

MOZGÁSBAN



XLIX. ÉVFOLYAM, 2017.

III. SZÁM

130 ÉVES A BUDAPESTI VILLAMOS

VILLAMOS TOP10

CSIGAMOBIL

Ikarus

280.94

BOLLA TIBOR

CÉL A VERSENYPOZÍCIÓ MEGERŐSÍTÉSE

KÖZELEG A TÉL!

A HIDEG BEÁLLTÁVAL GONDOSKODJUNK
A KÖRNYEZETÜNK BEN ÉLŐ MADARAKRÓL IS!



Az őszi beköszöntével számos madár elvonul melegebb tájakra, sok azonban itthon marad vagy éppen hozzánk érkezik telelni. A tartós hideg és a hó megérkezésével egyre kevesebb táplálékhoz jutnak, ezért a mi feladatunk lesz az etetésük. Célunk, hogy ebben az évben minden telephelyre kerüljön madáretető és eledel, amely menedéket és táplálékot jelenthet. A részletekről hamarosan (e-hírlevélben és a telephelyi faliújságokon) tájékoztatjuk kollégáinkat!



Kedves Kolléga, kedves Olvasó!

Üdvözlöm a Mozgásban magazin őszi számával. Tartalmát ezúttal is igyekeztünk úgy összeállítani, hogy az aktuális kérdéseken túl közösségi témák, sőt kreatív oldalak is helyet kapjanak benne.

Szokás szerint beszámolunk a belföldi és külföldi újdonságokról, de most plusz egy oldalra volt szükségünk, hogy minden BKV-s hír elférjen. Sőt még két oldalra, hogy a közelmúlt villamosvonal-felújításait is számba vegyük.

Ott voltunk a Legjobb Felszíni Járművezető verseny döntőjén, és természetesen beszámolunk a BKV szervezésében megvalósult izgalmas programokról is.

Első kézből, Bolla Tibor elnök-vezérigazgatóval készült interjúnkból ismerhetik meg az M3 vonal felújításának részleteit, és bemutatjuk azt is, mi kell ahhoz, továbbá milyen előnyökkel jár, ha valaki buszvezető a BKV-nál.

Történelmi cikkünkben ezúttal a 130 éves villamosközlekedésről emlékezünk meg; talán sokan ott voltak október 7-én a villamosfelvonuláson, a Szépilona Kocsiszinben tartott nyílt napon, vagy éppen a Dallamos Villamos indulásánál, amely programokat a jubileum jegyében szerveztük.

És ha már szervezés: nem maradt el idén ősszel sem a hagyományos foci kupa – ha kíváncsi az eredményére, lapozzon!

Méltán népszerű Érdekes kolléga rovatunkban elhivatott munkatársunkat, Babiczky Ákost és elmaradhatatlan járművét, a Csigamobilt mutatjuk be.

Az őszi szöveg az iskolakezdésről is: mind a programok kiválasztásánál, mind a kreatív oldalunk összeállításánál tekintettel voltunk a gyermekes kollégákra, és hétköznapi pszichológia rovatunk is nekik igyekszik segíteni.

Készítettünk egy – szubjektív összeállítást – a világ különleges villamosairól, és szintén szubjektív megközelítéssel ajánlunk pár programot!

Ahogy azt már megszokhatták a kollégák, minden évben kitalálunk valamit, amivel – ha mind összefogunk – óvhatjuk, támogathatjuk a környezetünket: ezúttal madáretetőket és -eleséget szeretnénk elhelyezni a telephelyeken. Bízunk benne, hogy mindenki örömmel vesz majd részt a programban.

És végül, de határozottan nem utolsó sorban: idén karácsonykor is szeretnénk segíteni rászoruló kollégáinkon – a felhívás részleteit a magazin hátoldalán találja. Remélem, reméljük, minél többen csatlakoznak majd az akcióhoz!

Kellemes olvasást kívánok!

Fodor Zsanett

TARTALOM

Hírek	4-7
Interjú	8-9
BKV Hírek	10
Közlekedésbiztonság	11
Felújítás	12-13
Toborzás	14-15
130 éves a budapesti villamos	18-19
Focikupa	20-21

Csigamobil	22-23
Programajánló	24
Hétvégén is BKV	25
Szubjektív ajánló	26
Barkács	27
TOP 10	28-29
Pszichológia	30
Hirdetés	31

BIZTONSÁG HETE A BKV RÉSZVÉTELÉVEL Szeptember 18 és 22. között az ORFK Országos Balesetmegelőző Bizottsága és a Magyar Biztosítók Szövetsége idén első alkalommal rendezte meg, általános iskolás gyerekek részére a „Biztonság Hete” elnevezésű programját, amelynek célja, hogy felhívja a gyermekek és a fiatalok figyelmét a közlekedési helyzetek kockázataira. A programsorozat öt budapesti kerületben és hat Pest megyei városban zajlott. Kiemelt célcsoport az általános iskolák felső és alsó tagozata volt, a cél pedig az, hogy a bemutatók, a kipróbálható eszközök és a játékos vetélkedők révén a baleset megelőzés fontosságát és a mindennapi közlekedési helyzetek kockázatait szemléltesse. A rendezvény távlati célja, hogy a program országosan is az oktatás, s így a korosztályos gondolkodás részévé váljon. A váltakozó helyszínek és a változatos programok a hét szinte minden napjára tartogattak valamilyen egyedi meglepetést. A rendezvényen a BKV Zrt. Forgalombiztonsági és Forgalomfelügyeleti Szakszolgálat munkatársai a tömegközlekedés – a gyerek szemszögéből nézve – leginkább veszélyes elemeit (kapaszkodás, le- és felszállás, mozgólépcsőn való közlekedés, stb.) mutatták be vetített diákon, majd a tanulók a szolgáltatásainkkal összefüggő közlekedésbiztonsági totót is kitölthettek. A totót kitöltők közül a szerencsések BKV-s ajándécsomaggal távoztak.



Hírek itthonról

BEFEJEZŐDÖTT A ZUGLIGETI LÓVASÚT ÁLLOMÁSÉPÜLETÉNEK ÚJJÁÉPÍTÉSE Befejeződött a zugligeti Lóvasút 150 évvel ezelőtt épült ikonikus végállomásának rekonstrukciója, így a műemlék eredeti állapotának megfelelően, a mai kor követelményeihez igazítva tekinthető meg. A svájci villa stílusú egykori villamosmegálló korhű helyreállításán és a díszítőelemek megmentésén mintegy 20 építész és szakági tervező dolgozott. Az épület teljes műemléki felújítása 2016 decemberében indult el. A tervezéskor az épület minden meglévő szerkezeti és díszítő elemét felmérték, majd a kivitelezési szakaszban minden darabot egyenként vizsgáltak meg. A menthető elemek restaurálás, konzerválás után visszakerültek az eredeti helyükre, a súlyosan károsodott darabokból viszont azonos anyagból, azonos formában legyártva másolatot készítettek. A megújult épületbe költözik a Hegyvidéki Helytörténeti Gyűjtemény, továbbá időszakos kiállításoknak, a Normafa alsó kapujaként információs pontnak, valamint vendéglátóhelynek is biztosítanak helyet.



MEGÚJUL A MOZGÓLÉPCSŐ A BATTHYÁNY TÉREN 2017. szeptember 6-tól december elejéig felújítjuk a Batthyány tér metró- és HÉV-állomáson az aluljáróból a térre vezető három mozgólépcsőt. A munkavégzést követően azok gyorsabban, nagyobb szállítási kapacitással állnak majd rendelkezésre. A munkálatok időzítésekor figyelembe vettük a fővárosban megrendezett nyári kulturális és turisztikai rendezvényeket. A három régebbi gyártmányú, 44 éves mozgólépcső megbízhatósága az elmúlt időszakban csökkent, ezért vált szükségessé a cseréjük. A régi elemek szétszerelését követően daruval történik majd a kiemelés, ezt követően különféle geodéziai mérésekre, majd az új szerkezet beemelésére, összeszerelésre és beállítására kerül sor. A munkálatok várható befejezési határideje: 2017. december 4.

BKV A MOBILITÁSI HÉTVEGÉN A BKV is részt vett a szeptember 16-17-én megrendezett Mobilitási Hétvégén. Társaságunk 2002 óta minden évben képviseltette magát az Európai Mobilitási hét Andrassy úti családi hétvégéjén. A programot idén is nagy érdeklődés övezte az idősebb és fiatalabb közlekedésbarátok részéről, a kisebbek számára közlekedési kvízzel és KRESZ pályával készültünk. Szombaton az IK 630-as kabrió nosztalgiabuszt állítottuk ki, másnap a hibrid Volvo 7900-as autóbusz volt megtekinthető. A látogatók bepillantást nyerhettek a BKV-s járművezetők életébe: „Nálunk Ön kormányozhat” kampányunk keretein belül – munkatársaink segítségével – benyomást szerezhettek arról, miért is éri meg a főváros legnagyobb közlekedési szolgáltatójánál dolgozni. (Részletesen lásd a 25. oldalon!)



INGYENES PROGRAMOK A KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG NAPJAI PROGRAMSOROZATON Társaságunk idén is nagy örömmel csatlakozott a Kulturális Örökség Napjai programsorozathoz: szeptember 16-17-én három helyszínen vártuk a közösségi közlekedés szerelmeseit. Látogatóink a két nap alatt díjmentesen tekinthették meg a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumot, a Földalatti Vasúti Múzeumot, valamint vasárnap a Ferenc áramátalakítót, amelynek során állandó és időszakos tárlatainkkal ismerkedhettek meg.

TAVASZRA MINDEN COMBINO VILLAMOS FUTÁR-RENDSZERT ÉS KAMERÁT KAP Jövő tavaszra mind a negyven, a Nagykörúton, illetve az 1-es villamos vonalán forgalomban lévő Combino villamos Futár-rendszerrel és kamerákkal felszerelve jár majd. Jelenleg hat Futárral felszerelt villamos van forgalomban, 2018 tavaszára azonban mind a negyven szerelvény látható lesz a Futár utazástervezőben. Ennek köszönhetően minden jármű közlekedése valós idejű adatok alapján tervezhető lesz, pillanatnyi helyzetük elérhető lesz a webes, az okostelefonos és tabletes alkalmazásban is. Emellett a Futár-kijelzőkkel felszerelt nagykörúti megállóhelyeken az is látható lesz, mikor jön a következő Combino. A biztonságnövelő és bűnmegelőzési céllal beépítendő fedélzeti kamerák pedig 15 napig tárolják majd a felvételeket.



NŐI BKV-S VEZETŐBÍRÓ A BOKSZ VILÁGBAJNOKSÁGON

Szűcs Veronika sporttörténelmet írt. Női bíróként első alkalommal vezethette az idei férfi bokszt világbajnokság 56 kg-s döntőjét. A nem mindennapi sikert több éves kitarató munka előzte meg, hiszen ebben a férfias sportágban egyáltalán nem könnyű nőként helyt állni. A Munkaügyi Kapcsolatok csoport munkavállalójának mindez hatalmas szakmai megtiszteltetés volt. Veronika idén semleges bíróként vett részt az Amerikai Kontinens Bajnokságon, majd a Németországban megrendezett felnőtt férfi világbajnokságon, ami az Olimpia utáni legnagyobb versenynek minősül az öklövívásban. A világ 35 legjobb bírója közé tartozik, 2011-ben pedig az első férfi világbajnokságon egyedüli nőként pontozhatott a döntőben. Idén ezt is sikerült felülmúlnia, ugyanis a világbajnokság 56 kg-s döntőjét vezethette. Gratulálunk a sikerekhez!

Sándor Béla

FORGALOMBA ÁLLT A SHEFFIELDI VILLAMOSVONAT A bő félmillió lakost számláló Sheffieldben szeptember közepén Paul Maynard közlekedési miniszter jelenlétében ünnepélyesen forgalomba állt a Citylink villamosvonat első szerelvénye. Az összesen hét járműből álló flotta Valenciában készült, 750 V egyenárammal működik, 25 kV 50 Hz üzemi feltételekkel. A Citylink a meglévő sheffieldi Supertram járműállományát gyarapítja, és a várost Rotherhammel köti össze. Paul Maynard a villamosvonat elindulását South Yorkshire megye számára jelentős mérföldkönek nevezte, amely „átalakítja az utasoknak nyújtott szolgáltatásokat, gyors és könnyű közlekedést tesz lehetővé a régióban, lerövidíti az utazási időt, és lendületet ad a gazdaságnak”.



EDDIGI LEGNAGYOBB ELEKTROMOS BUSZ RENDELÉSÉT KAPTA A VOLVO A norvégiai Tide Buss társaság 25 db Volvo 7900 típust rendelt Trondheim városa számára, amely egyben a Volvo eddigi legnagyobb teljesen elektromos meghajtású buszrendelése. A buszokat az AtB, Trondheim közösségi közlekedési szolgáltatója közlekedtetni majd. A társaság eddig is elől járt az alternatív technológiák bevezetésében, hiszen 2010-ben Európában az első között rendeltek hibrid meghajtású buszokat, szintén a Volvótól. A mostani megrendelés nemcsak a járművekre vonatkozik, hanem a buszok és az akkumulátorok teljes karbantartását is tartalmazza, amelyet egy meghatározott havi díj ellenében a Volvo végez. A járműveket a végállomásokra telepített OppCharge töltőállomáson lehet feltölteni, amely más típusok töltésére is alkalmas, a buszok pedig zero emissziós módon, kizárólag megújuló energiaforrásból származó energiát felhasználva üzemelnek majd.

BANGKOK: SIEMENS FLOTTÁT ÉS INFRASTRUKTÚRÁT KAP A MEGHOSSZABBÍTOTT KÉK METRÓVONAL A Bangkoki Gyorsforgalmi Közlekedési és Metró Részvénytársaság (Bangkok Expressway and Metro PLC) és a CH Karnchang Részvénytársaság a Siemens-ST Electronics konzorciumot bízta meg a thaiföldi főváros kék metróvonalának meghosszabbításához szükséges vasúti rendszerek biztosításával. A járműállomány, valamint a jelzőberendezések, a tápegységek és a kocsiszínfelszerelések is Siemens gyártmányúak lesznek, és 10 éven keresztül az utóbbi vállalat végzi a meghosszabbított metróvonal karbantartását is. A 35 darab háromkocsis metrószerelvény a bécsi gyárban készül, legmagasabb sebessége 80 km/óra lesz, és 800 utas szállítására lesz képes. A 28 km hosszú, 19 állomást magába foglaló vonalszakasz a tervek szerint 2019-ben vagy 2020-ban nyílik meg.



FELÚJÍTJÁK A BÉCSI U6 VONAL SZERELVÉNYEIT Az ausztriai Wiener Linien a Krörr-Bremse és IFE vállaltokat bízta meg az U6 vonalon közlekedő 78 darab Stadtbahn szerelvény felújításával. A járművek modernizációja magában foglalja a meghajtás és a vonatvezérlési rendszerek cseréjét is, ezen kívül az IFE egy éven belül kicseréli az ajtók nyitására felelős meghajtást is, a teljes flotta összesen 468 ajtaján. A felújítás után az 1993 és 1999 között forgalomba állt Bombardier T típusú alacsonypadlós szerelvények élettartama legalább 20 évvel hosszabbodik meg. Négy szerelvény felújítása már meg is történt, az utolsó elkészült szerelvényt 2019 végéig kell leszállítani.

ÚJ REKORDOT ÁLLÍTOTT FEL A PROTERRA A kaliforniai Proterra nemrég újabb nagy eredményt ért el a zéró emissziós elektromos nehézgépjárművek amúgy is gyorsan fejlődő világában. A Catalyst E2 Max típusú, tisztán elektromos meghajtású autóbusz 1101,1 mérföldet tett meg, mindezt egyetlen feltöltéssel. A buszt – amely egyelőre utasokat nem szállított – egy 660 Kwh-s akkumulátorral szerelték fel, amelyet a koreai LG Chem Ltd-vel közösen fejlesztettek. Az elmúlt 3 évben a Proterra gyors ütemű és folyamatos fejlődést mutatott mind az akkumulátoraik teljesítménye, mind a járművek hatótávolsága terén. Ezzel a legújabb eredménnyel a jármű egyrészt teljesíti az amerikai távolsági busztársaságok legnagyobb részének a napi egy töltéssel megtett távolsági követelményeit, egyúttal komoly hatása lesz a személyszállítási piacra, a hagyományos fosszilis üzemanyaggal működő autóbuszokhoz viszonyított igen alacsony üzemeltetési költségeivel.



Hírek a világból

ÚJABB HAJÓK ÉRKEZTEK A TEMZÉRE Két vadonatúj, 172 férőhelyes gyorsjáratú utasszállító katamarán érkezett a MBNA Thames Clippers flottájába a közelmúltban. A folyami járatokat üzemeltető cég elkötelezett amellett, hogy a folyami közösségi közlekedést a Temzén minél több utas számára tegye elérhetővé, ezért az elmúlt 2 évben 30 százalé-

kal emelték az utasszállítási kapacitásukat további hajóbeszerzésekkel, illetve új kikötők létesítésével. Mindkét hajó Nagy-Britanniában, egy, a Wight szigeten található hajóépítő üzemben készült, 10 hónap alatt, összesen 6,3 millió fontos beruházás keretén belül. A projekt 75 új munkahelyet teremtett.

Tisza Gergő



CÉL A VERSENYPOZÍCIÓ MEGERŐSÍTÉSE

Szeptember 4-én aláírták az M3 felújítási szerződéseit, ezek alapján a vonal északi szakaszának állomásait a Strabag Építőipari Zrt. újítja fel, az alagút és a vágányok felújítását a teljes vonalon pedig a Swietelsky Vasúttechnikai Kft. végzi. Az elkövetkezendő három évben a felújításhoz kötődő feladatok nagymértékben határozzák majd meg a BKV Zrt. mindennapjait. Erről, illetve az elmúlt negyedév fontosabb történéseiről beszélgettünk Bolla Tiborral, a BKV Zrt. elnök-vezérigazgatójával.

Visszatérő kérdés, amióta az M3 vonal állomásainak akadálymentesítése legelőször szóba került: mi alapján dönt el, melyik állomás kap liftet, és melyik nem. Mit lehet erről elmondani?

Az összes állomás akadálymentesítésének – bármennyire is vonzó ez az elképzelés – nyilvánvalóan a rendelkezésre álló források szabtak határt, így sajnos fel sem merülhetett, hogy minden állomáson épülhet felvonó. Az állomások kiválasztását gondos felmérések előzték meg. Két metróállomáson már eddig is működtek liftek, a többi állomásról pedig utasforgalmi vizsgálatok és elemzések alapján készült értékelés. Ezt követően a felszínen elérhető alternatív útvonalak alapján is összevetettük őket, illetve az állomások közelében, vagy segítségével elérhető közintézmények szempontjából is készült rangsor. Ezek alapján dönt el, hogy melyik tíz állomáson épülnek meg a felvonók.

Mikor kezdődhetnek meg a munkálatok?

Bizonyos értelemben már megkezdődtek, hiszen a metróvonal felújítása nemcsak mélyépítési munkákból áll, vannak felszín érintő fázisai is. Az ezekhez kapcsolódó út- és forgalomtechnikai munkálatok már 2016 novemberétől zajlanak, ennek során építjük ki a felszíni pótláshoz szükséges hálózatot.

Ez mit takar pontosan?

A pótlóbuszok a felújítás ideje alatt a metró nyomvonalát követik majd, tehát ezen a nyomvonalon ideiglenes végállomásokat és persze megállóhelyeket kell létesíteni, ahol az



utascsera megtörténhet, illetve útkorrekciókat is kell végezni. Az említett munkák időszakos forgalomkorlátozással járnak, amelyekkel a nyár közepe óta lehet találkozni a fővárosban. Ezek szükséges velejárói a felújítási folyamatnak, és a kivitelezésüket olyan módon kellett ütemezni, hogy mire a tényleges felújítás elkezdődik, és a metró az adott szakaszon már

nem közlekedik, az utasforgalmat kiváltani képes pótlási hálózat időben rendelkezésre álljon.

Mikorra várható a metróvonal lezárása?

Októberben még csak üzemszünetben folynak majd munkálatok, illetve az utazóközönség számára nem érzékelhető helyeken. Ha minden a terveknek megfelelően alakul, november

elején fogjuk lezárni az északi szakaszt az Újpest-központ és a Lehel tér között, de a kivitelezési munkálatok pontos ütemezése egyelőre folyamatban van.

A sajtóban több olyan állítás is megjelent, ami szerint nem az északi szakasz van a legrosszabb állapotban, és a középső szakaszon kellene elkezdni a felújítást. Valóban a középső szakasz jelenti a legnagyobb kockázatot?

Ez így ebben a formában nem igaz. A középső szakasz állapota messze nem a legrosszabb, így ez nem indokolja, hogy legelőször ott kezdődjenek meg a felújítási munkálatok. Ami ezen a szakaszon kockázatot jelenthet, az az, hogy ez fekszik a legmélyebben, így egy esetlegesen bekövetkező havaria helyzetben a mentést itt a legnehezebb kivitelezni.

Mi a helyzet akkor a középső és a déli szakaszok állomásaival?

Az M3 felújítására összesen négy tendert írtunk ki, ebből két esetben – az alagútfelújításra a teljes vonalon, illetve az északi szakasz állomásainak felújítása esetében – tudtunk nyertest hirdetni. A középső és a déli szakaszra kiírt közbeszerzési eljárások esetében a beérkezett ajánlatok magasan meghaladták a rendelkezésre álló anyagi fedezetünket, így ezeket eredménytelenné kellett nyilvánítani. Ezekre az alagútszakaszokra új tendereket kell kiírni, amelyekre majd remélhetőleg reális, elfogadható ajánlatokat kapunk, így a későbbiekben itt is megkezdődhetnek a munkálatok. Addig is, amíg ez megtörténik, az északi szakasz állomásainak felújítása legalább el tud indulni, illetve aláírhattuk a szerződést a teljes, 17,1 km-es vonalszakaszra is.

A felújítás 3 év alatt, 2020 végéig kell, hogy megtörténjen. Tartható lesz ez a határidő?

Úgy gondolom, hogy igen. Ez egyébként a teljes vonalszakasz felújításának határideje, az állomásokkal együtt. Az északi szakasz állomásait például már kicsit több mint egy év múlva átadjuk, tehát 2018 novemberében itt mindenképp befejeződik a felújítás. Az aláírt szerződés igen szigorúan rendelkezik a határidőkről, minden esetleges csúszásért komoly kötbért számolunk fel.

Ha már a pótlóbuszok is szóba kerültek, hogy állunk a felkészüléssel a pótlási feladatokra? Rendelkezünk a megfelelő mennyiségű autóbusszal?

A metrópótlást a forgalomszervezést végző BKK rendeli meg, abban más szolgáltatók is részt vesznek. Az előzetes tervek alapján a pótlási feladatok ránk eső részét a jelenlegi járműállománnyal el fogjuk tudni látni. 2017-

ben a már forgalomba állított 31 db csuklós Conecto G-n kívül további 15 db szóló autóbust szerezünk be ugyanebből a típusból, ami várhatóan az év végéig újabb 30 darabbal bővül. Ezek a tehermentesítő és ráhordó vonalakon teljesítenek majd szolgálatot, így a már meglévő csuklós járműveket át lehet irányítani a pótlási feladatokra. Tervben van további járművek beszerzése is, 40 darab dízel-elektromos hibrid szóló autóbusz esetében ez már meg is történt, ezeken a honosítási munkákat végzik a buszos kollégák.

Lesz, aki vezesse ezeket a buszokat? Rendelkezik a cég az ehhez szükséges járművezetői állománnyal?

Jogos a kérdés. Elmondhatom: jelenleg nagyjából 2100 buszsofőr dolgozik a BKV-nál, ez a létszám a számításaink szerint elegendő embert jelent, hogy az északi szakasz lezárásával megkezdődő felszíni pótlást elkezdhessek.

Akkor a későbbiekben ez várhatóan nem lesz elég...

A társaságon belül jó ideje ismert tény, hogy az országosan is tapasztalható munkaerőhiány a BKV-n belül is egyre erősebben érezteti a hatását, valóban létszámhiánnyal küszködünk, ez azonban pillanatnyilag még kezelhető. Jelenleg azt a tendenciát, ami az elmúlt hosszabb időszakban jellemző volt - hogy átlagosan több buszsofőr távozott a cégtől, mint amennyi érkezett - úgy néz ki, sikerült megállítani.

A jövőben azonban szükség lesz további buszsofőrök felvételére, nem kizárólag a pótlási feladatokhoz kapcsolódóan, hanem a meglévő természetes fluktuáció miatt is.

A járművezetői állomány további bővítése valóban szükséges, és ennek érdekében már jó ideje folyamatosan zajlik a sofőrök toborzása. A legutóbbi bérmegállapodással minden idők eddigi legnagyobb mértékű béremelését hajtottuk végre a BKV Zrt-nél, aminek, azt gondolom, érezni a pozitív hatásait. Ugyanakkor egy évre szóló megállapodást tudtunk kötni a munkavállalókat képviselő szakszervezetekkel, miközben jó néhány állami és önkormányzati társaság is több éves béralkut kötött. Elmaradásról ugyan nem beszélhetünk, mert az első évben a többi társasághoz viszonyítva kedvezőbb helyzetbe kerültünk, azonban ahol több éves megállapodás született, ott jövőre életbe lépnek újabb béremelések, így ezekkel a folyamatokkal nekünk is számolnunk kell...

Nemrég megkezdődtek a 2018-as bértárgyalások is...

Igen, a menedzsment részéről és az érdeképviseletek felől is határozott igény volt erre, a lehető leghamarabb el akartuk kezdeni az

egyeztetéseket. Fontos, hogy a munkaerőpiac kialakított versenypozícióinkat megőrizzük és lehetőség szerint növelni is tudjuk, hogy ezáltal a minket érő munkaerő-elszívó hatások csökkenjenek. Azt a legutolsó alkalommal is elmondtuk, hogy hosszabb távon szeretnénk gondolkodni, ez egy többlépcsős folyamat első lépése, amelyet folytatni kell.

Az újabb béremelést a tulajdonos szándéka határozza meg a legerősebben, a bértárgyalások során a menedzsment ezt minden alkalommal hangsúlyozza. A fővárossal történt egyeztetés ebben a kérdésben?

Konkrét egyeztetés még nem történt, ezt jelenleg még korainak is tartanám. Az eddigi évektől eltérően azonban most semmilyen konkrét, bérre vonatkozó százalékosan kifejezett tulajdonosi elvárást nem kaptunk, tehát a tulajdonos azt semmilyen formában nem kommunikálta, hogy ne lehetne béremelés a BKV-nál. Így, ha minden jól megy, még idén olyan kompromisszumra juthatunk a szakszervezetekkel, amelyet beépíthetünk az Üzleti Tervünkbe.

Az elmúlt időszakban több olyan sajtóhír is megjelent, amelyben az 1-es villamos vonalán számolnak be különböző, sokszor erőszakos cselekményekről. Ezekben a cikkekben, illetve a sajtómegkeresésekben is sokszor merül fel a BKV felelősségének kérdése azaz, hogy mit kívánunk tenni a helyzet javítása érdekében.

A BKV felelőssége ebben a kérdésben nem igazán merülhet fel, hiszen a rendfenntartás nem a BKV feladatkörébe tartozik, és persze kapacitás sem lenne rá - ez egyértelműen a hatóságok feladata. Ami megtehető, azt természetesen megteesszük annak érdekében, hogy a járatainkon a bűnmegelőzést és a hatóságok munkáját elősegítsük. A vonalon közlekedő CAF villamosok például már rendelkeznek fedélzeti kamerarendszerrel, és jelenleg zajlik ezeknek az eszközöknek a telepítése a Combino villamosokra is. Nemrég forgalomba is állt a hatodik ilyen szerelvény, a tervek szerint 2018 tavaszára pedig elkészül a kamerák kiépítése mind a 40 szerelvényen, így a rögzített felvételek hozzáférhetőek lesznek a hatóságok számára, ha bűncselekmény gyanúja merülne fel. Ez az intézkedés az esetek utólagos bizonyíthatóságának megkönnyítésén kívül megelőző szerepet is betölt, így mindenképp növeli utasaink biztonságérzetét.

Tisza Gergő

BKV HÍREK

KORÁN KEZDŐDÖTT IDÉN A BÉRTÁRGYALÁS

Szeptember 14-én kezdetét vette a jövő évi bérfejlesztésről szóló egyeztetés a BKV Zrt. vezetése és az érdekvédelmi szervezetek között.

A korábbi évekhez képest még soha nem kezdődtek ilyen hamar a tárgyalások, amire a munkavállalói igények és az aktuális munkaerő-piaci trendek is befolyással vannak. Bolla Tibor elnök-vezérigazgató szerint bérfejlesztésre szükség van, azonban annak mértékéről és az elosztás elveiről állandó bizottsági egyeztetések szükségesek. A BKV Zrt. nyitott a további egyeztetésekre, és mindent elkövet annak érdekében, hogy a tárgyalások minden érintett számára megnyugtató eredménnyel záruljanak.

KEDVEZŐBB ELHELYEZÉS A MUNKÁSSZÁLLÓKON

2017. október 1-jétől kedvezőbb elhelyezést biztosítunk a BKV Zrt. munkásszállóin, a menedzsmen és a Központi Üzemi Tanács döntését követően. A részleteket külön vezérigazgatói utasítás szabályozza. Bővebb információ a Munkaügyi és Szociális Osztálynál kérhető.

Az alábbi kedvezmények lépnek hatályba:

- A munkásszállón történő többágyas elhelyezés térítés nélküli igénybevételét biztosítja Társaságunk azon hiányszakmákban dolgozó jelenlegi, illetve jövőbeni munkavállalóink (jelenleg hiányszakma: járművezetők, szakmunkások, mérnökök) számára, akik megfelelnek a személyi jövedelemadóról szóló törvényben foglalt feltételeknek (tehát nincs budapesti lakcímük) legkésőbb 2019. december 31. napjáig. Ezt követően a térítési díjakra a nem hiányszakmákban dolgozó munkavállalóira meghatározott díj lesz az irányadó. Egyágyas elhelyezésért a hiányszakmában dolgozó munkavállalók is díjat fizetnek (30.000.- Ft/fő/hó). Az elhelyezésnél prioritást élveznek a járművezetők, őket követik az egyéb hiányszakmában dolgozók.
- A nem hiányszakmában dolgozó munkavállalók csökkentett térítési díjjal (1ágyas elhelyezésnél 30.000.- Ft/fő/hónap, 2 ágyas elhelyezésnél 20.000.- Ft/fő/hónap, 3 ágyas elhelyezésnél 10.000.- Ft/fő/hónap) vehetik igénybe a szolgáltatást.
- A díjakat minden év február 28. napjáig

felülvizsgálja a KÜT és a Társaság Vezetése, az esetleges inflációkövetés a Kollektív Szerződés szerint lesz megállapítva.

- Havi nettó 400.000.- Ft-os vagy meghaladó bér esetén munkásszállói elhelyezés csak az adott terület első számú vezetőjének írásbeli felterjesztését követő jogi és humánpolitikai igazgatói döntés után engedélyezhető.

FELHÍVÁS MUZEÁLIS JÁRMŰVEK REKONSTRUKCIÓJÁRA

A jövő évi jubileumi évfordulóhoz kapcsolódóan a BKV Vasúti Járműjavító Kft. többféle típusú (BVVV 536, BSzKRt 5600, BSzKRt 5884, valamint „Bengáli”) muzeális villamos jármű rekonstrukciós munkáit végzi.

Ehhez várjuk segítségüket, mind a meglévő régi dokumentációk, fényképek megtekintése, mind a technológiai-szerelési szakismeretek felelevenítése formájában. Szívesen fogadjuk közreműködésüket a felmerülő műszaki problémák megoldásában, a rekonstrukciós munkák kivitelezésében. Az együttműködés feltételeit személyes megbeszélés keretében egyeztetjük. Jelentkezés az alábbi elérhetőségen: Szikora György, szikoragy@vjsz.hu, 06 20/219 1510

LÖVÉSZVERSENY ÉS FEGYVERISMERETI VIZSGA A BKV METRÓ LŐTÉREN

2017. október 4-én (szerdán) 13-17 óra között a BKV Technikai és Tömegsportklubok Egyesülete (BKV TTE) 16 éven felüliek számára egyéni pisztolyos és légpuskás versenyt szervez a Metró lőtérén (1142 Budapest, Kerepesi út 22.). Fegyvert, lőszert, lőlapot az Egyesület díjmentesen biztosít.

A Pest Megyei Rendőr-Főkapitányság Igazgatásrendészeti Osztályával a BKV TTE együttes fegyverismereti vizsgát szervez 2017. november 10-én 14:30 órakor a BKV Metró lőtérén, ahol 2017. november 4-én (szombat) 9 órakor vizsgára felkészítő oktatást tartanak.

A vizsgára való jelentkezés, valamint a szükséges dokumentumok átvétele Kakas Mihálynál történik (BKV TTE 1087 Budapest, Sport u. 2. tel: 06 20/4548077). A felkészítéshez segédanyagot biztosítunk.

A vizsgadíj, felkészítés, egyéb költségek díja 20.000.-Ft.

Sándor Béla



64 ÉV A KÖZLEKEDÉS ÉS A SZAKSZERVEZET SZOLGÁLATÁBAN

Életének 92. évében, 2017. június 27-én elhunyt Herczeg Béla, édesapa, nagypapa, dédapa, a BKV nyugalmazott Üzemegység vezetője, valamint a nyugdíjas szakszervezet örökös tiszteletbeli elnöke, „Béla bácsi”.

1925. augusztus 30-án született Sárszentmiklóson, 1943-ban jött Budapestre és a jogelőd B.SZ.K.Rt. Újpesti kocsiszínében helyezkedett el kalauzként, majd a Zuglói kocsiszínbe került és a „villamosról leszállva”, végigjárta a telepen a forgalmi munkaköröket, volt beosztás készítő és I. Ügyelet (diszpécser) is, amikor 1960-ban kollégái megválasztották a helyi Szakszervezeti Bizottság titkárává. A BKV megalakulásakor már az Akácfa utcai székházban dolgozott a Vállalati Szakszervezeti Bizottság munkatársaként, egészen az 1975-ben történt üzemegység vezetői kinevezéséig. A VI. számú (Ferencváros kocsiszín) majd a II. számú üzemegységet (Angyalföld, Újpest majd Zuglói kocsiszín) vezette, melyek kollektívái öt alkalommal érdemelték ki az Élüzem címet és irányítása alatt, 1980-tól megtörtént a Tátra villamosok sikeres beüzemelése is. Az 1985-ös nyugdíjba vonulásakor munkásságát a Munka Érdemrend Bronz fokozata kitüntetéssel ismerték el és bekerült a BKV Díszkönyvébe is. Nyugdíjazását követően a BKV Nyugdíjas Szövetségében végzett szervezői munkát, amit 1988-ban történt elnökké választását követően 2007-ig látott el. Emlékét kegyelettel megőrizzük, gyermekei, unokái, dédunokája, menyei, veje, testvérei, családtagjai és barátai, volt munkatársai, a Nyugdíjas Szakszervezet vezetői és tagjai, és mindazok, akik szerették és tisztelték.

A család nevében Herczeg Zoltán



KERESSÜK A BKV LEGJOBB FELSZÍNI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI JÁRMŰVEZETŐJÉT

2017 tavaszán indult immár 24. alkalommal az a járművezetői versenyszorozat, amelyre több száz kolléga jelentkezett. A döntőre a Trolibusz Divízió területén került sor szeptember 14-én, ahol 27 autóbusz-, 20 villamos- és 12 trolibuszvezető vett részt.



Az elméleti feladatok a KRESZ, az ágazati forgalmi utasítások, az ágazati műszaki kérdések és az általános szolgáltatási témaköröket érintették. Az autóbusz és a trolibusz verseny a Zách utcai telephelyen belül zajlott, míg a villamos megmérettetésre a Salgótarjáni utcában a Hungária körút és a Zách utca közötti szakaszon került sor.

A versenyt Borbás Péter villamos üzemigazgató nyitotta meg, az eredményhirdetés során a díjakat Szedlmayer László vezérigazgató-helyettes adta át. Senki nem távozott üres kézzel, mert partnerbiztosítóink jóvoltából minden versenyző kapott ajándéksomagot a Generali vagy az Uniqa Biztosító Zrt.-től.

Berhidi Zsolt



Végeredmények:

Trolibusz 1.	LENGYEL FLÓRIÁN(bal)	Trolibusz Divízió
Trolibusz 2.	KOVÁCS JÓZSEF	Trolibusz Divízió
Trolibusz 3.	ŐRI ATTILA	Trolibusz Divízió
Autóbusz 1.	JAKAB ATTILA(közép)	Cinkota Divízió
Autóbusz 2.	VARGA ZOLTÁN	Óbuda Divízió
Autóbusz 3.	HUJBERT LÁSZLÓ	Trolibusz Divízió
Villamos 1.	HORVÁTH ZSOLT(jobb)	Budai Forgalmi Szolgálat
Villamos 2.	KAJTÁR ATTILA DEZSŐ	Budai Forgalmi Szolgálat
Villamos 3.	KOVÁCS ATTILA	Budai Forgalmi Szolgálat

S MÍG SZENDEREG

– VILLAMOSVONALAK ÉS BUDAFOK KOCSISZÍN REKONSTRUKCIÓI



Fontos és komoly beavatkozások történtek a villamosvonalakon és a kapcsolódó infrastruktúrán. Ebben a cikkben sorra vesszük a közelmúlt jelentősebb rekonstrukcióit.

Az 56/61-es villamosvonal támfalának felújítása

A 2017. május 27-én kezdődött munkálatok egészen az iskolai nyári szünet végéig, augusztus 27-ig tartottak, viszont megérte a türelem, valamint a ráfordított energia, hiszen a felújítás során megtörtént az Ördög-árkot a villamospályától elválasztó 115 éves, leromlott

állapotú támfal teljes rekonstrukciója. A munkálatok kiterjedtek a vasúti pálya és a hozzá tartozó infrastrukturális elemek felújítására is. Ennek során az Ördög-árok patakmedrének támfalait az Akadémia és a Zuhatag sor megállóhely között átépítették, és megvalósultak a pályafelújítási és vágányjavítási munkák is. A munkálatok az ütemterv szerint haladtak: az Ördög-árok patakmedrének támfalát az Akadémia és a Zuhatag sor megállóhely között átépítették, illetve pályafelújítási és vágányjavítási munkák is megvalósultak. A kiváló minőségű kivitelezésnek köszönhetően várhatóan hosszú évtizedekre sikerült megalapozni a támfal megfelelő állapotát.

Nagypaneles vágánycserék

A 2-es villamos vonalán a nagypaneles vágánycserélési munkák a Március 15. térnél 2017. augusztus 9-én kezdődtek meg, és augusztus 18-ig tartottak. A munkák során 400 méter nagypaneles vágánycseréje valósult meg az útátjárókban és a csatlakozó vágányokban. A munka műszaki átadás-átvétele 2017. augusztus 21-én megtörtént.

A 42-es vonalat érintő kivitelezés 2017. május 13-ától egészen június 9-ig tartott. Kellett is a rendelkezésre álló idő, hiszen a munkák során nem kevesebb, mint 1338 méter vágány került átépítésre a XIX. kerületi Ady Endre úton, a Hunyadi utca és a Kossuth Lajos utca közötti szakaszon.

Az 56-os villamos I. kerületi szakaszának is kijárt már a megérdemelt felújítás, amit 2017. augusztus 21-től szeptember 24-ig gyorsan és jó minőségben sikerült is kivitelezni. A munkák az I. kerület Krisztina körút Orvos lépcső és





A ROBOGÁS



Mikó utca közötti szakaszán zajlottak, amelyek során 1162 vágányméter új típusú, gumipaplan aljzattal gyártott nagypanel került beépítésre az elhasználódott régi panelek helyett. Felsorolásunkból ugyan kicsit „kilóghat” a **12-es és a 14-es vonal**, mivel itt nem csak nagypaneles cserék történtek, hanem a Szent István téren kitérőkapcsolat beépítése is. A június 27-ig tartó, tíz napos vágányzári munkák során beépítésre került egy két kitérőből álló vágánykapcsolat az újpesti Szent István téren, valamint az István út és Árpád út keresztezésében fekvő útátjáró egy részét is kicserélték.

A Zsókavár utcai végállomás felújítása

A **69-es villamos** vonalán a Zsókavár utcai végállomás felújítási munkái során kicserélték a végállomás kettős vágánykapcsolatát, valamint a végállomási vágányokban a sínzálakat is. A felújítás azonban nem ért véget itt, hiszen kiépítették a váltók elektromos váltoállítását és vezérlését is. A munkák 2017. augusztus 5-én kezdődtek meg és augusztus 19-ig tartottak. A vágányépítési munkák műszaki átadás-átvétele 2017. augusztus 29-én megtörtént.

Budafok kocsiszin rekonstrukciója

A főváros közösségi közlekedésében az utóbbi 5-10 évben sok olyan pozitív változás történt, amelyek eredményeként javult a szolgáltatás színvonala, így utasaink gyorsabban és kényelmesebben érhetik el úti céljaikat. Ilyen fontos fejlesztés volt Budafok kocsiszin újjáépítése is, ami a BKK, mint építető által indított közbeszerzési eljárás után valósult meg. Ennek köszönhetően ez a kocsiszin lesz a CAF járművek fő járműfenntartó (karbantartó és javító) bázisa. A kocsiszin területére a be- és kiállás a Fehérvári útról és a Forgalmi útról is lehetséges lesz az automata állítású váltók és fedezőjelzők segítségével. A Forgalmi utca szakaszára pedig 2 méter magas zajvédő fal készült.

Nap mint nap használjuk a villamosokat, gyakran beleolvadnak a környezetünkbe, mivel létezésüket evidenciaként kezeljük. Viszont a fent említett felújítások száma, volumene megmutatja, mennyi erőfeszítés és tervezés szükséges a felszíni kötőtpályás közlekedés sikeres lebonyolításához, több tíz, több százezer ember napi szintű, zökkenőmentes utazásához.

Fenyvesi Máté



HA NAGY LESZEK, BUSZVEZETŐ LESZEK!

A kisfiam – aki most 5 éves – jelenleg erről álmodozik. Nap mint nap elképzei, hogyan vinné az utasokat, és melyik lenne a kedvenc járműve, útvonala. Most el sem tudja képzelni, hogy valaha majd más szeretne lenni. A körülöttem élő kislányokat hallgatva nem csak nálunk általános ez a pályamodell ebben az életkorban. Vajon hova tűnik a lelkesedés felnőtt korra?

Utánajártunk, miképp nyerhet valaki felvételt Társaságunkhoz, milyen vizsgákon kell részt vennie, illetve megfelelnie ahhoz, hogy buszvezető legyen.

A legfontosabb, hogy el kell érnie a 21 éves korhatárt, és legalább alapfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie. Szintén elengedhetetlen, a „B”+ „C” kategóriás jogosítvány megléte. És most jön csak a neheze. Kezdjük a „C” kategóriás jogosítvánnyal rendelkező munkavállalókkal, hiszen itt is rengeteg akadályt kell még leküzdeni ahhoz, hogy buszvezető lehessen. Érdemes a PÁV II, azaz a pályaalakmassági vizsgával kezdeni, hiszen aki ezen a pszichológiai megmérettetésen nem felel meg, az nem dolgozhat a személyszállításban. Ezt követően jön a szakmai rész; hatósági képzés, ami elméleti KRESZ, műszaki ismeretek, munkavédelem tantárgyakból áll. A tanfolyam elvégzését elméleti hatósági vizsga zárja KRESZ-ből és műszaki ismeretekből. Ezután következik a többlépcsős gyakorlati képzés: először biztonsági ellenőrzés és üzemeltetési (BÜ), majd

rutinpályán történő oktatás, amit szintén hatósági vizsga zár le.

Ezt követi, minimálisan 348 km levezetése után, egy 105 perc időtartamú forgalmi vizsga.

Miután a tanuló – a sikeres hatósági vizsgákat követően – megkapja a „D” kategóriás vezetői engedélyét, elkezdheti GKI (Gépjárművezetői Képesítési Igazolvány) alapképző tanfolyamot. Ez 35 órás elméleti oktatásból, 10 órás vezetésből, és a Hungaroringen szervezett, vészhelyzetek elhárítására szolgáló gyakorlati képzésből áll. A GKI képzés ismét hatósági vizsgával zárul. Következik egy BKV-s átképző tanfolyam és vizsga, ami útvonalismeretből, járműtípus ismeretből, és utasításismeretből áll.

Aki eddig eljutott, annak már csak egy – az eddigiekhez képest egyszerű – akadályt kell leküzdenie: úgynevezett módszer átadáson kell részt vennie. Ennek az a lényege, hogy a frissen képzett kolléga 3 napon keresztül egy nagy tapasztalattal rendelkező sofőr mellett tesz szert némi gyakorlatra, mielőtt „éles bevetésre” indul.

Az eddig felsoroltak kb. 6 hónap alatt teljesít-

hetők a képzésekkel, vizsgákkal és a várakozási idővel együtt. Természetesen ezen időszak alatt is a BKV alkalmazásában áll a dolgozó, így a munka törvénykönyve szabályai rá is vonatkoznak. Annak érdekében, hogy mindez ingyenes legyen, a tanulókkal belépéskor 1 éves tanulmányi szerződést kötünk.

A jelentkező felvétele a Személyügyi és Humánstratégiai Osztály kezdeményezésére történik, a kiválasztás azonban a divízióknál zajlik, így ennek folyamata területenként eltérő lehet. A „kiválasztottaknak” a HR adminisztráción kell jelentkezniük annak érdekében, hogy bekerülhessenek a tanfolyamra.

A járművezető kampány elindulása, azaz június eleje óta több mint 120 fő jelentkezett sikeresen buszvezetőnek. Egy jelentős hányad belső ajánlás alapján került hozzánk – ebből is látható, hogy a leghatékonyabb toborzást munkatársaink végzik.

Mivel „C” kategóriás jogosítvánnyal kevesen rendelkeznek, és az átképzés elég drága, már a csupán „B” kategóriás jogosítvánnyal rendelkezők számára is lehetőséget teremtünk arra, hogy az Országos Foglalkoztatási Alapítványon keresztül megszerezzék a „C” kategóriás jogosítványt, s ezt követően át tudjuk őket venni társaságunkhoz.

Természetesen nem csak autóbuszvezetőket keres nagy számban a BKV. Folyamatosan kutatjuk az utánpótlást mérnökökből, szakmunkásokból, ezzel biztosítva a szakterületek hosszú távú és zavartalan működését. Társaságunkat nem érte felkészületlenül a megnövekedett munkaerőhiány, hiszen a tendencia jeleit időben felismerték kollégáink. Fontos és értékes munkatársaktól is folyamatosan el kell köszönnünk, hiszen elérve a nyugdíjkorhatárt, megkezdik megérdemelt pihenőjüket.

Mivel lényegesen kevesebb kétkézi dolgozó kerül ki az iskolapadból, Társaságunk kidolgozott Humánstratégiájának (16/VU/2017) része egy 2020-ig szóló továbbképzési terv is. Már évek óta több szakképző iskola gyakorlati képzőhelye vagyunk, így együttműködés keretében a tanulók kihelyezett gyakorlatra érkeznek az erre a célra kialakított tanműhelyekbe: összesen 21 különböző szakmai képzéshez biztosítunk gyakorlati oktatást. Ezt szeretnénk tovább bővíteni felnőttképzéssel, speciális ismeretek képzésével. Keressük a csatlakozási lehetőségeket állami és EU-s foglalkoztatási programokhoz, amik az általános munkaerőhiány miatt országsszerte indulnak.

Törekszünk arra, hogy olyan komplex ajánlattal tudjuk a leendő munkavállalókat megszólítani, ami vonzóbbá teszi a BKV-t, valamint kiemeli Társaságunkat a konkurencia közül. Ennek a törekvésünknek a kézzelfogható eredménye, hogy a hiányszakmákban dolgozó (mérnök, járművezető, szakmunkás dolgozó), vidéki lakcímmel rendelkezők számára ingyenesen elérhetővé tettük a munkásszállói elhelyezést 4 ágyas szobában.

Bízunk benne, hogy az intézkedések egyszerűen segítik toborzási törekvéseinket, a kitűzött létszám elérését, valamint a vidéki munkanélküliség visszaszorítását is!

Demjén Anikó



...-BEN

1839

**VILLAMOS ÉS TROLIBUSZ
BALESÉT TÖRTÉNT**

Előzük meg a baleseteket

1957





130 ÉVES A BUDAPESTI VILLAMOS

Ahogy a világ számos nagyvárosában, az 1873-ban három városrész egyesítésével megszületett és rövidesen világvárossá fejlődő Budapesten is egyre inkább szükségessé vált a korszerű városi tömegközlekedés megteremtése. Bár már a reformkorban megjelentek az első közösségi igényeket kielégítő közlekedési eszközök, a legnagyobb változások a kiegyvezést, illetve a várossegítést követően történtek. Az omnibusz, a lóvasút, a síkló, a fogaskerekű, valamint a helyi érdekű vasút megjelenése után 1887 novemberében indult el a villamosvasúti közlekedés, amely hamarosan egész Budapestet behálózta.

A villamosközlekedés alapjául szolgáló találmányt, azaz egy olyan villamos hajtású szerkezetet, amely az áramot áramszedő segítségével egy erre a célra épített vezetékből nyerte, Werner Siemens mutatta be 1879-ben egy berlini ipari kiállításon. Siemens 1881-ben a Berlin

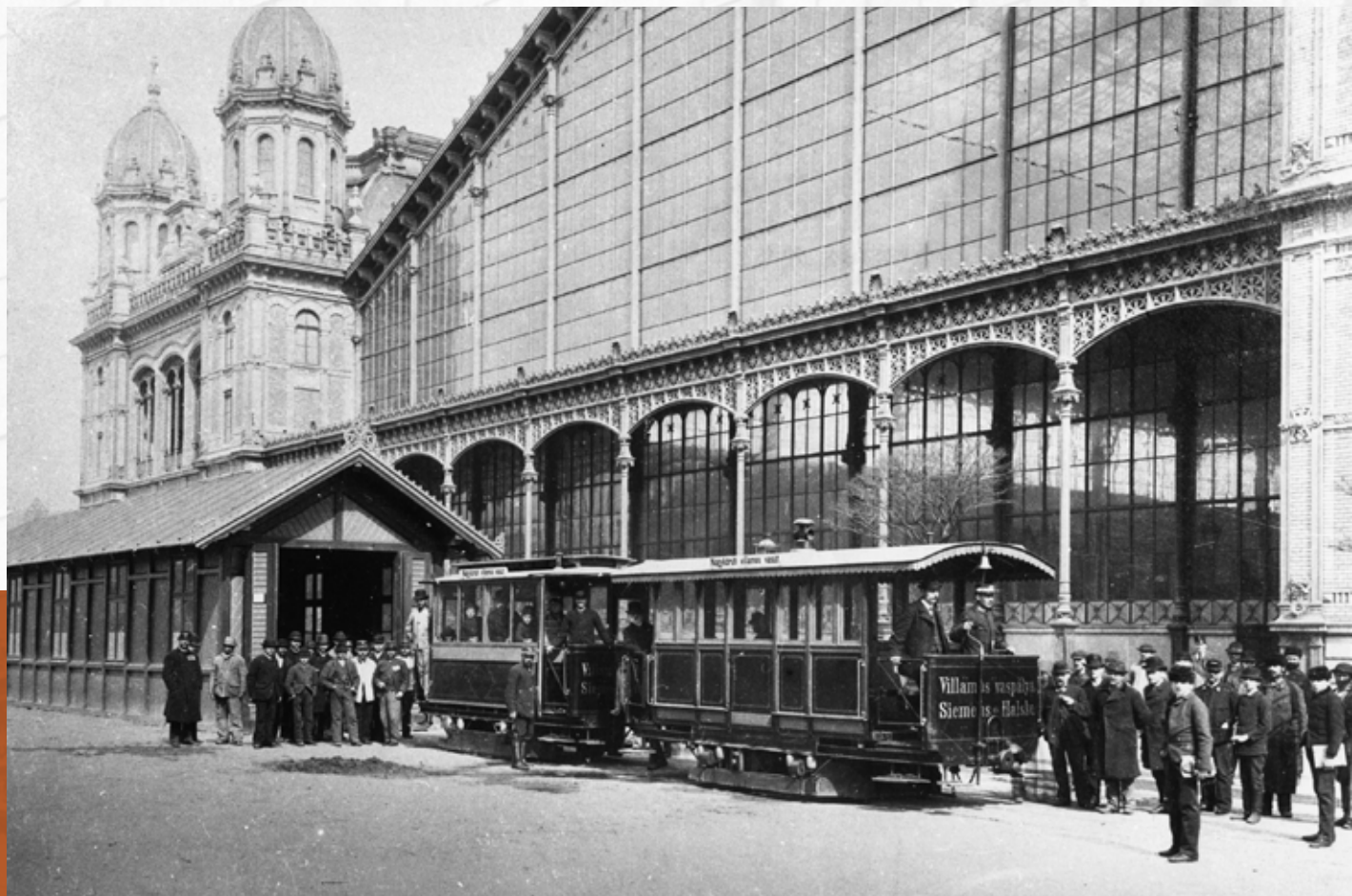
melletti Gross-Lichterfeldében próba jelleggel építette meg villamosvonalát, a világ első, személyszállításra alkalmas, közforgalmú közúti villamosvasútvonalát. A következő években számos város követte a példát. Az első időszakban városépítészeti okok miatt leginkább csak a külvárosi területeken épültek villamosvonalak, belvárosi villamosvasutak tekintetében a magyar főváros úttörőnek számított.

Budapesten a tömegközlekedést uraló lóvontatású vasúti vonalak üzemeltetését a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) végezte. A társaság a lóvasutak létesítésében monopolhelyzetet élvezett, de kiváltsága nem vonatkozott a géperekű vontatású vasutakra, így nem volt érdekelt a kötöttpályás hálózat további fejlesztésében. A BKVT előjoga miatt más cégek új üzemmódok bevezetésével próbáltak teret nyerni a fővárosi közlekedésben.

A villamosközlekedés elindításban a londoni tanulmányokat is folytató Balázs Mór vette

kezébe a kezdeményezést. 1886-os közlekedésfejlesztési koncepciójában ugyan már számolt a villamosüzem lehetőségével, de első lépésben csak a Duna-parti és a nagykerületi vonal villamosítását javasolta, a többi közúti gőzvasútként képzelte el. A főváros első villamos üzemű közúti vasútjának terveit Balázs Mór a Lindheim és Társa, valamint a Siemens et Halske céggel közösen készítette el, és tett ajánlatot annak megépítésére. Balázs, hogy a terv életképességét bizonyítsa, egy próbavillamos ötletével állt elő. A Nyugati pályaudvar és a Király utca közötti 1000 milliméter nyomtávú kísérleti villamosvonal építésére Baross Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1887. október 1-jén adta meg az engedélyt.

A Siemens et Halske cég szűk két hónap alatt készült el a munkálatokkal. November 28-án szerény ünnepség keretében indult el a forgalom az alig több mint egy kilométer hosszú,



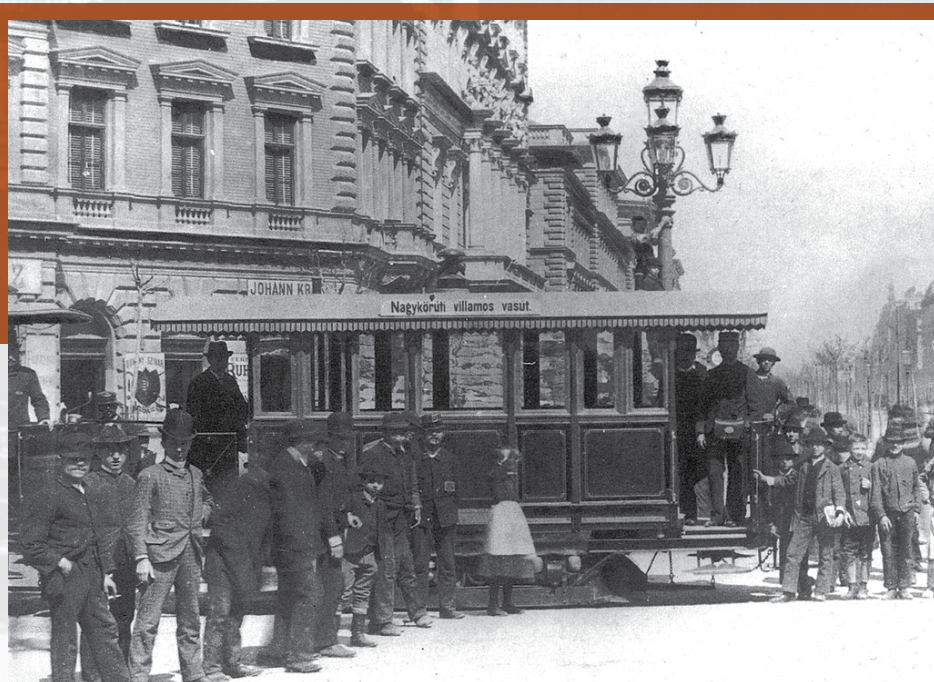
egyvágányú próbavonalon. Mivel városszépészeti okokból a hatóságok nem engedélyezték a felsővezetékes megoldást, a Siemens et Halske által kidolgozott – később „budapesti rendszerként” is emlegetett – alsóvezetékes áramellátást alkalmazták, amelyet ezt követően több mint három évtizeden át használtak a fővárosban. A cég az 1883-as bécsi kiállításon bemutatott, nyitott peronos, zöld színű járműveket állította forgalomba. A járműpark két motorkocsiból és egy pótkocsiból állt. A motorkocsik 18 ülő- és 14 állóhellyel rendelkeztek, míg a pótkocsin 12-en tudtak leülni és ugyanennyien állva utazni. Az egyébként 40 km/h-ra is alkalmas járművek legnagyobb menetsebességét 10 km/h-ban korlátozták, de az Andrássy út keresztezésénél csak ennél is lassabban közlekedhettek. A kísérleti villamosvonal a végállomásokon kívül az Oktogonnál egy állandó, a Szondi utcánál pedig egy feltételes megállóval rendelkezett. A végállomásokat felül, a kocsik oldalán kifüggesztett táblákon jelezték. A vonal ellátásához szükséges áramfejlesztő telep a Nyugati pályaudvar előtt felépített kis faház egyik felében kapott helyet, másik fele kocsisíneként szolgált.

A kezdetben csak „villámszekérnek” nevezett közlekedési eszköz kedvező fogadtatásra talált a lakosság körében, és a főváros döntéshozói is meggyőzték. A próbavasút sikere nyomán Balázs Mór a Lindheim és Társa, valamint

a Siemens et Halske cégekkel megalakította a Budapesti Városi Vasutat (BVV). Ők helyezték üzembe 1889. július 30-án Budapest első normál (1435 milliméter) nyomtávú vonalát az Egyetem tér – Stáció utca (ma: Baross utca) – Köztemető út (ma: Orczy tér) útvonalon, szeptember 10-én pedig a Podmaniczky utcai vágányokon is elindult a forgalom. Az első vasútvonalakat hamarosan újabbak és újabbak követték. Megkezdődött a lóvasúti

vonalak villamosítása is, így a század végére a Margit-sziget kivételével már csak villamosok közlekedtek Budapest közötti vasúti hálózatán. A következő évtizedekben folyamatosan szaporodtak a villamosvonalak Budapesten, így a fővárosnak alig maradt olyan területe, amit ne lehetett volna villamossal megközelíteni.

Vidák Judit





JUBILEUMI FOCIKUPA

Sokan gondolják, hogy a futball népszerűsége pont az egyszerűségében rejlik. Hiszen mi szükséges hozzá? A humán erőforráson kívül egy labda - vagy bármi, amit annak használhatunk -, és két kapu. Az ős pedig kiváló időszakot biztosít azoknak, akik a minimális szimpátiánál többet táplálnak e sport iránt, hiszen kezdetét veszik a nemzeti bajnokságok, az Európa-liga, valamint a Bajnokok Ligája is. A profi felmenedzsereken kívül azonban azok is vár-

ják ezt az időszakot, akiknek az év ezen része egyet jelent a BKV Focikupával.

A jubileumi – 10. alkalommal megrendezett – kiírásra most is szép számú nevezés érkezett: összesen 11 csapat döntött úgy, hogy megküzd a vándorkupáért.

3 pályán és 3 csoportban folyt a játék, 2x15 perces játékidővel. A végső győzelemért a három csoportgyőztes körmérkőzéses lebonyolításban küzdött meg egymással.

Ahogy az lenni szokott, most is kemény, de sportszerű mérkőzéseket láthattunk; nem számított a szakterület, a beosztás, a tapasztalat, a pályán nagy csata zajlott minden eladott labdáért, lecsorgó lövésért. Jöttek szép számmal a gólok, nem volt hiány akcióból és szépen kivitelezett támadásokból sem. Ahogy folytak a meccsek, kezdtek kirajzolódni az erőviszonyok, mindenki azt találgatta, hogy melyik csapat fog befutni az első helyre.





A csoportokból a kiírásban most debütáló Kispályások, valamint a rutinos résztvevőknek számító GLOBITO FC és a Menedzsment csapatai jutottak tovább.

A helyosztók során érződött leginkább, hogy mekkora jelentősége van minden egyes mozgulásnak. **Az idegek párharcát végül a GLOBITO FC nyerte, elhódítva ezzel a BKV Focikupát. A második helyre a Menedzsment csapata futott be, míg a bronzérem a Kispályásokat illette meg.**

Ismét egy jó hangulatú, mozgalmas, szép játékkal tarkított tornán vagyunk túl, bízunk benne, hogy a következő kiírás is hasonlóan színvonalas és izgalmas mérkőzéseket tartogat a csapatok és a kilátogató szurkolók számára egyaránt!

A szerkesztőség nevében minden csapatnak gratulálunk a tisztes helytálláshoz, valamint az elért eredményekhez.

Fenyvesi Máté



CSIGAMOBIL

Babiczky Ákos viszonylag fiatal kora ellenére ős BKV-snak számít, hiszen már az óvodás éveit is a cégnél töltötte. 2004-től pedig folytatva a családi hagyományt és beteljesítve gyermekkori álmát, Társaságunknál dolgozik trolivezetőként.

Emlékszel még, mikor határoztad el, hogy a BKV-nál fogsz dolgozni?

Mivel szüleim itt dolgoztak, így magam is a BKV által üzemeltetett óvodába jártam. Sok emlékem nincs, bár az biztos, hogy már akkor is a közlekedés volt a szenvedélyem, hogy egyszer majd járművezető lehessék, buszon vagy trolibuszon dolgozhassak. Édesapámtól mindig kértem, hogy hozzon nekem BKV-s tányérsapkát, meg szürkéskék járművezetői kabátot. Előbb szüleimmel, majd amikor már önállóan is elengedtek, akkor egyedül vagy a bátyámmal fedeztük fel a város tömegközlekedését. Állandó szabadiós programommá vált a BKV vonalak beutazása, bátyámmal összeírtuk, nyilvántartottuk a vállalat valamennyi járművét, de engem a járművek mellett a járművezetés is érdekelt. A kedvenc járművezetőimet mindig megvártam, ők voltak azok, akik nem "csak úgy" vezettek, hanem a vezetési stílusukkal megfogtak engem. Akkor még nem beszéltem a járművezetőkkel, szememben féltetek voltak, csak kellő távolságból csodáltam őket. Később a főváros már túl kicsi lett, és bátyámmal a vidéki közösségi közlekedést is feltérképeztük.

Igazán soha nem hagytad el a céget, talán csak az általános iskolai és az egyetemi tanulmányaid idejére.

Így van, hiszen mikor nyolcadikos voltam, s megtudtam, hogy a BKV indít 4+1 év, városi tömegközlekedési technikus képzést a Mechwart András Vasútközlekedési Szakközépiskolában – eldől a sorsom, oda jelentkeztem. Ez forgalmi irányú képzés volt, és az 5 év alatt gyakorlatilag mindent megtanítottak. Itt már végre "belső" BKV-s levegőt szívhattam, a telephelyek, a végállomások kapui megnyíltak számomra, nagy élmény volt bekerülni.

Gondolom, ez a lelkesedés a tanulmányi eredményeden is meglátszott.

Csak jó jegyeim voltak, technikus vizsgám is színjeles lett. A szép eredmény nem csak raj-



tam múltott, hiszen olyan oktatóim voltak, mint Saliga József és Bocsi Mátyás tanár urak, akikről mind szakmai, mind emberi vonatkozásban rengeteget tanultam, és szavaik még ma is visszaköszönnék.

Aztán jelentkeztl a Budapesti Műszaki Egyetemre...

Középiskola után a BKV sajnos nem tudott megfelelő állást biztosítani, mivel ekkor szűnt meg a végállomási menetirányítás, rádióról irányították a felszíni járatokat, amihez jóval kevesebb ember kellett, ránk nem volt szükség, a járművezetéshez szükséges 20 éves életkort ekkor pedig még nem töltöttem be. Így jött a továbbtanulás, BME gépészmérnöki karán, de számomra ezek az évek – most biztosan sokan elcsodálkoznak – akkor is és most is elpocsékolt éveknek tündek. Nem éreztem jól magamat egyetemistaként, bár ott is belejöttem a tanulásba, de csak magoltam, nem élveztem, ugyan átmentem mindenből, de nem ez volt az álmom.

Visszavágytál a BKV-hoz?

Igen! A régi barátok eközben már mind itt dol-

goztak járművezetői vagy más beosztásban, én meg csak irigyeltem őket. Így az utolsó egyetemi évben tulajdonképpen megszőktem, többet nem mentem suliba, hanem jelentkeztem a BKV-hoz egy újsághirdetés alapján trolivezetőnek.

Így újra iskolapadba ültél, de most olyasmit tanulhattál, amire mindig is vágytál. Könnyű volt elvégezni a trolibuszvezetői tanfolyamot?

Bár nagyon tetszett a dolog, a vezetés eleinte nehezen ment, de szép lassan rutinná vált a munka. Eleinte szovjet gyártású, ZIU-g típusú trolikon dolgoztam, ami gyerekkorom egyik kedvenc járműve volt, így aztán a rajongásom irántuk csak fokozódott.

Elérted a célodat, trolivezető lettél. Mi jöhetett még, ami megerősített abban, hogy jól döntöttél?

A 76-os járaton kezdtem dolgozni, eleinte a kezdőként vegyes beosztással, majd jött az újabb "lépcsőfok" felfelé, sikerült állandó műszakba kerülnöm.



Úgy tudom, hogy a "Keressük a BKV legjobb felszíni közösségi járművezetőjét" versenyen többször is elsőhelyezést értél el.

2010-ben, Nagymartoni Gábor csoportvezetőnek köszönhetően – ő a kocsijaim "keresztapja" is, a vezetési stílusom alapján Csigamobilnak nevezte el őket – vállalati I. helyezést értem el egyéniben. Gábor készített fel, másolta nekem a CD-ket, elmondta, milyen gyakorlatok lesznek, mindenben segített. Aztán ugyanezen a versenyen második lett, de úgy éreztem, hogy ez egyáltalán nem érdekelte, jobban örült annak, hogy én, a tanítványa lettem az első. Kétszer, 2010-ben és 2011-ben, az országos versenyen csapatban értem el első helyezést a nagyszerű csapattársaimnak köszönhetően. Nagyon emlékezetes még a 2011-ben elért egyéni IV. helyezésem, erre vagyok talán a legbüszkébb, mivel a szabadságom alatt, betegen jöttem be a vállalati versenyre. Arra gondoltam, majd verseny közben meggyógyulok... Így is lett.

El tudnád képzelni magadat más munkakörben?

Szedlmajer úr – aki közvetlen, napi kapcsolatban van a beosztottjaival – megnyugtatóan, hogy nekem még nem kell azon aggódni, hogy járművezető nélkül mennek a trolik, innen fogok nyugdíjba menni. Reggel legalább egy órával a kezdés előtt bent vagyok a garázsban, és napközben több órás állás idő is rendelkezésemre áll ahhoz, hogy rendben tartsam a kocsimat: felseprek, felmosok, üveget pucolok, kívülről tisztogatom, fényesítem. Ha szép az idő, akkor a kocsim már messziről kitűnik, csillog-villog, a törzsutasok messziről megismerik. Munka közben is kímélem, vigyázok rá, a műszakos kollégák segítségével próbálom jó állapotban tartani.

**„Van egy mondás, ami a szívemből szól:
Válassz olyan munkát, amit szeretsz csinálni,
és soha életedben nem kell dolgoznod.”**

Vannak álmaid, van, amit még el szeretnél érni a szakmádban?

Igen, vannak álmaim, bár sokan mondják, hogy én egy álomvilágban élek már most is. Ha valamilyen okból nem vezethetnék többé forgalomban trolit, szeretnék garázs járművezető lenni. Az nagyon nagy kihívás, hiszen aknán kell vezetni, néha centimétereken, millimétereken múlik, hogy megoldják a feladatot, hiszen tükör nélküli kocsikkal vezetni, vontatni, nagyon nagy dolog. Én forgalmi járművezetőként elájulok a tudásuk előtt.

Minden szavadból árad az elhivatottság, az elégedettség és a szerénység, hiszen a sikeredet részben annak az örömek tulajdonítod, hogy azt a hivatást gyakorlod, amire mindig is vágytál, másrészt pedig a munkatársaidtól, főnökeidtól kapott támogatásnak.

Nekem az jelenti a szépséget, az elégedettséget, hogy azok között a járművek között lehetek, amiket szeretek. A kihívást az, hogy a forgalomban meg tudjak felelni.

Most, hogy nagy a járművezető hiánya a cégnél, te mivel csábítanád ide a középiskolásokat? Mit mondanál nekik, miért jöjjenek trolit vagy autóbust vezetni?

Csak ennyit írnék a felhívásba: jöjjön mindenki a BKV-hoz, aki szereti a járműveket! Sok fiatal látok, amikor vezetek, nézik, fotózzák a járművet, mert ez a hobbijuk. Ha idejönnének, akár csak két évre is, és kipróbálhatnák, hogy milyen az, amikor buszt vezet az ember, akkor közben miért ne tetszene meg nekik annyira, hogy egy egész életére itt akarjanak maradni! Olyan emberekre lenne szükségünk elsősorban, akik szeretnek dolgozni, nagy a munkabírásuk. Azt se felejtjük el, hogy ez egy stabil munkahely, hiszen az utasokat még sokáig el kell szállítani egyik helyről a másikra. Áránylag a kereseti lehetőség is jó – elmondhatom, hogy én trolivezetőként jobban keresek a közlekedésmérnök bátyámnál, aki a szakmájában helyezkedett el.

Konyher Mária Terézia

PROGRAMAJÁNLÓ

NEM MINDENKINEK A NYÁR A KEDVENC ÉVSZAKA; SOKAN A HŐSÉG ELMÚLTÁVAL KEREKEDNEK FEL ÉS A HÚVÖSEBB IDŐSZAKOKRA TERVEZIK AKTÍV PROGRAMJAIKAT. MOST AZ ŐSZI SZÍNEK, FÉNYEK KEDVELŐINEK AJÁNLOK NÉHÁNY ELFOGLALTSÁGOT.

SÜLLŐFESZTIVÁL SZIGLIGETEN

2017. OKTÓBER 21 - 23.

A Balatonra nem csak nyáron érdemes ellátogatni, hiszen ősszel is remek programokat találhatunk. Október végén nem csak a Balaton őszi hangulatát, szépségét csodálhatjuk meg Szigligeten, a Süllőfesztiválon hagyományörző rendezvényen (nem csak) halételekkel, helyi ételkülönlegességekkel várják az érdeklődőket. Bemutatkoznak a helyi borászok, lesz kézműves vásár és a színes programok között a gyermekek sem fognak unatkozni. A program megközelíthető akár sétahajóval Fonyódról és Badacsonyból is.

ŐSZI CSUKÁZÁS A RÉGI HOLTÁGAKBAN

A Tisza tó jellegéből adódóan – a nagy területű hínármezőknek köszönhetően – tipikus halászati program a csukázás.

Az őszi horgászati program legjobb időszaka az évszak vége, amikor a téli vízszintre való átállás során a tó vízszintje lecsökken, és a csukák az erősen hűlő sekély vizekből a régi holtágak mélyebb vizeibe húzódnak. Az eredményes horgászathoz szinte elengedhetetlen a nap-sütés. A horgásmódszerek közül elsősorban a klasszikus úszózás és a pergetés ajánlott.

TÉLAPÓ EXPRESSZ

2017. DECEMBER 1 - 3.

A Télapó Expressz december elején idén is megfordul a Nyugati pályaudvarról. A gyerekek és családok december 1-én, 2-án és 3-án ünnepi díszbe öltözött gőzmozdonnyal utazhatnak a Nyugati pályaudvarról a Vasúttörténeti Parkba, hogy ott egy felejthetetlen Mikulás és adventi ünnepen vegyenek részt. Mindhárom napon az Eszter-lánc Mesezenekar szórakoztatja a gyerekeket és családjaikat az Orient Csarnok színpadán délelőtt és délután egyaránt. A Mikulás feldíszített gőzmozdonnyal érkezik a csarnokba, hogy minden gyermeknek egy-egy mikuláscsomaggal kedveskedjen. A csomagkiosztás után lehetőség lesz fotót készíteni a Télapóval és manóival, emellett az Orient-csarnokban számos izgalmas gyerekprogram és további adventi meglepetések várják a látogatókat.

TISZA-TÓ ŐSSZEL

A Tisza-tó Magyarország második legnagyobb tava. Számtalan sziget, holtág, ártéri erdő, érintetlen mocsár teszi változatossá. A hínármezők, szűk csatornák, sekély öblözetek és a folyó különleges ötvözete elvarázsolja az idelátogatókat. Itt túrázhatunk Európa legnagyobb tündérrózsza és tündérfátyol mezején, lagúnák, palloutak, tanösvények, vagy ártéri sétatutak rengetegében. Az egész Tisza-tó egy hatalmas madárparadicsom, a tó körül tizenegy madármegfigyelő torony található. A tó északi részén, a Tiszavalki-öbölben van egy nemzetközileg is elismert vízimadár élőhely, a Tiszatavi Madárrezervátum. A szigorúan védett természeti területre csak csónakkal lehet bemenni, és kizárólag a szárnyasok költési idején kívüli időszakban. Csónaktúrák Sarudról és Poroszlóról indulnak a rezervátumba. A változatos életterek kedveznek a halaknak, a gazdag halkínálat pedig kedvez a madárvilágnak. Poroszlón található a Tisza-tavi Ökocentrum látogatóközpont és témapark, amely Európa legnagyobb, 1 millió literes édesvízi akváriumrendszerével kiváló célpontja az osztálykirándulásoknak és a családi üdüléseknek egyaránt. A túrázáson kívül remek síkvidéki kerékpározási lehetőség is van a Tisza-tó körül a négy méter magasan futó, folyamatos természetes kifelétként funkcionáló, aszfaltozott gátkoronán.

Demjén Anikó

HÉTVÉGÉN IS BKV

AZ IDEI ŐSZ IS SOK PROGRAMOT TARTOGATOTT A BKV RAJONGÓKNAK, AZON BELÜL IS FŐLEG A VILLAMOS SZERELMESEINEK.

A sort az Európai mobilitási hét keretében megrendezett **Autómentes hétvégével** kezdtük az Andrásy úton. Hiába nem kedvezett a szombati időjárás, sok bátor érdeklődő így is kilátogatott; a szakadó eső elől a sátrak alá menekülve járműmaketteket készítettek, vagy kvízkérdéseket válaszoltak meg apró ajándékokért. Végül kitisztult az ég, így a kiállított IK 630-as kabrió nosztalgiabusz és a gyerek KRESZ pálya kipróbálására is volt lehetőség.

A vasárnap már gyönyörű napsütéssel és kellemes meleggel várta a gyalog vagy kerékpáron kilátogatókat; nagy érdeklődésnek örvendett járművünk, a honosítás alatt álló hibrid Volvo 7900-as autóbusz. Toborzó csapatunk mindkét napon a BKV – azon belül a járművezetők mindennapjai – iránt érdeklődőknek adtak részletes szakmai információt, abban bízva, hogy minél többen kedvet kapnak ahhoz, hogy a főváros legnagyobb közlekedési szolgáltatójánál dolgozzanak.

Minden évben az Autómentes hétvégével azonos időben rendezik meg a **Kulturális Örökségek Napjait** (KÖN) is, amin már hagyományosan részt vesz a BKV is, hiszen rengeteg olyan építészeti értékkel rendelkezünk, amit a hétköznapiakon „elzárunk” a nagyközönség elől. Az idén három helyszínen vártuk az érdeklődőket: a **Városi Tömegközlekedési Múzeumban**, ahol a mintegy 70 felújított járműnek és számos egyéb tárgyi emléket bemutató ipartörténeti szakgyűjteménynek egy több mint 100 éves műemléki épület, az egykori HÉV kocsiszín ad otthont; a **Földalatti Vasúti Múzeumban**, az UNESCO Világörökség részét képező autentikus helyszínen, a földalatti vasút egy eredeti alagútszakaszában, a korszak hangulatát idéző környezetben (Zsolnay-csempiburkolat, eredeti állomásfelirat) láthatják a földalatti több mint 120 évet felölelő történetét az érdeklődők; valamint az 1908-ban épült **Ferenc áramátalakítóban**, a városi közúti villamosközlekedés áramellátását biztosító áramátalakítás egyedülálló ipari emlékét, az elmúlt több mint 100 év főbb gépegységeit tekinthették meg az érdeklődők.

130 éves a budapesti villamosközlekedés

Október 7-én 3 eseménnyel ünnepeltük az Európában elsőként Budapest belvárosában



megindult villamosközlekedést. Az első vonal a Nyugati pályaudvar és a Király utca közötti 1 kilométeres szakaszon épült meg 1887 novemberében. Az ünnepelés villamosfelvonulással kezdődött; az első különjárat már reggel 8 órakor elindult a Bécsi út/Vörösvári út végállomásról a Szépileti kocsiszínbén megrendezett nyílt napra; a nap folyamán 436, 611, 2624, TW6000 és a KCSV7 típusú villamosokkal lehetett bebarangolni a várost. A nyílt napon további érdekes járműveket is megcsodálhattak, mint például a hógépet, a kocsiszínt pedig vezetett túrákon ismerhették meg.

Szintén a 130 éves jubileum megünnepléseként utazhattak a **Dallamos Villamoson** a magyar zene kedvelői a 4-es villamos vonalán. Az UV szerelvény mindkét kocsijában más-más, összesen tizenhat előadót hallgathattak meg az érdeklődők.

Demjén Anikó

MINDENKI SZERETNE EGY SAJÁT VÁRAT, DE VAN AKINEK 35 IS VAN

– Várpark Dinnyésen



Mit szépítem, nem vagyok egy nagy túrázó. Ennek ellenére elmondhatom, hogy egy nap, sőt egyetlen délután alatt több tucat, egész pontosan 35 várat néztem meg alaposan. És még csak el sem fáradtam különösebben. Persze nem táltosodtam meg valami csodaszertől, egyszerűen csak ellátogattam Dinnyésre a Várparkba, ahol 35 középkori magyar vár makettjét építette meg Alekszi Zoltán a saját telkén, ezzel valósítva meg gyerekkori álmát. A parkban a ma már csak romokban létező középkori magyar várak láthatók kicsinyített változatban, rekonstrukciós elképzelések alapján, anyaghiűen (kőből, fából, téglából) megépítve, valósághűen ábrázolva. A várak a történelmi Magyarországot ábrázoló sétányon belül találhatók, eredeti helyükön. Rövid történetük három nyelven olvasható. A sétányt emlékoszlopok övezik, amelyek mindegyike 1-1 magyar királynak, kormányzónak, fejedelemnek állít emléket. A gyerekek a testmagasságukhoz igazodó mini várak között feledhetetlen szórakozásra lelhetnek. A makettek minden korosztály számára élményt jelenthetnek, a tárlatvezetés lehetőséget ad a történelmi ismeretek elmélyítésére. A várak mellett több népi játékot is ki lehet próbálni, mint például a csigaversenyt, íjászatot, fűzfakarikadobást, vagy a fahal horgászatot. A Várpark megálmodója nem fejezte be itt a tervezgetést, mert jövőre tovább bővíti a területet és további várakkal, valamint korabeli mesterségek bemutatásával skanzenként alakítaná a parkot. A park esti kivilágításban is megtekinthető.

Demjén Anikó

Új, kezdő és haladó Songa foglalkozások indultak a Party Dance Tánciskolában. Ez egy latin fitness táncstílus, öneledt táncmix, vérpezsdítő latin discozenére. Mindenki táncolhatja korra, nemre, testalkatra való tekintet nélkül, még tácpartnerre sincs szükség. A latin-amerikai táncokra épülő mozgásforma magában foglalja a legismertebb latin táncok modern és látványos elemeit, mozdulatait. A táncos mozgás során a vérpezsdítő és a lassúbb részek váltják egymást. Közben elsajátítjuk a Salsa, a Cha-Cha-Cha, a Rumba, a Szamba, a Rock and Roll, a Bachata, és a Swing táncos alapmozdulatait. Ezeknek a külön-külön is népszerű táncoknak a pergő, tüzes, latin ritmusa energiával, jókedvvel tölti fel a táncosokat, ezáltal rendkívül örömtelivé válik a mozgás. A fogyni vágyóknak is ideális, hiszen rengeteg kalóriát éget el, így alakformáló, állóképességnövelő hatása is van. A latin-amerikai disco lüktető ritmusának köszönhetően közkedvelt mozgásforma, minden korosztálynak javasolt, kikapcsol és teljesítménykényszer nélkül adja meg a mozgás örömét.

Konyher Mária Terézia



SONGA

Nézd **AZ**t a piros lufit!



Sokak nagy kedvence, Stephen King világsikerű klasszikusa, az Az is megérte a manapság olyanira divatos filmes feldolgozást. Habár a történet már büszkélkedhet egy 1990-es verzióval is, a technika fejlődésnek köszönhetően sokkal látványosabb, intenzívebb élményt kapunk a mostani alkotástól. Pár részlet ugyan eltér a könyvben leírtaktól (pl.: 1988-at írunk, míg a könyvben 1957-ben indul a cselekmény, a filmben Ben, a könyvben Mike fedezi fel Pennywise-t), de ezek semmit nem vonnak le a film értékéből, nem okoznak komolyabb hiányérzetet. Hatalmas előnye a filmnek, hogy mind a könyvnek, mind filmes elődjének a rájuk jellemző retro feelinggel állít emléket. A szereplők kiválasztása is jól sikerült, Bill Skarsgårdot kis túlzással az ég is Krajcárosnak teremtette. A látványvilág pedig felvonultatja az összes filmes technikát, ami egy olyan sötét, hátborzongató atmoszféra megteremtéséhez szükséges, amit ez a történet megkövetel. A néző rendszeresen belesétál abba a csapdába, hogy elfelejti, milyen műfajú filmre ült is be. A vicces párbeszéd, a történet alakulása elkényelmesít minket, ami egy horror közben kifejezetten nagy luxus, főleg Stephen King alkotása esetén. Csak akkor érezzük, hogy bajban vagyunk, amikor mindent elsöprő elánnal zúdul ránk az embereket megcsonkító, gyilkos bohóc képében megtestesülő idegen entitás, előidézve bennünk azt az érzést, amiért végül is beültünk erre a filmre. A film utáni kellemesen magas adrenalin szintemet sikeresen megemelte az a felismerésem, hogy a mozi parkolójában egy vándorcirkusz pirosra festett sátra tornyosult elém... Kötelező a megtekintése minden Stephen King fanatikusnak, horrorrajongónak, valamint a műfajjal most ismerkedőnek egyaránt.

Fenyvesi Máté

Nyár végén, amikor helyükre kerülnek a strandfelszerelések és elcsomagoljuk a nyári ruháinkat is, rácsodálkozunk, mennyi apró emléket, kavicsot, kagylót, termést gyűjtöttünk össze a bebarangolt hegyekről, tengerpartokról, egzotikus tájakról. Egy darabig rakosgatjuk a lakásban, majd csak jó lesz valamire!” felkiáltással, de valójában sehol sincsenek jó helyen. Azonban némi ügyességgel, kreativitással, no meg ragasztóval szuper dísz tárgyakat, használati tárgyakat vagy ajándékokat készíthetünk.

Ha nagyobb kavicsokból van gyűjteményünk, akár egy forgalmas várost is megfesthetünk. De készíthetünk papírnehézéket, esküvői ültető kártyát, kerti dísz...stb.

Válasszunk olyan kavicsot, aminek a formája megfelelő. Festés előtt alaposan tisztítsuk és szárítsuk meg a követ, majd akril festékkel vagy filctollal fessük meg a mintát, amit szükség esetén előrajzolhatunk ceruzával is. Ha elkészült a mű, és megszáradt a festék, érdemes lakkal védeni a felületet. Apróbb kavicsokat társasjátékká alakíthatunk némi festékkel és lakkal. Ezeknek az elkészítése is jó program, illetve utána az egész család dominózhat, szókirakózhat.

Ügyes kezű
barkácsolók egy
marék kavicsból akár
képet is alkothatnak, ami
aztán üde színfoltja lehet a szo-
bának, vagy egyedi ajándék
karácsonyra. De ez már
egy másik lapszámba
tartozik...

Demjén Anikó





VILLAMOS VA

Magától értetődő, hogy utazunk velük, szerves részei a közösségi közlekedésnek, így a mindennapjainknak is. Többet nem is várunk a villamosoktól csak azt, hogy elvigyenek minket úti célunkig, vagyis megelégszünk azzal, hogy betöltik alapfunkciójukat. Vannak azonban olyan tervezők, városok, közlekedési társaságok, akik vizuálisan is megpróbálnak többet nyújtani az utazóközönség számára.

Nem kérdőjelezzük meg azt a régi bölcsességet, miszerint a szépség belülről fakad, viszont ezzel a szubjektív válogatással szeretnénk bemutatni, milyen az, amikor egy sínre tervezett műalkotás érkezik értünk reggel a megállóba.

Fenyvesi Máté

Alstom Citadis 302, Lyon



Alstom Citadis 402, Bordeaux



AnsaldoBreda Sirio, Milánó



Bombardier Cityrunner, Brüsszel



Bombardier Cityrunner, Marseille



GY LÁTVÁNYOSSÁG?



Pesa Swing, Varsó



CAF URBOS 3/9, Budapest



Siemens Avenio, München



Skoda 13T, Brno



Stadler Tango, Genf

SEGÍTSÉN, VAGY NE SEGÍTSÉN?

Azzal segítesz, ha a szobádban játszol, hangzik el sokszor, az “Én is!” vagy a „Hadd segítsek!” lelkes felkiáltásokra a szülők, nagyszülők, a felnőttek szájából a válasz. Mert éppen rohanni kell valahová, vagy mindjárt ideérnek a vendégek, vagy csak egyszerűen hamar túl akarunk esni az éppen elvégzendő feladaton. Van, aki úgy gondolja, hogy a gyermek feladata, hogy játsszon, később pedig a tanulás, a munka a felnőtt dolga.

Az ilyen szülő aztán megütközve áll, amikor a tinédzser, vagy akár a huszonéves “csemetéje” nem hajlandó a legalapvetőbb házimunkára sem, értetlenül mered a söprűre és a lapátra és el sem tudja képzelni, hogy a pohár elmosása nem abból áll, hogy a csap alá tartja és csorogatja bele a vizet. Rosszabb esetben nem csak elvárja a kiszolgálást, hanem még kritizálja is annak minőségét és a saját szükségleteinek a kielégítésére sem mutat hajlandóságot.

Ebből is láthatjuk, hogy a gyermek teljes tehermentesítése, kiszolgálása semmiképp sem célravezető, hiszen nevelésünk akkor lesz sikeres, ha a család szemefénye – felnőve – önálló, döntésképes és kiegyensúlyozott emberré válik.

Óriási különbségek tapasztalhatók a tekintetben, hogy a szülők milyen mértékben vonják be a háztartással kapcsolatos tevékenységekbe csemetéiket.

Mi a célravezető?

A kérdéssel szembesülve eszünkbe jutnak saját gyermekkorunk pozitív és negatív élményei, az otthagyt mosogatnivalóért kapott büntetés épp úgy, mint az első pogácsaszagztatás, vagy a lécszögelés szívdobogtatóan izgalmas emléke.

Mit mond a pszichológus?

Gyakorlati formában már a kisgyermeket is bevonhatjuk a házimunkába és nyugodtan legyen velünk, amikor otthon tevékenykedünk: mosáskor segíthet teregetni, de például az egyévesek is kiválóan le tudják már szedni a szárítóról a ruhát. Nagy sikereket lehet elérni a gyerekeinknél vagy az unokáinknál, ha bemutatjuk nekik a gyújtósvágás művészetét – ezek után sokkal szívesebben hordják be a tűzifát. A gyerekek szívesen részt vesznek a karácsonyi mézes süti kiszagztatásában vagy tepsibe helyezéseben is. Hogy így sokkal tovább tart a munka? Igaz, de kifizetődő, mert a közös tevékenység és az ezekből adódó vicces helyzetek jókedvű légkört teremtenek és az összetartozás, hasznosság érzetét keltik a gyerekekben. A lényeg az, hogy minél gyakrabban lássák a munkafolyamatokat, és legyen lehetőségük bekapcsolódni, ha kedvet kapnak. Később kaphatnak önálló részfeladatokat, és miután felügyele-

tünk mellett – ha szükséges, segítségünkkel – elvégezték azt, ne fukarkodjunk a dicsérlettel! S ma már nem szívesen engedünk el nagyobb városban 12 év alatti gyereket egyedül vásárolni, de ha együtt megyünk is, eljátszhatjuk, hogy egyedül intézik el a kisebb vásárlásokat, nem szólunk bele, nem avatkozunk közbe, csak ott vagyunk a háttérben a pénztár közelében.

Hogy szervezzük a munkamegosztást?

Egyes családoknál jól bevált rendszer a mosogtatás, porszívózás, személtelvitel írásban rögzített heti beosztása, másoknál a szóbeli megállapodás a megoldás. A legrosszabb változat kétségtelenül a “mártír” vagy “robot” típusú anyuka, aki az összes házimunkát elvégzi, az-

a gyermekek száma és a szülők leterheltsége is. Nagy családokban gyakran a tíz év körüli “nagylányra” hárul a háztartás tetemes része, beleértve a kisebbek felügyeletét is. Ha mindezzel nem él meg túlzottan sok lemondást a gyermek és nem veszélyezteti a tanulmányi előmenetelét nincs vele semmi baj.

Minden gyermek más, ezért az egyéni tempót, ügyességet, kíváncsiságot mindig vegyük figyelembe.

Kutatások sora igazolta, hogy azok a gyerekek, akik maguk is végeznek otthon házimunkát (persze az életkoruknak megfelelő), kiegyensúlyozottabbak, jobbak a szociális kapcsolataik, jobban tanulnak, elégedettebbek magukkal,



tán időnként kiborul, de a családi nagyjelenet után egy-két nappal már minden megint az addig megszokott kerékvágásban megy tovább. A munkamegbízásoknál mindenképpen vegyük figyelembe a gyerek érdeklődését és természetesen nemi szerepét is, de túlzott jelentőséget egyiknek se tulajdonítsunk. A fiúk is nyugodtan megtanulhatnak varrni vagy főzni, ha ahhoz van kedvük, és az sem baj, ha a kislány meg tudja szerelni a kerékpárját. A szülők elképzelésein túl persze meghatározó tényező

mint azok a társaik, akik nem csinálnak otthon semmit. Méghozzá azért, mert azzal, hogy aktív tagjai a családjuknak, képesek lesznek felelősséget vállalni, erősödik a segítőkészségük, és a pozitív önképük is.

Konyher Mária Terézia

Forrás:

www.babaszoba.hu, www.mindigno.hu

A CAVIDENT FOGÁSZATI KFT. MOST RENDKÍVÜLI AKCIÓT HIRDET!

Őszi-téli akció a BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak: Porcelán korona 29.000 Ft-tól! Cirkon fémmentes korona 39.900! További kezelések árából 30% kedvezményt adunk! Nézz meg akcióinkat a www.cavident.hu oldalon, a BKV-s árak oszlopban. Egészségpénztári kártyával is lehet fizetni, de egyszerre csak egy kedvezményt lehet érvényesíteni. Kérjen időpontot a 461-6500 / 29156 vagy a 29155 melléken.



SOSEM VOLT MÉG ENNYIRE EGYSZERŰ!



Új LADA Vesta már havi
39 900 Ft-tól!
Készletről akár azonnal!

A számok magukért beszélnek

50% önerő - havi **39 900 Ft** - futamidő: **48 hó** - THM: **4,6%**

Az akció 2017. 07. 24-től a készlet erejéig tart és csak a készleten lévő autókra vonatkozik.

A tájékoztatás nem teljes körű, a részletekről érdeklődjön a hivatalos Lada márkakereskedőknél.

A megadott havi induló lízingdíj változó kamatozású, zártvégű pénzügyi lízingre vonatkozik, 48 hónapos futamidő, 3 499 000 Ft bruttó vételár és 50% saját erő mellett a fentiekben megadott modellre. Az induló 4,60%-os THM értéke tájékoztató jellegű, amelynek mértéke a fentiekben megadott feltételekkel került meghatározásra, így a saját erő, a futamidő változása esetén a THM mértéke is módosulhat. A Lízingbevevőnek kötelező az általa kiválasztott biztosítóval teljes körű casco biztosítást kötnie, ahol a biztosítás társbiztosítottja a Merkantil Bank Zrt., mint Finanszírozó lesz. A Lízingbevevőt a változó kamatozású konstrukcióból következően a futamidő alatt a Referenciakamat (3 hónapos BUBOR) változásától függően kamatkülönbözet fizetési kötelezettség terhelheti. A Referenciakamat mértékéről, a kamatlábváltozás és a finanszírozás további feltételeiről a Merkantil Bank Zrt. Általános Lízing Feltételeiből és Hirdetményeiből tájékozódhat, a Merkantil Bank Zrt. honlapján vagy székhelyén. A konstrukcióban a Hitelbiztosítéki Nyilvántartásba (HBNY) történő bejegyzés díját nem kell megfizetnie az ügyfélnek, azt a Merkantil Bank Zrt. átvállalja. Vegyes fogyasztás: 6,1-6,2 (l/100 km). CO₂-kibocsátás vegyes: 138-141 (g/km). A kalkuláció tájékoztató jellegű, hirdetésünk nem minősül ajánlattételnek. A Merkantil Bank Zrt. a finanszírozási kondíciók változtatásának jogát fenntartja. További részleteket megtalálja a Duna Autó Zrt. LADA márkakereskedésében. A kép illusztráció.

LADA DUNA AUTÓ

1037 Bp. Kunigunda útja 56. +36 20 488-2007 - ladadunaauto.hu



JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj 30.000.-Ft helyett **20.000.-Ft**, illetve a gyakorlati vezetés **első 10 órája kedvezményesen** a BKV-s dolgozóknak és hozzátartozóinak. Órai anyagai, házi feladatok tankönyv. Tanfolyamok havonta folyamatosan indulnak **Tóth Zoltán Autósiskolában**, címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136. fszt. 10. További információ: **20/323-4688** (bármikor hívható), 1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2017. 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: Conint-Print Kft. • 1115 Budapest, Bartók Béla út 105-113. • Ügyvezető igazgató: Váradi Attila

Kedves Kollégák!

Hamarosan itt a karácsony, amely közös segítségével a nehezebb körülmények között élő munkatársainknak is több örömet hozhat. Ahogy azt már az előző években is tettük, most is megkérjük a segíteni tudó és akaró kollégáinkat, vegyék ki részüket a Tájékoztatói Osztály által szervezett adományozásból. A cél: szerűséget is figyelembe véve gyermekeknek szóló könyvet, tartós élelmiszert, illetve olyan nem romlandó termékeket várunk, amelyek minden háztartásban szükségesek, jól használhatóak. Kérjük, ruhaneműt és játékokat ezúttal ne tegyenek az ajándécsomagokba!

Aki megteheti, 2017.december 1-jéig hozza be az ajándékba szánt adományt az Akácfa utcai Székház 512-es vagy 513-as irodájába.

Segítsünk, hogy az ünnepvárás mindenkinek kellemes és gondtalan legyen!

Jelmondatunk a régi: sok kicsi sokra megy!