

MOZGÁSBAN



XLVI. ÉVFOLYAM

I. SZÁM

Lovász Istvánra emlékezünk

Finisben a 4-es metro

Elektronikus jegyrendszer

Kollégáink kérdeztek:

**VÁLASZOL
A VEZÉRIGAZGATÓ**

III. BKV Labdarúgó Bajnokság

tavaszi forduló

Nincs téli álom, se tavaszi fáradtság, újra focicsukát húzhat mindenki, akinek hiányzott már egy kis BKV-s megmérettetés. A II. BKV Labdarúgó Bajnokság sikere után egyértelmű volt: nem várhatunk egy évet a következő bajnoksággal. Ezért idén már tavasszal lehetősége lesz minden BKV-s focicsapatnak arra, hogy egy igazán sportos napon megmutassa, mire képes.

Kedves Kollégák!

Ahogy azt már megszokhatták, az új évszakkal megérkezik a Mozgasban Magazin új, aktuális száma is. Ezúttal különösen jó hangulatban telt az új lapszám összeállítása: a kollégákat nemcsak a jó idő és a napsütés motiválta, de a sok-sok érdekes téma is.

Sajnos azonban egy igazán szomorú hírrel is találkozhatnak lapjainkon: elhunyt Lovász István, „mindenki Putyi bácsija”, akit olyan szoros kötelék fűzött a vállalathoz, a közösségi közlekedéshez, hogy élete szinte utolsó napjáig találkozhattunk vele a BKV folyosóin. Rá emlékezünk a 15. oldalon.

Köszönjük a sok kérdést, amit a vezérigazgató úrnak küldtek. Bolla Tibor lelkiismeretesen válaszolt is rájuk – a vele készült rendhagyó interjút a 8-9. oldalon olvashatják. Kérjük, nézzék el nekünk, hogy a korlátozott hely miatt nem fért bele az összes kérdés-válasz ebbe a 2 oldalba. Természetesen biztosítunk még megjelenési lehetőséget a későbbi lapszámokban is.

Ha tavasz, akkor több mozgás, kirándulás, sport. A labdarúgó vándorkupa ismét „útra kel”, és kíváncsian várjuk, vajon gazdát cserél-e április 26-án. Hirdetés és részletek a 2. oldalon. Ne mulasszák el a jelentkezést, ne hagyják ki az immár hagyománnyá vált sporteseményt! Mi biztosan ott leszünk.

Azoknak, akik a versengés helyett inkább pihentető, de aktív kikapcsolódásra vágnak, kerestünk néhány közeli, HÉV-vel könnyen elérhető kirándulóhelyet, látnivalót. Reméljük, mindenki talál kedvére valót a kínálatban, mert igazán alaposak voltunk: gondoltunk a városlátogatókra, az úszni vágyókra, a történelem

és a művészetek szerelmeseire, de még a vállalkozó kedvűekre is. Összeállításunk a 24-25. oldalon található.

Mindezen kívül a jól ismert, megszokott rovatok is megmaradtak, így olvashatnak interjút egy érdekes hobbinak hódoló, vasútmodellezéssel foglalkozó fiatal kollégáról, de a gyermeknevelés rögzös útján való eligazodáshoz is próbálunk segítséget nyújtani a „Gyermeksarok”-ban.

Készültünk egy kis meglepetéssel is! Tudjuk, hogy olvasóink többsége mennyire szereti a retró képeket, plakátokat. Az ő kedvükért – és persze kicsit a sajátunkért is – új poszter sorozatot indítunk: negyedévente régi képek, plakátok lesznek a poszterek a Magazin középső, dupla oldalán. Reméljük, hogy már az első retró posztert is szívesen teszik majd a falra.

Imádjuk a húsvéti ünnepeket, és biztosak vagyunk benne, hogy Önök is. A hagyományoktól kissé eltérő kreatív oldalakkal készülünk, és garantáljuk: igazi családi, baráti móka lesz, ha kipróbálják a szokatlan tojásdekorálási módszereket, mert ezúttal nem a már megszokott, színes festékbe mártogatós ötlettel álltunk elő. Kellemes ünnepi készülődést kívánunk!

Biztosan észreveszik olvasás közben, hogy változtattunk néhány dolgot, igyekszünk megújulni. Ezért kérjük, ha van bármilyen javaslatuk, hogy miről olvasnának szívesen, írják meg nekünk a mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre. Azt nem ígérhetjük, hogy minden kérést azonnal teljesítünk, de azt igen, hogy örömmel bővítjük a témaköröket, hiszen a cél az, hogy mindenki számára érdekes, izgalmas lapot készítsünk.

Jó olvasást kíván a Mozgasban Magazin szerkesztősége!

Újra várjuk tehát azon csapatok jelentkezését, akik 2014 tavaszán, április 26-án készek a pályára állni és a legjobb tudásuk szerint harcba indulni a vándorkupáért. Jelentkezni e-mailben a csapat-tagok névsorával és a csapatkapitányok elérhetőségeivel a belsokommunikacio@bkv.hu címen lehet április 14-ig.

Hírek itthonról	4–5
Hírek a világból	6–7
INTERJÚ	
Kollégáink kérdeztek	8–9
AKTUÁLIS	
Finisben a 4-es Metró	10–11
INTERJÚ	
A villamosvezető, aki	12–13
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	
Tavaszi szél	14
Lovász Istvánra emlékezünk	15
POSZTER.....	16–17
BKK	18–19
VISSZAPILLANTÓ	
Képek a Múltból	20–21

MÚZEUM	
Múzeumi mozaikok	22
KITEKINTŐ	
Télen Velencében	23
SZABADIDŐ	
Kirándulások HÉV-vel	24–25
Szubjektív ajánló	26
GYEREKSAROK	
Hishti	27
HÚSVÉT	
Húsvéti tojásözön	28–29
SPORT	
Szinte a pályán nőttem fel	30
Hirdetések	31

IDEGENVEZETŐK VILÁGNAPJA Ahogy minden évben, idén is február utolsó hétvégéjére esett az Idegenvezetői Világnap. A budapesti esemény kapcsán a főváros nevezetességeivel és történelmi értékeivel ismerkedhettek meg az érdeklődők. A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara által megrendezett programhoz – melynek idén Tarlós István főpolgármester volt a fővédnöke – immár harmadik alkalommal csatlakozott a Földalatti Vasúti Múzeum. A program keretében az idei évben is igen sokan látogattak el a múzeumba, ahol kollégáink csoportos tárlatvezetésekkel és múzeumpedagógiai foglalkozásokkal várták az érdeklődőket.



HÍREK itthonról

KÜLÖNJÁRAT A SZÍVÓMOTOROS BUSZOK BÚCSÚZÁSA ALKALMÁBÓL A szívómotorral működő autóbuszok búcsúztatása alkalmából év végén egy Ikarus 280-ason utazhattak a nosztalgizálni vágyók a 244-es és a 276E vonalán. Környezetvédelmi szempontokat is szem előtt tartva a BKV már korábban megkezdte az Euro kategória-besorolás nélküli motortípusok lecserélését. Az idei évtől kizárólag a korszerűbb, nagyobb teljesítményű turbómotoros autóbuszok állhatnak forgalomba. A kivonás alkalmából nyílt lehetőség a legidősebb szívómotoros Ikarus 280-ason nosztalgizálni.



IDÉN 100 ÉVES A SZENTENDREI VÁROSI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI MÚZEUM ÉPÜLETE

1914-ben épült a szentendrei végállomás közelében a műemléknek számító kocsiszín.

A szentendrei vonalon a villamos üzemmodot 1914. május 13-án vették be. Ennek kapcsán épült meg a szentendrei végállomás közelében az idén 100 esztendőös kocsiszíni épület is, ami ma a Városi Tömegközlekedési Múzeumnak ad otthont.

A híres építőmérnök Zielensky Szilárd műegyetemi tanár, a magyarországi vasbetonépítés úttörője, többek között a Margitszigeti víztorony, számos vasúti építmény és híd építője által tervezett és Sorg Antal által épített vasbetonvázas kocsiszínt építészeti, iparművészeti és közlekedéstörténeti okok miatt 2011-ben a Nemzeti Erőforrás Minisztériuma védett műemlékké nyilvánította. A szentendrei múzeumban az eredeti építési dokumentumok alapján egy tablón mutatjuk be a múzeumnak otthont adó egykori hév kocsiszín építését, Zielensky egykori rajzeit.

A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) a Filatorigát és Szentendre között kiépített helyiérdekű vasútvonalat 1888. augusztus 17-én helyezte üzembe.

NEGYVENRE BŐVÜLT A BKV MERCEDES CITA-RO-FLOTTÁJA Forgalomba állt mind a negyven alacsonypadlós Mercedes Citaro típusú autóbusz, ezzel újabb állomásához érkezett a BKV-s járműpark lecserélése.

A Mercedes-Benz O530 Citaro busztípusból harmincegy már 2012-ben megérkezett a BKV-hoz, a mostani kilenc alacsonypadlós busz a 64-es és a 22-es buszcsalád vonalán közlekedik. A járművek a honosításukkor teljes körű külső-belső felújításon estek át, új fényezést kaptak, tehát műszakilag a közösségi közlekedés igényeinek maradéktalanul megfelelnek. A buszokon átalakultak az ajtónyitó mechanizmusok, jegykezelő berendezésekkel látták el, és 2014 első negyedévében az utastájékoztató FUTÁR kijelzőkkel is felszerelik.

Az elmúlt 2 évben vásárolt járművek maximálisan beváltották a hozzájuk fűzött reményeket.



KÍNAI VILLANYBUSZ-TESTZT, NEGYEDSZER

Ezúttal, immár negyedik alkalommal a VT-Arriva tesztelte két héten keresztül a 114-es vonalán. Ezúttal a VT-Arriva tesztelt egy kétajtós járművet a 114-es vonalán.

A kínai BYD cég elektromos járművét eddig két alkalommal (2012-ben és 2013-ban) a BKV, egy alkalommal pedig a Volánbusz tesztelte.



UTASTÁJÉKOZTATÓT TESZTELNEK SZEGEDEN

A Szegedi Közlekedési Társaság (SZKT) megkezdte az utastájékoztató kijelzők tesztelését a villamos és trolibusz megállókban. Első körben a tesztüzem feliratot és a pontos időt kell mutatniuk, az utazási információkat a tervek szerint áprilistól jelzik majd.

Az utastájékoztató rendszer kiépítése kapcsán minden ütemterv szerint halad. A munka több mint 90 százaléka háttérben zajlik, azonban a megállóban elhelyezett kijelzők működésének tesztelését már az utasok is láthatják. A kijelzőkön járműre vagy járatra vonatkozó információ csak a teljes rendszer tesztelését követően jelenik majd meg, ez a tervek szerint április végére esik.

ÚJ VOLVÓK PÉCSETT Egy hibrid és egy csuklós jármű érkezett a Tüke Buszhoz.

Hamarosan öt új 7900A áll forgalomba Pécssett, mivel a korábban kiírt tenderen a Rába-Volvo diadalmaskodott. A Rába a nevét adja a járművekhez, amelyek teljes egészében Lengyelországban készülnek. A két Volvót egyelőre csak bérlő a Tüke Busz, de előfordulhat, hogy a későbbiekben véglegesen Pécssett maradhatnak, ezáltal a flotta is bővíthet. (A szóló 7700 Hybrid típusú jármű, amivel néhány évvel ezelőtt több városban is találkozhattunk.) A 4 ajtós változatot használják Debrecenben, míg a típus háromajtós változata a Volán járműparkjában is megtalálható.

Tavaly 35 Czerdo busz állt Pécsen forgalomba. Idén ezeket – a most érkezett kettőn kívül – további öt Volvo 7900A követi.



EGYRE TÖBB A BRIT BUSZSOFŐRÖKET ÉRT TÁMADÁS A brit sajtóban megjelent információk szerint átlagosan naponta négy buszsofőrt támadnak meg Nagy-Britanniában. A támadások szerencsére nem minden esetben járnak fegyverhasználattal, de a helyi adatok szerint tízből négy esetben fizikailag bántalmazzák a járművezetőket, és sajnos fegyveres fenyegetés is előfordul. A londoni rendőrség mintegy 5000 esetet derített fel 2010 és 2013 között. A tetten ért elkövetőket 6–16 hónapnyi börtönrre ítélték.



ÖTAJTÓS MAN-T TESZTEL HAMBURG A korábbi duplacsuklós buszok helyett a hamburgi közlekedési társaság több hónapig fogja tesztelni a MAN Lion's City GL típusú ötajtós járművét. A tesztbuszt a legforgalmasabb vonalaira szánja a Hamburger Hochbahn. Az öt ajtótól gyorsabb utascserét várnak, de a közel egy méterrel megnövelt hosszúság (majdnem 19 méter) és az átalakított belső tér miatt az MAN befogadóképessége is nagyobb lesz a társaság jelenlegi csuklósainál. Ez a tesztbusz korábban Budapesten és Miskolcon is közlekedett.



HÍREK a világból



PÁRIZSBAN HASZNOSÍTANÁK AZ ÜRES METRÓÁLLOMÁSOKAT Párizsban több olyan metróállomás is található, ahol megszűnt a közlekedés, sőt, olyan is, ahová soha meg sem érkezett. Kampányötletként felmerült, hogy be kellene vonni a francia főváros vérkeringésébe ezeket a földalatti helyeket – a projekt megvalósításáról már több látványterv is készült. Az ötlet kapcsán megszólalt a párizsi metróhálózatot üzemeltető RATP is: szerintük a látványtervek alapján az újrahasznosítás meglehetősen bonyodalmas lenne.



TILOS AZ ÉTEL ÉS ITAL A PEKINGI METRÓN

Pekingben egy új, március közepén életbe lépő fővárosi rendelkezésnek köszönhetően vége a földalatti peronján és a metrókocsikban történő evés-ivásnak.

Aki a szabályokat megszegi, 500 júanig (18 700 forint) terjedő helyszíni bírságra számíthat, ami a közlekedési szabálysértések büntetésével összehasonlítva is jelentősnek tűnik.

A tiltás kapcsán több online felületen kifejezésre juttatták, hogy már régóta vártak erre a korlátozásra, mert elégük volt a zsúfolt kocsikban terjengő ételszagból. Természetesen az ellenzők is megszólaltak, jelezvén, hogy nonszensz, hogy például egy darab kekszet sem lehet magukhoz venni.

Peking nem az első, amely elszánta magát a tiltás bejelentésére, Sanghaj, Kanton, Hszian, Sencsen és más városok már megtették ezt. Egyik érvük az volt, hogy ezzel is civilizáltabbá kívánják tenni a közösségi közlekedést, és normáikat tekintve ezzel közelebb kerülnek a nemzetközi gyakorlathoz.



LECSERÉLIK A BÉCSI VILLAMOSOKAT Bécs megkezdte a fehér-piros E1-es villamosok cseréjét, ennek első lépéseként 150 új villamost kíván vásárolni. Az E1 villamosoknak eddig jelentős szerepe volt Bécs városképének formálásában, az idős járművek azonban már nem felelnek meg a XXI. század elvárásainak. A fékezéskor keletkező energiát nem képesek visszatáplálni a felsővezetékbe, nem alacsonypadlósak, így a mozgáskorlátozottak nehezen tudnak felszállni rájuk, és nincsenek rajtuk modern utastájékoztató berendezések sem. A jelenlegi elképzelések szerint még 2017-ig közlekednek a majd a negyven éve forgalomba lévő ún. E1-es villamosok. Ezt követően a Wiener Linien százötven új, alacsonypadlós villamost állítana forgalomba. A korszerűsített E2-es típusú kocsikkal még a későbbiekben is számol a közlekedési társaság, ezek várhatóan 2025-ig közlekednek majd.



ENERGIATAKARÉKOS VILLAMOST TESZTEL A SIEMENS

A Siemens az EcoTram kutatási projektje keretében a villamosok fogyasztásának mértékét igyekszik csökkenteni.

Egy villamos teljes energiafogyasztásának közel egyharmadát az utaskényelmi berendezések, azaz a fűtés, a szellőzés és a klímaberendezés teszi ki. A Siemens a fogyasztás csökkentése érdekében Bécsben tesztelt egy ULF villamost.

A tesztek során megfigyelték és regisztrálták a kocsik légkondicionáló rendszereibe belépő levegő hőmérsékletét, az utasok által leadott hőt és páratartalmat. Az intelligens vezérlők ezek után előzetes adatokat szolgáltatnak a rendszerek ki- és bekapcsolásához.

Ezzel az eljárással szakértői becslések szerint a Wiener Liniennél évente akár 3000 megawattórányi is lehet a megtakarítás, az erőművek működésére visszavezetve akár 600 tonna széndioxiddal kevesebb juthat a légkörbe.

Kollégáink kérdeztek

BOLLA TIBOR VÁLASZOLT

Köszönjük a sok kérdést, melyet a „vezérigazgatói kérdezz-felelek” során feltettek. A hasonló kérdéseket – utólagos engedelmükkel – összevontuk, és a nem vezérigazgatói hatáskörbe tartozókat vagy lerövidítettük vagy kihagytuk.

A BKK megrendelője a BKV-nak, de eközben a közlekedési cég igazgatóságába delegált vezetőin keresztül irányítói jogai is vannak a cégben. Mikor fog a BKK-BKV viszonyában valós megrendelői szerep beállni a problémákat is magában hordozó megrendelő-tulajdonosi viszony helyett?

Az igazgatóság kinevezése a tulajdonos fővárosi önkormányzat jogkörébe tartozik. Semmilyen jogszabály nem tiltja, hogy a BKK vezetői üljenek a testületben, de természetesen ennek az ellenkezője is törvényes lenne, mert ezt sem hazai, sem uniós szabály nem írja elő. Egyébként az igazgatóság döntéseinek nagy részében konszenzusra törekszünk, hiszen a célunk közös: Budapest közösségi közlekedésének minél zökkenőmentesebb lebonyolítása. Ráadásul mindkét cég ugyanabból a közös fővárosi büdzséből táplálkozik, ezért mindenki tisztában van azzal is, hogy amennyivel többet elfogyaszt belőle az egyik, annival kevesebb jut majd a másiknak.

Az autóbuszvezetők nehezményezik, hogy az elsőajtós járatokon az ő feladatuk lett a jegyellenőrzés is, ami elvonja a figyelmüket az érdemi munkától.

A kérdés összetett, hiszen tény, hogy az elsőajtós felszállás nagyban segít a bliccelés visszaszorításában, de az is tény, hogy emiatt tényleg több dologra kell figyelniük a buszvezetőknek, ezért hamarabb el is fáradnak. Abban biztos vagyok, hogy odáig nem szabad eljutnunk, hogy ez a figyelemmegosztás már a közlekedés, az utasok és kollégáink biztonságát veszélyeztesse. Azt fogjuk javasolni a BKK-nak, hogy lassítsák az elsőajtós rendszer kiterjesztését, sőt, ahol szükséges, inkább lépünk vissza. És természetesen, hogy a pluszmunkáért járjon plusz juttatás.

Miért célszerű ilyen sok vezetői szintet fenntartani, amikor sok esetben csak bonyolítja a helyzetet, hogy a helyi viszonyokat átlátó helyi vezetők helyett az érintett területektől messze álló vezetőknek van döntési-aláírási jogköre?

Próbálunk minél logikusabb és gazdaságosabb szervezeti felépítést létrehozni, tulajdonképpen ez volt a legutóbbi átalakulás egyik mozgatórugója is, hiszen ezzel nemcsak a munkavégzés egyszerűsödik, de a költségek is csökkennek. Természetesen minden gyakorlati problémát egy átszervezéssel nem lehet megoldani, de szerintem kijelenthető, hogy ma már sokkalta közelebb kerültek egymáshoz a területek különböző döntést igénylő részegységei, mint ahogy azok régebben voltak. A felsőbb szintű vezetést viszont értelemszerűen nem lehet teljesen kiiktatni. Ők fogják össze a tágabb, egymáshoz lazábban kapcsolódó, mégis szoros integritást igénylő egységeket.

A 4-es metró átadásánál leginkább az okozza a problémát, hogy az Alstom-szerelvények és a Siemens vonatvezérlő rendszere nem feltétlenül értenek szót egymással. Mennyire volt elhibázott döntés mástól vásárolni a járműveket, és mástól az elektronikát?

Abban biztos vagyok, hogy ha újra metró építenénk, akkor talán már úgy intéznénk, hogy mindkettőért egyetlen generálkivitelező feleljen.

Mennyivel növeli a BKV működési költségeit a 4-es metró beindulása? Hogyan lesz rá fedezet?

Évente több mint 5 milliárd forintba kerül a 4-es metró működtetése, és ehhez még hozzá kell számolni az amortizációt is. A fel-

színi párhuzamos közlekedés átalakításából viszont, ha nem is a teljes összeget, de valamennyit lehet majd spórolni. Erre azonban legkorábban fél évvel később kerülhet sor, mivel a főpolgármester úr úgy rendelkezett, hogy a 4-es metró beindulása után ennyi idő elteltével változtassunk csak a felszíni közlekedés menetén. Ez teljesen érthető és elfogadható álláspont, hiszen mi sem szeretnénk, hogy az utazóközönségnek gondot okozzon a radikálisan megváltoztatott forgalmi rend. Az új metró költségét amúgy sem a spórolásból kell kigazdálkodnunk. A 2012-től érvényes BKK-val kötött közszolgálati szerződés alapján mindezeket a közlekedésszervező vállalat téríti majd meg, mint az általunk nyújtott szolgáltatás indokolt költségét. Ehhez persze előbb a BKK-nak is be kell szereznie az erre költhető pluszforrásokat.

Milyen tervek vannak a buszpark megújítására?

Folyamatosan nyugdíjazzuk a legrégibb és leginkább elöregedett buszainkat – egyelőre felújított járművekkel pótolva őket. Azonban lassacskán fel akarunk hagyni azzal a gyakorlattal, hogy csak használt buszokat szerzünk be. Épp most készítünk egy javaslatot a Fővárosi Közgyűlés számára, mely alapján tendert szeretnénk kiírni 50–150 vadonatúj busz bérlésére.

Nemsokára választások lesznek. Mit gondol, mennyire válhat politikai játszmák áldozatává a BKV finanszírozása?

Azt gondolom, minden politikai párt tökéletesen tudja, hogy a BKV nem állhat le. Mindenesetre jó lenne egyszer többéves büdzsét csinálni. Nagyon nehéz úgy belefogni a hosszú távú fejlesztésekbe, hogy még a következő évi lehetőségeinket sem ismerjük.

Van valami értelme a mai törvényi környezetben a szakszervezeteknek?

Mindig szükség van a munkavállalói érdekek védelmének képviselőjére, hiszen míg



Milyen titkos részei vannak egy-egy szerződésnek?

Üzleti szerződéseinknek nincsenek és nem is lehetnek titkos részei, azok létezése és tartalma nem csupán a munkavállalóink részéről ismerhetőek meg, de a vonatkozó jogszabályok alapján szerződéseinket, mint közérdekű adatot (kérésre) bárki számára hozzáférhetővé kell tennünk. Ráadásul a Polgári törvénykönyv szerint titkos kikötést tartalmazó szerződések semmiek.

Milyen utat fog a BKV bejárni az elkövetkező 5 évben? Egyben marad a BKV, vagy valóban jelentős privatizációk következnek rövid időn belül (Busz és HÉV ágazat...)?

Ez egy olyan kérdés, amit csak vágyálmokkal és feltételezésekkel lehet megválaszolni. Remélem, hogy a BKV nemcsak, hogy létezni fog, de ugyanilyen meghatározó szolgáltatója lesz a fővárosi közösségi közlekedésnek, mint eddig – természetesen modernebb, korszerűbb járműparkkal és szolgáltatásokkal. Ami a BKV feldarabolását illeti: sokszor felvetődött már a közelmúltban, de ebből még nem körvonalazódik semmi. Azonban ha így történne, akkor az erről szóló döntés sajnos nem a BKV vezetésének a hatásköre.

Szerethető-e a vezérigazgatói szerep a mai BKV-nál?

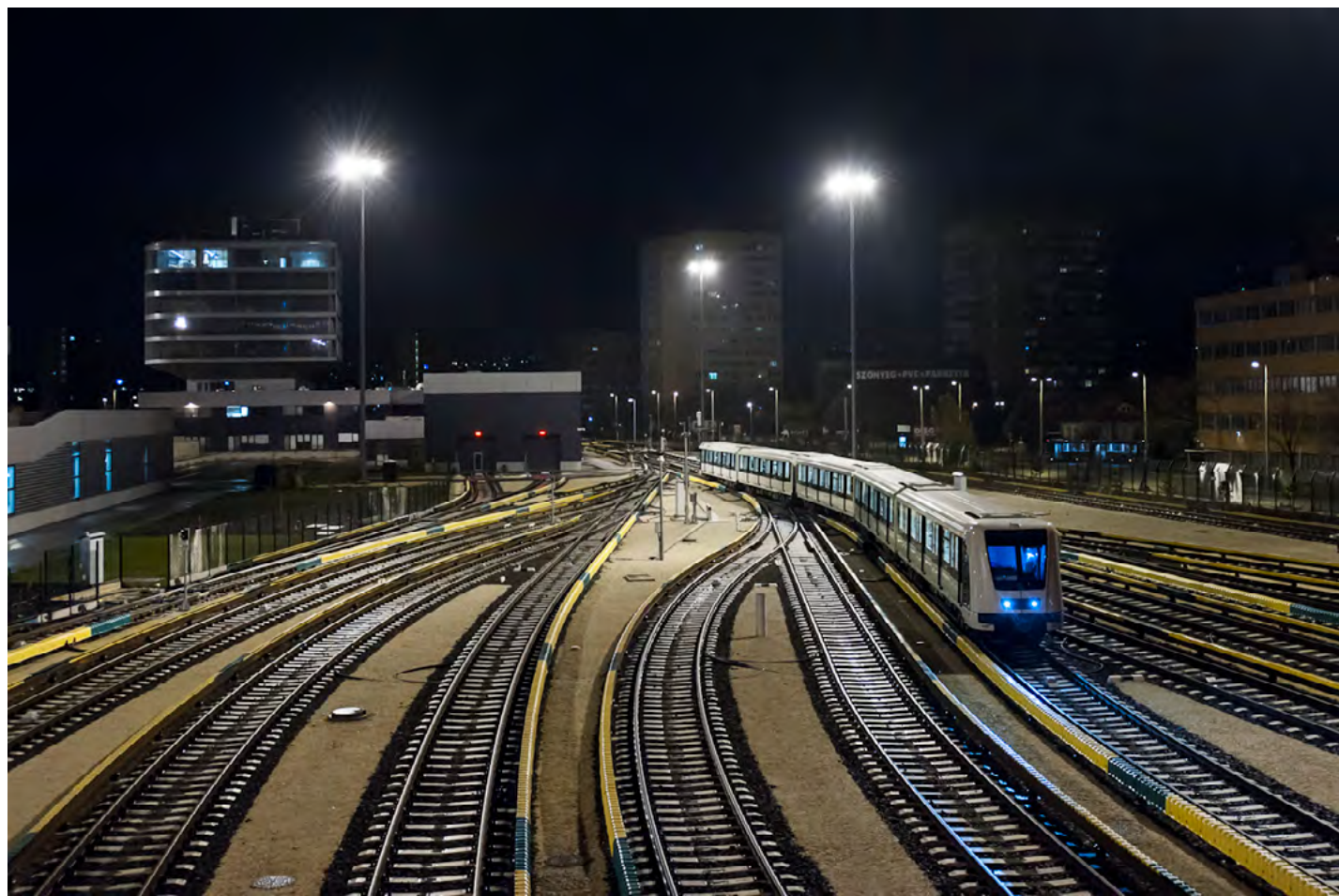
Vannak szerethető részei, például leginkább a BKV-s kollegialitás és összetartás az, ami feltölt. Ami nem annyira tetszik, az a vállalatunk megítélése a közvélemény

szemében. Sajnos a több évtizedes céltábla-szerep nehezen kopik le rólunk, de látok biztató jeleket, és ezen dolgozik vállalatunk kommunikációja is. Emellett természetesen roppant nagy felelősség is egy ilyen poszt betöltése, hiszen egyes döntéseinkkel emberek, családok sorsát befolyásoljuk, és azt már csak remélni tudjuk, hogy mindinkább pozitív irányba.

–kb–

Finisben a 4-es metró

Korábban több nyilatkozatban is elhangzott, hogy ha a jelenleg is zajló tesztek sikeresek lesznek, 2014. március végén megkezdődhet az utasforgalmi próbaüzem – vagyis onnantól kezdve utasokat is szállíthat a 4-es metró. Összeállításunkban a projekt aktuális állásának és egyéb érdekességeknek jártunk utána.



Először is, nézzük meg, hogyan indult a sajtóban már oly sokat emlegetett metróépítés: néhány előrehozott kapcsolódó felszíni projekt-elemtől eltekintve – mint a Bartók Béla út rendezése, a 61-es villamos átvezetése a Móricz Zsigmond körtéren, a belső Fehérvári út és Bocskai út csomópontjának rendezése, illetve a Baross téri aluljáró egy részének átépítése – a 4-es metró építése ténylegesen 2006-ban

indult el az állomásépítésekkel, majd 2007-ben az alagútépítéssel folytatódott.

Az összes többi munkafázis e két projektelemlre épült rá. Az alagút-építés kétéves késedelme természetesen hatással volt vágányépítésre, a belső beépítésre és a rendszerépítésre is, amiből adódóan a véghatáridőt többször módosítani kellett.

Hogy áll az engedélyezési folyamat?

Köztudott, hogy az építkezések során rengeteg engedélyre van szükség. Nem volt ez másként itt sem: a teljes vonal ideiglenes használatbavételi engedélyének megszerzéséhez az állomásokon kívül a járműtelephez is meg kellett szerezni a szükséges két engedélyt, és az alagútnak is meg kell kapnia azt a most zajló, utasok nélküli tesztek sikeres lezárását követően. Mindezekon túl az egyes állomásokhoz kapcsolódva valamennyi felszíni építményre, úthálózatra és csatornára is meg kell szerezni. Ennek a hónapok óta zajló komplex engedélyezési folyamatnak az eredménye, hogy mára a szükséges engedélyk több mint 90%-át kiadta az NKH, Budapest Főváros Kormányhivatala és az illetékes vízjogi hatóság.

Milyenek lesznek az állomások?

Mind a tíz állomás nagy légtérű lesz, az egyedi tervezésnek köszönhetően pedig ahol erre lehetőség volt, ott a természetes fény el fogja érni a peronszintet, így pedig csökken az utasok bezártság érzete. Az építészeti koncepció szerint az állomásbelsőik jelentős része natúr betonszínű marad, és az építkezés befejeztével színes, változtatható fényekkel világítják meg ezeket a felületeket, egyedi karaktert kölcsönözve ezzel minden állomásnak. Az egyedi építészet egyébként a teljes vonalat jellemzi, a Fővám téri megállót például már most, átadása előtt több nívós építészeti díjra jelölték és egy média díjat is magáénak tudhat (Média Építészeti Díja 2006: az év legjobb építészeti terve).

A 4-es metró teljesen akadálymentes lesz, mind az aluljárók, mind a peronok kialakítá-

sa olyan, hogy a tervezők szerint azokat mindenki egyenlő eséllyel tudja majd igénybe venni. A vakok és gyengénlátók tájékozódását speciális burkolati jelek, illetve hangos eszközök, a sietők és csökkent hallásúak közlekedését speciális vizuális berendezések fogják segíteni. A nagyszámú mozgólépcső mellett a ke-rekesszékkal közlekedő, idős, illetve kismama uta-

sok részére minden állomáson liftek állnak majd rendelkezésre.

Az új metró egyébként nem csak arculatában zöld beruházás: a fokozott környezetvédelem az egész projektet végigkísérte már a földmunkáktól kezdődően. A metróépítők közel ötször annyi fát ültettek a leendő állomások által érintett kerületekbe, mint amennyit kénytelenek voltak kivágni, vagy átültetni, illetve különös gondot fordítottak az épített környezet, az előregedett épületek védelmére is.

Vezető nélkül

Budapesten lesz Kelet- és Közép-Európa első vezető nélküli mélyvezetésű metrója. Ez azt jelenti, hogy a szerelvények elindulását, megállását, az ajtók nyitását és zárását, valamint a szerelvények követési távolságát mind-mind egy megbízható automata rendszer fogja vezérelni, amelyeknek köszönhetően a menetrend pontosabb, a követési idő rövidebb, a vonal üzemeltetése pedig biztonságosabb lesz. A vonal tehát automata vonatvezérlés-

A PROTOTÍPUS JÁRMŰ 2012 decemberében érkezett meg Magyarországra és – a Nemzeti Közlekedési Hatóság által előírt és sikeresen teljesített tesztek követően – kapta meg a végleges típusengedélyt. 2013 szeptemberében az utolsó, T15-ös jármű is megérkezett Budapestre, októberre valamennyi jármű hatósági vizsgája lezárult.



**10 állomás
60 szellőző
34 lift
98 mozgólépcső**

sel fog üzemelni, de az első egy-másfél évben lesznek vonatkísérők is a szerelvényeken.

Hol tart most a projekt?

Jelenleg elmondhatjuk, hogy a projekt műszaki készültsége már több mint 95%-os. Az alagútépítés és az állomások szerkezetépítése 2010-ben, a vágányépítés 2012-ben véget ért. A Kelenföld vasútállomás megállóval végül mind a 10 állomás megkapta a Nemzeti Közlekedési Hatóságtól a használatbavételi engedélyt, ezzel valamennyi állomás készen áll az utasforgalmi próbaüzemre.

Októberben megkezdődtek a vállalkozói sőtétüzemi tesztek, januárban pedig a Nemzeti Közlekedési Hatóság is bekapcsolódott, ezzel is jelezve, hogy a projekt finisben van. A tesztüzem keretében a teljes automata rendszernek és a szerelvényeknek is valamennyi, a magyar hatóság által előírt és a nemzetközi gyakorlatban is alkalmazott biztonsági kritériumnak meg kell felelniük. Az utasforgalmi próbaüzem kezdetére ugyanis a vonalnak meg kell felelnie az üzembiztonság és az üzemszerű működés feltételeinek, csak ezt követően adhatja ki a hatóság a használatbavételi engedélyt és vehetik igénybe az utasok az új metróvonalat – várhatóan március végétől.

A villamosvezető, aki Bécsbe jár villamost vásárolni

Mindig mondjuk, hogy a BKV egy különleges cég, nem szokványos képességű, tehetséges, elkötelezett emberek zártkörű társasága – „Zrt.”- je. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az a villamosvezető kolléga, aki fiatal kora ellenére már 7 villamoskocsi és 20 metrókocsi boldog tulajdonosa.

Ferencz Tamás – bár eredetileg szakácsnak készült, és a 8. osztály elvégzése után kereskedelmi iskolába is járt – néhány a kereskedelemben töltött év után a BKV-nál kötött ki, mint villamosvezető tanonc, s ma a közlekedésrajongók által legirigyeltebb villamost, a Mukit vezeti.

Hogy kezdődött ez a szerelem?

Nyolcadik utáni nyáron anyukám mesélt arról, hogy kislányként milyen volt a kisérdalatti fa félköríves ülésén utazni. Felhívta a figyelmemet, hogy éppen most újítanak fel egy ilyen kocsit. Én akkor – 1996 nyarán – nyakamba vettem a várost, megtaláltam a Deák téri múzeumot, ami azóta is megunhatatlan élmény számomra. Ott ragadt rám a közlekedés szeretete, de akkor még abszolút nem gondolkoztam abban, hogy villamost kellene vezetni. Elvégeztem a sulit, dolgoztam a kereskedelmi szakmában – így most a villamosvezetéssel együtt 5 szakmának vagyok a tudója.

Ez után a kis kereskedelembe tett kitérő után mikor kerültél a BKV-hoz? '99-ben végeztem, és 2002 októberében ke-

rültem ide tanulónak. De ezt megelőzően sorra látogattam a kocsiszíneket, videóztam forgalomban, különjáratokon, minden rendezvényen. Aztán rátaláltam a Városi Tömegközlekedés Történeti Egyesületre és Várnagy Zoli bácsi szárnyai alatt – a mai napig hálás vagyok neki! – elkezdtem kijárni a szentendrei múzeumba.

Videózással kezdtél, de ma már inkább fotózol, modellezel...

Az egész azzal kezdődött, hogy még '96-ban vásároltam egy képeslapot a kisérdalatti múzeumban, s azóta már 400-450 fölött van a számuk, de ma már nem veszek meg mindent, inkább a villamos és a metró érdek.

Tehát szakosodtál?

Igen, úgymond szakosodtam, a kisérdalatti és a villamos a szívem csücske. Most is gyűjtök, de nem csak képeslapokat, hanem könyveket, relikviákat is.

Mi a gyűjteményed legértékesebb darabja?

Egy diákbérlet, amit nagymamámtól kaptam, de van lóvasúti jegyem és van régi, kalauz jegylyukasztóm is ... De sok mindent gyűjtök,

s ha majd nyugdíjas leszek, katalogizálom őket.

Ha összefoglaljuk röviden az eddig veled történeteket, elmondhatjuk, hogy dolgoztál a kereskedő szakmában, közben közlekedésbaráttá lettél, most pedig villamosvezető vagy. Ráadásul egy olyan járművet is vezethetsz, amiért a közlekedésbarátok egy emberként rajonganak. Ez a Muki.

Hát igen, irigylet ember vagyok – nincs két egyforma munkanapom, mert van, hogy egy napon belül az összes villamost meg kell tudni mozdtatni. Ez egy olyan munkakör, ami a közlekedésbarát lelkeimnek épp jó, mert vezethetem az 1926 körül gyártott Mukit, de vezethetem a 2000-es évek csúcstechnikáját, a Combinót, meg talán majd az új villamosokat is. Mert azt is szeretném!

Itt magától adódik a kérdés: melyek a kedvenc villamosaid?

Járművezetőként a Combino és a bécsi ULF, de utóbbit nem volt alkalmam napokon, heteken át vezetni. Hogy utasként mire szeretek felszállni? Az egyik ilyen kedvencem a prágai

Skoda T14. Megtiszteltetés, amikor Mukit vezetek, de -4 fokban, amikor esik az ónos eső és odafigyok a kapcsolóhoz, akkor bizony bevágódok egy Hannoveribe vagy egy Combinóba...

Beszéljünk a hobbidról. 16-17 éves korodtól fotózol, és nem is csinálod rosszul.

Köszönöm. Volt aki azt mondta, „neked ezt tanulni kéne”, de ez azóta sem jött össze – egyelőre nincsenek meg erre a lehetőségeim. Nem csak metró, villamost fotózok, hanem tájakat, épületeket, fákat is – de a legtöbb fotóm járművekről készült.

Ma már azonban mást tartasz a legfőbb hobbidnak. A MAVITE tagjaként modellezel, terepasztalt építesz. Tehát az utóbbi időben a fotózást alá vetted a modellezésnek?

Modellezni akkor kezdtem, amikor a BKV-hoz kerültem, és pár éve ezé a főszerep. A MAVITE egyik tagozatán a Széchenyi Vasút Modellező Klubban – bár inkább baráti társaságnak nevezném – hetente 2-3 alkalommal összejövünk és együtt építünk különböző villamos- vagy az eredeti vasútnak megfelelő terepasztalokat. A hosszú távú – következő 50 éves – tervem, hogy megépítem a bécsi villamos vonal megállóit.

A modellezés költséges hobbi...

Azt mondják, de ez csak részben igaz, mert az ember nekiáll és sok mindent megcsinál a saját két kezével. Van, amit modellboltból veszünk, de a fákat, építményeket meg lehet építeni, a járműveket inkább megvesszük. Én inkább az asztalt szeretem elkészíteni, megépíteni olyannak, amilyennek elképzeltem.

Milyen tudás szükséges a modellezéshez?

A jó modellező kicsit asztalos, műszerész, elektrikus, de festenie is tudni kell, és nem árt, ha ügyes szobrász, ha nem remeg a keze, jó a szeme és elég kreatív.

Mire kell figyelned, amikor építesz?

Hogy a saját asztalkámnak legyen csatlakozása a csapat asztalához, mert közösen építünk egy rendszert. Van a saját modul és a klubos modul – ezt lehet variálni, különbözőképpen összerakni. Ezek az asztalok sík felületre vannak kitalálva, ám a 125 éves évfordulón egy Combino belsejében építettük meg a Széchenyi Vasút Modellező Klub terepasztalát, de



Ipari Csuklósban, vagy Tátrában is állítottunk már ki. A „villamosban a villamos” című rendezvény nagyon látványos, de sok előkészítő munkát igényel.

Nem is olyan magányos tevékenység ez, mint gondoltam?

Nem, és azért is jó csapatban csinálni, mert odajönnek a barátok, megkérdezik: te, Tamás, ezt tényleg így akartad?– és rámutatnak a hibára, tanácsokat adnak... Vagy én megyek oda megnézni, hogyan kell vágánykeresztvezetést csinálni. Olyan is van, hogy teljesen egyedül, otthon készítek egy asztalt, egy modult, aztán beviszem a klubba.

Úgy tudom, sok kiállításon vesztek részt.

Tavaly a BKV olyan sok kiállításra hívott minket, hogy azon kívül már csak három másikra tudtunk elmenni. Budapesten még kettőre, és egyre Szlovákiában. Nem sűrűn állítunk ki, mert inkább építeni szeretünk, de BKV-rendezvényekre mindig szívesen megyünk.

Mesélnél a TEMOFESZT elnevezésű Nemzetközi Vasútmodell Fesztiválról, amit a Vasúttörténeti Parkban szoktak megrendezni?

A TEMOFESZT egy igen rangos rendezvény. Itt nincs rangsorolás, de van egy bizonyos színvonal, amit el kell érni ahhoz, hogy meghívjanak bennünket. Villamos modellezéssel nálunk kevesen foglalkoznak, ezért minket sokszor megkeresnek, és meghívnak.

Mi a mérce?

Két mérője van egy terepasztalnak. Az egyik, hogy a szakma mennyire becsüli, a másik mérőfok, amikor a kicsi gyerek ott áll előtte akár 30 percig is. Nem elég a terepasztalra letenni

néhány járművet, meg fát és épületet, hanem életszagúvá kell tenni. A tűzcsapot lepisilő kutya, a bolt elé ferdén kitett üveges rekesz mind ezt szolgálja. Ha a szakma és a gyerek is azt mondja, hogy tetszik neki, akkor jó a terepasztal - de sosem kész! Egy-egy kiállítás előtt Előbb-utóbb lebontjuk akár a favázig és újra megépítjük.

Ha valahova hívnak benneteket a terepasztallal előtte még „simogattok rajta” valamit?

Igen, legutóbb a Villamos EB előtt is így volt. Az utolsó ecsetvonásig 24 óra volt az az időtartam, amíg valaki mindig dolgozott a Ganz csuklósban azért, hogy a terepasztal kiállítható legyen.

Rengeteg ember vágya, hogy Mukit vezessen – te azt vezetsz. Muki nincs a terepasztalon?

De igen, a klub terepasztalán megcsináljuk időnként, hogy egy bécsi villamos és egy Muki egymás mögött áll - ez a valóságban nem fordulhat elő.

Nagyon kerek egészen tűnik az életed...

Valóban, majdnem az. Örömmel tölt el, hogy Mukit vezetek és villamosokat szállítok, a modellezés kielégíti a kreativitás utáni vágyamat, a fotózással pedig megörökítek dolgokat a jövőnek. Már nagyon kevés hiányzik, hogy azt mondhasam, teljesen boldog vagyok. Kellene még egy lány, aki elfogadja, hogy modellezek és fotózok és télen síelés helyett inkább a prágai villamosokat nézem meg.

És mi a következő lépés?

Kimegyek Bécsbe és veszek egy villamost! –kmt–



Tavaszi szél

Mint minden szezon beköszöntével, így tavasszal is itt az ideje, hogy felkészüljünk az évszakváltásra, a tavasz által hozott megújulásra.

A megszokott, valóban télies útviszonyok az elmúlt évszakban szerencsére megkímélték bennünket negatív hatásaiktól. Egy-két „sarkvidéki” naptól eltekintve, a tél idén gyakorlatilag elmaradt.

Egyáltalán nem voltak jellemzőek a havas, jeges útszakaszokon poroszkálva haladó járművek, a hóviharban bókászó gyalogosok és a lefagyott üvegfelületek sem. Azonban mivel nem igazán volt tél, a motorosok, kérekpárosok is nagyobb számban fordultak elő az utakon, mint a korábbi évek hasonló időszakában.

Ettől függetlenül nem árt felkészülni azokra is, akik „évszakfüggőek”, vagyis télen nem használják kétkerekű járműveiket, hanem csak most, a tavaszi szél első fuvallataival pattannak ismét nyeregbe. Ők azok, akik több problémát okoznak, hiszen mind tapasztalatban, mind erőnlétben elmaradnak attól a szinttől, amit sok esetben a fővárosi közlekedés megkíván. Éppen ezért, hogy a baleseteket elkerüljük, fokozottabban kell odafigyelni rájuk. Inkább mindig tartsunk nagyobb oldaltávolságot, mintsem túl közel kerüljünk hozzájuk, megzavarva és elbizonytalanítva őket. A megleckéztetésüket pedig felejtjük el, ez nem a mi feladatunk, hagyjuk inkább a hivatalos szervekre.

A tavaszi szél sokkal pozitívabb hatása azonban a melegebb levegő érkezése, mely

magában hordozza a télies ruházattól való megszabadulást is.

Ez önmagában kifejezetten hasznos lehet mindannyiunk számára, azonban a figyelem elvonására is alkalmas. A gyalogosok, utasok „lengőbb” öltözete nem szabad, hogy elvonja a járművezető figyelmét a közlekedésről, bár lehet, hogy a csábítás nagy, de ne feledjük, mire vállalkoztunk: balesetmentes és biztonságos szolgáltatás a feladatunk! Utasaink, amikor járműveinket igénybe veszik, egyben abban is bíznak, hogy a profi járművezetőknek köszönhetően nem érheti őket baleset.

A kellemes idő beköszöntével egyre több gyerekkel találkozhatunk az utcákon, hiszen végre kinn tölthetik idejüket a téli „bezártság” helyett. Ők szintén nagyobb figyelmet igényelnek, mert rájuk abszolút jellemzőek a váratlan, meggondolatlan cselekedetek, még közlekedésük során is, részben között a szabályok ismeretének hiánya miatt.

A tavaszi szél hoz magával az esős időszakokat is, mely a gyalogosok és a kétkerekűek számára szintén egy „beszűkültebb” világgéppel párosulhat. Jobban összehúzzák magukat, jobban bebújnak egy ernyő alá, szemükbe fröcsköl a víz, ezáltal nem kellően figyelnek arra, hogy a járművek milyen mozgásban vannak a környezetükben. Mindemellett a megállóhelyek megközelítésénél fokozottan vegyük figyelembe a nyomvályúban

összegyűlt vizet is, és ennek ismeretében válasszuk meg a sebességet, elkerülve ezzel az ott várakozók összefröcskölését.

Nekünk kell figyelni – szinte mindenki más helyett is, illetve a defenzív vezetés módszereinek hangsúlyosan kell szerepelnie munkánk során.

Szintén fontos, hogy soha ne feledjük: esős, nedves útfelületen minden esetben megnövekszik a féktávolság, ezért tartsunk nagyobb követési távolságot. A balesetet nem akkor úsztuk meg, ha egy vészfékezés során nem szállunk bele az előttünk megálló járműbe, hanem akkor, ha utasaink sem sérültek meg a hirtelen megállás következményeként.

Tavasszal mindenki áteshet a „tavaszi fáradtság” által okozott koncentrációvesztésen, mely növeli a reakcióidőt. Figyeljünk tehát jobban magunkra is, a szervezetünk intő jeleit mindig vegyük figyelembe és pihenten, munkára képes állapotban kezdjük meg szolgálatunkat, hogy a tavaszi szél csak a pozitív oldalait mutathassa meg, és ez mindig segítségünkre legyen életünk során.

Balesetmentes közlekedést és jó időt kívánunk minden kedves munkatársunknak!

Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Osztály

Nyolcvanöt éves korában elhunyt mindenki Putyi bácsija, a Balázs Mór-díjas mérnök, Lovász István, aki az elmúlt fél évszázadban a fővárosi HÉV- és villamoságazat meghatározó jelentőségű szakembere volt. Kollégánkat és barátunkat a fővárosi tömegközlekedés fejlesztésében, a vasúttörténet dokumentálásában és kutatásában eltöltött több mint 60 éves kiemelkedő szakmai tevékenységéért a BKV Zrt. saját halottjának tekinti.

Lovász Istvánra emlékezünk

**Lovász István
(1929. Pécs – 2014. Budapest)**

Tanulmányait 1951-ben fejezte be a Budapesti Műszaki Egyetem Villamosmérnöki Karán. 1955-ben szerezte meg villamosmérnöki oklevelét az erőáramú szakon. „A harmadik tanévet követően a Fővárosi Villamosvasút Főműhely Községi Vállalat Akácfa utcai központjában, illetve tervezőirodájában végeztem a kötelező nyári gyakorlatot, ahol megengedték, hogy az asznapra kiosztott szerkesztési-rajzolósi feladat elvégzése után bebújjak az irattárba, és ott a kezdetektől csaknem komplett járműállományi dokumentációban csemegézzek” – mondta egyszer, pedig személyes érdeklődése ennél is sokkal korábban gyökeresedett. Ugyanis ezt megelőzően is pontosan feljegyezte a fővárosban folyó főjavításokat, átalakításokat, sőt gyerekkorában a pécsi szülői lakás előtt elfutó – teljesen azonos típusú – villamosokat pályaszám szerint azonosítani tudta azok menethangjáról.

1951-től a Fővárosi Helyiérdekű Villamosvasútnál, 1952-től a MÁV Budapesti Igazgatóság IV. Vontatási Osztály Mozdonycsoportjában helyezkedett el. Koordinálta a járművek acélvázásítási programját, több jármű átépítését – így például az L II típusú villamos mozdony acélvázásítását – saját tervei alapján végezték. 1958-ban a Budapesti Helyiérdekű Vasút irányító-felügyeleti szervéhez, a Fővárosi Tanács Közlekedési Igazgatóságára helyezték át, ahol a vállalat műszaki ügyeit intéző főelőadó volt. Itt a BHÉV járműállományának korszerűsítésével és gyarapításával foglalkozott. Részt vett – a BME Vasútépítési Tanszék vállalkozásában készült – az Elővárosi gyorsvasutak pályatervezési irányelvei című KPM-utasítás megszerkesztésében. 1960-ban megszerkesztette az országos szabvánnyá vált közúti-vasúti kerékszelvényt. Több kutatási feladatban vett részt a használatos pályaivsugarakban az optimális vágányjellemzők meghatározása témában. Nagy energiával szorgalmazta – és részben tervezte – a járművek acélvázásítása során az alacsonyabb belépésű peronok és kettős feljárók kialakítását. Ilyen elvek alapján történt a BHÉV M III motorkocsik és P III típusú pótkocsik jelentős részének korszerűsítése, az egyik BURV eredetű M XI-es motorkocsi és a PKV-tól átvett pótkocsi acélvázásítása is. 1961-től a BHÉV Műszaki Fejlesztési Osztály vezetője lett, itt szerepe volt az első gyorsvasúti jellegű motorkocsi megszületésében. A jármű jellegrajzát 1961 karácsonyán rajzolta meg és az első két járművet pedig – M IX BHÉV típuszámmal – már 1962. november 7-én be is mutatták. Részt vett az NDK-ból beszerzett komplett villamos berendezések kialakításában, specifikációs tárgyalásaiban is, amelyek során a későbbi M X és M XA motorvonatok megszületéséhez is hozzájárult az NDK-beli Hennigsdorfban. Mindeközben óriási energiával fejlesztette a BHÉV elavult teherkocsiparkját. A MÁV-tól és ipar-

vállalatoktól több száz vasúti kocsit vett át és építtetett át korszerű – egyes esetekben nemzetközi forgalomnak is – megfelelő kivitelben. Több új kocsi típust pedig saját maga tervezett meg.

1968-tól a BKV Központi Műszaki Fejlesztési Osztályon osztályvezető-helyettesi munkakörbe került. 1976-tól a BKV Fejlesztési Igazgatóságán vasúti szaktanácsadó lett, és jelentős szerepe volt a villamosjármű-rekonstrukcióban, a Tátra villamosok Budapestre alkalmas változatának specifikációs és beszerzési tárgyalásaiban. 1986-tól 1992-ben történt nyugdíjazásáig a BKV műszaki vezérigazgató-helyettesének, majd a forgalmi és műszaki vezérigazgató-helyettesnek volt a szaktanácsadója. Részt vett a felújított millenniumi Földalatti Vasút új járműveinek kialakításában és tesztelésében. Jelentős szerepe volt a Budavári Sikló járműveinek korhű újjáépítésében. Részt vett a BKV által beszerzett korszerű vágányépítő- és felújító Plasser géplánchoz tartozó kiszolgáló járművek felkutatásában és megfelelő átalakításában. Műszaki főmunkatársként nyugdíjazása után is dolgozott.

Rendkívül jelentős munkát végzett a közlekedéstörténeti emlékek felkutatása, megőrzése, helyreállítása és bemutatása terén is. Mindezt évtizedeken át pusztán szakmaszeretetből, ahogy ő szokta mondani: „társadalmi munkában” végezte. Az 1970-es évek óta külső munkatársa volt a Közlekedési Múzeumnak, 1984-től tagja a MÁV História Munkabizottság Jármű Albizottságának, melynek tevékenysége eredményeképp 2000-ben megnyitották a Magyar Vasúttörténeti Parkot. Alapító tagja volt a Városi Tömegközlekedés Történeti Egyesületnek is. Élete főművének tekintette a BKV szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum járműveinek megőrzését és a kiállítás forgatókönyvének elkészítését. A Múzeum fejlesztésének lehetőségei élete utolsó hónapjaiban is élénken foglalkoztatták.

Több rangos szakmai elismerés után 2001-ben Balázs Mór-díjat kapott. Számos hiánypótló publikációja közül fontos megemlíteni a Budapest közlekedésének másfél évszázada című monográfia egyes fejezeteit, a Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon című könyv villamos járművekre vonatkozó fejezeteit, a Dr. Kubinszky Mihállyal és Villányi Györggyel közösen írt Régi magyar villamosok című könyvet és a BKV jubileumi kiadványait.

Évtizedek alatt megszerzett tudását, melyet nemcsak a gyakorlatban, hanem levéltárakban, kutatóintézetekben is gyarapított, sokan tisztelték. Lakása szinte találkozóhelyévé vált azoknak a nála jóval fiatalabb szakembereknek is, akik őt közvetlensége, segítőkészsége, humora, nagy tudása és híres precizitása miatt szakmai példaképüknek tekinthették.

Lovász István halálával a közlekedéstörténet múltjának, emlékeinek egy értékes darabja veszett el.

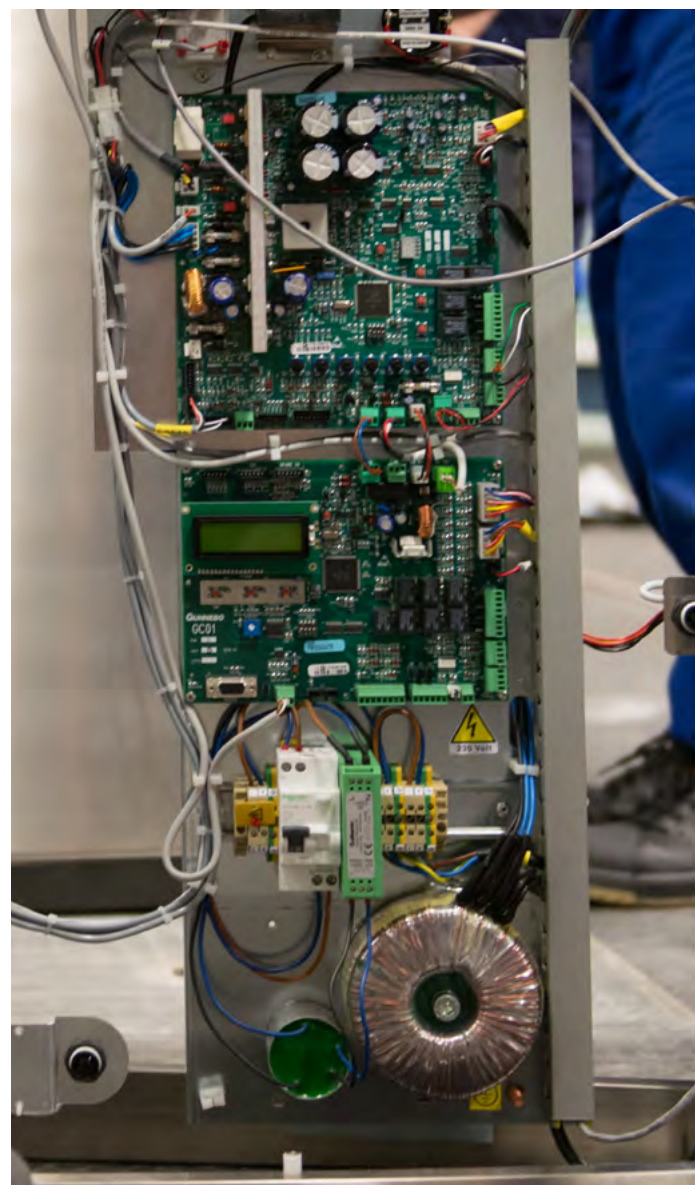


RÉGEN IS VOLT TAVASZ



Szoros együttműködésben az elektronikus jegyrendszer kiépítéséért

A szoros együttműködésben elindított és tavaly óta éles tesztüzemben működő FUTÁR rendszer kiépítésekor már tapasztalt, rendkívüli mértékben összehangolt közös munkára lesz szükség a közlekedési szolgáltató BKV és a közlekedésszervező BKK között. Az együttműködés tárgya egy másik, nem kevésbé fontos projekt: az elektronikus jegyrendszer infrastruktúrájának mielőbbi kiépítése.



Az elektronikus jegyrendszer több ütemben történő, 2014-ben kezdődő bevezetése számos kézzelfogható változást hoz ügyfeleink számára, hozzájárul a közösségi közlekedés színvonalának jelentős emelkedéséhez és annak fenntartható finanszírozásához. A bevezetés előtt álló, az utasok számára egyszerű és átlátható rendszer mögött ugyanakkor Magyarország egyik legösszetettebb közlekedésinformatikai fejlesztése áll, hiszen a projektben – többek között – minden budapesti villamost, buszt és trolibuszt új jegyértékesítő készülékkel kell ellátni, hogy a papíralapú jegyeket és bérleteket kiválthassuk; emellett az összes metró- és néhány hévállomáson több száz kaput kell felszerelni. Mindennek a sikeres kivitelezéséhez a BKV Zrt. és a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) rendkívül összehangolt közös munkája szükséges. Lássuk, hogy pontosan milyen munkafolyamatokban hogyan működünk együtt!

ÚJ JEGYEK, ÚJ JEGYKEZELŐK

Az elektronikus jegyrendszer egyik kedvező hozadéka, hogy az eddig megszokott vonaljegy felváltja az időalapú jegy, amely érvényességi idején belül (30 vagy 60 perc) korlátlan számú átszállást és utazást biztosít majd. Utasaink többségének ez könnyebbé teszi az utazást, adott esetben pedig olcsóbb utazást jelent. A bérletigazolványt felváltja egy chipkártya, a papír bérletszelvény megszűnik, és virtuális terméké válik. Hasonlóan működik majd, mint egy bankszámla a hozzá tartozó bankkártyával, illetve a számlán lévő pénzással. A számlát a BKK vezeti majd, a bankkártyának az utazási kártya felel meg, míg a számlán lesz nyilvántartva a bérlet. A bérletesek névre szóló kártyáját fényképpel látjuk el.



fotók: BKK

Az új jegyek érvényesítéséhez új jegykezelőket kell felszerelni közel 2000 budapesti tömegközlekedési járművön. A hozzávetőleg 450 villamuskocsi, a több mint 1300 autóbusz és a 100-at is meghaladó darabszámú trolibusz úgynevezett érvényesítő (jegykezelő gép) felszerelésének megtervezéséhez a BKK műszaki üzemeltetési munkatársainak szakértelmére, kivitelezéséhez pedig legalább olyan precíz logisztikára lesz szükség, mint amilyent a közösségi közlekedési járművek FUTÁR egységeinek felszerelésénél tapasztalhatunk/tapasztalhattunk. A sofőröknek ismét szükségük lesz oktatásra, hiszen ők vezetik majd azokat a járműveket, amelyeken utasaink először találkozhatnak az új jegykezelő készülékekkel.

A hévvel utazók – 7 nagyobb forgalmú végállomás vagy megállóhely kivételével – az állomás bejáratánál elhelyezett új, a chipkártyákat (és bankkártyákat) is olvasó állomási érvényesítők használata után szállhatnak majd fel a járműre. A BKV és a BKK szakembereinek szoros együttműködésére lesz szükség a jegykezelő oszlopok ideális helyszínének kialakításához. Nagy kihívást jelenthet majd az energiaellátás és adatkapcsolat kiépítése, valamint a kapuk vezérlésének megoldása. Az új értékek bevezetése szakaszosan történhet: először például a nyugdíjasok, majd a mozgásukban korlátozottak juthatnak hozzá az új jegy- és bérlet típusokhoz, és így tovább. Mire minden ügyfelünk rendelkezik az új típusú értékekkel, addigra az összes villamoson, buszon és trolin megjelennek az új érvényesítők.

TÁRT KAPUKKAL VÁRJUK UTASAINKAT

Előző lapszámunkban bővebben írtunk már (*Egy gombnyomásra a jövőtől, Mozdásban Magazin XLV. évfolyam, 4. szám*) a be- és kiléptetőkapuk tesztjéről és a felszerelésükkel kapcsolatos közös munkáról. A tesztidőszak sikeresen lezárult, a Corvin-negyed állomáson a tesztkapukat leszerelték. Az új kapuk beszerzési eljárásához kapcsolódó műszaki specifikációhoz, valamint a leendő gyártóval megkötendő szerződéshez a tesztidőszak alatt rengeteg tapasztalatot gyűjtött mind a BKV, mind a BKK.

A majdani sikeres beszerzés után 55 metró- és 7 hévállomáson szerelünk fel nemzetközi szintű be- és kiléptetőkapukat, melyeknek kevésbé korszerű elődeivel a hetvenes-nyolcvanas években a fővárosi

A tesztidőszak sikeresen lezárult, a Corvin-negyed állomáson a tesztkapukat leszerelték.

metróállomásokon már találkozhattunk, illetve amelyeken keresztül Párizs, London, Stockholm, Barcelona és a többi világváros földalatti járműveit közelíthetjük meg. A kapuk telepítését azonban rengeteg munka előzi meg: ideális elhelyezésükhöz nemcsak arra kell különös gondot fordítanunk, hogy torlódásmentes gyalogosáramlást tegyenek lehetővé, de az energiaellátásukat is meg kell oldanunk.

A ki- és beléptetőkapuk – amelyek telepítését folyamatosan végezzük majd – terveink szerint mindaddig nyitva maradnak, amíg a papíralapú jegyeket nem vonjuk ki a forgalomból. Ekkor azonban könnyörtelenül bezárulnak a kapuk, persze csak addig, amíg valamilyen utasunk érvényes jegyével vagy bérletével át nem halad rajta. A kapuk vezérlésének és felügyeletének feladata a metróállomások forgalmi ügyeleteire hárul majd.

Az új jegykezelőkön, valamint a be- és kiléptetőkapukon túl rengeteg közös munka vár a BKV-s és a BKK-s dolgozókra a majdani elektronikus jegyrendszer kapcsán, amelyet Budapest teljes tömegközlekedési hálózatára kiterjesztünk, és amelyről bővebben cikkrozzatunk további részeiben írunk.

Kisföldalatti múzeum

A Földalatti Vasúti Múzeum 1975-ben nyílt meg a BKV és a Közlekedési Múzeum sikeres együttműködésében. Az itt kiállított járműveket a földém megbontásával daruval emelték be az alagútba, ami egyébként a kisföldalatti vonalának részét képezte az ötvenes évek elejéig. Az egyedülálló, még világviszonylatban is különleges föld alatti kiállítóhelynek otthont adó alagútszakasz így önmagában is műszaki emlék. A közel negyven éve működő gyűjteményt számos híresség, nemzetközileg is ismert politikus látogatta már meg. Most a megnyitást követő első időszakból válogattunk képeket, hogy bemutassuk a múzeum híres látogatóit.



A vietnámi nagykövet
megtekint (1978)



A tunéziai külügyminiszter
látogatása (1981)



Az észak-koreai
külügyminiszter
látogatása (1983)



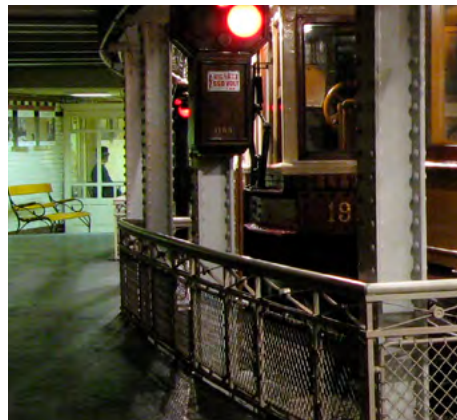
Múzeumi mozaikok

MOZAIK MÚZEUMTÚRA A FÖLDALATTI VASÚTI MÚZEUMMAL

A 21. század múzeumainak fokozott elvárásoknak kell megfelelniük. A kiállítások rendezésénél és a hozzájuk kapcsolódó programok kialakításánál kiemelkedő szempont lett az élményközpontúság és a korábban jellemző „mindent a szemnek” elv helyett a látogatók cselekvő résztvevőként való bevonása, az interaktivitás. Különösen fontos, hogy a fiatalabb korosztályok iskola- és gyerekbarát múzeumokban szerezzék első látogatói benyomásaikat. Ahhoz, hogy visszatérő, aktív múzeumlátogatók legyenek a jövőben is, a nagy mennyiségű feldolgozhatatlan ismeretanyag helyett a szórakozva tanulás élményét kell megtapasztalniuk.

Mára számos múzeum szervez a gyűjteményi anyagával, állandó- és időszaki kiállításai-val kapcsolatos, a látottak befogadását segítő múzeumpedagógiai foglalkozásokat, játékkal, alkotótevékenységgel összekötött élményprogramokat.

A BKV múzeumaiban is próbálunk megfelelni az óvodás és iskolás korosztály igényeinek, gyermekbarát eszközökkel megismertetni velük kiállításainkat, a városi közösségi közlekedés történetét, a BKV egykori járműveit, műszaki emlékeit. Múzeumpedagógiai foglalkozásaink, saját programjaink (pl. az immár három éve megrendezésre kerülő közlekedéstörténeti vetélkedő) mellett minden olyan területi és országos eseményen igyekszünk részt venni, amellyel a legfiatalabbakat is meg tudjuk szólítani (pl. a Múzeumok Majálisa, a Múzeumok Őszi Fesztiválja országos programsorozat). Az így megszerzett élmé-



nyek nemcsak a fiatalabb generációk későbbi utazási szokásaira lehetnek pozitív hatással, a közlekedési szakma iránt is felkelthetik érdeklődésüket.

2013. február 1-jén a Nemzeti Kulturális Alap támogatásával MOZAIK MÚZEUMTÚRA címmel országos múzeumnépszerűsítő kampány indult útjára, amelyhez a Földalatti Vasúti Múzeum is csatlakozott. A háromszáz muzeális intézmény részvételével megvalósuló programon múzeumunknak is lehetősége nyílik, hogy jobban megismertesse magát a



látogatóközönséggel. A program elsősorban a fiatalabb, iskolás korosztályt kívánja megszólítani, újszerű eszközökkel próbálja ráirányítani a figyelmet a hazai múzeumok és kiállítóhelyek sokszínűségére. Fő célja, hogy „minél több iskolás jusson el a magyar múzeumokba”. A résztvevők egy élményekben gazdag játék keretében fedezhetik fel Magyarország gazdag kulturális kínálatát.

A kampány fő eleme egy matricagyűjtő játék, amelynek segítségével „képet” kaphatunk Magyarország hét régiójának múzeuma-iról. Gyermekkorunk „Lutra albumaihoz” hasonlóan külön füzetekbe gyűjthetjük az egyes régiók múzeumi épületeiről készült fotókat. A megvásárolható matricákkal még nem lesz teljes a gyűjtemény, annak bizonyos darabjaihoz kizárólag a részt vevő múzeumokban és kiállítóhelyeken, a belépőjegy megvételét követően lehet hozzájutni. Az album teljes matricakészletének összegyűjtését és legalább négy résztvevő múzeum felkeresését értékes ajándékcsomaggal díjazza a szervezők.

Kifejezetten a fiatalok elérését szolgálja a programhoz készült mobil applikáció is, amelynek segítségével különféle érdekességek, többletinformációk, egyedi háttérképek és egy folyamatosan bővíthető virtuális gyűj-tőalbum is elérhető. Az alkalmazás lehetővé teszi a Facebookon történő bejelentkezést is a múzeumi helyszínekről.

A május 31-éig tartó program ideje alatt érdemes felkeresni a BKV Deák téri múzeumát, ahol - a földalatti történetét bemutató állandó kiállításunk megtekintése mellett - a látogatók egy egyedi, máshol be nem szerezheto kiállításfotóval is gyarapíthatják gyűjteményüket.



Télen Velencében



Január utolsó hétvégéjén érkezünk – talán az egyetlen olyan hétvégén ezen a télen, amikor hó van itthon. Szerencsénk van: 7-8 °C, és a híresztelésekkel ellentétben nem borítja víz a Szent Márk teret. Cserébe sztrájkolnak a közlekedési dolgozók. Ugyan a parkolóház egyik dolgozója szerint kellemes 1-1,5 órás sétával eljuthatunk a szállodánkig. Csöpög az eső, sok a csomag, ismeretlen a város... így nincs más választásunk, rövid (bőröndökkel a kíváncsnál sokkal hosszabb) séta után bepattanunk egy taxiba. Az egy út több mint háromszorosába kerül egy fő napijegyének, amivel korlátlanul utazgathat a szigetek körül. De mivel ketten vagyunk, így kevesebb, mint a kétszerese az ár. Minden csak matek, és persze nézőpont kérdése. Második reggeltől minden a szokásos kerékvágásban folyik, vége a sztrájkoknak. A muranói

és a buranói kirándulásra már tömegközlekedéssel indulunk. Kikötőik egészen újak, modernek, kényelmesek, és nem utolsósorban fedettek, a hajókon kellemes meleg van. Az utastájékoztató egyértelmű, könnyű eligazodni rajta. A hajók szinte percre pontosan érkeznek, és Velencén belül meglehetősen közel vannak egymáshoz a kikötők, még úgy is, hogy gyakorlatilag körbejárják a szigetet a hajók, hiszen a kis csatornákon nem férnek el. Azonban gyakran kényelmesebb beszélni a központba, mint várni akár 20 percet az átszállásra például az esti órákban. A jegyek érvényesítésére figyelmeztetnek, de nem ez van a középpontban, vagyis nincsenek teleragasztgatva a járművek a büntetést tartalmazó információval. A pótdíj összege 52 Euro, erre jön még egy jegyár és az adminisztrációs költségek. Tehát nem éri meg bliccelni,

tekintve, hogy egy napijegy 18 Euro, és kedvünkre grasszállhatunk vele a szigetek között. Gondolával utazni ebben az évszakban merész vállalkozás – szerencsére adnak takarókat. Szórakoztató vízen is bejárni a szűk kis csatornákat, miközben egyik-másik házfaltól vagy „parkoló” csónaktól kézzel-lábbal tolja el a gondolás a járművet – és helyenként nem árt, ha az utas is besegít. A fejünk fölött persze ruhák száradnak...

Igazi meglepetés azonban akkor ért, amikor egy vállig érő fal előtt megállt a csónak, a gondolás pedig szólt, hogy ennél közelebb nem tud menni a múzeum bejáratához, tehát szálljunk (illetve másszunk) ki. Némi nehézség árán sikerült, és elmondhatom: nagy álmom teljesül a gondolázással, de örültem, amikor ismét stabil talaj volt a lábam alatt.

– fzs –

Kirándulások a HÉV-vel

Kedves Kollégák! Beköszöntött a jó idő, vagy írhatnám azt is, hogy kiránduló idő! Ezért íme egy kis ízelítő, merre lehet, merre érdemes menni Budapesten és környékén HÉV-vel.

H5 SZENTENDREI VONAL



Aquincum megállónál érdemes leszállni, ha a cél a római kori romváros meglátogatása, melyet egyébként 1778-ban egy óbudai szőlősgazda „talált meg” veremásás közben. Persze ez így túlzás, hiszen az első „nyomot” rengeteg ásatás, vizsgálat és kutatás követte. Az első kiállítás 1889-ben nyílt meg a Kreml-malomban, az Aquincumi Múzeum kiállító épülete pedig 1894. május 10-én nyitotta meg kapuit a nagyközönség előtt. A feltárási munkák az 1970-80-as években is folyamatosan zajlottak.

Nyitva tartás:
KIÁLLÍTÁS:
november 1 – március 31. : 10.00–16.00
április 1 – október 31. : 10.00–18.00
ROMKERT ÉS FESTŐHÁZ:
április 1 – október 31. : 9.00–18.00
november 1 – március 31. : ZÁRVA

2013. november 1-től az Aquincumi Múzeum romkertje ZÁRVA tart. A romkert megtekintésére kizárólag csoportosan (minimum 10 fő) a múzeum tárlatvezetőjével, idegenvezetési díj ellenében, előzetes bejelentkezés alapján van lehetőség.
A Festőház nyitva tartási időben 11.00 és 15.00 között óránként látogatható.
Hétfőn a múzeum zárva tart!

A *Rómaifürdő* egyelőre nem igazán aktuális, de május környékén már mindannyian vágnyi fogunk egy kis strandolásra. A Rómaifürdön található strand kitűnő választás, három medencével, langyos karsztvízzel, csúszdaparkkal, szaunával, gőzkamrával és különböző vendéglátó ipari egységekkel várja a napfürdőzni és pancsolni vágyókat.

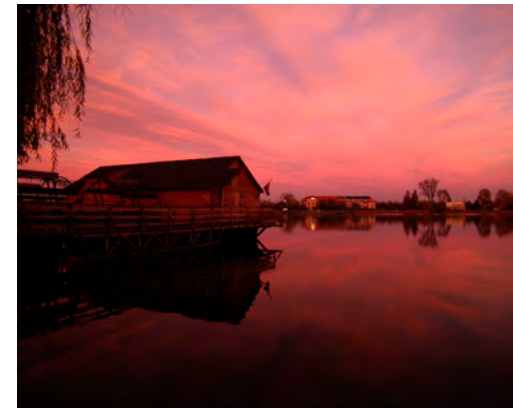
Szentendre nem szorul bemutatásra vagy népszerűsítésre, minden budapesti ismeri és szereti a számos látnivalóval büszkélkedő várost. Akár már egy Duna parti séta vagy futás kedvéért is megéri HÉV-re pattanni és ellátogatni ide, de andalogni a skanzenben is életre szóló élmény. Barangolás közben érdemes megkeresni a harangozó házát – a város egyik legrégebbi, falusias jelleget őrző, hangulatos épülete, a Belgrád székesegyházat, a Szerb Egyházművészeti Gyűjteményt vagy akár a régi Szentendrei Művésztelepet vagy a Szentendrei Képtárat. És ha finomságra vágya valaki, a Szamos Marcipán Múzeum mellett van egy cukrászda is. Nem utolsósorban pedig itt található a Városi Tömegközlekedési Múzeum is.



H6 RÁCKEVEI VONAL

A ráckevei Duna-ág ékkövének nevezett *Angyalsziget* alig 40 km-re található Budapesttől. A több mint két kilométer hosszú, sással és náddal szegélyezett sziget csak csónakkal közelíthető meg, és csupán stégek jelzik az emberi jelenlétet. Pedig a civilizáció megvetette a lábát a szigeten, 1993-ban a villanyt is bevezették, így már nem csak a természetbarátok számára vonzó nyaralóhely a terület. Ami nem is biztos, hogy olyan szerencsés az ott élő vízimadaraknak.

Ráckeve hangulatos Duna parti városka, olyan érdekességekkel, mint a Hajómalom – a molnár mesterség volt a Duna melletti legfőbb tevékenysége; a malmok nagy része az 1950-es évekig őrlött. Lakossági kezdeményezésre, a ráckevei vízimolnárság hagyományainak felélesztésére épült újjá (2007-2010-ig) a Ráckevei Hajómalom, Magyarország első rekonstruált és egyben működő hajómalma.



2009 júniusában nyitotta meg kapuit a nagyközönség előtt a Ráckeve régi városházi épületének tornyában található Tűztorony-kilátó. A Ráckevei-kistérségben egyedülálló élményt biztosító kilátó szeretettel várja az idelátogató vendégeket, de természetesen a környezetünkben és városunkban élők számára is különleges élményt jelent a közel 40 méteres magasságból megtekinteni a pazar körpanorámát. Tiszta időben tökéletesen láthatók a budai hegyek, Százhalombatta és Ercsi tornyai, de akár a Velencei-dombság is, az itt élők pedig felülről is megkereshetik saját házukat, közvetlen lakókörnyezetüket. A kilátó szezonálisan április elejétől október második hétvégéig tart nyitva. Hétfőn és kedden csak előzetes bejelentkezés esetén csoportok számára

Szerda: 10.00–17.00
Csütörtök: 10.00–17.00
Péntek: 10.00–17.00 (Péntek esti korzó időszakájában (PEK): 20.00)
Szombat: 10.00–18.00
Vasárnap: 10.00–18.00
Belépőjegyek: Felnőtt: 500,- Ft/fő
Gyermek, diák, nyugdíjas, csoportos belépő: (10 fő fölött): 300,- Ft/fő
Családi belépő: 1000,- Ft
A kilátó kizárólag saját felelősségre látogatható! 14 Éven aluli gyermekek szülői vagy pedagógusi felügyelettel látogathatják!

SZUBJEKTÍV AJÁNLÓ

könyv

TAVASZI IZGALOM

Tekintettel a jó időre ezúttal könnyedebb olvasnivalót ajánlok. Lapzártánkkor Jussi-Adler Olsen: A Q-Ügyosztály esetei c. krimisorozata négy részből áll, melyek külön, egymástól függetlenül is élvezhetők, akár tetszőleges sorrendben. Azért én azt javaslom, hogy az első kötettel kezdjenek (Nyomtalanul), és sorban haladjanak, hiszen a régi-új nyomozások mellett a főszereplőnek és két különös kollégájának is megvan a maga története, titokzatos múlttal, furcsa összefüggésekkel és egy nagy adag bizalmatlansággal. Rejtély rejtély hátán, a skandináv íróktól már megszokott alapos jellemrajzokkal és részletességgel.



A sorozat kötetei:

Nyomtalanul (2013-ban film készült belőle)
Fácángyilkosok
Palackposta
A 64-es betegnapló

Fodor Zsanett

film

GRAND BUDAPEST HOTEL

A Grand Budapest Hotel Wes Anderson legújabb rendezése, és minden bizonnyal ismét egy sajátos hangulatú alkotást láthatunk a moziban.

A történet a két világháború között játszódik, de közben négy különböző idősíkon fut. Gustav Mondieur-ról (Ralph Fiennes) szól, aki egy előkelő hotel portásaként remek kapcsolatokat alakít ki a hotel összes vendégével. Legközelebb az idős asszony, Madame D (Tilda Swinton) áll hozzá, és ez a kapcsolat mélyebb érzelmeket is sejtet. Azonban az idősödő asszony váratlanul, rejtélyes körülmények közt elhunyt, amiért a főszereplőt teszik felelőssé. A kétségbeesett portás senki másra nem számíthat, mint a pár napja felvett fiatal londoni, Zéróra (Toni Revolori). A már amúgy is nehéz helyzetet tovább bonyolítja, hogy az elhunyt asszony ki másra hagyhatott volna egy értékes festményt – aminek a címe „Fiú almával” –, mint a jó öreg portásra, Gustavra. Erre az örökségre fáj a foga az elhunyt asszony fiának is (Adrien Brody). Wes Anderson ismét sajátos, mesészerű képi világot teremtett.

Czobor Katalin



színház

OPERA AZ ERKELBEN

Kinek is szól az opera? Nekem biztosan nem – mondják, akik még nem próbálták, de tévednek, mert az opera mindannyiunké! Mert mindannyiunknak íródott.

Megszeretését, megszerettetését a legfogékonyabb korosztálynál, a gyerekeknél, vagy velük együtt érdemes kezdeni. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint a Lackfi János friss verses szövegével, Toronykőy Attila rendezésében látható Mozart-opera átírata, a Parázsfuvolácska. A nézők ezúttal Sarastro Cirkuszában izgulhatják végig Tamino herceg és Papageno történetét. A színpadon bohócok, akrobaták, légtornászok, késdobálók, tűznyelők, varázslók és Mozart halhatatlan dallamai... Akár a mesében!

A több mint kétszázhusz esztendeje töretlen népszerűségű darab idén márciusban új, kifejezetten a kisiskolás korosztály számára készült változata került az Erkel Színház színpadára.

1911 tavaszán a tehetős Márkus család gondolt egy nagyot, és megálmodta a Népopera épületét. Mai szemmel nézve eszeveszett sebességgel készült el a hatalmas épület: ugyanazon év karácsonyán már közel 3200 fő töltötte meg a nézőteret.

Az Erkel újra a régi fényében ragyog, és novemberi újrainvitása óta telt házas előadások otthona. Itt a Budapesti Operaház produkcióit és művészeit láthatja a nagydídemű – csak épp bárki számára megfizethető áron – akár 300 Ft-ért.

Igen, ez olcsóbb, mint egy nagy kávé a Fornettiben.

Konyher Mária



lemez

DEBÜTÁLÓ ALBUM – BOGOZ

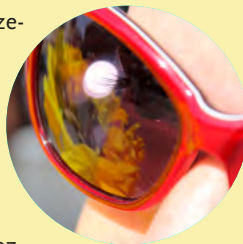
Ha már szubjektív ajánló, akkor jöjjön egyik személyes kedvencem, a Bogoz zenekar debütáló albuma. Az együttes nem ismeretlen azok számára, akik az elmúlt években utaztak a Dalla-



mos villamoson, hiszen a csapat már-már állandó vendége a rendezvénynek. Első lemezükön, amelynek címe „Azt hiszem, mégis viszem a szívem”, tíz dal hallható. Ahogy a fiúk – a bársonyostorkú énekesgitaros-dalszerző Csé, a basszusgitaros Tibi és a dobos, Patrik – fogalmaznak:

„A korongon több stílus kavarog, így nagy eséllyel mindenki talál majd rajta kedvenc dalokat”. Lemezbemutató koncertjük ugyan március 14-én volt a Mika Tivadar mulatóban, de aki élőben hallgatná őket, koncertjeikről időben értesülhet a csapat honlapján www.bogoz.hu, ahol meghallgatható a teljes album is! Aki tehát fülbe csiklandozó zenére és kicsit bogozni való szövegekre vágyik, hallgassa a BOGOZT.

Kovács Edina



GYEREKSAROK

A hiszti

„...A hiszti nehéz,
Lerogy alatta a láb,
Mégfájdul a kéz.

Rángat össze-vissza csak,
Jobbra-balra ráz,
Földre húz, ordíttat is,
Zeng belé a ház.”

Lackfi János

Melyik szülő ne ismerné azt a döbbenetet, tehetetlenséget, amit egy aligvalahány éves gyermek akaratos dühkitörése, hisztije vált ki a felnőttekből. Ott állunk kétségbe esve a „minidiktátor” előtt – és csak bámulunk, hogy bár a testmagassága még az egy métert sem éri el, de uralni képes az egész környezetét hangjával és – a korábban még angyali – dühtől vöröslő arcával.

De ezzel is úgy vagyunk, mint minden mással: ha megismerjük, már nem is tűnik olyan félelmetesnek, s kezelhetővé válik, bár nem kevés önuralmat igényel.

Az első hiszti a dackorszakhoz kapcsolódik – a gyerek kb. 2 éves kora körül jön rá, hogy ő egy külön lény, önálló gondolatokkal, vágyakkal és akarral. Ilyenkor próbálgatja, hogy mi mindenre képes, és feszegeti a határokat – mondja Frank Zsuzsa pszichológus.

Minden szülő vágyik arra, hogy jól tudja kezelni a hisztirohamokat, sokszor mégis tanácstalanok vagyunk, hogy mit is kellene ilyenkor tenni. Nézzük, hogy mit tehetünk azért, hogy a hisztiből gyerek és szülő is nyertesén kerüljön ki.

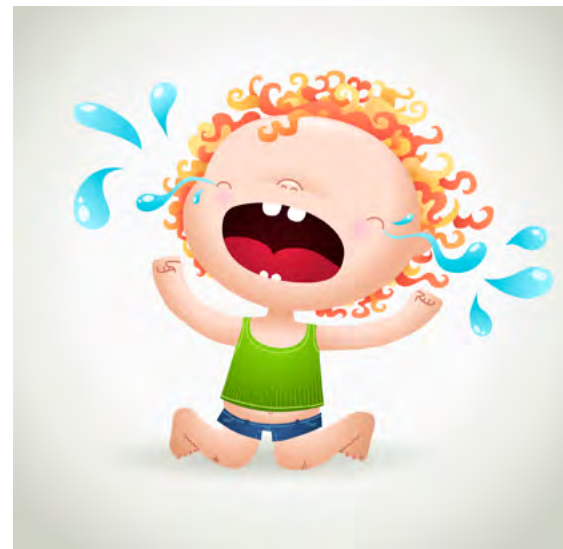
A szakirodalom megkülönböztet **„distressz-típusú”** hisztit, amelynek jellemzője, hogy a gyerek nem akarja irányítani, kontrollálni a környezetét, s valódi szenvedés látható az arcán. Ezt a fajta hisztit gyakran erőteljes érzelmek váltják ki: csalódottság, veszteség, frusztráció. Valódi szenvedés látható az arcán – ilyenkor megnyugtatóra, együttérzésre van szüksége, nem pedig érvelésre, magyarázatra.

Beszélgünk hozzá gyengéden, egyszerű, megnyugtató szavakkal: „Tudom.” „Jól van.” „Értem.” „Nagyon csalódott vagy, hogy nem kaphatod meg...” stb. Őrizzük meg a nyugalunkat, mert a mi kiegyensúlyozottságunk

hatására kezdi majd újra biztonságban érezni magát. A megértő hozzáállással elősegítjük, hogy a gyermek agyában kifejlődjene az idegpályák, amelyek lehetővé teszik számára, hogy megnyugodjon, ha stressz éri.

Felszabadító érzést és óriási megkönnyebülést jelent a kisgyerek számára, ha tudja, hogy a szülei képesek őt (a hisztik alkalmával is) megérteni és megnyugtatni, csillapítani. Sose hagyjuk egyedül a gyermeket a szobában, mert még ha ennek hatására abbahagy-ná is a hangos sírást, belül folytathatja hangtalanul, ami sokkal károsabb lehet.

Amikor az az érzésünk támad, hogy a gyerek színjátékot játszik és egyértelműen irányítani szeretne bennünket, akkor a kis-Néró hisztivel van dolgunk. Ez az a hiszti, amiről általában több szó esik.



A kis-Néró hiszti jelmondata: „Add ide, amit akarok! Most!”

A gyerek erőszakosan és másokat kényszerítve éri el, amit akar. Ha ilyenkor beadjuk a derekunkat, és engedünk erőszakos követeléseinek, a düh a gyermek személyiségének részévé válhat. Ha túl sokszor nyeri meg ezeket a hiszti-csatákat, nagy esélye van annak, hogy hatalomra vágyó, erőszakos felnőtt lesz, aki mindenkit irányítani fog maga körül.

Mit tegyünk a „kis Néró” típusú hiszti esetén?

Ne legyünk közönség a gyerek számára. Ne akarjuk meggyőzni, ne magyarázkodjunk, ne vitatkozzunk és ne alkudozzunk vele.

Mondjunk határozottan nemet.

Folytassuk, amit éppen csináltunk mindaddig, amíg a gyerek meg nem nyugszik és azt nem mondja, hogy „légy szíves vagy kérlek szépen”. De talán a legjobb, ha képesek vagyunk humorral, játékosággal kezelni a helyzetet – ezzel azt üzenjük a gyerekeknek, hogy nem vesszük komolyan a parancsolgatását.

Nagyon fontos, hogy meg tudjuk különböztetni a distressz és a kis-Néró típusú hisztirohamokat. Ez bizony nehéz feladat, mert az egyik átbillenhet a másikba.

Amikor azt mondja, hogy „akarom”, „add ide” és közben leveti magát a földre és úgy toporzékol, akkor a kis-Néró hisztivel szembeesünk, de ha azt tapasztaljuk, hogy egyre zaklatottabban sír, megjelennek a könnyek és nem reagál arra, ha hívjuk, akkor valószínű, hogy a kezdeti akaratosság átváltott csalódottságba. Ilyenkor csak a vigasztalás segít.

Fontos tudnunk, hogy a gyerek ilyenkor nem „rosszalkodik”, hanem valódi kínzó érzésektől szenved, tehát nem igaz az, hogy minden hiszti mögött akaratosság, manipuláció, hatalom iránti vágy húzódik meg.

Vekerdy Tamás ismert pszichológus is a probléma gyökerét keresi: „Először is: meggyőződése, hogy nincs nevelés, csak hiteles együttélés a gyerekekkel, és ebben az az egyik alapkérdés, hogy jó kapcsolatban van-e az anya, a szülő a gyerekével, kialakult-e a gyermekben az érzelmi biztonság már magzati korától kezdve. Ez pedig azon múlik, hogy a szülő elfogadta-e a gyermeket olyannak, amilyen, vagy van egy elképzelése arról, hogy milyennek kellene lennie, és olyanná szeretné alakítani. Az is fontos, hogy tényleg csak kevés szabályt állítsunk fel, mert ha állandóan van valami, amit nem szabad, akkor nem fog működni a dolog.” Szerintem nincs értelme sarokba állítani, a szobájába küldeni vagy büntíttelbe ültetni a gyermeket azért, hogy elgondolkozzon a viselkedésén. A gyerek úgyis tudja, hogy miről van szó, nincs szüksége magyarázatra.

A klasszikus büntetés Vekerdy szerint egyrészt hatástalan, másrészt rossz jellemet nevel, mert hazudni fog a gyerek, hogy ezzel elkerülje a következő büntetést.

Ha olyasmit csinál, amit nem szeretnénk, csak ennyit mondjunk neki: Nem! Ezt nem! Éreznie kell, hogy addig mondjuk neki, amíg abba nem hagyja.

–kmt–

Forrás: Margot Sunderland: Okosan nevelni tudni kell, M-érték Kiadó, Budapest, 2008.

Bár a piros tojás nem hiányozhat egy hagyományos húsvéti asztaldekoriakóról, vagy a locsolóknak szánt kosárából, most mégis a bátrabb, kísérletező kedvű kollégákra gondoltunk, és néhány extrém, de otthon némi kezűgyességgel elkészíthető tojásdíszítést mutatunk be.

GLAMOUR TOJÁS – CSILLOGÁS MINDENHOL! Az igazi glamourous tojásokhoz csupán hobbiboltokban kapható ragasztóra és szintén könnyen beszerezhető csillámporra van szükségünk. A tojásokat fújjuk ki, mossuk le, majd szárazon egyenletesen ragasztózzuk be – például ecset segítségével. Ezután nem kell mást tenni, mint megszórni vagy „meghempergetni” a csillámporban. Ehhez érdemes kis fészket készíteni zacskóból, hogy lehetőleg ne az egész lakás, csak a tojások csillogjanak. Bátrabbak és ügyesebbek a ragasztóval csíkokat, formákat rajzolhatnak, és megforgatva az egyik színben, majd száradás után a maradék felületet beragasztózza más színnel újra megszórva különböző mintákat készíthetnek.



TOJÁSFEJEK – IGAZI SZEMÉLYRE SZABOTT MEGLEPETÉS Megfizethetetlen látvány, amikor húsvét hétfőn a locsolók rácsodálkoznak a saját fejükkkel díszített tojásra a nekik szánt kosárában. És azt is tudjuk, hogy nincs szívemenetőbb ajándék, mint amikor személyre szabott meglepetéssel kedveskedünk. Pláne, ha még meg is kacagtatunk mindenkit... Nem kell más csak egy sima lapra kinyomtatott fénykép a kedves locsolóról és hobbiboltban kapható decoupage ragasztó, valamint egy ecset és mehet Apa feje a tojásra. Ez tényleg igazi szórakozás!

FLITTERES TOJÁS – PISZTOLYT ELŐ! Ebben az esetben legjobb ragasztópisztolyt használni a tojások díszítéséhez. Egysoros méteres flitterrel dolgozva gyorsabban haladhatunk, de ki-mért flittert használva igazi szín kavalkád alakulhat ki a kezünk alatt (azt azonban nem hallgathatjuk el, hogy ez utóbbi igazi türelem próbáló vállalkozás). Ha még marad „cérnánk” a végére, a flitterek közepét üvegkontúrozóval kipontozhatjuk. Így lesz teljes a végeredmény.



Húsvéti tojásözön



NEM HÍMES, HÍMZŐS – HÍMZŐ FONÁLLAL DÍSZÍTETT TOJÁS Áttetszőn száradó ragasztóval megkenjük a tojás külsejét és a tetejétől kezdve szépen egyenletesen és feszesen körbe-körbe befedjük a színes fonállal. Tetszés szerint „csíkozhatunk”, minél színesebb, élénkebb fonalat használunk, annál különlegesebb lesz a tojásunk.



KOTTATOJÁS – A ZENE SZERELMESEINEK Ha zenei aláfestésre kotlik a tyúk, még az is lehet, hogy ilyen szép kottabóritású tojásokat találunk a fészkekben, de ha mégsem, elég a korábban már használt decoupage ragasztó, ecset és néhány kotta, amelyeket biztosan nem játszunk újra: csíkokra vágva és ragasztva kezdik újrahasznosított dallamukat a tojáson.



Ha pedig minden ötletünket elkészítettük, nem kell mást tenni, csak találni egy megfelelő méretű fát és ráakasztani mindet saját örömünkre.



Bár étellel nem játszunk, de ha húsvét napján mégis különleges reggelivel várnánk a családot (elsősorban a gyerekek körében lehet nagy sikere), egy tojásból és egy sárgarépból igazán kedves meglepetés készíthető.

– ke –

ÖSSZEGYŰJTÖTT TIPPJEINKET és további ötleteket az alábbi weboldalakon talál: <http://www.polishthestars.com>; <http://www.fashiondivadesign.com>; <http://www.workman.com/blog/tag/generation-t>; <http://www.domestifluff.com>; <http://www.magicaldaydream.com>; <http://www.studiodiy.com>; <http://majoworks.blogspot.hu>; <http://theinspiredroom.net>; <http://www.craftberrybush.com>; <http://www.fashiondivadesign.com>; <http://crazy-frankenstein.com>; <http://www.momtastic.com>

Szinte a pályán nőttem fel

TÓTH KATALIN, KÉTSZERES VILÁGBAJNOK TEKÉS

Sokan nem is tudják, de a BKV Előre teke-szakosztálya az ország egyik legpatinásabb és legtöbb sikerrel büszkélkedő szakosztálya. 1936-ban alakult, és már 1941-ben bajnokot is avathatott. Az első világbajnokra ugyan 1962-ig kellett várni, de azóta ezt az eredményt – „mellékesen” sok egyéb kupadiadallal fűszerezve – még tizenkétszer meg tudták ismételni. Legutóbb a februári zalaegerszegi világbajnokságon világcsúcs-csal lett korosztályos világbajnok egyéniben és összetettben is Tóth Katalin.

Hogyan kerültél közel a tekéhez? Ebbe születtem bele. Édesapám és bátyáim is mind tekéztek, illetve mind a mai napig tekéznek, így én is hamar a tekecsarnokban találtam magam, szinte a pályán nőttem fel. Tíz éves se voltam, amikor elkezdtem gurítani.

Hogyan sikerült győzni? Nem volt olyan nehéz, hiszen azzal a hittel mentem oda, hogy világbajnok leszek, legalább egyéniben. Ez össze is jött az első napon, így gondoltam, ha már így esett, akkor milyen jó lenne, ha az összetett is sikerülne. Mivel mindenki kevesebb fát gurított mint én, így ez is összejött.

A korosztályos világbajnoki címhez 622 fával sikerült világcsúcsot is gurítanod. Számítottál erre? Ez a világcsúcs igazából a véletlenek összjátékának az eredménye. Pontosabban bárki, aki nyert volna, automatikusan világcsúccsal tette volna, hiszen ez volt az



első olyan verseny, amin az efféle rekordokat is elkezdtek számon tartani. Például egy német lány tavalyelőtt több pontot ért el, mint én most, de akkor ez még nem számított világsúcsnak.

Gondolom az U18-as világbajnok cím után cél, hogy ugyanezt a felnőtték között is elérd. Természetesen! Bár a mezőny a felnőtteknél jóval erősebb, de készen állok a kihívásra.

Hogyan lehet egy ilyen eseményre edzeni? Semmi különös, a szokásos edzésmenet.

Mármint? Heti háromszor van edzés, és hétvégenként pedig versenyek a Szuperligában. Az edzés-módszerét pedig ki-ki maga alakítja ki, ahogy az a legjobban a kezére áll. Bár persze nagyon sokat kell gyakorolni ahhoz, hogy a golyó oda és úgy guruljon ahová én akarom. Ezt évekig is eltart hat. Nekem például több mint 7 évembe telt, mire

ezt az eredményt el tudtam érni. Ráadásul az sem mindegy, milyen mozdulatokat sajátít el először az ember, mert azokon később nagyon nehéz már változtatni. Én ugyebár férfiak között nőttem fel, és ezáltal az ő módszereiket lestem el. Ami nem baj, mert ezért kicsit erősebben és gyorsabban tudok gurítani a korombéli lányoknál.

Mennyire a pályától függ a gurítás pontossága? A jó pályák között (és a BKV Előre tekepályája pedig a legjobbak közé tartozik az országban) nincsenek akkora különbségek, bár mind-egyiknek megvan a maga sajátos természete. Ezt azonban egy-két próbagurítás alkalmával ki lehet tapasztalni, és a játékosok képesek aztán korrigálni.

Kik a legnagyobb ellenfeleitek a világbajnokságokon? Leginkább a németek, de a csehek, a lengyelek, a szlovákok, a szlovének, a szerbek és a románok is nagyon jók. Azért pár európai gyökerű spothoz hasonlóan egy EB-n általában jóval erősebb a mezőny, mint a VB-ken, persze ez utóbbiakat sem szabad lebecsülni.

Mik a terveid még a felnőtt világbajnokság megnyerésén túl? Szeretnék egyenletesen kimagasló játékot nyújtani, és nagyon jó lenne a tekézésből megélni, de ezt sajnos csak kevesen tudják megtenni. Szívesen szerződnék egy külföldi klubba is, ami már csak tapasztalatszerzésnek sem lenne utolsó. Azért erre most egy kicsit nagyobb esélyem van, mert egy világbajnokra azért oda szoktak figyelni. De csak akkor megyek, ha hívnak, mert kuncsorogni nem fogok.

apróhirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

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

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

Érdeklődni lehet:
Szűcs Sándor
06-30-841-0330
e-mail:
hitelciti@gmail.com

INGATLAN

ELADÓ lakás Újpesten (Izzó-lakótelepen), parkos helyen, jó közlekedéssel, egy 4 emelet-es ház 3. emeletén (ház központi kazánnal) egy 69 m2-es, 2,5 szobás, étkezős, 8 m2 erkélyes, világos, tágas lakás. A lakás azonnal beköltöztethető, parkettás, járólapos, a konyhából kis kamra nyílik. A lakáshoz pincerész is tartozik. Irányár: 12.000.000 Ft. Érdeklődni: 20 374-22-43 telefonon lehet.

VÁSÁROLNÉK kis (egyszobás vagy garzon) lakást a 4/6-os villamos vonalán, a Margit hídtól a Moszkva térig. (Ha kell adhatok nagyobb cserelekást is!) Tel.: 06 30 6467574

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

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

ELADÓ a Balatontól, Hévíztől, Sárvártól 20-30 km-re - a Balatont Sopronnal összekötő 84-es főút mellett - Nemes-hanyban 96m2 alapterületű, (2 szoba, fürdő, WC, konyha, nappali, kertre néző terasz)

alápincézett, 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 kedvezmény kap! Érdeklődni lehet +36 20 437 3157-es, vagy +36 30 477 8340-es telefonszámon. <http://www.utazzitthon.hu/sarosfohalastavak-termeszetvedelmi-terulet-nemeshany.html>

ELADÓ Budán, a Margit hídnál 105 m2, 2,5 szoba-hallos csendes, olcsó rezsijú polgári lakás (A tetőtér is megvehető) A ház előtt szgk. beállóbból van. Ára:25 M Ft. (Kisebb lakást beszámítok!) Tel.:06 70 2100-553

ELADÓ, elcserélhető 3szoba összkomfortos családi ház Szigethalom központjában. A ház kialakításánál fogva pihenésre, vállalkozásra, kertészkedésre, állattartásra is alkalmas. Lakótér 70m2+12m2 terasz. A tetőtér beépíthető. Szuterén 70m2, ami garázs-nak, műhelynek, irodának, üzletnek, stb. is alkalmas. Kert 780m2. Locsolás saját kútról megoldható. Csere esetén ki-

sebb családi ház, 2 szobás panellakás beszámítható érték-egyeztetéssel. Irányár: 14,5 M Ft. Érdeklődni a 24 226 meléken, illetve +36 70 7736875

ELADÓ Zuglóban, központi helyen, jó közlekedéssel, óvodához, iskolához, orvosi rendelőhöz, valamint gyógyszer-tárházhoz közel, (BKV, MAV, Volán), egy 67m2-es, 2-szobás, hallos lakás téglalapítású társasház első emeletén. Tartozik hozzá pinchehelyiség és tároló. Érdeklődni lehet: 06 20 4437929

ELADÓ Duna Plázánál, a Csuka utcában, négyemeletes házban 47 négyzetméteres másfél szobás komfortos, gázkonvektoros, lodzsás, szövetkezeti kezelésben lévő, 1978-ban átadott kelet-délkeleti fekvésű beköltöztethető öröklakás. A lakáshoz 1/5 rész tároló is tartozik a pincésinten. Ára: 12 800 000Ft. Tel.: 06 20 9767875

PEDAGÓGUS bérelne Óbudán, vagy közeli kerületben zárható, különálló bútorozott szobát fürdőszoba, konyha használati lehetőséggel. Az ajánlatokat a +36 20 437 3157-es telefonszámon várom.

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

VEGYES

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

VÁSÁROLOK kardot, bajonettet, rohamisasikot, katonai

Cavident

az egészséges fogakért

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

30%-os tavaszi-nyári akció a BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak. Minden porcelán korona 25.000,- Ft A teljes fogsor állcsontontként pedig 20.000,- forinttal olcsóbb.

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

egyenruhát, kitüntetést, katonai emléktárgyakat és régi. Érdeklődni telefonon: 06 20 4599132 vagy 25332-es melléken.

ELADNÁM Dobogómajoron lévő 3 fős üdülési jogomat. Érdeklődni: Rozsi László 06/20/809-4610

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

KEDVES OLVASÓINK!
Ha szeretnék ingó és ingatlan vagyontárgyaikat eladni, elcserélni, nálunk hirdethetnek! Kollégáink apróhirdetéseit a lapban térítésmentesen közöljük, ezért kérjük vagy BKV-s címről, vagy a munkahelyükre való hivatkozással írjanak nekünk!

Várjuk friss apróhirdetéseiket, vagy a régiak megerősítését **2014. május 31-ig a mozgasbanmagazin@bkv.hu címre!**

A HÓNAP KÉPE

IDŐUTAZÁS
fotó:
Fábián 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!



hommage à ROY LICHTENSTEIN



Ebben a számunkban Roy Lichtenstein (New York, 1923. október 27. – New York, 1997. szeptember 29.) amerikai festő, pop-art művész stílusában gondoltuk újra a HÉV-párművezetőről készült fényképet. A festő műveit a reklámok és képregények ihlették.