométer. Sok minden mellett elhaladtak, történeteknek, sorsoknak nyújtottak hátteret, vagy talán többet is.

Elérték és néha lekésték őket. Fontos beszélgetések és súlyos hallgatások tanúi voltak. Meg persze néha rajtuk felejtettek ezt-azt. Kulccsomót, igazolványt, könyvet, sílécet és tornazsákot.

Elvéve babakocsit.

És itt vannak a járművezető kollégák. Jópáran, akiknek a munkahelyeit jelentették. Az életük egy – nem is kicsi – darabját, hisz nagyon sok időt töltöttek volánjaik mögött. Vagy a javításukkal, főleg a vége felé. Mikor már nem úgy gyorsultak és vonakodtak az emelkedőkhöz érve. Vezették, javították, tisztogatták, szerették őket. És szídták is néha, talán nem is egyszer...

Harminchetüktől elbúcsúzunk most, átadják helyüket az újonnan érkezetteknek. Köszönjük az élményeket!



KITŰNŐ EREDMÉNYEKKEL ZÁRULT A 21. FORGALOMBIZTONSÁGI VETÉLKEDŐ

Szeptember 17-én rendeztük meg Társaságunk egyik legizgalmasabb versenyét, a „Keressük a BKV legjobb felszíni közösségi közlekedési járművezetőjét!” vetélkedő sorozat idei döntőjét. A versenyen 45 szakavatott járművezető vett részt; a 20 autóbusz-, 11 trolibusz- és 14 villamosvezetőt számláló bátor és elkötelezett versenyző közül a megmérettetésnek 5 kiváló hölgy tagja is volt.



Az izgalmas döntőt többfordulós válogatók előzték meg. A középdöntőket az ágazatok rendezték meg, ahonnan csak a legjobbak kerültek a döntőbe. A Mozgásban magazin különszámában megjelent feladatokra több száz lelkes járművezető küldte be a megoldásokat. A döntőben résztvevő munkatársak esetén elvárás volt a kiváló minőségi munka, melynek feltétele az utaspanasz nélküli, balesetmentes és szabálytalanságokat mellőző közlekedési múlt. Tehát a döntőbe kerülő járművezetők a BKV nagyszerű frontembereinek legjobbjai voltak!

A társasági döntőt Szedlmajer László, az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság vezérigazgató-helyettese nyitotta meg. A kivételes szaktudást igénylő vetélkedő során mind az elméleti tudás, mind a gyakorlati ismeretek megmérettettek. Az elméleti feladatok során számot kellett adni a KRESZ, a műszaki és forgalmi utasítások kiemelkedő ismeretéből, valamint az utasok által jogosan elvárt magas szolgáltatói készségekből.

Az autóbusz és trolibusz gyakorlati feladatok Kőbánya telephely területén, míg a villamos feladatok a Salgótarjáni utcában (Hungária körút – Őrház közötti szakaszon, a telephely előtti részen) kerültek lebonyolításra, ahol a versenyzők igazán bebizonyíthaták szakmai rátermettségüket. A képek önmagukért beszélnek:

Ágazatonként az első hat helyezettet díjaztuk 200.000, 180.000, 160.000, 140.000, 130.000

és 110.000 Ft értékben. Azonban senki nem ment haza üres kézzel: az autóbusz és trolibuszvezetők a Generali Biztosító Zrt., míg a villamosvezetők a UNIQA Biztosító Zrt. ajándékcsomagját kapták.

A BKV Zrt. legjobb járművezetőinek Somkúthy Zsolt, villamos forgalmi főmérnök adta át az elismerő okleveleket kiváló teljesítményükért. A villamosvezetők közül Nagy Ferenc (balra) a Kelenföldi kocsiszínből, a buszvezetőknél Szilágyi Lajos (jobbra) a Kelenföldi járműtelephelyről, a trolibuszvezetők közül pedig Kitka Sándor (középen) került ki győztesen a megmérettetésből.

Szívből gratulálunk a győzteseknek! Nagyon büszkék vagyunk minden dolgozónkra, akik kiváló munkájukkal egész évben hozzájárulnak társaságunk magas színvonalú és biztonságos szolgáltatásához.

Forgalombiztonsági és Üzemeltetési
Osztály



A HELYEZETTEK NÉVSORA

TROLIBUSZ

1. KITKA SÁNDOR (Kőbánya)
2. BUKÓ GÁBORNÉ (Kőbánya)
3. DIVINSZKI FERENC (Kőbánya)
4. LENGYEL FLÓRIÁN (Kőbánya)
5. KOVÁCS JÓZSEF (Kőbánya)
6. IZSÓ GÁBOR (Kőbánya)

AUTÓBUSZ

1. SZILÁGYI LAJOS (Kelenföld)
2. OLÁH GÁBOR (Óbuda)
3. GELENCSÉR SÁNDOR (Kelenf.)
4. VERES SÁNDOR (Óbuda)
5. TANOS GÁBOR (Dél-pest)
6. SIMON ISTVÁN (Kelenföld)

VILLAMOS

1. NAGY FERENC (Budai v.)
2. LŐRINCZ ANTAL (Dél-pest v.)
3. KECSÁN JÓZSEF (Dél-pest v.)
4. KOVÁCS ATTILA (Budai v.)
5. HOFFMAN FERENC (Dél-pest v.)
6. LAK GELLÉRT (Dél-pest v.)

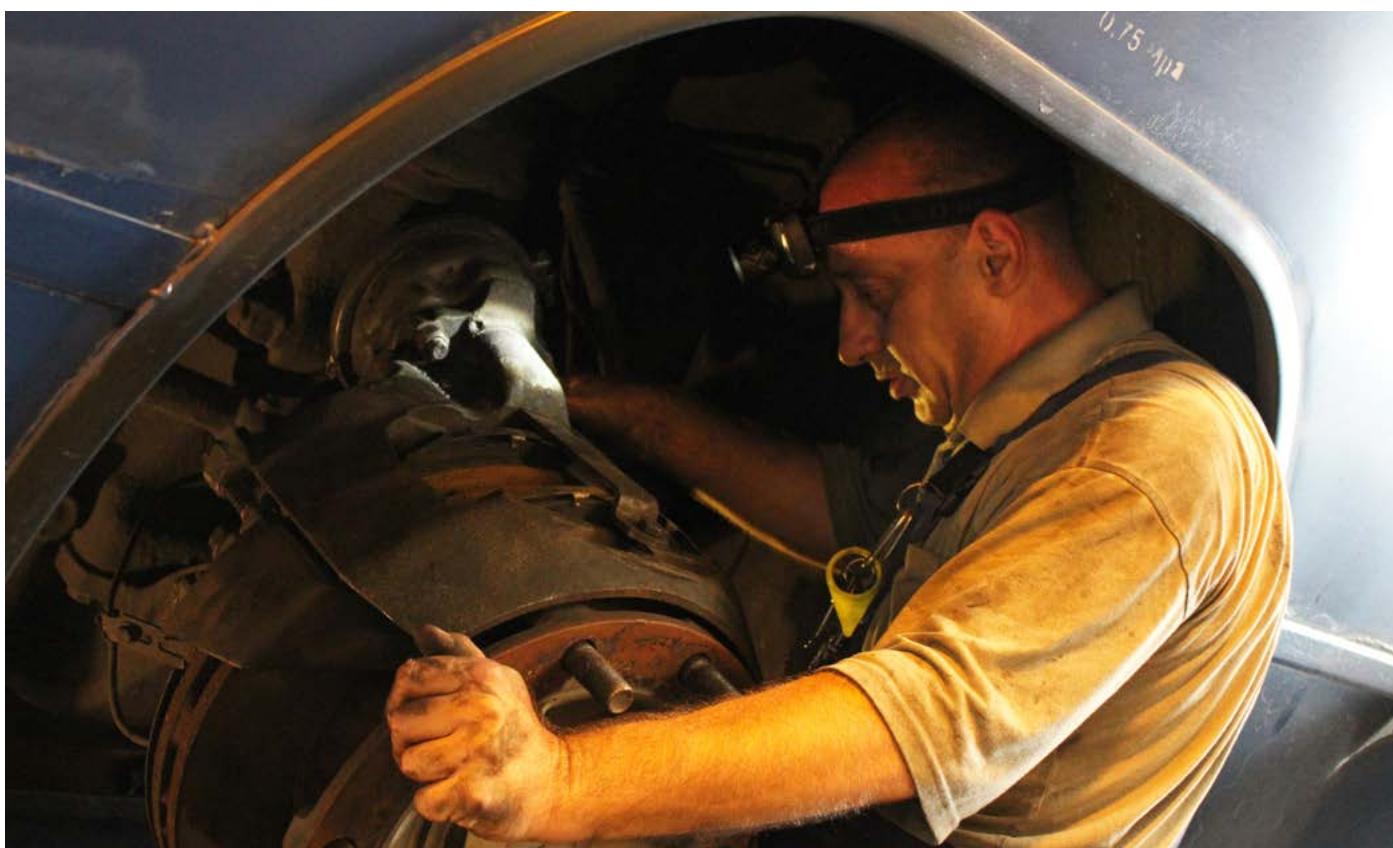
AZ ÉV SZERELŐJE

2014. július 30-án a Dél-pesti Divízió buszgarázsában lezajlott a Hungarofék Kft. által második alkalommal meghirdetett „Év szerelője” elnevezésű országos szakmai verseny BKV szintű selejtezője.

A három részből álló verseny első megmérettetését egy elméleti teszttel kezdték a versenyzők, amit egy Volvo 7700A típusú autóbusz tárcsafékének szét- és összeszerelésével folytattak, időre, szakszerűen, megfelelő sorrendben és minőségben, de szabadon választható módszerrel.

A nem csupán elméleti ismereteket, de ügyességet is igénylő verseny végül a cinkotai színekben induló Szűcs Tamás nyerte, második helyen Sélei István végzett Dél-pestről, míg a dobogó harmadik fokára a szintén cinkotai Budavári Zoltán léphetett. Ezúton gratulálunk kivételes szaktudásukhoz! Az első helyen végzett versenyző kiemelkedő szakmai rátermettségét bebizonyítva jutott be a várhatóan október végén megrendezésre kerülő országos döntőbe. Mindemellett a BKV Zrt. munkatársait dicséri az a tény is, hogy a teszteken országos szinten is kiemelkedő pontszámot értek el.

A következő megmérettetés a régiós döntő lesz, ahol már kamionszerelőkkel és Volánbuszos szakemberekkel is összemérheti tudását Szűcs Tamás. Itt a országos döntőbe kerülés lesz a tét. Az elődöntőkhöz képest itt 2 napon keresztül sokkal több feladattal kell majd megküzdeniük a versenyzőknek. Nemcsak a versenyzők szakmai felkészültségét figyelik, miközben több formabeli megkövetésnek kell megfelelni, hanem egyben az időtényezőt is zsúrizik. Reméljük Tamásnak sikerül országos rekordot állítania!



SAJÁT BALESETEK



A saját járműveink egymással történő ütközése, balesete mindig nagyobb figyelmet kap egy átlag állampolgártól, mint az egyéb közlekedési balesetek. Ennek megfelelően az utasok véleménye is változik annak fényében, hogy látnak-e ilyen esetet vagy sem.

Sajnálatos módon a végállomások területén nagy számban fordulnak elő olyan apróbb koccanások, melyek például tükkörtöréssel járnak, azonban szerencsére személyi sérüléssel nem. Mivel anyagi kár keletkezik, a járat pedig emiatt kimaradhat a helyszínelés befejezéséig. Ezt látva pedig az utasaink negatív színben ítélik meg Társaságunkat és munkatársainkat.

A helyzet sokkal rosszabb, amikor saját járműveink a forgalomban ütköznek egymással, hiszen ilyenkor a személyi sérülésnek is nagyobb az esélye, és jellemzően az anyagi kár is jóval nagyobb. Mivel pedig nem egy viszonylag zárt helyen (végállomáson vagy telephelyen) történik a baleset, a közvélemény is nagyobb eséllyel értesül róla.

Az idei évben szeptember közepéig 76 olyan balesetet rögzítettünk, ahol BKV-s járművek ütköztek egymással. Ezek során 54 autóbusz, 9 villamos, 5 trolibusz és 8 belszolgálati jármű volt érintett. Eddig mintegy 4,2 millió forintba került a tömegközlekedési eszközök javítása (3,2 millió Ft autóbusz, 1 millió Ft villamos), míg közel 200 ezer forintba a belszolgálati járműveinké. Több esetben még nem készült el a kárszámla, így további kiadások is lesznek.

Az anyagi kár mellett 1 fő súlyos (BKV járművezető) és 2 fő könnyű (utas) sérülést szenvedett.

Számtalanszor felhívjuk a járművezetők figyelmét arra, hogy a végállomásokon és a telephelyeken is fokozottan kell figyelni és betartani a szabályokat, hiszen a fizika törvényei ott is ugyanúgy érvényesek. Nem lesz kisebb, vagy rövidebb az általunk vezetett jármű attól, hogy nem kint a forgalomban vagyunk, hanem a viszonylagos védelmet nyújtó „hazai pályán”. Ne felejtsük el, hogy a végállomáson sok esetben segítséget kérhetünk Kollégáinktól, akikre számíthatunk a járművek közötti manőverezés vagy akár tolatás során.

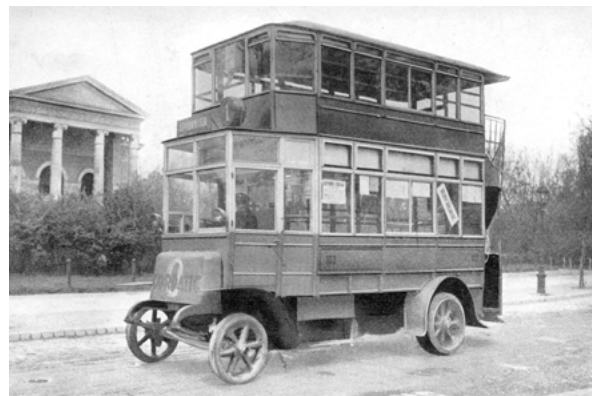
Attól a pillanattól kezdve, hogy a vezetőüléshelyen helyet foglalunk, felelünk az utasainkért, a ránk bízott munkaeszközünkért, járműveinkért, egymásért, KOLLÉGÁINKÉRT, a közlekedés többi résztvevőjéért – mindaddig, amíg munkánk végeztével haza nem megyünk. Nem szabad hagyni, hogy a figyelmünk kihagyjon, hiszen ilyenkor történnek a balesetek, melyek a pillanat tört része alatt is kialakulhatnak. Amennyiben fáradtak, betegek vagyunk, rosszul érezzük magunkat, ne kezdjük el a szolgálatot, inkább kérjünk váltást. Ne kockáztassunk, mindig csak olyan közlekedési manővert vállaljunk fel, melyet BIZTONSÁGOSAN végre tudunk hajtani. Ha így járunk el, nagyobb az esélyünk arra, hogy balesetmentesen fejezzük be a szolgálatot, és időben térhetünk haza családjához – hiszen minket is hazavárnak.

Balesetmentes közlekedést kívánunk minden kedves dolgozónknak!
Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Osztály



AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ és Budapest

Az első világháború 1914. július 28-i kitörése utáni első néhány hónapban több mint négyezer villamosos dolgozó vonult a frontra. A szakképzett, felelősségteljes munkakörből érkező, ráadásul a polgári foglalkozásból hozott kényszerű „hierarchiát” már megszokott járművezetőkre és fizikai munkásokra nagy szükség volt a háborúban. A közlekedési alkalmazottakat olyan helyeken is be tudták vetni, ahol műszaki szakértelemre is szükség volt, így például sokan kerültek az osztrák-magyar, illetve magyar haderőnél még viszonylag ritkának számító gépfegyveres alakulatokhoz, vagy erősítették a tüzérségi ütegek hatékonyságát. Ajárművezetők közül, különösen a hévesek közt többen katonai kitüntetésekkel térhettek haza, köszönhetően annak, hogy nagy hozzáértéssel bonyolították le a vasúti rakományok, utánpótlások megszervezését, szállítási feladatait.





*M*íg a dolgozók nagy része a fronton harcolt, addig Budapesten sem állhatott meg az élet. A katonák nem értek haza, mire a fellevek lehullottak, sőt újabb és újabb háborús ősz érkezett. A férjeiket, fiaikat hazaváró nőknek át kellett venni a forgalom és az igazgatás nehéz feladatait. Ekkor jelentek meg az első kalauznők a fővárosi forgalomban. A sajtó persze tele volt gúnyos cikkekkkel, hiszen a közlekedés ősidők óta férfias szakma volt. A Nő című feminista lap 1915-ben így írt erről: „A háborús világ csendéletéhez tartozik a női kalauzok szapulása. A pesti publikum egy részének nincs jobb dolga, mint szakaszjegye ellenében kikélmelni: jobb-e, ügyesebb-e, mint néhai kollegája, a férfi? (...) Érdekes kísérlet volna, ha az erős férfiakat mosóteknőkhöz állítanák, súrolásra alkalmaznák, cselédsorba fogadnák avval a csekély díjazással, amelyért ma nők végzik ezeket a munkákat. Hamar megválnék, hányan dőlnek ki a sorból.”

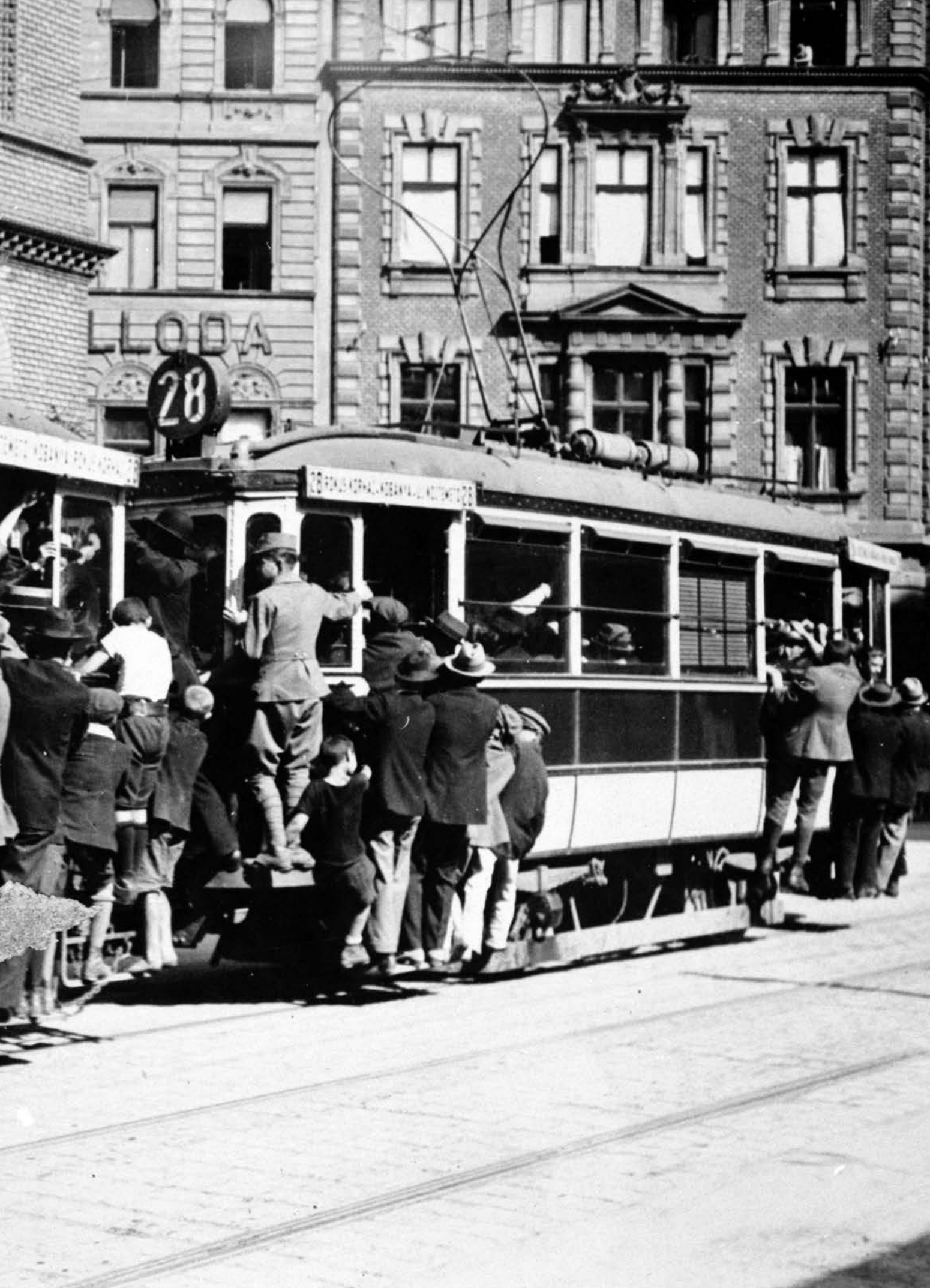
A háború azonban más módon is hatott a fővárosi hétköznapokra, bár eleinte nem sokat lehetett érzékelni a távolban folyó harcokból. 1915. március 1-jén még a főváros első autóbuszjáratai is elindultak. A két busz nemzeti színű virágokkal futotta első köreit az Andrásy úton. Csakhogy a háború második felére már egyre több pénzt emésztettek el a katonai küzdelmek, amelyek így egyre nagyobb erőfeszítéseket igényeltek a hátszágban élőkől is. A buszközlekedés már 1917. április 10-én megszűnt, mert egyszerűen hónapok óta nem volt pénz alkatrészekre, gumiköpenyre. Még ugyanebben az évben leálltak a fővárosi taxik a benzinhiány miatt. Már lovakkal is nehéz lett volna helyettesíteni a közúti járműveket, ugyanis az omnibuszcég jószágait is a frontokra vitték, a gyakorlott kocsivezetőkkel együtt. A villamosnál a legnagyobb gondot a karbantartások elmaradása okozta. A felsővezeték-hálózatból több száz tonna rezet bontottak el, hogy azt hadicélokra ajánlják fel. A járművek állapota drasztikusan leromlott, nemcsak javítószemélyzetben volt hiány, hanem alkatrészben is.

A háború 1918 novemberében ért véget, és világszerte mintegy tizenötmillió halálos áldozatot követelt. A korabeli statisztikák szerint a fővárosiak közül 30-35 ezren estek el távol otthonuktól. Aligha lehetett olyan közlekedési dolgozó a városban, akit ne érintett volna meg a háború borzalma. Az elesett hősök emlékezetüket őrizve a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSzKRt) 1925-ben emléktáblák sorát emelte valamennyi telephelyén. Az emléktáblák elkészítésére egy ismert művészt, egy háborús is megjárta főhadnagyot kértek fel. A művész egy egyszerű tervezett, tetején két faragott örökmécsessel, egy karddal, sisakkal és koszorúval, alján pedig a háború évszámaival és a szárnyaskerékkel. Ezekbe kerültek bele az egy-egy telephelyhez tartozó esetek névsorai. Köztük az angyalföldi éppen az elmúlt hetekben újult meg, emlékezve a száz évvel ezelőtti eseményekre.

A háború nemcsak a kor embereit törte meg és okozott súlyos tragédiákat. A pusztítás négy éve elsöpört egy sor közlekedési fejlesztést is, amelyeket még a boldog békeidőkben dolgoztak ki a székesfőváros szakemberei. A háborút követő román megszállás, a forradalmak és a korábban nem látott méretű infláció miatt szó sem lehetett a tervezett nagyszabású metróépítésekről, hogy a terveken maradt magasvasutakról már ne is beszéljünk.







A MÚLT ÉS A JÖVŐ TALÁLKOZÁSA A DEÁK FERENC TÉREN



Folyamatosan változó világunkban a szolgáltatók már nemcsak Nyugat-Európában, de Magyarországon is bevett módon egyre inkább ügyfélszolgálati központokban és az interneten nyújtanak lehetőséget az ügyek intézésére, legyen az számlabefizetés, regisztráció egy bizonyos szolgáltatásra, vagy akár panaszkezelés. A BKK az elektronikus jegyrendszer bevezetéséhez illeszkedő, jól átgondolt, hosszú távú fejlesztési koncepcióban dolgozta ki ehhez a modern korhoz illeszkedő új értékesítési rendszerét. Stratégiánk szerint a jövőben jegyet és bérletet az interneten, az automatáknál és az ügyfélközpontokban lehet vásárolni, valamint aki még ezekkel sem akar bíbelődni, az jegyként használhatja majd érintésmentes bankkártyáját. A BKK új jegy- és bérletkiadó automatáin kívül a folyamatosan nyíló új ügyfélközpontjaink az utasaink kényelmesebb, gyorsabb kiszolgálását szolgálják, utóbbiak teljes körű ügyintézkést tesznek lehetővé modern környezetben, kényelmetlen sorban állás nélkül. A legújabb ilyen központ – amelyet a közelmúltban adott át Tarlós István főpolgármester – a Deák Ferenc téri metróállomáson nyílt, s különlegessége, hogy a BKV-val közösen üzemeltetjük, hiszen az ügyfélközpont egyben az újrainvitt Földalatti Vasúti Múzeum fogadótere is.

A sorban állás a múlté

2012 májusa óta a fővárosi közösségi közlekedés menetdíjainak beszedése és az ehhez kapcsolódó feladatok – így például a jegy- és bérlet-értékesítés – ellátása a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) feladata lett. A BKK a modern kor elvárásainak megfelelően egy, az elmúlt évtizedekben megszokotthoz képest eltérő szemléletű, ügyfélközpontú értékesítési rendszer előkészítését és bevezetését kezdte meg cikksoro-

zatunk témája, az elektronikus jegyrendszer bevezetéséhez illeszkedve, azzal összhangban.

Az évtizedek óta működő jegy- és bérletpénztárak száma és elhelyezkedése – az értékesítési helyek többnyire a metróvonalak mentén koncentrálódnak – nem teszik lehetővé ügyfeleink teljes mértékű kiszolgálását: nincs ügyfélszolgálat, és sokszor kényelmetlen körülmények között, hidegben, vagy éppen tűző napsütésben kényszerülnek sorban állásra. A koncentrált elhelyezkedés miatt valóban nagy forgalmat bonyolító pénztárak találhatóak a forgalmas közlekedési csomópontokban,

de – különösen a hónap eleji bérletvásárlási időszakban – azok kapacitása nem teszi lehetővé az ügyfelek gyors és kényelmes kiszolgálását. A jegy- és bérletpénztárak ráadásul egyik legnagyobb stratégiai célunk, az elektronikus jegyrendszer előkészítését sem teszik lehetővé, hiszen kialakításuk miatt egy szimpla jegy- vagy bérletvásárlásnál bonyolultabb ügyintézésre alkalmatlanok.

Az új értékesítési rendszert egy jól átgondolt, hosszú távú fejlesztési koncepció mentén dolgoztuk ki. A stratégia célja, hogy minden korábbinál több értékesítési ponton a lehető legszélesebb, egységes termékínálatot nyújtsunk az ügyfeleknek, ne csak a belvárosban, illetve a metróvonalak mentén, de a kert- és külvárosokban, az agglomerációs településeken is közelebb vigyük szolgáltatásainkat az ügyfeleinkhez, ezzel együtt a azok színvonalát is emeljük. Mindezeket szem előtt tartva több ütemben 300 új, korszerű jegy- és bérletautomatát állítunk forgalomba (ezekről bővebben az előző lapszámában írtunk: „Jegy- és bérletértékesítés európai színvonalon, Mozdásban magazin, XLIV. évfolyam, II. szám, 18-19. oldal), illetve új ügyfélközpontokat nyitunk Budapesten. Szeptember közepére már 180 jellegzetes, lila-kék automata árusít jegyet és bérletet. Március vége, az első gépek üzembe helyezése óta már több mint 3,5 milliárd forintos bevétel érkezett az automatákon keresztül.

A fővárosban már hat helyszínen nyílt ügyfélközpont: az elsőt 2012-ben a Rumbach Sebestyén utcában, majd a következőt 2013 nyarán a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2B termináljának érkezési szintjén adtuk. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2A terminálján nyílt ügyfélponton kívül további két új ügyfélközpontot nyitottunk meg 2014. március végén az M4-es metró átadásához igazítva, a vonal két végállomásán: Kelenföld vasútállomáson és a Keleti pályaudvarnál.

A modern szolgáltatóhelyiségekben több munkapult található, ezért egyszerre 3-4 munkatárs segíti az ügyfeleket. Az új ügyfélközpontok megoldást jelentenek az eddigi nehézkes, időnként hosszú sorban állással együtt járó jegyvásárlás és ügyintézés problémáira. Az ide érkezőket ügyfélhívó segítségével sorszám szerint szolgálják ki, az új rendszer így jóval gördülékenyebb és hatékonyabb. Az ügyfélközpontokban nemcsak a budapestieknek, hanem a turistáknak is nagy segítséget nyújthatnak: több nyelven is információhoz juthatnak a főváros közlekedési hálózatáról, az ideérkezők ezért könnyebben tudnak tájékozódni Budapesten. Következő ügyfélközpontjainkat a Ferenciek terén, a Móricz Zsigmond körtéren, a Kőbánya-Kispest és a Népliget metróállomáson, valamint a Nyugati és a Déli pályaudvarnál nyitjuk meg hamarosan. Az eddigi tapasztalatok a BKK új, ügyfélközpontú szolgáltatásainak sikerét mutatják: az ügyfélközpontok hamar rendkívül népszerűek lettek az utazóknál, ezzel párhuzamosan pedig jelentős forgalmat bonyolítanak le. Fontos szerepe van az ügyfélközpontoknak más, a BKK által nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódó ügyfélforgalomban is, MOL Bubi szerződést például kizárólag csak itt lehet megkötni.

Ahogy arról előző lapszámunkban már olvashattak, a BKK Deák Ferenc téri Földalatti Vasúti Múzeuma a BKK új ügyfélközpontjának kivitelezési munkái miatt a nyáron ideiglenesen bezárt. Az európai kontinens első földalattijának emléket állító múzeumot az új ügyfélközpont szeptember eleji átadásakor nyitotta újra Tarlós István főpolgármester. Az átépítés során egyedülálló szolgáltató központ és kulturális kiállítótér jött létre a belváros közepén, hiszen a páratlan közlekedéstörténeti kiállítás és a BKK modern, európai színvonalú ügyfélközpontja közös bejáratral és fogadótérrel működik tovább.

Az ügyfélközpont kialakításakor a BKK-val egyeztetve szem előtt tartottuk a gazdaságossági szempontokat, így már a tervezéskor irányelvként kezeltük, hogy a múzeum meglévő szociális helyiségeit – a konyhát, az öltözőket stb. – az ügyfélközpont átadását követően közösen használják majd a múzeum (azaz a BKK), valamint az ügyfélközpont (azaz a BKK) dolgozói. A közös használat miatt már a kezdetektől folyamatosan egyeztetünk a BKK érintett szakterületeivel, így mind az ügyfélpultok, mind az ügyfélszolgálati és a múzeumi dolgozókat kiszolgáló személyzeti helyiségek berendezése és kialakítása a közös igények alapján valósult meg. Az ügyfélközpontban a BKK külön pulttal rendelkezik, ahol a múzeumi belépőkön kívül ajándéktárgyak is megvásárolhatóak. A BKK és a BKK külön megállapodásban fektette le az együttélés szabályait és a közös üzemeltetés feladatmegosztását.

A jövő: új szemlélet, tágasabb terek



A BKK új, modern, európai színvonalú ügyfélközpontjaiban minden közlekedéssel kapcsolatos ügy elintézhető: a jegy- és bérletvásárlás, a parkolással vagy teherforgalmi behajtással kapcsolatos információszerzés, a talált tárgyakkal kapcsolatos ügyintézés, a taxipanasz-kezelés, a MOL Bubi ügyintézés, térképek, ajándéktárgyak vásárlása, valamint az általános utastájékoztató. A tervek szerint 2016-ig a város több más forgalmas tömegközlekedési csomópontján kialakítunk ilyen létesítményeket. Mivel az új ügyfél-kiszolgálási koncepció új szemléletet, nagyobb tudást és összetettebb feladatokat jelent, ezért a kidolgozott humán erőforrás koncepciónak megfelelően pénztárosokat átképezzük és a BKK új ügyfélközpontjaiban fognak dolgozni magasabb színvonalú körülmények között, magasabb tudással.

Az új ügyfélközpontokat ugyanakkor egyáltalán nem csak a jelenkor elvárásainak figyelembevételével alakítottuk ki, hiszen egy jól átgondolt, hosszú távú fejlesztési elképzeléssel az új szolgáltatóközpontokat az elektronikus jegyrendszer bevezetésére is felkészülve nyitottuk, illetve nyitjuk meg. Az új jegyrendszer jövőre kezdődő, több ütemben történő bevezetésével megkezdődik majd az internetes és telefonos ügyfélszolgálaton keresztüli jegy- és bérletértékesítés is. A távértékesítés bevezetésével ügyfeleink akár otthonról vagy munkahelyükről percek alatt vehetnek majd bérletet, tölthetik fel elektronikus pénzegyenlegüket, vagy adhatnak automatikus egyenlegfeltöltési megbízást, az új, tágas terű, kényelmes ügyfélközpontokban pedig hangsúlyosabb szerepet kap az információszolgáltatás, a hosszabb ügyintézesek, panaszkezelések, a pótdíjügyek intézése.

Az elektronikus jegyrendszerrel kapcsolatos cikksorozatunkat a Mozdásban Magazin következő számában folytatjuk.

Múlt és jövő: a közlekedési múzeum találkozása a modern ügyfélközponttal

BUDAPESTI METRÓFÉNYEK

Nem nagyon van ma Magyarországon olyan ember, aki ne hallott volna a 4-es metróról. Mindenkinek van róla véleménye, az utasoknak – szerencsére – a megállók szépsége, az állomások kényelme jut először eszébe, ha szóba kerül Budapest legújabb földalatti közlekedési útvonala. Össze is hasonlítják mindjárt a másik három, már régóta üzemelő metróvonallal. Számomra persze egyáltalán nem meglepő, hogy az M1-nek, az M2-nek és az M3-nak is van rajongó tábora.



Az M4 átadására jelent meg az a könyv, amelyet minden metrószerető embernek szívesen ajánlok. A *Metrófények Budapest* című kötetet Déri Tamás, a Nemzeti Közlekedési Hatóság nagytapasztalatú munkatársa, vasúti szakembere írta. A fotókat – amelyek miatt akár egy még olvasni sem tudó, 4 éves kisgyerek is élvezettel lapozza a könyvet – Iró Zoltán, a fények játékának nagy ismerője és szerelmese készítette. Ha belelapozunk, már az első, a Deák téren készült képek láttán szembesülünk azzal, hogy tulajdonképpen eddig csukott szemmel utaztunk, nem vettük észre, hogy a földalatti megállók mennyi szépséget rejtnek. A látványt sokszor eltarja a tömeg, háttérbe szorítja a rohanás.

Az, hogy a budapesti metrók fényei és rejtett szépségei visszaköszönnék a könyv lapjairól, nagyrészt interjúalanyomnak, Iró Zoltánnak, a kötet fotósának köszönhető.

Azt gondolja a laikus, hogy egy fényképezéssel foglalkozó ember nyitottabb szemmel jár, érzékenyebb, jobban odafigyel a részletekre a hétköznapi életben is. Igaz ez?

Van benne valami, de még én sem gondoltam, mielőtt a budapesti metróvonalak fotózásába kezdtem, hogy ez ilyen szép. Néhány apró részletre, érdekességre szerzőtársam, Déri Tamás figyelt fel a helyszínen, de én is inkább szemlélődő vagyok. A részletekben több lehetőség van, többet is mutatnak. Általában pont az apró dolgokra nem figyel az ember, és mi éppen ezeket szeretnénk volna láttatni a könyvben.



Szerette ezt a munkát?

Igen, én nyüzsgős vagyok. Azt, hogy közlekedési eszközöket fotózhatok, nagyon szeretem. Sokkal érdekesebb, mint például egy szakmai konferenciát fotózni...

Akkor most volt lehetősége a „pörgésre”, hiszen emlékezetem szerint nem sok idő volt a fotók elkészítésére.

Ez így van. Tavaly január közepén vetették fel, hogy készüljön egy ilyen kiadvány, és a 4-es metró átadásával egy időben jelenjen meg. Megbeszélték, leegyeztették velünk a főbb vonalakat, és már kezdtük is a munkát.

Érték meglepetések? Mennyire voltak különlegesek a metrók helyszíneik?

A 3-as metró járműtelepén a hatalmas csarnokok a szerelvényekkel, a különleges technikával, a monumentalitásával lenyűgözött. Itt mellékes is volt, hogy a szerelvények régiiek vagy újak. Sajnálom, hogy ott nem tudtam több időt eltölteni. Érték meglepetések a megállóban is. Ilyen volt az Arany János utcai megállóban a Kányádi Sándor vers, a Pöttyös utcánál a munkásasszony szobra, vagy a Forgách utcánál a szemek... Teljesen lenyűgözött a látvány. Egyik nap a Deák téren fotóztam, egyszer csak felemeltem a fejem és ott voltak azok a gyönyörű réz lámpatestek. Beszél-

tünk az előbb a részletekről: sokat utazom a kisérdalattal és még soha nem tűnt fel, hogy a korlátok milyen műves kidolgozásúak; a pénztárnál elhelyezett kis táskatartó polc réz tartókonzoli mennyire összhangban vannak a korlát végi "csiga" vonallal...

Úgy érzem, a kisérdalatti meglehetősen közel áll a szívéhez...

Igen, érdemes megfigyelni, milyen egységet képez a lent és a fent; pl. ahogy feljövünk a Széchenyi fürdőnél, vagy a Deák téren, a Bajcsy-Zsilinszky úton vagy akár az Operánál.

Van itt még mit megmutatni, ebben a témában el lehet mélyedni. Azt vettem észre, hogy munka közben teljesen átértékelődött az idő. Utasként áll az ember a peronon, elmegy az orra előtt szerelvény, és vár 3 percet, ami akkor örökkévalóságnak tűnik. Aztán elkezdtem a munkát. Elment a szerelvény, alig vártam, hogy kiürüljön a peron, gyorsan készítettem pár fotót és már megint jött a vonat, és megint várni kellett... Miért nem jár ritkábban? Én voltam az egyetlen, aki annak örült volna, ha ritkábban jár...

Igen, az idő relatív! No és a 4-es metró?

Ott a Bikás park a kedvencem, de a Szent Gellért tér is gyönyörű a Duna kavicsaira és a fűrőpajzsra emlékeztető burkolatával. A Kál-

vin téren az összekötő folyosó is hihetetlenül hangulatos a sárga vidámságával.

Hány felvételt készített a fotózásra kapott idő alatt, és hányat láthatunk viszont a kötet lapjain?

Több ezer kép készült és pár száz látható a könyvben. Talán az elkészült mennyiség 30 százaléka.

És a többi a fiókban maradt?

Tulajdonképpen igen, de néhány képnek lesz utóélete. Nagyon büszke vagyok arra, hogy a franciaországi Alstom központban annyira megtetszett néhány felvétel, hogy elkérték a képek nagy felbontású változatát.

Gratulálok ehhez a szép munkához!

–kmt–

Aki más szemmel szeretné látni a metrófényeket, megvásárolhatja a kiadványt, amely itt rendelhető:
www.magyarkozlekedes.hu/hir/6385-metrofenyek-budapesten
Vagy: Fórum Média Kiadó Kft. 1139 Budapest, Váci út 91. tel: +3612732090
forum-media@forum-media.hu

A KÍSÉRLETI NYÚL

A szarajevói villamos



Büszkék vagyunk (és lehetünk is) rá, hogy Budapest a világon az elsők között állított forgalomba villamost, de érdemes megemlékezni a kísérleti lombik városról, Szarajevóról is, mely villamosközlekedésben két évvel előzte meg a magyar fővárost.

Alig hat évvel azután, hogy Werner von Siemens egy berlini kiállításon bemutatta a találmányát, 1885 szeptemberének éjszakáján végigdübörgött az első villamos Szarajevó utcáin. Mivel akkor még nem igazán bíztak az új találmányban (hiszen szinte naponta szabadalmaztattak tucatnyi újfajta közlekedési eszközt) az osztrák-magyar hivatalnokok úgy döntöttek, hogy először a bosnyák fővárosban próbálják ki, nehogy Pest, vagy Bécs utcáin valamiféle hiábavaló, használhatatlannak bizonyuló dolog jelenjen meg.

1884 nyarán kezdték lefektetni a síneket és 1885. december 31-én már ünnepőbe öltözött sokaság várt a módos ház verandájára emlékeztető, faszervezetű próbavillamosra – melyet még valójában lovak vontattak. A vagonon körben az ablakokon még csipkés függönyök is voltak.

Ilyen csoda addig még nem volt Közép-Európában! Az útvonal (a Ferhadijától a vasútállomásig) 3,1 km hosszú volt, 13 percig tartott, a viteldíj pedig 5 krajcárba került. A jármű egyszerre 28 utast tudott szállítani. A kalauz viselkedését a Városi Tanács külön szabályozta: előírás volt a megfelelő öltözködés, és tiltották, hogy alkohol vagy hagymaszagot árásszanak. Érdekesség még, hogy az első utasok annyira megilletődtek, hogy a Ferhadiján, az első villamosmegállóban ott maradt 28 pár cipő!

Legelőször egyetlen sínpár készült, és az

egyetlen szerelvény azon közlekedett oda-vissza. Az első járat reggel 5 órakor indult, pontosan egy órával az első vonat indulása előtt. A villamosjegy sötétvörös színű volt, háromnyelvű – bosnyák, német és török.

A villamos a művészeket is megihlette. Egy zeneszerző az első villamos indulásának tiszteletére megkomponálta a Szarajevói villamos című gyors polkát zongorára, míg egy német festő akvarellben örökítette meg a lóvontatta villamost a szarajevói utcán.

1895. május 1-én váltotta fel a lovakat az áram. Eddigre már a vonalat is meghosszabbították. Eleinte a helyieknek nem sok bizodalomuk volt az „elektromos sárkányban”, ám lassan megszokták és már a következő évben több mint 3800 utast szállított, ami az akkori Szarajevó lakosságának 15%-át jelentette. Fokozatosan épültek az új vonalak, 1897-ben már a város jelképének számító Városi Tanács is elérhetővé vált a villamossal.

Volt dohányzó és nem dohányzó kocsi, sőt egy időben külön kocsi volt a nőknek és a férfiaknak, de ezt gazdasági okokból hamar megszüntették. A „császári és királyi bosnyák vasút” minden módon igyekezett az utasok kényelmét keresni, továbbra is életben voltak a szigorú öltözködési és higiéniai előírások a kalauz számára, emellett 1891-ben kiadtak egy rendelkezést, hogy ha a városban színházi

előadás van, az utolsó villamos 10 óra helyett fél órával később indul.

A villamos százegy évvel később, Szarajevó 1992-es ostromakor, történetében először, szüneteltette a működését. Bár utasokat nem szállított, de ott állt az útkeresztezédekben, hogy felfogja a mesterlövészek golyóit, és védelmet nyújtson a gyalogosan közlekedőknek. Sok ilyen „fal” vált a gránátok áldozatává, de a szarajevóiak nem adták fel, és amint tudták, az ostrom 600-ik napján, 1994. március 15-én újraindították a villamosközlekedést. Soha olyan gyorsan nem közlekedett még villamos, mint akkor – szinte repült, kicsit lassított, majd elszárgult a megálló mellett, mert a folyó túlsópartjáról folyamatosan lötték, de a helyiek hittek benne, hogy ha jár a villamos, akkor már mindjárt minden rendben lesz, hitték, hogy a béke villamoson érkezik.

(a balkanimozai.blog.hu írás alapján)

Az első Siemens villamosok egyikét a szarajevói merénylet 100. évfordulójától nosztalgiajártaként közlekedtetették idén június 28. és szeptember 7-e között. A fávázás villamos külön érdekessége, hogy a magyar nagykövetség finanszírozásával újították fel, ezért egy magyar címerrel az oldalán zakatolt át minden nap a belvárosban.

A MONORAILEK VILÁGA

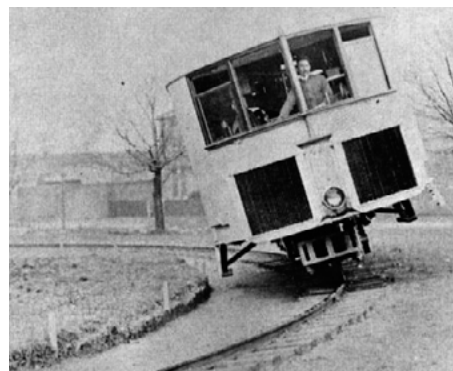
Budapest közösségi közlekedése az egyik legváltozatosabb a világon, hiszen nemcsak busz és metró jár, mint sok nagyvárosban, de mellette még van trolis, villamos, HÉV, sikló és libegő. Elképesztő kínálat, de tudjuk, a paletta soha nem lehet teljes. Ezért most egy itthonról hiányzó eszköz, a monorail, avagy egysínű vasút világába tekintünk bele egy kicsit.



Különleges, de a valóságban korlátozottan használható vasúti megoldás a monorail, azaz az egysínű vasút. Az egyetlen sín ötletének az alapját a vontatóellenállás csökkentése képezte. A járműveket általában vagy a teher megfelelő elosztásával, vagy külön vezető-sínen járó támasztó-kerekekkel egyensúlyozzák.

Legelőször még 1821-ben az angol Palmer épített egy egyszerű egysínű függőpályát, melyet később az amerikai Sergeant és az angol

Fischer tökéletesített. Ennél a föld felett 2–3 méter magasan elhelyezett gerendázaton egymás mögött haladó 2 kerékre egy-egy oldalkocsi volt erősítve. Ez leginkább csak teherhordásra volt alkalmas, azért nem csoda, hogy bányákban alkalmazták, épp úgy, mint a megdőbentő hatást keltő 20. század eleji Brennan és Scherl-féle kocsit, mely kívülről inkább hasonlított egy túlsúlyos kötéláncoshoz, mint vasúti kocsihoz. Az egyensúlyt ebben gíroszkóp, azaz pörgettyű



tartotta fenn. Ha a pörgettyű leállt, a kocsi elborult. Az elődjéhez hasonlóan ezt is egy bányában használták.

A legtöbb kvázi monorail azonban az egyetlen középső sín mellett még két vezetősínnel is dolgozik, mely nem hogy nem oldja meg az orvosolni való problémát, de még inkább fokozza is azt.

Az egysínű megoldás viszont sikerrel alkalmazták a függővasutak kialakítása során, olyan sikeresen, hogy az ingó-mozgó járást ki tudták küszöbölni. Ilyen például a barmen-elberfeldi 13 kilométer hosszú elektromos függővasút, mely a Wupper folyó medre fölött vezet és melynél a kocsiszekrény a fölötte levő kerekeken függ, míg a jármű egyensúlyát merevítés biztosítja.

A függővasútnál is nagyobb karriert futottak be a nyeregvasutak, melyek szintén egy, de a megszokottnál jóval szélesebb sínen futnak, de még itt is (értelemszerűen) a nyomtáv jóval keskenyebb, mint maga a jármű. Általában kétféle meghajtást alkalmaznak: vagy gumikerekes a kocsi és a híd tetején gurul, ami a két oldalán vontatja és stabilizálja a járművet, vagy a mind a mai napig futurisztikus mágneses lebegtetés elvét. Ez utóbbi, mint pl. a német Transrapid nyereghidas megoldással épültek, mivel az rendkívül stabil, és hatalmas sebességről is lehetővé teszi a hirtelen lassulást. Ha a teljes sebességgel megy, a mágnesrendszer a komplett vonatot a pálya fölé emeli.



Magyarországon, ezen belül is Budapesten a századfordulóra már javában jártak a villamosok, és sokan sokat töprengtek azon, hogy mi lehetne a legoptimálisabb megoldás a belvárosi szűk utcák bekapcsolására a villamosforgalomba. A tervek között felbukkant egy monorail is, Zipernowsky Károly által jegyzett „Függőleges nyomú vasút”, azaz az egysínű, alsóvezetékes villamos, mely megvalósítására végül nem került sor.

IDÉN ÖTÖDIK ALKALOMMAL INDULT ÚTJÁRA A DALLAMOS VILLAMOS

Ezúttal új útvonalon, de a megszokott hangulatban közlekedett a Dallamos Villamos a Magyar Dal Napja országos rendezvény előtt egy héttel.



A korábbiaktól eltérő útvonalon, idén a 47-es villamos vonalán közlekedő nosztalgia UV szerelvény mindkét kocsjában egy-egy zenekar húzta a talpalávalót, így egy menetben két együttes is zenélt a guruló színpadon. A most is népszerű, zeneszerető utasokkal tömött villamos csak úgy ugrált a zene ütemére. És akik a ritmust adták: EnniHol; Kontrolalter; Cherokee; Popcsajok; Varga Banda; Napkutya; Kávészünet; Kafkaz; Zoom; Tükezoó; Bogoz; Kiss Barna és az Utcazenekar; Haszúna; Tintás zenekar és Napfénypresszó.





A SERICA

Bencze András több mint 30 éve, 1983 óta a BKV dolgozója. A középiskola padjából akkori „Sallai Főműhelyben” kezdett autóvillamossági műszerészként. 1996-ban a Szervíz Főmérnökségen Kispesten, a „Remízben” targonca villamossági szerelő, majd a telep megszűnésekor Cinkotára kerül az Infrastruktúra Szakszolgálathoz emelőgép javítóként. 1999-től a Fogaskerekű vasútnál gépkocsivezető, majd 2008-tól a Budavári Sikló műszerésze.

A KELTA FESZTIVÁL

Bencze András életében azonban van egy másik meghatározó terület: a Serica folk'n'roll zenekarvezetője, aki már a 2. Pestlőrinci Kelta Fesztivált szervezte meg (a tavalyi Rózsa művelődési házban megrendezett 1. Pestlőrinci Kelta Fesztivál sikere után). Idén a Bókay-kert ad otthont a fesztiválnak a Fröccsöntő – Szeptemberi Kóstoló rendezvényen belül.

Az eseményen szerepelt a Tébláb táncsoport, illetve Magyarország több kiváló ír és skót zenekara és táncsoportja is fellépett. Akusztikus ír zenekarok, progresszív ír tánckar, skót tradicionális tánckar, ír punk stílust képviselő zenekarok, skót dudacsapat, és természetesen a kerület és az ország egyetlen folk'n'roll zenekara, a Serica a főműsorban volt látható este 8-tól.

A Serica különleges vendégekkel lépett fel: megszokott tánckarán, az Attitude Dance Company-n kívül fellépett még Clive Liddiard tekerőn, Tóth Zsombor magyardudán, Németh Anna skótdudán játszva valamint a Tébláb táncsoport is.

Csakúgy, mint tavaly, idén is jelen volt a fesztiválon a zenekar kedves barátja, a Guinness sörképviselő is: egy kis ingyen kóstolóval kedveskedtek a közönségnek.



A SERICA

A 2008-ban alapított Serica folk'n'roll zenekar az egyik legrégebbi, és egyetlen táncos ír – skót folkrockkot játszó együttes Magyarországon. Tavaly jelent meg első nagylemezük Reflection címmel, amely az Alexandra könyvesboltokban megvásárolható. Közben pedig már készül a következő album, várhatóan a jövő évben kapható lesz.

A zenekar idén is, mint eddig minden évben, szép sikereket tudhatnak magáénak: rengeteg fellépésük volt, és még lesz is különböző fesztiválokon, városi-, falusi rendezvényeken. Nem csoda, hogy ennyire népszerűek, hiszen ők az egyetlenek, akik ír folkrock zenét játszanak, méghozzá tánckar kísérettel. Olyan zenészek dolgoznak a zenekarban, mint Kovács „Ada” Adrián zongorista, Mikolai Petra dobos(!) – a műfaj egyetlen női és legnagyobb dobosa, a zenekar arca: Fóti Gabi, kiváló, egyedi hangú énekes, Merényi Rózsa hegedűs, aki áldott állapotban is „felszántja” a színpadot, Elvira Vučurević hegedűs a Délvidékről, Kurucz Ádám gitáros, Szilva Jani basszeres, és persze Bencze András mandolinos, énekes, zenekarvezető Pestlőrincről – aki egyben a mi rendkívüli kollégánk, akire nagyon büszkék vagyunk!

MIÉRT PONT TÖKLÁMPÁS?

A Mindenszenteket egy nappal megelőző kelta eredetű tradíció, az október 31-re eső Halloween már a hagyományosan keresztény ünnepeket tartó európai országokban is hódít, hiszen a sötétebb, komorabb napok beköszöntét fényekkel, mulatsággal, vidámsággal üdvözölhetjük.

Az ünnep jelképe a hiedelem szerint démonűző erővel bíró töklámpás, amit kis előkészület után mi magunk is elkészíthetünk otthon. Függetlenül attól, hogy hiszünk-e földöntúli erejében, a töklámpásfaragás kitűnő program lehet őszi délutánokra azok számára, akik szívesen díszítik otthonukat, vagy örömmel próbálnak ki újabb kreatív ötleteket.



Mielőtt arcokat, mintákat faragnánk, fel kell készíteni a tököt a munkára: Mossuk meg, majd töröljük szárazra. Ezután „skalpoljuk meg”, azaz a szár felőli végén vágjuk körbe a tököt úgy, hogy a teteje kis kalapként visszakerül majd a műre. A tetején lévő lyukon keresztül kanállal jól belezzuk ki. Amikor kész a tiszta, üres, kibelezett tök, ceruzával vigyük fel

a mintát, majd érdemes tüvel is körbeszurkálni vagy bekarcolni a kontúrokat. Éles késsel, pengével óvatosan faragjuk ki a tököt a rajz mentén, végül teaméccsel a belsejében világíthatjuk meg a kész alkotást. FONTOS! Sose hagyjuk őrizetlenül az égő töklámpást, és a tetején hagyjunk kis lyukat „kémény” gyanánt.



KIRÁNDULÁS A BKV HAJÓIVAL

Itt van az ősz, a természet csodálatos színekben pompázik – érdemes ilyenkor szabadtéri programokat szervezni szeretteinkkel, hiszen a kellemes idő éppen alkalmas egy-egy hosszú sétához vagy kiránduláshoz.



A 2012 nyarán elindult menetrendszerinti BKV hajójáratok nagy sikert arattak az utasok körében. Bár eleinte azzal a céllal indítottuk el hajójáratunkat a Dunán, hogy egy újabb közlekedési alternatívát nyújtsunk utasainknak a munkába való eljutáshoz, mégis a legtöbben sétahajózásra használják a vízi közlekedést, hiszen arra is tökéletesen megfelel. Éppen ezért érdemes számításba venni a hajókázást is, amikor kirándulást tervezünk, hiszen a szokásos közlekedési járművek helyett olyan választás, amely már magát az utat is élvezetessé teszi.

A menetrendszerinti járatok között több olyan hajó is közlekedik, amely alsó fedett résszel és felső nyitott fedélzettel is rendelkezik. Így ha menetközben hirtelen eleredne az eső, van lehetőség a fedett részben is utazni. Mindemellett a hajókon minden utas számára biztosított ülőhely, ahonnan komfortosan csodálhatják meg gyönyörű városunkat, miközben a Dunán ringatóznak. A hajók átlagsebessége – természetesen hajótól függően – 16-20 km/óra között van holt vízben, teljes menetidejük körülbelül két óra; 100-150 fő befogadására alkalmasak és körülbelül fél óránként járnak, így nem kell tartanuk attól, hogy lemaradunk.

Hajóink több olyan megállót érintenek, ahonnan számos kedvelt kirándulóhely megközelíthető: többek között a Várkert Bazár, a Rómaifürdő, az Óbudai-sziget és kis sétával a Kopaszi-gátra is eljuthatunk.

Ha csak pár órás programot szeretnénk szervezni, érdemes ellátogatni a Margit-szigetre, amely minden korosztály számára tartogat érdekeségeket. A kiépített futókörrel és a Hajós Alfréd Nemzeti Sportuszodával, sportpályákkal rendelkező hatalmas „parkot” a fővárosiak gyakran keresik fel, szabadtéri sportolás céljából. Romantikus sétára vágyóknak és gyerekes családoknak is érdemes ellátogatniuk a szigetre hiszen, megtekinthetik a felújított zenélő szökőkutat, a víztornyot, a Szent Mihály kápolnát, a vadasparkot, a japánkertet is és mindemellett számos középkori szakrális építészeti emléket, szoborsétányt csodálhatnak meg.

Az esti nyüzsgést keresőknek is érdemes ellátogatni a szigetre, különösen hétvégenként, hiszen a fény kavalkád mellett, remek szórakozóhelyekkel rendelkezik. Az utolsó hajók, 8-9 óra környékén indulnak a végállomásra, így akár hajóval is mehetünk szórakozni barátaink társaságában.

A D13 jelzésű hajó két helyen is érinti a szigetet, a Margit-sziget, Centenárium emlékmű és a Margit-sziget, szállodák megállóhelyeken.

JEGYEK:

A BKV hajójáratat hétköznapokként a hagyományos bérlettel, hétvégén külön hajójegyvel lehet csak igénybe venni.

**Teljes árú jegy ára: 750 Ft
Gyermek jegy (15 év alatt): 550 Ft**

Felhívjuk az érdeklődő kollégák figyelmét, hogy a BKV-s utazási igazolvány nem érvényes a BKV Zrt. hajójáraitaira.

MAMA HOTEL

A címben említett hotel hálózat elemei között vannak komfort nélküli vagy öt csillagos és komfortfokozatba be sem sorolható helyek is. Mert természetesen mindannyian tudjuk, hogy nem egy talpraesett anyuka által megálmodott szállodalánchról beszélünk, hanem arról a ma már általános jelenségről, hogy a felnőtt korú fiatalok nagyszázaléka – különböző okokból – a szüleikkel él.

Az ezzel kapcsolatosan felmerülő kérdéseket, illetve a szakemberek és laikusok által feldehített okokat próbáljuk meg végiggondolni, hátha az együttgondolkodás a megoldást is meghozza az érintettek számára.

Egy a Társadalomkutatási Intézet által végzett felmérés is bizonyítja, hogy egyre több fiatal választja a biztos pontnak számító szülői házat tanulmányai befejeztével, ráadásul a párkapcsolatban élők, valamint gyereket vállalók száma is jelentősen lecsökkent az utóbbi években. A felméréséből az is kiderül, hogy a rendszer-váltás óta

mekeiknek, akik egy óvodás mentalitásával követelőznek és közvetítenek elvárásokat az ajándékba kapott ingatlannal kapcsolatosan.

De nézzük, hogyan lehet definiálni a Mama Hotel lakóit!

Ők azok a személyek, akik a szülői ház nyújtotta biztonságot és előnyöket, illetve az életet elsősorban a szüleiktől kapott pénzből élvezik, annak ellenére, hogy dolgozhatnak, és önálló életet kezdenének, ugyanis munkaképesek. Ez a megfogalmazás azonban nem igaz mindenkire, hiszen a mai gazdasági és társadalmi helyzet sem segít az éppen kirepülni vágyó fiatalokat. Dr. Tistyán László,

szociológus megfogalmazása szerint „ez egy felnőtté válni nem tudó generáció.”

Mi lehet a szülői házban maradás oka?

A mai fiatalok egyre nagyobb arányban vesznek részt a felsőfokú oktatásban, így egyre később kerülnek abba a korba, hogy munkát vállaljanak.

Ez alapján legkorábban az egyetem végeztével, vagyis nagyjából 25-26 évesen lépnek ki a munkaerőpiacra, de nem biztos, hogy sikerül is elhelyezkedniük valahol. Ha még is, a kezdő fizetésük nem valószínű, hogy elegendő lesz egy önálló háztartás megteremtéséhez.

Ez óriási lelki teher számukra, a szülők szára azonban plusz anyagi terheket is ró még akkor is, ha a fiatal továbbra is tud diákmunkát vállalni és csekély jövedelméből hozzájárul a költségekhez.

Az sem meglepő, ha a felmenők saját ku-

darukként élék meg, hogy felnőtt gyermekük otthon él és azt gondolják, ők rontottak el valamikor valamit. Ráadásul azért is aggódnak, ha látják, hogy huszoneves, vagy már a harmincadik évét is betöltött utód depresszióba zuhan a kilátástalan helyzetből. Az igazi felnőtt élet a korábbi nemzedékekénél sokkal később kezdődik el számukra, később alapítanak családot, és később tudnak gyermeket vállalni – ha egyáltalán erre sor kerül.

A nemzedék a jellemzője, hogy nem akarja elkövetni a korábbi generációk hibáit: nem akarnak gyors döntéseket hozni a házasság, család és munka kérdéseiben. Intő példaként szolgálnak előttük a magas válási ráták és munkahellyel való gyakori elégedetlenség. Jellemző e nemzedékre, hogy halasztja a döntést, ki kívánja várni az „Igazit”. Ez egy úgynevezett „kívánt nemzedék”, amelynek tagjait a szülők többségében önszántukból akarták. Ez a viszonyulás azt az üzenetet közvetíti számukra, hogy fontosak, értékesek, különlegesek. Valóban egy tehetséges generációról van szó, akik a számítógépes korszak első felnővekvői. Karrierre vágyanak, amelyhez többféle úton próbálnak eljutni és munkahelyeikkel kapcsolatban is elvárásokkal élnek. Fontos számukra az önmegvalósítás, az önismeret, a világ felfedezése és élvezete.

A régebben bevett életpálya szakaszok – iskola befejezése, első rendszeres munka vállalása, szülői ház elhagyása, házasságkötés, első gyermek vállalása – megváltoztak, lazult az életkorhoz kötöttségük, és az események sorrendje is megváltozott.

A szociológus úgy véli, ez az egész akkor kezdődött, mikor ugrásszerűen megnőtt Európában a munka helyett felsőfokú tanulmányokat választók száma, s ezek a fiatalok úgy gondolják, nem nagyon tudnak mit tenni, mivel pénz nélkül nem tudnak elköltözni otthonról, viszont szerencsésnek tartják magukat, amiért van hol lakniuk. Szüleikkel jó viszonyt ápolnak, tehát ez sem ad alapot az elköltözéshez. Itt aztán a kör be is zárul.

De ne hagyjuk annyiban, keressünk megoldást! Meg kell tapasztalni az életet!

Van egy német mondás: „Akié a választás, azé a kín” – és most sok választás van, és ez néha döntésképtelenné teszi az embert. Holott felnőtté válni, végső soron, nem választás kérdése. Hogyan segíthetnek ebben a szülők, mit tehetnek a félve elvágyódók? Karácsonyi számban ezeket a lehetőségeket vizsgáljuk meg.

Forrás: <http://pszichoblog.blog.hu>

Összeállította: KMT



megkétszereződött azoknak a 20-39 év közöttieknek a száma, akik tanulmányaik befejeztével is a szülői ház szolgáltatásait élvezik. Míg 1990-ben tízből mindössze ketten laktak a szüleikkel, addig a felmérés idején tízből négyen tették ugyanezt.

Ez a magatartás azonban nem csak Magyarországon ismert; Japántól Olaszorszáig, Európától az USA-ig nő az otthon maradó, vagy a visszaköltöző fiatalok száma. Az utóbbira egy házvásárlásokkal és átalakításokkal foglalkozó sorozatban nap mint nap láthatjuk, hogy amerikai szülők vásárolnak otthon a felnőtt gyer-



A VÁNDORKUPA GAZDÁRA TALÁLT

Lezajlott a IV. BKV Labdarúgó kupa is!



Véget ért a IV. BKV Labdarúgó Kupa, ahol immár zsinórban harmadik alkalommal győzött a Zöld Sasok csapata. Ezért a vándorkupa nem vándorol tovább, örökre a csapaté marad. A II. helyen a Hatosfogat, míg a III. helyen a Globito FC végzett. Gratulálunk az összes csapatnak!



SZUBJEKTÍV AJÁNLÓ

zene

ANTON VEZUV

Melankolikus dallamok, fülbemászó énekhang... Az épp most debütáló lemez története már-már regénybe illő: a zenekar dalait Sztív írta pár éve, amikor egy rossz korszakában gyakorlatilag egész nap egy pin-



cében ült egy zongorával, és csak néha mászott ki onnan: enni és a városban inni. Nem tervezett semmi mást a jövőre nézve, csak azt, hogy másnap felébred és énekel tovább. Ehhez társakat is talált (Sztív: szomorú dalok, ének, zongora; Kalmár Tibor: basszus; Csé: gitár; Stéger Tamás: billentyű, zajok; Kocsis Szabolcs: dob), így Anton Vezuv néven azóta is játsszák a pince mélyén született dalokat. Bird című számukhoz videóklip is készült. Az album és a klip is megtalálható a zenekar hivatalos oldalán: www.antonvezuv.com/

Személyesen pedig legközelebb a GMK-ban (Gozsdu Manó Klub) találkozhatunk a bandával október 22-én. Én ott leszek.

Kovács Edina

tánc

INVERSEDANCE – FODOR ZOLTÁN TÁRSULATA: VUK

Elkezdődött az őszi színházi évad, és a nagy érdeklődésre tekintettel a Művészetek Palotája újra műsorra tűzte az Inversedance Vuk című táncelőadást. Fekete István örök klasszikusát, Vuk, a csalafinta kisoroka történetét még gyermekkorunkban mindnyájan a szívünkbe zártuk. Karak, Tás, Kalán, Vahur és az erdő többi tüneményes lakója most újra benépesíti a Müpa Fesztiválszínházának pódiumát arra az egy órára, amíg kizárólag a meséé és a varázslaté a főszerep, a lebilincselő kalandot pedig együtt izgulhatjuk végig a kicsikkel és nagyobbakkal. Nagyszerű táncok, remek koreográfia, parádés díszletek és persze rengeteg humor, kitérő szórakozás az egész család számára. És ne lepődjünk meg, ha a darab végére mi felnőttek is együtt fújjuk a többiekkel: Fürge rókalábak, surranó kis árnyak... hipp-hopp!

3 éves kortól 99-ig ajánlott, sőt kötelező!

Tisza Gergely



cirkusz

ZÉRO GRAVITÁCIÓ

A Fővárosi Nagycirkusz október 11-én startoló Zéró Gravitáció című vadonatúj műsorában a cirkuszvilág kiválóságainak fellépésével mutatja be, hogy bizony még a gravitáció törvényei is legyőzhetőek. A produkcióban többek között emberi piramist, légtáncosokat és kutyarevüt is láthatnak az érdeklődők.

Jó hír, hogy a BKV Zrt. munkatársai és hozzátartozóik hétköznapokon 40%-os, hétvégén és ünnepnapokon 25%-os kedvezményre jogosultak a jegy árából. A kedvezmény felhasználásához, ahogy azt már megszokhatták, az U jelzésű utazási igazolványt kell felmutatni a jegyvásárláskor.

Minket meggyőzött!

Sipos Olívia



filmsorozat

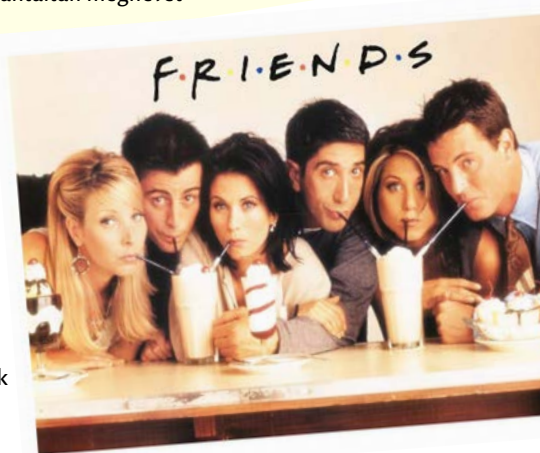
JÓBARÁTOK

Nem volt egyértelmű, mi lenne a legjobb választás az egyre hosszabbodó őszi estékre, amikor hirtelen beugrott: Jóbarátok – hát persze! A hat fiatal (három lány és három fiú) garantáltan megnevettet bárkit, bárhol, bármikor. Bonyolult, és ha jobban belegondolunk, sokszor valóban nehéz élethelyzeteiket olyan humorral és lazasággal kezelik, amittől a saját életünk kihívásai is könnyebbnek tűnnek. Kínos, kellemetlen szituációk sora követi egymást, amiknek egyetlen tanulsága: bármi történjen is, az élet megy tovább.

A sorozatot (eredeti címén Friends) az NBC tévéadó megrendelésére a Warner Bros. készítette. Első epizódja 1994 szeptemberében került adásba, az utolsó 2004 májusában. Tíz év, tíz évad, amelyeket azóta többször kiadtak DVD-n, de több magyar nyelvű csatornán is folyamatosan fut.

Én már össze se tudnám számolni, hányszor néztem végig, és még mindig megunhatatlan.

Fodor Zsanett



MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2014. ősz
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Fodor Zsanett • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII., Akácfa u. 15.

Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024 • mozgasbanmagazin@bkv.hu

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

Nyomdai munkálatok: Gyomai Kner Nyomda Zrt. • Felelős vezető: Fazekas Péter • Tel.: 66/887-400 • <http://www.gyomaiagner.hu>

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj 27.000.- Ft helyett 15.000.- Ft Bkv-s dolgozóknak.
A gyakorlati vezetés első 15 órája 10.500.- Ft kedvezményel.
Órai anyagai, házi feladatok tankönyv és teszt cd ajándékba.
Tanfolyamok havonta folyamatosan indulnak

Tóth Zoltán Autósiskolában, címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136. fszt. 10.
További információ: 20/323-4688 (bármikor hívható)
1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

GYORSKÖLCSÖN!

Adósságrendezés!
Passzív BAR-listásoknak is
25-éves kortól,
75-éves korban is.
KÖNNYÍTETT
FELTÉTELEK!
Minimálbért, és bérpapírt
elfogadunk.

Érdeklődni lehet:

Szűcs Sándor

06-30-841-0330

e-mail:

hitelciti@gmail.com

INGATLAN

ELADÓ vagy KIADÓ a Mamut (Fény u. piac) mellett négy szoba hálós (trodának, vagy rendelőknek is alkalmas), magasföldszinti lakás igen nagy gyalogos forgalmú helyen! Tel.: 06 30 6467574

ELADÓ a XVIII. kerületi Lakatos lakótelepen, Kőbánya-Kispesttől 5 percre busszal, egy I. emeleti, 62 m²-es, 1 + 2 félszobás, félig felújított, nagy erkélyes (10 m²), házközponti fűtéses, családi házias övezetre néző lakás. A lakás előnye, hogy az éjszakai buszok 15 percenként járnak. Irányár: 10,2 M Ft, érdeklődni lehet: Gálszécsi Erika 24-288, 20 9330014 telefonokon.

ORVOSI RENDELŐNEK, ÜGYVÉDI IRODÁNAK alkalmas 5 szobás m.földszinti lakás a MAMMUT-NÁL E L A D Ó ! 06306467574

ELADÓ Budán, a Margit hídnál 1Szuperül felújított 3 szobás lakás a Margit híd budai oldalánál ELADÓ ! (KISEBBT BESZÁMITOK !) 06702100553

POMÁZON Meselián 1013 nm-es telken álló teljesen alapincézett 40 nm alapterületű téglapépület tulajdonostól eladó. A házban kiépített fürdőszoba és konyha van, a tetőtér beépíthető. Az ingatlan zártkert, gyümölcsfákkal. A buszmegálló gyalogosan 20 percre található. A szomszédságban állandóan lakott családi házak és üdülők vegyesen vannak. A környék ren-

dezett, csendes, természethez közeli. Villany és fűtő kút a telken.
ár: 6,5 millió Ft Telefon: 06-70-434-24-29

HORGÁSZOK! Ercsi mellett magántónál kis horgásztelek, olcsón eladó. Érd: 06 70 5679014 (9 és 19 óra)

VEGYES

LAST MINUTE alkalmi gyermek- vagy idősefelügyeletet vállalok felsőfokú óvodapedagógusi képzettséggel és fejlesztőpedagógusi szakvizsgával - hétköznapokon 18:00 óra után, hétvégén egész nap. Ha színházba, moziba, bába menne, hívjon a +36 20 437 3157-es telefonszámon!

VÁSÁROLOK kardot, bajonettet, rohamisasakat, katonai egyenruhát, kintintetést, katonai emléktárgyakat és régi. Érdeklődni telefonon: 06 20 4599132 vagy 25332-es melléken.

ELADÓ egy 3 személyes ággyá kihúzható bézs színű sarokgarnitúra (250x180) amely ágymemórtartós is. A műbőr 1-2 helyen meg van repedezve, de az ágy hibátlan állapotú! Az ágy irányára 50.000. Kérésre e-mail címre fotókat küldök! Érdeklődni. Oravecz Gábor (Pradi kocsiszín), 20-443-7697, oraveczgabor@postafok.hu

Cavident



az egészséges
fogakért

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

30%-os nyári-őszi akció a BKV és a BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak.
Minden porcelán korona 26.000,- Ft
A teljes fogsor állcsontonként pedig 20.000,- forinttal olcsóbb.

További rendkívüli kedvezmények a
www.cavident.hu oldalon.
Egészségpénztári kártyával is lehet fizetni.
Kérjen időpontot a 461-6500 /29156
és /29155 melléken.



A HÓNAP KÉPE

fotó:
Zsille Péter Pál

KEDVES KOLLÉGÁK!

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

Művészi vonalak

hommage à

Frans Masereel



Frans Masereel (Blankenberge, 1889. július 31. – Avignon, 1972. január 3.), a Franciaországban alkotó flamand festő és grafikus művész leginkább fametszeteiről híres. Ezúttal Ő ihlette hátsó borítónkat.