

MOZGÁSBAN



XLV. ÉVFOLYAM

2. SZÁM

Búcsú:
Viszlát, orosz
metró!

Egyenruhák
hetedhét
országból

BKV-sok
a gáteken

NOSZTALGIAJÁRMŰVEK:

RÉGIBŐL ÚJAT



FORMARUHÁK

hetedhét országból

KIÁLLÍTÁS

14 ország, 20 város, 30 rend ruha – ezúttal
NEMZETKÖZI FORMARUHÁKKAL
 mutatjuk be a városi közlekedés világát.

Montreáltól Párizsig, Szegedtol Santiago de Chileig számos ország
 és város képviselteti magát formaruháival

a BKK Deák téri múzeumában.



TARTALOM

HÍREK ITTHONRÓL	4-6.
HÍREK A NAGYVILÁGBÓL	7.
INTERJÚ	
Bolla Tibor: Mindennapi	
küzdelmek	8-9.
AKTUÁLIS	
BKV-sok a gátakon	10-11.
KÖZELEDÉSBIZTONSÁG	
Nyár az utakon	12.
SZABADIDŐ	13.
RIPORT	
Nosztalgiajármű-felújítás	14-15.
POSZTER	
Viszlát, EV – Szervusz, Alstom! ..	16-17.
VISSZAPILLANTÓ	
„VISZLÁT, OROSZ METRÓ!”	18-19.
MÚZEUM	
Formaruhák a világból	20-21.
Régi korok divatja.....	22-23.
TELEPJÁRÓ	
Látogatás Angyalföldön.....	24.
(Be)kötött pálya	25.
TOP10	
Európai hajóutak	26-27.
FÉNYSZÓRÓ	
Mesekönyv a BKV-ról	28.
Programajánló	30.
GYEREKSAROK	
Az ovi előtti utolsó nyár	30.
HIRDETÉSEK.....	31.

TISZTELT OLVASÓK, KEDVES KOLLÉGÁK!

Szívesebben írtunk volna ebben a számunkban kellemesebb témákról, de valljuk be, a természet megint bebizonyította: ő az úr! Munkatársaink azonban hihetetlen összefogással küzdöttek a júniusi árvíz ellen, vagy inkább a városért, a BKV-ért – sikerrel. Munkájukat nemcsak *Bolla Tibor*, vezérigazgató köszönte meg levélben és személyesen, a vele készült interjúban is (8-9. old.), hanem Budapest főpolgármestere is. Olvassák Önök is *Tarlós István* sorait, amelyet bár Bolla Tibornak címzett, mindannyiunkak szól:

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Budapest főpolgármestereként szeretném megköszönni Önnek azt a magas szintű szakmai irányítótevékenységet és emberi segítséget is, amit végig tanúsított a magyar főváros árvíz elleni védekezése során.

Az Ön hozzáértése, munkája, hozzáállása, vezetői kvalitásai döntően járultak ahhoz, hogy Budapest szinte sérülésmentesen és mindennekélőlt áldozatok nélkül jutott túl a fenyegető természeti veszélyen.

Egyben szeretnék köszönetet mondani az Ön valamennyi munkatársának is.

További jó munkát és sikereket kívánok Önnek.

Budapest, 2013. 06.25.

Hisztelettel:

 Tarlós István

Persze történtek azért más, kellemesebb események is az elmúlt negyedévben: bemutatjuk, hogy ha nem zúg-bög a víz, akár kiváló kikapcsolódást is nyújthat egy (akár európai) hajóút (2-27. old.). Persze nem kell ilyen messze menni, ha nyári programot keresünk: programajánlónkban (29. old.) ízelítőt adunk abból, mi vár még augusztus végéig. Hiszen még nyár van! Ami azt is jelenti, hogy a gyerekek, akik év közben az iskolapadban ülnek, most szabadon és persze néha figyelmetlenebbül is közlekednek. Vigyázzunk rájuk!

Ebben lehet segítségünkre Közlekedésbiztonság rovatunk (12. old.). Ha pedig esőre áll az idő, jöjjenek el Deák téri múzeumunkba! Itt ízelítőt kaphatnak a világ formaruháiból (20-21. old.), kapcsolódó anyagunkban pedig egy kis BKV-s egyenruha-történelmet olvashatnak (22-23. old.). Ha pedig öltözködés: lelkes horgolók bekötöttek egy egész villamost belülről, amely még ma is közlekedik, de ha nem járnának arra, képes összeállításunkban megnézhetik (25. old.). Végül, de nem utolsó sorban nem feledkezhetünk meg a nagy búcsúról sem: utoljára közlekedtek a régi orosz metrók a 2-es metró vonalán.

Viszlát – до свидания!

A Mozgásban magazin szerkesztősége

HÍREK ITTHONRÓL

DEFIBRILLÁTOR A SZENTENDREI HÉV-ÁLLOMÁSON

A BKV Zrt. és Szentendre Város Önkormányzata együttműködésének köszönhetően egy új, korszerű defibrillátor készülék került a HÉV H5 vonalának végállomására, aminek következtében tovább javulhat az utasbiztonság.

Az ünnepélyes átadáson *Bolla Tibor*, a BKV Zrt. vezérigazgatója, illetve *Dr. Dietz Ferenc*, Szentendre polgármestere vett részt. Az új és korszerű életmentő készülék az utasforgalmi épületben, a 24 órás felügyeletet biztosító helyiségben lett elhelyezve, így szükség esetén gyakorlatilag a teljes üzemidő alatt – az első HÉV indulásától, az utolsó érkezéséig – rendelkezésre áll.



TISZTA LIBEGŐT!

A Zugligeti Libegő időszakos karbantartási munkálataival egyidőben, a Turisztikai Iroda szervezésében, április 19-én kollégáink elvégezték a pálya alatti zöld területek takarítását is.

Az iroda törzsállományán kívül részt vettek a munkában a Libegő, a Sikló és a Hajózási Csoport munkatársai is – összesen húszan. Az ott lakók valamint a turisták is örültek az akciónak, mert sajnos rengeteg eldobált szemét gyűlt össze a környéken. Hála a lelkes kis csapatnak, ismét tiszta, rendezett Libegő várja a szezonban az utazókat.

SAKMAI ELISMERÉS A BKV GYAKORLATOSÁNAK

Az idén hatodik alkalommal rendezték meg a Szakma Kiváló Tanulója Versenyt, amelyen első helyezést ért el *Noskó László*, a Bánki Donát Közlekedésgépészeti Szakközépiskola és Szakiskola diákja.

A tanuló, aki a BKV Zrt. Dél-pesti autóbusz garázsának tanműhelyében 2011. szeptember 1-jétől vesz részt gyakorlati szakmunkás képzésben, a márciusi országos döntőn járműfényező kategóriában nyert.

Szedlmayer László, a BKV Zrt. Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóságának Vezérigazgató-helyettese a kiváló eredmény elismeréseként jutalomban részesítette Noskó Lászlót és oktatóját, Szilágyi Istvánt. Lászlónak gratulálunk, és további jó eredményeket kívánunk!



GRAFFITISEKET SEGÍTETT RENDŐR-KÉZRE A JÁRMŰVEZETŐ

Márciusban egy, a Móricz Zsigmond körtér felé tartó 33-as autóbuszon a járművet rongáló graffitizőket ért tetten a busz vezetője.

Kollégánk értesítette a rendőrséget, majd a Lépcsős utca megállóhelyénél át is adta a hatóságnak a tetten ért fiatalokat. A továbbiakban velük szemben a rendőrség intézkedett.

Az Ikarus 435-ös típusú autóbuszban okozott anyagi kár becsült értéke mintegy 200 ezer forint. Tudomásunk szerint a fiatalok korábban 12 másik buszt is összefirkáltak.



MÁR TESZTELIK AZ ÚJ DEBRECENI VILLAMOST

Megkezdődött az első CAF-villamos tesztelése Debrecenben, egyelőre zárt pályán. Ahhoz, hogy az új jármű megkezdhesse a próbafutást a 1-es vonalon, még át kell mennie a fékvizsgálatokon.

Az új villamosok a 2-es vonalon járnak majd, a prototípust május végén mutatták be Debrecenben.

A május végi vasúthatósági szemle alapján megkapta az engedélyt a DKV ahhoz, hogy végrehajtsák a dinamikus fékvizsgálatokat az első spanyol villamoson. Ha ezek sikeresek, akkor a nyílt pályán is közlekedhet a szerelvény, és a próbafutásokat elvégezheti – mondta korábban Nagy Attila, a DKV vezérigazgatója.

A teszt során az 511-es számú sárga-fehérek villamoson a vezetőn kívül négy szakember volt, akik különböző méréseket végeztek, és számítógéppel ellenőrizték az eredményeket.

Ha sikeresek a vizsgálatok, akkor az új villamos a nyílt pályán is közlekedhet és megkezdheti a próbafutásokat, először utasok nélkül, éjszakánként.

Az előírások szerint 10 ezer kilométert kell próbajáratként megtenni a járműnek. A típusengedély megszerzése októberre várható.



KÖZLEKEDJ OKOSAN!

A Vasúttörténeti Park hetedik alkalommal rendezte meg áprilisban a Közlekedésbiztonsági Napot, azzal a céllal, hogy a gyerekek már egészen kicsi kortól játékos formában tanulják meg a gyalogos-, a vasúti-, a kerékpáros- és a tömegközlekedés alapszabályait. A BKV idén is érdekes és hasznos programokkal, tesztekkel és a közlekedést érintő játékokkal várta az érdeklődőket.

A Park a gyermekek biztonságos közlekedésre nevelését tűzte ki célul, ezt kiemelve hívta életre 2007-ben a Közlekedésbiztonsági Nap rendezvényét, amelynek keretein belül „játszva” tanulhatják meg a kicsik a vasúti közlekedésre vonatkozó alapszabályokat. Ezt bővítették tovább a közúti, a tömegközlekedés és a kerékpározás szabályainak gyakorlásával.

A BKV standjánál ezúttal „Tökéletes Utas” jogosítványt szerezhettek a résztvevők, miután a KRESZ előadásokon kicsik és nagyok egyaránt megtanulhatták, hogyan szabad, érdemes és biztonságos gyalogosként közlekedni Budapest utcáin.

MÚZEUMOK MAJÁLISA: A BKV IDÉN IS OTT VOLT

A május 11-12-i hétvégén újra kitelepültek a múzeumok a budapesti Múzeumkertbe, ahol immár 18. alkalommal rendezték meg a Múzeumok Majálisát, a múzeumi seregszemlét. A BKV a 19. századi (Pest-Buda) Budapest kialakuló közösségi közlekedésébe engedett betekintést.

Helyszíni tablós kiállítással mutattuk be a „budapesti elsőket”, azaz a korszak közlekedési újdonságait, nemzetközi viszonylatban is úttörőnek számító járműveit, elindulásuk rövid történetét. A BKV múzeumain kívül a Múzeumkertben több mint 100 múzeum, koncertek, táncbemutatók, kézműves foglalkozások és vásár, valamint gyerekprogramok várták az érdeklődőket.

ÜGYREND VÁLTOZÁS

2013. július 1-jétől hatályba lépett a legfrissebb Ügyrend, amely az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóságot, valamint a Gazdasági Igazgatóság Számviteli Főosztályát érintő szervezeti változásokat tartalmazza. Társaságunk ezzel újabb lépést tett egy olyan optimális rendszer, illetve vállalati struktúra kialakítása felé, amely egyszerre biztosítja a feladatok hatékony ellátását és a költséghatékony gazdálkodást.

A Számviteli Főosztály átszervezésének célja a feladatok hatékonyabb ellátása, illetve a belső szervezet egyszerűsítése az osztályok összevonásával. Az átszervezés következtében a Főosztály a korábbi három osztály helyett kettővel működik tovább, illetve a csoportok száma is csökken.

Az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság az elmúlt kilenc hónap működési tapasztalatait felhasználva újabb változtatásokon megy keresztül. A belső munkamegosztás átszervezése következtében újabb funkciók kerülnek a divíziókhoz. A decentralizálás során az üzemi menet-

rend-készítés, a forgalmi oktatás, anyag-gazdálkodás, raktározás, vonali műszaki jellegű hibaelhárítási tevékenység, telephelyi gondnoksági tevékenység mind-mind a divíziók közvetlen feladatai között szerepel mostantól. A vonalon nem javítható járművek vontatását igazgatósági szinten a Trolibusz Divízió Vonalműszaki Csoportja látja el. Az Igazgatóságot szervezeti változások is érik. Az ágazat-központban egy egységbe kerül a forgalmi és a műszaki szakirányítás, emellett nagyobb hangsúlyt kap a műszaki és a beszerzésselőképzési, illetve szerződésmentesmenttel kapcsolatos tevékenység. A divízióknál a forgalmi és a műszaki üzemeltetési területek egy irányítás alá kerülnek. Megszűnik a művezetői szint, az anyag-gazdálkodási, raktározási, gondnoksági funkciókat pedig az erőforrás-gazdálkodási csoport fogja ellátni. További változás még, hogy a vonali zavarelhárítási diszpécseri tevékenységet a telephelyi diszpécseres veszik át, illetve egy csoport lesz a korábban különálló forgalom-előkészítő, illetve a diszpécseri csoport.

ALSTOMOK AZ M2 TELJES VONALÁN

Kivonták az utolsó orosz metrókocsit is a 2-es metróvonalról, egyidejűleg pedig elindult a huszonkettedik Metropolis-szerelvény is. A járműcsere Budapest eddigi legjelentősebb, mintegy 65 milliárd forint összértékű járműbeszerzési projektje keretében valósult meg.

A június 4-én az Örs vezér terén megrendezett ünnepélyes sajtóeseményen *Szeneczey Balázs*, városfejlesztésért felelős főpolgármester-helyettes, *Bolla Tibor*, BKV Zrt. vezérigazgató, *Vitézy Dávid*, BKK vezérigazgató, illetve *Gallatz Zoltán*, Alstom ügyfélkapcsolati igazgató vett részt. Gallatz Zoltán beszédében hangsúlyozta, hogy hosszú évek munkája és erőfeszítése húzódik a típuscsere mögött, amelynek lezárásához „új lendületet” adott Tarlós István főpolgármester és Patrick Kron, az Alstom-csoport elnök-vezérigazgatójának 2011-ben aláírt megállapodása.



Az első Metropolis-szerelvény 2012. szeptember 7-i forgalomba állása óta az új metrók 750 ezer kilométer tettek meg Budapesten. Az Alstom egyébként több mint 70 éve gyárt metrókat. A világon minden negyedik forgalomban lévő metrószerelvény Alstom gyártmány.

további 60-at az átadás előtt álló M4-es metróvonalra. Az M2-es vonal első új metrószerelvénye 2012. szeptember 7-én állt forgalomba, ezt követően pedig havonta 2-3 új metrószerelvény váltotta le a koros és jelelntős karbantartást igénylő szovjet gyártmányú metrókocsikat. A Mityisinszkij Metrovagonmas Ev típusú szerelvényei 43 év szolgálat után búcsúztak a kelet-nyugati vonaltól, ahol a szerelvények csaknem 2 milliárd kilométert teljesítettek. Szeneczey Balázs fontos mérföldkőnek nevezte a budapesti metrózás történetében az utolsó orosz szerelvény búcsúzását és köszönetét fejezte ki a metróvezetőknek, amiért az emberek biztonságban érik el úti céljukat.

HÍREK A NAGYVILÁGBÓL

ÚJ VONALSZAKASZ MANCHESTERBEN
Május végén megnyílt a manchesteri villamoshálózat legújabb, st. Werburgh's Road és East Didsbury közötti szakasza.



Az 5 megállós, 4,4 km-es vonalszakaszt 3 hónappal a tervezett átadás előtt sikerült megnyitni. A vonal egyébként szinte teljes hosszban egy korábban felszámolt vasútvonal helyén fut és éri el a külvárosban a 14 ezres Didsbury-t.

15, 14, 13...MEHET!

Egy új technológiának köszönhetően a genfi elektromos buszok felsővezeték nélkül, a kijelölt buszmegállókban, gyakorlatilag az utascsere alatt feltölthetők.

A kísérleti üzemet a genfi repülőtér és a Palexpo között vezették be. A 135 utas szállítására alkalmas járművek akkumulátorát mindössze tizenöt másodperc alatt fel lehet tölteni. Az új töltőrendszer nemcsak rugalmasabb, hanem költséghatékonyabb is lehet. Az ABB az UITP 60. kongresszusán, Genfben jelentette be az együttműködést a város közlekedési cégével, az Ipari és Technológiai Fejlesztési Hivatallal és a genfi villamosközmu-társasággal. A technológia teljesen kibocsátásmentes, az áramot vízierőművek állítják elő. A rövid feltöltési idő miatt a buszok menetrendje nem módosul, ugyanakkor nagy rugalmasságot ad az útvonalak változásában, és a vezetékek sem rontják a városképet. A cég egyébként Magyarországon is üzemeltet gyorsított elektromos autók számára.

ITT A STADLER METRÓ

Megérkezett az első Stadler metró, ami elsősorban annak köszönhető, hogy a svájci gyártó új piacokat keres, illetve új járműveket fejleszt. A cég a nemrég lezajlott UITP (Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség) kongresszuson mutatta be Genfben az első, a Belkommunmassal együtt készített troliját, valamint az első, Berlinbe szánt metrókocsiját is. A metrókocsiból egy 1:1 arányú fejrész készült el, a járművek 2015-ben állhatnak forgalomba.



ális utastájékoztatás is helyet kap, továbbá a külső és belső felületen antigraffiti bevonatot alkalmaztak, az ablakokat karcölések ellen védőfóliával burkolják. A jármű 70 kilométer per óra maximális sebességre képes. Az elmúlt időszakban a cég meghatározó szereplővé nőtte ki magát a piacon, mivel az elővárosi motorvonatok, a kis tolatómozdonyok vagy a fogaskerekűk kapcsán is érdekelt, továbbá villamost is gyárt.



MINDENNAPI KÜZDELMEK

Árvíz és kiszervezés után, de még a nyári szabadságok előtt beszélgettünk *Bolla Tiborral* a BKV első félévéről. A vezérigazgató kendőzetlen őszinteséggel beszélt a napi problémákról és a jövőről, de biztos abban, hogy a BKV és a BKV-sok helyt tudnak állni a közlekedésben ugyanúgy, ahogy a gátaikon.

Júniusban mindent felülírt Budapesten az árvíz, Ön pedig levélben köszönte meg kollégáinknak a helytállást. Hogyan értékeli az árvízvédelmi munkákat?

Nagyon pozitívan, mind az egyéni, mind a céges helytállást. Rengeteg pluszmunkát kívánt ez a helyzet mindenkitől, és tapasztalatom szerint nemcsak munkaidőben, hanem munkaidőn kívül is nagyon sokat tettek a kollégák. (Árvízi beszámolóinkat lásd 10–11. oldal) Ráadásul a helyszíneken mindig azt láttam, hogy hosszú napokon keresztül is egymást segítve, feszültség, idegesség nélkül dolgoztak az emberek. Mindenki segíteni akart - ezt nagyon köszönöm a BKV-dolgozóknak!

Az Ön munkáját, életét befolyásolta-e az árvízi helyzet?

Bár az árvízi feladatok koordinálására egyik helyettesemet neveztem ki, az én munkámat

is nagyrészt az ezzel kapcsolatos feladatok tették ki. Amikor tudtam, megjelentem a helyszíneken, voltam az alagútban, a Batthyány téren és a pesti oldalon, a villamosnál is. Személyesen ugyan nem kellett lapátot ragadnom, de sok időt töltöttem az irányítással, információszerezéssel és a hatóságok tájékoztatásával. Persze, ha szükség lett volna rá, akkor akár homokzsákokat is töltök. Vidéki fiú vagyok én is, nem ijedek meg egy kis lapátolástól.

Mekkora a kár, hogy alakul a helyreállítás?

Az árvíz tetőzésénél elég kritikus volt a helyzet, nem lehetett tudni, bekövetkezik-e olyan esemény, amely nagyobb vagyoni-, vagy akár emberáldozatot követel. Szerencsére ez nem történt meg, az előzetes becslések szerint mégis több száz millió a kár. Ezeket egyrészt a biztosításunk fedezi majd, de szeretnénk pályázni a költségek megtérítésére.

Ha már a költségeknél tartunk: az árvízen kívül hogyan áll valójában a BKV pénzügyi helyzete? Az éves jelentésből kiderült, hogy az elmúlt évi üzemi eredményünk sok év után végre pozitív volt, az elmúlt napokban viszont már megint arról cikkeztek, hogy közel 9 milliárdos veszteséggel számolhatunk idén...

Ez komplikált kérdés, de megpróbálom nagyon egyszerűen elmondani. Sehol a világon nem nyereséges a helyi közlekedés, valamilyen mértékig mindig támogatásra szorul. Ennek mértéke határozza meg a pénzügyi helyzetet. A BKK megalakulása után mi indokolt költségszintre álltunk át, de a szűkös források nem engedik meg a BKK-nak, hogy ezt teljes egészében megtérítse. Így a számveteli veszteségünk legnagyobb része abból keletkezik, hogy a beállított amortizáció indokolt és elfogadott összegének csak töredékét kapjuk meg. A valós pénzügyi hiány jóval kisebb. Hosszútávon kezdeni kell valamit ezzel a rendszerrel, mert így a beruházásoktól és a fejlesztésektől vonjuk el a forrásokat, így pedig még nehezebb lesz felvenni a versenyt egy külső szolgáltatóval.

Pénzügyi szakemberként mennyire látja reménytelennek a helyzetet?

2013-ban valóban veszteséggel fog zárni a cég, ennek a helyzetnek azonban meg kell oldódnia. Bár még azt sem adtam fel teljesen, hogy plusz fejlesztési forrásokat szerezzünk...

Július elején a járatkiszervezés első üteme lezárult. Hány buszvezető elbocsátásával járt eddig a folyamat, és mi várható a jövőben?

Egyelőre csak a határozott idejű szerződéseket érintette a kiszervezés, de később elkerül-

hetetlenné válik, hogy a tőlünk megrendelt, kevesebb szolgáltatáshoz igazítsuk a létszámot. Keressük annak a módját, hogyan lehet más területen alkalmazni a dolgozókat, de sajnós azt kell mondanom, elengedhetetlen lesz ezen a területen a leépítés.

Hány főt jelent ez?

Négy-öt száz fővel számoltunk az üzleti tervben, de az átképzéseknek köszönhetően lényegesen kevesebb emberről van szó. A száz-as nagyságrendet azonban így is el fogja érni.

Várható-e további kiszervezés, telephely-bezárás?

Ez nem a BKV döntése. Mi mindennap küzdelmet folytatunk, hogy bebizonyítsuk, a BKV is versenyképes szolgáltatást tud nyújtani, ám az elavult járműállomány és eszközpark miatt korlátozottak a lehetőségeink. A Fővárosi

„Mi mindennap küzdelmet folytatunk, hogy bebizonyítsuk, a BKV is versenyképes szolgáltatást tud nyújtani...”

Közigyűlés júniusban felhatalmazta a BKK-t arra, hogy folytassa a buszkiszervezéseket. Ezért ha a megrendelt teljesítmény a jövőben tovább csökken, akkor indokoltá válik egy garázsbezárás. De idén ezt még nem tartom valószínűnek...

Mit gondol, egyben maradhat a BKV?

A közgyűlés már évekkel ezelőtt döntött arról, hogy szét kívánja választani a céget. Ehhez készül egy hatástanulmány, amely alátámasztja vagy cáfolja ennek hasznosságát. Ezzel párhuzamosan mi itt cégen belül azt vizsgáljuk, indokolt lehet-e a BKV-n belül létrehozni egy leánycéget a buszágazatból, amely így nem divízióként, hanem részvénytársaság formájában működhetne. Így maradhatna egyben a BKV. Szeptemberre kiderül, van-e ennek realitása, nagyon várom ennek a vizsgálatnak az eredményét.

Nagy port kavart fel ezzel összefüggésben a buszvezetők emigrálása... Mit gondol erről?

Szabad munkaerő-vándorlás van, mindenki ott dolgozik, ahol jobban érzi magát, vagy ahol jobb feltételekkel tud elhelyezkedni. Nem tartom olyan mértékűnek a jelenséget,



ami veszélyeztetné a cég működését. Azt gondolom, a BKV egy nagy család, szeretnek itt dolgozni az emberek, BKV-snak lenni jó.

Tud-e pihenni a második félév előtt a nyáron?

Igen, mindenképpen, hiszen az elmúlt időben elég keveset voltam a gyerekeimmel, velük szeretnék minél több időt tölteni. A 11 éves lányom egyik dolgozatában azt írta,

azért is szereti az anyukáját, mert minden nap ő viszi az iskolába. Rájöttem, mennyire fontos ez nekik, és mivel a hétköznapiakban ebből én kimaradok, a nyári táborok alkalmával szeretném ezt pótolni. Emellett van egy titkos vágyam is: édesanyám még soha nem volt külföldön, soha nem látta a tengert, ezért szeretném őt meglepni...

—ohb—

BKV-SOK A GÁTAKON

Június első két hetében a Duna komoly próbatétel elé állította társaságunkat. Több száz kollégánk dolgozott azon, hogy a Duna magas vízállásával kapcsolatos teendőkre készült intézkedési terv feladatait maradéktalanul végrehajthassuk, miközben önkéntesek százai segítettek ott, ahol szükség volt rájuk.



fotó: Kiss Péter Lajos

A legsúlyosabb helyzet kétségkívül a szentendrei HÉV vonalán alakult ki, ahol kollégáink a 600 cm-es vízállástól kezdődően 24 órás ügyeletben folyamatosan ellenőrizték a forgalmi területeket és a műtárgyakat. 800 cm felett elrendelték a Margit-hídnál az alagút, a szellőzők, nyílások lezárását, és elhelyezték a homokzsákokat a Batthyány téren és környékén, ahol a legkritikusabb volt a helyzet, de a védekezés kiterjedt az Árpád hídig valamint Budakalász Barát patakig. Csak a BKV területén 200 m³, azaz 30 ezer zsák homokot kellett telepíteni, ennek jelentős részét a HÉV területén. Amikor a Duna a 860 centimétert is meghaladta, szükségessé vált az alagút leterhelése, amelyhez az ATÜI 46 autóbust írányított a helyszínre. Kiss László főmérnök, ki a védekezési munkákat koordinálta azonban kiemelte, hogy a rémhírek ellenére az alagút a megtett intézkedések mellett nem volt veszélyben, és a vízbetörések sem jelentettek a szokásosnál nagyobb gondot. A 24 órás ügyeletet egészen az árvíz lezajlásáig fent kellett tartani, amit három héten át átlagosan napi 20 kolléga látott el, ám a legkritikusabb napokon 50 fő is dolgozott a területen a HÉV pályafenntar-



tás részéről éjjel-nappal, és rengeteg önkéntes is segítette a munkát a HÉV Járműműszaki, valamint Forgalmi Főmérnökségektől. A víz sajnos így is jelentős károkat okozott, a védekezés és helyreállítás összes becsült költsége kb. 200 millió forint (ugyanúgy, ahogy a villamos területén is).



A villamos területén a part menti vonalakat sújtotta az árvíz, elsősorban a Lánchíd pesti és budai alagútját öntötte el az áradás. A víz a legmagasabb vízállásnál a pesti alagút boltozatát kb. 25 cm-re közelítette meg. A feladat itt elsősorban a berendezések megóvása volt, de homokzsák-védelmet biztosítottak a pálya mögötti lakóterületeknek is. A budai alagútban a víz emelkedésével olyan mértékűre növekedett a vízbefolyás – a legkritikusabb napokon a víz a villamos pályán is megjelent –, hogy a 18-as és a 41-es villamosok a Széll Kálmán téren végállomásoztak.

Gyerkó József, főmérnök elmondta, hogy különös hangsúlyt kellett fektetni a Fővám téri aluljáróra, mivel fennállt annak a veszélye, hogy az áradás az épülő metró alagutat is eláraszthatja. A 2-es villamosok le- és felhajtóinak oldalfala azonban jól bírta a víz nyomását, az alagúti szakasz többé-kevésbé száraz maradt.

A feladatokban elsősorban a villamos pályafenntartás munkatársai vettek részt, folyamatos ügyeletben 25-30 kolléga, de együttműködtek a társterületekkel is.



A buszágazatnak árvíz idején két nagy feladata volt. A Batthyány téri alagút terheléses biztosításán túl maximumra növelték a kapacitást, hogy a lezárások miatt kieső HÉV-, villamos- és metrószakaszokon pótlóbuszok közlekedhessenek. Emellett folyamatosan szállították a helyszínekre a védekezésben résztvevő hatóságok csapatait. Mindez naponta 70-80 plusz embert és járművet jelentett. Négrádi Tamás, az Óbudai üzemegység vezetője rendkívül büszke arra is, hogy a Duna tetőzésének éjjelén az ATÜI 83 önkéntes kollégát tudott mozgósítani, akik Pilismaróton segítettek a védekezésben.

A Villamos Független Szakszervezet is mozgósította tagjait a bajban. Huszonhárom kolléga és családtagjaik jelentkeztek a felhívásra, hogy önkéntes segítséget nyújtsanak a kritikus területeken. Őket is az ATÜI szállította Szentendrére és a Pap-szigetre, ahol egy napon keresztül pakolták a homokzsákokat, illetve erősítették a védműveket.



fotók: Aljpek Péter és VF52

A helyszíneken dolgozó kollégáknak biztos háttérrel nyújtott az az önkéntes csapat, akik a Duna tetőzésekor hat napon át rendületlenül kenték a zsíros kenyeret a Székházban. Napi kétszer 15-18 ember küldte az ellátmányt a területekre, és ezalatt 150 kiló kenyér fogyott el.

Szép volt BKV, köszönjük!

ISMÉT ELJÖTT A NYÁR

Június második felére már nem csak nap-tárilag, de úgy tűnik meteorológiailag is eljött a nyár. Az iskolások életében beköszöntött a nyári szünet, a pihenés, játék, kirándulások időszaka. Ilyenkor az iskola-táska levételével a felszabadultság sokszor figyelmetlenséggel párosul, és a szabadság érzése nem mindig jár együtt megfontolt viselkedéssel.

A kisdíjak előszeretettel koncentrálnak ilyenkor csak a játékokra és arra, hogy ezzel minél több időt tudjanak eltölteni. Ennek megfelelően nem minden esetben fognak a kijelölt helyeken átkelni az úton, szinte bárhol és bármilyen ütemben lehet rájuk számítani a játszóterek, parkok, ligetek környékén.

Ilyenkor tehát fokozottabb figyelmet igényel részünkről is a mozgásuk követése, ha látóterünkbe kerültek. Egy kis gázelvétellel és defenzív vezetéssel sok balesetet megelőzhetünk.

Lassítsunk!

Számítani kell ilyenkor a meleg miatti figyelmetlenségre is, amely nemcsak a gyalogosokra, hanem a járművek vezetőire, főként pedig a tömegközlekedésben résztvevőkre gyakorolhat negatív hatást. A meleg azokat is jobban megviseli, akik jó egészségnak örvendenek, az idősoknál, betegeknél még rosszullétet is okozhat a megállóknál, amely során megsédülnek, elesnek. A megállóknál történő beálláskor tehát fokozottabban figyeljünk arra, hogy a mozgásokból ítélve nincs-e valaki olyan helyzetben, hogy a jár-

műünk elé eshet, így szenvedve balesetet. A pár tizedmásodperces lassítás akár életet is menthet.

A pár tizedmásodperces lassítás akár életet is menthet.

az is, hogy a kezükben térképpel vagy útikönyvvel, lehajtott fejjel mennek előre és nem figyelnek a járművek közlekedésére. A figyelmüket lekötheti egy-egy olyan látványosság, amelyben addig nem volt részük. Minden esetben kísérjük figyelemmel a mozgásukat a lehetőségekhez képest, és amennyiben szükséges, inkább mondjunk le az elsőbségünkről.

Harag helyett figyelem

A helyismeret hiánya a járművel közlekedő idegenekre is vonatkozhat, akik bizonytalan mozgásukkal, lassan, általában figyelmetlenül közlekednek. Amikor pedig meglátják a céljukat, szinte egyik pillanatról a másikra irányt változtathatnak, megállhatnak vagy gyorsíthatnak, záróvonalat is átlépve szabálytalankodhatnak, ezzel pedig komoly baleset-

A városban ilyenkor nagyobb számban jelennek meg a turisták is, akik helyismeretük hiánya miatt több veszélyhelyzetbe kerülhetnek, mint a helyi lakosok. Jellemző rájuk sokszor



veszélyt jelentenek a közlekedés többi résztvevőjére. Ilyenkor minden esetben tartsunk nagyobb követési távolságot, ne álljunk rájuk közvetlenül hátulról, ne villogjunk, ne dudáljunk, mert ezzel csak megijeszthetjük őket, és így alakul ki a veszélyhelyzet. Pár másodpercnél úgysem tart tovább az előttünk való haladásuk, kivéve a dugókban, de akkor meg teljesen mindegy, mert mi sem tudunk haladni. A kis figyelem és engedékenység mindig sokkal többet jelent, mint az idegeskedés. Ahogy egy régi mondás is utal rá: Idegeskedni annyi, mint mások ostobasága miatt bűntetni magunkat.

A nyár kellemes emlékekkel és sok pozitív tapasztalattal gazdagítson mindenkit!

Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Osztály

GYERMEKNAPI TROLIBUSZ A VÁROSLIGETBEN

Igazán sokszínű rendezvény zajlott május 25-26-án a budapesti Városligetben, ahol a Nemzetközi Gyermekmentő Szolgálat szervezésében ingyenesen látogatható gyermeknapi programok várták az érdeklődőket.

A rendezvénynek idén közlekedési vonatkozása is volt. A Városi Tömegközlekedés Történeti Egyesület már második éve vesz részt a kétnapos programon. Az egyesület 1992-ben alakult a BKV akkori Jubileumi Emlékbizottságából, a Közlekedési Múzeummal karöltve, hogy a felhalmozott mély szakmai tudásbázist koncentrálna, a városi tömegközlekedés emlékeit megfelelő módon dokumentálja, megőrizze és bemutassa. Az elmúlt években azonban számos lelkes, fiatal önkéntes is csatlakozott hozzájuk, így a közlekedési értékek bemutatásának új formái is napirendre kerültek. Az egyesületi tagok nagy része a BKV Zrt. munkavállalói közül kerül ki, és mindannyiukra jellemző, hogy egyesületi feladataikat munkaidőn túl, szabadidejükben végzik.

Amíg egy évvel ezelőtt közlekedéstörténeti foglalkozásokat tartottak a gyermekek számára, az egyesület az idén a közlekedésbiztonsággal összefüggő játékos feladatokra fektette a hangsúlyt, a legkisebbek pedig trolibuszos, vagy villamosos kifestővel tölthették el az időt. A legnagyobb attrakciót a BKV által biztosított Ganz-Solaris trolibusz jelentette, amelyet a látogatók a nyitást követően azonnal birtokba vettek. Nem csupán a legkisebbek, hanem szüleik is kitartóan állták végig a kigyózó sorokat, hogy 1-2 percre beülhessenek az izgalmas vezetői ülésbe és kipróbálhassák a kapcsolók, pedálok és a kormány kezelését.



CSALÁDI NAP A VFSZ-NÉL

A Villamos Független Szakszervezet sok éve már, hogy megrendezi családi napját. Erre idén május 11-én, szombaton került sor a Gyáli Peremvárosi Horgásztó partján.



Legkorábban, reggel hétkor a horgászoknak kezdődött a nap, hisz ők korán versenyre keltek, de utánuk folyamatosan érkeztek a családok a helyszínre. A szakszervezet bérelt autóbuszokkal szállította a helyszínre a résztvevőket, így azoknak sem kellett aggódniuk, akik az ebédre kínált ropogós grillcsirkét hideg sörral kívánták leöblíteni. Még a délelőtt érkező kósa zápor sem tudta lemosni az arcokról a mosolyt, nem beszélve az arcfestő hölgyek alkotásairól, akiket a gyerekek villámgyorsan körülvettek. Az elkészült „cicákat”, „kutyákat”, „lepkéket” ezután a légvárak a kalandpark és lovak csábították egy kis extra mozgásra, pihenésképpen pedig egy alapítványi autóbuszban felállított, 18 méter hosszú terepasztalon kanyargó mozdonyokat és vonatokat, illetve igazi tűzoltóautót csodálhattak meg.

A nagyobb gyermekek nagy kedvence a lőtér volt, de a legbátrabbak felmászhattak egy 6 méter magas mászófalra, és lecsúszhattak egy drótkötélpályán is. A felnőtteket ingyenes orvosi szűrővizsgálatok, tanácsadás várta.

Amikor megkezdődött a tombolasorsolás, az íjászok, a lovasok, az arcfestők, a légvárak egy kis pihenőhöz jutottak. A gyermektombolán minden résztvevő kapott egy-egy apró ajándékot, a szülők pedig kerékpároknak, házimozi rendszernek, laptopnak, tabletnek, edénykészletnek és egy robogónak örülhettek.

A családi nap igazán jól sikerült, mindenki jól érezte magát, akik pedig a reggeli felhők miatt nem mertek elindulni, sajnálták, hogy kihagyták a rendezvényt. Őket – és persze mindenki mást is – várjuk jövő májusban újra!

Gyebrár István



fotók: Czabalay László

MÁTYÁS PALÁSTJA

– avagy régiből újat

Az elmúlt években óriási népszerűsége tettek szert a BKV nosztalgiajáratai, amelyekre rengeteg utas vált jegyet, ha feltűnnek a budapesti síneken, utakon. Ahhoz, hogy a MVIII-as HÉV, a 180-as Ikarus, vagy az idei nyár főszereplői – a 2624-es 436-os, 611-es villamosok – régi fényükben, korhűen közlekedhessenek, sok ember lelkes, közös munkájára van szükség. De hogyan lesz a régiből új? És egyáltalán: mi a régi?



– Ez egy nagyon érdekes kérdés – mondja Rózsahegyi Károly, a II. Vontatási Szolgálat vezetője. – Vegyük például Mátyás király palástját. Ha eredeti állapotában szeretnénk megőrizni, vajon benne hagyjuk-e a borfoltot, amellyel valaki egyszer leöntötte? Hisz az is a történetének része, csak így kevésbé elegáns, ha viszont kimossuk, akkor már nem az eredeti állapotában őriztük meg... Akkor is nehéz meghatározni, hol a határ, amikor egy számtalanszor átalakított, már roncs villamosból újra működőképes járművet szeretnénk készíteni.

Talán kevésbé közismert adat, hogy a BKV tulajdonában 163 olyan jármű van, amely műtárgynak minősül. Ezek felét a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal helyezte védelem alá a Műszaki és Közlekedési Múzeum vizsgálata alapján, a többit saját hatáskörben a BKV múzeumi csoportja minősítette annak. Az eljárás után ezekre a járművekre különleges, a KÖH és a BKV saját hatáskörében kiadott szabályai vonatkoznak, értve ezalatt tárolásukat, állapotmegőrzésüket, felújításukat, üzembe helyezésüket és a mindezzel összefüggő dokumentáció kezelését is.

Replikát építünk

A 80-as években egész Kelet-Európa járműfelújítási lázban égett, ráadásul 1987-ben ünnepeltük a villamos 100 éves évfordulóját. Ebben az időben azt tűzték ki célul a szakemberek, hogy a járműveket abba az állapotba állítsák helyre, amelyben forgalomba helyezésükkor voltak. Később, a 90-es években felújított kocsik is rendre a szentendrei múzeumban kötöttek ki, ám kettő – a 436-os és a 611-es - bent maradt a Ferencváros kocsisíznben, és alkalmanként nosztalgiamenetekben vett részt.

– Az elmúlt öt évben aztán egyre intenzívebb lett a nosztalgiatevékenység, ezért ma már úgy szeretnénk helyreállítani a járműveket, hogy azok újra forgalomban közlekedhessenek. Így sok olyan alkatrészt kell beépíteni, amely nem korhű. A régi kábeleket például, amelyeket elloptak, nem tudjuk és nem is akarjuk pótolni, mert tűzbiztonságilag elfogadhatatlanok. Ilyen szempontból

Az amszterdami villamos

A 2624-es kocsit 1906-ban gördült ki a gyárból, az 50-es évek végén nyerte el mostani formáját, és egészen a 80-as évekig szállította az utasokat. Leselejtezése után egy holland gyűjtő, Willem Ballman vette meg, majd 2004-ben egy „civil” villamosbarát, Varga Ákos Endre kitartó munkájának gyümölcseként visszaajándékozta azt a BKV-nak. Tavaly, a villamosközlekedés megindulásának 125. évfordulójára állítottuk helyre. A cél az 1979-es állapot megőrzése volt, mert ebből az időszakból ilyen formavilágú kocsit csak ez az egy maradt meg.

– Ez volt az első felújítás, amelyet nem a járműjavító, hanem mi végeztünk el – meséli Czabalay László, technológus, aki a korhűségért felelt. – Azért választottuk ezt, mert – bár nagyon le volt harcolva – működőképes állapotban volt. „Csak” rendbe kellett hozni. Ez a „csak” gyakorlatilag a teljes, elemeire való szétszedést és összerakást jelentette. Az egyik legnehezebb feladat a tető volt, mert az annyira szétrohadt és összerakást jelentette. Az egyik legnehezebb feladat a tető volt, mert az annyira szétrohadt és összerakást jelentette. Az egyik legnehezebb feladat a tető volt, mert az annyira szétrohadt és összerakást jelentette. Az egyik legnehezebb feladat a tető volt, mert az annyira szétrohadt és összerakást jelentette.

– A korhűségben sokat segítettek a BKV Rajztárában (*Igen, ilyen is van! – a szerk.*) vagy a saját gondozásunkban lévő műszaki rajzok, de a legtöbb alkatrészt korabeli fényképek alapján rekonstruáltuk, és akár saját kezűleg újra is gyártottuk. Nagyon büszke vagyok az utastérben lévő feliratokra és matricákra, amelyeket én festettem meg, illetve rajzoltam és nyomtattam újra. Amikor készen lettünk, egy olyan oktatóval ellenőriztettem az eredményt, azt, hogy úgy viselkedik-e a pályán, ahogy régen, aki annak idején vezette is ezt a kocsit. Ez fontos visszajelzés számomra. A legnagyobb élmény persze az volt, amikor a kocsit, sok év után először, ismét önerőből mozgalt meg. A próbautakat még titokban, az éjszakában végeztük, ám végül sikeresen megkaptuk a hatóságtól az engedélyt a nosztalgiaüzemre. Azóta a 2624-es sikerrel teljesít forgalomban is, sőt! Ő az első és eddig az egyetlen két tengelyes, hegyipályás közlekedésre alkalmas nosztalgia villamos.

Szívük-lelkük benne van

Mára kialakult egy biztos, 15-20 fős csoport, akik lelkesen vesznek részt a felújítási munkában. Legutóbb, amikor a 2624-est kellett felújítani, Zugló kocsisízn műszakjával egy év

alatt sikerült rendbe hozniuk az „amszterdami” villamost (*Isd. keretes írásunkat*), amely azóta is Budapest sínjeit rója. – Szerencsére vannak idősebb szakemberek, akik még a forgalomban dolgoztak velük, de jelentős azoknak a fiataloknak a száma is, akiknek ez a szenvedélyük. Nagyon jó ilyenkor kilépni a mindennapi rutinból, ebbe szívüket-lelküket beleteszik a kollégák, akár munkaidőn túl is. Persze sokan firtatják a felújítások megtérülését, de ez csak gazdasági szemmel nézve nem egykönnyen lesz nyereséges vállalkozás. A marketing-érték azonban, amit képvisel, nem mérhető pénzben. Egy ekkora cég büszke kell, hogy legyen a múltjára, és meg kell, hogy őrizze, mutassa azt az utókornak.

–ohb–



Viszlát EV – Szervusz Alstom



ДО СВИДАНИЯ EV!

„Viszlát, orosz metró!” Ezt jelenti a cirill betűs szöveg, amelyet e sorok írója már csak a Google fordítójának segítségével tudott elolvasni. 43 évvel ezelőtt ugyanis – amikor az első szovjet szerelvény begördült a budapesti alagútba – még a világon sem volt. Nem úgy azok a szakemberek, akik 1970-ben útnak indították a kocsikat, végigkövették pályájukat, hogy idén végleg elköszönjenek tőlük. Ők értik a címet...



Ilyen *Bata István* is, aki 1964-ben került az épülő metróhoz, mint villamos üzemmérnök. A Földalatti Vasúti Vállalatnál a legfőbb gond ekkor még a tervezés és az építés volt, így – írd és mondd! – két és fél ember foglalkozott az üzem-előkészítéssel. Egy fiatal közlekedésmérnök, Balogh László, egy idős épületgépész-mérnök, Emhő László és a nyugdíjas Béla bácsi. Bata Istvánnal kiegészülve ez az ún. gépészeti csoport felelt a jármű-, és technológiai berendezések beszerzésért és a metróüzem kiépítéséért.

Nem villamos, nem vasút

– Mindent mi magunk találtunk ki, hisz abban az időben fogalmunk sem volt, mi az a metró, eszik-e vagy isszák – meséli Bata István. – Nem villamos, nem nagyvasút, inkább valami a kettő között. Ilyen volt a HÉV, így a járműbeszerzésnél – a jármű élettartamát illetően – ezt állítottuk magunk elé példának. A HÉV-járművek becsült élettartama 2 millió kilométer – hát voltunk olyan bátrak, hogy a metrókocsikra is ezt irányoztuk elő.

A beszerzésnél három lehetőség merült fel: a hazai gyártmány, a tőkés-, és a szocialista import. Az első – bármilyen furcsán hangzik is ma – nem volt eleve elvetélt ötlet. Az '50-es évek elején, amikor elkezdődött az alagútépítés, még emellett tették le voksukat a döntéshozók, így 1953-ra a Ganz Vagongyár le is gyártott két prototípust a moszkvai metrókocsik alapján. Ezek a Népliget mellett sikeresen elvégezték futáspróbájukat. Azonban egy évvel később az alagútépítés félbeszakadt, tárolóba helyezték



A Kossuth-tér átadása

őket, és ott is maradtak egészen 1972-ig, amikor leselejtezték őket. A '60-as évek megváltozott viszonyai között ugyanis már nem vállalta a Ganz-MÁVAG a gyártást, ezért importra szorultunk. Kértünk árajánlatokat a „tőkés Nyugatról” is, ám valuta hiányában ez szóba sem jöhetett. Így a Moszkva melletti Mityiszi Gépgyár – a Szovjetunió egyetlen üze – vállalta az első 50 darab Ev típusú metrókocsi szállítását. Ez az üzem szállította a motorkocsikat a moszkvai metró számára is.

Speciálisan magyar

– Ezek a kocsik az akkori szovjet ipar legkorszerűbb termékei voltak, ami azt jelenti, hogy nem tudott volna senki szebbet, jobbat építeni – értékeli a döntést Bata István. – Objektíven nézve közepes kategóriájú szerelvénynek mondanám őket, de tény: az elmúlt 43 év alatt csaknem a dupláját futották a tervezettnél, és eközben jármű-meghibásodásból származó baleset egy sem történt, forgalomveszélyes helyzet pedig egyetlen egyszer állt elő. (*Vonatszakadás a 2-es vonalon 1991-ben – a szerk.*)

Az első négy (100, 101, 102, 103 pályaszámú) motorkocsi 1968 februárjában érkezett meg Budapestre, ahol megkezdték a gyártó által előírt, 100 ezer kilométeres próbaútjukat. Mindezt az Őrs vezér tere és a Pillangó utca között kialakított 1 kilométeres (!) próbapályán, öntöttvassal megterhelve. Oda-vissza, éjjel és nappal futottak a kocsik, hogy decem-

ber végére teljesítsék a távot, s ezalatt egyetlen lakossági panasz sem érkezett! Mindenki nagyon várta már a metró...

– A próbaútást sikeresen befejeztük és semmilyen konstrukciós változtatást nem kellett végrehajtani a kocsikon. Igaz, speciális igényeinket már a gyártás során teljesítették. A legfontosabb különbség az volt, hogy míg az orosz nyomtáv 1524 mm, a magyar 1435. Ebből következően a forgóvázon, hajtómotorokon és a kerékpárokon átalakításokat kellett végezni. Átalakították az áramszedőt is, mivel a harmadik sínes rendszerben a szovjetek a harmadik sínt felfüggesztették, míg mi alulról támasztottuk meg.

Nem annyira jelentős, mint inkább látványos volt az a változtatás, amelyet 1975-től, az utaspanaszok hatására tettek. Addig ugyanis csak rögzített, az ülésorok felett és előtt futó kapaszkodók voltak a kocsikban, de az utasok ezeket magasnak találták, és hiányolták őket az ajtók közeléből. A „mozgalom” élére állt egy híres író is, így pótlólag beépítették a ma is használt lengőkapaszkodókat.

„Itt van Brezsnyev és Kádár!”

Mindeközben folyt a szakemberek kiképzése. Nyolc metróvezető, négy mérnök és három technikus fél évig tanulta a szakmát Moszkvában, hogy hazaérve kiképezhessék a leendő metrósokekat. A próbapálya tökéletes terepnek bizonyult nemcsak a járművezetők, de a karbantartók kiképzésére, az üzemi gyakorlat

megszerzésére és a vasútüzemi berendezések tesztelésére is. 1970. április 3-án hajnalban, 4 óra 10 perckor útjára indult az első szerelvény...

– Hat óra felé már kezdtek jönni az utasok, és nyolc órától üzemzárásig annyian voltak, hogy a Deák téri állomásnál a Bárczy István utcáig kettes, hármas sorokban álltak. Azokban az években külföldi delegációk jöttek-mentek, s ha Magyarországra érkezett egy magas rangú diplomata, biztosan meglátogatta a metró. Volt olyan esztendő, hogy több állam- és kormányfő járt a metrónál, mint az ENSZ-ben. Akkor is engem hívtak, amikor 1972 decemberében a parlamentben tárgyalt Brezsnyev, Gromiko és a kísérete. Nem értettem, mi ez a sietség, erre felvilágosítottak: „Tíz perc múlva itt van a Brezsnyev, meg a Kádár!”

Túlzás nélkül állíthatjuk, hogy az orosz metrók történetének írója és rendezője is volt Bata István. Ám a 43 évvel későbbi búcsú kicsit sem szomorú: mint mondja, az elmúlt években rengeteget fejlődött az irányítástechnika, itt volt az ideje a korszerűsítésnek. S hogy milyen az élet? Az Alstom-történet születéséből sem maradhatott ki. A 4-es metró alagútépítéséhez ugyanis ő készítette a biztonsági irányelveket, ő magyarította az Alstom szakmai pályázati anyagát és részt vett a próbaútakon is. Ahogy írták róla: „öt örökre rabul ejtette az alagút.”

OHB



Vadonatúj metrókocsik sorakozója

FORMARUHÁK A VILÁGBÓL

14 ORSZÁG, 21 VÁROS, 30 REND RUHA



Idén is különleges, a városi közlekedést rendhagyó módon bemutató kiállítással készültünk a Múzeumok Éjszakájára. Munkatársaink július 28-ig megnézhetik, milyen formaruhában dolgoznak kollégáik a világ számos városában, például a divat fővárosában Párizsban, illetve Londonban, a szomszédos Bécsben vagy éppen Dél-Amerikában, Chilében. A nagy érdeklődésre való tekintettel, a kiállítás meghosszabbítását tervezzük.



A kiállítás-megnyitó után Rodrigo Nieto, Chile magyarországi nagykövete levélben értékelte, és köszönte meg a tárlatot:

„Ma meglátogattam itt Budapesten a Földalatti Vasúti Múzeumot, amelynek formaruhakiállításán a mintegy 30 európai uniformis mellett a Metro de Santiago egyenruhája is látható. Megnézhettük az első budapesti földalatti vasúti kocsit is, amely igazán lenyűgöző. Beszéltem a múzeum felelősével, aki kifejezte nekem hálását köszönetét, amiért a Metro de Santiago részt vesz a kiállításon. Ahogy belépünk a kiállításra, a Metro de Santiago egyenruhája rögtön jobbra az első helyen látható. A múzeum Budapest belvárosában, a Deák téri aluljáróban még a régi földalatti egy vágányszakaszát is magában foglalja, miután azt a szakaszt felhagyták az 1-es vonal módosítása és a 2-es vonal építése során. Igazán érdekes. Köszönöm az értesítést, mert az ilyen kiállítások híre nem mindig terjed széles körben, és nehéz időt szakítani a múzeumlátogatásra.

Üdvözlettel: Rodrigo Nieto, Chile Magyarországi Nagykövete”

RÉGI KOROK DIVATJA

Kis egyenruha-történelem

Talán sosem gondoltunk még rá, de az egyenruha nemcsak a napi munkavégzés elengedhetetlen eszköze, hanem a cég arculatának egy fontos eleme, sőt a városkép szerves része is. Ráadásul komoly, a tömegközlekedés legkorábbi éveitől számított történelme van.

„Minden alkalmazott, ki szolgálatában a közönséggel érintkezik, rangfokozatának megfelelő egyenruhát kap, melyet tisztán és jó karban tartani és a szolgálatban viselni tartozik. Ezen egyenruhák a budapesti közúti vaspálya társaság tulajdonát képezik, az alkalmazottak által állandóan jó karban tartandók, szolgálatból való kilépés vagy elbocsátás esetében pedig tisztán és jó karba helyezve visszaszolgáltatandók.” – írta az 1866-tól lövasutat, később HÉV-et és villamost is üzemeltető Budapesti Közúti Vaspálya Társaság szabályzata. Az első világháború végéig a budapesti tömegközlekedés képét részvénytársaságok piaci alapú versenye határozta meg, vagyis a megjelelésre fokozottan ügyeltek a cégek.

Katonás megjelenés

A háború után, az 1923-ban létrehozott Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSZKRT) idején a „katonás” megjelenés és jellem került előtérbe, ami számos kritikát kapott - nem is annyira az utazóközönségtől, mint inkább az utókortól. Persze a kocsivezetőket, kalauzokat, ellenőröket bepanaszoló utasokat sem kellett féltetni, ugyanis az említett alkalmazottak sapkájukon sapkaszámot viseltek, amit könnyedén felírhatott pár suhanc is, hogy borsot törjön a szomszédban lakó kalauz orra alá. Nem meglepő, hogy a beszélt-egyenruhának ez a mára már szokatlan jellemzője váltotta ki a legtöbb vitát a beosztottak és a vezetők között, majd ez lett a munkásmozgalom híveinek egyik legfontosabb vesszőparipája is. Mindennek a második



Kalauz téli egyenruhája a 20-as évekből

világháború vetett véget, ugyanis 1949-ben a BSZKRT szétdarabolása után több vállalatot hoztak létre a budapesti tömegközlekedés lebonyolítására. Az ötvenes években az utazóközönséggel való érintkezés szabályai között az egyenruhánál is hangsúlyosabban jelent meg, hogy a dolgozók munkája „a szocialista ember jellemformálásnak rendkívül fontos része” – írta az FVV forgalmi dolgozóinak kézikönyve. A buszos, villamosos, HÉV-es vagy éppen a hajós vállalatnál természetesen különböztek az egyenruha-ellátás feltételei, ahogyan a dolgozói juttatások vagy éppen a bérek is.

Fésűs zubbony, kord öltöny, hajháló

Mivel a vállalatokat csak 1968-ban egyesítették a BKV égisze alatt, így nem csoda, hogy az egységes Kollektív Szerződés megalkotása még évekig húzódott. Akkor viszont 25.611 dolgozóra írták elő többek között az egyenruha és munkaruha viselésének szabályait. Az 1971-ben kiadott KSZ szerint „A vállalat egyenruhát kizárólag a szolgálati rendjének

„Az egyenruha alapértelmezésben téli köpenyt, téli és nyári öltönyt, téli és nyári sapkát és ingzubbonyt jelentett. A munkaruha térd és könyökfolttal készül.”

és fegyelmének fenntartása érdekében az utazóközönséggel, illetve a lakossággal állandóan érintkezésben levő dolgozók részére biztosít a Kollektív Szerződés 2. sz. melléklete alapján.” Az említett melléklet szerint például a Forgalmi Igazgatóság beosztottai posztó köpenyt, fésűs vagy tropikál zubbonyt, nadrágot (a nők szoknyát) és sapkát, továbbá ingkabátot kaptak. Egy villamosvezető nadrágjának kihordási idejét két évben határozták meg, a buszvezetőké két és fél, a pályamesterkéét három évben. A hajókon dolgozók kord öltönyt, fehér és kék sapkát, nyári nadrágot is kaptak. A jegyellenőrök orkáncabátban és ún. polgári öltönyben is részesülhettek, a HÉV forgalmistáinak pedig vörös sapka járt még. Az egyenruha alapértelmezésben téli köpenyt, téli és nyári öltönyt, téli és nyári sapkát és ingzubbonyt jelentett. A munkaruha térd és könyökfolttal készül. Ha emlékszünk még, hogy korábban például felmondáskor az egyenruhát vissza kellett adni a cégnek (máskülönben levonták az árat a dolgozó béréből), akkor bizony 1971-ben komoly juttatásnak számított, hogy a kihordási idő letelte – általában két év – után a dolgozók ingyen megkapták azokat. Természetesen a visszaéléseknek gátat szabtak azzal, hogy „a dolgozót a részére kiadott egyenruháért, munkaruháért, azok elvesztése, szándékos vagy gondatlan megrongálódása esetén anyagi felelősség terheli. Az okozott kárért a kártérítés összegét a dolgozó munkabéréből le kell vonatni, és a dolgozóval közölni kell a kártérítés összegét.” Ahogyan az is nagy szó volt, hogy egyenruhát ugyan nem, de például munkaköpenyt a vállalatokhoz nagy számban érkező ipari tanulók is kaptak - a BKV óvodai dolgozói, konyhavezetői pedig hajhálót.

A saját óvodák bezártak, a kocsikon rég megszűnt a kalauzi szolgálat, eltűntek a szigorú rangjelzések, a tarka vállapok. Az egyenruha viszont maradt az, ami másfél évszázaddal ezelőtt is volt: a társaság arculatának egyik legfontosabb eleme, az utazóközönséggel, a turistákkal való kapcsolat leginkább szembetűnő része, egyfajta cégére a BKV-nak és a fővárosnak is.

–zsg–



BSZKRT: A sapkaszám sok vitára adott okot



A hetvenes években a miniszoknya is az egyenruha része volt

LÁTOGATÁS ANGYALFÖLDÖN

Július 6-án megtelt Angyalföld: a nyílt napon kicsik és nagyok nézelődtek, játszottak, ismerkedtek a kocsiszin életével, járműveivel, történetével. A színes programok egész nap várták a látogatókat, akik ezt a hétvégét a közlekedés jegyében szerették volna eltölteni.

Kollégáink gondoskodtak róla, hogy a család minden tagja jól érezze magát. Míg a szülők szakmai vezetés mellett járhatták végig a kocsiszint, a legkisebbek a babaklubban játszhattak, a kicsivel nagyobbak pedig a kreatív klubban alkothattak. Készült ott hűtőmágnes, Combinó-makett, de nagy sikere volt a BKV-egyenruhás öltöztető babáknak is. A hóseprőre, a „mukira”, a hajtányra és a magyar Vasúttörténeti Park sínbiciklijére mindig hosszú sor várakozott, az aznap közlekedő nosztalgiajáratok közül pedig a bengáli villamos volt a legnépsze-

rűbb. A történeti kvíz és a közlekedési teszt kitöltői – ha a feladatok után járó összes pecsétet megszerezték – BKV-s ajándékkal lettek gazdagabbak. A csaknem kétezer érdeklődő élményekkel telve távozott, mi pedig köszönjük a szervezőknek és a kocsiszin kollégáinak a lelkes munkát! Reméljük, még sokszor nyílnak meg a telephely kapui és ismét lesz lehetőség ilyen kötetlen, vidám találkozásokra.

–ohb–



(BE)KÖTÖTT PÁLYA

A Nyilvános Kötés Világnapján, június 13-án gerillakö-tők szállták meg a 49-es villamost és színes fonalakból készült különleges kézimunkákkal díszítették fel. Az ily módon behorgolt Tátra az utasok és a kollégák nagy örömére addig közlekedik a forgalomban, míg el nem rongyolódik az alkotások.



A Pánczki Jutka által vezetett csapatban kismamák, nyugdíjasok, idős és fiatal hölgyek egyaránt vannak, legtöbbször a Kézimunkások Szakszervezetének tagjai, és persze saját bevallásuk szerint is megszállottak. A saját maguk által horgolt munkákkal tetőtől talpig feldíszítették belülről a villamost: összesen harmincnégy ülőhelyet borítottak be, gyermekszarkot alakítottak ki a babakocsi-beállónál, de kerültek pókok, virágok, terítők az oldalfalakra, kapaszkodókra, jegilyukasztókra és a plafonra is. Az ötlet egyébként nem példa nélkül való, más országokban kötöttek már be teljes buszt és tankokat, sőt nemrégiben még a berlini metró is, hogy így színesítsék meg a közlekedők mindennapjait.

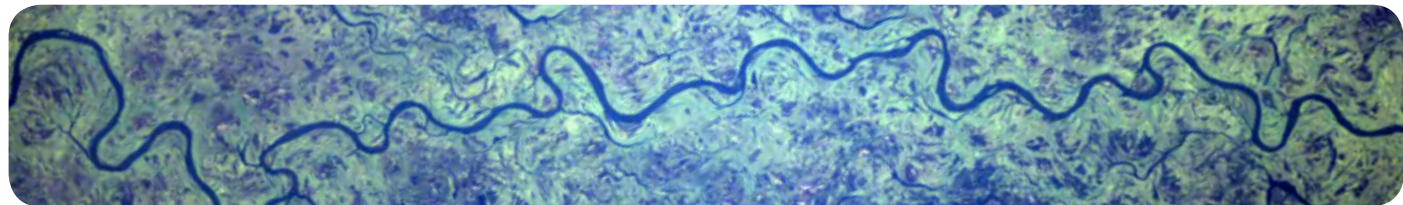
–ohb–



Míg a baba alszik, készül a gyermekszark



EURÓPAI HAJÓÚT



A folyami utazás vagy a csatornahajózás egy igazán különleges formája annak, hogy az ember világot lásson. Egy emberarcú közlekedési forma, amelyet manapság már csak turisztikai céllal vesz igénybe az utazó. Pedig a klasszikus európai útvonalakat végigjárva felsejlik egy darabka múlt, amikor ezek még embereket, városokat, világokat kötöttek össze. S miközben az utas céljához tartott, feltárult előtte a természet sok-sok csodája. Ezekből a vízi utakból mutatunk most be 10-et. Listánk szubjektív, a sorrend nem a rangsort mutatja!

ELBA – KALANDOZÁS NÉMETORSZÁG KELETI FELÉN Az Elba Közép-Európa második legnagyobb folyója, Németország és Csehország területén áthaladva az Északi-tengerbe ömlik. Az utazó, ha hajózásra adja fejét az Elbán, akár Berlinből indulva szelheti át Drezdát is, miközben számos lenyűgöző barokk palotát és kertet láthat.



GÖTA-CSATORNA – KERESZTÜL SVÉDORSZÁG SZÍVÉN Európa egyik elfeledett folyami útja, amely keresztülvezet Svédország szívéén, Göteborgtól egészen Stockholmig. A Keleti- és az Északi-tengert összekötő csatorna hossza a Wetter- és a kisebb tavakat is beleszámítva 205 km, mélysége mindenütt 2,97 méter és 58 zsilip van rajta. A csatornát Platen gróf kezdeményezésére 1810 és 1832 között mintegy 14 millió koronaért építették.



VOLGA – OROSZORSZÁG VAD VIDÉKEIN Hajózni Európa leghosszabb és legbővebb vízü folyóján igazán egyedi élmény. Az utazó felfedezheti Oroszország gazdag történelmi kincseit, de a Volga mentén rácsodálkozhat Oroszország egy másik oldalára is: sűrű erdővel szőtt szigetekre, apró nyaralókra, csendes, lelket megnyugtató tájakra.



PÓ FOLYÓ – UTAZÁS OLASZORSZÁG ÉSZAKI SZEGLETÉBEN A Pó folyó, bár Olaszország leghosszabb és legjelentősebb folyója, listánkon mégis elég rövidnek számít. A rövidegért Észak-Olaszország festői tájai, építészeti remekei kárpótolják az utazót, hiszen a Pó-völgyben a reneszánsz építészet legszebb kincsei láthatók. Ha még ez sem lenne elég, akkor még mindig ott van Velence, amely csak 50 kilométerre fekszik a folyó torkolatától.



HAJÓZÁS A TULIPÁNOK FÖLDJÉN A hajózás életforma Hollandiában, így ez a legalkalmasabb módja annak, hogy felfedezze az utazó a gyönyörű országot. Nincs is nehéz dolga, hiszen az tulipánok földjét kiterjedt csatornahálózat színesíti. Könnyű barátságot kötni a holland néppel útközben, pillanatok kérdése megszeretni az utat végig kísérő szélmalomokat, és élvezni az új kikötők modern létesítményeinek kínálatát.



DOURO – BOROK MENTÉN Európa egyik kevésbé ismert folyója a Douro. Pedig ha tudnánk...! Az északi hegyvidéken kanyargó Douro folyó Portó városánál torkollik az Atlanti óceánba, de ezelőtt még Észak-Spanyolország és Portugália festői borvidékein folyik keresztül. A borvidék terebélyes szőlőültetvényekkel, varázslatos völgyekkel, erdőkkel, kastélyok és kolostorok maradványaival, nyugalmas folyópartokkal, jellegzetes portugál udvarházakkal, festői, rusztikus falvakkal, magányos kápolnákkal várja az utazót.



GUADALQUIVIR – ANDALÚZIA TÁJAIN Az Andalúzia tájait át-szelő körutazás színpompás élmény. A lenyűgöző folyó elvisz Sevil-lába és Jerezbe. Nagyszerű lehetőség, hogy Spanyolország európai részének legdélebbi tájegységében hajózva megismerje az utazó e páratlan ország kultúráját és borait.



DUNA – NEM CSAK HAZA BESZÉLÜNK Sok országot szelhet keresztül az, aki a Dunát választja úttestnek. A Magyarországot is érintő folyón hajózva látható Passau, Linz, Melk, Bécs, Pozsony és Budapest is. Az impozáns városok mellett sok-sok természeti csoda is várja a hajózt, elég a csak nekünk, magyaroknak oly kedves Dunakanyarra gondolni.



RAJNA – EGY KLASSZIKUS HAJÓÚT Európa egyik legfontosabb folyóján, Amszterdam és Basel, a svájci Alpok kapuja között járhat az, aki a Rajnát választja. Az út Hollandia, Németország, Franciaország és Svájc városait érinti. Már csak Köln és Strassbourg látványáért megéri, de a táj is rendkívül változatos: a holland IJsselmeer-tavon keresztül, majd a misztikus Loreley-szikla mellett halad a hajó, végül a Moselle melletti meredek szőlőterületek végtelensége nyűgözi le az utazót.



RHÔNE – AMI ÖSSZEKÖT Dél-Franciaország legjelentősebb folyója, amely a történelem folyamán mindig - és még ma is - fontos kereskedelmi útvonalnak számított. Lyon, Valence, Avignon és Arles városa, valamint Fos-sur-Mer és Marseille tengeri kikötője között folyami hajók közlekedhetnek rajta. Mindazonáltal a Rhône veszélyes útvonalnak számít nagy sodrása miatt. Egyes szakaszon, ahol a folyó sebessége a 10 km/h-t is elérheti, nappaloként hajózási tilalmat rendelnek el. A folyó Svájcban ered, a Nyugati-Alpokban, 1753 m magasan, majd Port-St-Louis-du-Rhône-nál, nagydeltával torkollik a Földközi-tengerbe.



MESÉS BKV

Mit keres egy eszkimó kisfiú Budapesten, ráadásul rövidnadrágban? És még tömegközlekedik is!? Ezt már igazán nem tudtuk megemészteni, így muszáj volt utánajárnunk. A válaszokat **Gévai Csilla** írótól és **Baranyi (b) András** illusztrátortól kaptuk meg, akikkel a most megjelent, **Amíg utazunk** című könyv kapcsán beszélgettünk. A mesék írója Csilla, a gyermekourunkat idéző rajzokért pedig Andrásnak lehetünk hálásak.

Az író már kiskorában nagyon szeretett utazni. Sokszor szállt fel ismeretlen buszokra, hogy megnézzze, milyen Szentendre, Csepel vagy Óbuda: „Furcsa villamosok jártak akkor, furcsa emberek szálltak fel, furcsa volt a hangulat – emlékezik Csilla. – Már akkor is nagyon szerettem Budapestet, és ez azóta sem változott. Sokkal több van benne, mint amit megmutatunk belőle a gyerekeknek. Éppen ezért nem csak a járművekről szól ez a könyv, hanem egyfajta városbemutató is.”

„Járműves kattanás”

Mindkettejüknek kicsi gyermeke van, Csillának kettő, Andrásnak egy. Mivel Csilla kislánya a lovak iránt jobban érdeklődik, mint a közlekedés iránt, kisfia pedig kicsi még a járművekhez, gyakorló szülőként András élte át a „járműves kattanást”: kisfia első szavai között volt az áramszedő. Igaz, az idő múlásával átlépett a Csillagok háborúja univerzumába, de édesapja mesekönyve azért még tudott neki újat mondani.

És hogy miért pont Nanuk, az eszkimó kisfiú jön Budapestre? Azért, mert Csilla kultúrantropológusként végzett, és imádja az eszkimó kultúrát. S bár ebben a részben nem mi utazunk hozzájuk, hanem Nanuk ismerkedik meg a magyarokkal, arra azért külön figyeltek, hogy Nanuk – ahogy egy igazi esz-



kimó is - mindig mosolyogjon. Sőt, a harmadik részben – mivel a könyv eredeti koncepciója három kötetből áll – a magyar gyerekek is eljutnak majd Alaszkába. Ott pedig a szereplők – és rajtuk keresztül a kis olvasók is – megismerkednek egy nagy utazás és egy távoli kultúra rejtelmeivel, amelyből persze nem maradnak ki az izgalmas közlekedési eszközök sem, mint például a motoros szán. Előtte azonban még jön a második rész, amelybe

bekerülnek az elsőből még hiányzó budapesti járművek is.

Eszkimó a piros metró

A könyv nem titkolt célja a szó-rakoztató tájékoztatás, információadás volt; játékosan, humoros formában megismertetni a gyerekekkel Budapestet és a tömegközlekedést. Megtudhatják például, hogy mi a különbség egy orosz metrószerszerv és az Alstom között, miért piros a metró, ha kék, megtanulhatják a helyes mozgólépcső-használatot, megismerkedhetnek a jegyek, bérletek külalakjával, bizonyos vonalakkal, viszonylatokkal... Csillának és Andrásnak rengeteget kellett nyomoznia ahhoz, hogy hiteles legyen a megjelenés, hiszen a gyerekek a legnagyobb kritikusok. Ők minden apró tévedést észrevesznek, és nagy lett volna a csalódás, ha vala-

melyik képen például egy szegedi villamos szerepel. A sajátos humor átjön a rajzokon is, András abszolút érti Csilla mondanivalóját, és kiválóan valósítja meg azt „Ablak Zsiráf-típusú” rajzain keresztül. Sikerült elérni a céljukat: a járművek érdekes története nem sikkadt el, azt nagyok és kicsik számára is élvezhetően jelenítették meg! Mi már nagyon várjuk a folytatást!

–fzs–

PROGRAMAJÁNLÓ

Programokban gazdag nyár köszöntött ránk, kedves Kollégák! Jöjjetek-menjetek, élvezzétek a változatos programokat, amelyeket összeválogattunk nektek!



FEZEN Augusztus első hétvégéjén érdemes ellátogatni Székesfehérvárra, ahol a „Fezen” néven elhíresült Fehérvári Zenei Napok keretében sok-sok kiváló zenekart és előadót láthattok/hallhattok.

A teljesség igénye nélkül egy kis ízelítő: Action, Ákos, Badár Sándor, Blind Myself, Brains, Cadaveres, Cry Baby, Deep Purple, EDDA, Eleven Hold, Európa Kiadó, Ganxsta Zolee & a Kartel, Hétköznapi CSALódások, Kiscsillag, Kowalsky meg a Vega, Mary Popkids, Nickelback, Pély Barna Trió, Péterfy Bori & Love Band, PASO, Pokolgép, Red Religion, Tankcsapda, Vad Fruttik, Zombori.

IDŐPONT: 2013. augusztus 1. péntek – augusztus 3. vasárnap **HELYSZÍN:** Székesfehérvár, MÁV Pálya, Bővebb információ: www.fezen.hu

CIRCUS MAXIMUS

A Fővárosi Nagycirkuszban Itália cirkuszcsoárdit tekinthetitek meg. A BKV-s dolgozók az U-jelű utazási igazolvány felmutatásával hétköznap 25%, hétvégén 40% kedvezményt kapnak az I. és a II. kategóriájú helyjegyek árából.

IDŐPONT: 2013. szeptember 1-jéig.

HELYSZÍN: Fővárosi Nagycirkusz

További információ: www.fnc.hu

FORMA 1

A férfi kollégák nagy öröme július 26. és 28. között (péntek-vasárnap) Forma 1 magyar nagydíj lesz Mogyoródon a Hungaroringen!

Bővebb információ: www.hungaroring.hu

MŰVÉSZETEK VÖLGYE

FESZTIVÁL A már jól ismert kapolcsi összművészeti fesztivál a Balaton közelében kellemes, családi, barátságos hangulattal, izgalmas, hagyományörző programokkal, kézműves vásárral, néptáncos előadásokkal, koncertekkel várja az érdeklődőket.

IDŐPONT: 2013. július 26. péntek – augusztus 4. vasárnap **HELYSZÍN:** Kapolcs Bővebb info: www.muveszetekvolgye.hu

MESTERSÉGEK ÜNNEPE

A Népművészeti Egyesületek Szövetsége idén is megrendezi a Mesterségek ünnepét; a Budapesti Várban immár 27. alkalommal garantált a négy napon át tartó kavargó forgatag, a népművészet kitűnő mesterei, színpadi programok, népi játékok és persze gasztronómiai csábítások, de színpadi programok, koncertek és táncelőadások is várják a kicsiket és nagyokat. A rendezvény idei fő témája a gyapjú, annak minden feldolgozási fortélyával, formájával. Kirgizisztán népművészei vendégeskednek idén a rendezvényen.

IDŐPONT: 2013. augusztus 17. szombat – augusztus 20. kedd **HELYSZÍN:** Budapest, Budavári Palota és környéke, Bővebb információ: mestersegekunnepe.hu, www.nesz.hu

DEBRECENI

VIRÁGKARNEVÁL

A Debreceni Virágkarnevál több évtizedes múlttal tekint vissza. Az ünnepre a világ minden tájáról érkeznek művészeti csoportok, hogy megmutassák színes, különleges, egyedi produkcióikat a nagyközönségnek. A város ilyenkor valóban a karnevál központjává válik.

IDŐPONT: 2013. augusztus 16. péntek – augusztus 21. szerda, **HELYSZÍN:** Budapest, Budavári Palota és környéke, Bővebb információ: www.fonixinfo.hu



AZ OVI ELŐTTI UTOLSÓ NYÁR

„Egyesztendős voltam, épphogy elindultam. Aztán kettő lettem, épp, hogy megszülettem. Hároméves lettem, én voltam? Nem értem...”

Az első három év egy kisgyermek életében nagyjából a család védő, óvó, zárt világában telik. Boldog időszak ez mindenki számára, ezért nézünk mi szülők, nagyszülők bepárásdó szemmel a kis háromévesre, aki hamarosan kilép az otthon oltalmazó falai közül. Bármennyire is nehéz azonban megválni a kis lurkótól, nem tagadhatjuk, hogy egy három éves gyereknek már nem csak közvetlen családtagjai, hanem a hasonló korúak társaságára is szüksége van. Így tanul meg alkalmazkodni, érdeket érvényesíteni, közösségben élni. Itt nagyobb szüksége lesz arra, hogy mielőbb önállósodjon, vagy alkalmazkodjon az új helyzetekhez, személyekhez. Ahhoz, hogy ez az átmenet minél kisebb megrázkódtatást jelentsen a kis óvodásnak, a felnőtteknek kell nagyon odafigyelnünk arra, hogy a bennük élő félelmeket, az elszakadás okozta szorongásokat ne érzékeltessek a kicsivel. A gyermeknek biztosan nagy megpróbáltatás lesz az új helyzet, de egy kis felkészüléssel könnyebbé tehetjük számára a nagy lépést.

Gyakoroljuk az önállósodást!
Lehet és kell is gyakorolni azokat a dolgokat, amelyeket a kis ovistól elvárnak szeptemberben. Igyekezünk őt megtanítani önállóan kezni mosni, öltözködni, megteríteni, asztalnál étkezni. Milyen jó lesz majd ez a tudás, amikor napos munkájáért megdicséri az óvó- vagy dajka néni!
Rajzoljunk, fessünk, színezzünk!
Az ujjal- vagy ecsettel festés, tollal, ceruzával vagy zsírkrétával rajzolás mind elősegítik

a finommotoros mozgásfejlesztést, amelyre később nagy szükségük lesz az írás elsajátításához. Otthon legyen szem előtt minden olyan kellék, amely ezekhez szükséges, így gyakrabban jut eszébe leülni egy kicsit, alkotni”.

Látogassunk el az óvodába!
Ha van rá lehetőség, vigyük el többször is az oviba, hogy megismerje új környezetét. Emellett azonban sokat kell mesélni neki, beszélgetni vele az óvodáról. Mondjuk el, hogy ott vele egykorú gyermekekkel fog találkozni, játszani, és sok barátja lesz majd. Arról is beszéljünk, hogy az óvodában biztonságban lesz addig, amíg dolgozunk, hogy az óvónénik ott lesznek vele, és sok új dologra fogják megtanítani.

Fontos a napirend!
Már óvodakezds előtt két héttel érdemes úgy igazítani a programját, ahogy szeptembertől alakul: este korábban fekjödjön, reggel pedig időben ébresszük fel, hogy el tudjon készülni és jusson idő a reggelire is.

Mosolyogjunk!
Az elválás pillanata talán a legnehezebb, de nem szabad túl hosszúra nyújtani a búcsúzkodást. Mosolyogva búcsúzzunk el tőle, és biztosítsuk arról, hogy jövőnk érte és hazavisszük. Ha lehet, menjünk érte korábban az első napokban, és legyünk vele nagyon türelmesek. Hallgassuk meg élményeit, a frissen tanult verset, csodáljuk meg legújabb rajzait!

–kmt–

könyvajánló

MARGARET MAZZANTINI: ÚJJÁSZÜLETÉS

Cartaphilus Könyvkiadó, 2012

3490 Ft

Margaret Mazzantini olasz író, forgatókönyvíró és színésznő, eddig két könyve jelent meg magyarul. Az Újjászületés lenyűgöző, őszinte írás, ámulatba ejti, megdöbbeníti az olvasót – de nem azonnal. Az első oldalakon csupán egy izgalmas szerelem már-már egyértelmű, kiszámítható történetét kapjuk, kellemes nyári olvasmányként. Az első meglepetést aztán hamar követi a második, a harmadik, a sokadik...

Mazzantini sajátos hangulatot teremt a regényben, lélegzetállítóan ír a szerelemről, a gyermek utáni vágyról, és igen, arról is, hogy mi mindenre képes egy nő azért, hogy anyává váljon.

Nem könnyű olvasmány, de kihagyhatatlan – különösen annak, aki valamelyik jugoszláv utódállamba megy nyaralni, hiszen a történet jó része a Jugoszlávia széteséséhez vezető balkáni háborúk idején játszódik.

Az Újjászületés 2009-ben elnyerte a rangos Campiello-díjat, nem véletlenül.



apróhirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj 15.000 Ft BKV-s dolgozóknak.

Vezetés 2x27.000 Ft.

Óraanyag, házi feladat, KRESZ teszt cd ajándékba.

Tanfolyamok folyamatosan indulnak!
Tóth Zoltán Autóiskolában VII. Wesselényi 73.
(Rottenbiller u. - hoz közel)

További információ: 20/323-4688 (bármikor hívható), 1/321-7008
(H-K-CS: 13.00-17.00)

Hitelek!!!!

Személyi hitel .Passzív bar
Listásoknak. Nyugdíjasoknak,
75-Éves korban is.
100.000Ft-800.000Ft között
Cofidis hitel értékesítésre,
Szamlaképes partnereket
keresünk
Szűcs Sándor hiteltanácsadó
Tel: 06-30/841-0330
E-mail: hitelciti@gmail.com
www hitel-city.hu

ELADÓ vagy KIADÓ a Mammut (Fény u. Piac) mellett négy szoba hallos (irodának, vagy rendelőknek is alkalmas), magasföldszinti lakás igen nagy gyalogos forgalmú helyen! Tel.: 0630/6467574

ELADÓ Budán, a Margit hídnál 105 nm. 2,5 szoba-hallos csendes, olcsó rezsijú polgári lakás (A tetőtér is megvehető) A ház előtt sz.g.k.-beállóbból van. Ára:22. M.Ft. (Kisebb lakást beszámítok!) Tel.: 06/70/2100-553

ELADÓ vagy KIADÓ Déli pályaudvarnál kétszobás, felújított amerikai konyhás, csen-

des, berendezett, vízórási (Egy hölgy alberlőt várunk!) Tel.:06307163890

ELADÓ dupla telek (zárt kert) Pilisen, a vasútállomáshoz közel. 464 nöl/1600 m2. Irányár: 490 000 Ft. Tel.: 20/495 7664

ELADÓ Pilisen, Bp.-től 27 km-re az állomáshoz közel, csendes utcában, új, igényes, 3 szobás, 86 nm-es ház 21 nm-es lakható melléképülettel, 1800 m2-es telekkel. Ár: 10,9 M Ft. Tel.: 20/495 7664

ELADÓ a XIX. kerületben, Kispesten egy 345nm-es telken, 48nm-es fedett teraszos családi ház. Boltíves pincével, melléképülettel, rendezett kerttel. Ár: 20M Ft. Érd.: 70/236 2575

ELADÓ a XVIII. kerületi Lakatos lakótelepen, Kőbánya-Kispesttől 5 percre busszal, egy I. emeleti, 62 m2-es, 1 + 2 félszobás, félig felújított, nagy erkélyes (10 m2), ház központi fűtéses, családi házaz övezetre néző lakás. A lakás előnye, hogy az éjsza-

kai buszok 15 percenként járnak. Irányár: 10,2 M Ft, érdeklődni lehet: Gálszécsi Erika 24-288, 20/9330014 telefonon.

ELADÓ Veszprém megyében, Nemesahanyban, Sümegetől 20 km-re, 96m2 alapterületű, (2 szoba, fürdő, WC, konyha, nappali, kertre néző terasz) alapcincézt, központi fűtéses családi ház – tetőtér beépítési lehetőséggel – nagy kerttel (s további telekvásárlási lehetőséggel). Irányár 12.5 millió forint. A hirdetés megjelenése után elsőként jelentkező vásárló 500 000 Ft kedvezményt kap! Érdeklődni lehet +36 20 437 3157-es telefonszámon, vagy az olcsokucko@gmail.com e-mail címen.

ALBERLETBE KIADÓ Sziget-halmon egy családi ház, a ráckevei HÉV-től 5 percre, 40 000 Ft+ rezsiért. Egy havi kaució szükséges! Két szoba, konyha, zuhanyzó, wc van a házban, a víz fűtő kútból, a fűtés saját kandi-ló beállításával oldható meg, amelynek ára, amennyiben

kiköltözéskor a házban marad, a bérleti díjból levonható. A rezsi költség – villany - a fogyasztásnak megfelelően alakul. A szennyvíz derítőbe folyik, amelyet időnként szippantatni kell. Érdeklődni a 06706197442 és a 06706291975-ös telefonszámon lehet.

BALATONLELLE központjában a mediterrán tér közepében 4 szobás 12 férőhelyes (szobánként 3 ágygyal) nyaraló kiadó. A Balaton part 6-8 percre található. Az udvarban sütési-grillezési parkolási lehetőség van. Érdeklődni: bereczky.dora@velvet.hu Tel: 06 20 58 66 132

Eladó, elcserélhető 3szoba összkomfortos családi ház Sziget-halom központjában. A ház kialakításánál fogva pihenésre, vállalkozásra, kertészkedésre, állattartásra is alkalmas.Lakótér 70nm+12nm terasz. A tetőtér beépíthető. Szuterén 70nm, ami garáznak, műhelynek, irodának, üzletnek, stb. is alkalmas. Kert 780nm. Locsolás saját kútról megoldható. Csere esetén kisebb családi ház, 2 szobás panellakás beszámítható értékegyeztetéssel. Irányár: 14,5Mft Érdeklődni a 24226 melléken, illetve +36-70-77-36-875

VEGYES

ELADÓ üveges beltéri ajtó 210x88cm méretben (vadászajtó) 12 ezer Ft-ért. Tel.: 20/535 8162

ELADÓ sürgősen Hajdúszoboszlón üdülési jog. Ár meg- egyezés szerint. Érdeklődni a 20/220 3015 telefonszámon lehet.

ELADÓ áron alul, 30 ezer Ft-ért Fiat Palio 4 db új, 14-es

Cavident

az egészséges fogakért

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

30%-os nyári akció a BKV dolgozóinak és nyugdíjasainak.

**Minden porcelán korona 24.000,-Ft
A teljes fogászati állscontonként pedig
20000,- forinttal olcsóbb.**

**További rendkívüli kedvezmények
a www.cavident.hu oldalon.
Egészségpénztári kártyával
is lehet fizetni.**

**Kérjen időpontot a 461-6500 /29156
és /29155 melléken .**

acélfelni, ET 44 - es , 4 x 98 - as osztókörrrel. Telefon: 20/535 8162

VÁSÁROLNÉK alkalmi áron kisméretű, hordozható cse- répkályhát, emeletes ágyat és centrifugát. Telefon:06 70 349 2928

ELADÓ egy Siemens Club RM 722-es Retro rádiós magnó nagyon keveset használt (örökségből való), szinte új és mindene működ- dik! Tartozéka a „hálózati zsi- nóron” kívül még az eredeti használati utasítása! Csak komoly érdeklődők keres- senek akik szeretik és gyűj- tik a retro dolgokat! Az ár alku képes! Megegyezünk! (15.000 Ft.) Oravecz Gábor (+36-20/443-7697)

KEDVES OLVASÓINK!

Ha szeretné ingó és ingatlan va- gyontárgyait eladni, elcserélni, nálunk hirdethetnek! Várjuk friss apróhirdetéseiket 2013. szeptember 1-jéig a mozgasbanmagazin@bkv.hu, vagy a belsokommunikacio@bkv.hu címre!

Kérjük régi partnereinket, hogy a fenti címre írják meg, kívánják-e továbbra is megjelentetni hír- detéseiket. A régebbi hirdetések közlése csak azok megerősítése után áll módunkban.

A HÓNA- P KÉPE

fotó: Fábíán Gergely

KEDVES KOLLÉGÁK!

Továbbra is várjuk képeiteket a BKV mindennapjairól:

lehet ez humoros, kedves, megható vagy naturalista.

Küldjétek el nekünk – a legjobbat, a legjobbakat

pedig megjelentetjük!



MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2013. nyár
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Fodor Zsanett • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII.,Akácfa u. 15.
Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024 • mozgasbanmagazin@bkv.hu
Kiadja a BKV Zrt. 1072 Bp.VII.,Akácfa u. 15. • ISSN 1786-1845
Nyomdai munkálatok: Gyomai Kner Nyomda Zrt. • Felelős vezető: Fazekas Péter • Tel.: 66/887-400 • <http://www.gyomaikner.hu>

NOSZTALGIAJÁRAT SZOMBATONKÉNT

JÚLIUS

Nosztalgiavillamos közlekedik július 20-án és 27-én, illetve augusztus 24-én és 31-én a Deák Ferenc tér és a Batthyány tér között a Szent Gellért tér érintésével.

Indulási időpontok:

Deák Ferenc tér: 17:00, 18:15, 19:30, 20:30, 21:30, 22:30
(az utolsó járat a Szent Gellért térig közlekedik,
majd kocsiszínbe megy)

Batthyány tér: 17:30, 18:45, 20:00, 21:00, 22:00

AUGUSZTUS

Augusztus 3-án, 10-én és 17-én a Jászai Mari tér (2-es villamos végállomása) és Hűvösvölgy között közlekedik nosztalgiavillamos a Széll Kálmán tér érintésével, a 6-os és 61-es villamosok útvonalán.

Indulási időpontok:

Jászai Mari tér: 16:45, 18:00, 19:15, 20:30, 21:45

Hűvösvölgy: 17:20, 18:35, 19:50, 21:05, 22:15

Széll Kálmán tér (Hűvösvölgy felé): 16:55, 18:10, 19:25, 20:41, 21:55

Széll Kálmán tér (Jászai Mari tér felé): 17:41, 18:56, 20:11, 21:26, 22:37

A járatokon a menetdíj 500 forint utazásonként, a 3 és 14 év közötti gyerekek 300 forintos kedvezményes jeggyel utazhatnak, három éves kor alatt díjmentes az utazás.