MOZGÁSBAN

LVIII. ÉVFOLYAM, 2026. III. SZÁM



BKV ZRT
BKV. ÖNNEK JÁR.

Dr. Járási Éva Zsuzsanna: Adatokból érték

Berhidi Zsolt: Néha elég néhány emberséges szó!

Zséda: A kisföldalattitól a nagyszínpadig


ZSĒDA
Intimity
2027. JANUÁR 03.
ÚJÉVI KONCERT A
VÍGSZÍNHÁZBAN
VIG

Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!



Hosszú idő óta először beszélhetek úgy a BKV jövőjéről, hogy a nehézségek helyett nagy léptékű fejlesztések kerülnek szóba. Európai uniós támogatással több olyan budapesti közlekedési beruházás valósulhat meg a következő években, amelyre régóta várunk: a 3-as metró meghosszabbítása Rákospalotáig, a pesti fonódó befejezése és a budai fonódó déli folytatása. A HÉV rekonstrukcióját is fontos megemlíteni: bár már nem a BKV üzemelteti, a budapesti és az agglomerációs közlekedés szempontjából meghatározó. Ezek a tervek még sok döntést és munkát igényelnek. Mégis biztató, hogy ismét olyan fejlesztésekről beszélhetünk, amelyek érdemben alakíthatják a város közlekedését. A cél, hogy több városrész között legyen kényelmes és megbízható a közösségi közlekedés.

Miközben a következő évekre tekintünk, a mindennapi működés is új kihívások elé állít bennünket. A nyári hőség ismét megmutatta, milyen terhelést jelent a szélsőséges időjárás a pályának, a járműveknek és az embereknek. És ezen a felületen is köszönöm mindannyiótoknak a helytállást! Ugyanakkor fel kell készülnünk arra, hogy a „hátralévő életünk leghűvösebb nyara” kifejezés nem csupán figyelemfelkeltő szlogen, hanem egy új valóság pontos leírása. A forró nyarakhoz egyre inkább a működésünk részeként kell alkalmazkodnunk a karbantartásban, a járművek üzemeltetésében és a munkakörülmények alakításában egyaránt.

Hiszem, hogy ezekhez a feladatokhoz a szakértelem és a tapasztalat is megvan a BKV-nál. Erről győzött meg ez a lapszám is, amelyben számos hír és cikk mutatja be, milyen remek kollégákkal dolgozunk együtt.

Dr. Takács Péter
vezérigazgató

TARTALOM

HÍREK 4
VILLAMOSOK A RAJTVONALON 7
INTERJÚ: DR. JÁRÁSI ÉVA ZSUZSANNA 8
JOGI ESETEK 10
JÁRMŰVADÁSZAT BUDAPEST UTCÁIN 11
NÉHA ELÉG NÉHÁNY EMBERSÉGES SZÓ! 12
ÉLETÜNK NAGY DOBÁSA 14
MEGBÍZHATÓBB VILLAMOSKÖZLEKEDÉS 16
TELEPKAPU, TÁRULJ! 18
A KISFÖLDALATTITÓL A NAGYSZÍNPADIG 20
TÉLI PALOTA KÉNYES FICZKÓK SZÁMÁRA 22
55 ÉV TAPASZTALATA 24
NYERÍTÉS, PATKÓDOBOGÁS, „ILLATFELHŐK” 26
TOP 10 VÁROSI HAJÓJÁRAT 28
RETRÓ 30

BUDAPEST HŐSEI

Idén is megválasztottuk Budapest Hőseit! A kezdeményezés 2023-ban, Budapest születésnapjának 150. évfordulóján indult. A Fővárosi Önkormányzat azóta minden évben így mond köszönetet a Budapest-család azon munkatársainak, akik elkötelezettségükkel és példaértékű munkájukkal szolgálják a várost. Idén ők a mi hőseink:

- Bleszák Attila, metró járművezető instruktor (M2 Vonatközlekedési Üzem)
- Buday Péter László, villamos forgalmi szakszolgálat-vezető (Budai Forgalmi Szakszolgálat)
- Ősz Gábor, műszaki csoportvezető (Műszaki Csoport/hajó)
- Zagiba Zoltán, autóbusz-vezető (Óbuda Divízió)

Ők képviselik majd cégünket többféle nyilvános fórumon, láthatjuk őket utcai plakátokon és online beszélgetésekben is megismerhetjük őket. Büszkék vagyunk rájuk!



Hírek

XI. ENERGIAHATÉKONYSÁGI SZAKMAI FÓRUM

A BKV 2014 óta rendszeresen részt vesz a Virtuális Erőmű Program™ (VEP) Energiahatékonysági Kiválósági Pályázatán. A pályázathoz kapcsolódó vállalásoknak megfelelve idén ősszel tizenegyedik alkalommal rendezzük meg az Energiahatékonysági Szakmai Fórumot, amely mára az Integrált Irányítási Rendszerünkhöz kapcsolódó oktatások szerves részévé vált. A rendezvényen egy-egy előadás keretében bemutatjuk azon tevékenységeinket, amelyek évek óta hozzájárulnak a BKV Zrt. energiamegtakarítási eredményeihez, illetve azon partnereinket, külső cégeket, amelyek működésük során kiemelt figyelmet fordítanak az energiahatékonyság, a környezetvédelem és a fenntarthatóság kérdéseire. A Szakmai Fórumnak minden évben más-más helyszín ad otthont, valamint minden alkalommal megújult tematikával jelentkezik. Az idei előadások átfogó képet adnak majd az energiamegtakarítási eredményekről, a fenntarthatósági célok eléréséhez szükséges ismeretekről és a jövőbeli tervekről, lehetőségekről.

A rendezvényen való részvétel ingyenes, de regisztrációhoz kötött.

Időpont: 2026. október 20. 8:00-16:00

Témablokkok:

- Energiatudatosság, energiahatékonyság: adatvezérelt szemléletformálás; világításkorszerűsítés, fűtéskorszerűsítés (jármű), áramátalakítók hatékonysága, energetikai szakkollégium – kutatási téma.
- Környezetvédelem, fenntarthatóság: szelektív hulladékgyűjtés; biogáztól a gázmotorig; nyári felmelegedés épületfizikai vonatkozásai, energiapiaci változások (lakossági kitekintés); energia-beszerzés, teljesítmény-gazdálkodás.
- Új irányok: fővárosi távhőfejlesztés; a hidrogén felhasználási lehetőségei; napelemrendszerek telepítésének kihívásai; térinformatikai eszközök alkalmazása a klímahatások elemzésében.

A rendezvényről készült összefoglaló beszámoló lapunk következő számában lesz olvasható.

BODOR ÁDÁM A BKK ÉLÉN

Karácsony Gergely főpolgármester szeptember 1-jei hatállyal Bodor Ádámot nevezte ki a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatójának. A vezérigazgató a BKK-hoz 2020 végén, mikromobilitásért felelős szakértőként csatlakozott, 2021 áprilisától pedig a Mobilitásfejlesztés Igazgatóságot vezette. 2025 áprilisában mobilitási vezérigazgató-helyettessé nevezték ki, később pedig a BKK igazgatóságának elnökévé választották.



ÁTALAKULÓ INTÉZMÉNYI RENDSZER A HATÉKONYABB KÖZLEKEDÉSSZERVEZÉSÉRT ÉS FEJLESZTÉSEKÉRT

Új, országos közlekedésszervező alakult, amely nem közlekedési szolgáltatóként, hanem a Budapesti Közlekedési Központhoz (BKK) hasonló szerepet betöltve a közszolgáltatások megrendelőjeként, koordinátoraként és ellenőrzőjeként működik majd országos szinten. Az országos közlekedésszervező átveszi a jelenlegi országos közszolgáltatási szerződésekhez kapcsolódó megrendelői jogokat és kötelezettségeket, valamint több, jelenleg a KTI és a MÁV-csoport szervezetei által ellátott szakmai feladatot is.

A tervek szerint újra életre keltik a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsát. A javaslat szerint a Tanács tíz tagból áll majd, akik közül öt tag a kormányt, öt tag a fővárosi önkormányzatot képviseli. A szervezet elnöke Magyar Péter miniszterelnök, társelnöke a főpolgármester lesz. A további tagokat a miniszterek közül a miniszterelnök, Budapest részéről pedig a kerületi polgármesterek, illetve a Fővárosi Közgyűlés tagjai közül a főpolgármester javaslatára a Fővárosi Közgyűlés jelöli ki. A Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa szükség szerint, de legalább negyedévente ülésezik a törvényjavaslat szerint. Célja a kormány és a főváros együttműködése fejlesztéspolitika kérdésekben, valamint jól működő, partneri kapcsolat kialakítása a két fél között olyan projektekben, amelyek összehangolt döntést igényelnek.



ÖTLETPÁLYÁZAT 2026.

Összesen 47 pályázat érkezett az idei ötletpályázatra. A pályaművek legtöbbje ismét a műszaki újítás, a forgalomirányítás, valamint a digitalizáció és a szolgáltatásiszínvonal-emelés témakörében született, de ebben az évben energiahatékonysági témakörben is érkeztek ötletek. A pályázat most az értékelési szakaszba lép. Az Ötletbíráló Bizottság megvitatja és véleményezi a beérkezett javaslatokat, valamint figyelembe veszi a szakterületi állásfoglalásokat és szakvéleményeket. A verseny idén is szoros, már első olvasásra is kiderült, sok jól kidolgozott, átgondolt elképzelés érkezett.

RÁKOSPALOTA-ÚJPEST VASÚTÁLLOMÁSIG MEGHOSSZABBÍTJÁK AZ M3-AS METRÓT

2030 végéig mintegy 1500 milliárd forintnyi uniós forrást kell vasúti és kötöttpályás fejlesztésekre elkölteni. Vitézy Dávid közlekedési és beruházási miniszter szerint a kötöttpályás fejlesztések között a metróhosszabbítástól a 160 kilométer/órás vasútvonalakon át a HÉV-ek felújításáig számos nagyberuházás szerepel.

Budapesten az egyik legfontosabb vállalás az M3-as metró meghosszabbítása Rákospalotáig, emellett befejeznék a pesti fonódó villamoshálózatot, és megkezdődne a budai fonódó villamoshálózat déli hosszabbítása is. A program része a fővárosi elővárosi vasút fejlesztése, valamint a Csepel, Ráckeve és Szentendre felé közlekedő HÉV-ek rekonstrukciója is.



XXVI. VÁROSI KÖZLEKEDÉS AKTUÁLIS KÉRDÉSEI ÉS CITYRAIL 2026 KONFERENCIA

A BKV balatonfenyvesi továbbképzési és szabadidőközpontja adta a helyszínt annak a konferenciának, amelynek fókuszában a városi mobilitás jövője, a közösségi közlekedés fejlesztésének irányai, az elektrifikáció és a digitalizáció állt. A konferenciát Dr. Fónagy János, a Közlekedéstudományi Egyesület elnöke és Dr. Takács Péter, a BKV vezérigazgatója nyitotta meg.

Az eseményen a szakma és a szakpolitika illusztris résztvevői adtak elő: Vitézy Dávid közlekedési és beruházási miniszter a következő évek jelentős, uniós forrásból megvalósuló közlekedési beruházásairól és az ezek lebonyolítására létrejövő új szervezetekről számolt be, valamint arról is beszélt, hogy a kormány új szövetséget szeretne kötni a városi közlekedéssel: a politikai viták helyett új intézményi együttműködéseket keresnek a megyei jogú városokkal és Budapesttel mind a közszolgáltatás-szervezésben, mind a beruházásmenedzsmentben. Kiss Ambrus a Főpolgármesteri Hivatal főigazgatója pedig elmondta: Budapest és térsége 2,6–3 millió ember közlekedését szolgálja ki, ezért a közösségi közlekedés teljesítménye és minősége nem csökkenthető. Budapest működése elképzelhetetlen a közösségi közlekedés fejlesztése nélkül, hosszabb távon pedig az lenne ideális, ha a közösségi közlekedés költségei arányosabban oszlanának el az önkormányzat és az állam között – fogalmazott. A kétnapos szakmai találkozón több mint 250 résztvevő és 41 előadó vett részt.





VILLAMOSOK
A RAJTVONALON

SZEPTEMBER 19-ÉN EGY NAPRA VERSENYPÁLYÁVÁ VÁLTOZOTT VARSÓ BELVÁROSA. AKI AZNAP A MARSZAŁKOWSKA UTCÁN, A KULTÚRA ÉS TUDOMÁNY PALOTÁJA KÖZELÉBEN JÁRT, EGÉSZEN KÜLÖNÖS LÁTVÁNNYAL TALÁLKOZHATOTT: A SÍNEKEN NEM A MEGSZOKOTT MENETREND SZERINTI FORGALOM ZAJLOTT, HANEM EURÓPA LEGÜGYESEBB VILLAMOSVEZETŐI MÉRTÉK ÖSSZE TUDÁSUKAT. A 12. VILLAMOSVEZETŐ EURÓPA-BAJNOKSÁGON 26 KÉTFŐS CSAPAT INDULT, EURÓPA SZÁMOS NAGYVÁROSA MELLETT A TÁVOLI MELBOURNE KÉPVISELETÉBEN IS, HISZ A KÖVETKEZŐ MEGMÉRETTETÉSEN – A VILLAMOSVEZETŐ VILÁGBAJNOKSÁGON – ŐK LESZNEK A HÁZIGAZDÁK.



Az esemény első pillantásra talán inkább sportversenynek tűnt, mint közlekedési szakmai találkozónak. A pálya a város egyik legforgalmasabb pontján állt, a verseny mintegy 250 méteres szakaszon zajlott, a háttérben Varsó egyik legismertebb épületével, a Kultúra és Tudomány Palotájával. A környék ezúttal nemcsak a versenyzőktől és a szurkolóktól volt hangos: a rendezvény kapcsolódott a varsói közösségi közlekedés 160. évfordulójához is.



A versenyzőkre nyolc feladat várt. Az egyik legfontosabb alapfeladat a Stop & Go volt: háromszor kellett elindulni és megállni úgy, hogy közben a vezetőfülke elé felszerelt tálcán egy tálból minél kevesebb víz löttyenjen ki. Ezt követte a sebességérzék próbája: a vezetőnek úgy kellett 25 km/órás sebességet elérnie, hogy közben nem láthatta az órát. És ha mindez nem lett volna elég, jött a villamosbowling. A szerelvény elejével egy nagy labdát kellett a bábuk felé gurítani, és természetesen az számított, hányat sikerül feldönteni. A következő feladat jó szemmértéket kívánt: a peronon úgy kellett elhelyezni egy tárgyat – a varsói városkép jellegzetes sellő figuráját –, hogy minél közelebb legyen a villamoshoz, de ne sodorja el. A verseny talán legvidámabb pillanata a kosárlabdás próba lehetett. A vezetőfülke ablakán kihajolva, öt labdával kellett megcélozni a kosarat.



A versenyhez két különböző varsói villamostípus állt rendelkezésre. A résztvevők a PESA Swing 120Na és a Hyundai Rotem 140N, vagyis Warsolino típusú járműveket vezették. A feladatok így nem pusztán a rutinról szóltak: a versenyzőknek olyan villamosokon kellett pontosan dolgozniuk, amelyek műszaki és vezetési szempontból sem voltak ismertek számukra.

A pálya körül közben igazi fesztiválhangulat alakult ki. A nézők testközelből láthatták, mennyi figyelem, finom mozdulat és tapasztalat kell ahhoz, hogy egy több tíz tonnás szerelvényt centiméteres pontossággal lehessen irányítani. Ami a hétköznapokban természetesnek tűnik – elindulni, gyorsítani, fékezni, megállni –, az a versenypályán hirtelen izgalmas és látványos feladattá vált. A helyszínen több ezren követték az eseményt, online pedig mintegy 80 ezren voltak kíváncsiak a közvetítésre.



Budapestet és a BKV-t idén Borsós Bernadett és Harsányi Tibor képviselte. A magyar páros címvédőként érkezett Varsóba, és a felkészülés során még Szegeden is gyakoroltak, hogy az egyik versenyen használt járműtípussal és a különleges feladatokkal minél jobban megismerkedjenek. Ezúttal a budapesti csapatnak nem sikerült a mezőny elején végeznie, a 24. helyet szerezték meg.

Demjén Anikó

ADATOKBÓL ÉRTÉK, ÖTLETEKBŐL MŰKÖDŐ MEGOLDÁSOK

A DIGITALIZÁCIÓ AKKOR HOZHAT HASZNOS EREDMÉNYT, HA EGYSZERŰBBÉ TESZI A MINDENNAPI MUNKÁT, TÁMOGATJA A MEGALAPOZOTT DÖNTÉSEKET, ÉS AKÁR JELENTŐS MEGTAKARÍTÁST IS LEHETŐVÉ TESZ. A DIGITÁLIS FEJLESZTÉSI ÉS ADATELEMZÉSI OSZTÁLY VEZETŐJÉVEL, DR. JÁRÁSI ÉVA ZSUZSANNÁVAL ARRÓL BESZÉLGETTÜNK, HOGYAN VÁLHAT EGY KOLLÉGA ÁLTALI ÖTLETBŐL MŰKÖDŐ, VÁLLALATI SZINTŰ FEJLESZTÉS, MILYEN ÉRTÉKET TEREMTHETNEK A BKV-NÁL KELETKEZŐ ADATOK, ÉS HOGYAN SEGÍTHETI MINDEZT A MESTERSÉGES INTELLIGENCIA.



Milyen előzményei voltak annak, hogy önálló területet kapott a digitalizáció és az adatelemzés a BKV-n belül?

A jelenlegi szervezeti formánk 2026. február 1-jén jött létre, de a BKV-nál korábban is foglalkoztak digitalizációval és adatelemzéssel. Az adatmennyiség növekedése, a digitális lehetőségek gyors változása és a szakterületektől érkező fejlesztési ötletek indokolttá tették egy önálló szervezet létrehozását. Feladatunk az igények pontosítása, összehangolása és döntésre való előkészítése. A CAF-villamosok adatainak vizsgálata is megmutatta, hogy igazán használható eredmény akkor születik, ha az adatelemzők és a járműszakterület már a kezdetektől együtt dolgoznak.

Kik és milyen ötletekkel fordulhatnak hozzátok?

Két fő területtel foglalkozunk: digitális fejlesztéssel, azon belül is a kezdeti lépésekkel, amit üzleti elemzésnek hívunk, és adatelemzéssel. A fejlesztési oldalon feltárjuk a napi munkában jelentkező problémákat, áttekintjük a folyamatokat, és segítünk pontosan megfogalmazni az üzleti igényeket. Nem mindenáron új digitális eszközök bevezetése a cél, hanem olyan megoldások kialakítása, amelyek egyszerűbbé és átláthatóbbá teszik a munkát. Közvetítünk a szakterületek és az informatika között: az ötleteket az IT számára is egyértelmű fejlesztési igénnyé alakítjuk. Minél pontosabban azonosítható egy folyamat problémás pontja, annál gyorsabban születhet megfelelő megoldás. Az adatelemzés során összegyűjtjük, megtisztítjuk és összekapcsoljuk az adatokat, majd szakmai és vezetői döntéseket támogató elemzéseket készítünk, a szakterület kérése alapján.

Mit jelent ez a közvetítő szerep a szakterületek és az informatika között?

A két oldal óhatatlanul eltérő szemszögből nézi ugyanazt a folyamatot. A szakterület azt látja, mi nehezíti a napi munkát, az informatika pedig azt mérlegeli, mi valósítható meg biztonságosan és hosszú távon fenntartható módon a BKV nagyvállalati környezetében. Elemzőink közös nyelvet teremtenek a két oldal között, hogy a problémából világos fejlesztési igény, az ötletből pedig működő megoldás születhessen.

Ha egy igény bekerül a Kalauz rendszerbe, indulhat is a fejlesztés?

Nem, ez csak a folyamat egyik fontos állomása. Az informatika először megvizsgálja az igényt. Ha további üzleti elemzés szükséges, osztályunk munkatársa felveszi a kapcsolatot a kezdeményező területtel. A pontosított

Az Adatpest a Főpolgármesteri Hivatal által szervezett szakmai fórum, amelyen a fővárosi tulajdonú társaságok a digitalizációról, az adatelemzésről és a mesterséges intelligencia alkalmazásáról cserélnek tapasztalatot, valamint közreműködnek a fővárosi MI-stratégia előkészítésében. A fórumon megismert jó gyakorlatok BKV-nál történő alkalmazása idő- és erőforrás-megtakarítást is eredményezhet.

javaslat ezután a Digitális Transzformációs Tanács elé kerül, amely támogathatja az ötletet, kiegészítést kérhet vagy elutasíthatja. Szakmai titkárként én is segítem a Tanács munkáját. Támogatás esetén az informatika és az osztályunk részletesebben kidolgozza az igényt, például árajánlattal egészíti ki, majd a Tanács dönt a fejlesztés elindításáról.

Miért van szükség ilyen magas szintű döntésre?

Mert minden fejlesztést nem csak egy adott terület, hanem a BKV egészének szempontjából kell értékelni. Egy helyben hasznosnak tűnő ötlet nem feltétlenül illeszkedik a vállalat hosszú távú terveihez, illetve előfordulhat, hogy máshol már készül hasonló megoldás. Támogatás esetén pontosan meg kell határozni a költségeket, az ütemezést és a várható eredményeket. Így biztosítható, hogy az erőforrásokat valóban hasznos és hosszú távon fenntartható fejlesztésekre fordítsuk.

Mennyire digitalizált ma a BKV? Létezik erre egy mérőszám?

Erre nehéz egyetlen számmal válaszolni. A BKV-nál papíralapú folyamatok és korszerű, automatizált rendszerek egyaránt működnek. A járművek között is jelentős különbségek vannak: a CAF-villamosokból sokféle adat nyerhető ki, a régebbi típusokból kevesebb. Ezért az egyes folyamatokat és területeket külön-külön érdemes vizsgálni.

Lehet mérni egy szervezet digitális fejlődését?

Igen, de ehhez nem elegendő egyetlen mutató. Dolgozunk egy digitális érettségi modellen, amely megmutathatja, hogy az egyes folyamatok mennyire használják ki a digitális lehetőségeket. A modell segít felmérni a jelenlegi helyzetet, kijelölni a célokat, és mérni a fejlesztések eredményeit.

Mely projektek mutatják meg legjobban az adatelemzési munkát?

Jelenleg az M3-as metró és a Tatra villamosok energiafogyasztását vizsgáljuk. Korábban, 2024-ben a 19-es villamos vonalán elemeztük, hogy a tudatos járművezetés hozzájárulhat-e az energiamegtakarításhoz. Az eredmények igazolták, hogy a vontatási energia 1-2%-os csökkentése egy BKV méretű vállalatnál már jelentős energia- és költségmegtakarítást eredményezhet. Ez jól mutatja, hogyan válhatnak a rendelkezésre álló adatok kézzelfogható eredménnyé.

Mindig a legújabb digitális technológia a legjobb választás?

Úgy vélem, nem. Egy megoldás értékét nem az újdonsága vagy a látványossága adja, hanem az, hogy megbízható, biztonságos, gazdaságos és valódi segítséget jelent-e. Előfordulhat, hogy egy megfelelően kialakított, vállalati szinten használható Excel-alapú elemzés többet segít, mint egy drága külső szolgáltatás. Ez a mesterséges intelligenciára is igaz, ami segíthet nagy adatmennyiségek elemzésében, különböző helyzetek modellezésében és ismétlődő feladatok gyorsabb elvégzésében, de eszközként, nem pedig önálló célként kell rá tekinteni. Az MI nem tesz rendbe egy rosszul működő folyamatot, és nem helyettesítheti az emberi döntést vagy felelősséget. Hibás vagy hiányos adatokból nem születhet megbízható eredmény, ezért továbbra is nélkülözhetetlen a szakmai tudás, a tapasztalat és az ellenőrzés.



Milyen eredményeknek örülnétek néhány év múlva az osztály és a vállalat szintjén?

Annak, ha a szakterületek, az informatika és a döntéshozók egyre jobban értenék egymást, a fejlesztési igények pedig megbízható adatokra és átlátható folyamatokra épülnének. Nem az új rendszerek száma a legfontosabb, hanem az, hogy a megoldások biztonságosak és költséghatékonyak legyenek, megkönnyítsék a kollégák munkáját, és hozzájáruljanak a szolgáltatás megbízhatóságához. Hosszabb távon azt szeretnénk, hogy a digitalizáció és az adatelemzés a BKV mindennapi működésének természetes részévé váljon.

Horváth Bence

JOGI ESETEK

A JOGSEGÉLYSZOLGÁLATRÓL

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

Jogeset:

Egy internetes apróhirdetési oldalon eladásra kínáltam egy terméket, amire jelentkezett egy érdeklődő. Az érdeklődő egy, a bankom hivatalos internetbanki oldalához hasonló oldalra vezető linket küldött nekem, ahol a vásárlás lebonyolítása során megadtam az adataimat. Ezt követően először kisebb, majd nagyobb összegek is levonásra kerültek a számlámról a hozzájárulásom nélkül, mivel a csalókat a bank rendszere megbízható kedvezményezettként mentette el, és a rendszer automatikusan jóváhagyta a tranzakciókat. Jeleztem a bankomnak az esetet, azonban elutasították a kártérítési kérelmemet arra hivatkozva, hogy súlyosan gondatlanul jártam el, amikor megadtam az adataimat. Mit tehetek?

Válasz:

Elsők között arra érdemes felhívni a figyelmet, hogy banki adataink megadásakor mindig legyünk körültekintőek: ellenőrizzük a kapott linket, nézzük meg, hogy valóban a bank hivatalos oldalán járunk-e, és figyeljünk az olyan gyanús jelekre, mint a szokatlan webcím, a sürgető üzenetek vagy az adatok megadására irányuló szokatlan kérések. Ha azonban már megtörtént a baj, akkor sincs minden veszve, hiszen adott esetben a bankkal szembeni igényérvényesítés lehetősége is felmerülhet – erről lesz szó a továbbiakban.

Első lépésként érdemes írásban panaszt tenni a banknál, és megkísérelni közvetlenül rendezni a kialakult helyzetet. Ha a pénzügyi szolgáltatóval (például bankkal vagy biztosítóval) kialakult vitánkat nem sikerül rendezni, nem feltétlenül kell azonnal bírósági menni. Ilyen esetben lehetőségünk van a Pénzügyi Békéltető Testülethez, röviden PBT-hez fordulni. Ez egy alternatív vitarendezési fórum, ami a Magyar Nemzeti Bankon belül működik, de szakmailag függetlenül jár el. Feladata, hogy segítsen rendezni a fogyasztók és a bankok közötti jogvitákat.

A PBT eljárását a fogyasztó kezdeményezheti, vagyis az a természetes személy, aki a pénzügyi szolgáltatást a banktól magánszemélyként veszi igénybe. A PBT eljárását akkor lehet kezdeményezni, ha előtte már megpróbáltuk közvetlenül rendezni a problémát a bankkal, de ez nem vezetett eredményre – ezért is fontos a bank előzetes megkeresése panasz vagy bármilyen más formában. Az eljárás írásbeli kérelemmel indul, pénzügyi fogyasztói jogvita rendezése érdekében a PBT honlapján elérhető „150. Általános fogyasztói kérelem" elnevezésű nyomtatványt kell kitöltve benyújtani. Előnye, hogy ingyenes, eljárási díj, illetékfizetési kötelezettség a fogyasztót nem terheli, és jogi képviselet sem kötelező. Lefolytatására kilencven nap áll rendelkezésre, azonban az eddigi gyakorlat szerint az ügyek általában 50-60 nap alatt befejeződnek, ami jelentősen rövidebb, mint egy bírósági eljárás tartama.

A PBT megvizsgálja a fogyasztó kérelmét, valamint a bank válasziratában foglaltakat, majd az eset összes körülményét figyelembe véve hozza meg határozatát. Erre jó példa a fentebb bemutatott jogeset. Ebben a valóban megtörtént ügyben a PBT az eset egyedi körülményeinek vizsgálata után úgy ítélte meg, hogy nem bizonyított a fogyasztó súlyos gondatlansága, mivel a konkrét helyzetben adatai megadásakor nem láthatta előre, hogy a csalókat a bank automata rendszere megbízható



kedvezményezettként minősíti, és ennek következtében a hozzájárulása nélkül tranzakciók mennek majd végbe. Ezért a banknak meg kellett térítenie a jóvá nem hagyott fizetési műveletekből eredő kárt.

Az eljárás során az elsődleges cél, hogy a felek között egyezség szülessen. A PBT a felek közötti egyezséget jóváhagyja, ha az megfelel a jogszabályoknak. Amennyiben nem jött létre egyezség, a PBT elmarasztalja a bankot kötelezést tartalmazó határozatával, vagy ha ennek feltételei nem állnak fenn, ajánlást tesz. Ha a PBT csak ajánlást tesz, ám azt a bank nem teljesíti önként, akkor a bírósági út marad a fogyasztó számára. Ennek ellenére a bemutatott előnyök miatt így is érdemes először a pénzügyi békéltető testületi eljárásban érvényesíteni az igényt.

Összefoglalva elmondható, hogy a PBT eljárása azért előnyös, mert ingyenes, és egyszerűbb, gyorsabb megoldást kínálhat, mint egy peres eljárás.

Jogi Iroda

Amennyiben van olyan téma, amiről a kollégák szívesen olvasnának a Jogi esetek hasábjain, jelezzék a jogiiroda@bku.hu e-mail címen.

Konkrét jogi kérdés felmerülése esetén – a munkáltatóval szembeni jogvita kivételével – továbbra is várjuk a kollégák megkeresését jogsegélyszolgálat keretében. Felhívjuk a figyelmet, hogy a jogsegélyszolgálat igénybevételéhez előzetes bejelentkezés szükséges. Ennek érdekében hívják a Jogi Iroda titkárságát a 061 461 6500 /11-233-as telefonszámon.

JÁRMŰVADÁSZAT BUDAPEST UTCÁIN

VAN, AKI LEGÓT VAGY FORTNITE-SKINEKET GYŰJT, PINTÉR-GÁMÁN ANDRÉ VISZONT A BUDAPESTI JÁRMŰVEKET „VADÁSSZA” – FÉNYKÉPEZŐGÉPPEL, TELEFONNAL ÉS HATALMAS LELKESEDÉSSEL. A 12 ÉVES FIÚ MÁR EGÉSZEN KICSI KORA ÓTA RAJONG A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉRT: FOTÓZZA ÉS VIDEÓZZA A VILLAMOSOKAT, BUSZOKAT ÉS METRÓKAT, BUDAPESTGO-VAL FIGYELI, MIKOR BUKKAN FEL EGY-EGY RITKÁBB PÉLDÁNY. SAJÁT JÁRATÖTLETEKET IS FELJEGYEZ, MERT NEMCSAK A JÁRMŰVEK ÉRDEKLIK, HANEM MAGA A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS IS. NEM MEGLEPŐ, HOGY KÉSŐBB KÖZLEKEDÉSMÉRNÖK SZERETNE LENNI.



Honnan indult ez a rajongás?
Már egészen kicsi koromban szerettem a villamosokat. A Vörösvári úton sokszor néztem, ahogy jönnek-mennek, és nagyon megtetszett az eredeti T5C5-ös Tatra, főleg a sárga ajtói. Amikor lett telefonom, rájöttem, hogy le is tudom fényképezni és videózni őket. Innen indult az egész.

És hogyan képzeljünk el egy igazi járművadászatot?
Általában a BudapestGO-t nézem, hogy milyen járművek közlekednek éppen, és keresem azokat, amiket még nem sikerült lefotóznom. Leginkább kívülről szeretem fényképezni őket. A villamosoknál például az ajtócsukódás hangját is nagyon szeretem.

Melyik jármű vagy típus a kedvenced?
A Volvo 7700A az egyik kedvencem, azon belül is az FLR-744-es, ami tintakék színű. Az Ikarusokat is szeretem, mert már régebbiek, és természetesen az eredeti T5C5-ös Tatrákat is.

A közösségi közlekedés egészét is figyeled. Mit gondolsz Budapest közlekedéséről?
Szerintem nagyon jó. Sokféle villamos, metró, HÉV és busz van, és a metróval például Budapest nagyon sok részére el lehet jutni. Én azt szeretem benne, hogy tömegközlekedéssel szinte bárhonnan bárhová el lehet jutni.

Ha egy napra te lennél a BKV vezérigazgatója, mihez nyúlnál először?
Visszahoznám a 86-os buszt. Szerintem annak lenne helye. És jobban figyelnék a közlekedési szabályokra is, például az elsőajtós felszállásra.

Úgy tudom, saját járatötleteid is vannak.
Igen, ezeket a telefonom jegyzeteibe írom, és térképeken is nézegetem, hogy hová lehetne még járatokat tenni. A nappali, csúcsidőszaki közlekedést szerintem lehetne még fejleszteni, például több járattal vagy rövidített útvonalakkal. Az éjszakai közlekedés viszont szerintem mostanában sokat fejlődött.

Van olyan járat vagy vonal, amelyiket különösen szereted?
A 107-es, a 7-es és a 150-es buszt. A metrók közül az M4 a kedvencem, az M3-at pedig azért szeretem, mert Pest nagyon sok részét lefedi. Jó lenne, ha az M4 egyszer eljutna a Bosnyák térig is. Szerintem a Keleti pályaudvar után még sok lehetőség lenne benne.

Ha ennyire érdekel a közlekedés, könnyű kitalálni, mi szeretnél lenni később.
Közlekedésmérnök. Leginkább a járattervezés érdekel, és az is, hogyan lehet jól megszervezni a pótlásokat. A terveimet is igazából a BKV inspirálta. A fotózást pedig biztosan akkor is folytatom majd.

Akkor akár az is előfordulhat, hogy egyszer már kollégaként beszélgetünk?
Igen, lehet!

Fenyvesi Máté



NÉHA ELÉG NÉHÁNY EMBERSÉGES SZÓ!

34 ÉV = 408 HÓNAP, 12 418 NAP, 298 032 ÓRA, 17 881 920 PERC, 1 072 915 200 MÁSODPERC. MEGKÖZELÍTŐLEG ENNYI IDEJE DOLGOZIK A FORGALOMBIZTONSÁG TERÜLETÉN BERHIDI ZSOLT, AKI NEMRÉG MENT NYUGDÍJBA FORGALOMBIZTONSÁGI OSZTÁLYVEZETŐKÉNT. ENNEK APROPÓJÁN BESZÉLGETÜNK A MUNKÁJÁRÓL, AZ ÉLETÉRŐL, A BKV-RÓL, ÉS ARRÓL, HOGY EZEK HOGYAN KAPCSOLÓDNAK ÉS ALAKÍTJÁK EGYMÁST.

Kezdjük az elején, hogyan kerültél annak idején a BKV-hoz?

1982-ben végeztem a Kandó Kálmán Villamosipari Műszaki Főiskolán, majd másfél év kötelező katonai szolgálat után, '84-ben egyik tankörtársam „ajánlására" jöttem a BKV-hoz. A metró MEO-nál kezdtem, ahol metró vontatómotorok átvételét végeztem. Fiatal diplomásként ez a tevékenység nem elégített ki, így egy belső álláshirdetésre jelentkezve kerültem üzemmérnöki állásba, ahol a vonalon meghibásodott járművek, jegyautomaták javításával kapcsolatos háttérfeladatokat végeztem, majd a műszaki főmérnökségen is dolgoztam. Közben tovább képeztem magam, 91-ben másoddiplomát szereztem a győri közlekedési főiskolán, közlekedési szaküzemmérnökként. Amikor a rendszerváltással kinyílt a világ, én is keresgéltem a helyem, olyannyira, hogy egy világcégnél sikeren pályáztam egy vezetői állásra, de azt sajnos

családi okok miatt fél év után ott kellett hagynom. Az igazi BKV-s létemet 1992 őszétől számolom, amikor ismét visszakerültem ide. Több lehetőség közül a forgalombiztonsági szakterületet választottam: komplex feladatnak tűnt már az elején, láttam benne perspektívát. A balesetek, káresetek során járművezetőkkel, utasokkal, a hatóság embereivel napi kapcsolatba kerülünk, lehetőségünk van arra, hogy vizsgáljuk, miként tehető jobbá a közlekedés, mit tudunk tenni, hogy a szűkebb – BKV – és a tágabb – Budapest – környezet közlekedése, életminősége javuljon. A munkahelyi közeg is inspiráló volt, a fiatal főnököm is támogatott ebben.



Megfogott a terület.

Közelebb állt a habitusomhoz. Rengeteg a káreset, és akik hozzánk fordulnak azokat mindig valamilyen kár, sérelem érte, így nagyon fontos, hogyan foglalkozunk velük. Ezzel együtt a hatóság és adott esetben a biztosító felé is intézkedni kell. Ez egy kiszámíthatatlan terület, így elég hamar megtanultam és igyekeztem a kollégáimnak is hangsúlyozni, hogy nem lehet a feladatokat halogatni, mert nem tudjuk, hogy mi történik 5 perc múlva. Nagyon sok ügyfelet, aki balesetet szenvedett, telefonon kerestem meg akkor is, ha egy e-maillel lezárható lett volna az ügye. Néhány emberséges szó elég ahhoz, hogy másként érezze magát az érintett. De egy anyagi kárnál is fontos a gyorsaság, hogy minél hamarabb a biztosítónál legyen a teljes anyag, hisz annál hamarabb jöhet meg a kártérítés Társaságunkhoz. És akkor még a járművezetőkről nem is beszéltem! Nekik sem mindegy, hogy mennyi idő alatt zajlik le egy kivizsgálás.



34 év alatt változott a technológia, gyorsabbak lettek a járművek, de közhelyesen a mindennapok is. Melyek voltak a legnagyobb változások ezen a területen az elmúlt időszakban?

A technikai fejlődés, ami végig kíséri a közösségi közlekedés változását. Korszerűbbek a járművek, az aktív és passzív biztonságvédelem rohamos fejlődése, a közúti infrastuktúra mind-mind a biztonság irányába mutat. Kiemelten fontos, hogy a járművezetők munkakörnyezete, a vezetőfülke is komfortosabb. De a technika fejlődése, a motorizáció növekedését is maga után hozta, zsúfoltabbak az utak, nagyobb a forgalom, ez is kihívást jelent a járművezető kollégáknak. Egy azonban nem változott: a közlekedés legfontosabb szereplője az EMBER. Rájuk kell fókuszálnunk, őket kell olyan helyzetbe hozni, hogy a napi forgalomban a legjobb döntést hozzák mindannyiunk biztonsága érdekében.

Berhidi Zsolt nevéhez köthető az idén 33. alkalommal megrendezett járművezetői verseny!

Sok mindenre figyelnetek kell. Mire vagy a legbüszkébb a munkádban?

Ez egy komplex tevékenység: figyelmet fordítunk a balesetmegelőzésre, oktatási anyagokat készítünk, képzéseket, magatartási tréningeket szerveztünk, napi kapcsolatban vagyunk a hatóságokkal, a biztosítókkal, s a BKV szinte valamennyi területével. Az utóbbi években legbüszkébb talán arra vagyok, hogy az informatikával közösen fejlesztettünk egy olyan rendszert, amely a Forgalombiztonsági Osztály teljes munkafolyamatát lefedi. Szinte teljes mértékben megvalósult a papírmentes munkavégzés, mindezt integrálva az IQdoc-hoz. Ezen keresztül történik a biztosítóval, a hatósággal a kapcsolattartás, de megtalálhatók benne az esetekhez kapcsolódó fényképek, levelezések, s természetesen különböző riportok is kinyerhetők. Úgy képzeld el, mint amikor a bankba bemész, és minden rád vonatkozó banki ügyed egy helyen elérhető.

Könnyű elengedni egy olyan munkát, amely ennyire meghatározta az életed?

65-höz közeledve úgy éreztem, hogy az addigi feszített tempóból vissza kell venni, új pályára kell állni. Őszintén megmondom még szoknom kell az alacsonyabb fordulatszámot, sokszor hiányoznak a napi rutinok, kihívások, gyors döntési helyzetek, de tudni kell ezek nélkül élni.

A 65 is hozhat örömet. Az elmúlt időszakban, mióta kiderült, hogy nyugdíjba megyek, elképesztően sok személyes köszönetet, köszöntést kaptam kollégáktól, rendőröktől, partnerektől, ami nagyon jól esett. Büszke vagyok arra, hogy 2024-ben megkaptam a Balázs Mór életműdíjat, ami talán azt igazolja, hogy jó helyen vagyok és voltam, s hozzá tudtam tenni valamit a BKV működéséhez, a főváros közösségi közlekedéséhez, csináltam, amit kellett. Ha visszanézek, ma sem csinálnám másként.

Mik a terveid a következő évekre?

Félállásban még itt vagyok, amíg szükség van rám és én is úgy érzem, hogy hasznos tudok még lenni, addig szeretnék dolgozni. Több idő juthat a családra, a nagypapa műszakok száma emelkedhet, s persze magamra is több időt fordíthatok. A sport továbbra is központi helyet foglal el. 1985 óta tekézek a BKV üzemi bajnokságában, de a futás és a kerékpározás is hétköznapjaim fontos részei. Úgy gondolom, hogy kevesebb munkával is teljes életet fogok élni.

Demjén Anikó

ÉLETÜNK NAGY DOBÁSA – A SZELEKTÍV HULLADÉKGYŰJTÉS

NEM IS OLYAN RÉGEN CSAK ELVÉTVE TALÁLKOZHATTUNK PAPÍR, MŰANYAG ÉS FÉM SZELEKTÍV HULLADÉKGYŰJTÉSSEL A TELEPHELYEKEN. A SZÍNES HULLADÉKGYŰJTŐK MEGJELENÉSÉVEL AZONBAN EGYÜTT JÁR A SZEMLÉLETVÁLTÁS IS: FONTOS, ÉS MINDEN MUNKAVÁLLALÓ ODAFIGYELÉSE ELENGEDHETETLEN A SIKERES SZELEKTÁLÁSHOZ, EZZEL UGYANIS KÖZÖSEN JÁRULUNK HOZZÁ AZ ENERGIA- ÉS NYERSANYAG-MEGTAKARÍTÁSHOZ, CSÖKKENTJÜK A KÖRNYEZETSZENNYEZÉST ÉS A SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁST, VALAMINT ERŐSÍTJÜK A KÖRFORGÁSOS GAZDASÁGOT.

Összeöntik-szétválogatják?

Nem mindenki bízik a rendszer működésében, sokakban felmerülhet, hogy valóban külön kezelik-e a szelektíven gyűjtött hulladékot. Szeretnénk ezért eloszlatni néhány gyakori tévhitet. Kevesen tudják, hogy Magyarországon kétféle szelektív hulladékgyűjtő jármű működik. Az egyik a hagyományos kukásautó, amely egyszerre mindig csak egy hulladékfajtát szállít el: például egyik nap a papírt, másik nap az üveget vagy a műanyagot. A másik típusú gyűjtőautó raktere több elkülönített rekeszre van osztva. Ez azt jelenti, hogy a szelektív gyűjtőedények tartalmát egyetlen, de rekeszes autóba ürítik, ahol rekeszenként külön kerülnek elhelyezésre az egyes hulladéktípusok. Így a szelektíven gyűjtött anyagok nem keverednek össze, ellentétben azzal, amit sokan feltételeznek.

A MOHU jótanácsai

Érdemes ellátogatni a MOHU weboldalára, ahol részletes tájékoztatást kaphatunk a szelektíven gyűjthető hulladékokról. Az oldal bemutatja, milyen műanyag és fém háztartási hulladékok dobhatók a szelektív gyűjtőbe, és milyenek nem. Ide tartoznak például a PET palackok, kiöblített tejtermékes és tisztítószeres csomagolások, fóliák, fém italosdobozok, valamint az italoskartonok. Nem kerülhetnek ide a korábban veszélyes anyagot tartalmazó flakonok, pelenkák, festékes dobozok, elektronikai eszközök és elemek. A hatékony újrahasznosítás érdekében a hulladékot tisztán, maradék nélkül kell gyűjteni.

A szelektív papírgyűjtésbe többek között az összehajtogatott hullámkarton és kartondoboz, reklám- és egyéb újságok, szórólapok, csomagoló- és nyomtatópapírok, papír tojástartók, füzetek és könyvek kerülhetnek. Ide dobhatók továbbá az elektronikai eszközök kartoncsomagolásai vagy a postaládába érkező reklámújságok is, de a tojástartóknál fontos ellenőrizni, hogy valóban papírból készültek-e. Nem tartozik ide a használt szalvéta, kéztörlő és papírzsebkendő. A gyűjtőedénybe nem férő nagyobb kartondobozokat lapítva, összekötegelve kell kihelyezni a kuka mellé a gyűjtési napokon.

A hulladék új élete

Bár sok szó esik arról, hogy milyen módon kell szelektíven gyűjteni a hulladékot, arról kevesebbet hallani, mi történik vele ezután. A begyűjtés után a hulladék válogatóközpontokba kerül, ahol gépi és kézi módszerekkel szétválasztják az egyes anyagfajtákat. Csak azokat a hulladékokat válogatják és hasznosítják újra, amelyek tiszták és gazdaságosan feldolgozhatók, például a PET palackokat, fóliákat és bizonyos műanyag flakonokat. A szennyezett vagy nehezen feldolgozható anyagok nagy része égetőbe vagy lerakóba kerül még akkor is, ha elméletben újrahasznosítható lenne. A pontos szelektív gyűjtés azonban hosszú távon növeli annak esélyét, hogy több hulladéktípus váljon feldolgozhatóvá. A valóban újrahasznosítható anyagokat bálázzák és a feldolgozókhoz szállítják, ahol új termékek készülnek belőlük, például új flakonok, ruházati cikkek, ládák, fém italosdobozok vagy akár autóalkatrészek.

Hiszed, ha látod?

Amennyiben még nem győztünk meg a szelektív hulladékgyűjtés fontosságáról, érdemes adni egy esélyt az Erőművek Éjszakájának. Ez az októberben megrendezett esemény lehetőséget biztosít több hulladékfeldolgozó üzem megtekintésére is. Ilyen például a Hamburger Recycling Hungary Kft. Csepelen, vagy a kőbányai MOHU Hulladékválogató Mű. Az igazán lelkesek figyelmébe pedig a Modern Gyárak Éjszakáján a SARPI Dorog Kft.-t ajánljuk, akik veszélyes hulladékok szállításával és ártalmatlanításával foglalkoznak, sőt még energiaelőállításra is hasznosítják.

Irányítási Rendszer Menedzsment Osztály

Egyes hulladékfajták feldolgozása Magyarországon is megoldott, míg másokat külföldre kell szállítani, ami nagyobb környezeti terheléssel jár. Mindezek mellett a legjobb megoldás továbbra is a hulladék keletkezésének megelőzése, de a szelektív gyűjtés így is fontos, mert kevesebb terhet ró a környezetre és az egészségünkre, mint a lerakás vagy az égetés.



Forrás:
MOHU | Műanyag,fém
Modern Gyárak Éjszakája - Főoldal
A Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal honlapja
A szelektív hulladék útja | Zöldövezet Társulás
A hulladék útja, avagy mi történik, a szelektív hulladékkal miután a kukás kocsi elviszi... - Zöldzemplén
Tényleg egybeöntik a szelektív hulladékot? - Zöldzemplén
Szolgáltatási terület



NYÁRI KARBANTARTÁSI MUNKÁK: **MEGBÍZHATÓBB VILLAMOSKÖZLEKEDÉS**









Júniustól augusztusig a főváros több villamosvonalán is előre tervezett karbantartási munkákat végeztünk. A beavatkozásokat a nyári, várhatóan kisebb utasforgalomhoz igazítva ütemeztük, hogy a lehető legkevesebb kényelmetlenséget okozzuk az utazóknak. A munkálatok során pályaszakaszok javítását végeztük el, továbbá síneket, váltóelemeket, kitérőket, egyéb pályaelemeket cseréltünk. Szakembereink a feladatokat a tervezett ütemezés szerint elvégezték, így az érintett vonalakon ismét zavartalanul közlekedhetnek a villamosok.

A nyári munkák eredményei hosszabb távon is hozzájárulnak a villamosközlekedés megbízhatóságához. A korszerűbb pályaelemek mérsékelhetik a járművek és az infrastruktúra igénybevételét, egyes helyszíneken pedig a zaj- és rezgésterhelés csökkentését is segíthetik. A rendszeres karbantartás és az időben elvégzett munkák egyaránt fontosak ahhoz, hogy a villamoshálózat hosszú távon is biztonságosan és megbízhatóan működhessen.

Az elvégzett nyári karbantartási feladatok mögött gondos tervezés és összehangolt szakmai munka áll.

Az alábbi képgalériában bemutatjuk a nyári karbantartási munkálatok fontosabb mozzanatait.

Horváth Bence





TELEPKAPU, TÁRULJ!
NYÍLT NAP A ZÁCH UTCÁBAN

NAGY ÉRDEKLŐDÉS KÍSÉRTE A BKV IDEI UTOLSÓ NYÍLT NAPJÁT, AMELYNEK A ZÁCH UTCAI TROLIBUSZ-GARÁZS ADOTT OTTHONT: KICSIK ÉS NAGYOK, KÖZLEKEDÉSRAJONGÓK ÉS LAIKUS ÉRDEKLŐDŐK EGYARÁNT SZÉP SZÁMBAN LÁTOGATTAK EL A KÜLÖNLEGES TELEPHELYRE.

Áramszedő-kezelés, kerékcsere, különleges járművek, kabrióbuszos élményutazás és tesztvezetés is színesítette a programot. Utóbbira az előzetes regisztráció során percek alatt beteltek a helyek. A résztvevők testközelből ismerhették meg a trolibusz-közlekedés háttérfolyamatait, valamint a járművek üzemeltetéséről gondoskodó szakemberek mindennapi munkáját.

A változatos programok között minden korosztály megtalálta a kedvére valót: a látogatók a különleges és nosztalgiajárművek mellett játékos szakmai és közlekedésbiztonsági bemutatókkal is találkozhattak. A telephely munkatársai közérthetően és élményszerűen mutatták be azt a szakmai tudást és elkötelezettséget, amely nap mint nap biztosítja a fővárosi trolibusz-közlekedés zavartalan működését.

A nyílt nap élményekkel teli betekintést nyújtott a trolibuszok világába, és láthatóan hozzájárult a trolibuszágazat népszerűsítéséhez is.




BUDAPEST


STOP







A KISFÖLDALATTITÓL A NAGYSZÍNPADIG

ZSÉDA PÁLYÁJA KÜLÖNÖS MÓDON EGYSZERRE ÉPÜL A FOLYTONOSSÁGRA ÉS A MEGÚJULÁSRA. A SZÍNHÁZI KEZDETEK, A COTTON CLUB SINGERS ÉVEI, MAJD A TÖBB MINT KÉT ÉVTIZEDES SZÓLÓKARRIER SORÁN MINDIG ÚJ ZENEI VILÁGOKAT KERESETT, MIKÖZBEN MÁRA EGY EGÉSZ GENERÁCIÓ SZÁMÁRA ISMERŐS DALOK KÍSÉRIK AZ ÚTJÁT. ARRÓL BESZÉLGETTÜNK VELE, MIÉRT VOLT FONTOS MEGTALÁLNIA A SAJÁT HANGJÁT, MIT JELENT SZÁMÁRA MA A SZÍNPAD, ÉS MIÉRT ÉPPEN A KISFÖLDALATTI ZSÉDA EGYIK LEGKEDVESEBB BUDAPESTI VONALA.



A pályád a Cotton Club Singersszel indult, majd szólóénekesként folytattad. Mikor érezted először, hogy a saját utadat szeretnéd járni?

Talán pontosabb úgy, hogy a pályám már a Cotton Club Singers előtt elkezdődött: a színház nagyon korán megtalált, és sokáig a színészet és az éneklés párhuzamosan volt jelen az életemben. A Cotton Club Singers aztán meghatározó iskola lett számomra. Rengeteget tanultam a közös éneklésről, a színpadi jelenlétről, a jazzről, a swingről, arról a zenei szabadságról, amelyet ma is nagyon szeretek. Miközben egyre erősebben éreztem, hogy szeretnék olyan dalokat énekelni, amelyeket kifejezetten nekem álmodnak meg.

A szólókarriered egyik nagy fordulópontja a Szeress most! című dal volt. Hogyan élted meg, amikor hirtelen nagyon sokan megismerték a nevedet és a hangodat?

Inkább felszabadító volt, mint váratlan. Addigra már hosszú évek munkája volt mögöttem, és a szólókarrierem első időszaka egyáltalán nem a hirtelen sikerről szólt. A *Szeress most!* valóban fordulópont lett, egy sorozat főcímdalaként olyan emberekhez is eljutott, akik addig talán nem találkoztak velem. Nagyon erős volt az a pillanat, amikor azt éreztem: a dal kilépett a stúdióból, és elkezdte élni a saját életét.

A saját dalaidból idővel egy teljes koncertrepertoár állt össze. Ekkorra épült fel a saját világod?

Ez nem egyetlen pillanat volt, inkább lassú építkezés. Az első lemezekkel már elindultak a saját koncertek, aztán egyszer csak azt vettem észre, hogy már nem az a kérdés, mivel töltsük meg a műsort, hanem az, hogy mi maradjon ki belőle. Különös dolog látni, hogyan változik egy dal sorsa. Van, amelyik szinte azonnal megtalálja a közönségét, és van, amelyik csendesebben indul el, majd évek alatt válik igazán fontossá. A *Mindhalálig mellettem* vagy a *Motel* nagyon gyorsan önálló életre kelt, más dalok – például a *Fekete rúzs* – hosszabb utat jártak be. A kérdésre visszatérve: talán akkor épül fel igazán egy előadó saját világa, amikor a dalai már emlékeket őriznek mások helyett is. Szeretem a stúdió intimitását, az alkotás magányosabb pillanatait is, de a koncerten derül ki igazán, mi történik egy dallal, amikor találkozik a közönséggel. Az évek során természetesen változtak a terek és a léptékek: kluboktól jutottunk el nagy koncerttermekig, a Müpáig, az Arénáig, színházi terekig. Ezzel együtt egyre összetettebb lett a zenei és vizuális világ is; van úgy, hogy fúvósokkal, vonósokkal, nagyobb apparátussal dolgozunk, máskor pedig éppen az a lényeg, hogy mindent lecsendesítsünk.

Legutóbbi nagylemezed a Kaleidoszkóp. Mit szerettél volna megmutatni magadból ezen az albumon?

A Kaleidoszkóp talán az egyik legpontosabb lenyomata annak, ahogyan ma a zenéről gondolkodom. Poplemez, de nem szerettem volna műfaji korlátok közé szorítani. Benne van mindaz, ami az évek során hatott rám: jazz, soul, sanzon, a színház szeretete. Az is fontos volt, hogy olyan legyen, mint egy valódi kaleidoszkóp: ugyanazokból a színekből minden mozdulatra más kép áll össze. Az állandó alkotótársaim mellett új találkozások is kerültek a lemezre, többek között Szűcs Krisztiánnal, Dolhai Attilával, Solére-rel, Bari Lacival és Váczi Eszterrel. A prológus és az epilógus pedig azért különösen személyes számomra, mert ott szövegíróként is megmutathattam magam.

Mennyire fontos számodra, hogy kik azok az alkotótársak, akikkel együtt dolgozol?

Egy dal nagyon személyes műfaj még akkor is, ha végül több ezer ember előtt éneklem el. Ahhoz, hogy valóban rólam szóljon, olyan alkotótársak kellenek, akik értik a zenei gondolkodásomat, a mondataimat, sokszor azt is, amit még nem tudok pontosan megfogalmazni. Szeretem azt is, amikor valaki új nézőpontot hoz, és kicsit kimozdít a megszokottból. A jó együttműködésben szerintem egyszerre van jelen a bizalom és a kíváncsiság: ismerjük egymást annyira, hogy merjünk szabadok lenni.

Ha már az együttműködéseknél tartunk: van még olyan előadó, akivel szívesen dolgoznál?

Persze, mindig vannak ilyen álomtalálkozások. Eros Ramazzottival például nagyon el tudnék képzelni egy közös dalt – szeretem azt a mediterrán érzelmességet és dallamosságot, amit képvisel. Ed Sheeranban pedig azt, hogy a hatalmas produkciók mögött is megmarad a dallam, a történet. Egy jó duettben nem az a legérdekesebb, hogy két ismert név találkozik, hanem hogy megszületik-e valami harmadik, ami külön-külön egyikünkből sem született volna meg.

Mivel telnek most a napjaid? Mi van jelenleg a fókuszban?

Moldvai Márkkal a Birodalom című sorozat zenéin dolgoztunk együtt, ami azért is izgalmas, mert egy filmes munkában a zenének nem önmagában kell megállnia, hanem történetet, karaktert, atmoszférát szolgál. Közben készülök egy színházi feladatra is: a Vasvirág történetéből, amely a világhírű Dolly Sisters ikerpár különleges életét idézi meg, színpadi produkció lesz. És már tervezzük a következő újévi koncertet is, 2027 január 3-án immár negyedik alkalommal indítjuk együtt az évet a Vígszínházban. Az idei est címe Intimity, és talán ez mindent el is mond róla. És természetesen új dalokon is gondolkodunk – nálam valahogy mindig több szál fut egyszerre.

Úgy tűnik, a motivációból és a tenni akarásból továbbra sincs hiány.

Szerencsére nincs, az alkotás tart mozgásban. Nem feltétlenül az motivál, hogy mindig valami nagyobbat kell csinálni, hanem az, hogy legyen valami új kérdés, új gondolat, egy dal vagy egy szerep, amelyről még nem tudom pontosan, hová vezet.

Kihagyhatatlan kérdés: melyik a kedvenc járatod és miért?

A kisföldalatti. Van benne valami nagyon budapesti: egyszerre elegáns, történelmi és teljesen hétköznapi. Imádom, hogy néhány perc alatt végigvisz a város egyik legszebb tengelyén, miközben maga az utazás is egy kis időutazás. Ráadásul személyes emlékeim is kötődnek a budapesti közlekedéshez. Fiatalon Szentes és Budapest között ingáztam énekórákra, és volt egy időszak, amikor a várost szinte előbb ismertem a járatai alapján, mint utcáról utcára. Tudtam, melyik vonatról melyik metróra, villamosra vagy kisföldalattira kell átszállnom, hogy odaérjek. Tulajdonképpen Budapestet először útvonalakból raktam össze magamnak.

Szerinted utazáshoz melyik Zséda-dal illik a legjobban, melyiket ajánlanád az utasainknak?

A *Pillanatot* választanám. Van benne valami könnyedség és lebegés, amitől tényleg jó úton lenni vele. Szerintem a jó zene nemcsak térben visz valahová, képes visszavinni egy régi nyárba, egy városba, egy találkozáshoz, vagy éppen előhívni valamit, amiről azt hittük, már elfelejtettük. Talán ezért szeretünk útközben zenét hallgatni: miközben haladunk a városban, belül történik egy másik utazás. A *Pillanat* nekem ilyen dal. (X)

Fenyvesi Máté



„TÉLI PALOTA KÉNYES FICZKÓK SZÁMÁRA”– ILYEN VOLT 160 ÉVVEL EZELŐTT AZ ÁLLATKERT

1866. AUGUSZTUS 9-ÉN NYITOTTA MEG KAPUIT A PESTI ÁLLATKERT, AZAZ NEMCSAK BUDAPEST EGYESÍTÉSE, HANEM MÉG A KIEGYEZÉS ELŐTT. ABBAN AZ ÉVTIZEDBEN NEM IS LEHET ENNÉL NAGYOBB FŐVÁROSI SZENZÁCIÓT TALÁLNI.



Azért ebben ne legyünk annyira biztosak, hiszen alig egy héttel korábban, augusztus 1-jén elindult az első pesti lóvasút is, a Kálvin tér és Újpest, amely a mai formában is működő budapesti közösségi közlekedés első jelentős epizódja volt, sőt még az is igaz állítás, hogy a járat a hármas metró közvetlen elődjének tekinthető. Legalább annyira, mint az, hogy a ló is állat. De ne gondoljuk, hogy az állatkert ehhez a fontos és fajsúlyos „infrastrukturális tényezőhöz” képest csak látványosságnak, érdekességnek, különlegességnek számított. Nagyobbat nem is tévedhetnénk.

Mátyás király papagájai

Ráadásul az állatkert nélkül soha nem alakult volna ki az jellegzetes miliő, amely a Városliget fejlődésének volt a záloga, és minden bizonnyal a hazai állatorvostudomány és biológia sem fejlődhetett volna oly szélsebesen a századfordulón, ha a medikusoknak legfeljebb Dürer Rinocéroszát mutogathatták volna, mint Európában nem honos állatot.

Persze a feljegyzések szerint nemcsak a kortársak láthattak a fővárosban egzotikus állatokat, de már a középkorban élők is – ha éppen jókor voltak jó helyen. III. Béla annyi tevét hozott haza az aktuális keresztes háborúból, hogy még Barbarossa Frigyes császárnak is küldött belőlük néhányat, Mátyás király pedig külön kis játszóteret alakíttatott ki annak a két oroszlánnak, amelyek Itáliából érkezett ajándékok voltak. Ha elfogadjuk, hogy Mátyásnak volt egy rakás papagája is, akkor egészen biztos, hogy néhány majom hiányozhatott a királyi udvarból.

A következő néhány évszázadban a magyar nép egyszerű fiai a vándorcirkuszosok és egyéb széltolók révén ismerkedhettek meg bizonyos egzotikus állatokkal, hacsak nem olyan

előadóművészek csalásáról volt szó, amilyen a Huckleberry Finnben a „király” és „herceg” attrakciója, melynek során a meztelenre vetkőzött, festékkel pingált „király” alakítja az „állatot”, de ebbe a kategoriába illik Elvis Presley későbbi menedzserének, Parker ezredesnek a fiatalkori trükkje is, amikor vándorcirkuszosként verebeket festett sárgára és kanáriként árusította a szerencsétlen madarakat.



Amerikából jött

Amerika említésének a budapesti állatkert alapítása okán is van létjogosultsága. Noha már a reformkorban is megfogalmazódott a hazai állatkert igénye, első, valóban komolyan vehető lobbistája az a Xántus János volt, aki a szabadságharc bukása után mindenféle börtönbüntetések elől emigrált, majd kötött ki az 1850-évek elején Amerikában, és alig tízéves kint tartózkodása idején mindig ott volt, ahol éppen a legizgalmasabb dolgok történtek. Jogi diplomája ellenére inkább szakmérnöki munkát végzett, de térképészeti, illetve gyűjtőmunkát is végzett az „amerikai nemzeti múzeumnak”, a washingtoni Smithonian-nek. Közben a Magyar Nemzeti Múzeumnak is nagy tételekben küldte haza a kinti holmikat, legyen szó indián népművészeti tárgyról vagy egy kipreparált skorpióról. Ennek köszönhetően 1859-ben a Magyar Tudományos Akadémia tagjai sorába választotta.



Xántus romló egészségi állapota miatt tért csak haza, ám nemcsak magáévá tette az állatkerti eszmét, de rögtön az élharcosává is vált. Az állami állatkert létrehozásának ideáját a pozitív hollandiai és belgiumi tapasztalataira alapozta. A pesti állatkertet működtető társulat 1862. március 12-én alakult meg, Xántus lett a tiszteletbeli elnöke, az 1866. augusztus 9-én megnyílt állatkertnek pedig az első igazgatója. De csak egy feltétellel vállalta:

„...szerencsétlenségemre pár év óta hazánk nyilvános személyiségei közé tartozom. Minden el nem fogult ember tudhatja, hogy a világon sehol sincsen – hasonló nagyságu területen – annyi irigység összehalmozva, mint hazánkban, sehol nincsen annyi gyanúsitás, ócsárlás és rágalmazás. Az állatkert eszméjét én hoztam életbe, mint tudjuk én indítványoztam a társulat megalapítását, s én elnököltem az alakitó gyülésen. Ha tehát most az igazgatói állást elfogadnám, melylyel fizetés és anyagi érdek van összekötve, igen természetesen nagyon sokan azt hinnék és képzelnék, hogy az állatkertet magam számára és anyagi érdekből inditványoztam. (...) Ezen indokbol hálásan megköszönve a választmány bennem helyzetet bizalmát; azt kénytelen vagyok el nem fogadni; de bármit tehetek a társulat érdekében, fizetés nélkül és ingyen megtenni mindenkor kedves kötelességemnek fogom tartani” idézi blogjában Xántus levelét Dr. Gyarmati János, a Néprajzi Múzeum főmuzeológusa.

Majmok és mulatók

A 160 évvel ezelőtti megnyitó azonban nemcsak az írástudókat hozta lázba, országos ügygyé vált. Olyannyira, hogy például egy parasztasszony azzal küldött két gyöngytyúktojást Xántusnak, hogy keltesse azokat ki, a csibékkel pedig gyarapítsa a gyűjteményt.

A nyitást megelőzően a Vasárnapi Újság közölt részletes leírást. A korabeli olvasók egyebek mellett ezt olvashatták: „A majomház a kert egyik legköltségesebb épülete, de meg is érdemli a rá fordított költséget. Ez egy hosszúdad négyszöget képez homlokzatával keletnek fekvve. Hossza tizenegy és fél öl, mélysége öt öl és négy láb. Közepén négy öl átmérőjű, félkör alaku, vas rácsozatú kalit áll, melynek közepére sok águ tölgyfa van beásva, melyen a majmok kényük, kedvük szerint ugrálhatnak; az épület két szárnya elül szintén vasrácsozattal van ellátva s több rekeszre osztva, ezekbe azon nagyobb majmok helyeztetnek el, amelyek kevésbbé kedvelve a társaséletet, kisebb, pajkos rokonaikkal egy födél alatt, vagyis helyesebben ugyanazon rekeszben nehezen élnének békében, sőt azokra nézve könnyen veszélyessé válhatnának.

E helyiségek mind igen alkalmasak nyári mulatóul, de az örök kék ég és meleg égaljhoz szokott majmok ezzel nem érhetik be. Gondoskodni kellett tehát jó meleg téli palotáról is a kényes ficzkók számára s ez okból a majomház, hosszában két részre osztatott akként, hogy az épen leírt előrész a nyaralót, a délnyugatnak fekvő hátulsó rész pedig a téli lakást képezze. Ez utóbbi is akként van berendezve, hogy a legfinnyásabb majom-úrfi és kisasszony is meg lehet azzal elégedve.”

Fotók: Fortepan, Xántus János wikipedia

Legát Tibor

55 ÉV TAPASZTALATA – EGY ÉLET A BKV KÖTELÉKÉBEN

TÖBB MINT 50 ÉV ALATT RENGETEGET VÁLTOZOTT A VILÁG, ÚJ JÁRMŰTÍPUSOK JELENTEK MEG, HATALMASAT FEJLŐDÖTT A VÁROSI KÖZLEKEDÉS ÉS A TECHNOLÓGIA. RIBI JENŐ AZONBAN MINDVÉGIG MEGŐRIZTE A VILLAMOSOK IRÁNTI SZERETETÉT. PÁLYÁJA NAGY RÉSZÉT A BUDAFOK VILLAMOS JÁRMŰTELEPEN TÖLTÖTTE, AHOL 45 ÉVIG DOLGOZOTT, AZÓTA KELENFÖLDÖN MINŐSÉGI ELLENŐRKÉNT DOLGOZIK. FIATALOS LENDÜLETÉVEL ARRÓL MESÉLT NEKÜNK, HOGYAN TELT EZ AZ 55 ÉV, MIT JELENT SZÁMÁRA MA A SZAKMÁJA, ÉS MIÉRT SZERET A BKV-NÁL DOLGOZNI.

Láttam, amikor átvetted a törzsgárda elismerést, és több interjú is készült veled. Hogyan éled meg, hogy ilyen sok figyelem irányul a pályádra és a történetedre?

Kicsit idegen ez a helyzet, de igyekszem egyszerűen és őszintén beszélni arról, amit érzek, amit tudok, vagy ami velem történt. Ennyi év után az évszámokra már nem is mindig emlékszem pontosan, de a fontosabb dolgok és a főbb állomások megmaradtak bennem!

Hogyan kezdődött a történeted a BKV-nál?

Még általános iskolás koromban, az egyik barátommal a továbbtanulás előtt kerestük a helyünket a világban. A nagybátyja villamosvezetőként dolgozott a BKV-nál, és ő ajánlotta, hogy jelentkezzünk. Mindketten karosszérialakatosnak készültünk, de a tanulmányi eredményem miatt azt javasolták, hogy inkább villamosjármű-szerelő legyek. Akkor még nem tudtam pontosan, mit takar a szakma, de a villamosokat mindig is szerettem, ezért belevágtam. Konkrét célkitűzéseim nem is voltak, az volt a fontos, hogy legyen egy szakmám, továbbtanuljak, és el tudjak helyezkedni. Tulajdonképpen már az első pillanattól megtaláltam a számításomat – az iskolában, a szakmunkásképzésben és később a munkahelyemen is elégedett voltam azzal, amit csináltam. De a Tatra villamos áll a legközelebb a szívemhez. 45 évet töltöttem Budafokon, ahol szinte minden villamost javítottam és szereltem, sőt másodállásban vezettem is. Amikor 1980-ban megérkeztek az első Tatrák, mi vettük le őket a vasúti kocsikról. Ez az élmény nagyon megmaradt bennem.





Alakultak ki olyan munkahelyi kapcsolatok, amelyek meghatározóvá váltak az életed során?

Nemcsak munkatársak, hanem barátok is voltunk. Fiatalon nagyon összetartó közösséget alkottunk, segítettük és támogattuk egymást. Több barátságom is megmaradt azóta is, és úgy gondolom, ez is hozzájárult ahhoz, hogy a BKV-nál maradtam. A stabilitás szintén sokat számított. Láttam olyan kollégákat, akik a '80-as években a magasabb kereset reményében kiléptek, majd néhány év múlva visszatértek. Én inkább a biztos, bejelentett munkát választottam. Elégedett voltam vele és ma is az vagyok.

Mi az, ami szerinted leginkább összetartja az itt dolgozókat?

A biztonság és a stabilitás erős motiváció, főleg a régóta itt dolgozók számára. Azt tapasztalom, hogy a fiatalok gyakrabban váltanak munkahelyet, és mások az elvárásaik is. A mi időnkben természetes volt, hogy magunktól mentünk segíteni egymásnak. Nekem mindig fontos volt, hogy szeressem, amit csinálok és jól érezzem magam a munkahelyemen. Ebben a stabilitás mellett a munkamorál és a vezetőkkel való jó kapcsolat is sokat számított. Mindig jól kijöttem a feletteseimmel, szerencsére mindenhol normális vezetőim voltak az évek során. Visszagondolva valahogy elrepült az idő, én pedig mindig megtaláltam a számításomat a BKV-nál. Megszerettem a szakmámat és a villamosokat. 45 évig villamos járműszerelőként dolgoztam, az elmúlt 10 évben pedig minőségi ellenőrként. Ma is szeretek dolgozni, és amíg az egészségem engedi fogok is. A főnökeim megbíznak bennem, és szeretnék, ha még maradnék. Nem tűztem ki konkrét időpontot a nyugdíjra, majd az élet eldönti. Vezérigazgató úr is azt mondta, reméli, a 60. évfordulón is találkozunk – én csak annyit válaszoltam: legyen hozzá egészségem.

Ilyen munkamorál mellett nagyon fontos a család támogatása.

Van szép, nagy családom és több unokám, de a munkám mellett is meg tudom oldani, hogy elég időt töltsek velük. Reggel 6-tól délután 2-ig dolgozom, így a délutánjaim és a hétvégéim szabadok. Szeretem is a munkám, szükség is van rám, és mindez nem megy a család rovására. Ha valamilyen családi elfoglaltságom van, azt mindig meg tudjuk beszélni és a szabadságomat is rugalmasan tudom felhasználni. Ebben a tekintetben nem változott sok minden a nyugdíj előtti éveimhez képest. Még 8 évvel ezelőtt, 61 éves koromban volt egy komolyabb egészségügyi problémám, ami miatt két hónapig hiányoztam a munkából. Hála Istennek, azóta minden rendben van. Az elmúlt évtizedekben egyébként nagyon keveset voltam betegállományban. Amikor négy éve nyugdíjba mentem, a társadalombiztosítás 1989-ig visszamenőleg kimutatta a betegállományban töltött napjaimat. Összesen kétszer öt nap és kétszer tíz nap szerepelt benne, ezen kívül gyakorlatilag nem hiányoztam. Ezt annak tulajdonítom, hogy ha az ember szívesen jár be dolgozni, akkor egészen másképp áll hozzá.

Ha az elmúlt 55 év tapasztalatából egyetlen gondolatot adhatnál át azoknak, akik ma a BKV-nál dolgoznak, mi lenne az?

Mindenképpen a kitartás és az önbecsülés értékét. Fontos, hogy mindenki lássa a helyét a világban: tudja, mit ér, mik a vágyai és az elképzelései, illetve mit tud ezekért cserébe nyújtani. Legyen egyensúly a kettő között – ne csak követeljünk, hanem tegyünk is azért, amit elvárunk. Nemcsak jogaink vannak, hanem kötelességeink is.

Bajkó Attila Balázs

NYERÍTÉS, PATKÓDOBOGÁS, „ILLATFELHŐK”

– 160 ÉVE A LÓVASÚTTAL INDULT A FŐVÁROS KÖZÚTI VASÚTI KÖZLEKEDÉSE

A FŐVÁROSI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS HŐSKORÁNAK ELSŐ VÁROSI VASÚTI JÁRMŰVEIT MÉG ÉLŐ LÓERŐVEL VONTATTÁK, ÜZEMANYAGUK LEGINKÁBB A ZAB VOLT, ÚTJUKAT PEDIG CSILINGELÉS HELYETT A NYERÍTÉS ÉS PATKÓDOBOGÁS HANGJAI KÍSÉRTÉK. A LÓVONATOK SZÍNRE VAGY INKÁBB „SÍNRE” LÉPÉSÉT KÖVETŐEN A JÁRMŰ SZINTE MAGA JELENTETTE A VÁROSI KÖZLEKEDÉST, PÁLYAFUTÁSA AZONBAN A VILLAMOSOK MEGJELENÉSE MIATT MINDÖSSZE HÁROM ÉVTIZEDIG TARTOTT.

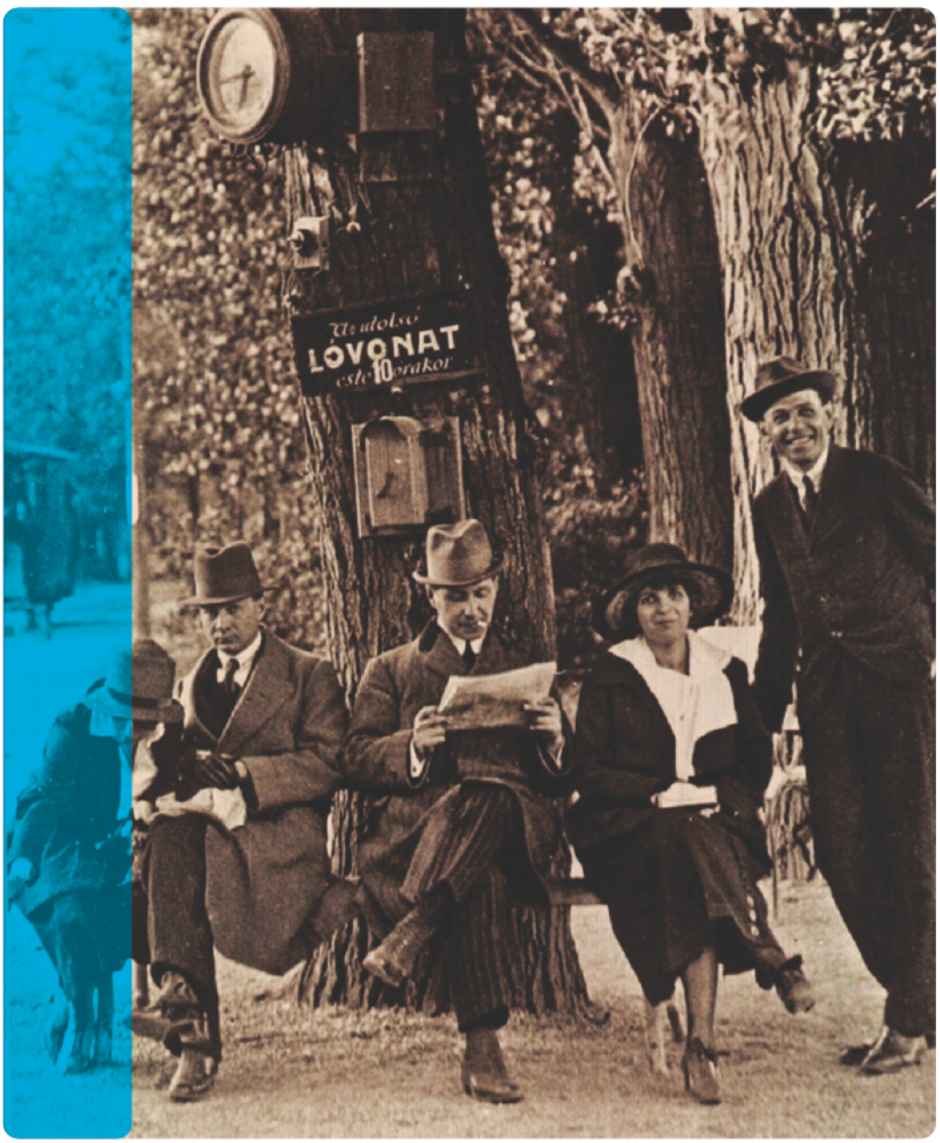
Muzsikaszó mellett a kastélyig

A lóvasút a 19. század elején jelent meg a városi közlekedésben. A világon elsőként 1803-ban Dél-Londonban használták személyszállításra, Pesten Európában nyolcadikként alkalmazták. Az első pesti lóvasúti vonal megépítését gróf Károlyi Sándor kezdeményezte Pest és az édesapja birtokain kiépülő (kissé távolabb eső, akkor még nem is a főváros részét képező) Újpest összekötésére. Bár már korábban is közlekedett omnibusz, azaz lóvontatású társaskocsi a területre, az jóval kevesebb utast tudott szállítani egyszerre. Károlyi 1865-ben meg is kapta a vasútra vonatkozó építési engedélyt, és az elnökletével, illetve Hollán Ernő alelnökségével megalapított Pesti Közúti Vaspálya Társaság, a PKVT elkezdte az építkezést. 1866 nyarára készültek el a munkálatokkal, július 30-án ünnepélyes keretek között át is adták az elkészült vonalat. A korabeli beszámolók szerint az átadás és az első próbautak meglehetősen nagy felhajtással zajlottak: öt feldíszített kocsival, cigányzenészekkel és muzsikaszóval, a fővárosi elöljárók és az „úri” közönség részvételével.

Két nappal később, augusztus 1-jén az üzemszerű utasforgalom is elindulhatott a vonalon, amelynek egyik végállomása Újpesten, míg a másik a Széna (ma Kálvin) téren volt. Ennek megfelelően a kocsik is Pest–Újpest feliratot kaptak. A lóvasúthoz kapcsolódóan épült meg Újpesten a később Bagolyvár néven ismert, vadászkastélyként is emlegetett, díszes, impozáns indóház. A ma már műemléki épület nemcsak pihenőhelyül szolgált a személyzet és a lovak számára, hanem váróterem és vendéglő is működött benne.

A lóvonatok a Kiskörúton és az Ország (ma Váci) úton haladtak. Megálltak a Nemzeti Múzeumnál, a mai Astoria szálló helyén álló Zrínyi kávéháznál, a Deák téri Evangélikus templomnál, a lipótvárosi plébániatemplom, azaz a Szent István-bazilika előtt, a mai Nyugati pályaudvar helyén álló vasúti indóháznál, valamint a mai Lehel téren álló kis sörcsarnok előtt. A vonal Ország úti szakaszán viszont bárhol meg lehetett állítani azokat.

A kilenc kilométeres távon harmincöt perc volt a menetidő. A vállalkozás tizenkét lóvontatású kocsival indult, amelyek tizennégy fordulót tettek meg naponta a tizenkét órás üzemidejük alatt. Egy kocsi harminc-negyven utast tudott



szállítani, akik pénztárcájuknak megfelelően három kocsiosztály közül választhattak: az első osztályon húsz, a másodikon tizenöt, a harmadikon tíz krajcárba került egy jegy, a gyári munkások pedig további kedvezményt kaptak. A személyzet egyenruhát viselt, a kocsivezetők szürke, a kalauzok (vagy ahogy akkoriban hívták őket, konduktorok) sötétkék felöltőt kaptak, és sípszóval figyelmeztették az utcára lépő gyalogosokat.

Egy sikeres „pályafutás"

A gyors, kényelmes, tömegszállítási igényeknek is megfelelő lóvasút nagy siker lett, az utasok hamar megkedvelték. A jármű Újpest fejlődéséhez is nagy mértékben hozzájárult, segítségével viszonylag gyorsan és kényelmesen el lehetett érni az egyre nagyobb számban ide települő gyárakat. Rövidesen meg is hosszabbították: 1867-ben Újpest északi határáig, 1872-ben pedig egészen Rákospalotáig.

Az újpestit újabb és újabb vonalak követték: a városligeti, kőbányai, Üllői úti vagy a Közvágóhídhoz vezető. A budai oldalon az első vonalat a Budai Közúti Vaspálya Társaság, a BKVT nyitotta meg 1868-ban a Lánchídtól az óbudai



Újlak határig. Még ugyanabban az évben az óbudai Fő térig meghosszabbították, illetve elkészült a vonal Élelemraktártól (ma Bem tér) Zugligetig tartó elágazása is. Utóbbihoz készült a gyönyörű, alpesi stílusú, ma műemléki védettséget élvező Zugliget végállomás épülete. 1878-ban a PKVT felvásárolta a budai lóvasutat, így a következő évben a budai és pesti városrész lóvasúti összeköttetését már a két társaság egyesítésével létrejött Budapesti Közúti Vaspálya Társaság, a BKVT biztosította az 1876-ban átadott Margit hídon keresztül.

A budapesti lóvasúthálózat 1889-ben érte el legnagyobb kiterjedését, összesen csaknem negyvenhat kilométeres hosszával. Harmincegy járatát mintegy háromszázötven kocsival és ezerkétszáz lóval látták el. Az egyre szaporodó viszonylatokat színes zászlókkal különböztették meg. Volt idő, amikor a nagy forgalom miatt csak előre váltott jeggyel lehetett felszállni a lóvonatokra, ezért jegypénztárakat kellett felállítani.

Az első lóvasúti vonalak egyvágányúak voltak, amelyeknél kitérőket iktattak be, de a forgalom növekedése miatt 1870-től már második vágányt is építettek. Az omnibuszokhoz hasonlóan többféle járművet használtak: egyszintes és emeletes, nyitott, leereszthető ponyvás és téli üvegablakos, több kocsiosztállyal rendelkező, 30-60 fő szállítására alkalmas változatokat. A rendszerint kétfogatú kocsiknál a meredekebb szakaszokon előfogatot is alkalmaztak. Időnként előfordult, hogy egy ló annyira elfáradt, vagy megmakacsolta magát, hogy az utasok is próbálták rávenni a tovább haladásra, sőt megesett az is, hogy be kellett egy kicsit segíteni a kocsik vontatásába.

Végjáték

A lóvasút aranykora és egyeduralma nem tartott sokáig, két évtizedes pályafutása után komoly vetélytársa akadt. Az egyre zsúfoltabb lóvonatokat az 1887-ben megjelenő villamosok szorították ki a városi közlekedésből. A főváros 1894-ben hozott döntést a lóvasutak villamosításáról, ami a közlekedési eszköz gyors búcsúzását jelentette. A BKVT utolsó lóvasúti vonalát 1896-ban nyitotta meg a fővárosban. Közben a korábbiaknál folyamatosan tértek át a villamosüzemre. 1898-ra a János kórház és a Déli pályaudvar közötti pályaszakasszal bezáróan valamennyi vonal villamosítása megtörtént. A Margit-szigeten még nosztalgia jelleggel megmaradt az 1874 óta üzemelő vonal, itt 1928 áprilisában indult útjára az utolsó lóvasúti járat.

Győrfi Judit

A városi forgatag szimbólumai

Ma már csak régi regények, kosztümös filmek tartozékai az egykor a városi forgatagot jelképező lóvasutak. Többek között Molnár Ferenc örökérvényű ifjúsági regényében, A Pál utcai fiúkban is többször feltűnik a zsúfolt főváros utcakép állandó kellékeként: „...tülköltek a lóvasúti kocsisok..."; „... a lármás, friss, mozgalmas városba, amely ... nem volt egyéb, mint kocsik, lóvasutak, utcák, boltok zűrzavaros keveréke..."; „... a kis Rákos utca ... szerényen húzódik meg a lármás, lóvasutas Üllői út mellett..." Ezzel a lóvontatású járművel kezdődött százhatvan évvel ezelőtt a főváros közúti vasúti közlekedése.

TOP 10 VÁROSI HAJÓJÁRAT

Rengeteg nagyváros mindennapi közlekedésének fontos része a hajózás. A kompok segítségével a közlekedési dugókat elkerülve, gyorsan és kényelmesen tehetünk meg akár nagyobb távolságokat is, miközben a várost egy egészen sajátos perspektívából szemlélhetjük. A helyiek számára praktikus közlekedési eszközt jelentenek, amely sokszor a mindennapi munkába vagy iskolába járás része, a turisták számára pedig különleges élményt kínál. Egy egész napos városnézés és séta után jólesik kicsit megpihenni a fedélzeten, közben gyönyörködni a város látképében, a folyó vagy a tengerpart hangulatában, és kis szerencsével még egy gyönyörű naplementét is elcsíphetünk. A nagyvárosok mindennapi életének szinte nélkülözhetetlen része a vízi közlekedés New Yorktól Bangkokig, Londontól Sydney-ig – bármerre járunk a világban, könnyen találkozhatunk vele.



Budapest – BKV hajózás



Amszterdam – GVB Ferries



Hamburg – HADAG Fähren



Bangkok – Chao Phraya Express Boat



Hongkong – Star Ferry + franchised ferries



Isztambul – Şehir Hatları + IDO



London – Uber Boat by Thames Clippers



Stockholm – SL pendelbåtar



New York – NYC Ferry



Sydney – Sydney Ferries

Av AleWi - Eget arbete, CCo,

HANNOVERI VILLAMOS: 25 ÉVE A BUDAPESTI FORGALOMBAN

EGY TELJESEN ÚJ VILLAMOSVONALON, A 3-ASON ÁLLTAK FORGALOMBA 2001 OKTÓBERÉBEN A HANNOVERBŐL VÁSÁROLT TW6000-ESEK, VAGY AHOGY A PESTI SZLENG KÉSŐBB ELNEVEZTE ŐKET: A TEVÉK.

Az első két járművel már 2001 tavaszán megismerkedhettek a budapestiek, hiszen sokszor láthatták őket próbafutásuk során. Július 13-án aztán az egyik nyilvános próbajáraton is kipróbálhatták őket az új 3-as vonalon. Az utasok számára a lenyíló lépcsők jelentettek némi furcsaságot, továbbá a kárpitmentes – ám ennek ellenére kényelmes – belső tér, de feltűnt nekik a TW6000-es csendes, dinamikus haladása is – olvasható a Mozgásban korabeli számában. A cikkben megszólalt Kálmán Zoltán oktató is, akit Hannoverben képeztek ki a típus vezetésére. „Megítélésem szerint a jármű, habár több, mint húsz éves, korszerűbb a Tatra villamosoknál" – olvasható a véleménye a lapban.

A járművezetők típusismereti képzése is csakhamar megindult, szívesen jelentkeztek Hannoverit vezetni. Akik már Tatra vagy KCSV vizsgával rendelkeztek, azoknak nem jelentett nagy újdonságot a Hannoveri, csak az UV-ről volt nagy lépés megismerni a berendezéseit. Már 2001 nyarán mintegy 100 fő szerzett típusismereti vizsgát az új villamosra. A magazinban Bárdos László minőségellenőr elmondta, hogy az első két Budapestre érkezett TW6000-es korához képes igen jó állapotban van.

A villamosok októberi ünnepélyes forgalomba adása előtt szeptember 21-én, Lovas Barna forgalmi főmérnök vezetésével a Zugló kocsiszínben találkoztak a kiválasztott járművezetők, hogy megbeszéljék az új, 3-as vonal sajátosságait. A megbeszélésen a forgalombiztonság részéről részt vett Lackovics János osztályvezető, és most nyugdíjazott kollégánk, Berhidi Zsolt is, aki tőle vette át később a stafétabotot. (Vele interjút is olvashatnak ebben a lapszámunkban.)

Stílusosan október 3-án állt forgalomba az a húsz TW6000-es villamoskocsi, amely a 63-as és a 13-as összevonásából megnyílt, eredetileg 120 perces fordulóidővel és 55 perces menetidővel rendelkező új villamosvonalra, a 3-asra került. Régi terv volt ennek a vonalnak a megvalósítása, ezzel létrejött ugyanis egy újabb villamos-körgyűrű a városban, amelyen átszállás nélkül lehet közlekedni Pesterzsébetről Kőbányán át, egészen Zuglóig. A munkálatok során 4650 vágányt bontottak el, és 4900 métert építettek.

2001-2002-ben összesen 76 darab, akkor 24-26 éves TW6000-est állítottak forgalomba Budapesten, amelyek a 3-as vonal után nem sokkal az 50-es és 62-es vonalakon is megjelentek. Honos állomásuk a Zugló és a Száva kocsiszín lett, utóbbiban alakítottak ki számukra korszerű karbantartó és javító bázist, amely a komplett szerelést és karbantartást a mai napig lehetővé teszi. Elsősorban a két említett kocsiszínben korábban állomásozó UV-ket váltották ki, és küldték nyugdíjba. Így a BKV mintegy 150 db 40-50 éves kocsit tudott lecserélni. Drégeli István akkori villamos igazgató, de a dolgozók is már a kezdetektől jó üzemi tapasztalatokról számoltak be.



MOZGÁSBA HOZZUK A VÁROST!

BKV HÍRLAP

A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG LAPJA

XXXIII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM — 2001. OKTÓBER 18., CSÜTÖRTÖK

PÉLDAÉRTÉKŰ EGYÜTTMŰKÖDÉS

ELINDULT A 3-AS VILLAMOS

A megszokottnál is nagyobb volt ezen a délelőttön az Örs vezér terén a forgalom. Csakhogy inkább a várakozók voltak többségben, kíváncsian szemlélve az átadási ünnepség eseményeit.

Garadnai András, a BKV Rt. elnöke köszöntötte a meghívott vendégeket, közöttük *Vajda Pál* főpolgármester-helyettest, a Hannoveri Közlekedési Vállalatot képviselő *Rainer Schülmann* igazgatót, *dr. Arno Brandhot*, az ÜSTRA felügyelőbizottságának elnökét, *Georg Schwinning* projektvezetőt, valamint a fővárosi önkormányzat és a beruházásban részt vállaló cégek vezetőit, munkatársait.

Az év legjelentősebb közlekedési beruházását adták át október harmadikán, egyidejűleg felavatva az Örs vezér terei új közlekedési csomópontot és a 3-as villamos vonalát. Régen várt tömegközlekedési fejlesztés valósult meg: rendeződött Budapest egyik legkritikusabb csomópontja és létrejött a város harmadik zártpályás villamosgyűrűje.

– Budapestnek nincs más útja a közlekedési krízis kezelésére, mint a közösségi közlekedés fejlesztése, ezen belül a nagykapacitású, környezetbarát közlekedési eszközök fejlesztése. Ennek jegyében valósult meg a ma átadásra kerülő beruházás – mondta köszöntőjében a főváros üzemeltetéséért felelős főpolgármester-helyettes.

– A munkálatok tavaly, a buszvégállomás kialakításával, a parkoló megépítésével kezdődtek. Az idén több, mint 110 négyzetméter utat újítottunk fel, a járdafelületek peding díszburkolatot kaptak. A másik nagy tettünk: 13-as és 63-as vonalainak összekötésével kialakítottuk Budapest harmadik villamos körútját. A Mexikói út és Gubacsi út között rendbe hoztuk a megállókat, korszerűsítettük az utastájékoztatást. A harmadik nagy tettként elindulhat a hannoveri villamos-járműállomány, amellyel kicserélhetjük a negyven-ötvenéves UV típusú villamosainknak csaknem felét.

Az új, intermodális – átjárható – csomóponti szerves része az épülő üzletközpont, melynek tulajdonosai anyagi hozzájárulásukkal segítették a közlekedési beruházást. *Moskovits László*, az ECE Kft. ügyvezető igazgatója is példaértékűnek minősítette az együttműködést, hangsúlyozva: ha a fővárosnak, a BKV-nak és bármely magáncégnek közösek a szándékai, akkor a város képes arra, hogy új létesítményeket hozzon létre, gazdagítva a környezetet, a közlekedést.

Nem maradhatott ki a programból egy rövid „sétaút" sem a hannoveri villamossal a felújított pályán. A Mexikói úttól visszafelé jövet láthatnak régi villamosokat. Végállomásuk felé igyekeztek, utoljára használva viszonylatjelzésükön a 63-ast.

Visszaérkezve az Árkád üzletháznál lévő új megállóba, Arno Brandt köszöntötte a budapestieket, jó utat kívánva a német járműveken utazóknak. Megemlítette, hogy Hannoverben ezekkel a kocsikkal indult meg a városi vasút koncepciójának megvalósítása és örömét fejezte ki, hogy mára már Budapest sínein közlekednek e modern, környezetbarát TW 6000-resek.

Vajda Pál balesetmentes utazást kívánva adta át *Kocsák Lajos* villamosvezetőnek az új viszonylaton elsőként menetrend szerint induló, 1523-as pályaszámot viselő jármű indítókulcsát. 11 óra 15 perckor forgalomba állt a 3-as villamosjárat.

Egy rendkívül hosszú, 13,5 km-es villamosvonalat helyeztünk üzembe – hangsúlyozta *Szirmay Tamás* vezérigazgató-helyettes az ünnepséget követő fogadáson. – Ez a villamos reméljük betölti a neki szánt szerepet, a város szempontjából meghatározó, fejlesztő jellegű lesz. Most az egyszer nem a közlekedési infrastruktúra próbálja követni a környezet fejlődését, hanem azt megelőzve, vonzó- és fejlesztőerőként működik.

– ny –

A TARTALOMBÓL...

Kampány a bérleteknek 2. oldal
Labdarúgás 4. oldal
KTE-konferencia 5. oldal
Nobel-díj 7. oldal

A Hannoveri villamosok végül valóban beváltották a hozzájuk fűzött reményeket, később további kisebb kontingensek érkeztek belőle, és az évek során magas üzemkészséggel álltak a sarat, a Ganz csuklósoknál például üzembiztosabbnak bizonyultak.

Hradszki Róbert



fotó: Kovács Ádám

B-KATEGÓRIÁS JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

A tandíj első részlete BKV-s dolgozóknak, illetve hozzátartozóinak jelentős kedvezménnyel, 44.000 Ft helyett 34.000 Ft. Az elméleti online oktatás folyamatosan indul.

Címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136.

Elérhetőségünk: 06 20/323-4688 (egész nap és hétvégén is hívható)



Zászlósi Zoltán

Biztosítás, Hitel,
Ingatlan, Napelem

+36-70-542-4900
+36-20-966-2736

1148 Bp., Fogarasi út 8.
zaszlosiz@gmail.com

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja ● www.bkv.hu ● bkvzrt@bkv.hu ● 2026. ősz
Lapigazgató: Gurubi Gyöngyi ● A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Csizmadia Beatrix, Gulán András, Jangel Mátyás, Nagy Mónika, Nemecz-Novák Zsuzsanna, Nótin Zsolt ● Szerzők: Demjén Anikó, Kovács Edina Barbara, Győrfi Judit, Bajkó Attila Balázs, Fenyvesi Máté, Horváth Bence, Hradszki Róbert, Legát Tibor ● 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. , 1117 Budapest, Galvani utca 1-3., Ügyvezető igazgató: Váradi Attila

Milyen lesz Budapest színe a jövőben?







Életzöld.

Az idei volt hátralévő életünk leghűvösebb nyara. Igen, a leghűvösebb. Felkészítjük a várost a klímaváltozásra, hiszen így marad **Budapest zöld. Életzöld.**

BUDAPEST

Tudj meg többet! →

budapest.hu/eletzold