

MOZGÁSBAN



XLV. ÉVFOLYAM

3. SZÁM



Jubileumi versengés

IK260.0.0: A legenda újra él

Metró 4: Fény az alagút végén

FOGASTÖRTÉNELEM:

SÁRGÁTÓL A PIROSIG



Kedves Kollégák!

Szeretettel várjuk a pörköltfőzés specialistáit, valamint csapataikat a II. BKV Főzőbajnokságra!

A tavalyi ízletes gulyáslevesek után most a pincepörkölté lesz a főszerep. Készüljön bár hagyományos módon vagy titkos családi recept alapján, a lényeg, hogy finom legyen!

Ha már a pincepörköltnél tartunk, biztos vagyok benne, hogy minden résztvevő örömmel kóstolja meg a kollégák saját borát. Aki tehát bortermelő, hozza bátran házi borát, szívesen zsűrizzük azt is!

**Helyszín: BKV Előre Sportpálya (1087 Budapest VIII. Sport. u. 2.)
Időpont: 2013. november 16., 10.00 óra**

Figyelem! Csak az első 20 jelentkező csapat tud részt venni a versenyen! Az 5 fős társaságok nevezését a belsokommunikacio@bkv.hu e-mail címre várjuk november 11-én 16 óráig.

Jelentkezni fantázianévvel lehet, de a csapatkapitány nevét, elérhetőségét kérjük megadni.

A versenyzőknek tűzrakó-helyet, fát (csapatonként 20 kg), meleg teát, valamint tányért és evőeszközt, a pincepörkölt mellé pedig friss házikenyeret biztosítunk!

Az októberi II. BKV Labdarúgó kupán sportos munkatársaink már bizonyíthattak. Most azokon a sor, akik a gyep helyett a fakanalat választják: mutassuk meg, hogy nem csupán a focipályán, hanem a bogrács mellett is létezik BKV-s tehetség, tudás!

Üdvözlettel:

Bolla Tibor



TARTALOM

Hírek 4-6.

RIPORT

Dallamos villamos 7.

INTERJÚ

Bolla Tibor: Mi várható a jövőben? 8-9.

AKTUÁLIS

Hogyan tovább? 10-11.

RIPORT

Konfliktuskezelés..... 12-13.

HÁZUNK TÁJA

A legenda újra él..... 14-15.

POSZTER

IK 260.0.0..... 16-17.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Jubileumi versengés 18-19.

VISSZAPILLANTÓ

Kis fogastörténelem..... 20-21.

4-ES METRÓ

Fény az alagút végén 22-25.

FÉNYSZÓRÓ

Formabontás Szentendrén..... 26.

SZABADIDŐ

Nyár Balatonfenyvesen 27.

PROGRAMAJÁNLÓ

Tőlünk – nektek..... 28.

GYEREKSAROK

Metropolis gyermeknap..... 29.

„Játszani is engedd...” 30.

Hirdetések..... 31.

Tisztelt Olvasók, kedves kollégák!

Hogyan tovább? Ezt a kérdést sokan feltesszük mostanában itt, a BKV-nál. Ezt kérdezik azok a kollégáink, akik a csoportos létszámleépítés miatt kénytelenek elbúcsúzni cégüktől. Nincsenek könnyű helyzetben, hisz kikerülni a munkaerőpiacra mindig bizonytalan, kérdésekkel, a jövővel kapcsolatos aggodalommal teli feladatot jelent. Társágunk mindent megtett azért, hogy segítse minél gyorsabb elhelyezkedésüket, és igyekezett hasznos információkkal, tanácsokkal szolgálni az álláskeresőkhöz. *(Aktuális 10-11. oldal)*. Kívánjuk és reméljük, hogy sikerüljön nekik az újrakezdés!

De ezt a kérdést feszegetjük mi is, akik BKV-sok maradunk. Kiválik-e a buszágazat a cégből, vagy sikerül egyben tartani a társaságot? Számíthatunk-e további piacvesztésre? Változik-e a közszolgáltatási szerződés, elkészül-e időre a 4-es metró? Mindezekre Bolla Tibor, vezérigazgató adott nekünk őszinte és pontos válaszokat a vele készült interjúban *(8-9. oldal)*.

Közben persze zajlanak a hétköznapiak, amikor kisebb, de ugyanolyan fontos kérdésekre, feladatokra kell válaszokat, megoldásokat találnunk: konfliktusokra az utakon *(Riport 12-13. oldal)*, régi járművek és elhanyagolt állomások felújítására, megújítására *(Házunk tája 20-21. oldal, Fényszóró 26. oldal)* vagy épp járművezetőink tudásának bővítésére, legjobbjaink kiválasztására, megjutalmazására *(Közlekedésbiztonság 14-15. oldal)*.

Mi azonban töretlenül hiszünk abban, hogy nem szabad lebecsülnünk a közösség megtartó erejét, a tisztességes munka és a tudás hatalmát. Mindez igenis meghozza az eredményét, lendületet, erőt adhat a továbblépésben és mosolyt csalhat arcunkra a borús, őszi napokon is. Egy kis zenés nosztalgiautazás a városban *(Riport 7. oldal)*, gyermekeink öröme a metrós gyereknapon *(Gyereksarok 29. oldal)* vagy egy közös, sporttal, bográcsozással eltöltött nap mind-mind alkalmas erre. Vegyük észre ezeket, vegyünk részt ezekben és higgyük el: igenis van tovább!

Mozgásban magazin szerkesztősége

HÍREK ITTHONRÓL



JUTALOM A RENDŐRÖKNEK

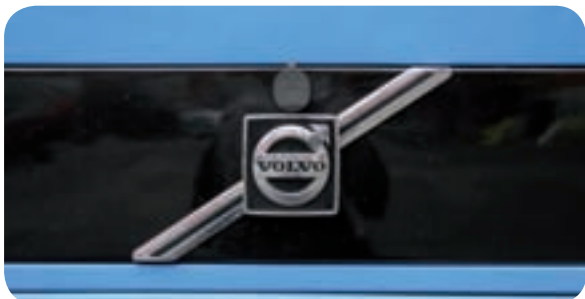
Bolla Tibor, a BKV Zrt. vezérigazgatója és Vitézy Dávid, a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatója pénzzutalmat, nettó ötvenezer forintot adott át a Budapesti Rendőr-főkapitányság két, és a Pest Megyei Rendőr-főkapitányság Szigetszentmiklósi Rendőrkapitányság négy munkatársának a kábellopások felderítésében és az elkövetők elfogásában nyújtott kiemelkedő munkájukért.

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

ÚJ CSUKLÓS VOLVO BUSZOK BUDAPESTEN

Újabb korszerű, alacsonypadlós Volvo buszokkal bővült a budapesti buszpark. Forgalomba álltak az első akadálymentes, légkondicionált, környezetkímélő járművek abból a huszonötből, amelyet használtan Svájcban vásárolt a BKV. A buszok első napjaikban a 85-ös és a 201E-202E vonalakon teljesítettek szolgálatot, jellemzően a jövőben is a X., XVI., XVII., XIX. kerület vonalain találkozhatnak majd velük az utasok.

A Volvo 7000A típusú városi, alacsonypadlós buszokat a BKV szerezte be és üzemelteti. A buszok korábban Svájcban, Genf városában közlekedtek. A járművek futásteljesítménye korukhoz képest alacsony, illetve a korábbi üzemeltető magas színvonalú karbantartási gyakorlatának köszönhetően esztétikai állapotuk kitűnő, néhány éves autóbushoz hasonlítható.



VILLAMOSNAP BUDAFOKON

Szeptember 29-én a Társaság immár ötödik alkalommal rendezte a Villamosnapot. A rendezvény helyszíne – a korábbi kamaraerdei végállomás helyett – ezúttal a budafoki kocsiszín volt.

A kocsiszín területén megismerkedhettek a látogatók a budapesti villamoshálózaton közlekedő járműtípusokkal. A nagy villamosok mellett a számos érdeklődő egy terepasztalt is megtekinthetett, a kisebbek számára pedig színes gyermekprogramokkal kedveskedett a Társaság. A rendezvény napján Újbuda-központ és Budafok kocsiszín megállóhely között nosztalgia villamosok közlekedtek: egyrészt a nyári nosztalgiamenetekről már jól ismert századfordulós hangulatot idéző 611-es pályaszámú favázás villamos, az 1970-es évek hangulatát idéző 2624-es; a Debrecenből érkezett 492-es számú „Bengáli” és a századfordulós hangulatot idéző 1074-es.





KÖRNYEZETKÍMÉLŐ BUSZOK ÉRKEZTEK

Újabb használt alacsonypadlós buszok érkeznek Budapestre Dijonból, Oslóból és Frankfurtból: a BKT földgázüzemű Van Hoolokat, valamint Mercedes-Benz Citarókat vásárol.

Franciaországból, Dijonból 37 Van Hool A330 CNG típusú jármű érkezik a magyar fővárosba, miután ott - a villamosvonalak fejlesztése mellett - a megmaradó flottát hibridbuszokra cserélik. Az A330-as 12 méter hosszú szóló, alacsonypadlós, háromajtós, városi kivitelezésű, légkondicionálóval ellátott típus, motorja sűrített földgázzal üzemel, amely kevesebb káros anyagot bocsát ki és halkabb, mint a dízelüzemű buszok. A Budapestre érkező járműveket 2005 és 2009 között gyártották.

A Mercedes-Benz O530-as Citarókból 2012-ben 31 érkezett a BKT-hoz, most újabb kilencet vásároltunk. A jármű 12 méteres, alacsonypadlós, klímaberendezéssel felszerelt, háromajtós.

A járműveket Budapestre érkezésük után elektronikus jegykezelőkkel, a Futár utastájékoztatói rendszer fedélzeti elemeivel is felszerelik, és megkapják az égyszínű fényezést is. A tervek szerint a buszok 2014 elejétől állhatnak forgalomba. A beszerzések – honosítással együtt számított - egy buszra eső teljes költsége nagyjából megegyezik a 18-19 éves buszok vázfelújításának költségével.

Nyílt nap a troligarázsban

A budapesti trolibusz 80. születésnapja alkalmából szeptember 28-án nyitotta meg kapuit az érdeklődőknek a Zách utcai trolibusztelep. Az idén hatodik alkalommal, a trolibuszok iránt elkötelezett munkatársak szervezésében megrendezett nyílt nap keretein belül valamennyi látogató bepillantást nyerhetett a fővárosi trolibuszüzem kulisszái mögé, testközelből figyelhették meg a járműveket, sőt aki akarta, ki is próbálhatta. A nyílt napon Bolla Tibor vezérigazgató is részt vett.

A nyílt nap keretében bemutakoztak a Társaság forgalomban lévő járművei: a csuklós Ikarus-GVM trolik; a Németországból vásárolt MAN alacsonypadlós trolibuszok; az Ikarus 412-es szóló, alacsonypadlós trolik és az felsővezeték nélküli közlekedésre is alkalmas, alacsonypadlós Solarisok. A mai flotta képviselői mellett az érdeklődők megtekinthették a nosztalgia trolibuszokat is. Mindemellett pedig bepillanthattak az érdeklődők a trolibuszüzem minden napjaiba.

A rendezvényen Bolla Tibor vezérigazgató is részt vett.





MEXIKÓI FESTMÉNNYEL SZÉPÜLT A KELETI PÁLYAUDVAR METRÓÁLLOMÁS

A Mexikói Nagykövetség és a művész, Julio Carrasco-Breton felajánlásával szeptember 25-től a Keleti pályaudvar metróállomást díszíti „A mexikói textil kézművesek képzeletvilága” című köztéri alkotás, amelyet minden, a metróállomáson áthaladó utasunk megtekinthet.

Bolla Tibor, vezérigazgató az átadáson örömmel köszönte meg a felajánlást, hiszen a közösségi közlekedés területei nyüzsgő, forgalmas, kiemelt helyszínei a városnak, ahol naponta több millió utas megfordul, ezért eddig is és ezután is helye volt, helye lesz a kultúrának, mű-

vészetnek – különösképpen, ha ez a kultúrák közötti találkozást segíti. A „kíváncsi szemek” tudják, hogy a budapesti metró területén több művészeti alkotás is látható: szobrok, plastikák, tűzzománc kompozíciók, csempéképek. Most egy újabb, igazán különleges festménnyel bővül a köztéri műalkotások száma. Reméljük, hogy kollégáink és utasaink is örömmel fogadják a műalkotást, és még sokáig díszíti az aluljáró fémes szürke falait ez a színekben gazdag kompozíció! Az átadón részt vett még Dr. Szentés Tamás főpolgármester-helyettes, Isabel Bárbara Téllez Rosete, Mexikó magyarországi nagykövete és Bodó Sándor, a Budapesti Tudományos Múzeum főigazgatója is.

VFSZ FOCIKUPA

Bátran mondhatjuk, hogy már hagyomány a Villamos Független Szakszervezet ősszel megrendezésre kerülő focikupája. Legutóbb szeptember 7-én reggel gyülekeztek a játékosok a BKV Előre pályáján. Idén 14 csapat indult a megmérettetésen a kupáért. Három kis pályán három vizsgálózt bírót vezetett a mérkőzéseket. Nyolc óra után néhány perccel elhangzott az első meccsek kezdetét jelző sípszó. Ragyogó napsütésben izzadtak a játékosok a délutáni döntőig. Szomjukat jóféle csapolt sörrel, hűtött ásványvízzel és üdítővel olthatták. A gyermekek légváron ugrándoztak, fociztak, fogócskáztak. Nekik egy kis ajándék édességgel kedveskedtek a szervezők. Aki megéhezett, zsíros kenyeret kapott hagymával, paprikával. A díjkiosztó után mindenki fáradtan, de elégedetten indult haza.



METRÓ SPORTNAP

A Metró KDSZ kedves hagyományt ápol, sok-sok éve megrendezik a dolgozók részére a Kőér utcai telepen a Metró Sportnapot, amelyre meghívást kapnak az igazgatóság dolgozóin kívül a területek vezetői is, az igazgatóig bezárólag. A sportrendezvények között lövészet, íjászat, foci, súlylökés is szerepelt, és a nyertesek sok ajándékkal gazdagodtak. A résztvevőket finom csülkös pacal és marhapörkölt várta, a hangulatot pedig fokozta az élő zenekar, ahol nem csak a fiatalok, de a fiatalos felnőttek is ropták a táncot. Jól eső érzéssel vették a résztvevők, hogy a vezetők együtt maradtak velük, beszélgettek, vitatkoztak, sörözgettek munkatársaikkal és ez erősítette a kapcsolatokat. A szakszervezetnek a dolgozókkal, a munkatársakkal való sokszínű együttműködését is jól szolgálta és erősítette a Metró Sportnap.

Újra dübörög a banda

A korábbi évekhez hasonlóan idén is UV-szerelvény adta az alaphangot a Magyar Dal Napja fellépőinek szeptember 1-jén a 4-es villamos vonalán. A két kocsit fiatalokból álló zenekarok, köztük a népszerű Kafkaz, a Bogoz vagy éppen a Kávészünet szállták meg, délutántól egészen késő estig tépve a húrokat a valóban zsúfolásig telt villamoson.

A hagyományokhoz híven idén is megrendezték a Magyar Dal Napját a fővárosban, tíz vidéki, és immár egy határon túli településen is. A hazai vokális zene ünnepét harmadik alkalommal vezette fel egy BKV-s UV: a Dallamos Villamos a rendezvény előtti vasárnap zakatolt a Széll Kálmán tér és Újbuda-Központ között, irányonként két-két zenekarral.

Szöcskészt telt házzal

A menetrend szerint közlekedő villamos százszázalékos kihasználtsággal ment, egy gombostűt sem lehetett volna leejteni a padlóra. A fellépők varázslatos bulihangulatot teremtek, a szerelvényben tetőfokára hágott a hangulat: a kocsikat gyakran meg is „szöcskésztették” a rajongók, azaz ütemes ugrálásukra a villamos is táncot járt a síneken.

– Idén már másodszor lehetünk itt a zenélő UV-szerelvényen, és az utazóközönséggé avanzsált hallgatóságnak most is sikerült feltüzelni bennünket annyira, hogy egy remek hangulatú „klubkoncertet” tarthassunk – mesélte a könnyed, gitáros popzenét játszó Bogoz basszusgitárosa, Kalmár Tibor két forduló között. – Egy UV-n, menet közben koncertezni, zenét hallgatni kivételes élményt jelent nemcsak nekünk, hanem a közönségnek is, ezért a szokásosnál lelkesebbek vagyunk, mi is, ők is. A villamos zakatolása ráadásul különleges akusztikát ad a fellépőhelynek. Az ablakon kikétkintve pedig hol az „elhaladó” körút késztet bennünket mosolygásra, hol pedig mi nevetetjük meg a megállóban várakozó, zsúfoltság, zenesztől hangos villamos beérkezésétől meglepődő utasokat. És ami a legfontosabb: a villamoson sosincs gond a teltházzal.

Velünk utaztak

A Dallamos Villamoson rajtuk kívül még fellépett a rockzenét játszó Talált Tárgyak, a stílust a nevében hordozó KontrolAlter, a verseket megzenésítő, népszerű Kávészünet, a nevét az egykor népszerű Dallas című tévésorozattól kölcsönző „fuvalával ízesített alter-

natív rockszononokat” előadó Tintás Barnes, és a Cherokee rockzenekar. Lüktető rock and rollt játszott a Jogi Aktus, a Gravefruit Sound reggae-dancehall-hiphopban (és persze a villamosban) utazott, a HASZÜNA modernül értelmezett bluest kínált, az Egy Másik Zenekar pedig dekadens pop-rockot vegyített jazzes ízekkel. Velünk utazott még az egyszálgitáros projektből négytagú zenekarrá nőtt Osonó Posztáták, a Kardos-Horváth János nevével

fémjelzett, népszerű Kafkaz, és nem utolsósorban az amorf dalszerkezetű, eklektikus hangzású, pimasz szövegekkel operáló Verőköltő.

A rendezvény idén, ha lehet, még a tavalyinál is sikeresebb volt, aki lemaradt, keresse a Dallamos Villamoson készült fotókat és a zenekarokat azok hivatalos oldalain, illetve a Magyar Dal napja honlapján: <http://www.magyardalnapja.hu/>.



Mi várható a közeljövőben?

A vezérigazgatóval beszélgetni mindig izgalmas, hiszen első kézből értesülhetünk a legújabb fejleményekről. A Mozcásban magazinban ismét Bolla Tibort kérdeztük a BKV jelenéről és jövőjéről. A vezérigazgató őszintén beszélt az agglomerációs járatok kiszervezéséről, a 4-es metró várható indulásáról és arról is, hogy indul-e idén a BKV-s labdarúgó tornán.

Hol tart a leépítés? Hány főt érint pontosan?

A korábban bejelentett csoportos létszámleépítés elkezdődött, körülbelül fél távnál tart. Ez ugyanakkor kevesebb főt fog érinteni, mint amit előzetesen kommunikáltunk. Úgy gondolom, hogy ez ténylegesen nem 150 fős elbocsátást fog jelenteni, hanem körülbelül 130-at. Ami persze így is borzasztó nagy szám, de szép eredmény ahhoz képest, hogy az előzetes kalkulációkban 540 fő szerepelt. Mindent megtettünk, hogy ne kelljen megválnunk kollégáinktól, és a lehető legtöbb segítséget nyújtottuk, hogy minél előbb új munkát találjanak.

Korábbi lapszámunkban említette, hogy szeptemberre elkészül egy hatástanulmány a buszos leánycégek létrehozásáról. Kézhez kapta már ezt a hatástanulmányt?

A hatástanulmány valóban elkészült a buszos leánycég létrehozásáról is. Korábban tulajdonosi szinten is felmerült a busz és a kötöttpályás ágazat teljes cégjogi szétválasztása. Mi ezt megvizsgáltuk és arra jutottunk, hogy a buszágazat működtetése mind cégen belül, mind a BKV által alapított leánycégen keresztül is szóba jöhet.

A szétválasztás azt jelentette volna, hogy a buszágazat teljesen elkerül a BKV-tól. A mi vizsgálatunk szerint ugyanakkor nem csak

az az irány van, hogy szétválasztjuk a céget, hanem a buszágazat e nélkül is működhet külön a többi ágazattól. A kérdés az, hogy indokolt-e elválasztani a buszágazatot? Mi azt tartjuk célszerűnek, hogy a buszágazat a BKV-n belül működjön. Ez ügyben az Igazgatóság és a tulajdonos tud majd a későbbiekben döntést hozni.

Számít további piacvesztésre?

Számítunk valamilyen mértékű piacvesztésre, és természetesen nem örülünk neki. Egyrészt arról már született döntés, hogy az agglomerációs járatok jövő tavasszal a Volánbusz Zrt.-hez kerülnek, ami mindenképpen csökkenést jelent számunkra.

További csökkenést jelenthet, ha a buszki-szervezési modell folytatódik. Ennek mértékéről a tulajdonos Fővárosi Közgyűlés dönthet, amihez a javaslatot a BKK készíti elő.

Mi várható idén és jövőre munkavállalói szempontból?

Arról sikerült megállapodnunk az érdekképviseletekkel, hogy idén további csoportos létszámleépítésre nem kerül sor.

Jelenleg arról folytatunk tárgyalásokat a Főváros és a BKK képviselőivel, hogy minél jobban felkészüljünk a következő évre, amikor bekövetkezik a kapacitásvesztés – szá-

***Tehát mi semmi-
képp sem leépíteni
akarjuk a munka-
vállalóinkat, ha-
nem azt szeretnénk,
hogy rögtön mun-
kába is állhassanak
egy másik cégnél.***

munkra természetesen az a cél, hogy ez minél kisebb mértékű legyen. Minél nagyobb ugyanis a későbbiekben a kapacitáscsökkenés, annál több munkahely szűnhet meg. A magam részéről azt tudom mondani, hogy jelenleg is arról tárgyalunk a Volánbusszal, hogy jövő tavasszal az agglomerációs járatok mellé a létszámot is vegyék át. Tehát mi semmiképp sem leépíteni akarjuk a munkavállalóinkat, hanem azt szeretnénk, hogy rögtön munkába is állhassanak egy másik cégnél. Ez gyakorlatilag munkajogi jogutódlást jelentene.

Hogyan értékeli a meglévő közszolgáltatási szerződést? Mik a tapasztalatok?

A Közszolgáltatási Szerződésnek több módosítása volt már, hiszen mindkét cég folyamatosan értékeli a meglévő tapasztalatokat, amiket szükség esetén módosításra javasol. Az természetesen hasznos, hogy van egy 8 évre szóló hosszú távú szerződése a BKV-nak. Ugyanakkor azt sem mondanám, hogy ez a szerződés minden részletében végleges. A magam részéről biztos vagyok abban, hogy a tapasztalatok függvényében a későbbiekben további finomhangolásra lesz szükség.

Hadd mondjak egy példát: a közeljövőben mi is szeretnénk új járműveket vásárolni. Ehhez viszont elengedhetetlen lesz a meglévő Közszolgáltatási Szerződés meghosszabbítása. Az új járművek vásárlásakor ugyanis számunkra fontos szempont lesz, hogy még minimum 8 évig érvényben legyen a szerződésünk. Egyébként ebben is megindultak a tárgyalások a BKK-val.

Hol tart a 4-es metró? Elkészül jövő tavaszra?

Az Alstom teljes járműparkját leszállították már, illetve már zajlanak a szakmai képzések és a dolgozók felvétele. Jármű és létszám problémánk tehát biztosan nem lesz. A 4-es metró 2014 március végétől átadhatónak gondolom. Ekkor indulhat meg az a próbaüzem, ami már utasokkal zajlana. Próbáüzemnek nevezzük, de természetesen már utasokat fog szállítani.

Hallottuk, hogy lelkesen várja a BKV-s labdarugó tornát. Indul idén is?

Nagyon lelkes vagyok, hiszen idén is öszeáll a menedzsment csapat. Ez a közös



rendezvényünk egyrészt jó alkalom a kollégákkal történő ismerkedésre. Másrészt a foci kupa hasznos közösségkovácsoló esemény is, illetve a sport már önmagában is egyszerű dolog.

Jól focizik. Régóta tartó szerelem fűzi a bőr rugdosásához?

Faluról származom. Abban az időben sok sportolási lehetőség még nem volt. Kiskoromban ugyan versenyszerűen atletizáltam, de iskola után gyakorlatilag egyetlen spor-

tolási lehetőség maradt: a foci a közelben lévő füves pályán. Tehát kiskorom óta focizom.

A hétköznapijaiba sikerül rendszeresen beilleszteni a sportot?

Igyekszem minél többet sportolni, de sajnos mégsem annyit, mint szeretnék. Főleg a foci lett kevesebb. De a szabadidőm függvényében szakítok időt futásra, focira és erősítésre is.

–sb–

Hogyan tovább?



Elveszíteni egy munkahelyet sohasem könnyű. Harag, értetlenség, a bizonytalan jövő miatti félelem érthető és jogos reakciók ilyenkor. Az első sokk után azonban érdemes minél hamarabb MUNKÁHOZ látni, hogy újból legyen munkánk.

Lássuk a tényeket: Társaságunk jelenleg kisebb üzemeltetési körben végzi a szolgáltatását, és ennek megoldása óhatatlanul kisebb létszámot igényel. A BKV tudatosan készült a piacvesztésre, megállította a munkaerőfelvételt és a fluktuációt is figyelembe véve hozta meg elkerülhetetlen döntését, a 154 fős létszámleépítést. Lehetett volna ez 540 fő is, ám belső áthelyezésekkel és más tudatos intézkedésekkel sikerült ezt leszorítani. Ez tény. Mint ahogy az is, hogy augusztus végén a BKV rendezett állásbörzét azért, hogy segítséget nyújtson a létszámleépítésben érdekelt kollégáknak az elhelyezkedésre. Erre nemcsak az érintettek kaphatták fel a fejüket - ez még HR-berkekben is szokatlan lépésnek számít...

– A célunk az volt, hogy lehetőségeinkhez képest megkönnyítsük, segítsük kollégáinknak a továbblépést – mondja Vízi Judit, a Személyügyi és Humánstratégiai Osztály vezetője. – Széles körben reklámoztuk a rendezvényt, ezért sok cég jött el, a legtöbb konkrét álláslehetőségekkel. Most szervezünk ilyet először, de ha szükség lesz rá, folytatni fogjuk a kezdeményezést, mert nagyon sok az érdeklődő, a munkatársak támaszkodtak erre a lehetőségre. Úgy érzem, sokat segített az, hogy a felmondási levél mögött volt egy ilyen segítség, felajánlás. Nem jó maga a helyzet, de ha már így alakult, igyekszünk minden eszközzel segíteni...

Mindenki dolgozni akar

Valóban sokan érkeztek a börzére, a reggel óta zuhogó eső ellenére tele van a terem. Az emberek önéletrajzot szorongatva ülnek egyik asztaltól a másikig, kérdezzetik a kiállító cégeket az álláslehetőségekről. A Budapest Gyógyfürdő és Hévízei Zrt. szakmunkás, pénztárosi állásokat hirdet, a Waberer's-nél a nyelveket beszélő diszpécsereknek, szerelőknek, lakatosoknak konkrét ajánlatok vannak, de kamionsofőrré is mindig szükség van. A Volánbusz, a VT-Transmann buszvezetőket keres, de a többi kiállító is budapesti vagy Budapest környéki munkákra vár embert. Eközben a BKV HR-osztályának kollégái segítenek önéletrajzot írni, és a belső álláslehetőségekről tájékoztatják az érdeklődőket. A legtöbben flegma vállvonogatással, lazának látszó, valójában keserű humorral próbálják kezelni a helyzetet, de érezhető a feszültség a levegőben.

– Még nagyon friss a helyzet, tart a sokkhatás – mondja Kovács Nikolett, a Budapest Főváros Kormányhivatala Munkaügyi Központ osztályvezetője. – Az első 5-10 perc panasz-

kodással telik, nem értik, 10-20 év után miért pont ők, miért pont most... Az viszont nagyon jó, hogy senki nem akar segílyből élni, munkát szeretnének találni. Nekünk elsősorban az a feladatunk, hogy tájékoztassuk őket az ellátásokról, juttatásokról, a nyilvántartásba vétel menetéről - erről összeállítottunk egy tájékoztató füzetet is, amelyet mindenki megkapott. Emellett igyekszünk minden jogi természetű kérdést megválaszolni, bemutatni a képzési lehetőségeket és azt, hogyan, hol kezdjék az álláskeresést. A munkaügyi központnak is van virtuális munkaerőportálja, ahol regisztráció után megnézhetik az aktuális állásajánlatokat, illetve feltölthetik saját önéletrajzukat, hogy megtalálják őket. Sokan mondták, hogy ez volt a leghasznosabb információs forrás ma. Már ezért megérte eljönni.

Fekete-fehér

Kicsit után téblábolok a folyosón, olyan nehéz ilyenkor bárkit is megszólítani. A hölgy, akit „kinéztem magamnak” épp telefonon beszél egy ismerőssel, és lelkesen újságolja, hogy az egyik gyógyfürdőben kőművest keresnek. „Arra gondoltam, ez jó lenne a férjednek...” Miközben telefonszámot diktál és ecseteli a részleteket, egyre távolodik a folyosón, én pedig elég elkeseredettnek tűnhetek, mert egy egyenruhás kolléga megszólít.

– Te is állást keresel?

– Nem...ööö...csak körülnézek, mi van itt...

– Hát én már gyűjtöttem pár papírt, bár semmi konkrétat nem találtam – meséli István. – Igaz, van még hatvan napom a felmondásig. Cinkotáról megyek el, 21 év után. Tudtam, hogy benne van a pakliban, de azért meglepődtem, amikor behívtak...azt hittem, dicséretet kapok. Soha nem volt rám semmilyen panasz. Talán haragudnom kellene a BKV-ra vagy arra a cégre, aki miatt elköltöznék, közben meg itt van ez az állásbörze, és még az a másik társaság is eljött, hogy embert keresenek – furcsa ez.

– És mit szeretnél?

– Lehet, hogy kamionozni fogok, vagy külföldre megyek buszvezetőnek. A csoportunkból dolgozik pár kolléga Norvégiában, ott jobban fizetnek. Megvan az angol önéletrajzom és az erkölcsi bizonyítványomat is lefordítottam, bár angolul nem beszélek. Majd csak lesz valahogy...

– Én bizony ennyi pénzért nem megyek külföldre egy vacak kamionban – tör ki a mellettünk álló Imre. – Ha aranyból lenne, sem vezetném. Ajánlottak a MÁV-nál kalauzi állást is, de ne nézzenek már hülyének! Én nem szeretem zaklatni az embereket. A Volánbusznál van is

merősöm, oda felvonnék, de nem akarom bejárni Magyarországot. Házat is azért vettem Cinkotán, hogy a munkahelyem közelében legyek. Ha lehet, átképeztetem magam villamosvezetőnek is, megteszek mindent, csak itt maradhassak. Sehol nem fogok annyit keresni, mint a BKV-nál, legfeljebb dupla munkával. Azt már nem...

– Meglepett a felmondás? – dadogok zavartan ennyi indulat hallatán.

– Egyáltalán nem. Nem vagyok én bratya senkinek, a feljebbvalóknak meg pláne nem. Nem vetem alá magamat senkinek, nem teljesítek minden parancsot csak úgy. Küldtek már el engem emiatt más segédmunkából is...

Kilépni a komfortzónából

– Teljesen normális a harag, a vádaskodás, az elkeseredettség, hisz több évtized után nagyon nehéz megélni a váltást – mondja Németh-Tóth Edit, a munkaügyi központ munkatársa, aki délután egykor álláskeresési tréninget tart az érdeklődőknek. – Ezen azonban hamar túl kell jutni, és neki kell gyürkőzni az álláskeresésnek. Ehhez bizony ki kell lépni az eddig megszokott komfortzónánkból, és használni kell a meglévő erőforrásainkat, kapcsolati hálónkat. Ma már ugyanis csak az állások 13 százalékát hirdetik meg, a többit informális úton töltik be. Nem elég tehát száz helyre kiküldeni az önéletrajzunkat, vagy bemenni a munkaügyi központba. Nekünk kell kitalálni, mit és hol szeretnénk dolgozni, ezután pedig önállóan és folyamatosan, aktívan kell tenni a sike-
rért. Azok, akik most itt maradtak és rászán-
ták az időt, már túl vannak az első lépésen...

Kár, hogy mindössze négyen vannak.

És hogy kinek, mikor fog sikerülni? A statisztikák azt mutatják, hogy az átlagos elhelyezkedési idő kb. 180 nap. Van, amikor ehhez lejjebb kell adni az igényekből, jókor kell jó helyen lenni, és nem szabad arra várnunk, hogy a munka találjon meg bennünket – nekünk kell megkeresni azt. A HR börzén résztvevők fontos és hasznos segítséget kaptak ehhez. Reméljük és kívánjuk, hogy sikerrel tudják ezt használni!

–ohb–

HASZNOS LINKEK ÁLLÁSKERESŐKNEK:

<http://fovaros.munka.hu>; www.afsz.hu
www.profession.hu; www.cvonline.hu

KONFLIKTUS

ne kezeljük, kerüljük!

A nyár folyamán nagy visszhangot váltott ki a kismamát megpofozó villamosvezető története nemcsak a médiában, de BKV-s berkeken belül is. Emellett gyakran szólnak a hírek hasonló konfliktusokról utasok és járművezetők között. Ilyenkor röpködnek a pro és kontra érvek, amelyek között gyakran szerepel ez is: „Mert nem kapnak megfelelő kiképzést ilyen esetekre a járművezetők...”

„Ez nem igaz!” Makacsul hajtogattam és hajtogatom ma is ezt a mondatot, amikor találkozom ezzel az állítással, hisz személyesen vettem részt (és írtam róla cikket) pár évvel ezelőtt egy balatonfenyvesi továbbképzésen, amelyet autóbusz-vezető oktatóknak tartottak szolgálati hozzáállásról, konfliktuskezelésről. Ez mára kikerült volna a tantervből? Vagy a villamosvezetőknél kimarad? Szó sincs róla!

Az utas mindig visszanez

Kőszegi István, villamosvezető-oktató csoportja a típusismereti oktatás végén tart. Már 30 órát töltöttek a síneken, és október elején vesznek részt a 16 órás magatartásformáló tréningen, amely kifejezetten a kommunikációról és a konfliktuskezelésről szól. Ám eddig sem maradt ki ez a téma.

– Emberileg és szakmailag is várakozáson felüli, nagyon jó az oktató gárda – mondja el Csaba Dániel, Tömösváry Botond és Mikola Zoltán. (Csak a tisztesség kedvéért: az oktató nem volt jelent a beszélgetésnél!) – Alaposan ismerik a közlekedési helyzeteket és átadnak mindent, ami a fejükben van.

– Volt-e arról szó, hogy kell viselkedni az utasokkal, mit tegyetek a fentihez hasonló stresszhelyzetekben?

– Voltak szituációs gyakorlatok, amikor különböző helyzeteket modelleztünk és beszélünk át. Azt is elmondták, hogy nagyon fontos, hogy pozitív képet alakítsunk ki magunkról. Mert az utas mindig visszanez. Vagy azért, mert valamit nagyon jól csináltál, vagy azért, mert nagyon rosszul. És ha egyszer baleseted adódik, melléd állnak, ha addig azt látták, hogy mindig tisztességesen, udvariasan viselkedsz, jól vezetsz. Persze az ember hangulatától is függ, hogy kezeli a helyzeteket, de nem érdemes bosszankodni. Ismerjük a közlekedést, és ha ennyire felidegesítene bennünket, nem jelentkeztünk volna ide.

Kiválasztottak

2008 óta komoly kiválasztási folyamaton mennek keresztül a leendő járművezetők. A KRESZ-tesztek, a pszichológiai alkalmassági, a személyzeti elbeszélgetés, majd a tanfolyam egyes szakaszai mind egy-egy szűrőt jelentenek. Az 1500-1800 jelentkezőből 25-30 kerül be, és még ennek is csak a töredéke lesz végül BKV-s.

– Ők valóban a legjobbak – mondja Kőszegi István. – Tanulnak egymástól, figyelik egymást és a képzés során a vezetéstechnikából, a hozzáállásból jól kirajzolódik, hogy alkalmas-e valaki vagy nem. Az óráim mindegyike konfliktuskezelésről szól, amelybe „mellékesen” beleépítem a többi tudnivalót. Minden nap elmondom, hogy mekkora felelősség van rajtuk, nem szépítem a veszélyforrásokat. Emellett pedig tudomásul kell venni, hogy szolgáltató cég vagyunk: nem konfliktust kezelünk, hanem konfliktust kerülünk. Az udvariasság, a látszólag indokolatlan bocsánatkérés mindig segít.

– De ha mindig mi nyeljük le a mérgünket, előbb-utóbb gyomorfekélyt kapunk...

– Fiatal járművezetőként 13 évet töltöttem a Körúton. Sok volt a stresszhelyzet, és én is bosszankodtam eleget, szidtam azokat az utasokat, akik mindenért minket hibáztattak, mutogattak, ordítottak. Aztán egy idő múlva megértettem: a többség nem akar mást, csak eljutni egyik pontból a másikba. Nem bennünket utálnak, csak épp most telt be az a bizonyos pohár... Ha ezt tudatosítjuk magunkban, ha udvariasan elnézést kérünk, akkor is, ha nem mi vagyunk a hibásak, megakasztjuk a további vitát. Mert nem attól lesz gyomorfekélyünk, ha szidnak bennünket, hanem attól, hogy vajon feljelentenek-e, amiért én is visszaszóltam.

A tanulóknak könnyű – mondhatnánk erre –, hisz ők még nem voltak éles helyzetben. De mi lesz azokkal, akiknek a puttonyában pár évti-

zed, rengeteg tapasztalat, netán egy-két baleset is ott lapul?

„Ez a büntetésem...(?)”

Nekik fejlesztette ki a BKV 13 éve az Alpha Consult Kft. szakembereivel közösen az utánpéztés alapjaira épülő, de a városi közlekedés sajátosságait magában hordozó kiscsoportos magatartásformáló tréningeket. A kiscsoportos foglalkozás alap gondolata, hogy az azonos munkát, azonos körülmények között végző kollégák egymástól jobban elfogadják a tanácsot, az építő jellegű kritikát. A foglalkozásokon azok vesznek részt (munkaidőben, fizetésért!), akiknél gyakoriak a balesetek, a szabálytalan munkavégzések, illetve a szolgáltatói magatartás hiányával összefüggő észrevételek.

„Hogy miért vagyok itt? Biztos ez a büntetésem.” „Azért dolgozunk itt, mert valamikor szerettük ezt a munkát. Mára belefásultunk.” Mindenki önző, figyelmetlen, agresszív, türelmetlen az utakon.” Bezzeg, ha olyan vezetők lennének, mint én, rögtön javulna a közlekedési morál.”

Az első reggel ilyen az alaphangulat. Elutasítás, bezárkózás, irónia, túlzott magabiztosság jellemzi a csoportot. Bolgár Péter, közlekedépszichológus ezen nem lepődik meg.

– A járművezető egy idő után nagyon magányossá válik, de mindenkinek szüksége van arra, hogy kibeszélje magát, illetve tükröt tartsanak elé. Mi itt erre adunk lehetőséget úgy, hogy közben igyekszünk irányítani, mederben tartani a beszélgetést. A konkrét esettanulmányokkal segítünk abban, hogy a jövőben elkerüljék a baleseteket, de igyekszünk tanácsot adni az olyan ügyekben is, amelyek esetleg még nem zárultak le. Mindenkitől őszinteséget kérünk, csak így ismerhetjük meg a problémákat és próbálhatunk közösen megoldásokat, válaszokat keresni. Egy idő után már nem én fogok beszélni, hanem ők.

„A te feleséged is lehetne...”

Ezt nem nagyon hiszem el, de persze igaz lesz. Zombori Lászlóval, a Forgalmobiztonsági és Üzemeltetési Osztály baleseti- és káru gyintézőjével – aki helyszínelő és BKV-s autóbusszvezetői gyakorlattal is rendelkezik – ketten ők már sokat láttak. Rutinos, összeszokott párosként irányítják és nyitják meg a csapatot. Részletesen átbeszélik a baleseteket, ha kell jogi segítséget nyújtanak, ha kell, újratanítták a KRESZ- vagy a Forgalmi

Szabályzat utasításait. Pontosan érzik, mikor van szükség hallgatásra, mikor hatásos egy jól kiválasztott videó és mikor kell hagyni, hogy „elszabaduljanak az indulatok”. Mert ilyen is megtörténik, nem egyszer. És ilyenkor kiderül, hogy ezek a hallgatók, zárkózott emberek bizony mégis profik a maguk módján, és hiába a sok panaszkodás, még mindig szeretik a munkájukat, a BKV-t. Saját maguk hozzák fel a villamosvezető esetét is:

„Egyszer mindenkinél kiborul a bili, hisz nem gépek vagyunk! Ez érthető!” „Már megint csak mi nyeljük a mérget!” „Nem tisztelik a munkánkat...bezzeg, ha nekem is jogom lenne visszaütni!” „Butaság, ahogy gondolkodtok, ne szerezzünk magunknak ellenséget!” „Ő is egy

olajat öntünk a tűzre, az bizony lángra fog lobbanni. Nekik csak olyan intézkedésbe szabad belefogniuk, amit be is tudnak fejezni. Mert mi nem hatóság, hanem szolgáltató cég vagyunk. Márpedig egy szolgáltató cégnél szolgáltatói magatartást várnak el az ott dolgozóktól – ezt tudomásul kell venni. Ha munkát akarunk, ahhoz utas is kell.

A tréningek eredményességét számokkal is mérhetjük. Egy vizsgálat szerint, ha összehasonlítjuk a járművezetők tréning előtti és utáni baleseti érintettségét, akkor megállapítható, hogy a képzésbe bevont munkatár-



ember, úgy is kell vele viselkedni!” „Az ilyen viselkedéssel leéget bennünket is!” „Abba gondolj bele, hogy ez a te feleséged is lehetne...”

– A megnyilatkozásokból is látszik, hogy hiába dolgoznak a BKV-nál, nem lettek, nem lehetnek egyformák. Különböző személyiségek, igények és vélemények ütköznek, de egymást nevelik a két nap során – mondja Bolgár Péter. – Maguk is rájönnek arra, hogy a konfliktuskezelés első lépése, hogy beleéljük magunkat a másik helyébe. Ha ugyanis

sak közlekedési magatartása javult. A kollégák 25%-a ezután balesetmentesen közlekedett. Én azonban azt gondolom, hogy legalább ilyen fontos az, hogy beszélgethettek, hogy meghallgatták őket, hogy megismerték egymás munkáját és adhattak egymásnak „túlélési” tippeket, ötleteket a mindennapokhoz. Jó megoldás persze nem mindig van – de a közös gondolkodás biztosan előbbre visz. Én ezt nem nevezném büntetésnek...

–ohb–

IK 260.0.0

A legenda újra él

Hogy hogyan születnek a legendák, az rejtély. Ha azonban egy busznak semmi más-sal össze nem téveszthető külseje, uram bocsá' egyénisége van, ha születésnap-i bulit szerveznek a tiszteletére és a rajongók külön Facebook-oldalt hoznak létre neki (!), akkor az már biztosan nem egy roncstelepen végzi pályafutását.



A legendás busz történetéről és felújításáról bővebb információt és képeket az alábbi Facebook-oldalon találsz: <https://www.facebook.com/bpo.103>

ABPO-103-as rendszámával elhíresült Ikarus 260-ast sem ott lelik fel a rajongók. Keressék inkább az Ikarus-találkozókon, a városi vagy BKV-s ünnepségeken vagy különleges alkalmakkor újra az utakon: mindenhol díszvendég ő. Az immár 32 éves nosztalgiajármű ugyanis az első olyan autóbusz, amelyet a BKV – a szakma és a közlekedésbarátok közös igényét kielégítve – saját erőből újítt fel úgy, hogy régi pompájában idézzen fel egy ma már legendásnak nevezett korszakot.

Ez az Ikarus nem az az Ikarus

– Nekem konkrétan a gyerekkoromat, hisz felnőttként, pláne BKV-sként én már nem láttam forgalomban – mondja Unzeitig Ákos, műszaki előadó, aki a busz felújítása során a korhűségi szempontok érvényesítéséért felelt. – Ez volt az első autóbusz, amely a BKV flottájában elérte a

20 éves kort, mielőtt 2001-ben végleg leselejtezték. Idén februárban döntöttek a felújításáról, a megcélzott korszak a '80-as évek közepe lett, mert a tökéletes gyári állapotot csak nagy anyagi - és időbeli ráfordítások árán érhetjük volna el – de nem is ez volt a cél. Inkább azt szerettük volna elérni, hogy az összbenyomás, a látvány együtt sikeresen idézzen fel egy sokak számára meghatározó közlekedéstörténeti korszakot. Persze a megvalósíthatóság és fenntarthatóság érdekében több kompromisszumot kellett kötnünk munka közben, de úgy gondolom, jól fogadták a kocsit, nem érte érdemi kritika az eredményt. Kisebbségi javítások, korrigálások még hátra vannak, de a kocsi májusban sikeresen debütált, és nyáron is sok nyilvános fellépése volt, ahol szeretettel, érdeklődéssel, örömmel fogadta vissza a közönség.

A busz bennem is azonnal gyerekkoromat idézi, hisz minden évben ilyen Ikarussal döcögünk bele a szénaitlatú, napsugaras, vidéki nyárba a nagymamámhoz. Ákos azonban pontosít: sokan azt hiszik, hogy ez olyan, mint a többi ma használatos 260-as, pedig dehogy! Első benyomásra minden bizonnyal ismerős a forma, de szinte minden részlet mégis más valamiben. Számos már-már feledésbe merülő apróság mellett főbb vonalakban a Prágaváltó, a tengelyek, a harmonika ajtók, a fehér kapaszkodók, és úgy általában a kocsi színei különböztetik meg egyértelműen a többitől a – régi 06-71-es azonosítóját megidézve – ma már BPO-671-es rendszámú autóbusz.

Csau szín és IFA-ülés

A felújítás igazi csapatmunka volt. Miközben a Kelenföldi garázs műhelyében a vázról kezdve újraépítették a kocsit, Ákos folyamatosan futkározott garázsról garázsra, hogy a hiányzó és még fellelhető eredeti alkatrészeket forgalomból kivont kocsikból, a Divíziók segítségét kérve, beszeresse. A kelenföldi csapattal megosztva a feladatokat számos magyarországi beszállítót, és külföldi forgalmazót is megkerestek egy-egy egyedi részlet beszerzése érdekében.

– Az ülések alatt húzódó eredeti sárgás-barna műpadlót már réges-régen nem gyártják, még csak hasonlót sem lehet találni a beszerezhető anyagok között, sőt, a valamivel későbbi sorozatok fekete üléspadrólja sem volt fellelhető. Számos esetben szembesültünk ehhez hasonló problémákkal, de a lehetetlennek tűnő feladatokat nem egyszer bravúros megoldásokkal sikerült végül megoldani, az üléspadról esetében például egy olyan csúszásmentes burkolattal, amelynek textúrája hasonlít az eredetire. Sokan emlékeznek az üléshezúratok csau színű, márvá-

nyos műbőr huzatára is, amelyhez hasonló végül Németországból szereztünk be. A „hamisítás” olyan jól sikerült, hogy azóta hasonló jellegű felújításokhoz mások is érdeklődnek iránta. A mennyezet dekorit replikáját le kellett gyártani, mert a szükséges táblaméretben az eredeti fényes, fehér burkolat már rég nincs az egri bútorgyár készletében, a rugós IFA vezetőülés pedig egy troliból származik – sajnos a kárpitozására nem találtunk eddig korhű megoldást. A régi függönyöket sajnos a kék színű anyaggal kellett helyettesítenünk, hiába kérdeztem meg még a régi BKV-sokat is, nincs-e véletlenül jó állapotú, eredeti a hétvégi házuk ablakán. Az eredmény nem lehetett ugyanaz, mégis hihető.

A titok az apró részletekben rejlik. S ez olyannyira igaz, hogy a borzasztóan népszerű, kacíkantos fülkefelirat elkészítéséhez Ákos felkutat-ta azt a kolléganőt, aki hosszú éveken át ezek felfestésével foglalkozott a GJSZ-nél, ő pedig elvállalta a feladatot, így személyes munkája valódi eredetiséget garantált. Az már persze nem az ő hibája, hogy a modern, antigraffiti fényezésnek köszönhetően kicsit összeugrott a felirat... Ez apró, elkerülhetetlen baki akkor, ha múltat és jelent szeretnénk egybegyúrni.

Szín a szürke hétköznapokban

A kelenföldi garázs karbantartó-csapat a szereti a kihívásokat – márpedig e régi Ikarus korhű helyreállítása és felújítása igazán annak bizonyult. Azután azonban, hogy tavaly az összes 405-ös vázát újraépítették, és van még pár tucat gyönyörűen felújított jármű, amelyek az ő kezeik közül kerültek ki, nem volt kérdés, elvállalják-e a feladatot. Kevés idő állt rendelkezésükre, szélsébesen kellett megoldásokat találniuk, de az eredmény magáért beszél.

– Igazi gondot csak a korhűségi követelmények okozták – meséli Rétfalvi Zoltán, Kelenföld Divízió vezetője –, hisz gyakorlatban azért mi alapból is nosztalgia-járműfelújítók vagyunk, sajnos. Egyébként mindenünk megvan, ami ehhez a munkához kell: lelkes és tapasztalt csapat, hozzáértő szakemberek, akik közül sokan korábban az Ikarus-gyárban dolgoztak, Székesfehérváron, így nem volt számukra ismeretlen a terep. Mindenki kihívásként értékelte a feladatot, és nagyon élvezték, hisz kell valami, ami színesebbé teszi a hétköznapok monotonitását. Gyakran órákig törték együtt a fejüket egy-egy problémán – csak a színen két hétig vitatkoztunk –, ráadásul lelkes közlekedésbarátok is sokszor tették hozzá emlékeiket, tudásukat. Azt gondolom, nagyon jó munkát végeztünk, egy külsős cég sem csinálta volna jobban, sőt!

–ohb–









Jubileumi versengés

Neves évfordulóhoz érkezett a BKV háziversenye, a *„Keressük a BKV legjobb felszíni közösségi közlekedési járművezetőjét!”* vetélkedősorozat. Már húsz éve mérkőznek meg egymással vállalatunk legjobbjai, hogy elnyerjék a fődíjat, ami nem csak pénzjutalomban, de dicsőségben is megtestesül.





A HELYEZETTEK

TROLIBUSZ kategóriában az 1. helyezett: *Nagymartoni Gábor* (Kőbánya), 2. *Lengyel Flórián* (Kőbánya), 3. *Kovács 2 József* (Kőbánya), 4. *Divinszki Ferenc* (Kőbánya), 5. *Körömi Imre* (Kőbánya), 6. *Kitka Sándor* (Kőbánya).

AUTÓBUSZ kategóriában az 1. helyezett: *Somogyi Károly* (Cinkota), 2. *Belák Tibor* (Cinkota), 3. *Rabi László* (Dél-Pest), 4. *Haibach János* (Cinkota), 5. *Nyaka Imre* (Cinkota), 6. *Gelencsér Sándor* (Kelenföld).

VILLAMOS kategóriában az 1. helyezett: *Hoffman Ferenc* (Dél-Pest V.), 2. *Lőrincz Antal* (Dél-Pest V.), 3. *Harsányi Tibor* (Budai V.), 4. *Molnár Gábor* (Dél-Pest V.), 5. *Nagy Ferenc* (Budai V.), 6. *Charé Ferenc* (Budai V.).



A győztesek: Somogyi Károly, Hoffman Ferenc és Nagymartoni Gábor



A vetélkedő döntőjére 2013. szeptember 18-án került sor, a szokásosnak számító Zách utcai Kőbányai garázsban ötvennégy járművezető (27 autóbusz-, 12 trolibusz- és 15 villamosvezető) részvételével, akik közül három hölgyversenyző is akadt.

A döntőt többkörös válogatás előzte meg, amelyek közül elsőként a magazinunk különszámaként megjelent elméleti feladatokat kellett megoldani. A válaszokat több mint 900 járművezető kollégánk küldte be, és közülük kerültek ki a középdöntősök.

A döntőben résztvevő munkatársak esetén azonban nem csak a versenybeli teljesítmény volt elvárás, hanem a mindennapi minőségi munka is. Azaz ők se balesetet nem

okoztak, se utaspanasz nem volt velük szemben, és az ellenőrzések sem tártak fel munkájukban semmiféle szabálytalanságot. Egyértelműen elmondható tehát, hogy aki egy ilyen eseményen döntőzik, az minden tekintetben a társaságunk frontembereinek krémjéből kerül ki.

A vetélkedő éppúgy próbára tette járművezetőink elméleti tudását, mint a gyakorlati készségeit. Az elméleti feladatok során a KRESZ, a műszaki és forgalmi utasítások mellett az utasok által jogosan elvárt szolgáltatói „ismeretekből” (városismeret, jegyfajták, stb.) is számot kellett adni. Nem kis eredmény, hogy a részfeladatok során mind a KRESZ, mind a szolgáltató „ismereteknél” volt hibátlan megoldás.

Az autóbusz és trolibusz gyakorlati feladatainak a Kőbánya telephely adott otthont, míg a villamos feladatok a Salgótarjáni utcában (Hungária körút – Őrház közötti szakaszon, a telephely előtti részen) zajlottak. Az ötletes és sok járművezetői készséget igénybe vevő gyakorlati feladatokat az immár állandó partnernek számító Automotive Kft. dolgozta ki. A verseny végén ágazatonként az első hat helyezett kerül díjazásra (200.000, 180.000, 160.000, 140.000, 130.000 és 110.000 Ft), illetve valamennyi résztvevő megkapta az UNIQA Biztosító Zrt. ajándéksomagját is. A legjobbaknak az elismerő oklevelet Somkúthy Zsolt, Villamos Forgalmi Főmérnök, és Kandolka László, Trolibusz Forgalmi Üzemvezető adta át.

Sárgától a pirosig

„Egy tapodtat sem nélkülsem, míg föl nem vettetek arra a teaforraló masinátokra!” Így kiáltott fel Jókai Mór 1874. június 24-én, amikor a Svábhegyi Fogaskerekű Vasút első útján dőcögött a budai villanegyedben. Az írófejedelem – bár hivatalos meghívót nem kapott a megnyitóra –, semmiképp nem akart lemaradni a nagy eseményről, így egy korabeli szemtanú elmondása szerint megállította a vonatot, majd *„árkon-bokron keresztül, kökénytűskétől megszaggatott attilával, nyári parókáját lengetve, gyöngyöző homlokkal kapaszkodott fel”* a szerelvényre.



Érthető az író lelkesedése, és hűen tükrözi a korabeli hangulatot, hisz a fogas akkoriban (sem) kizárólag egyszerű közlekedési eszközként jelent meg a fővárosban. A – korábban szőlőkultúrájáról ismert – Svábhegy ugyanis ekkor, a 19. század második felében vált a főváros egyik legszebb és legkedveltebb kirándulóléhsévé. A tehetősebb pest-budai polgárok, neves művészek egymás után építették nyaralóikat, villáikat a területen, ezért rövidesen felmerült az igény az egyre népszerűbbé váló – de addig csak lovaskocsival vagy gyalogosan elérhető – hegy közlekedésének fejlesztésére. 1868-tól ugyan már létezett egy, a Lánchídtól Zugligetig közlekedő lóvasút, de innen a Svábhegyre a közlekedés nem volt megoldott.





Zöld-sárga-piros

1890-ben azért még kibővítették a vonalat a Széchenyi-hegyig (ezzel a teljes hossz 3,7 km, az emelkedés 327 méter lett), de 1895-ben a svájciak kezéből a Svábhegyi Fogaskerekű Vasút Rt.-hez került a fogas. 1910-ben a lakosság kérésére bevezették a téli üzemet is, amihez beüvegezték, és kályhákkal látták el a kocsikat. Az eredeti, favázás kocsikat a Bécs melletti Hernalser Waggonfabrik gyárból szállították, és tetejükön még ott ültek a fékezők, akik fentről az egész pályát jól beláthatták. Ezekből mára már csak egy maradt fenn, amelyet a fogaskerekű vasút születésének 125. évfordulójára muzeális igénnyel, korhű kivitelben állítottak helyre a BKV szakemberei. 1929-ben villamosították a vasutat, amelyhez a BSzKRt nyolc darab, mozdonyból és pótkocsiból álló, Rowan rendszerű szerelvényt rendelt a Ganz gyártól. (A gőzüzemű vasút személykocsijai átalakítva, a szerelvényhez kapcsolható pótkocsiként továbbra is forgalomban maradtak.) Ezek a sárga kocsik egészen 1973-ig közlekedtek, amikor is az osztrák Simmering Graz Pauker (SGP) cégtől beszerezték az egy motorkocsiból és egy vezetőállásos pótkocsiból álló, ma is látható piros-fehér szerelvényeket. Ebből az időszakból az üzem 30-as pályaszámú mozdonya és 40-es pályaszámú Rowan pótkocsija maradt meg az utókornak.

A svábhegyi kedvenc

2013-ban már a „modern fogas” is negyvenedik évét ünnepelte. S csakúgy, mint 1874-ben, idén szeptember 21-én is „a nép öregje, apraja sietett látni a masinát”. A svábhegyi kedvenc ugyanis a mai napig szeretett járműve budapestieknek és az idelátogató turistáknak egyaránt. Ami érthető is, hisz nemcsak járműtörténeti szempontból uni-

Világszenzáció veszteséggel

Ezt a problémát volt hivatott megoldani a svájci mérnök, Cathry Szaléz Ferenc által vezetett építkezés, amely a korábbi, svájci minta alapján készült megépíteni a magyar fogaskerekű vasutat. A vonal nemcsak a hazai közlekedésben, de a hasonló hegyi vasutak között világviszonylatban is előkelőnek számított, hisz Európában harmadikként készült el. Az első három évvel korábban indult útjára Svájcban, és az 1800 méter magas Rigi-csúcsra vitte fel utasait. Házmán Ferenc (az egyesítés előtti Buda utolsó polgármestere) 1873-ban kötött szerződést az Internationale Gesellschaft für Bergbahnen in Basel (BGfB) nevű svájci céggel, amely a fent említett első fogaskerekű vasutat építette. A vasúttársaság egy Riggerbach-Schokke szabadalmi rendszerű fogaskerekű vaspálya építésére és üzemeltetésére kapott engedélyt. A vasút alsó végállomásnak az „Ecce Homo” teret, azaz a mai Városmajort, felső végpontjának a mai Sváb-hegyi megálló helyén lévő névtelen teret jelölték ki. Az engedélyben azt is lefektették, hogy a vasút csak a nyári időszakban, naponta kétszer felfelé és kétszer lefelé köteles biztosítani az utasok közlekedését. A pálya teljes hossza 2883 méter, emelkedése a két végállomás között 259 méter, menetideje pedig mindkét irányba 20 perc volt. Hiába azonban a nagy öröm, az üzemeltetés igencsak ráfizetésesnek bizonyult, ráadásul az indulás első évfordulóján felhőszakadás rongálta meg a pályát, így három évvel az indulás után a bázeli tulajdonos akár „bagóért” is megszabadult volna tőle.



kális emlék, de kiindulópontja, illetve célállomása megannyi gyönyörű barangolásnak a budai hegyekbe. A Kulturális Örökség Napja rendezvénysorozat részeként tartott születési napján nyílt napon rengetegen tisztelegtek múlt és jelen előtt. A gyerekek örömmel kapcsolódtak be a kreatív foglalkozásokba, csodálkozva nézegették a történelemkönyvek lapjairól meglevenedett nosztalgia-járműveket, lelkesen ültek be az SGP vezetőfülkéjébe, hogy kiderítsék, mit is lát a fogas vezetője, míg szüleik telephelylátogatásokon pillanthattak be az üzem mai életébe. S Jókai „teaforraló masinája” mindenki nagy örömeire tovább rója útját a fogakon, hogy „kurjantásnyira tolja a Sváb-hegyet a fővároshoz.”

—ohb—

Fény az alagút végén

Láttuk a fényt az alagút végén! Nem, nem halálközeli élményben volt részünk, hanem sok más újságíróval együtt mi is ott ülhattünk a 4-es metró első nyilvános körbefutásán július végén.



Mivel épp a nyár egyik legmelegebb napját éltük, az első és legfontosabb élményünk a kelenföldi járműtelepen, hogy az alagútban sokkal hűvösebb van, mint a 2-es vagy a 3-as metróban. Pedig az összes vonal közül a 4-es metró alagútja van a legközelebb a felszínhez, átlag 20-22 méternyi mélységben. A nagy belmagasság, az óriási terek azonban szellőssé teszik az állomásokat, a látszóbetonfelületek szinte sugározzák a hiedetet és persze még nem működik az összes elektronikus berendezés sem, amelyek „fűtenének”. A második – és egy újságíróat különösen érzékenyen érintő – benyomás, hogy nincs térerő, az okos mobilok süketek és a vakok. Sebaj, egy kolléga megnyugtató, hogy ez a probléma megoldódik majd, ha erősítő antennákat telepítenek a területre...

Történelmi pillanat

Az M4-es vonalra gyártott prototípus Alstom jármű 2012 decemberében érkezett meg Magyarországra, a hatóság által előírt és sikeresen teljesített tesztek követően pedig idén februárban megkapta a végleges típusengedélyt. Július végéig összesen 11 jármű érkezett meg Budapestre a 15-ből, és ezek közül eddig 7 vizsgázott le. Szeptembertől sötétüzemi tesztek kezdődtek, azaz utasok nélkül futnak a szerelvények annak érdekében, hogy a teljes rendszer megfelelően üzemeljen.

Amikor a szerelvény kigördült a kelenföldi járműtelepről, az utasok pedig – velem együtt –, mint a gyerekek, az ablaküvegre tapasztott orral nézelődtek, tudatosodott bennem, hogy történelmi pillanat részese vagyok. 40 év múlva majd büszkén mesélhetem az unokáknak, hogy én bizony ott ültem, amikor a 4-es metró megtette első kilométereit...

– Ő, nekem nem ez az első utam, hisz már december óta végzem a próbaútakat az Alstomokkal – hűti le a lelkesedésemet Bátorfi Gábor, az M4 Forgalmi Szolgálat vonatkezelési üzemvezetője, amikor arról faggatom, milyen érzés először vezetni ezt a járművet. – A jelenlegi tesztüzemben másik vonalakon dolgozó járművezetők segítenek, és az első időkben kb. 70 járműkísérő dolgozik majd a vonalon. Ők már nem fognak ve-

zetni, csak kísérik a működést, és elsősorban pszichológiai hatású lesz a jelenlétük, hisz az utasoknak meg kell majd szokniuk a vezető nélküli vonatok látványát. Emellett az állomásokon is olyan műszaki szakemberek tartanak majd felügyeletet, akik képesek vezetni a járművet, hogy probléma esetén be tudjanak avatkozni.

– Mik az eddigi próbatételek tapasztalatai?
– Nagyon jók ezek a vonatok, kényelmesek, tiszták, újak, sokkal jobbak a járművezetők munkakörülményei rajtuk, így hamar eltűntek az előzetes fenntartások. Valóban nagyobb a holttér, nem látnak úgy ki, mint az orosz szerelvényeken, de mivel automata vezérlésűek lesznek a kocsik, nincs is erre szükség. Az alagút tiszta, jól ki van világítva, ugyanazok a berendezések, de kevesebb a hagyományos jelzőberendezés. Az utazási sebesség elérheti a 80 km/órát, de ezt, ahogy egy jó autón, itt sem érzékeljük, mert jobb a szigetelés, elnyeli a rezgéseket, így kevésbé hangos a jármű.

Találkahelyek a föld alatt

Bátorfi Gábor 40 éve dolgozik a BKV-nál, akkor lépett be, amikor átadták a 2-es metró a fővárosiaknak. Végig követte azt az építkezést és a mostanit is, állítása szerint nagyon más az akkori és a mostani munkatempó, a tervezés, az elkészült állomások pedig magukért beszélnek.

– Mindegyiknek önálló karaktere van, és óriási szerepet kap a fény, a megvilágítás. S bár az utasok is megváltoztak az elmúlt évtizedek alatt – ma már az a fontos, hogy minél gyorsabban eljussanak A-ból B-be –, úgy gondolom, ugyanúgy ikonikus találkozóhelyekké válhatnak idővel, mint régen a Blaha órája.

A „sajtvonat” végigjárta a teljes vonalat, ám az állomásokon csak lassítottunk, kiszállni egyedül a Kálvin téri sajtótájékoztató helyszínén lehetett. Így a Gellért tér gyönyörű mozaikjait, a Bikás park gigantikus épületét csak az ablakon keresztül csodálhattuk meg, ám a letakart mozgólépcsők, az elkerített munkaterületek és az akkor is sürgő-forgó műszakiak ellenére is látszott, hogy a projekt készültsége mára 85-95 százalékos: a budai oldal teljesen elkészült, a pesti oldalon pedig a belső beépítés 2013 őszén, a rendszerépítés 2014 elején fejeződhet be, párhuzamosan a még hátralévő felszínrendezési munkákkal. Ha pedig minden a tervek szerint halad, 2014. március 31-én útjára indulhat ez első, „igazi” utasokkal teli szerelvény. Szóval látjuk a fényt az alagút végén...

–ohb–



Az Etele tér

Az Etele téri metróvégállomásnak két kijárata van, egyik az Etele tér, másik az Őrmező felé. Az állomást úgy alakították ki, hogy a vonal a későbbiekben meghosszabbítható legyen a Budaörsi út irányába.

A metró megjelenésével az Etele téren jelentős közlekedési csomópont fog kialakulni. Együtt lesz minden: vasút, távolsági busz, metró, villamos, autóbusz.

A végállomás formai kialakítására inkább a funkcionalitás a jellemző, széles, hosszú aluljáró, jól tisztítható, szürke kővel és szürke fémborítással. Széles lépcsők vezetnek a föld alá minden irányból, és még az egyes vasúti vágányoktól is az aluljáróba jutunk.

A lenti tér belmagassága jelentős és a teret két ipusztéri hangulatú üvegtömb, a liftek aknáí osztják fel.

Bikás-park

Az állomás felszíni épületei a tíz közül itt a legjellegzetesebbek, a Duna-parti Bálna kistestvére elüt mindentől, ami a környéken látható. A megálló hangulatát az üvegbúra, a lenti atmoszférát a szürke gránit és a matt krómszín határozza meg. A falakat vadvirágok halvány sziluettjei díszítik.

Újbuda

A Bocskai úti metrómegállóban a zöldes fényű, vaskos üveglapok dominálnak a mozgólépcső körüli falakon. A tér itt is tágas, mint a 4-es metró mindegyik megállójában. Az építészeti kialakítás a minimál stílusjegyeket követi, a belső tér nagyon világos, a víz pedig központi motívumként van jelen az állomásbútoroktól kezdve egészen a függő mennyezetiig.

folytatás a következő oldalon



Bikás-park

Móricz Zsigmond körtér

A Móricz Zsigmond körtéri állomás föld alatti tere nagy felülvilágítóval kapcsolódik a felszínhez, a mesterséges fényt pedig betongerendákba süllyesztett felsővilágítás, és a mozgólépcső alsó fémburkolatán tükröződő lila fény biztosítja. Az esztétikai hatásról színes panelek gondoskodnak.

Gellért tér

A Gellért téri metrómegállót egy ismert képzőművész, Komoróczy Tamás ötlete alapján dekorálták. Az egyszerre futurisztikus és nyolcvanas évekbeli retró stílus illeszkedik a metrómegálló egészének nagyvonalú és izgalmas struktúrájába. A peronok felett monumentális kút emelkedik a felszínig: a teret ősi, kultikus emlékhelyeket idéző módon hálozzák be az óriási betongerendák.

Fővám tér

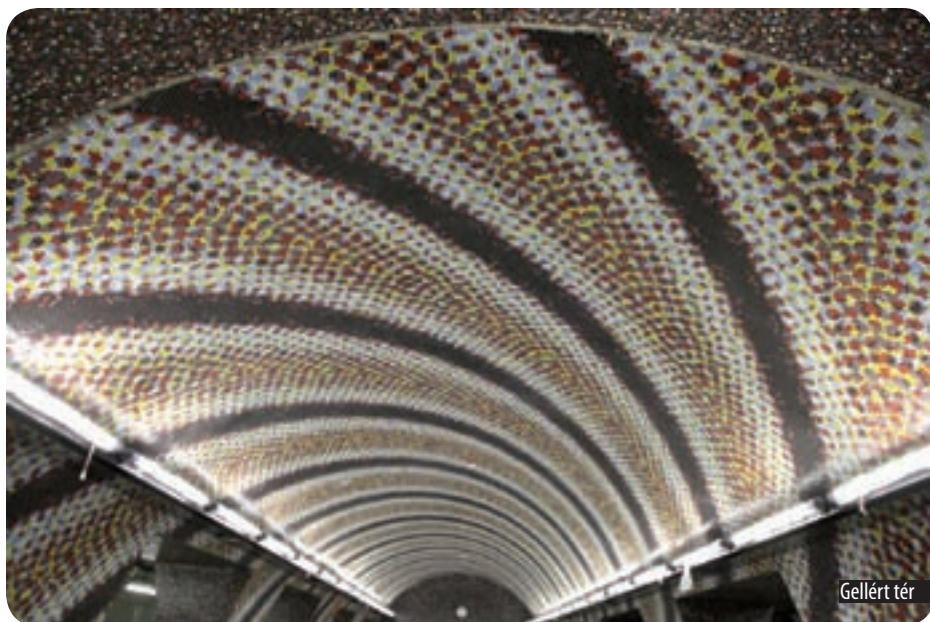
Ez a megálló nem színes mintákkal, hanem letisztultsággal, eszköztelenséggel ér el hasonló hatást, mint a túloltdali párja. A megálló feletti monumentális, 35 méter magas teret látszóbeton távtartó gerendák strukturálják. A tervezés különleges megoldásai miatt a természetes fény egészen a peronokig lejut. A különleges építészeti megoldás több nívós építészeti díjat is kapott az elmúlt években.



Újbuda



Móricz Zsigmond körtér



Gellért tér



Fővám tér

Kálvin tér

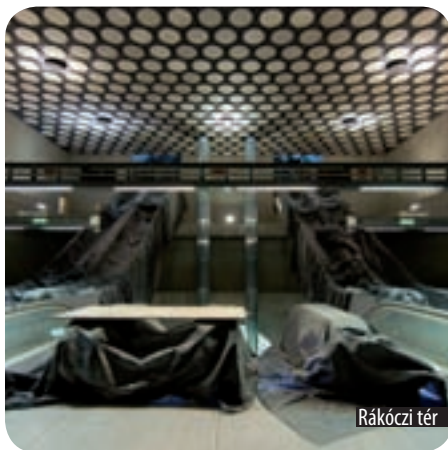
A Kálvin téren nincsenek díszítések. A formák önmagukban teszik érdekessé a teret. A megálló attól is különleges, mert itt lesz a 4-es vonal összeköttetése a 3-assal ahová egy borostyánszínű üvegfalakkal borított járaton át lehet majd átjutni.

Rákóczi-tér

Az állomást a tervezők Rákóczi fejedelem emlékének szentelték. A megálló karzatán a betonba nyomva Rákóczi birtokainak a nevei futnak körbe. A megálló peronszintje 22 méter mélyen található, a belső falak burkolata pedig színeiben követi a piros - fehér - zöld trikolort. A felszínen a fák és padok között egy medence teszi majd kellemesebbé a belvárosi levegőt, illetve az állomás külön érdekessége, hogy a parkból sajátos tükrök vezetnek majd két üvegcsövön át a természetes fényt le, a peronszintre.

II. János Pál pápa tér

Itt a mozgólépcső monumentális, puritán térbe vezet. A vízszintes betongerendá sorok két síkba osztják fel az állomást. A terem végében Jovánovics György-térplasztika található. A peron közel 19 méter mélyen fekszik, a megálló egy mozgólépcső és egy liftkijáratral rendelkezik.



Rákóczi tér



II. János Pál pápa tér

Keleti pályaudvar

Az állomás a Baross tér alatt épült és közvetlen kapcsolatot biztosít majd az M2-es metróval. A 16 méter mélyen található peronszintről két irányba is el lehet indulni mozgólépcsővel – az aluljáróba, és a galéria szintjére is –, illetve két lifttel is elérhető a felszín. A tér alatt, valamint annak vonzáskörzetében nemcsak

metróállomás épült, hanem - a végállomási funkciót kiszolgálva - egy kihúzó-fordító műtárgy is. Az állomásépítéshez a projekt egyik legnagyobb volumenű felszíni beruházása kapcsolódik – a Baross térnek, illetve térségének teljes rendezése – új aluljáróval, új utakkal, járdákkal, parkkal, sétálóövezettel, ez 2014 tavaszára készül el.



Kálvin tér



Keleti pályaudvar

Formabontás Szentendrén

Holló David, a New York-i Pratt Institute másodéves formatervező tanulója egyszer csak az vette a fejébe, hogy felújítja a szentendrei HÉV-végállomást. Az ötlete nyitott fülekre talált, és nyár végén közösségi munkával megújultak a peronok közötti padok és korlátok, illetve a peron tartóoszlopai. Ezenkívül eltűntek az illegálisan elhelyezett táblák és hirdetések, az állomás több helyen megsérült álmennyezetének burkolatát kijavították, és uszadék fából „emlékpadokat” készítettek, amelyek az idei rekordméretű árvíz elleni védekezésnek állítottak mementót.

Szeretném azt hinni, ha az embernek van egy jó ötlete, ami aránylag egyszerűen és gyorsan megvalósítható, ráadásul minimális költség-gel és munkával jár, akkor arra nyitottak, befogadóak lesznek az emberek – mondja Holló Dávid, akit New Yorkban értünk utol. – Szentendrén a HÉV-állomásról a helyiek mindig is a rendezetlenségre, a közbiztonság hiányára asszociáltak, arról nem is beszélve, hogy ha egy külföldi HÉV-vel érkezik a városba, akkor ő is ezzel szembesült elsőként. Bevallom, az elején nem számítottam túl nagy sikerre, de úgy gondoltam, egy próbát megér a dolog.

Kiket kerestél meg, és mit szóltak az ötletedhez?

Először Dr. Dietz Ferenc polgármester urat kerestem meg a Facebookon egy üzenettel – ismeretlenül –, amelyre őszinte meglepődésemre szinte azonnal pozitív válasz érkezett. Május végén kezdődtek az előkészületek, az engedélyek beszerzése, amelynek koordinátora dr. Szilágyi Enikő lett. Amikor már úgy nézett ki, hogy sínen vagyunk, akkor levélben megkerestem Vitézy Dávidot, a BKK vezérigazgatóját, kérve az ő támogatását is. Ekkor ért a következő kellemes meglepetés: szinte azonnal támogató választ kaptam.

Hogyan fogtatok neki a megvalósításnak?

Majd' két hónapot vett igénybe az engedélyezés, személyes találkozásokkal, bejárásokkal, ezek után indulhatott az érdemi munka. Az ötletemet a kezdetektől megosztottam pár ba-

rátommal, akik szintén Szentendrén laknak, és ők is nyitottnak bizonyultak. Ezzel a két öcsémén kívül további önkéntes segítőkre, illetve támogatókra találtam. Amikor minden engedélyt megkaptunk, indítottunk egy kisebb toborzást a közösségi portálokon, első sorban a mi korosztályunkat célozva meg. Az akciót „Formabontásra” kereszteltük. Olyan sikeres lett, hogy a felhívásra még Gyöngyös-ről is csatlakoztak. A munkálatok végül négy éjszakán át tartottak, este 7-től hajnal fél 5-ig, így még az utasforgalmat sem zavartuk.

Milyen érzés a felújított szentendrei végállomáson végigsétálnod?

Bevallom, nagyon jóleső! Számomra az a legcsodálatosabb, hogy egy egyszerű ötlet milyen nagy változást képes beindítani és előidézni. Az a legszebb az egészben, hogy megcáfoltuk az idősebbek kételyeit is, akik nem nagyon hisznek a mai fiatalságban. Tulajdonképpen a projekt a kezde-

tektől fogva arról is szólt, hogy a fiatalok tegyenek valamit a közösségért, megalkossák magunknak a saját környezetüket, ezzel elősegítve mások örömét is. Amikor megkezdődtek a tárgyalások, nem egyszer előfordult, hogy az idősebbek lenézően beszéltek az én generációmról, általánosítva felelőtlen vandáloknak titulálva minket. Miután befejeztük a munkát, remélem sokaknak megváltozott a véleménye.

Mivel Dávid már az átadás másnapján visszaindult New Yorkba, ezért ezúton szeretné megköszönni a támogatást mindenkinek, aki részt vett a projektben és segítette a munkájukat! Név szerint Aba Lehelnek, Szentendre főépítészének, Lehoczky Janosnak, a Művészeti Tanács elnökének, Pirstyur Imrének, a Művészeti Tanács tagjának, Sándorné Vincze Viktóriának, Géber Péter Pálnak, Vajdáné Máté Mónikának, valamint Moskovits Péternek és Pék Patriknak.



Gyermekkorom legszebb nyara...

A Balaton különleges. Idilli, mert varázsa van. Számomra egy régi ismerős. A boglárlelei táborozások sok játékkal, éjszakai portyázással, tábortűzzel kedves emlékeim között élnek. Pontosan ezért nagy izgalommal vártam és készültem arra, hogy ezt a különleges balatoni érzést férjem és gyermekeim is átéljék a balatonfenyvesi BKV-s üdülőben.

Manapság sajnos hall az ember elég panaszt, reklamációt és bosszankodást. Hogy drága a Balaton, nincs egy talpalatnyi szabad hely se, becsapják a turistákat. Az ilyen sorokat mindig szomorúan olvasom. Nyaralásunk egy hete alatt mi sehol nem éreztük, hogy többet kérnének el tőlünk. Egy kukoricát 200 Ft-ért vettünk a strandon, a lángost 350Ft ért árulták.

Az egy hétig tartó (majdnem) folyamatos napsütésről és 30-35 fokos jóidőről ugyan nem a BKV gondoskodott, de arról már igen, hogy a recepciósök, pincérek, takarítók egytől egyig kedvesek, gyermekbarátok voltak. A szobákat előbb foglalhattuk el és szép tisztán kaptuk meg. Az étteremben bőséges, finom reggeli és vacsora várt bennünket. Még az sem jelentett problémát, ha kislányom síkítással jelezte, hogy kér még a tökfőzelékből, vagy éppen több tésztát az etetőszék alatt, mint a tányérján. A gyerekek kedvükre homokozhattak, sarazhattak, délután pedig friss kukoricaillatra kapták fel a fejüket. A sok-sok program közül szeretném kiemelni a kisvasutazást az Imre Majorba, ahol vendégszerető, családias légkörben fogadják a kedves utazót, csodálatos környezetben. "Még a Balaton közepén is voltunk" mondta a kisfiam. Igen, kihajóztunk Fonyódról, és amíg „Messzi Papi” élvezte a táj szépségét és egy pohár jófajta balatonfelvidéki vörösbort, addig az ifjú kapitány vette át a kormányzást.

Köszönjük Papinak és Maminak ezt a szép nyaralást!

Molnár-Logemann Zsófia és családja



„A Cápa”

Nem újdonság, ha neves művészekről, tudósokról derül ki magyar származásuk. Robert Capa, aki Cápa becenevének köszönheti művésznevét, Friedmann Endre Ernő néven látta meg a napvilágot Budapesten. A Kossuth Lajos utcai szabószágból, ahol szülei dolgoztak messzire vezetett a fotós útja, hiszen haditudósítóként, dokumentarista fotósként öt háborúban is fényképezett. A spanyol polgárháborút, a japánok kínai invázióját, a második világháború európai hadszíntereit, az első arab-izraeli háborút és Indokínát megjárt és megörökítő művész munkáit nem először láthatjuk Budapesten. A mostani kiállításnak helyet adó Magyar Nemzeti Múzeum azonban valami újjal kecsegtet: „Az eddigi Robert Capa-kiállítások általában azt igyekeztek körüljárni, kicsoda volt Robert Capa. Ezúttal azt kérdezzük: mi is volt? Emigráns, aki sehol sem telepedett meg. Fotóriporter és haditudósító, aki írt és filmet is forgatott. Hős, akiről nemzedéke legjobb írói írtak elismeréssel. Charmeur, akit szerettek a nők. Ember, akinek szenvedélye volt a játék.”

Kovács Edina

Robert Capa/A Játékos

Magyar Nemzeti Múzeum, 2013. szeptember 18. – 2014. január 12.

Kurátor: Fisli Éva

színház

A kellékes

A Kellékes című darabban az első pillanatokban kicsit elterelte a figyelmemet a hírességek jelenléte, de Kern András játéka és Parti Nagy Lajos szövege nagyon gyorsan elvarázsolt, ahogy az egy jó színházi előadáshoz illik. Túl a 100. előadáson Kern András minden ízében maga a Kellékes: nem női szíveket megdobogtató bonviván, nem drámai mondatokban tobzódó tragikus sorsú hős, hanem a színházi kisember, akinek az élete néha drámai, néha kacagtató, néha fájdalmas. Akivel azért tudunk azonosulni, mert az általa megélt problémákon mindannyian átestünk már, s mi is abban a hiszemben éljük az életünket, hogy az úgy jó, úgy helyes ahogy van, s amúgy sem lettünk volna többre hivatottabbak. Vagy mégis...? Ezt döntse el mindenki saját maga, az előadás után!

Konyher Mária

A kellékes, Pesti Színház, 2013. október 20. 19.00



Capa „bevetés” előtt

könyv

Fogságban?

Szívesen írnám, hogy az egyre hosszabbodó őszi estékre ajánlok most könyvet, de nem hitegetek senkit: ez a közel 400 oldal pár nap alatt elfogy; letehetetlen, megdöbbentő és nagyon-nagyon őszinte. Jack és az édesanyja egy szobában élnek: a Szobában, ahol minden „mindenki”, itt történnek a kalandok, itt élnek a rejtélyek, és elbújni is itt kell, ha veszély közeleg. Jack világa kézzelfogható, egyértelmű, de korántsem egyszerű. Jack öt éves, és a Szobában született; sose játszott mással, csak Anyával; sose járt az udvaron vagy az utcán, nem ismer más gyerekeket, és felnőtteket sem; a napfényt egy tetőablakon keresztül látja, a külvilágot csak a Televízióban. Jack boldog, elégedett, vidám kisfiú, akinek eszébe sincs elhagyni a Szobát... Remek könyv fogságról, túlélésről, egyedülálló és újszerű megközelítéssel: Jack meséli el a mindennapjait, így megtudjuk, mi van egy átlagos, öt éves kisfiú fejében. Mert nem Jack az, aki fogságban van...

Fodor Zsanett

Emma Donoghue: A szoba

Kiadó: Alexandra, 2.999 Ft

gyerekeknek

A porond varázsa

Két és fél éves lánykám élete első cirkuszi előadás előtt megbetegedett. De egy szimpla kis láz hogy is lehetne kizáró ok, amikor ő annyira készült?! A kakasos nyalókára és a perecre, amelynek a cirkuszban még az íze is más. A csillogó ruhás, csodaszép guminőkre, a magasban suhanó, bátor és vidám mexikói légtornászokra, a bukfencező, kisautót vezető papagájokra, a csetlő-botló, krumpliorú bohócokra, a légies kötél-táncosnőre és a félelmetes, hatalmas OROSZLÁNRA. Akit gyermeki lelke minden rezdülésével csodál és fél egyszerre...

A Fővárosi Nagycirkusz nyári Circus Maximus előadásában a világhírű olasz Togni Cirkusz (majdnem) minden álmát valóra váltva olyan show-t nyújtott, amely még anyát és apát is elvarázsolt. Nekem nem is volt más dolgom, mint a szünetben beadni a lázcsillapítót és a végén megnyugtatni felháborodott csemetémet, aki nem volt hajlandó megelégedni a tigrisekkel. Megígértem neki, hogy az őszi előadásban már biztos ott lesz Ő is... Ha nem, nagy bajban leszek!

Oláh-Horváth Beáta



Fővárosi Nagycirkusz

Az univerzum fényei

2013. október 5. – december 31.

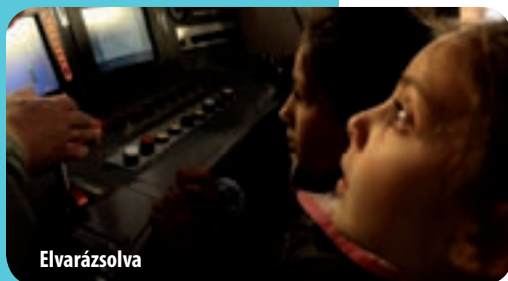
BKV-s dolgozók és családtagjaik az „U” jelű igazolvány felmutatásával hétköznap 40, hétvégén pedig 25 %-os kedvezménnyel válthatnak jegyet a cirkuszi előadásra!



Megnézheték a lecserélésre váró régi és az új forgalomirányító rendszert.

Metropolis gyereknap

Budapest Főváros Önkormányzata, a BKV és a BKK javaslatára az Alstom Hungária Zrt. 1.837.000 forint értékű, egész tanévre szóló utazási támogatást adományozott a Patrona Hungariae Katolikus Iskolaközpont és az Óbudai Szalézi Oratórium hátrányos helyzetű tanulói részére. Az adományt szimbolizáló csekket a gyerekek képviselői a BKV Deák téri múzeumában vehették át, de előtte egy igazán izgalmas délelőttöt tölthettek el a BKV Fehér úti telepén, ahol a BKV és az Alstom szakemberei vezették körbe a kíváncsi tanulókat.



Elvarázsolva

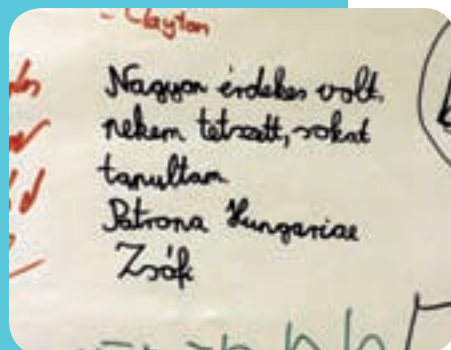


Vidám kvízteszt



Metro-akrobatika

Volt, akinek az Alstom szerelvény tetszett a legjobban, másnak a kocsiszín, de akadt olyan kislány is, akit a forgalomirányító pult varázsolta el... De a legtöbbben mégiscsak azt mondták, nekik MINDEN tetszett!



Köszönjük!

„JÁTSZANI IS ENGEDD...”

A játék egyidős az emberrel, sokan mégis úgy gondolják, hogy nem komoly tevékenység, mivel nem „vére megy”, s csak önmagáért az örömért van – öncélú.

Pedig ha jobban belegondolunk, nem csak azt állapíthatjuk meg, hogy az emberiség számos felfedezését a játéknak köszönheti, hanem azt is beláthatjuk, hogy szabálykövetésre, ismétlésre, azaz gyakorlásra készítet. Hogy emellett még szórakoztat, sikerélményt, örömet, boldogságot is ad, az már külön bónusz.

MIVEL JÁTSSZON?

A csecsemő játékeinál az az elsődleges szempont, hogy puhák, szép formájúak, élénk színűek és könnyen tisztíthatóak legyenek. Fontos még, hogy nem férhetnek bele a baba szájába, nem lehetnek éles, hegyes kiálló részei, törhetetlenek legyenek, és ne tartalmazzanak egészségre káros anyagot.

Játék csecsemőknek

A kis újszülöttre, csecsemőre rámosolygunk, fintorgunk, fújunk, berregünk, ezáltal nevetésre készítjük. Ezzel felkeltjük a figyelmét és egyben pozitív érzelmeket váltunk ki, ugyanakkor utánzásra serkentjük, ami nemcsak a szülőknek jó móka, hanem megalapozza a kicsi a tanulási készségét is. A tápláláson, gondozáson kívüli foglalkozás a gyermek és az őt körülvevő felnőttek közötti kapcsolat elmélyítését segíti, lehetőséget ad egymás jobb megismerésére, az együttműködés pedig segíti a szabálytudat és a szocializáció fejlesztését. Később már nem csak a saját hangunkkal játszunk, hanem ütögetünk, zörgetünk különböző tárgyakat, fényt és sötétet „varázsolunk”, vagy „kukucs-játékot” játszunk, majd hagyjuk, hogy ő is kipróbálja, megkísérelje és újra-meg újra elismételje a tőlünk látottakat. Az utánzás által is új képességeket fejleszt ki magában a gyermek a játék során. Ki tudná megállni, hogy a 4-5 hónapos csecsemő első csörgörázását ne jutalmazza lelkes mosollyal, simogatással? Ezt hívjuk pozitív visszacsatolásnak és ez az, amelyet nekünk felnőtteknek, szülőknek, nagyszülőknek, pedagógusoknak

később sem szabad elfelejtenünk. Hiszen a dicséret, az elismerés boldogságot, sikerélményt kelt mindenkiben és arra serkent, hogy a kiváló tevékenységet újra és újra, s egyre jobban elismételjük.

Játék kisdedekeknek

Az egy évesnél idősebb kisgyermek már nem csak megfogja, elengedik, ütögetik, kóstolgatja a körülöttük lévő tárgyakat, hanem bonyolultabb műveleteket is el tudnak velük végezni. Megtanulják, hogy a tárgyakat tologatni, húzni és egymásra helyezni is lehet. Fontos a látvány-, a színek megkülönböztetése, az alak- és formaállandóság felismerése – erre valók a kirakó- és formakereső játékok. Előbb csak 2-4 darabból álló puzzle-t, később a gyermek fejlettségétől függően több apróbb részből álló kirakót is adhatunk a kicsi kezébe, amelyet előbb segítséggel, majd egye-

MIVEL JÁTSSZON?

Örök igazság, hogy a méregdrága, csili vili játék helyett az apróságok inkább üres dobozokkal, flakonokkal, gyúrt újságpapírral, kupakkal vagy egy fél pár zoknival játszanak, s kedvence nem a macifejes plüss alvóskendő lesz, hanem egy agyonmosott, kifakult pelenka. A felhúzható, zenélő pörgettyűt pedig kiválóan helyettesítik az ölbéli mondókák, közös énekek. Ez is csak azt bizonyítja, hogy a kisgyermek rengeteg képzelőerővel, sok-sok pozitív töllettel indul neki az életnek.

dül is kirakhat. Arra nagyon ügyeljünk, hogy megoldhatatlan feladat elé ilyenkor se állítsuk a gyermeket, hiszen könnyen elveszítheti a kedvét, ha nem sikerül megoldani a feladatot. A látásfigyelem fejlesztéséhez később a rajz, a diafilm, a képeskönyv is jó eszköz lehet, ahol már nem csak az egyezéseket, hanem a különbségeket is észrevetjük. Ebben az időszakban, ha az évszak engedi, elkezdhetjük az ismerkedést a homokozóval,

HAJDÚSZOBOSZLÓN

gyógyulást és pihenést kínálunk igényes, új apartman házban félpanziós ellátással, korlátlan wellness használatával (szauna, infrakabin, illatkabin, pezsgőfürdő) + 4 napos gyógykezeléssel egybekötött + 4 napos Hungarospa fürdőbelépővel. (TB által)

UTÓSZEZON NOVEMBERTŐL

7 NAP/6 ÉJ: 29.900 Ft/Fő

4 NAP/3 ÉJ: 24.900 Ft/Fő

KARÁCSONYI AJÁNLATUNK ÜNNEPI VACSORÁVAL

2013.12.22-TŐL 28-IG

7 NAP/6 ÉJ: 49.900 Ft/Fő

5 NAP/4 ÉJ: 39.900 Ft/Fő

SZILVESZTERI AJÁNLATUNK

2013.12.29-TŐL 2014.01.04-IG

7 NAP/6 ÉJ: 59.900 Ft/Fő

5 NAP/4 ÉJ: 49.900 Ft/Fő

Az ár tartalmazza a szilveszter esti vacsorát és rendezvényt.

BKV-dolgozók részére a szállásdíjból 10% kedvezményt biztosítunk érvényes telepbelépővel. Étkezési utalvány, (Erzsébet, Egészségpénztár, Szép kártya, OTP, MKB, K&H, ERSTE) elfogadók hely. Hívjon, írjon, foglaljon le!

Telefon 06-52/750-282, 06-30/856-4990, primavilla@gmail.hu

www.primavilla.hu

a kavicsokkal. Szívesen markolásszák a homokot, ezt a számukra különleges anyagot, s rácsodálkoznak arra, ahogy kipereg a tenyerükből, vagy arra, hogy nedves állapotban gyúrható. Ez azonban a szülőtől nagy odafigyelést igényel, hiszen nagyon fontos, hogy szájba, szembe ne kerüljön még a legtisztábbnak gondolt homokozó tartalma sem.

(Következő számunkban, a folytatásban az óvodáskor játékaikról, az ovisok játék segítségével történő fejlesztéséről olvashatnak.)

–kmt–

Mert ahogy Kosztolányi írja:

„A játék.

Az különös.

Gömbölyű és gyönyörű,
csodaszép és csodajó,
nyitható és csukható,
gomb és gömb és gyöngy, gyűrű.
Bűvös kulcs és gyertya lángja,
színes árnyék, ördöglámpa.
Játszom ennen-élettemmel,
bűvöcskázom minden árnnal,
a padlással, a szobákkal,
a fénnel, mely tavaszárnyal,...”

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2013. ősz

Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Fodor Zsanett • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII., Akácfa u. 15.

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

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

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

apróhirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj 27.000.- Ft helyett 15.000.- Ft a BKV dolgozóinak.
A gyakorlati vezetés első 15 órája 10.500.- Ft kedvezményel.
Órai anyagai, házi feladatok tankönyv és teszt cd ajándékba.
Tanfolyamok havonta folyamatosan indulnak
a Tóth Zoltán Autósiskolában VII. Wesselényi 73.
(Rottenbiller u.- hoz közel)
További információ: 20/323-4688 (bármikor hívható),
1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

Gyorshitel!!!!
Gyors hitel. PASSZÍV BAR
listásoknak. Nyugdíjasoknak,
75-éves korban is.
100.000Ft-800.000Ft között
Aktív BAR-os
nyugdíjasoknak is
tudok segíteni 78-éves korig,
amennyiben megfelel pénzin-
tézeti feltételeinek

Szűcs Sándor hiteltanácsadó
Tel: 06-30/841-0330
e-mail: hitelciti@gmail.com
www hitel-city.hu

A legjobb megoldást keresi?
Szabad felhasználási
személyi hitelt, most
rendkívül kedvező, akár
17,9 % fix kamattal
igényelhet, kezessé,
és ingatlanfedezettel nélkül!
Megbízható, tőkeerős bank
képviselésében, gyors,
segítőképző ügyintézés:
Könyves Erzsébet
06-30/362-8413

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

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

ELADÓ vagy KIADÓ Déli pályaud-
varnál kétszobás, felújított ame-
rikai konyhás, csendes, berende-
zett, vízóra! (Egy hölgy albérlőt
várunk!) Tel.: 06307163890

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

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

ELADÓ a XIX. kerületben, Kis-
pesten egy 345 nm-es telken,
48 nm-es fedett teraszos családi
ház. Boltíves pincével, melléképü-
lettel, rendezett kerttel. Ár: 20M Ft.
Érd.: 70/236 2575
ELADÓ a XVIII. kerületi Lakatos

lakótelepen, Kőbánya-Kispesttől
5 percre busszal, egy l. emeleti, 62
m2-es, 1 + 2 félékszobás, félig felújít-
ott, nagy erkélyes (10 m2), ház-
központi fűtéses, családi ház
övezetre néző lakás. A lakás elő-
nye, hogy az éjszakai buszok 15
percenként járnak. Irányár: 10,2
M Ft, érdeklődni lehet: Gálszécsi
Erika 24-288, 20/9330014 tele-
fonokon.

ELADÓ Veszprém megyében,
Nemesahányban, Sümegtől 20
km-re, 96m2 alapterületű, (2
szoba, fürdő, WC, konyha, nap-
pali, kertre néző terasz) alapin-
cézett, központi fűtéses családi
ház – tetőtér beépítési lehetősé-
ggel – nagy kerttel (s további
telekvásárlási lehetőséggel).
Irányár 12.5 millió forint. A hir-
detés megjelenése után első-
ként jelentkező vásárló 500 000
Ft kedvezmény kap! Érdeklődni
lehet a +36 20 437 3157-es tele-
fonszámon, vagy az olcsokucko@
gmail.com e-mail címen.

BALATONLELLE központjában
a mediterrán tér közelében 4
szobás 12 férőhelyes (szobán-
ként 3 ágyval) nyaraló kiadó. A
Balaton part 6-8 percre található.
Az udvarban sütési-grillezési par-
kolási lehetőség van. Érdeklődni:
berezky.dora@velvet.hu Tel: 06
20 58 66 132

Eladó, elcserélhető 3 szoba össz-

komfortos családi ház Szigetha-
lom központjában.
A ház kialakításánál fogva pihe-
nére, vállalkozásra, kerteske-
desre, állattartásra is alkalmas.
Lakótér 70nm+12nm terasz. A
tetőtér beépíthető. Szuterén
70nm, ami garáznak, műhely-
nek, irodának, üzletnek, stb. is
alkalmas. Kert 780nm. Locsolás
saját kútról megoldható. Csere
esetén kisebb családi ház, 2 szob-
ás panellakás beszámítható ér-
tekegyeztetéssel. Irányár: 14,5M Ft
Érdeklődni a 24226 melléken, il-
letve +36-70-77-36-875

HORGÁSZOK Ercsi mellett magán-
tónál kis horgásztelek, olcsón el-
adó. Érd: 06 70 5679014 09-14-ig

KERESEK kis (egyszobás vagy
garzon) lakást megvételre a 4 -
6-os villamos vonalán, a Margit
hídtól a Moszkva térig. (Ha kell
adhatok nagyobb cserelekást
is!) Tel: 06306467574

VEGYES

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

ELADÓ sürgősen Hajdúszoboszlón
üdülési jog. Ár megegyezés
szerint. Érdeklődni 20/220 3015
telefonszámon lehet.

ELADÓ áron alul, 30 ezer Ft-ért
Fiat Palio 4 db új, 14 - es acélfelni,
ET 44 - es, 4 x 98 - as osztókörral.
Telefon: 20/535 8162

VÁSÁROLNÉK alkalmi áron kis-
méretű, hordozható cserép-
kályhát, emeletes ágyat és cent-
rifugát. Telefon: 06 70 349 2928

ELADÓ egy Siemens Club RM
722-es Retro rádiós magnó na-
gyon keveset használt (örökség-
ből való), szinte új és mindene
működik! Tartozéka a „hálózati
zsinór” kívül még az eredeti
használati utasítás! Csak komoly
érdeklődők keres-
senek akik szeretik és gyűjtik a
retro dolgokat!
Az ár alku képes! Megegyezünk!
(15.000 Ft.) Oravecz Gábor (+36-
20/443-7697)

Cavident

az egészséges
fogakért

A Cavident Fogászati Kft. most RENDKÍVÜLI AKCIÓT hirdet!

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

Minden porcelán korona 24.000,- Ft
A teljes fogor állcsonként pedig
20.000,- forinttal olcsóbb.

További rendkívüli kedvezmények a
www.cavident.hu oldalon.

Egységépítési kártyával is lehet
fizetni. Kérjen időpontot a 461-6500
/29156 és /29155 melléken.

ELADÓ Bata István: a budapesti
metróközlekedés 3 évtizede c.
könyv. Plusz néhány BKV-s tárgy
még, gyűjtemény felszámolásából.
(Kiadvány, tábla) Érdeklődni:
jkonyv909@freemail.hu cí-
men lehet. Tel: 06-70 425-5855

INGYEN elvihető: 6 db jó állapo-
tú, fából készült ruhásszekrény:
• 1 db 2 ajtós világosbarna ru-
hásszekrény (110 cm széles, ma-
gassága: 176 cm),
• 1 db 2 ajtós (120 cm széles) és 1
db 3 ajtós (179 cm széles) sötét-
barna ruhásszekrény, magassá-
guk: 185 cm,
• 1 db 2 ajtós barna ruhásszekré-
ny (130 cm széles, magassá-
ga: 181 cm),
• 1 db 2 ajtós (130 cm széles) és
3 ajtós (165 cm széles) közép-
barna ruhásszekrény, magassá-
guk: 181 cm.
A szekrények mélysége kb. 60
cm. Tel.: 20/499-8434

KEDVES OLVASÓINK!

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

Kérjük régi partnereinket,
hogy a fenti címre írják meg,
kivánják-e továbbra is megie-
menteni hirdetéseiket. A régebbi
hirdetések közlése csak azok
megerősítése után áll
módunkban.

A HÓ NAP KÉPE

foto:
Herold Ferenc

KEDVES KOLLÉGÁK!
Továbbra is várjuk képeite-
ket a BKV mindennapjairól:
lehet ez humoros, kedves,
megható vagy naturalista.
Küldjétek el nekünk –
a legjobbat, a legjobbakat
pedig megjelentetjük!



hommage à **PAUL SIGNAC**



Ezúttal Paul Signac (Párizs, 1863. november 11. – Párizs, 1935. augusztus 15.) , a 150 éve született francia tájképfestő, a pointillizmus egyik megalkotójának megidézésével emlékezünk a 40 éve Budapestre érkezett fogaskerekű járművekre.