

MOZGÁSBAN

LIII. ÉVFOLYAM, 2021.

IV. SZÁM



A BKV EGY ELKÖTELEZETT KÖZÖSSÉG

– INTERJÚ BOLLA TIBOR VEZÉRIGAZGATÓVAL

KEDVES KOLLÉGÁK!

A vírushelyzetre és a növekvő esetszámmra való tekintettel kérünk Titeket, hogy amennyiben az alábbi tünetek jelentkeznek nálatok,



rosszullét



fejfájás



láz

keressétek fel a háziorvosotokat és jelezzétek feletteseiteknél a történeteket.

#vigyázzunk egymásra

Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

Idei utolsó lapszámához érkezett a Mozgásban. Ennek alkalmából ezúttal a szerkesztőség néhány gondolatát osztjuk meg az idej, nem mindennapi évről.

2021. már a második COVID-év volt az életünkben. Már nem az ismeretlen keltette ijedséggel, sokkal inkább a fásultság keltette szorongással kell megküzdenuk. Nekünk, akik időnként home office-ba vonulunk vissza a járvány egy-egy hulláma elől, az elzártág, a személyes kapcsolatok hiánya, valamint a munka- és a családi környezet összemosódása jelent kihívást.

Ez a még így is kiváltságos helyzet azonban nem tipikus a BKV nagy családjában, hiszen nem vezethetitek otthonról a szeretett járműveteket, más kollégáknak pedig azért kell bemenniük a telephelyekre vagy kimenniük a pályára és kezükbe venniük a szerszámokat, hogy ezek a járművek elindulhassanak. Sokatoknál gyermekkori álmom volt metrósnak, busz- vagy villamosvezetőnek lenni. Gyakran nem csak kötelesség, de hobbi, büszkeség vagy egyenesen szerelem számotokra az, amivel foglalkoztok – nem ritka a másodgenerációs BKV-s sem. Töb-beteknél a nagyszülők között akadnak Beszkártosok, akik átörökítették a járművekhez kötődő szenvedélyt.

Az elmúlt két évben sokatok véleményét, bemutatkozását, hitvallását osztottuk meg közösségi oldalainkon, amelyből kiviláglik, hogy a legtöbben hivatásnak tekintitek a munkátokat, amit extrém helyzetekben is bátran elláttok. Az elhúzódo járvány hívásaihoz alkalmazkodva, családokra, gyermekeitekre gondolva helytálltok nap mint nap, hogy fenntartsátok a főváros vérkeringését. Ezt ismerték fel az emberek, ezért becsülik ma jobban az értük dolgozó békavésókat. Nektek köszönhetően – bennünket is.

Hogy Ti is jobban megismerjétek, ki áll egy-egy cikk végén szereplő név mögött: a Szerkesztőbizottság és a Szerkesztőség tagjainak bemutatkozását a 12-13. oldalon találjátok!

További kitartást és jó egészséget, balesetmentes közlekedést kívánunk áldozatos munkátokhoz 2022-ben is!

A Mozgásban magazin szerkesztősége

TARTALOM

HÍREK	4
INTERJÚ: BOLLA TIBOR	6
VI. ENERGIAHATÉKONYSÁGI SZAKMAI FÓRUM	8
JOGI ESETEK	9
BEMUTATKOZIK A SZERKESZTŐSÉG	10
BIZTONSÁGOS BARANGOLÁS.....	14
JÁRMŰVEZETŐK VERSENYE.....	15
NAPTÁR	16
INTERJÚ: GÁLVÖLGYI JÁNOS	18

BALÁZS MÓR DÍJAK	20
PORTRÉ: BALÁZS MÓR	21
SIKLÓ FELÚJÍTÁS.....	22
INTERJÚ: IFJ. ALBERT FLÓRIÁN	23
60 ÉVES A BENGÁLI	24
INTERJÚ: CSOMAI-KÜRTÖSSY ROLAND.....	25
BKVLOG 3. ÉVAD	27
BKV-NAK SZERETETTEL	28
RETRÓ	30



SZÍNES KÉPESKÖNYV KÉSZÜLT A KISFÖLDALATTIRÓL Az ismert közlekedéstörténeti könyvek szerzője, Legát Tibor újabb egyedülálló albummal jelentkezett a Millenniumi Földalatti Vasút idei jubileumán. Könyvét a BKV múzeumában mutatta be.

A világ első elektromos hajtású földalatti vasútja, amelyet 1896-ban, a millenniumi ünnepségekre adtak át, ma már Budapest egyik jelképe, az idelátogató turisták kedvence, a fővárosi identitás része. Legát Tibor újságíró ennek történetét, emlékeit ápolja és mutatja be legújabb könyvében, A nagy kisföldalatti-ban. A könyv – amely nem csak a földalatti születésére, és az 1973-as, majd 1996-os felújítására koncentrál, de igyekszik feltárni a fontos dátumok közötti mindennapokat is – hamarosan a BKV webshopjában és a múzeumainkban is fellelhető lesz.

Hírek



BKV-S BAJSZOS COMBINOK A FÉRFIAK EGÉSZSÉGÜGYI SZŰRÉSÉÉRT Imár második alkalommal csatlakozott a BKV és a BKK az Astellas Pharma támogatásával megvalósuló kampányhoz, amelynek elsődleges célja felhívni a férfiak figyelmét a prosztatarák megelőzésének, korai felfedezésének jelentőségére. November 10-étől egészen a hónap végéig ismét bajszos BKV Combinók közlekedtek a körúton, hogy prosztatarákszűrésre buzdítsanak.

Hogy miért éppen a bajusz a jelképe az akciónak? Mert a világméretű kampány résztvevői minden év novemberében bajsznövesztéssel hívják fel a figyelmet a férfiak egészségügyi problémáira és azok megelőzésére.

Adjunk együtt esélyt az egészségnek!

BEÉPÍTETTÉK AZ ELSŐ FERDEPÁLYÁS FELVONÓT Az M3 vonalán már szinte mindenhol befejeződtek a bontási munkálatok, az építési folyamatok más-más ütemben haladnak. A legjelentősebb momentum, hogy a Kálvin téren már beépítették az első ferdepályás felvonót, ami az akadálymentes közlekedést biztosítja majd az állomáson. A szerkezetet elsőként a megújult kék metró utasai használhatják hat állomáson.

Amíg a Nyugati pályaudvar – Ferenciek tere közötti szakaszon a lejtaknában főként a ferdefelvonók és új mozgólépcsőszerkezetek beépítésének előkészítése zajlik, addig az üzemi területeken az építészeti kialakítás a végéhez közeledik, helyenként a berendezések beépítése is folyamatban van.

A Kálvin tér, Corvin-negyed, Semmelweis Klinikák állomások már 2022 tavaszán megnyílnak az utasforgalom előtt, a Deák Ferenc téri állomás előrehozott átadásának lehetőségét pedig vizsgáljuk. A teljes M3 vonalszakaszon várhatóan 2023 első negyedévében utazhatnak utasaink.





SIEMENS VEZETÉSTÁMOGATÓ RENDSZERT TESZTEL A BKV

A Siemens Mobility innovációja nem csak a villamosvezető munkatársaink tevékenységét könnyíti meg, hanem olyan technológia alkalmazását teszi lehetővé, ami az utasok és a főváros közlekedésbiztonsági szintjét is javítja.

A jelenleg is zajló, úgynevezett „néma üzemmódú”, vagyis a hang-és fényjelzést nélkülöző tesztelést az egyik utasforgalomban közlekedő Combino-villamosunkon végezzük, az elsődleges cél pedig az adat- és tapasztalatgyűjtés, valamint ezek kiértékelése után a rendszer finomhangolása.

Az STA (Siemens Tram Assistant) rendszer jellegzetességét az adja, hogy a járműre telepített szenzorok a villamos haladási irányát, valamint a forgalmi közeget vizsgálják. Ráadásul a rendszer nemcsak felismeri a forgalom résztvevőit, a gyalogosokat, illetve a többi járművet, hanem azok mozgását összeveti a villamos sebességével és irányával. A Siemens Mobility jelenlegi, villamosokra specializált vezetéstartámogató rendszere, az STA a járművezető munkáját segíti azzal, hogy felismeri a kockázatos forgalmi szituációkat, ezekről pedig figyelmeztet. A technológia mérsékelheti az emberi tényezőkből fakadó események számát és mértékét, ezzel együtt pedig jelentősen hozzájárulhat a közlekedés biztonságosabbá válásához.

NÉPSZERŰ A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS MÚLTJA A DIÁKOK KÖZÖTT

A BKV múzeumainak több, mint egy évtizedes múltja visszatekintő közlekedéstörténeti versenye továbbra is nagy népszerűségnek örvend.

A diákok versenykedve nem lankad, egyre felkészültebbek, tanáraik közül pedig többen az éves tantervbe is beépítik a versenyen való részvételt. A 7. és 8. évfolyamos tanulók számára kiírt vetélkedésre idén is több, mint félszáz csapat jelentkezett, és töltötte ki feladatlapunkat. A „küzdelem” minden évben a budapesti közlekedés történetének egy adott korszakára vagy témájára fókuszál: ezúttal a 125 éves földalatti vasútra. A számos kiváló megoldást küldő csapat közül végül a kilenc legjobban teljesítő jutott a döntőbe, amelyet – a tavalyihoz hasonlóan újra online formában rendeztünk meg, november 26-án. Ezúton köszönjük a részvételt és a színvonalas munkát minden nevező csapatnak!



PASSZOLD VISSZA, TESÓ! A BKV is csatlakozott a „Passzold vissza, Tesó!” című használt mobiltelefon visszagyűjtő kampányhoz, amelyet a Jane Goodall Intézet, a KÖVET Egyesület, az Afrikáért Alapítvány és a Védegylet közösen hirdetett meg. A 2021. szeptember 22. és november 22. között zajló akció keretében összesen 22, ebből kettő bárki számára elérhető helyszínen gyűjtöttük a használt készülékeket.

A fenntarthatóság és a körkörös gazdaság megteremtése, amelyben az újrafelhasználásnak, újrahaznosításnak központi szerepe van, mind olyan célok, amelyek mellett a BKV is elkötelezett. Mi is úgy gondoljuk, hogy ebben a feladatban minden egyes ember számít, tízezer pedig pláne.



ŐSZI BKV-S SPORT SIKEREK

Október 1-3. között zajlott a XV. NN Ultrabalon: a BKV munkatársai BKK Váltók néven a csapatversenyre készültek, egészen pontosan 216 km-es táv megtételére. Összesen 1340 csapat indult ezen a távon, végül a 312. helyet sikerült megfutni. A BKK Váltók eddigi legjobb időeredményét érték el: 19 óra 38 perc 46 másodperc alatt sikerült teljesíteni a Balaton kört. A Csapat névsora: Berhidi Zsolt, Bolla Tibor, Borbás Péter, Csomai-Kürtössy Roland, Dr. Bezzegh Kata, Hagymási Gergely, Karlinszky András, Kurgyis Gábor, Molnár György, Nagy Mónika, Orosi László, Pistyúrné Szegedi Janka, Simon Viktória.

Október 9-én rendezték meg a IX. Infrastruktúra Labdarugó Kupát, amelyen hagyományosan a BKV csapata is részt vett. A tornán 17 csapat három csoportban mérte össze tudását. A BKV csapata a csoportmérkőzéseket követően negyeddöntőt játszott, de sajnos nem jutott tovább. Ettől függetlenül nagyon jó időben, jó hangulatú programra került sor.

A BKV EGY ELKÖTELEZETT KÖZÖSSÉG

AZ ELMÚLT MÁSFÉL ÉV FOLYAMATOS KIHÍVÁSOK ELÉ ÁLLÍTOTTA A CÉGET. A JÁRVÁNY OKOZTA, ÉS A GAZDASÁGI NEHÉZSÉGEK ELLENÉRE A BKV STABILAN MŰKÖDTETI A FŐVÁROS KÖZLEKEDÉSÉT, ÉS KISZÁMÍTHATÓ MUNKAHELY TUDOTT MARADNI. – A KÖRÜLMÉNYEKHEZ ALKALMAZKODÓ JÓZAN ÉS MEGFELELŐ GAZDÁLKODÁSI RENDSZER MEGTEREMTÉSE A FELADATUNK. ÉN NEM FÉLEK ATTÓL, HOGY LEÁLLNA A BKV – MONDJA BOLLA TIBOR VEZÉRIGAZGATÓ.

A COVID első hulláma után, a magazin 2020-as őszi lapszámában jelent meg a legutóbbi interjú Önnel. Az egymást követő hullámok révén a járvány mára szinte mindennapjaink részévé vált. Hogyan tudott alkalmazkodni a vállalat?

Hozzászoktunk, sajnos együtt élünk vele, az aktuális helyzethez alkalmazkodunk. A járvánnyal kapcsolatos újabb szabályozások és rendelkezések hatását pedig, amikor megjelennek, megvizsgáljuk.

Legutóbb az oltások esetleges kötelező felvételével kapcsolatban merültek fel kérdések.

Úgy gondolom, hogy az ezzel kapcsolatos rendelkezéseket nem feltétlenül a cégeknek maguknak kell kialakítaniuk. Mi a jelenlegi szabályozási rendszerben nem tesszük kötelezővé az oltást senki számára. Én azonban minden kollégának azt ajánlanám, hogy oltassa be magát mind a saját, mind a környezete érdekében, hiszen tisztában vagyunk vele, oltás nélkül sokkal komolyabb problémákat okozhat a fertőzés.

Az egészségügyi mellett számos egyéb problémát is okozott, kérdéseket vetett fel a járvány. A BKV-nál például a home office rendszer bevezetése körül alakultak ki viták, adott esetben feszültségek. Több mint egy év távlatában mik ezzel kapcsolatban a tapasztalatok?

Alapvetően pozitívak. De picit túl van ez dimenzionálva: ne felejtjük el, hogy a munkavállalóink nagy része nem tud otthonról dolgozni. A fontos kérdés tehát inkább az, hogyan tudjuk járvány idején ugyanúgy szavatolni számukra a biztonságos munkakörülményeket, ahogy az adminisztratív dolgozók számára a home office helyezéssel. Én jómagam nem pártolom az állandó home office-t, mert úgy gondolom, mentálisan is sokat jelent az, ha személyes kapcsolatot tartanak egymással a kollégák.

A létszámhelyzetre hogyan hatott a járvány?

Egyaránt voltak negatív és pozitív hatásai. Előfordult, hogy több mint 600 ember volt egyszerre karanténban a BKV-nál, ami azért nagy szám. Ebben az időszakban bizonyos munkakörökben kritikussá is vált a létszámhelyzet. Jelentős számban érkezett ugyanakkor új munkaerő is a céghez. Miközben tehát országszerte rengeteg munkahely megszűnt, mi folyamatosan stabil, kiszámítható lehetőséget tudunk és tudunk nyújtani a járvány idején is.

Ez a stabilitás, kiszámíthatóság, ideértve most az üzemeltetést is, meddig tartható, ismerve a fennálló gazdasági nehézségeket? Mennyi tartalék van még a rendszerben?

Azt gondolom, hogy itt nem is a tartalékok kérdése az elsődleges. A körülményekhez alkalmazkodó, józan és megfelelő gazdálkodási rendszer megteremtése a feladatunk. Én nem félek attól, hogy leállna a BKV. Az sem fog előfordulni, hogy a munkavállalók ne kapnák meg a juttatásokat. Az persze elképzelhető, hogy a pénzügyi nehézségek miatt egyes szállítói számlák kifizetését átütemezzük. Szeretném leszögezni: elképzelhetetlennek tartom, hogy csődhelyzet alakuljon ki, bármennyire is cikkeznek erről mostanában a sajtóban. A helyzet nehéz, a megszorítások minket is érintenek, de úgy gondolom eddig is megkapta a cég azokat a pénzforrásokat, amikre a működéséhez szüksége volt, és remélem, a jövőben is megkapja. A beruházások finanszírozása, mint évek óta mindig, más kérdés. Valóban a fal közelébe értünk, muszáj lesz plusz forrásokat bevonni erre és a járműkorszerűsítésre.

Ez mit jelent, mikor indulhatnak újra a járműbeszerzések?

A források felkutatása folyamatos, jelenleg is zajlik, de nem újraindításnak mondanám.

Igaz, a járműbeszerzések üteme a forráshiány miatt lelassult, a projekt azonban nem állt le. Ahogy minden nehézség ellenére nem állt le a hármas metróvonal felújítása sem, aminek megfelelő időben és költségkereten belüli befejezése komoly feladatunk. De zajlik a Sikló nagyfelújítása is, ami persze nagyságrendileg teljesen más téma, de mutatja, hogy beruházás fronton is történnek teljesítések.

Ahogy említette, csődhelyzettől nem tart. A feszült gazdasági állapotnak azonban egyéb negatív következményei is lehetnek. Hogyan befolyásolta a tulajdonossal ápolt kapcsolatot?

A tulajdonos fővárossal továbbra is normális, jó a viszony. Mi elmondjuk a szakmai véleményünket, igényeinket, de a tulajdonosnak lehetnek más pénzügyi lehetőségei, szándékai. Emiatt kialakulhatnak – ha nem is vitának mondanám – feszesebb munkamegbeszélések. Ezek során lehet, hogy nem minden fél ugyanúgy ítél meg bizonyos helyzeteket, de a megbeszélések végén valamilyen kompromisszumot kell hozni. El kell fogadnunk, hogyha nincs elég pénz, akkor más forrást kell felkutatni, vagy esetleg valamit át kell szervezni. Olyan ellentétek nem alakultak ki, amelyek ellehetetlenítenék a munkát.

Ebbe a képbe befér az is, hogy már júniusban közzétette a BKV: folyószámlahitelre lesz szükség a 2022-es likviditás biztosításához? Júniusban 5 milliárd forintról volt szó, de már nagyobb összegekről hallani.

Nagyon sok cég működik folyószámlahittel, nem ördögtől való ez, ahogy a lakossági áruhitel vagy a munkabérelőleg sem. Ez egy úgynevezett rulírozó jellegű hitel, amely arra szolgál, hogy amikor a likviditási helyzet megkívánja, akkor legyen egy tartalék, amihez hozzá lehet nyúlni. Igen, 5 milliárddal indítottunk, amit valószínűleg 10 milliárdra fogunk



emelni. Persze nem biztos, hogy a keretet teljes egészében fel fogjuk használni, és a hitel felhasználása egyáltalán nem jelenti azt, hogy utána ne tudnánk tovább működni. Nyilván meg kell teremteni a forrást, fontos, hogy viszsza tudjuk fizetni év végén, de 10 milliárd forint a BKV életében elbírható nagyságrend.

A likviditási problémák, a hitelfelvétel befolyásolhatja a béremeléseket? Normál esetben ilyenkor már zajlanak a bértárgyalások. Miért nem hallani most erről híreket?

Mindenképpen lesz béremelés. Mind a fővárosi önkormányzat, mind a BKV be kívánja tartani az érdekképviseltekkel korábban kötött megállapodásban foglalt ígéreteket.

A bértárgyalások azért nem kezdődtek el, mert ez, a már meglévő megállapodás szabályozza, hogyan kell eljárunk: a minimálbér és a garantált bérminimum növekedéséhez köti a béremelés mértékét. Az adatok már publikusak, ezek alapján ki lehet számolni, hogy milyen béremelés várható.

Az érdekképviseltekkel kötött megállapodás arra is ígéretet tett, hogy 2021 folyamán nem lesz csoportos leépítés a cégnél. Ez az ígéret tartható 2022-ben is?

Nem látom most azt, hogy csoportos létszámmegleépítésre lenne szükség a BKV-nál, hiszen így is vannak olyan területek, ahol létszámmhiánnyal küzdünk.

A munkavállalók elkötelezettségére, kitartására vajon hogyan hatnak a fenti hírek? Nem szül bizonytalanságot a béremelés elhúzódása, a folyószámlahitel emlegetése?

Azt gondolom, hogy egy krízishelyzet még jobban összekovácsolja a közösséget. A járvány első hulláma óta látom, milyen lelkesen dolgoznak a kollégák, büszkéek arra, hogy megbízható módon fenntartottuk a fővárosi közlekedést. Hiszek benne, hogy a BKV-s egy elkötelezett közösség. Szeretnek itt dolgozni az emberek, és mi mindent próbálunk azért megtenni, hogy ez a jövőben is így maradjon.

Kárpáthegyí Bálint

VI. ENERGIAHATÉKONYSÁGI SZAKMAI FÓRUM

OKTÓBER 27-ÉN NAGY SIKERREL LEZAJLOTT AZ ATÜI KELENFÖLDI JÁRMŰTELEPÉN MEGTARTOTT VI. ENERGIAHATÉKONYSÁGI SZAKMAI FÓRUM, ÉS NAGY ÉRDEKLŐDÉS MUTATKOZOTT A TELEPHELYBEJÁRÁS IRÁNT IS, AHOL A RÉSZTVEVŐK MEGTEKINTHETTÉK A TELEPÍTETT NAPELEM-RENDSZERT, AZ ELEKTROMOSBUSZ-TÖLTŐ ÁLLOMÁSOKAT, VALAMINT A KORSZERŰSÍTETT FŰTÉSRENDSZERT.

2015 óta az őszi kiemelkedő programjává vált az Energiahatékonysági Szakmai Fórum, amely tavaly a járványügyi veszélyhelyzet miatt elmaradt, idén azonban ismét megrendezésre került.



2014 óta Társaságunk rendszeresen részt vett a Virtuális Erőmű Program (VEP) Energiahatékonysági Kiválósági Pályázatán, és a pályázathoz kapcsolódó vállalatoknak megfelelően 2015 óta minden évben megrendezésre kerül az Energiahatékonysági Szakmai Fórum, amely mára az ISO 50001 Energiairányítási rendszerhez kapcsolódó oktatások szerves részévé vált. A BKV – megelőzve az Unió-, illetve kormányzati (jogszabályi) rendelkezéseket – már 2014-ben felismerte a szemléletformálás jelentőségét és ez megalapozta a későbbi intézkedések gördülékeny megvalósítását mind a működési-, mind az energia-hatékonyság javítása terén. Ennek megfelelően a program évről-évre megújult tematikával, több blokkba rendezve épül fel, és egy-egy előadás keretében számos olyan külső cég is bemutatja saját tevékenységét, illetve a tevékenységük eredményeit, akik hozzájárulnak a BKV Zrt. eredményeihez, illetve saját működésük során kiemelt figyelmet fordítanak az energiahatékonyság és a környezetvédelem kérdéseire.

Az előző évek intézkedései – többek között elsősorban az ISO 50001 Energiairányítási rendszer (EgIR) bevezetése – jelentős többlet-

feladatokat eredményeztek a menedzsment és a munkavállalók részére egyaránt, és ezzel együtt számos kérdés is felvetődött, amelyek megválaszolására, egységes értelmezésére egy újabb Szakmai Fórum biztosított megfelelő színteret a Székház Egri termében. Ennek megfelelően a 2016-os rendezvény tematikája egyrészt az EgIR bevezetéséhez kapcsolódó információkra, másrészt a vontatási energia megtakarítását, illetve a létesítményüzemeltetés hatékonyságát biztosító technológiai megoldások bemutatására épült. 2017-ben a törvényi változások által előírt kötelezettségekről, a már működő energiamegtakarítást biztosító, illetve a megújuló/alternatív energiaforrások felhasználását bemutató rendszerekről szóló előadások alkották a rendezvény programját. 2018-ra az előző évek során végrehajtott intézkedések, fejlesztések eredményei már egyértelműen kimutatható hatékonyságjavulást eredményeztek Társaságunk több területén az energiatudatosságtól kezdve a szolgáltatási színvonal növekedéséig. Az ekkor megtartott előadások bemutatták azokat a területeket, ahol a fejlődést magunk mellé állítottuk társasági céljaink megvalósítása érdekében, valamint azokat a lehetőségeket, amelyek alkalmazásával – a talán nem túl távoli jövőben, a technika fejlődésével, a globális célok megvalósítása érdekében – további eredményeket érhetünk el, hiszen a vezetői elköteleződés mellett a munkavállalók együttműködése a biztosítéka a folyamatos fejlődésnek és az eredményeknek.

A Szakmai Fórum 2019-ben megújulva kilépett a klasszikus „előadótermi” rendszerből és két különböző időpontban, két különböző helyszínen az előadásokat követően ismét telephelybejárásra invitáltuk a résztvevőket. Az első napon az óbudai autóbuszgarázsban végzett fűtőkorszerűsítési projekt sikeres lezárásához kapcsolódva minden előadás a fűtési célú energiafelhasználásról szólt. A programot úgy állítottuk össze, hogy az előadások

az állapotfelméréstől a megvalósulásig tartó folyamat minden elemébe betekintést nyújtson. A második nap előadásaira a Budafok villamos kocsiszínben került sor, ennek a témái az egyéb energia-megtakarítási lehetőségek gyakorlati megvalósítását ölelték fel. Külön emelte a rendezvények színvonalát, hogy a Magyar Mérnöki Kamara mindkét napon képviseltette magát.

Idén az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési igazgatóság Kelenföldi Divízió telephelye biztosította a helyszínt a Szakmai Fórum programjához. Az előadások alatt sok hasznos és aktuális információ hangzott el mind a létesítmény-, mind a járműüzemeltetéshez kapcsolódóan, kiemelve a törvényi változásokból adódó kötelezettségeket, de bepilantást nyerhettünk az Energiahatékonysági Kötelezettségi Rendszer (EKR) által nyújtott lehetőségekbe is. Hallhattunk példát sikeres és meggyőző fűtőkorszerűsítésre is és a kiépített napelembiztosítást – az elektromosbusz-töltő állomásokkal együtt – az előadásokat követő telephelybejárás során láthatták az érdeklődők. A káros externáliák elemzését követően választ kaptunk arra a kérdésre, hogy „Indokolt-e már az e-mobilitás a nagyvárosi közösségi közlekedésben?”, de a legnagyobb érdeklődés vitathatatlanul az önzvezető villamosról szóló előadásokat övezte. A rendezvény résztvevői elsőként ismerhették meg a Siemens Mobility Kft. vezetéstámogató rendszer fejlesztési projektjének eredményeit, amelyet november 10-én a Hungária kocsiszínben a sajtónak is bemutattunk.

A rendezvényeket követő visszajelzések alapján elmondhatjuk, hogy mindenki számára hasznos információkat nyújtottak az elhangzott előadások, és minden érdeklődőt szeretettel várunk a 2022 őszi megrendezésre kerülő VII. Energiahatékonysági Szakmai Fórumra.

Buday Ágota

A munkáltatóval szembeni jogvita kivételével bármilyen jogi kérdésben továbbra is várjuk a kollégák megkeresését. Felhívjuk a figyelmet, hogy a jogsegélyszolgálat igénybeviteléhez előzetes bejelentkezés szükséges. Ennek érdekében hívják a Jogi Iroda titkárságát a 061 461 6500 /11-233-as telefonszámon. A járvány okozta speciális helyzetre tekintettel jelenleg kizárólag telefonon keresztül állunk a kollégák rendelkezésére.

JOGI ESETEK

A JOGSEGÉLYSZOLGÁLATRÓL

Folytatva a korábbi lapszámokban megkezdett, a jogsegélyszolgálat munkáját bemutató cikksorozatunkat, ezúttal – a korábbi témánk (házassági vagyoni jog) folytatásaként – egy újabb jogeseten keresztül mutatjuk be, miért lehet hasznos és célravezető, ha felkeresik a jogsegélyszolgálatot.

Jogeset:

Nemsokára nősülök, a menyasszonyommal házassági szerződést akarunk kötni. Azt hallottam, hogy ehhez nem kell ügyvéd közreműködését igénybe venni, elég, ha a számítógéppel megszerkesztett és általunk aláírt szerződést két tanúval „letanúztatjuk”. A kérdés, hogy ez igaz-e.

Válasz:

Mint ahogy korábbi cikkünkben is említettük, még napjainkban is sok a tévhit és a bizonytalanság a házassági vagyoni jog kapcsán, ezért a fenti jogesettel összefüggésben is részletesebben ismertetjük a kapcsolódó jogi szabályozást. Arra is kitérünk, hogy a házastársak/volt házastársak között milyen szabályok szerint történik a vagyon megosztása.

A kiindulópont az, hogy ha a felek között nincs házassági vagyoni szerződés, akkor a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény alapján közöttük a házassági életközösség ideje alatt házassági vagyoni közösség áll fenn, azaz minden közös vagyon lesz, amit az életközösség alatt együtt vagy külön szereztek (és nem tartozik a felek külön vagyonába); és ugyanez érvényes a felek által vállalt kötelezettségekre is (pl. hitel). A házassági életközösség megszűnésekor a közös vagyon fele-fele arányban illeti a feleket.

A felek a házasságkötést megelőzően vagy a házassági életközösség fennállása alatt vagyoni szerződéssel saját akaratuknak megfelelően rendezhetik az egymás közötti vagyoni viszonyait, azaz a törvényi szabályozástól eltérhetnek teljes mértékben, vagy akár csak részben. Így például dönthetnek úgy, hogy kizárólag a vagyonuk egy része válik közös vagyonná, de abban is megállapodhatnak, hogy a vagyoni közösséget teljesen kizárják, ebben az esetben vagyoni szempontból függetlenek lesznek egymástól, egyikük vagyonszerzése, illetve pénzügyi kötelezettségvállalása sem lesz kihatással a másikra.

A tapasztalatok alapján a felek leginkább úgy térnek el a vagyoni szerződésben a törvényi szabályozástól, hogy nem zárják ki teljes mértékben a vagyoni közösséget, de másként rendelkeznek a közös vagyon és a külön vagyon köréről. Példának okáért: a fent írtakkal egyezően, a felek házassági vagyoni szerződés hiányában (főszabály szerint) közösen viselik a bármelyik házastárs által a vagyoni közösség fennállása alatt vállalt kötelezettségből eredő tartozásokat, azokat is, amiket nem közösen vállaltak (így közös vagyonnak minősül például a kizárólag az egyik fél által felvett személyi kölcsön is). Ez a kötelezettséget nem vállalt, arról esetleg nem is tudó házastársat hátrányosan érintheti. A házassági szerződésben kizárható, hogy valamely házastárs terhelő tartozás a másik felet is terhelje, annak akarátán és tudtán kívül.

A házassági vagyoni szerződés nem feltétlenül a bizalmatlanság jele és nem csak a vagyonosabb fél számára lehet kedvező. Vitás esetekben például előnyös, ha a felmerülő kérdésekre van „jogi” válasz a szerződésben. Ha közös a vagyon, közekek az ingatlanok és a hitelek, vita esetén szerződés nélkül hosszas pereskedés várhat a felekre, ugyanis nem mindig egyértelmű, hogy váláskor vagy halálesetkor kinek, mi jár, és a felek után ki, mit örököl. A házassági vagyoni szerződésekben a felek felkészülhetnek ezekre az eshetőségekre is. Meghatározható például, hogy az adott vagyontárgyak mely házastárshoz kerüljenek, illetve, hogy a közös vagyont terhelő tartozásokat a felek a továbbiakban miként viseljék.

A házassági vagyoni szerződést ügyvéd által ellenjegyzett magánokiratba vagy közjegyző által kiállított közokiratba kell foglalni. Nem kötelező, de a felek a szerződést a házassági vagyoni szerződések Magyar Országos Közjegyzői Kamara által vezetett nyilvántartásába is bejegyeztethetik, mely megkönnyíti a szerződés fennállásának bizonyítását – erre ugyanis a későbbiekben szükség lehet (pl. ha a szerződés elvesz, megsemmisül stb.). A házassági életközösség fennállása alatt a házastársak a szerződést kölcsönös akarattal – ügyvéd által ellenjegyzett okiratban vagy közjegyzői okiratban – módosíthatják vagy meg is szüntethetik.

Házassági vagyoni szerződés hiányában házassági vagyoni közösség áll fenn, a közös vagyon a feleket fele-fele arányban illeti meg. A felek külön vagyonához tartozó vagyontárgyak ezzel szemben értelemszerűen azt illetik, akihez az adott vagyontárgy tartozik. Ha a külön vagyon keveredik a közös vagyonnal – például amikor a házasságkötést megelőzően vásárolt (tehát külön vagyonnak minősülő) gépjármű eladásából származó bevételből már a házasságkötést követően vásárolnak a felek újat úgy, hogy értékéhez a közös vagyonból hozzátesznek –, fontos a keveredés, az értékek utólagos bizonyíthatósága, ez alapján lehet adott esetben tulajdoni, illetve megtérítési igényt érvényesíteni a másik féllel szemben.

Fontos tudni, hogy immár a házasság felbontása és a vagyon megosztása külön perben történik, tehát a házasság felbontására irányuló perben a vagyon megosztására irányuló kérdésekben a bíróság nem dönthet, ennek érdekében egy külön pert kell indítani. A felek ezt megtehetik a házasság felbontását megelőzően, azt követően, de akár a bontóperrel párhuzamosan is. A vagyon megosztásához azonban nem feltétlen kell bírósághoz fordulni: a közös vagyon megosztását a felek rendezhetik egymás között ügyvéd által ellenjegyzett vagy közjegyzői okiratba foglalt szerződéssel. Amennyiben csak ingóknak minősülő vagyontárgyakat kell megosztani (pl. autót, bútort, elektronikai eszközöket), a megosztáshoz ügyvéd vagy közjegyző közreműködése nem szükséges, erről a felek ügyvédi/közjegyzői eljárást nem igénylő írásbeli szerződésben, vagy akár szóban is megállapodhatnak.

A vagyoni jogi kérdéseket házassági vagyoni szerződés megkötése esetén is rendezni kell: a szerződés megszűnése esetén a felek igényelhetik a szerződésben foglaltaknak megfelelő elszámolást és a közös vagyon megosztását.

A feltett konkrét kérdésre válaszolva: nem elegendő, ha a számítógéppel megszerkesztett házassági vagyoni szerződést két tanú „letanúzza”, mivel a szerződés csak akkor lesz érvényes, ha ügyvéd által ellenjegyzett okiratba vagy közjegyzői okiratba foglalják.

Jogi Iroda

BEMUTATKOZUNK: ARCOK A SOROK MÖGÖTT

THOMAS MANN SZERINT AZ ÖTLET AMOLYAN HÁROM-NÉGY TAKTUSNYI VALAMI, NEM TÖBB – MINDEN EGYÉB CSAK KITARTÁS, TÜRELEM, KIDOLGOZÁS KÉRDÉSE. PONTOSAN ILYEN TÜRELEMMEL ÉS KITARTÁSSAL, ODAADÁSSAL KÉSZÍTJÜK NEGYEDÉVENTE A MOZGÁSBAN MAGAZINT, HOGY AMIKOR TI, KEDVES KOLLÉGÁK A KEZETEKBE VESZITEK, ÚGY ÉREZHESSETEK, EZ VALÓBAN NEKTEK SZÓL.

EZÚTTAL AZONBAN MEGOSZTJUK A GONDOLATAINKAT, MEGMUTATJUK MAGUNKAT IS: A MAGAZIN SZERKESZTŐSÉGE KÉSZÍTI A LAPBAN OLVASHATÓ INTERJÚKAT, CIKKEKET, ÖSSZEÁLLÍTÁSOKAT, A SZERKESZTŐBIZOTTSÁG PEDIG AZÉRT VÁLLAL FELELŐSSÉGET, HOGY A TARTALOM HITELES, NAPRAKÉSZ ÉS PONTOS LEGYEN.

SZERKESZTŐBIZOTTSÁG



DR. SZÉKELYNÉ PÁSZTOR ERZSÉBET

társasági kapcsolatok irodavezető (lapigazgató)

Erre az évre az „új normális”-hoz való alkalmazkodást tűztük ki célul és kommunikációnkban is alkalmazkodtunk a járványhelyzethez. Célunk volt a folyamatos belső és külső kommunikáció: a belsőben tájékoztatni a kollégákat az aktuális történésekről, kapaszkodót jelenteni az eligazodásban, a külsőben pedig megmutatni a kívülágnak, mit teszünk az utasok biztonsága érdekében és bemutatni azokat a kollégákat, akik nap mint nap kockáztatják saját és hozzátartozóik egészségét a közösségi közlekedés fenntartásáért. A szigorúbb időszakokban áttértünk a facebookos online közvetítésekre, mellyel a közösségi média aktivitásunk még jobban felerősödött. A nyár folyamán sokan fellélegeztünk, jól esett a maszk nélküli, személyes jelenlét előnyeinek meg tapasztalása, az elmaradt baráti találkozók pótlása – most ezekből az élményekből

táplálkozhatunk ismét egy darabig.

Aktívan részt vettünk az UITP Marketing Bizottságának munkájában, a pandémia kezdete óta havonta tartott video konferenciák lehetőséget adtak arra, hogy megosszuk egymással a tapasztalatokat Szingapúrtól Párizsig, Új-Zélandtól Budapestig.

Hiszek benne, hogy a jövőben az aggodást felváltja a felszabadultság, a bizonytalanságot a biztonságérzet, visszatér az életünkbe a kiegyensúlyozottság, és újra rendezhetünk nyílt napokat, foci-kupát, hagyományos, kedvelt társasági rendezvényeket.

ból ugyanez várható a jövő évben is, miközben az új intézkedések nagy része lassan szokássá válik és ha bátortalanul is, de reménykedve várjuk a járvány végét, a biztonságot.

Apró fogaskerek vagyok egy hatalmas gépezetben és ennek megfelelően teszem a dolgom. Az évről-évre megrendezett Energiahatékonysági Szakmai Fórumok sikere hatalmas motivációt ad, hogy jövőre ismét érdekes programot állítsunk össze és ugyanezzel a lelkesedéssel végzem el a feladatokat a Fenn tarthatóság projektben is. Hálás vagyok, hogy dolgozhatok, hogy egészséges vagyok és bízom abban, hogy munkámmal hozzájárulok a Magazin színvonalának növeléséhez.



BUDAY ÁGOTA

műszaki titkár

Visszatekintve: az elmúlt év tele volt félelemmel, bizonytalansággal, az új körülményekhez való alkalmazkodás sok embert kibillentett a komfortzónájából. A járvány negyedik hullámának közepén előre tekintve pedig nagyjá-



GULÁN ANDRÁS

operatív menedzser

Pandémia, vakcina, oltakozás, FFP2, Covid. Kétségtelen, az utóbbi két évben egyébként ritkán használt vagy korábban nem ismert

szavakkal, kifejezésekkel bővült a szókincsünk – a következő pár sorban megpróbálom ezeket nélkülözni.

A megszokott kényelmes mindennapjainkhoz képest kétségtelenül nehéz időszakot tudhatunk magunk mögött. A szerencsésebbeknek vagy a tudatosabban élőknek sikerült egészségesnek maradniuk és a munkahelyük sem szűnt meg. Az alkalmat megragadva a legnagyobb elismeréssel gondolok vissza munkahelyem, a BKV Zrt. 2020 óta folyamatosan tanúsított krízismenedzseléséhez és a munkavállalói irányába tanúsított lojalitásához, amelynek köszönhetően egy munkatársam sem került egzisztenciálisan nehéz helyzetbe. A legnagyobb tisztelet azonban azon BKV-s munkatársaimat illeti, akik folyamatosan helytállnak, a legkedvezőtlenebb, legbizonytalanabb időszakban is, legyen szó járművezetőről, karbantartóról vagy diszpécserrel. Köszönet mindezekért a munkáltatónak és a munkavállalóknak!

Év vége felé szokás számot adni az elmúlt esztendő történéseiről, s minden szépet és jót kívánni az előttünk álló új évre. Ami a számadást illeti, örülök, hogy lehetőséget kaptam gondolataim és köszönetem kifejezésére. Így valóban csak a jó kívánság maradt hátra: a Mózásban magazin minden kedves olvasójának szeretetteljes ünnepeket, vidám év végét és nagyon jó egészséget kívánok!



HAGYMÁSI GERGELY
gazdasági szakértő

A BKV járművein utazva mindig büszkeség tölt el, hogy több ezer munkatársammal együtt azért dolgozhatok, hogy minél megbízhatóbban és egyre növekvő színvonalon biztosítsuk ezt a nélkülözhetetlen szolgáltatást a budapesti embereknek. Különösen erős volt ez az érzés a pandémia hullámai alatt, amikor a kollégák a szokásosnál sokkal nehezebb körülmények között is helytálltak. Köszönet illeti szűkebb munkakörnyezetem, a gazdasági szakterület dolgozóinak munkáját is, mert nekik is köszönhető, hogy az erősödő pénzügyi nehézségek ellenére minden munkavállaló és szállító felé időben teljesít a BKV. Az otthoni munkavégzéssel töltött időszakok után alig vártam a visszatérést az irodába,

a kollégák közé. Reménykedem abban, hogy a vírushelyzet enyhülése után jövőre jó egészségben, a megszokott rendben folytathatjuk a munkát, megőrizve azokat a vívmányokat, amiket az elmúlt időszakban sikerült elérni.



MOLNÁR GYÖRGY
koordinációs irodavezető

Szerencsés vagyok, hogy a vírus elkerült a családomat és engem. Fontosnak tartom, hogy mind a mentális, mind a fizikai egészségünk megmaradjon, a közvetlen környezetben és Társaságunk többi munkavállalója esetében is. Remélem, hogy az egyre nehezebb körülmények ellenére munkatársakkal együtt sikerrel tudunk megfelelni az elvárásoknak, és egyúttal a jövőben is sikerül a Magazin színvonalát megőrizni, illetve, ha lehet emelni. Ahogyan az eddigi számokban sikerült olyan embereket és témákat bemutatni, amelyek közérdeklődésre tartottak számot, úgy a jövőben is érdekes és informatív tartalmat kínálunk.

Nagy élmény számomra, hogy az Ultrabalaton futóversenyt kiválóan teljesítő BKV Csapat tagja lehettem. És jövőre ugyan elérem a nyugdíjas életkort, azonban remélem, hogy ettől függetlenül tovább segíthetem az újabb kihívások kezelését.



NEMECS-NOVÁK ZSUZSANNA
tájékoztatói osztályvezető

Időről időre kihívást jelent, hogy megtaláljuk azokat a fórumokat, csatornákat, azokat a formákat, amelyekkel és amelyeken keresztül az információk gyorsan és pontosan eljutnak minden kollégánkhoz. Közösségi felületeink, azon belül is jól ismert csoportjaink, a megújult Salamon vagy éppen ez a magazin ebben

segít. De ehhez hasonlóan komoly kihívás az információk eljuttatása a közönségnek is – vagyis az, hogy meg tudjuk mutatni: a BKV több, mint tízezer munkavállaló. Munkatársaink nem „csupán” felkészültek, hanem elhivatottak, felelősségtudók, és még ennél is többek: családanyák vagy családapák, barátok, társak. Ennek be- és megmutatására szolgálnak a rendezvényeink, eseményeink, kedvelt közösségi felületeink.

Lassan két éve, hogy inkább csak online lehetőségeink vannak, hiszen az elmúlt időszak visszaszorította a személyes találkozásokat. De ez a munkánk, nekünk ez a hivatásunk, így továbbra is azon vagyunk, hogy mind többet és többet mutassunk meg a BKV-ból.



SZIRBEK-GUCSI LÁSZLÓ TAMÁS
oktatási osztályvezető

Az elmúlt és jelen pandémiás időszakok sajnos nem segítették a munkákat, így azt kell mondanom, hogy minden kollégámból többlet energiát vett el, és ezt utólag is köszönöm nekik, hogy ebben a nehéz helyzetben is helyt tudtak állni az oktatások terén.

A vírushelyzet rámutatott arra, hogy részünkről is szükséges egyfajta gondolatváltás, szükséges a távoktatás, az e-learning-rendszerű oktatás előtérbe helyezése. Céлом, hogy a Társaság oktatási igényeit minél professzionálisabban ki tudjuk elégíteni. Ennek okán 2022-re létrehozunk egy harmadik számítógépes oktatótermet, fejlesztjük a tananyagkészítő technikai felszerelésünket és az alternatív hajtással kapcsolatos oktatóeszközöinket, mert a jövő arra mutat, hogy ezek feltétlenül szükségesek lesznek.



*Minden kedves olvasónknak
kellemes ünnepeket kívánunk!*

SZERKESZTŐSÉG



BENE TAMÁS
kreatív munkatárs

Grafikus és fotós vagyok a cégnél lassan tíz éve. A munkám egyik részét éppen most tartjátok a kezetekben, én foglalkozom a magazin tördelésével, ami a lap összeállítását jelenti a szerkesztőség cikkeiből, a képekből és grafikákból. Ezeket egy előre kialakított formába kell rendezni, amitől minden alkalommal Mozgásban lesz a magazin.

Az idő nagy részében a különböző területeknél felmerülő grafikai igényeket próbálom manifestálni, legyen ez egy nyomtatott tábla az egyik telephelyen, egy hirdetés a közösségi médiaoldalon vagy egy „Köpködni tilos!” réztábla, nem éppen mai üzenettel, szintén nem mai nosztalgiajárművön.

A munkám talán legismertebb és esetenként legizgalmasabb része a fotózás, hiszen egy kicsit mindenki az, így ezt nem is bontanám elemeire. Inkább azt az oldalát találnám közlésre érdemesnek, hogy ezen keresztül már a társaság minden telephelyére és rejtett zegzugába eljutottam, legyen az föld felett vagy alatt. Ezen alkalmakkor ismertem meg igazán a BKV baráti arcát, a kedves és segítőkész kollégákat és az érdekes történeteket például önszorgalomból felújított muzeális áramátalakítóról vagy a székház alatt húzódó alagútrendszeréről.



DEMJÉN ANIKÓ
kommunikációs munkatárs

Évek óta a BKV toborzási tevékenységével foglalkozom, és nagyon szeretem csinálni. Ez

idő alatt kiépítettünk számos olyan megoldási módszert és csatornát, amit korábban nem használtunk, így munkám során folyamatosan tanulhatok, kísérletezhetek és újításokat hozhatok a céghez.

Igazán támogató légkörben dolgozom egy szuper csapat részeként, ami nagyon inspiráló számomra. Büszke vagyok arra, amit elértünk és jó látni a munkánk eredményét nap mint nap a járművek hirdetési felületén és online.



FENYVESI MÁTÉ
kommunikációs munkatárs

Lassan elérkezik az év végi ünnepi időszak, és a velük járó meghitt hangulat. Szükségünk is van a lelki és testi feltöltődésre is, mert a 2021-es esztendő komoly kihívás volt mindannyiunk számára. Irodai munkakörömben, olykor az otthoni munkavégzés előnyét kihasználva is éreztem, hogy mekkora energiára volt szükség ahhoz, hogy a BKV betöltse központi szerepét Budapest életében. Külön köszönet illeti azokat a kollégáimat, akik nap mint nap „terepen” tettek meg mindent, amit a feladatuk megkövetelt. Paradox módon úgy gondolom, hogy előnye is volt a járványhelyzetnek. Csapatként, BKV-s családként még inkább összekovácsolt minket, ez pedig hatalmas érték.

Kívánom, hogy a következő esztendőben ez a kapocs csak még erősebb legyen, és ha így lesz, hozhat bármit 2022, megbirkózunk azzal is.

GYÖRFI JUDIT
muzeológus munkatárs

Örülök, hogy a nehézségek ellenére Budapest és a fővárosi közlekedés múltja iránt érdeklődőknek az idei évben is számos programot tudtunk nyújtani, már hagyományosnak számító múzeumi eseményeinket meg tudtuk tartani. A 125 éves születésnapját ünneplő földalatti történetét a virtuális mellett újra „igazi” kiállításon is bemutathattuk.

Büszke vagyok arra, hogy szentendrei múzeumunk állandó tárlatának történeti termeit



sikerült teljesen megújítani. Így a jövőre harminc éves intézményben egy tartalmában és arculatában is új, a budapesti közösségi közlekedés legfontosabb pillanatait a kezdetektől napjainkig bemutató kiállítással várjuk látogatóinkat.



HRADSZKI RÓBERT
kommunikációs munkatárs

A másfél éves Mór apukájaként eleinte örömmel vettem, mikor tavaly home office-ba kényszerültünk, ám ez a helyzet nem csak örömet, sok nehézséget is hozott. A visszatérésben, a kollégákkal való újbóli találkozásban viszont nem csalódtam. Pszichésen jelent nagy könnyebbiséget a személyes együttműködés a munkánkban.



KÁRPÁTHEGYI BÁLINT
kommunikációs munkatárs

Az eltelt másfél évben a BKV megítélését minden bizonnyal tovább javította munkatársaink helytállása, amit a járvány okozta kriti-

kus időszakban tanúsítottak. Remélem, hogy a cégünkről kialakult pozitív képet erősítették a saját gyártásban készített „miniportrék” is, amikben egy-egy kolléga személyes bemutatkozásán keresztül ismerheti meg a szélesebb közönség a kollektíva elhivatottságát.

Külön örömmel és büszkeséggel tölt el a „teabag-challenge” és a „kockacukor kihívás” videók váratlan és kiugró sikere, széleskörű és egyöntetűen pozitív fogadtatása.

2022-ben szeretném, ha egyre több, és egyre magasabb színvonalú, saját gyártású videós tartalommal tudnánk növelni a BKV népszerűségét, elismertségét a közlekedésbarátok és a teljes utazóközönség körében.



KONYHER MÁRIA TERÉZIA
kommunikációs munkatárs

Mit mondjak, nem ez volt a legkedvesebb évem! Be kell vallanom, hogy a COVID okozta speciális helyzetnek köszönhetően szoktam rá a napi 10 ezer lépés teljesítésére, és tűztem ki célul az 1 millió lépést Budapesten. Miközben jártam a várost olyan csodákra leltem, amelyek mellett a napi rohanásban, az emberekkel teli utcákon számtalanszor elmentem már. Rengeteg fotót készítettem ezeken a sétákon. Már rég elértem a célt, de a fotózás, az apró pillanatok, látnivalók rögzítése továbbra is az egyik kedvenc tevékenységem maradt.

Mikor kicsit felszabadultunk, nagy örömmel vettük bele magunkat a programok szervezésébe. Kettőt emelnék ki: az egyik az Irodalom éjszakája rendezvénysorozatban való részvételünk, amikor az Egri teremben neves művészek olvastak fel novellákat az idelátogatóknak 3 egymást követő júniusi estén. A másik pedig az, amikor szeptemberben, a Budapest100 keretében megnyitottuk a székházat, és érdeklődők tömegei nézhettek meg a 100-as tárgyalót, az Egri termet és próbálhatták ki a páternoszt, miközben azért az Akácfa utcai székház történetébe is beavattuk őket.

Bízom abban, hogy jövőre is megtaláljuk a mindennapokban a szépet, és a szakmai kihívásoknak is meg tudunk felelni!

KOVÁCS EDINA
kommunikációs munkatárs

Azt hiszem, nehezen születethet olyan összegzés az elmúlt évről, amely ne érintené



a járványt, amelyet – úgy tűnik sajnos – megszoknunk kell, hiszen megszökni előle nincs hová, együtt kell élni mindazzal, amit hozott és legrosszabb esetben mindazzal, amit vitt magával.

Szívesebben írtam volna arról, milyen nőnek tartom a miniportrékat, amiket a csapatunk készít, hiszen megmutatják, milyen sokfélék vagyunk és milyen sokféleképpen dolgozunk ugyanazért, hogy mennyire jók a vlogjaink, mert így nemcsak mi, BKV-sok láthatjuk, mennyire izgalmas és összetett világ is ez, hogy a Facebookon és Instagramon futó kihívásainknak köszönhetően már mindenki megtudhatta: a BKV-sok mellett, hogy baromi jól vezetnek, még jófejek is, hogy nem elég, hogy épített a BKV egy kerekeken guruló játszóházat, de még azt is hagyta, hogy a gyerekek telerajzolják, szóval szívesebben írtam volna arról, hogy ebben az évben csupa olyan feladatom volt, amit tényleg szívből csináltam (pedig nem volt mindig könnyű). De mivel sajnos így alakult, csak annyit írnék: ha a szánkat maszk takarja, mosolyogjunk a szemünkkel!



SÁNDOR BÉLA
kommunikációs munkatárs

2020-ban kezdődött, amikor az internet korában első alkalommal jelent meg az egész világra kiterjedő olyan esemény, ami egyformán jelen van mindenhol, ezáltal egyformán érint mindenkit. A 2021-es év is valószínűleg a legnehezebbek között fog megmaradni az emlékezetünkben, hiszen annyi lemondással és kellemetlenséggel járt.

Sajnos sokan ismerhettünk olyanokat, akik a vírushelyzet miatt már nem lehetnek velünk. Ezért – a magam részéről – a legnagyobb elismerésem szeretném kifejezni minden kollé-

gámnak, akik a nehézségek ellenére a fővárosi közlekedés fenntartásában részt vettek.

2021 ugyanakkor reményt is adott, hiszen a munkavállalók számára is elérhetővé vált az oltás, hogy ezzel könnyebben átvészeljük a vírushelyzetet. Bízom benne, hogy jövőre teljes mértékben kezelhetővé válik a pandémia, és később visszatekintve egy olyan zavaros időszaknak tűnik majd mindez, ami megtanított minket arra, hogy jobban értsük és értékeljük a minket körülvevő világot.



RÉDEI DÁNIEL
üzemviteli munkatárs

Mozgalmasan telt ez az év is: részt vettem például a július 23-án elindított „BKV arcai” című videósorozat, ezenfelül a „Teafilter” és „Kockacukor” kihívásvideók elkészítésében, utóbbiakat százezrek tekintették már meg az interneten. Egy éve még nem gondoltam volna, hogy videószerkesztéssel is foglalkozom majd, és én vágom ezeket az anyagokat a BKV-nak. Az ezzel kapcsolatos tudásomat folyamatosan bővíttem, így a következő évben remélem, hogy az eddigieknél is jobb filmeket tudunk készíteni.

A magánéletemben is egy új és fontos feladatot kaptam, keresztapa lettem. Sajnos a COVID még jelen van, de bízom benne, hogy 2022-ben már ténylegesen visszatérhetünk a megkötések nélküli élethez.



*Minden kedves olvasónknak
kellemes ünnepeket kívánunk!*

ZSAROLÓVÍRUSOK: RÉMÁLOM VAGY VALÓSÁG?

A BKV már hosszú évek óta rendelkezik menedzselte végpontvédelemmel a számítógépeken, a mobiltelefonok esetében ennek bevezetése folyamatban van. A SEP Mobile védelmi megoldás felhasználói tesztje zajlik, amelyhez az Informatikai Főosztály véletlenszerűen kiválasztott munkatársak bevonását kezdeményezte. Kérjük, hogy működjenek együtt a kiterjesztett tesztelésben, hogy minél előbb széles körben is bevezetésre kerülhessen a védelmi megoldás!

Senki nem szeretné, hogy egy nap a munkahe-lyén vagy az otthonában egyszer csak megje-ljenjen a képernyőn egy szöveg, amely azt tar-almazza: ez a gép zárva van, csak váltságdíj fejében tud hozzáférni az adataihoz. Pedig, ha nem fordítunk kellő figyelmet számítógépünk védelmére, reális esélye van annak, hogy bü-nözők ejtik túsul gépünket és adatainkat. Mit tehetünk annak érdekében, hogy elkerüljük az ehhez hasonló eseteket és van-e megoldás, ha zsarolóvírus rontott a gépünkre?

Ezek a vírusok zárják a gépet – egész pon-tosan letiltják a gépen lévő fájlokat. Ha a megtámadott gép a belső hálózaton van, akár a vállalat többi gépére is áttérjedhet a ví-rus, mérhetetlen károkat okozva ezzel.

Zsarolóvírus (ransomware) alatt olyan víru-sokat értünk, amelyeknek célja valamilyen módon – jellemzően titkosítással – lezárni a felhasználók informatikai eszközein tárolt adatokat, amelyeket csak váltságdíj megfize-tése esetén tesz újra elérhetővé a bűnöző, ha egyáltalán megteszi, hiszen erre semmi ga-rancia nincs.

A zsarolóvírusok néhány közös jellemzője:

- titkosítják az állományokat;
- zsaroló üzenetet jelenítenek meg;
- határidőt szabnak a váltságdíj kifizetésére;
- törlik az állományok egy részét;
- az idő múlásával egyre több állományt tesznek végleg visszaállíthatatlanná;
- esetenként elkezdik szivárogtatni az adatokat;
- aki egyszer fizetett, az számíthat rá, hogy újra meg fogják találni, hiszen ő „fizető ügyfél”.

A zsarolóvírusokat a támadók vagy egy prog-ram/rendszer sérülékenysége miatt keresz-tül, vagy magát a felhasználót, mint leggyengébb láncszemet kihasználva e-mailben, vagy „el-hagyott” pendrive-okon juttatják az infor-matikai hálózatba. Az ilyen pendrive-okon, vagy egyéb adathordozókon hívogató nevű

fájlokban vannak elrejtve a kártevők. Ilyen csatolmány lehet például: bónuszok2019.xls, leépítés2020.doc. Illetve e-mailekben például a számlatartozás jelzése, vagy csomagérte-sítésről szóló csatolmány lehet a „trójai faló”. Ezeket az állományokat letöltve vagy megnyit-va meg is történik a baj.

Néhány fontos lépés, ami segít megelőzni, hogy zsarolóvírus kerüljön rendszerünkbe:

Legyen végpontvédelem a számítógépünkön és a telefonunkon is! A semminél jobb az in-gyenes, az ingyenesnél jobb a fizetős védelem. Ennek oka, hogy a fizetős programok, több és más funkcionalitást és technológiát tartal-maznak, és jár hozzájuk háttértámogatás, ha valami nem működik megfelelően. A tapasztalat azt mutatja, hogy megéri védelmi prog-ramokra költeni.

Folyamatosan tartsuk naprakészen az alkalma-zásainkat: operációs rendszer, vírusirtó, irodai programok, böngészők:

Minden adatunkról legyen mentés egy elkülö-nített helyen, ami nincs hálózatra és állandó jelleggel a számítógépünkre kapcsolva. Tele-fonról és számítógépről is külső adathordo-zón, például hordozható winchesteren tartsuk adatainkat, még akkor is, ha ez sokszor „ma-cerásnak” tűnik, hiszen, ha egyszer valami le-titkosítja a fájljainkat, akkor csak ebből a men-tésből fogjuk visszakapni őket. A Társaság központi informatikai rendszerén a megfelelő mentési eljárás biztosított.

Sajnos a felhős mentés a ransomware-ek ellen nem véd meg. A zsarolóvírusok úgy vannak programozva, hogy először a mentéseket ke-resik és titkosítják le, majd az olyan hálózati és fizikai meghajtók adatait is, amik a számí-tógéphez vannak csatlakoztatva. Így tesznek a felhő alapú tárhelyekkel is, ha azok automa-tikusan felcsatlakoznak a gépünkre vagy tele-fonunkra.

Legyünk tudatos felhasználók a mindenna-pokban: figyeljünk az intő jelekre és kerüljük

az ismeretlen küldőtől érkező fájlokat és hi-vatkozásokat. Ne kattintsunk ismeretlen le-velek csatolmányaira! Még akkor sem, ha az csomagküldő szolgálat értesítésének, fizetési felszólításnak vagy kézbesíthetetlen e-mail-nek álcázza magát.

Korlátozzuk a mappákhoz való hozzáférést, ne rendszergazda vagy adminisztrátori joga-sultságokkal használjuk a gépünket. Fontos, hogy a fenti intelmek az okostelefonokra is ugyanúgy vonatkoznak!

Mit tegyünk, ha megtörtént a fertőzés?

Ha volt elkülönített helyen mentésünk, akkor telepítsük újra a gépet vagy telefont, és állít-suk vissza az adatainkat a mentésből – majd frissítsük minden programot és telepítsük vírusvédelmet.

Ne fizessünk a zsarolónak, hiszen semmi ga-rancia nincs arra, hogy a támadó hajlandó, vagy egyáltalán vissza tudja állítani a fájlokat. A kimenő kommunikációt és a fájlmegosztást azonnal állítsuk le a hálózaton.

Ha már fertőzött egy gép, azonnal távolítsuk el a hálózatról, hogy több gépre már ne terjed-jen tovább.

Ne csatlakoztassunk semmilyen eszközt a fer-tőzött gépre, mert lehet, hogy azzal tovább vihetjük a vírust.

Szakembert igénybe véve vírusmentesítsük az eszközünket, majd a mentésből töltsük vissza az adatainkat.

Próbáljunk meg a <https://www.nomoreransom.org/hu/index.html> weboldalon tájékozódni a minket ért támadásról, mivel lehet, hogy van már ingyenes feloldókulcs az adatainkat letiltósító kártevővel kapcsolatban.

A legjobb megoldás azonban minden esetben a megelőzés, amelyhez fontos tájékozottnak és tudatosnak lennünk a mindennapi online barangolásaink során.

Kovács Edina



LEGJOBBAK A LEGJOBBAK KÖZÖTT

JÁRMŰVEZETŐINK SZAKMAI FELKÉSZÜLTSGÉHEZ NEM FÉR KÉTSÉG, AZ UTAKON NAP NAP UTÁN BIZONYÍTJÁK EZT. MI MÉGIS MINDEN ÉVBEN KÍSÉRLETET TESZÜNK ARRA, HOGY MEGTALÁLJUK A BKV LEGJOBBJAIT A LEGJOBBAK KÖZÖTT.



Ebben az évben huszonnyolcadik alkalommal hirdettük meg közlekedésbiztonsági vetélkedőnket BKV-s járművezetők részére. Több mint hatszázan jelentkeztek a több fordulóban megrendezett versenyre, végül ötvenhárom kollégával indult az elméleti és gyakorlati döntő. A vírushelyzetre való tekintettel az elméleti tudást mérő tesztlapokat egy időben hét telephelyen töltötték ki a kollégák, míg az ügyességi felkészültséget mérő feladatokat két telephelyen gondosan felépített rutinpályákon teljesíthették.

A villamosvezetőket a Száva kocsiszínben, a trolibusz és autóbusz járművezetőket pedig a Zách utcai telephelyen várták már megszokott, illetve új, eddig még nem látott akadályok. A verseny célja ezúttal sem csak kollégáink rátermettségének, ügyességének, rutinjának felmérése volt, hanem megmutatni, hogy munkánk során a legfontosabb a biztonságos közlekedés. Ez pedig csak a legjobbakkal garantálható.



A verseny győztesei:

Villamos:

1. Pohl Balázs (Észak-pest)
2. Hoffman Ferenc (Dél-pest)
3. Lőrincz Antal (Dél-pest)

Autóbusz:

1. Veres Sándor (Kelenföld)
2. Szakács Péter (Óbuda)
3. Haibach János Gábor (Cinkota)

Trolibusz:

1. Barta Viktor
2. Tóth Attila Zsigmond
3. Farkas Tibor

Január							
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V	
					1	2	
3	4	5	6	7	8	9	
10	11	12	13	14	15	16	
17	18	19	20	21	22	23	
24	25	26	27	28	29	30	
31							

Február							
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V	
	1	2	3	4	5	6	
7	8	9	10	11	12	13	
14	15	16	17	18	19	20	
21	22	23	24	25	26	27	
28							

Március							
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V	
	1	2	3	4	5	6	
7	8	9	10	11	12	13	
14	15	16	17	18	19	20	
21	22	23	24	25	26	27	
28	29	30	31				



Július							
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V	
				1	2	3	
4	5	6	7	8	9	10	
11	12	13	14	15	16	17	
18	19	20	21	22	23	24	
25	26	27	28	29	30	31	

Augusztus							
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V	
1	2	3	4	5	6	7	
8	9	10	11	12	13	14	
15	16	17	18	19	20	21	
22	23	24	25	26	27	28	
29	30	31					

Szeptember							
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V	
			1	2	3	4	
5	6	7	8	9	10	11	
12	13	14	15	16	17	18	
19	20	21	22	23	24	25	
26	27	28	29	30			

Április

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

Május

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Június

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			



2022

Hétköznap Hétféje Munkaszüneti nap Hétvégi munkanap

Október

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

November

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

December

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
						1
					2	3
					4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		



AZ IGAZI ELISMERÉST **A KÖZÖNSÉG ADJA!**

TÖBB, MINT ÖTVEN ÉVES PÁLYAFUTÁS, MEGANNYI EMLÉKEZETES DARAB ÉS SIKER JELLEMZI GÁLVÖLGYI JÁNOS KIEMELKEDŐ MUNKÁSSÁGÁT. LÁTHATJUK SZÍNPADON, DE AZ Ő HANGJÁN SZÓLAL MEG SZÁMOS KÜLFÖLDI SZÍNÉSZ, VALAMINT KARAKTER. SZAKMAI ÉLETÉRŐL, A KÖZÖNSÉGHEZ FÜZŐDŐ KAPCSOLATÁRÓL, A GYEREKKORI UTAZÁSI ÉLMÉNYEIRŐL ÉS A HÍRES BOHÓCGYŰJTÉSÉRŐL IS KÉRDEZTÜK A KOSSUTH-, JÁSZAI MARI- ÉS ÉRDEMES MŰVÉSZ-DÍJAS SZÍNLMŰVÉSZT.

Munka közben szánt időt a beszélgetésünkre. Milyen szerepeken, darabokon tevékenykedik? Hol és miben láthatja önt a közönség?

Két hete volt premierem Pintér Bélánál, ami nekem nagyon nagy örömet okozott, és úgy látom, hogy a közönségnek is, mert nagy sikert aratott a darab. A Hárman a padon egy félbemaradt produkció volt, amit a pandémia egyszer már megakasztott, viszont a napokban lesz ebből egy tévéfelvétel is, amit online lehet megtekinteni, a hivatalos bemutatója pedig december 16-án lesz.

Úgy látom, hogy nem unatkozik.

Azt biztos nem. A színház mellett forgatok is, jelenleg az RTL Klub Keresztanyu című sorozatát.

Említette, hogy a Hárman a padon produkciót keresztül húzta a pandémia. Ön színművészként hogyan élte meg a színházak bezárását? Mihez kezdett a megnövekedett szabadidővel?

Ha szabad illet mondanom, én nagyon jól élttem meg. Rengeteget olvastam, nem kellett sem délelőtt, sem este elmennem otthonról, nagyon jól elvoltunk a nejemmel. A feleségem műfordító, így neki nagy változást nem okozott a lezárás, tudta végezni a feladatait. Én sem unatkoztam egy perccel sem, mindig volt mit csinálni, valamint én akkor is forgattam, amire az egészségügyi előírások betartása mellett volt lehetőségünk. Folyamatosan tesztelték minket, nagyon vigyáztak ránk, így tudtunk a filmekkel haladni.

Lapunk tematikája miatt szeretném az utazási szokásairól is kérdezni. Használja a BKV járatait?

Gyerekkoromban gyakran használtam, jelenleg viszont autóval közlekedem sűrűbben, de természetesen nem idegen tőlem a közösségi közlekedés. Amit használok és nagyon szeretek, az a Kisföldalatti. Mégpedig azért, mert játszom a Rózsavölgyi Szalonban is, ahova nem lehet eljutni autóval. Így az Oktogonnál felszállok a Kisföldalattira és szinte azonnal ott is vagyok a Vörösmarty téren. Ezen kívül az 56-os villamost emelném ki, ami szerintem egész egyszerűen a legszebb vonalon közlekedik.

Amikor egyeztettük az interjút, említette, hogy eszébe jutott az egyik gyerekkori utazási emléke.

Hét éves lehettem, és ha jól viselkedtem, akkor vasárnaponként anyukámmal elmentünk villamosozni. A 15-ös villamossal tartottunk a Jászai Mari térig, ott átszálltunk a 2-es villamosra és egészen a végállomásig utaztunk. Ha nagyon jó voltam, akkor még héveztünk is, azaz is elmentünk a végállomásig, majd ugyanaz visszafelé. Nagyon-nagyon szerettem villamosozni és életem egyik legemlékezetesebb fiasokja is hozzá kapcsolódik. A 6-os villamos-



sal utaztunk, és akkor még olyan villamosok közlekedtek, amiknek az ajtó helyett rácsai voltak, ezeket pedig be kellett akasztani. Nálam ez nem volt beakasztva, és míg édesanyám megvette a jegyet a kalauznál, én rákönyököltem a rácsra és kiestem a villamosból. Isteni szerencsém volt, hogy a villamos mellé estem, nem alá. Ráadásul az esés közben elvesztett a sapkám is, amit próbáltam megkeresni, de majdnem elütött a másik irányból érkező villamos.

Úgy látom, hogy jellemzően a kötőpályához fűzik inkább emlékek.

Ne higgye. Nagyon szerettem a 75-ös trolit is: édesanyám főnövéként dolgozott a kispesti SZTK-ban, és amikor vele utaztam, mindig úgy helyezkedtem, hogy a sofőr mögé le tudjak térdelni. Olyankor én voltam a trolibuszvezető.

Milyen érzés úgy utazni, hogy bármelyik percben felismerhetik?

Nagyon nagy dolog, ha felismernek, örülök is neki, ráadásul nagyon kedvesek is velem az emberek. Évekkel ezelőtt felszálltam a villamosra, majd az egyik megállóban tíz katona, akik felismertek, üdvözöltek. Akkor felbolydult a villamos, mert a többi utas is ránk figyelt – tovább is mentem pár megállóval.

Az erdő kapitánya volt gyerekkorom egyik kedvenc meséje, amiben szinkronszínészként játszott. Mi szükséges ahhoz, hogy valaki szinkronszínészként is maradandót alkosson?

Tudja, a szinkron színészi játék, színészi feladat. Nagyon szerettem a szinkront, mert rengeteget lehetett tanulni. Annak idején nagyon nagy színészek mellett állhattam és rengeteg szinkronélménnyel gazdagodtam. Régen a szinkronszínészet rang volt, és a szakma nem is volt annyira felhígulva, mint most.

Manapság sajnos már nem tapasztalom ezt a minőséget, többször is előfordult, hogy nem néztem végig egy-egy jó filmet, mert nem volt jó a szinkronja. Megváltoztak persze a körülmények is: számomra „nem működik”, hogy bemegyek egy egyszer egy méteres szobának nevezett zárkába, aminek a falait tojástartóval vonták be, és egész nap egy televízióra vagy tabletre meredek, fejemen egy fülhallgatóval. Ez már nem az én világom.

Kiemelkedő színészi pályafutással büszkélkedhet. Melyik szerepére a legbüszkébb?

Ettől a kérdéstől mindig ódzkodom, mert nehéz válaszolnom rá. Ráadásul az senkit nem érdekel, hogy én mire vagyok büszke, az az igazi, amire a közönség emlékszik. Színészként akkor végzem jól a hivatásomat, ha valaki hallja a nevem, és a névhez társul egy szerep, egy élmény, egy előadás emléke.

Mit tervez a jövőre vonatkozóan?

Egy színész nem tud előre tervezni, abszolút kiszolgáltatottak vagyunk. Egy rendezőnek, egy színháznak kell, hogy terve legyen velem. Szerencsére annyi elfoglaltságom, előadásom van jelenleg, hogy olyan sok mindent nem is tudnék tervezni.

Művész úr, én azt olvastam önről, hogy a bohócgűjtés a hobbija. Ez valóban így van? Hogy kell ezt elképzelni?

Ez is egy vicces, érdekes történet. Egyszer, még a Szovjetunióban vettem egy bohócot, majd elterjedt, hogy én gyűjtöm őket. Azóta pedig folyamatosan bohócokat kapok ajándékba, legyen az karácsony, születésnap vagy premier – így alakult ki ez a gyűjtés. Évekkel ezelőtt volt egy kiállítás, amihez az én bohócaimat is felhasználták. Amikor visszahozták nekem őket, több mint háromszázhatvan bedobozolt bohócról kellett gondoskodnom. Azokat már ki sem csomagoltam, hiszen ezeket tárolni is kell. Viszont, ahogy beszélgetünk és szétnézek, hát megint tele vagyok bohócokkal, amiket a nézőktől, vendégektől kapok. Így gyűjtöm én a bohócokat, de ha aranyat gyűjtöttem volna, aminek híre megy és abból is ennyit kapok, akkor már nem itt társalognánk.

Fenyvesi Máté



BALÁZS MÓR Díj 2021.

November 3-án ünnepélyes keretek között adta át Bolla Tibor, a BKV vezérigazgatója a Balázs Mór díjakat és az Emlékplaketteket kiemelkedő munkát végző kollégáinknak. Az 1998-ban alapított díj névadója Balázs Mór, a Budapesti Városi Villamosvasút Társaság alapító vezérigazgatója. Neki is köszönhető, hogy elindult Budapesten az első villamos, de nevéhez fűződik a Millenniumi Földalatti Vasút megépítésének gondolata is. Balázs Mór haladó szellemű vezetőként elévülhetetlen érdemeket szerzett a fővárosi közösségi közlekedés fejlesztésében.

A Balázs Mór díjat ebben az évben is azon kollégák érdemelték ki, akik kiemelkedő szakmai tudásukkal és emberi hozzáállásukkal öregbítették társaságunk hírnevét és követendő példát jelentenek mindannyiunknak. 2021-ben Balázs Mór díjban részesült Oláh Gyula a hármas metró motorkocsi vezetője, Vidor Miklós az ATÜI Dél-pesti Divíziójának autóbuszvezetője, Deutsch László vasúti járműszerelő,



csoportvezető, Borbás Péter Dániel a Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság villamos üzemigazgatója, Palágyi László az ATÜI Üzemeltetés-támogatási Osztályának anyag és eszközközkezelő munkakört ellátó munkatársa, Somkúthy Zoltán a Villamos Forgalmi Főmérnökség főmérnöke, Zentai László a Metró Infrastruktúra Műszaki Osztályának projektmérnöke, Jakubovics János az M4 Vontatási Szakszolgálat nyugdíjas szakszolgálatvezetője. Posztumusz díjat kapott Ferencz Tamás közúti járművezető, a Budai Forgalmi Szolgálat villamosvezetője, valamint Korpás László járműkarbantartó üzemvezető.

Kiemelkedő munkája elismeréseként Emlékplakettet kapott 22 munkatársunk: Lukács Sándor, Gara József, Kovács Ferenc, Kurucz Mihály János, Németh László, Trencsényi Zoltán Sándorné, Miklai János, Dorogi Sándor, Kekk János Miklós, Baumgartner András, Lavicska Gábor, Köhalmi Balázs Magdolna, Lakatos Tamás, Hrucsar János, Helembai Ferencné, Bajári Beatrix, Knitzky Nándor, Kende Péter, Nemezc Gábor, Csergő Andrea, Dr. Fehérvári Sándor és Szécsi Gyula.

BALÁZS MÓR

– A KÖZLEKEDÉS ÚTTÖRŐJE

BALÁZS MÓR, BUDAPEST ELSŐ VILLAMOS ÜZEMŰ KÖZÚTI VASÚTJÁNAK ÉS A KONTINENS ELSŐ FÖLDALATTIJÁNAK MEGÁLMODÓJA MUNKÁSSÁGÁVAL JELENTŐS SZEREPET VÁLLALT A MAGYAR FŐVÁROS EURÓPAI NAGYVÁROSSÁ VÁLÁSÁBAN. TEVÉKENYSÉGÉÉRT NEMESI CÍMET KAPOTT, EMLÉKÉT TÖBBEK KÖZÖTT A BKV RÓLA ELNEVEZETT DÍJA IS ŐRZI.

Az ifjú innovátor

Balázs Mór, a fővárosi közösségi közlekedés hőskorának jeles szakembere 1849-ben született Kohn Mózes néven. Később nevét – nevelőapja után – Balázs Móra magyarosította. Szakmai tudását a Műszaki Egyetem elődje, a Joseph Polytechnicum elvégzése mellett külföldi tanulmányútjaival alapozta meg. Angliai útja során nyílt lehetősége megtekinteni az 1863-ban átadott londoni földalattit is, az itt megszerzett tapasztalatait kamatoztatta Budapesten. Közlekedési pályafutását a Siemens és Halske villamos vasúti vállalatánál kezdte, majd saját céget alapított.

A lóvasúti vonalak létesítésében monopolhelyzetet élvező Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) – mivel előjoga géperező vonatatású vasutakra nem vonatkozott – nem volt érdekelt a kötöttpályás hálózat fejlesztésében, más cégek viszont csak új üzemmódokkal próbálhattak érvényesülni a fővárosi közlekedésben, ezért Balázs Mór először a gőzüzemű kocsik közlekedtetésének lehetőségével foglalkozott. 1886-ban közlekedésfejlesztési terveit „Budapester Damp-tramway-netz”, illetve „Budapest gőzmozdonyú közúti vaspálya (gőz-tramway) hálózata” címmel német és magyar nyelven jelentette meg. Ebben a belváros és a Duna-part közlekedési kapcsolatainak fejlesztése, valamint a főváros növekvő igényeit figyelembe vevő, átfogó hálózat mellett már a villamosítás gondolata is megjelent.

Az első budapesti villamosvasút

Balázs Mórnak – a Werner Siemens találmánya nyomán 1881-ben Berlin mellett átadott első villamosvasút után mindössze néhány évvel – sikerült kiviteleznie Budapest első villamos üzemű közúti vasútvonalát. Megépítését a Lindheim és Társa, valamint a Siemens és Halske céggel közösen készítette elő. A terv életképességének bizonyításához Baross Gábor közmunka- és közlekedésügyi minisztertől kértek engedélyt a Nyugati pályaudvar



Emlékezete

Balázs Mór a fővárosi közlekedésben nyújtott kiemelkedő műszaki teljesítményéért, nagyhatású újításaiért az uralkodótól, Ferenc Józseftől – a Verőcsei előnévvel járó – nemesi címet kapott. Nemesi címerében rendhagyó módon a földalatti alagútját is megörökítették. Balázs Mór nem sokkal élte túl remekműve elkészülését, 1897-ben halt meg. Emlékét napjainkban is őrzi a BKV 1998-ban alapított, róla elnevezett szakmai díja, amelyet a közösségi közlekedésben vagy annak érdekében kimagasló tevékenységet végzők munkájának elismerésére adnak át évről évre.

és a Király utca között egy kilométer hosszú, keskeny nyomtávú, alsóvezetékes kísérleti villamosvonalra, amelyet 1887-ben adtak át. A próbavillamos sikere a főváros döntéshozóit is meggyőzte a villamosüzem előnyeiről. Balázs Mór a Lindheim és Társa, illetve a Siemens és Halske céggel megalakította a Budapesti Városi Vasutat (BVV), amely hozzáfogott Európa első belvárosi villamoshálózatának kiépítéséhez. Társaságuk helyezte üzembe 1889-ben Budapest első normál nyomtávú, belvárosi

vonalát az Egyetem tér – Stáció (ma Baross) utca – Köztemető út (ma Orczy tér) útvonalon, majd a Podmaniczky utcában. Szintén hozzájuk köthető a Rókus kórház és az Újköztemető között mindössze két évig működő, gőzüzemű városi vasút átadása is. 1891-es átszervezése után társaságuk Budapesti Villamos Városi Vasút (BVVV) néven Balázs Mór vezérigazgatósága alatt működött tovább.

A millenniumi földalatti megálmódója

A századforduló előtti években a főváros növekvő igényei és az 1896. évi millenniumi eseménysorozat miatt az Andrássy út közlekedésének biztosítására is korszerű megoldást kellett találni. Mivel a hatóságok a környék nyugalma és az utcakép megóvása érdekében nem engedélyezték felszíni vasút építését, a korábban Angliában tanulmányokat folytató Balázs egyedülálló javaslatával állt elő: a Londonban megismert, 1863-ban megnyitott földalattihoz hasonló megoldást terjesztett fel.

A konkurens BKVT-vel összefogva e tervek nyomán építették meg az európai kontinens első földalatti vasútját. A már eleve villamos üzeműre tervezett, huszonegy hónap alatt elkészült budapesti földalatti vasutat 1896. május 2-án helyezték üzembe. A nemzetközi díjakat is elnyerő, különleges közlekedési eszköznek külföldről is csodájára jártak, több metróvonalhoz mintaként szolgált.

A főváros metróhálózatának első terve is Balázs Mór nevéhez fűződött, bár megvalósulására még jó néhány évtizedet kellett várni. A kisföldalatti átadása után kidolgozott koncepció a későbbi kettes és hármas metró vonalához hasonló elképzeléseket tartalmazott.

Györfi Judit

ÉPÜL ÉS SZÉPÜL A BUDAVÁRI SIKLÓ

AUGUSZTUS VÉGE ÓTA LEHET HIÁNYÉRZETE MINDENKINEK, AKI A BUDAVÁRI SIKLÓ KÖZELÉBEN JÁRKEL: NEM KERGETIK REMÉNYTELEN SZERELMESEKKÉNT EGYMÁST MARGIT ÉS GELLÉRT A SIKLÓ PÁLYÁJÁN, HISZEN 12 ÉV UTÁN ÚJRA J2-ES NAGYJAVÍTÁSRA MENTEK, AHONNAN TETŐTŐL TALPIG, KÍVÜL-BELÜL MEGÚJULVA TÉRNEK MAJD VISSZA, HOGY RÉGI POMPÁJUKBAN SZÁLLÍTSÁK UTASAIKAT.



Ezen az őszön le kellett mondanunk arról, hogy Budapest panorámáját a Budavári Sikló-ról csodáljuk meg, hiszen jelenleg három féle tevékenység is zajlik a siklóhoz kapcsolódóan. Hogy pontosan mik ezek, Birta András műszaki vezető mutatta meg nekünk.

A kocsik és szerkezetek J2-es nagyjavítása

Margit és Gellért, azaz a BS1 és a BS2 jelű járművek a legmagasabb szintű vizsgálaton és felújításon esnek át: megtörténik minden kopó alkatrészrel rendelkező mechanikus és elektronikus berendezés vizsgálata, javítása vagy cseréje, így a hajtómű kenőrendszer, az üzemi, valamint a biztonsági és kötélcsúszást figyelő tachogenerátorok, a szöghelyzet távadók, a végálláskapcsolók, az akkumulátorok, a hidraulikus kötélnyúlás kiegyenlítő szerkezet és csapszegek, a szállítókötél, az elektronikus gyors rövidre záró, a túlfeszültség és túláram védelem, a megfogó berendezés hidraulikus elemei, az elektrohidraulikus féklazító szerkezetek, az ékelődő kötélcsúszes kötélbefogó szerkezet, valamint a hajtómotor surlódó alkatrészeinek vizsgálata és a kocsi-alváz, valamint a megfogó berendezés felújítása. A járművekhez kapcsolódó feladatokat és munkákat a VJSZ Fehér úti telepén végzik,

ahol most először szemcseszórósos technológiával megtisztították, valamint az összes korrodált lemezt és tartóelemet eltávolították és kicserélték.

A lakatosmunkákat a fényezők követték, akik a felületkezelés után a jellegzetes többszínű Sikló festésről gondoskodtak. Ezzel párhuzamosan folyik a jármű hidraulikarendszerének felújítása és a villamossági berendezések karbantartása, a jármű újra kábelezése. A fülkékbe – az utasok komfortérzetének javítására – változtatható sebességű ventilátorok kerülnek. Az asztalosműhelyben pedig a külső látványelemek, a belső lambéria és pad, az ajtók és ablakok faelemeinek felújítása, gyártása folyik.

Látható, hogy komoly logisztikai előkészítést igénylő feladatokat hajtanak végre a kollégák, amit nem könnyít meg az sem, hogy az egyébként 30 fokos szögű pályán közlekedő járművek vízszintes helyzetbe állítva szinte tótágast állnak, így a padlózat, a falak és az ablakok is mind-mind ferdén helyezkednek el.

Pályafelújítási rekonstrukció

Míg Margit és Gellért szépül, a Sikló pályája is épül: megtörténik a pályalemezek felújítása és a sínek cseréje. A régi 34 kg/m-es sínzala-

kat elbontották és az új vágányt 46 kg/m-es sínzálakkal építették fel. Mindez a fékrendszer és a kibillenésgátló függőleges erőt felvevő támmódosítást is megkövetelte. A pályát a méréseknek megfelelően aláinjektálták vagy gyalulták, a repedéseket feltöltötték, a régi sínlekötéseket elbontották és újakat alakítottak ki a szigorú nyomtáv és fekszint előírások betartásához. Jelenleg már a pálya felületkezelése folyik, amely a víztaszítást biztosítja, míg a mohásodást megakadályozza. Készülnek az állomások új, fából készült telerelői is. A módosítások tervezésében komoly szerepet vállalt Szepcsik Péter VJSZ-es járműtechnológiai mérnök is.

Pálya melletti leesésvédelmi rendszer kialakítása

A rekonstrukció keretében kiépül a menekülő lépcső leesésgátló szerkezete is, amely a Sikló meghibásodása esetén az utasok biztonságos menekítését segíti. A lépcső mentén kiépített, tíz kilogrammos elemekből álló korlát bontható, azaz könnyen szabadabbá tehető menekülési útvonal egy esetleges leállás esetén.

Végző simítások

A járművek megérkezéséig a Sikló műszaki személyzete elvégzi azokat a gépészeti és elektromos feladatokat, amelyek a jármű mozgatása nélkül megoldhatók. A sín megváltozott geometriai mérete pedig a pályán elhelyezett mágneses helyzetérzékelők és csúszóérzékelők precíziós beállítását teszi szükségessé. A járművek visszaérkezése után a műszaki személyzetnek várhatóan 2-3 hétre lesz szüksége ezen beállítások, és a mozgathatósághoz kötött feladatok elvégzésére.

Kovács Edina

A SIKER, AMIT NEM ADTAK INGYEN!

A KIESÉST ÉRŐ HELYEZÉS ELLENÉRE, A TAVALYI LÉTSZÁMBŐVÍTÉSNEK KÖSZÖNHETŐEN MEGŐRIZTE HARMADOSZTÁLYÚ TAGSÁGÁT A BKV ELŐRE LABDARÚGÓCSAPATA. AZ ÚJ KIÍRÁSNAK MÁR KORÁBBI LABDARÚGÓNK, IFJABB ALBERT FLÓRIÁN VEZETÉSÉVEL VÁGOTT NEKI A GÁRDA. AZÓTA – AHOGY MONDANI SZOKTÁK – SOK VÍZ LEFOLYT A DUNÁN ÉS A CSAPAT SIKERT SIKERRE HALMOZ. A KLUBNÁL FOLYÓ MUNKÁRÓL, A LEHETŐSÉGEKRŐL ÉS A SIKERRŐL IS KÉRDEZTÜK MÁTYÁS TIBORT, A SZAKOSZTÁLY ELNÖKÉT, VALAMINT IFJABB ALBERT FLÓRIÁNT, A CSAPAT TRÉNERÉT.

Tibor, edzőváltásnál elkerülhetetlen a kérdés: miért Flórit választottátok?

Értésültünk róla, hogy elérhető és hogy nagyon érdekelné az edzői munka az Előrénél. Felvettem vele a kapcsolatot, megbeszéltük a részleteket, majd egész gyorsan meg is született a megállapodás. Nagyon örültünk, hogy sikerült szerződtetnünk őt.

Flóri, téged mi motivált abban, hogy elvállaltad a felkérést?

Egyfelől volt bennem egy elhatározás, hogy felnőtt szinten már nem akarok edzősködni, mert az utánpótlásban gyerekekkel szerettem volna foglalkozni. Át akartam magam konvertálni egy úgynevezett egyéni képzővé, poszt-képzővé. Viszont jött az Előre megkeresése, és úgy gondoltam, hogy az eddig megszerzett tudásomat be tudom építeni a felnőtt csapat játékába. És az is sokat nyomott a latba, hogy én futballoztam itt és elég szép sikereket értem el.

Mennyivel másabb felnőtt keretet edzeni, mint gyerekeket?

Tudjuk azt, hogy az NB III nem NB I, ez egy félprofi bajnokság. A csapat egyharmada fiatal játékosokból áll, fontos, hogy tudatossá váljon számukra, melyik poszton mit kell csinálni, hova kell érkezniük, hol kell területet zárniuk. Ez egy nagyon hosszú szakmai folyamat.

Tiborhoz fordulva: szakosztályvezetőként mivel tudod segíteni Flórit és a csapatot?

Legnagyobb feladatom az, hogy a megfelelő körülményeket biztosítsam számukra. A pálya, a létesítmény, az infrastruktúra, mind-mind szükséges az eredményes munkához. Jelenleg is adottak a feltételek, de folyamatosan dolgozunk azon, hogy fejlesszünk az infrastruktúrán.

Flóri, a keret legismertebb játékosa Busai Attila, aki komoly NB I-es tapasztalattal bír. Mennyire központi az ő szerepe?

Nem szeretném külön kiemelni az ő szerepét, hiszen rajta kívül is sok jó játékosunk van. A srácok csapatként mennek fel a pályára és csapatként is hozzák a sikereket. Fontos játékosunk Attila és értékes tapasztalattal bír, de a sikerhez minden játékosra szükségünk van.

Valaminek történnie kellett ahhoz, hogy a tavalyi gyengébb szereplés után ennyire előkelő helyen álltok. Mi változott az előző évhez képest?

Tavaly nem voltam itt, az elődeim munkáját nem ismerem és ebbe soha nem is szoktam belemenni. Csak a saját munkámról tudok nyilatkozni: az elején nagyon döcögött, a felkészülési meccseink nagyon nem úgy sikerültek, ahogy elterveztük, de a srácok összefogtak, beleálltak a munkába. Elkezdtünk egy másfajta játérendszerben gondolkodni, ami oda vezetett, hogy jönnek az eredmények. A csapat történetében az egyik legsikeresebb időszak a mostani.

Az eredmények tükrében változott a cél? Mik az elvárások a bajnokság második felére?

Amikor idekerültem, a biztos bentmaradást tűztük ki célul. Ezt fél év alatt teljesítettük, de ahhoz, hogy a célok megváltozzanak, nagyon sok dolognak fejlődnie kell. De ez már nem az én területem. Megyünk előre és a szerény anyagi lehetőségeinkből továbbra is a legtöbbet próbáljuk kihozni.

Úgy látszik, hogy a játékosokat ez nem érdekli, hiszen kiemelkedőt nyújtanak a pályán.

Az NB III húszcsapatos bajnokság és ezért nagyon hosszú is. A játékosok egy része iskolába jár vagy dolgozik, és nagyon nehéz az egész szezont során „fejben végig ott lenni”. Majd-



IFJABB ALBERT FLÓRIÁN

nem minden második héten utazunk kétszáz, háromszáz kilométert oda, majd ugyanennyit vissza, elég feszített a tempó, amihez hozzá kell szokni. Ráadásul azt is meg kell szokniuk a játékosoknak, hogy az üldözőből üldözöttek lettek: ahogy jönnek az eredmények, mindenki az Előrért akarta megverni. Ez egy teljesen más pszichés állapot, amit el kell tudniuk viselni. Most volt egy-két döccenés, kétszer kaptunk, egyszer döntetlent játszottunk. De így is azt mondom, hogy le a kalappal a játékosaim előtt. Nem tudjuk, hogy hová futhat ki ez a jó teljesítmény, de ha nagyot szeretnénk álmodni, ahhoz a szakosztálynak nagyobb anyagi támogatásra lenne szüksége.

Tibor, mit gondolsz erről? Mi szükséges a nagyobb büdzséhez és a nagyobb álmokhoz?

Ahhoz, hogy mi adott esetben az NB II-be jusunk, lényegesen nagyobb költségvetés szükséges, amihez elengedhetetlenek a szponzorok és a befektetők. A mutatott játék kiemelkedő, így bízom benne, hogy olyanok figyelmét is felkeltjük, akik látnak potenciált a csapatban. Meglátjuk, hogy tavasszal mi lesz, és majd utána tervezünk.

Fenyvesi Máté

BUDAPEST DOROMBOLÓ NAGYMACSKÁI, **A BENGÁLIK**

60 ÉVE JELENTEK MEG A FŐVÁROSBAN AZ ELSŐ CSUKLÓS VILLAMOSOK



Budapest első csuklós villamosai

A II. világháború után a főváros új járművek beszerzése helyett jó ideig a megrongálódott villamosállomány felújításával próbálkozott. Az 1950-es években a Fővárosi Villamosvasút, az FVV Füzesi Árpád Főműhelyében kezdték el a régi kocsik korszerűsítését, de az acélvázásítási program sem oldotta meg a közlekedés egyre tarthatatlanabbá váló zsúfoltságát. 1956-ban az FVV járműparkja végre új típussal, a Ganz legendássá vált UV villamosaival gyarapodott, a következő évtized elején pedig megjelentek az első csuklós villamosok is Budapesten.

Az FVV saját tervezésű, Füzesi Főműhelyben kivitelezett prototípusát – egy évvel a Fővárosi Autóbuszüzem Sallai Főműhelyében kifejlesztett csuklós autóbusz után – 1961-ben mutatták be a fővárosban. A bordó-csontszínű, egyirányú, egy vezetőállásos, egyoldali ajtós, két csuklóval ellátott elsőgenerációs változat csak olyan vonalon tudott közlekedni, amelynek végállomása hurokvágánnyal rendelkezett, a jármű meg tudott fordulni rajta. Sajátos, akkor korszerűnek számító formavilágát

Lengyel István tervezte, a tágas utasterű típus mintegy kétszáz fő szállítására volt alkalmas. A nem sokkal korábban bevezetett ülőkalauzi rendszer alkalmazottai számára már megfelelő fülkét is terveztek és alakítottak ki benne. Gumipadló-borítása is újdonságnak számított, aminek a nők, asszonyok különösen örülhettek, ugyanis a korábban jellemző sárlécpadló nem kedvezett a magassarkú cipőknek.

A típus főműhelyi előállításának körülményeire utal, hogy a köznyelvben a „házi csuklós” becenevet kapta. A később „Bengálként” elhíresült jármű e közkeletű megnevezésének eredete bizonytalan. Formája és az indításkor hallható jellegzetes hangja a bengáli tigrisekre utalhat, de mérete, nehézkes mozgása a pesti szleng „benga” kifejezését is rejtheti. 1963-tól már két vezetőállású típusváltozat készült a főműhelyben, amelyeket eredetileg nyolc, majd tízajtós kivitelben állították elő. Érdekesség, hogy 1964-ben az újjáépített Erzsébet hídon két csuklós jármű gördült át először: a FAÜ csuklós autóbusza és egy feldíszített Bengáli villamos.

Vidéki rokonok

A lassú, lomha, nehezen indítható és fékezhető, meglehetősen zajos típus nem túl hosszú budapesti pályafutást tudhatott magáénak: fővárosi használatra mindössze 1965-ig állították elő. Viszont több vidéki városban, Debrecenben, Miskolcon és Szegeden is megjelent. Az évtized végére a járművek gyártása is átkerült Debrecenbe, ahol egészen 1978-ig készültek. Összesen 181 darabot állítottak elő belőle, ezzel a Magyarországon legnagyobb sorozatban gyártott csuklós villamos lett, megelőzve a Ganz ipari csuklós villamosokat is. A Bengálík Budapest közlekedésben az 1980-as évek elejéig voltak jelen, a vidéki városokban tíz évvel később is egyeduralkodó volt, sőt még a 2000-es években is lehetett találkozni vele a forgalomban.

Györfi Judit



LOPOTT IDŐ

CSOMAI-KÜRTÖSSY ROLAND, A MOZGÓLÉPCSŐ SZAKSZOLGÁLAT FIATAL MÉRNÖKE NEMCSAK MUNKAHELYÉN, A MOZGÓLÉPCSŐ SZAKSZOLGÁLATNÁL, HANEM VÁLASZTOTT SPORTÁGÁBAN, A FUTÁSBAN IS IGYEKSZIK A LEHETŐ LEGJOBB TELJESÍTMÉNYT NYÚJTANI. UGYANAKKOR ÜGYEL ARRA IS, HOGY AZ ÉLETÉBEN A KÖZPONTI HELYET ELFOGLALÓ CSALÁDJA SE ÉREZZE AZT: AZ EGYÜTT TÖLTÖTT ÓRÁK ÉS PERCEK MEGFOGYATKOZNÁNAK EGY-EGY NAGYOBB MUNKA VAGY SPORTKIHÍVÁS MIATT.

Először beszéljünk kicsit a munkáról! Mikor és hogyan kerültél a BKV-hoz és miért választottad a mozgólépcsőket a sok-sok lehetőség közül?

2014 óta dolgozom a Mozdólépcső Szakszolgálatnál. Még az egyetemen ismerkedtem meg Katona Kornéllal, aki mikor mérnököt keresett, felajánlotta, hogy csatlakozzak a csapatához. Addig – bár gépészmérnök vagyok – nem foglalkoztam közlekedéstudománnyal, az egyetemen a mezőgazdasági matematikai modellalkotás volt a témám, a tanszéken főként az egyetemi oktatásban vettem részt. Az alapidiplomámhoz írt szakdolgozatom témája a ferdepályás teherfelvonó volt, de abban az időben még nem gondoltam, hogy később nap mint nap ezzel foglalkozom majd. Nagyon szeretem a gépeket és úgy vélem, a mozgólé-

csők és a felvonók olyan komoly berendezések, amelyek nagy odafigyelést igényelnek. Az üzemeltetésük is rendkívül összetett, ez a téma egy műszaki embernek rengeteg lehetőséget ad arra, hogy kibontakozhasson.

Mi teszi izgalmassá ezt a munkát?

A mindennapokban itt is vannak folyamatosan ismétlődő feladatok, de a karbantartási ciklusban mindig felbukkannak, mondjuk úgy, elsőre elgondolkodtató meglepetések. A lényeg, hogy egy-egy orvosolandó hibát nem problémaként kell felfogni, hanem megoldandó feladatként, és minden egyes döntésünk, módosításunk pozitív hatást gyakorolhat az üzemeltetésre. Ezt kell figyelembe venni, ezek az eredmények mérhetők – és ez örömet okoz.

Nagy lelkesedéssel beszélsz a szakmádról, az itteni kihívásokról. Érezhető, hogy szeretsz itt dolgozni.

Nem sok cégnél szereztem tapasztalatot eddig, pontosabban, csak kisebb vállalkozásoknál dolgoztam az egyetem mellett. Nagyvállalatnál itt tapasztaltam meg először, hogy a különböző telephelyeken, divízióknál, a beszerzésnél, a központi irányításnál a Székházban, azaz a BKV minden egyes területén meg lehet találni azokat a személyeket, akik nagyon hatékonyan segítik a feladatok elvégzését. Öröm velük együtt dolgozni, a BKV-nál a csapatmunka napi szinten jelen van és működik.

Aktív tagja vagy a BKV futó csapatának, a sporteredményeid is elhivatottságról, lelkesedésről tanúskodnak. Mióta része a sport az életednek?

Nagyjából 20 éve kezdtem atlétikával, pontosabban a rúdugrással, de a lábam nem bírta a megterhelést. Akkor a kerékpározás segített a rehabilitációban, ezt követően kezdtem versenyezni: először hosszútávú mountain bike versenyekre mentem – egy 100 km-es verseny például jó lehetőség az állóképesség megalapozására – majd megismerkedtem a feleségemmel, aki úszó, ő tanított meg hatékonyan úszni. Ebből következett, hogy triatlonozni kezdtem, de kiderült, hogy ehhez meg nem vagyok elég gyors. Egy jól működő dízelmozdonyhoz szoktam magamat hasonlítani: nehezen indulok el, de utána aztán megyek teljes gőzzel, hosszú időn keresztül.

Hogyan döntöttél végül a futás mellett és eddig milyen eredményeket értél el?

A hosszútávú futás mindig jól ment. A feleségem vetette fel, hogy edzővel kellene dolgoznom, mert úgy még jobb eredményeket érhetnék el. Hallgattam rá, ezért 2018-ban egy 100 mérföldes verseny előtt (160 km volt a táv) egy hónappal, az egyik sporttársam javaslatára megkerestem az ő edzőjét, Jakus Bélát, és megkértem, foglalkozzon velem. Elmondtam, hogy nincsenek különösebb elvárásaim, csak abban segítsen, hogy minél kevésbé fájjon. Egy havi közös munkának köszönhetően sikerült is szűk 21 óra alatt teljesíteni ezt a nagyon hosszú távot. 2019-ben pedig már dobogós helyeket értünk el ugyanezen a versenyen. Jellemzően 6 órás vagy hosszabb futásokon indultam, maraton fölötti távokat tűztem ki célul. A csúcsum, hogy 2019-ben, a 24 órás sárvári futáson az 1 km-es körön 220 km-t futottam – ezzel pedig megszereztem a kategória első helyét, és elcsíptem a férfiak között a másodikikat. Még abban az évben a szekszárdi 160 km-es versenyen, a Korinthuszon – az egy éves edzésnek köszönhetően – a táv teljesítéséhez már csak 16 óra 5 percre volt szükségem. Ezzel az összetett 4. helyre futottam be. Ott határoztam el, hogy legközelebb dobogós leszek! 2020-ban egy 100 km-es bajnoksággal kezdtem volna, de azt már lefűjták a COVID miatt. Akkor a verseny helyett lefutottam a maraton távot 3 óra alatt. Ez volt az utolsó erősebb futásom, de rám sem volt jó hatással az azt követő időszak, motivációmát vesztettem...

Nem is futottál azóta?

De igen, az Ultra Balatonon 2020-ban egyéniben indultam, 31 óra alatt teljesítettem a távot, de ezt tovább szeretném javítani. Idén a BKV váltó tagjaként vettem részt a versenyen, immár 3. alkalommal. A csapatverseny 20 órája



alatt együtt élt és lüktetett mind a 13 fő, izgultunk egymásért, és örültünk a közös sikernek. Az eddigi teljesítéseket felülmúlva 20 óra alatti idővel – 19 óra 38 perc 46 másodperc alatt – értünk célba. A csapatban futás olyan szépségeket rejt magában, amit egyéniben nem lehet átélni.

Melyik a legnagyobb sportsikered, és mi az, amit mindenképp szeretnél elérni?

Talán a már említett sárvári 24 órás futás és a 2019-es Korinthusz. Ezeken a versenyeken éreztem meg, hogy igazán tudok futni, nincsenek előttem akadályok. Vágyálmom – amit még nagyjából öt évvel ezelőtt tűztem ki magam elé –, hogy eljussak a Spartathlonra, az ultrafutásban nagy hagyományokkal bíró versenyre, amelyet komoly kvalifikáció előz meg. De még sok lehetőségem van, hiszen az ultrafutásban 40-45 éves kor környékén érhető el a legjobb teljesítmény, így van még jó tíz évem arra, hogy felkészüljek és jókat fussak. A sport mellett azonban a családi életemben és a munkámban, a BKV-nál is helyt akarok állni. Mondhatnám úgy is: ha az idővel úgy tudok sáfárkodni, hogy az mindenkinek jó legyen, akkor nagy eredmények várnak még rám.

A családdod mennyire tud részt venni a felkészülésben, a versenyekben?

Mindig úgy érzem, hogy ellopom az időt az egyik dologtól a másik javára. Ha bent kell maradnom dolgozni, akkor a családtól, ha elmegyek futni, akkor a munkától, és így tovább. Egy biztos viszont: nem szeretném, ha a családi életem rovására menne akár a munka, akár a sport! Két gyerekem van, a 6 éves Máté és a most 11 hónapos Anna Lea. Ezért tulajdonképpen nem is bántam, hogy tavaly nem tudtam annyit futni, mert így kicsit többet lehettem velük. A feleségemmel együtt tudatosan odafigyelünk arra, hogyha sportolunk, velünk legyenek a gyerekek is: a fiam jön velem biciklivel, a kislányomat pedig futós babakocsiban tolom. A következő 160 km-es versenyemen úgy akarok teljesíteni, hogy a fiam is velem álljon a dobogón!

Mi a hitvallásod, mihez igazodsz az életedben?

Úgy hiszem, hogy az egyensúly fenntartása a legfontosabb! Ezt élethosszig kell tanulnom, finomítanom, de a tökéletességre legfeljebb csak törekedhetek.

Konyher Mária Terézia



3. ÉVAD!

FILMEKET NÉZNI MINDENKI SZERET ÉS A MAI VILÁGBAN SOKSZOR MÁR KÉSZÍTENI SEM BONYOLULT. NEM KELL HOZZÁ MÁS CSAK EGY JÓ KAMERA, MIKROFON, ÉS PERSZE EGY JÓ ÖTLET – A TÖBBI MÁR MEGY MAGÁTÓL. ÍGY ALAKULT, HOGY 2019 NYARÁN BELEVÁGTUNK A BKV VLOGOK KÉSZÍTÉSÉBE, AMI OLYAN SIKERES LETT, HOGY IDÉN ÖSSZEL A 3. ÉVADA IS ELKÉSZÜLT.

Évadról évadra olyan témákat választunk, amelyekkel betekintést engedünk a BKV kultuszaitkaiba, vagy mi magunk szeretnénk egy-egy tévhitet eloszlatni, esetleg sok kérdés érkezett már az adott témával kapcsolatban és így készítünk szakmai választ. Így született meg az egyik legnépszerűbb vlogunk a tavalyi évadban, ami a villamosszimulátorról szólt. A film nézettsége néhány nap alatt 10.000 fölé emelkedett, de az összes filmünknek több ezres nézettsége van, ami jól mutatja, hogy sikerült érdekes témákat találnunk, és a kollégáink is profi módon szerepeltek.

A 3. évadban többek között olyan érdekességekről beszélünk mint:

- a MALÉV-busz – egy igazi ritkaság, ami már csak különleges alkalmakkor közlekedik, ezért mindig lelkes kíváncsiság övezi, amikor megjelenik valamilyen eseményen.

- a Talált Tárgy Kezelőség bemutatása – hiszen még mindig kevesen tudják, hogy a járműveken elhagyott tárgyakat megőrizzük. Reméljük, hogy a vlog hatására, ha valaki fent hagyta a tornazsákját a buszon, nem mond le róla azonnal, hanem első útja az Akácfa utcába vezet.

- az Akácfa utcai színház története – a közel 100 éves épület rengeteg érdekességet rejt magában, ami mostantól mindenki számára látható lesz a kamera tekintetén keresztül.

- a Budavári Sikló felújítása – egy korábbi vlog folytatásaként, ahol a Sikló működését láthattuk, most megörökítettük, ahogy megújul a pálya és a két jármű is.

- az Akácfa utcai áramátalakító – szintén egy folytatásos történet, hiszen a legkorszerűbb után most bemutatjuk egyik korabeli technikával felszerelt áramátalakítónkat is.

...stb.

Minden megszólaló nagyon érti a szakmáját, ami már néhány mondat után érezhető is a filmekben. Persze nem mindegyik mondat gördül azonnal, de a saját munkájáról mindenki könnyedén tud beszélni még a kamera rémisztő tekintete előtt is. Köszönjük a kollégáknak, hogy bátran vállalták a megszólalásokat, ezzel is hozzájárulva a BKV imázsának erősítéséhez.

A vlogok 3. évadát decembertől lehet megtekinteni heti rendszerességgel a BKV hivatalos YouTube csatornáján BKV Vlog néven, és a Facebook oldalunkon is elérhetők.

Demjén Anikó

BKV-NAK SZERETETTEL

Az év végi lapszám elmaradhatatlan rovata a BKV-nak szeretettel, amelyben utasaink köszönetét tartalmazó levelekből adunk közre egy csokorra valót. Ezzel nemcsak az alább kiemelt munkatársaink egész éves kimagasló munkája előtt tisztelgünk, hanem cégünk minden dolgozója előtt megemeljük a képzeletbeli kalapot. Ismét egy olyan év áll mögöttünk, amiről azt ugyan nem tudjuk elmondani, hogy „jó multság” lett volna, de hogy „férfimunka” volt a szó legjobb értelmében, azt igen! Ismét helytálltunk, itt vagyunk, és bizunk abban, hogy ezentúl is – a BKV tagjaként és magánemberként – jól vesszük majd az akadályokat és legyűrjük a nehézségeket, sőt emellett még arra is futja az erőnkből, hogy odafigyelünk utasainkra és néha egy apró kedvességgel meg-szépítjük a napjukat.

A mai napon a Maglódi Auchantól utaztam a 162-es járaton végállomástól végállomásig. Az Auchanhoz úgy értem oda, hogy a jármű már mozgásban volt, éppen elindult. A járművezető meglátott a tükörben, lefékezett, megvárta, és még vonaljegyet is tudtam nála venni. Mindezt kedvesen, normálisan tette. Úgy gondolom, hogy mindez köszönetet és dicséretet érdemel.

Ma, 2021. szeptember 8-án reggel, 7:40 perc környékén, a 105-ös busz vonalán, a Fiastyúk utcai buszmegállóban, az SKR-818-as rendszámú busz éppen kiindult a megállóból, amikor óvodás kisfiammal futva bekanyarodtunk a sarkon. Sajnos napi szinten csúszunk le így a buszokról. Ilyenkor nem is várom el, hogy a busz megálljon azért, hogy fel tudjunk szállni. Ma viszont nagy meglepetésünkre és megelégedésünkre a buszt vezető úr ránk nézett, mosolygott, megállt és kinyitotta nekünk az első ajtót. Nagyon meghatódtam, de sajnos személyesen nem tudtam neki megköszönni, így kérném hálám tolmácsolását a vezető úrnak, mert nagyon ritka ez a kedvesség és figyelmesség. Egy hálás édesanya.

Örömmel jelentem, hogy utasként a nehezen elviselhetőnek gondolt sofőrök iránti előítéletem ma megszűnt az M3 pótlóbusz vonalán. Az Újpest irányába közlekedő NNE 056 forgalmi rendszámú busz vezetője ugyanis hirtelen manőverek nélkül, a járművet és az utasokat is kímélő, ám semmivel nem lassúbb vezetésével bearanyozta az estém. A nevezett buszról 21:08-kor szálltam le a Nyugati pályaudvarnál. Köszönöm neki az utat, és remélem, a pozitív visszajelzésnek

lesz valami apró következménye. Tisztelettel, egy nagypocakos, várandós utas.

Szeretném megköszönni a ma (október 6-án) reggel 7:32-kor a Keleti pályaudvartól az Örs vezér tere felé induló M2 (484 számú) metró vezetőjének a kedvességét. Leszálláskor egy kislány odaintetett a vezetőnek, ő pedig kedvesen visszaintett (ezt mondjuk csak feltételezem, mivel a vezetőt magát nem láttam, csak a kislány felragyogó arcát és mosolyát), és amikor elindultunk, még egy rövid dudaszóval is bearanyozta a napját. Örölnék, ha több ilyen metróvezető lenne!

Szeretném megdicsérni az egyik 30-as busz vezetőjét, aki a Káposztásmegyer Mogyoródi patak végállomáshoz érkező járművet vezette, mert nagyon készséges, udvarias volt velem. Amikor megérkeztem a végállomásra – mivel látássérült vagyok – leszállás után átsegített az úttesten. Szeretném, ha Önök is nagyon megdicsérnék őt! Még a 70-es trolik vezetőit is szeretném megdicsérni, mert mostanában, amikor felszállok, még azt is megvárják, hogy leüljek és csak azután indulnak el.

Szeretnék dicséretet kérni a 960-as éjszakai járat buszsofőrjének! Tegnap éjszaka a Széll Kálmán téren megtámadott öt férfi, megverték, életveszélyes szituációba kerültem. Közben menekültem, a 960-as busz sofőrje mentett meg azzal, hogy felengedett a járatra, és bezárta utánam az ajtót. Megnyugtató, hogy meg fog védeni, már nem lesz gond. A szememben ő egy hős, egy különleges, bátor ember. Kérem, tolmácsolják neki hálámat! Csodálatos emberek dolgoznak az Önök cégénél. Egy külföldi utas.

Sokat járok a 99-es busszal a Blaha Lujza tér és a Zoltán utca között. Nagyon kellemetlen útvonal, aszfalthibákkal és sok kanyarral. Ezért legtöbbször, mire leszállok a buszról erős hányingerem van. Ma azonban a Blaháról 8 óra 44-kor induló 99-es busz vezetője annyira finoman, egyenletesen vezetett, hogy egész megdöbbentem, hogy így is lehet. Kérem, ha lehet, ezt a vezetőt osszák be gyakrabban a 99-es járatra, mert vele öröm volt utazni, nem borultak fel a nyugdíjasok két percenként, és az összes többi utasnak sem lett hányingere.

Szeretnék egy pozitív visszajelzést tenni! Körülbelül 15 perce szálltam le a 74-es troliról, (a rendszáma 8002 volt), amelynek fiatal sofőrje

bámulatos módon szállított le a járműről egy ragasztót szívó középkorú férfit. Az egyik utas panaszára odament és megkérte, hogy szálljon le. Persze a férfi nem akart, de a sofőr figyelmeztette, hogy így kénytelen lesz rendőrt hívni. Többszöri kérésre sem mozdult, ekkor a sofőr leszállt és telefonálni kezdett, de szerettem központot hívta és nem a rendőrséget. Erre a szipózó férfi végre leszállt. Elismerésemet fejezem ki a sofőr bátorsága, lélekjelenlété és higgadt, tisztelettudó magatartása előtt. Nem volt agresszív vagy bántó, de egy nehéz helyzetet ügyesen megoldott.

Kedves B

Kérem szépen tolmácsolják a 2021. március 23-án, kedd reggel 7:10 perc körül, a Lánchíd utca - Krisztina térről elinduló, Gellért tér felé haladó villamos vezetőjének bocsánatkérésemet! Magam egy piros Suzuki autóval nem jól mértem fel a villamos távolságát és túl közel hajtottam be a villamos elé, emiatt a villamosnak fékeznie kellett. Ezzel veszélyes helyzetet idéztem elő. Elnézést kérek a villamosvezető kollégájtól, továbbá köszönöm azt, hogy helyettem is figyelte, és így elhárította a balesetet.

Kérem részesítsék nyilvános elismerésben, adják át köszönetünket annak az autóbuszvezetőnek, aki a XVI. kerületben április 11-én vasárnap

kb. 17 órakor a PKN 603 rendszámú 45-ös autóbusszal az Újszász utcai Anilin utca megállóban megvárt bennünket! A Nógrádverőce útról tartottunk odafelé négyen nyugdíjasok, amikor láttuk, hogy Cinkota felől érkezik a busz. Olyan 60-80 méterre lehettünk az Anilin utcai megállótól, mikor elkezdünk futni, de nem értük oda addigra, mire a busz beállt a megállóba. A vezető a visszapillantó tükörből láthatta, hogy még mindig futunk és nem indult el. Nagyon jólesett ez az emberi megnyilvánulás, ezért szeretnénk köszönetünket kifejezni.

Amennyiben van rá lehetőség, szeretném, ha eljuttatná a köszönetemet az 1345 számú, 2M villamos vezetőjének, aki ma (2021. január 3.) reggel a Nagyváradi térenél 7.20-kor megállt és újra nyithatóvá tette az ajtókat, hogy fel tud-

A mai rohanó világban, ahol az emberek nem figyelnek egymásra, velem a mai napon egy hihetetlenül jó dolog történt: Egy nagyon fontos tárgyalásra siettem kicsit megkésve, amikor láttam, hogy a Ferihegy 1 vasútállomásnál, a 200 busz sofőre már indulna, de látva, hogy futok a buszhoz, kedvesen intett, hogy igyekezzek és megvárt. Hálásan köszönöm neki, hogy nem késtem le a tárgyalást!

A férjemmel és a kisfiammal éppen a nagybevásárlásból tartottunk haza, én toltam a babakocsit, a férjemnél volt pár csomag. A 161-es járat (2021. március 6-án 14:15 körül történt a 17. kerületi, Rákoskeresztúr megállóban) már éppen kiállt a megállóból, haladt volna tovább, de mi még nem értünk oda. A sofőr megállította a buszt és megkérdezte, hogy szeretnénk-e felszállni. Le a kalappal előtte! Kitértást és jó egészséget kívánunk neki, és azt is kívánjuk, hogy sokáig maradjon ilyen emberséges és segítőkész!

Szeretnék köszönetet mondani az egyik 3-as villamos vezetőjének (pályaszám: 2213-as). A villamos 22:55-kor volt az Erzsébet királyné útja aluljáró megállónál. Futottam, hogy elérjem, ami sikerült is, mert a vezető bevért és nagyon rendes volt hozzám. Szeretném, ha Önök is dicséretben részesítenék!

Szeretném megdicsélni a tegnap este 18:55-kor a Széll Kálmán térről induló 155-ös buszon dolgozó, idősebb, ősz, bajszos, kissé alacsony, és rendkívül barátságos sofőrjüket. Ilyen kedves, jókedvű, és vicces emberrel ritkán találkozni. Igazán szívből tette a napomat. Minden alkalommal amikor találkozom vele a buszon, jó benyomást kelt, és megmosolyogtatja az utasokat, ezzel remekül képviseli a BKV-t.

Szeretném köszönetemet és hálámat kifejezni a 85-ös jelzésű busz (rendszáma BVY 705) vezetőjének, aki ma délből (a Sibirik Miklós út Gergely utcai megállójában éppen az utasok le- és felszállását fejezte be) látva, hogy a túloldalon várom a keresztforgalom megszűnését, átintett nekem, hogy menjek, és még az első ajtót is kinyitotta. Ez nagyon meglepett, és jólesett, mivel egy nagy és nehéz bevásárló szatyrot, valamint egy bevásárló kocsit, „banya tankot” cipeltem. Ha ez a busz elment volna, akkor kb. 10-12 percet kellett volna még várnia az ebédre a cukorbeteg férjemnek. Egy 73 éves háziasszony.

Köszönet és dicséret a trolit vezető Melindának példamutató, szakszerű, megnyugtató viselkedéséért. Az előző trolis meghibásodása és a pótló busz besorozása miatt a Pozsonyi utca közepén várakozott a trolink kb. 30 utassal,

becsukott ajtókkal úgy, hogy mellette mindkét oldalon óvatosan haladva elférjenek még az autók. A trolit vezető fiatal hölgy hangszórón tájékoztatta az utasokat, hogy mi az elakadás/várakozás oka, és elmondta, hogy balesetveszély miatt egyelőre nem nyithatja ki az ajtókat, és nem engedheti ki az utasokat az autók közé. Pár perc várakozás után leszállt a járműről, kinyitotta az ajtót, és karjuzással megállította az autókát, hogy biztonságosan leszállhassanak, akik nem akarnak tovább várakozni. Amikor minden utas biztonságosan elérte a járdát és a vezető hölgy meggyőződött arról, hogy a trolin maradó utasok inkább várnak, jelzés után ismét becsukta a jármű ajtaját. A várakozás alatt folyamatosan tájékoztatta a trolin maradókat, hogy hol tart a műszaki mentés. Köszönjük Melinda!

Szeretnék köszönetet mondani a 93-as busz sofőrjének a segítségért. 2021. augusztus 19-én reggel 05:20 - 05:25 körül munkába igyekvő lányomat egy személyautó elütötte a XIX. kerületben a Bozsik stadion előtti zebrán. A gázoló sofőr ki sem szállt az autójából, hogy megnézzék eszméletét veszített lányomat, ellenben az épp arra közlekedő 93-as busz sofőre azonnal hívta a mentőket. A lányomra még hosszú ideig tartó gyógyulás vár, de nagyon hálásak vagyunk a buszsofőr lélekjelenlétéért és gyors cselekvéséért! Kérem, tolmácsolják neki köszönetünket!

Ma reggel (szeptember 2. 8:40 körül) baleset miatt a villamosok nem jártak egy szakaszon. Nyilván ez senkinek sem kellemes, főleg az érintetteknek, de az utasoknak sem a reggeli késés miatt. A 19-es villamos vezetője olyan kedvesen tájékoztattott, hogy azzal morgolódás helyett szinte mindenki arcára mosolyt csalt. Bizonyára sok negatív levél érkezik önökhöz, ezért nagyon szeretném, ha a jó dolgokról is értesülnének, a 2234 számú 19-es villamos vezetőjének pedig szeretnék küldeni egy virtuális pacsit.

Szeretnék köszönetet mondani két buszvezető kollégájunknak! Édesanyám nehezen tájékozódik a városban, ezért pénteken a Naphegy térről 13:59-kor induló járat vezetőjétől kért segítséget. Elmondása alapján kollégájuk türelmes, udvarias volt vele, és a leszálláskor is tájékoztatta – külön kérés nélkül – a további útvonalról. Később a Keleti pályaudvartól hazafelé tartva a 18:00 órakor induló 178-as járat vezetőjét is megkérdezte, hogy jó fele megy-e, aki szintén nagyon udvariasan és türelmesen tájékoztatta őt. Köszönöm kollégáinknak a türelmes és korrekt hozzáállást és a segítségüket!

jak szállni. Ez az emberi gesztus bearanyozta a napomat. Szerettem volna személyesen megköszönni a fiatal embernek, de nem állt módomban, remélem így eljut hozzám az üzenetem!

Reggel a 79M-es trolin utaztam, és nem volt alkalmam megköszönni a sofőrnek a profizmusát. Sajnos a nevét nem tudom, huszonegyesnek tűnt, a fülében – úgy rémlik – kúp alakú fülbevaló volt. Ezúton szeretném felé kifejezni elismerésem: kedvesen fogadta a köszönetet, és nagy biztonsággal vezetett. Amennyiben van rá mód, kérem, adják át neki az üzenetemet!

Új trolik a pesti utcán



— Öröm a vezetés — mondja Medgyesi Ferenc trolivezető

— Jé, anyuka — rángatta egy szeszifészt az anyja karját csodálkozva a népi- getti trol végállomásánál. — Új trolik!

— Igen, igen, csak most szálljunk fel erre, mert sietünk — húzta a kislány marmája az éppen bentálló, viharvert jármű felé. De a kislány megmakacsolta magát: ő az újjal megy. Sokan a fel- nőttek közül is megvárták az új kocsi.

A 75-ös vonalán megjelent az új IK-280-as BKV—Ikarus kooperációban készült trolibusz az első pillanattól kezdve megnyerte az utazó- közönség tetszését. A terve- ző, kivitelező kollektíva jog- gal örülhet a sikernek.

A huszonhét új trol márci- us 27-én szombaton 6.30 órakor a vállalat gazdasági, politikai és társadalmi vete- zői, valamint a trolibusz üzemegység vezetősége és számos dolgozójának jelenlé- tében ünnepélyes keretek kö- zött útjára indult. Elsőként a Váci úti végállomáson a 101-es pályaszámú kocsit a 407-es pályaszámú kocsira cserélte le Balogh Lajos trolivezető. Utána folya- matosan huszonhét kocsit vál- tottak le.

Az első heti tapasztala- tokról érdeklődtem Miklós Árpád üzemegységvezetőtől, aki erre az alkalomra besze- hívta azokat az embereket, akik tevékenyen részt vet- tek az új trol megalakításá- ban: Borbély Sándor főmü- vezető; Gerő Dező üzem- mérnök csoportvezető, aki az Ikarus szakembereivel köz-ösen tervezte a trol elekt- romos berendezésének elhe- lyezését, beépítését. Ott volt Szabó László mérnök-csoport- vezető; Mrávik László és Jancsó Istvánné, akik a ko- csikat átvették, illetve üzem- be helyezték.

— Milyen a visszhang a járművezetők körében? — Nagy örömmel fogadták az új trolikat — mondták —, mert sokkal könnyebb a ve- zetés, mint a régi 400-as ko- csiké. A szervokormány, az ülés, a léppárnával ellátott jármű egyrészt biztonságosa- b- b teszi a vezetést, csökken- ti a kitérőket, másrészt sokkal kényelmesebb.

Arról nem is beszélve, hogy külsőre is szép a jár- mű. Panoráma ablakal nyá- ron nagy felületen nyitható. Kényelmesebb az ülés; négy ajtó van. Ez megkön- nyíti és meg is gyorsítja a le-felszállást. A kocsik belül is esztétikus, s az sem mellékes, hogy a zajsztípusa minimális.

Eddigi ellenőrzéseink so- rán — mondta Miklós Árpád üzemegységvezető — azt ta- pasztaltuk, hogy ha a kocsik a régi 400-asokkal együtt vannak forgalomban, az utas inkább megvárja az új kocsit. Sokkal jobb az utazókörö- ség hangulata, mint eddig volt. Úgy tapasztaltuk, hogy a belső utastér is tetszést aratott. Elégedettek a fűtés- sel és a belső világítással is.

Egyézől, a piros-szürke színű BKV—Ikarus trol az első látásra meghódította a pesti embereket. Huszonnyolc kocsit már elkészült, de május elejétől kezdve a tartalékok- kal együtt ötvennégy új trol fut majd a Néoliget—Váci út közti szakaszon.

Prohászka László

Prohászka László

Fontos értekeztet a székházban

Tájékoztatót tartottak az Egri-teremben március 11-én, szombaton a vállalat elnöke

45 ÉVE ÁLLT FORGALOMBA AZ IKARUS 280-AS TROLIBUSZ

AZ IRATTÁRBAN BÖNGÉSZVE ÉRDEKES HÍRRE BUKKANTAM A KÖZLEKEDÉSI HÍRLAP 1976. MÁR- CIUSI SZÁMÁBAN. A BKV KORABELI LAPJA ARRÓL SZÁMOL BE, HOGY „HUSZONHÉT ÚJ TROLI MÁR- CIUS 27-ÉN SZOMBATON 6.30 ÓRAKOR ... A VÁLLA- LAT VEZETŐI, VALAMINT A TROLIBUSZ ÜZEME- GY- SÉG VEZETŐSÉGE ÉS SZÁMOS DOLGOZÓJÁNAK JELENLÉTÉBEN ÜNNEPÉLYES KERETEK KÖZÖTT ÚTJÁRA INDULT”. ÉRDEMES FELIDÉZNI A FŐVÁ- ROSI TROLIBUSZ-KÖZLEKEDÉS KORABELI HELYE- ZÉT AHHOZ, HOGY A FORGALOMBA ÁLLÁS JELEN- TŐSÉGÉT MEGÉRTSÜK.

Az első villamosáram hajtotta buszok 1933 és '44 között közlekedtek Óbudán, majd a hábo- rú után 1949-ben, a pesti oldalon indult újra a trolibusz-közlekedés. Az első vonalra, a 70- esre — amely Zuglót kötötte be a Kossuth Lajos térig — 26 szovjet MTB-82-es trolibusz érkezett, és ezt újabb 27 követte, amelyek az ötvenes években a Fővárosi Villamos Vasút (FVV) által kiépített 72, 73, 76-os, majd 74, 76, 79-es vonalakra kerültek. A trolibusz-közleke- dés ugyanis — a kötött pálya és a villamosítás okán — egészen a BKV megalakulásáig, 1968- ig a villamasközlekedést is bonyolító FVV-hez tartozott. A gyorsan szaporodó viszonylatok növekvő utasforgalmát sokáig szóló jármű- vekkel kellett megoldaniuk.

A szovjet járművek mellett az Ikarus is bekap- csolódott buszainak „áramvonalasításába” — nem kevesebb, mint 157 IK-60-as autóbust állítottak át villamosáramra. A növekvő utasfor- galom azonban nagyobb befogadóképességű járműveket igényelt. Ekkoriban már több nagy- városban közlekedtek pótkocsis és emeletes

buszok, ezeknél pedig újabb keletű volt a csuk- lóbusz-technika. A hatvanas években a trolibu- szoknál is elkezdődött az Ikarusok egy részének vonószerkezettel való ellátása — pótkocsi von- tatása céljából —, más részüknek csuklósítása. Ezeknél a kísérleteknél azonban maradandóbb változás volt, hogy a trolibuszok 1962-ben önál- ló telephelyet kaptak az FVV új trolibusz üzem- egységében, a Kőbányai garázsban.

Az első trolik, a szovjet MTB-k csak '67-ig voltak forgalomban, helyettük ZIU-g-esek érkeztek, amelyek szintén szóló járművek vol- tak — a szovjet ipar ekkor még nem volt kész csuklós járművek gyártására. A szellőzősük sem lehetett tökéletes, mert utólagosan tető- szellőzőket építettek beléjük.

Az FVV 1968-ban létrejött jogutódja, a BKV további új viszonylatokat létesített (77, 80, 81, 82, 83), és fejlesztette az említett Pongrác úti telephelyet. 1976-ban pedig megérkezett a csakhamar a világ minden tájára eljutó Ika- rus 280-as trolibusz verziója, az IK-280T.

A Finta László által tervezett — majd a világ számtalan pontjára exportált — 200-as Ikarus autóbush család csuklós típusából elkészült villamosított jármű a nyolcvanas-kilencve- nes években nem csak Budapest, de a világ jónéhány nagyvárosában korszerűen kielé- gítette a trolibusz-közlekedés járműigényét. Az alapjármű, az idén 50 éves Ikarus 280-as autóbush a világon legnagyobb példányszám- ban, azonos sorozatból gyártott csuklós busz, több mint hetvenezer készült belőle. A 75-ös vonalán megjelent BKV—Ikarus kooperá- cióban készült trolibusz pedig kezdettől olyan népszerű volt, hogy — amint a cikk is utal rá — sokan eleresztették a régi járműveket, hogy a csuklóssal utazhassanak. Járművezetőink is nagy örömmel fogadták a ma már klasz- szikusnak mondott formatervezésű Ikarust szervokormány és egyéb kényelmi szem- pontjai miatt.

Hradszki Róbert



fotó: Lovas Gábor

Hirdetés

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!

Nézz meg akcióinkat a www.cavident.hu oldalon, a BKV-s árak oszlopban. Egészségpénztári-és SZÉP kártyával valamint bankkártyával is lehet fizetni, de egyszerre csak egy kedvezményt vehet igénybe!

Kérjen időpontot a 06-30/135-8905-ös telefonszámon.



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)

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2021. tél
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Gulán András, Hagymási Gergely, Molnár György, Nemecz-Novák Zsuzsanna, Szirbek-Gucsi László • Szerzők: Buday Ágota, Demjén Anikó, Konyher Mária, Kovács Edina Barbara, Győrfi Judit, Fenyvesi Máté, Hradszki 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

LEGYENEK ERDŐK
A VÁROSBAN

TÖBB INGYENES
SPORTOLÁSI
LEHETŐSÉGET
SZERETNÉK

ÍRJON ÉRTHETŐBB
LEVELEKET A HIVATAL

**KÖZÖSSÉGI
KÖLTSÉGVETÉS**
otlet.budapest.hu

ADJ EGY JÓ ÖTLETET!

Te mit fejlesztenél Budapesten?
Küldd be az ötleted
2022. január 31-ig az
otlet.budapest.hu oldalon!