

XL. ÉVFOLYAM

6. SZÁM



MOZGÁSBAN

BKV-NAP KÉPEKBEN

NŐK A VOLÁNNÁL NYÍLT NAP A SZÉPILONA KOCSISZÍNBEN
MÚZEUMI HÍREK INTERJÚ TARLÓS ISTVÁNNAL
A VEZETŐFÜLKÉBEN DR. SZIEBERT GYÖRGY



ÚJABB KÉT BUSZ BIZONYÍTHATOTT

Az elmúlt hónapok során ismét két, környezetkímélő üzemmódú, korszerű autóbust tesztelt társaságunk. A hagyományos hajtású, mélypadlós Kutsenits VW City IV típusú városi midibusz (nagy kép) öt napon keresztül közlekedett a 10-es vonalán. Ez a jármű környezetbarát dízel-motorjával ugyanúgy megfelel a korszerű energiafelhasználási követelményeknek, mint a másik, Euro4-es motorral szerelt ARC 134.01 típusú autóbusz (kis kép). Ez utóbbi hat napig közlekedett a 78-as vonalon. Mindkét teszt sikeresen zajlott le, és az utasok részéről ezúttal is folyamatosan érkeznek a visszajelzések az Ügyfélszolgálathoz. A tesztelesek folytatódnak, és hamarosan a BKV honlapján is megtekinthetők lesznek az eddig tesztelt járművek adatai, hogy a utasaink is megismerhessék azokat.

CSALÁDI SPORTNAP

A dolgozók és családjaik egészségvédelme és szórakozása céljából a BKV belső kommunikációs csoportja és marketing osztálya május 31-én megszervezte az első Családi napot. A rendezvényen sportprogramok, ügyességi játékok és kvízkérdések várták a vállalkozó szelleműket, a kisebbek játékos kedvű görényeket simogathattak. Különösen érdemes volt kilátogatni Fenyő Évának és családjának, mivel ők nyerték a nap fődíját, egy 50 ezer forint értékű piknik csomagot. A családi napot még négy alkalommal szervezik meg ebben az évben a BKV Előre Sport utcai pályáján: június 28-án, július 26-án, augusztus 30-án és szeptember 27-én. Töltsön egy napot családjával, és nyerje meg az értékes ajándékokat!



„UTAZZ ... 40 ÉVES A BKV”



Közösségi közlekedéssel kapcsolatos életképeket ábrázoló fotókból és a közlekedési vállalat elmúlt négy évtizedét felidéző tárgyakból nyílt kiállítás június 12-én a Mai Manó Házban. A tárlatot Bánkúti András kurátor rövid beszéde után Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes nyitotta meg. Beszédében hangsúlyozta, a közösségi közlekedésnek együtt kell fejlődnie a lüktető városi léttel, hiszen erős kölcsönhatásban vannak egymással. A kiállítás 2008. június 12. és július 13. között látogatható, minden hétköznap 14-19 óra között, illetve hétvégén és ünnepnapokon 11-19 óra között. A BKV bérlettel rendelkezők számára a belépés ingyenes.

JÉGKORSZAK A COMBINÓBAN!

Mára minden Combino villamos utasterében biztosított a levegő hűtése, valamint a páramentesítés. A június 14-én, a Moszkva téren megtartott rendezvényen gyermekek és családok is megismerkedhettek a Combinóval és a villamosban tapasztalható kellemes hőmérséklettel. A programon az érdeklődők megtekinthették a légkondicionálók működését, de játékos vetélkedőkn is résztvehettek. A klímák utólagos beépítése az eredeti árhoz képest 20%-kal kevesebbe került. A

BKV és a Siemens együttműködésének köszönhetően a negyven jármű klímaberendezéseinek felszerelése 2008. február végén kezdődött és mára a teljes flotta átalakítása befejeződött – úgy hogy eközben az utasforgalom folyamatos volt.



A POLIHISZTOROK KORA LEJÁRT

Beszélgetés Dr. Sziebert György jogi igazgatóval

Igazgató Úr! Ha humorizálni akarnék, azt mondanám Ön egy tábornok hadsereg nélkül. Tudniillik a BKV-nak az SZMSZ szerint van jogi igazgatósága, de amikor e beszélgetés készül, egyetlen személyből: Önből áll. Hogyan van ez?

Igen, ez így igaz, jelenleg még titkárnőm sincs, amire rájöhetett abból is, hogy a telefonokat is én veszem fel, de már dolgozom első és legfontosabb feladatomon: keresem a jogi igazgatóság leendő munkatársait. A „toborzásnál” alapszempont, hogy a jogi igazgatóság személyi állományát lehetőség szerint a cégen belül dolgozó munkatársakból állítsam össze. Ezért most humánpolitikai segédlettel azt kutatom, hol dolgoznak más munkakörben jogvégezett emberek, és ha lehet abból a készletből merítek.

Ezzel eljutottunk az érdemi részhez, a jogi igazgatóság feladatköréhez. Ma, amikor piaccgazdaságban élünk és a versenyszellem szinte minden céget érint, egy olyan mamut cég, mint a BKV nem egzisztálhat jogász csapat nélkül. Pontosan milyen munkát fog végezni az Ön által vezetett csapat?

Természetesen munkánkat mindenkor a menedzsment szakmai döntései határozzák meg, azaz megszabják annak határait, hogy a jogi igazgatóság illetékessége meddig terjed. Kezdve onnan, hogy az irányításom alatt dolgozó jogászok feladata lesz a cégnek bedolgozó speciális szakágakhoz értő ügyvédek munkájának kiadása, teljesítményük ellenőrzése, odáig bezárólag, hogy ha majd valóban létezőnk, reményeim szerint, a jogi igazgatóság szakmai jóváhagyása nélkül egyetlen szerződés sem hagy-

hatja el a házat. Mindenesetre azt elmondhatom, hogy olyan polihisztor jogász csapatot nem tudok elképzelni, amely képes a Zrt. minden szerződését, vagy egyéb jogi igényű ügyét egyetlen igazgatóságon belül intézni. A polihisztorok kora a jog területén is lejárt.



Határozottan mondhatom, hogy egy jól képzett jogászcsapat nagy segítséget adhat, és majd ad is a menedzsmentnek például olyan kérdésben, hogy mi számít elégséges szolgáltatásnak egy sztrájk tárgyalás folyamán. De a mi feladatunk lesz természetesen kivédeni minden olyan támadást,

ami a céget jogi úton éri. Meg vagyok győződve arról – anélkül, hogy visszautogatónék 2007 előttre – hogy bizonyos magunkkal cipelt jogi ügyekben másként állna ma is a BKV, ha régebben lett volna meghatározó jogi tevékenység. Az bizonyos, hogy ez a csapat – könnyen lehet, hogy már mire e sorok megjelennek – együtt lesz, de hogy én leszek-e véglegesen a vezetőjük, az majd a menedzsmenttől függ, hiszen jelenleg én is próbaidős vagyok.

-sg-

„a mi feladatunk lesz kivédeni minden olyan támadást, ami a céget jogi úton éri”

A BKV-t folyamatosan érik a támadások. Az informatikai rendszerünkbe történt illegális behatolással megszerzett e-mailek, a cég által kötött szerződések megkérdőjelezése, viharos sztrájk tárgyalások, a cég jó hírének nyilvános meghurcolása megannyi kivédhetetlennek tűnő kellemetlenség. Ön szerint egy jól funkcionáló jogi igazgatóság nagyobb védelmet tud nyújtani a részvénytársaságnak?

névjegy

1977-ben született Bátán, Bátaszéken érettségizett, jogi diplomát pedig Kecskeméten szerzett. Bár éveit száma alapján fiatalnak számít, meglepő módon már tíz éves munkaviszonnyal rendelkezik, mivel az egyetemi évek alatt kezdett el dolgozni. Hét évvel ezelőtt került a fővárosba, ahol a Pénzügyminisztériumban és az Államkincstárban töltött be különböző jogi végzettséggel kapcsolatos posztokat. Négy évvel ezelőtt „átigazolt” a Budapest Airport Zrt.-hez, ahol a menedzsment tagjaként a jogi igazgató helyettese volt. A BKV Zrt.-hez idén májusában került azzal a megbízással, hogy építse fel és vezesse a közlekedési vállalat jogi igazgatóságát. Nős, egy egyéves kislány édesapja.

MOZGÁSBAN MAGAZIN



tartalom

Fogadóóra	4	Fénysebességgel nyertek	8	Újabb világméretű járvány várható	15
Az újjászületett végállomás	4	Múzeumi hírek	9	Kevés volt, de elég	16
Közlekedj okosan	5	BKV-nap	10-11	Megfizethetetlen harmónia	16
Nők a volánnál	6	Töltsön egy napot a villamosokkal!	12	Rejtély, játék	17
Belső kommunikáció	7	„Egy cirkuszkocsiban születtem”	13	A hónap képe	19
Nekem biztosan	8	Budapest, politika és ...	14		

JÓVÁHAGYTÁK A PARAMÉTERKÖNYVET – Hosszas egyeztetés után május 29-én sikerült elfogadtatni a Paraméterkönyv végső változatát. A változások első üteme augusztus 21-én lép érvénybe, ezek csak a metróhoz nem köthető vonalakat érintik majd. Szeptember 6-ától már a metró menetrendje is változik, amelyhez hozzáigazítják a hangolt járatokat. A két ütemben zajló változások zökkenőmentes átállást biztosítanak, követik a város-szerkezet változásait és több átszállásmentes kapcsolatot eredményeznek. Ezenkívül a Paraméterkönyv rendelkezik a megfelelő férőhely-kihasználtságról is, amely így kényelmesebb utazást tesz lehetővé. Az utasok tájékoztatása természetesen már augusztusban megkezdődik.



ELMARADT A SZTRÁJK! – Több hetes egyeztetést követően végül sikerült megállapodnia a BKV Zrt. menedzsmentjének és a szakszervezetek képviselőinek, ezért a május 28-ára meghirdetett kétnapos munkabeszüntetés elmaradt. A több forduló tárgyalások eredményeképp a tizenegy pontos megállapodás-tervezetből mindkét fél számára elfogadható egyezség született. Ennek köszönhetően a Budapesten élők és a fővárosba utazók zavartalanul használhatták a BKV Zrt. járműveit.



JÚNIUS 21-TŐL SZEPTEMBER 21-IG Óbuda vasútállomás – Nyugati pályaudvar között az Északi Összekötő Vasúti híd felújítása miatt a vasúti forgalom szünetel. A vonatok Kaszásdűlő és a Margit híd között a HÉV vonalon szállítják az utasokat.

KÉSIK A FORMARUHA

Közbeszerzési nehézségek miatt késik az új formaruha szállítása. A menedzsment tisztában van a helyzet okozta nehézségekkel, és mindent megtesz, hogy a folyamatot gyorsítsa, valamint ígéretet tesz arra, hogy áthidaló megoldást talál. Ezúton is köszönjük érintett munkatársaink megértését és türelmét.

FOGADÓÓRA A VEZÉRIGAZGATÓSÁGON

Balogh Zsolt általános vezérigazgató-helyettes június 20-án, pénteken délután ismét személyes fogadóórát tartott, ahol a munkavállalók kérdésekkel és javaslatokkal fordulhattak hozzá. A témák között ismét felmerült a korengedményes nyugdíj, a jegy- és bérletelosztás körüli problémák, illetve a 2009. évi (jármű)beruházások és a Társaság általános helyzete.

Felhívjuk a kedves kollegák figyelmét, hogy akinek javaslata, észrevétele van, természetesen a továbbiakban is elküldheti kérdéseit vezérigazgató-helyettes úrnak e-mailen a baloghzs@bkv.hu címre.

A következő személyes fogadóóra július 25-én, pénteken lesz, 13.00 és 15.00 óra között, melyről az intraneten illetve plakátokon keresztül tájékoztatunk minden munkavállalót. Az eddigi gyakorlatnak megfelelően előzetes bejelentkezésre van szükség, melyet a titkarsag@bkv.hu címen tehetnek meg.

BRFK-BKV EGYÜTTMŰKÖDÉS – A két szervezet ez év január 29-én szándéknyilatkozatot aláírásával nyilvánította ki, hogy a jövőben együtt kíván működni a közösségi közlekedés előnyben részesítése érdekében. A megállapodás értelmében a szándéknyilatkozatot a felek negyedévente felülvizsgálják, és új tartalommal töltik meg. Az együttműködés keretében a rendőrség munkatársai ellenőrzik és szankcionálják a közösségi közlekedési járművek megállóhelyeinek illetéktelen használatát, a szabálytalan parkolást, a buszsávokat jogtalanul használókat és a megállóhelyek megközelítését akadályozó járműveket. Az akció keretében húsz motoros járőr ellenőrzi a leginkább problémás útvonalakat, többek között a 17-es, a 30-as, a 24-es villamos vonalát, a 73-as és 76-os trolibusz vonalát, a 15-ös, 105-ös autóbusz vonalát, valamint megállókat, így például a 70-es, 78-as trolibuszok, a 7-es, 73-as, 233E, 239-es buszok megállóit, a végállomásokat. Továbbá a Kálvin tér környékét, valamint a buszsávok használatát a Fő utcában, a Budaörsi úton, a Tétényi úton, a Szilágyi Erzsébet fasoron, a Vágány utcában és a Kerepesi úton.

AZ ÚJJÁSZÜLETETT VÉGÁLLOMÁS

A hetvenhármask megmutatták



Idősebb buszvezetőktől gyakran halljuk, a „régiszepe időkben” igazi csapatmunka volt, összetartás, a kollégákkal való kapcsolat nemcsak a köszönésben merült ki. Közös programok voltak, segítettek egymást a hétköznapiakban is. „Ma már nincs ez, mindenki rohan haza a saját ügyeit intézni, megszűnt a közösségi élet” – mondogatják, nem is ok nélkül.

Persze vannak kivételek.

A 73-as autóbuszon dolgozók például nem így látják a dolgot, odafigyelnek a másokra, segítik egymást, ha szükséges. Egy igazi, össze-

tartó csapatról van szó, nemcsak negyvenvalahány „önálló” buszvezetőről. Ráadásul – immár hosszú évek óta – tavasszal rendbe teszik az újpalloti végállomás környékét, gyomot irtanak, fűvet nyírnak, frissítő festést kap a járdaszegély. „Fizetségül” beérik az utasok elégedett megjegyzéseivel, egy-egy hálás mosollyal.

Idén, május 17-én került sor a „hadműveletre”, s akinek nem kellett a volán mögé ülnie, a Nyírpallota utcában serénykedett. Miután pedig végeztek munkával, jó hangulatú bográcsoszos délutánnal dicsérték a napot.



A Főváros forgatagában járművezető kollégáink is gyakran találkoznak babakocsival közlekedőkkel, akik gyalogsként, vagy utasként vesznek részt a forgalomban. Az ő mozgásukat fokozottabb figyelemmel kell kísérni. Sajnos ez nem mindig sikerül, ugyanis a kárbejelentésekben és a baleseti statisztikákban is előfordul a babakocsis résztvevő. Az élet furcsa fintora, hogy egy napon kaptunk meg két olyan rendőrségi határozatot, melyben több azonosság is megtalálható, így például: a BKV résztvevő autóbusz, az idegen résztvevő babakocsival közlekedő személy, mindkét esetben volt személyi sérülés, a baleset okozásáért a BKV járművezető a felelős, az alkalmazott szankció pénzbüntetés és a járművezetés-től való eltiltás.

Az egyik esetben a déli órákban a harmadik ajtónál egy utas kívánt leszállni két gyermekkel és babakocsival. A rendőrségi határozat szerint „... a BKV járművezető haladása során a utcai megállóhoz érve megállt, utascsere céljából. Ezt követően anélkül, hogy meggyőződött volna arról, hogy az utasok a fel- és leszállást befejezték, indulási jelzést adott és az ajtókat bezárta. Ennek következtében a 3-as ajtóval odazárta az autóbusról leszálló babakocsival közlekedő utas karját és elindult. A BKV busz utasa 8 napon belül gyógyuló könnyű sérülést szenvedett.”. A közúti közlekedés rendjének megzavarása miatt kollégánkat az I. fokú szabálysértési hatóság 70.000 Ft pénzbírással sújtotta, illetve 2 hónap időtartamra eltiltotta a járművezetéstől.

„a legfontosabb szempont a biztonság”

A másik baleset kijelölt gyalogos-átkelőhelyen következett be. A rendőrségi határozat szerint „...a BKV járművezető ... forgalmi rendszámú ... számú autóbusszal közlekedett. Haladása során a kereszteződéshez érve nem biztosított elhaladási elsőbbséget a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen neki balról jobbra áthaladó hölgynek és az általa tolt

babakocsiban fekvő babának, és őket elütötte. A baleset következtében a hölgy és a baba 8 napon belül gyógyuló, könnyű sérülést szenvedett, a járműben anyagi kár nem keletkezett. Mindezek alapján megállapítható, hogy a baleset bekövetkeztéért a BKV járművezető a felelős, mivel a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen a gyalogosnak

magatartás. Társaságunk valamennyi dolgozójának alkalmazkodni kell a környezeti változásokhoz, elvárásokhoz.

A társaságunkhoz beérkezett rendőrségi határozatokból kitűnik, hogy egyre többször alkalmazzák a nagy összegű pénzbüntetést, illetve a járművezetéstől való eltiltást. A szomorú az, hogy okozóként több

KÖZLEKEDJ OKOSAN

Vigyázzunk a babakocsisokra és vezetői engedélyünkre is!

Az elmúlt hetek közlekedési hírei között egyre többször hallhattunk babakocsival közlekedő családok baleseteiről. Sajnos halálos tragédia is bekövetkezett. Pécsen a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen egy gépjármű ütötte el a babakocsit toló nagymamát. Mindketten elhunytak.



Képünk illusztráció

elsőbbséget kell adni.” A közúti közlekedés rendjének megzavarása miatt kollégánkat az I. fokú szabálysértési hatóság 70.000 Ft pénzbírással sújtotta, illetve 5 hónap időtartamra eltiltotta a járművezetéstől.

Mindkét esetben kollégánk kifogást nyújthat/nyújtott be a hozott határozattal szemben, de előre nem tudhatjuk, hogy a másodfokú hatóság miként dönt.

Mind Európában, mind hazánkban az utóbbi években felértékelődött a közlekedésbiztonság. A Magyarországon bevezetett jogszabályváltozások (zéró tolerancia, objektív felelősség), az ellenőrzések számának növelése egyaránt azt a célt szolgálja, hogy javuljon a morál az utakon, kevesebb legyen a baleset, a veszélyes közlekedési

BKV járművezetőt is eltiltott a I. fokú szabálysértési hatóság. Az elmúlt időszakban egy hónapon belül három ilyen határozat is érkezett a BKV-hoz.

Mindennapi munkánk során legyen szem előtt, hogy a legfontosabb szempont a biztonság, ne vállaljunk fel olyan közlekedési manővert, mely magában rejtje a baleset bekövetkeztének kockázatát. Egy esetleges ütközés, elütés nem csak másnak okoz kellemetlenséget, hanem visszaüthet saját magunkra is, ha az elkövetett szabálysértés miatt a vezetői engedély bevonásáról dönt a hatóság.

Balesetmentes közlekedést kíván a
Forgalombiztonsági Osztály

NŐK A VOLÁNNÁL

Nem lehetnek kétségeink afelől, hogy a BKV megalakulásakor a trolibusz üzemeltetés volt az egyik legneuralgikusabb pontja a vállalatnak. A járművek állapota igen sok kívánnivalót hagyott maga után, a létszámlhiány „több volt a soknál”, ráadásul az 1966 óta – igaz, akadozva, a határidőket eltolva – érkező új trolis, a szovjet ZIU-5-ös sem úgy „muzsikált”, ahogy azt korábban várták. Ám ehhez képest is sokkoló lehetett a Fővárosi Tanács 1968-ban megalkotott közlekedésfejlesztési koncepciója, amelyből az derült ki, hogy a továbbiakban „nem osztanak lapot” a trolinak, a hálózatot 1980-ig fel kell számolni.

Persze ezt a tervet nem verték nagydobra, valószínű, hogy a Pongrácz és az azóta már megszűnt Damjanich-telepen dolgozóknak halvány sejtelmük sem volt a halálos ítéletről. De ha volt is, legfeljebb azt gondolhatták: „12 év túl hosszú idő, addig annyi minden történhet. Amikor 1949-ben elindult az első trolis, és kivételes szerencse, vagy jó kapcsolatok kellettek, hogy valaki sofőr lehessen, gondolta bárki is: eljön az idő, hogy lasszóval kell fogni a járművezetőket?”

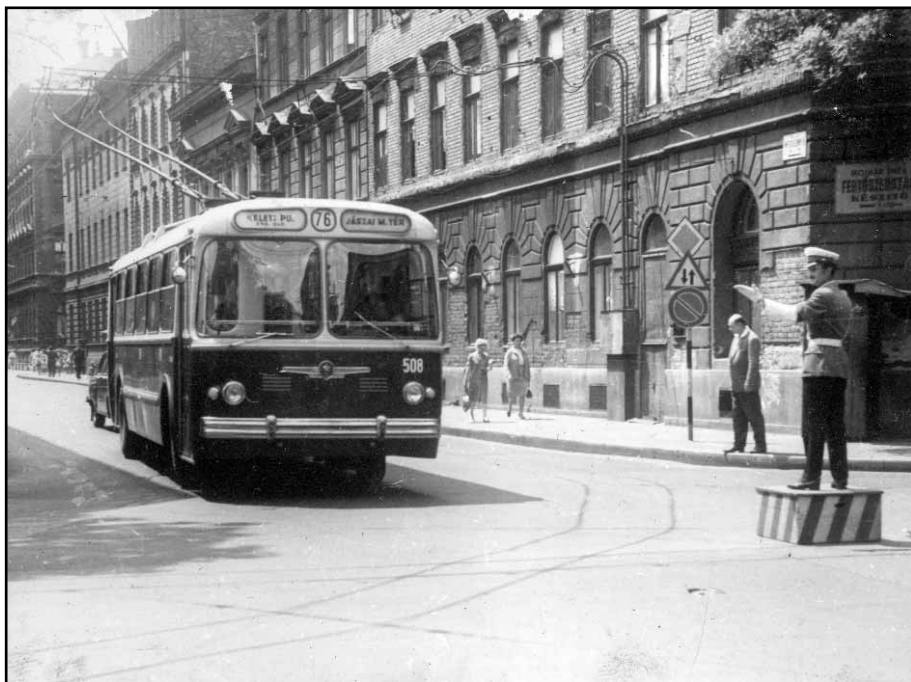
Pedig 1968-ban azzal kellett.

„a nők lényegesen kevesebb balesetet okoztak”

A hiány okairól ezt nyilatkozta az üzemegység akkori vezetője: „A régi trolisok kiöregedtek, vagy ha szabad mondanom: elfáradtak. Mert a trolibusz fizikailag is alaposan igénybe veszi az embert. Egy őszi felmérés szerint vezetőink kétharmada 10 éves jogosítvánnyal rendelkezik, vagyis szinte egyszerre következett be az elöregedés. (...) A lényeg az, hogy kitűnő, régi trolisvezető-garnitúránk egy része egészségileg már tavaly sem volt alkalmas beosztásának ellátására.”

Az üzemegység-vezető nem említ konkrét számokat, viszont részletesen beszámol akciójukról, aminek a lényege az volt, hogy kalauzokat képeztek át járművezetővé.

A tanfolyamot követően az ex-kalauzok sikeres vizsgát tettek, ráadásul úgy, hogy a



résztevők közül senkinek nem volt semmiféle vezetői gyakorlata, legfeljebb kerékpárral. De volt itt egy másik újdonság: 1967-ben húsz, 1968-ban pedig negyven hölgyet képeztek át! Mit is írt erről az újság? „Úgy kezdődött, hogy amikor az üzemegység vezetőit egyre inkább szorongatta a vezetőhiány (természetesen járművezető a szerk.) megoldása, felvetődött: miért ne lehetne a trolis volánja mögé nőket is ültetni? Persze, nem mindenki lelkesedett az ötletért, a mellettük szóló érvekhez jócskán elhangzottak az ilyenkor szokásos ellenérvek is.”

A jövő az „optimistákat” igazolta. Az „átképzettek” közül a nők lényegesen kevesebb balesetet okoztak, mint az „újonc” férfiak, így hát örömmel mondhatta az üzemegység műszaki vezetője a Budapesti Közlekedési Hírlapnak: „Kellemes csalódás ért bennünket. Kevesebb és kevésbé súlyos események következtek be, mint amire számítottunk. Alig pár hónap után ott tartunk, hogy a női vezetők közül jó néhányat már a legnehezebb, legforgalmasabb vonalakra is merünk tenni.”

–lt–



IDŐGÉP

A Baross téren negyven évvel ezelőtt is a mostanihoz hasonló állapotok fogadták az arra közlekedőket. Az építkezés után a tér arculata alaposan megváltozott. Többszintes aluljárórendszer jött létre, Baross Gábor szobrát áthelyezték, de a legnagyobb vitát a képen látható felüljáró megépítése váltotta ki.

A Mozgásban MAGAZIN és a Veterán

közös játékának helyes válasza a b. 2008/1.

Féléves Veterán előfizetést nyert:

Dömötörné Dorko Olga (e-mail). Gratulálunk!



KERÉKPÁROSOK A SZÉKHÁZBAN?!

Hogyan jutunk el a munkahelyünkre? – egyéni döntés kérdése. Egy BKV-s dolgozó számára kézenfekvő megoldás lehet a közösségi közlekedés választása, hiszen az Akácfa utcai székház Budapest egyik legnagyobb közlekedési csomópontjánál található. Mégis szeretnénk támogatni más, környezetkímélő eljutási módokat, mert fontosnak tartjuk tudatosítani, hogy az alternatív közlekedési lehetőségek választása egyben környezettudatos választás is.

Ennek lehetőségét szeretnénk megteremteni azzal, hogy a kerékpárosoknak parkolási lehetőséget biztosítsunk a BKV Zrt. Akácfa utcai parkolójában. Ehhez előzetesen felmérjük az igényeket, hogy megfelelő számú tárolót biztosítsunk.

Ha úgy gondolja, hogy szívesen járna kerékpárral munkahelyére, kérjük, írjon a belsokommunikacio@bkv.hu e-mail címre, amelyben ezt a szándékát fejezi ki.

Együtt a zöldebb Budapestért!

FÜSTÖLGŐ MINDENNAPOK: szabaduljon sorstársakkal a függőségtől!

Lépten-nyomon, úton a munkahelyre, bevásárlás közben, televízió- és rádiócsatornákon keresztül halljuk a tanácsokat: „Dobd el a cigit!” „Ne gyújts rá!” „A dohányzás káros az egészségre!” Aki függő, hiába látja-hallja az elriasztó tényeket, a leszokásra ösztönző felhívásokat, mégsem tudja elképzelni a napját a szokásos reggeli cigaretta nélkül, amit aztán követ a többi...

Sokan próbáltak már különféle módszereket, több-kevesebb sikerrel. Leggyakoribb tapasztalat, hogy ideig-óráig sikerül ugyan megállni, hogy rágyújtsanak, de elég egy stresszhelyzet, egy kisebb konfliktus, vagy a barátok rábeszélése, s ismét előkerül a cigarettás doboz. Ha azonban foglalkoztat minket saját és környezetünk egészsége, valóban hasznos lenne hatásos megoldást találni a cigarettamentes mindennapokhoz.

A dohányzás egészségre gyakorolt káros hatásai a legtöbb ember előtt ismertek, de a kutatások szerint ezek sokkal szerteágazóbbak, mint gondolnánk. A leggyakrabban előforduló, dohányzással összefüggő betegségek a tüdőrák, a keringési betegségek, a szájüregi-, hasnyálmirigy- és hólyagrák. A krónikus légzőszervi megbetegedések a dohányfüst több mint 4000 vegyi anyagával függenek össze, melyek irritálják a légutakat és asztmát, a tüdőfunkciók lényeges csökkenését eredményezik.

A dohányzás nemcsak súlyos daganatos betegségek révén fenyegeti a szervezetet, enyhébb, de kellemetlen kórképek is gyakran kialakulnak. A dohányosoknál a fertőzések előfordulása is nagyobb. Megnő a hörgőgyulladás, tüdőgyulladás, garatfertőzés, középfülgyulladás gyakorisága. A látásromlás egyik legnagyobb kockázati tényezője is lehet, hiszen a füst az érzékeny retinát károsítja és a látás élességéért felelős sárgatest is könnyen elfajul. Eleinte enyhe látásromlás, a későbbiekben akár teljes vakság is előfordulhat! (British Medical Journal). A trombózis előfordulásának esélye 10 évvel előrébb tolódik a cigarettázóknál. Átlagosan a dohányosok több gyógyszert fogyasztanak, hiszen a gyógyszerek felszívódása, ezáltal hatékonysága rosszabb. Az általános egészségi állapot romlásához pedig hozzájárul, hogy a dohányzás csökkenti a szervezetben a C és B vitaminok szintjét.

Amíg nem jelennek meg ezek a megbetegedések, hajlamosak lehetünk legyinteni, mintha csak másokat érinthetne ez a probléma. Ne várjuk meg, amíg egy elszomorító orvosi leletet kapunk kezünkbe!

AKTUÁLIS ÁLLÁSAJÁNLATAINK

A Műszaki Igazgatóság Autóbusz Műszaki Szolgálati autóbusz javításhoz gyakoriattal rendelkező **autószerelő, karosszéria lakatos és autóvillamossági szerelő** szakmunkásokat keres.

ELVÁRÁS: legalább középfokú szakirányú műszaki végzettség és gyakorlat

ELŐNY: érettségi, autóbusz javítási tapasztalat, budapesti bejelentett állandó lakcím, fényképes szakmai önéletrajz, emelőgép-kezelői engedély, targoncavezetői engedély, számítástechnikai jártasság, SAP ismeret, NKH végzettség, nyelvismeret.

BÉREZÉS: megegyezés szerint

JUTTATÁS: BKV bérlet, étkezési utalvány (Kollektív Szerződés szerint)

FELVILÁGOSÍTÁS ÉS JELENTKEZÉS:

Telephely: Kelenföldi telephely

Név, telefon: Nemes Zoltán, 461-6500/27311

Cím, email: 1113 Bp. Hamzsabégi út 55. nemesz@bkv.hu

Telephely: Óbudai Telephely

Név, telefon: Rakovszky Zoltán, 461-6500/28555

Cím, email: 1037 Bp. Pomázi út 15. rakovszkyz@bkv.hu

A Műszaki Igazgatóság Villamos Szakszolgálatának I. Szolgálat a Hungária kocsisínpadon keres Combino járművek padló alatti kerékesztergálásához **CNC vezérlésű esztergára képesítéssel rendelkező esztergályost**, vállalaton belüli áthelyezéssel.

ELVÁRÁS: CNC gépkezelő képesítés

ELŐNY: érettségi, számítástechnikai jártasság, SAP ismeret.

BÉREZÉS: megegyezés szerint

FELVILÁGOSÍTÁS ÉS JELENTKEZÉS:

Telephely: Hungária Kocsisínpad

Név, telefon: Bohunka Gábor, 461-6500/24118

Cím, email: 1087 Törökbecse utca 1. bohunkag@bkv.hu

ÖTLETEKET VÁRUNK!

Ezúton szeretnénk felhívni minden kedves kollega figyelmét, hogy a tervek szerint társaságunk tárgyalói a jelenlegi számozás mellett nevet is kapnak.

Az alábbi tárgyalók nevére várunk javaslatokat:

A SZÉKHÁZBAN:

- 100. terem (vezérigazgatósági tárgyaló): faragott fa falburkolat és bútor, itt áll Balázs Mór mellszobra
- 345. terem: új kialakítású, elegáns tárgyaló, sötét fa bútor, zöld-sárga klasszikus mintázatú fal, bútorkárpit, és függöny
- 347. terem: ugyanolyan kialakítású és színösszeállítású mint a 345-ös terem
- 394. terem: tárgyaló és oktató terem világos fa, műanyag vázú székekkel
- 464. terem: főleg oktatási célokra kialakított helyiség, világos fa, műanyag székek

A STADION IRODAHÁZBAN:

- I. ép. emeleti tanácsterem
- V. ép. emeleti tanácsterem

Javasataikat a belsokommunikacio@bkv.hu e-mail címre várjuk.

Arpád híd, metróállomás. Jól indult a reggelem, soha rosszabb ne legyen. Hozzám bújít a feleségem, végigsimítottam forró hátát és... és a kávé is jobban esett, de valóban. Még talán ez az állandó robot sem tűnik majd annyira kiábrándítónak. Igazából nincs okom panaszkodni, ha szigorúan tekintek magamra, tulajdonképpen teljesen elégedett lehetek a sorsommal. Felkelt a nap, a tegnapi bódult éjszaka illatát húzzák maguk után a kora reggeli járatok, hatalmas szereiket kíváncsian nyitogatják a panelházak, hogy költői maradjak.

Népfürdő utca. Milyen rég volt, ahogy izmimat kidomborítva néztem rá a medence széléről, miközben fogtam a csatos üveget és kortyolgattam a hideg sört. Ő meg csak mosolygott egyre, ahogy szőke haja meglibbent a szellőtől a késő augusztusi napfényben. Milyen rég volt. Néha még ma is érzem annak a csodás csavaros csoki fagynak az ízét.

Zenélő kút. Mennyit hallgattuk ezt a furcsa hangjátékot, néha még ha nagyon sietünk is megvártuk, amíg zenélni kezd. Emlékszem, amikor az első fiúnkat kórházba szállították, ide jöttem ki éjjel megvívnom magamban azt az őrijító küzdelmet. Vagy amikor négyesem volt a hataslottón és úgy berúgtam, hogy reggel az anyám jött értem, mert a Harmat Pista bácsi másnap épp itt sétáltatta öreg vizsláját és megsajnálta, ahogy fekszem összefagyva. Azok voltak ám a nagy idők.

Szállodák megállóhelyhez érkeztünk. Ilyenre sohasem tellett. Mennyi dűsgazdag turista, a világért sem bírnának otthon maradni, jönnek, hozzák a kis kamerájukat és lefilmeznek mindent, ami számomra már csak unott, a fáradt esti műszak hangulatát

idéző képkocka. Vigyázzanak a felszállásnál, az ajtók záródnak. Szabadtéri színpad következik.

Szabadtéri színpad. Megint elgondolkodtam. Hiába is, ez maradt nekem. Olyan ez a busz is, mint egy színház, mindenki másfelé néz, belül másfelé jár, érzi a másik lehetét a tarkóján, idegesíti is, de kénytelen eljátszani a nyugodt utas szerepét. Anyira unom már.

Palatinus fürdő. Sejtettem, hogy itt fogsz leszállni aranyoskám. Ilyen alakkal egész nap a fürdöket járnám, valaha a feleségem is ilyen csinos volt. Valaha ő is ennyire tetszett, de beleöregedett, amikor a nagyobbik lányunk eltűnt a drogellvonóból. Mégis, ha nem lenne, talán már én sem lennék. Az a fajta pár vagyunk, akik, ha igazán nem is szerették egymást sohasem, meghalni együtt fogunk. Ha elmegyek, nem marad majd egyedül itt tovább.

Pető Szabolcs

NEKEM BIZTOSAN

Parkmozi köz. Most nem gondolok semmire sem, sajnos, ugyanis e sorok írója, bármennyire is eltökélte, hogy végigkíséri egy buszvezető lelkén, a lelkemen át a huszonhatos busz állomásait – úgy, hogy végül a jókedvem szomorúságba és dühbe hajlik át a pillanatképek felsorakozásának hatására –, a menetrendet pásztázva szemeivel, ezen állomáshoz nem tud kötni sem tényleges, sem emlékképet és feltételezi, hogy

nekem sincs. Mindegy. Így marad majd e bekezdés egyfajta belső és leleplező téma megjelölés.

Hajós Alfréd uszoda. Mindenhol csak uszoda, meg fürdő. Annyira elegendem van már. Mennék már valahová, akárhová, vissza az időben, át egy másik szerepbe, vagy csak el a semmi közepére, ahol nem jönnek szembe házak, nem fordul keresztbe az úton autó, és még csak véletlenül sincsenek utasok a közelben. Kezdek belefáradni.

Szigeti bejáró. Végre kint vagyunk. Majd mégsem végre. Mindjárt jönnek szembe a házak, most fordul éppen keresztbe a hídon egy autó és végtelen sok utas várja, hogy megálljak. Vidám, szomorú, siető, mérges, tapintatlan, udvarias. Mindegyik ugyanolyan. Mi lenne ha nem állnék meg?

Tátra utca következik, illetve következne, felhívom kedves utasaim figyelmét, hogy a huszonhatos busz ezen járata, most csak azért sem áll meg a Tátra utcánál. Pechem van, se leszálló, se felszálló. Még ez sem sikerül. Gázt adok.

Nyugati pályaudvar, végállomás. Nekem biztosan. Könnyek szöknek a szemembe, ahogy beállok és kinyitom az ajtókat. Rágyújtok. Micsoda átkozott egy reggel.

Mindenki meglepetésére jött, látott és győzött a Shell Eco-marathon napelemes-városi kategóriájában a győri Széchenyi István Egyetem csapata, a SZEenergy. A SZEsocar, ami a Széchenyi Futamon még kiesett (erről bővebben: Mozgásban Magazin 2008. 5. szám) debütánsként befutónak bizonyult.

FÉNYSEBESSÉGGEL NYERTEK

A futamon résztvevő csapatok olyan közlekedési eszközöket terveznek és építenek, melyek a lehető legtávolabb tudnak jutni a legkisebb mennyiségű üzemanyaggal, miközben károsanyag-kibocsátásuk a lehető legalacsonyabb. Hagyományos üzemanyagokat ugyanúgy használhatnak, mint alternatív energiaforrásokat.

Bár itt is borús volt az idő, a SZEsocar – ellentétben a Széchenyi futammal – mégis kinn tudott maradni a pályán és győzött. Mint kiderült a győri verseny alapján a csapat leszűrte a tapasztalatokat és a jármű oldalát is napelemmel fedték be, így szőrt fényből is elegendő energia kerül a rendszerbe. Pont ennyi kellett a győzelemhez.

A SZEsocar az első olyan magyar jármű, amely hozzáadott energia nélkül is tud közlekedni. A karosszériája teljesen alumínium, így a nettó tömege 151 kiló. Tisztán villamos hajtású, az energia táplálása a napelemek segítségével történik. A napból nyert villamos-energiát vezérlő-szabályozóelektronikákon keresztül a szuperkapacitású kondenzátorokba, illetve a hátsó kerékagynál elhelyezett két motorba vezetik. A motorok egyenként 1 kW teljesítményűek. A járgány jelenleg maximum 50 km/h sebességre képes. Gyakorlatilag soha nem kell tankolni, a csapágyakon és a gumikon kívül nincs kopó vagy cserélendő alkatrésze. Ezek miatt gondolják úgy a győriek, hogy ha a sorozatgyártás olcsón megoldható lenne, akkor az ilyen, vagy ehhez hasonló rendszerű autók akár a "jövő járművei" is lehetnének. Bár az autóipart más érdekek vezérik – egyelőre –, de hamarosan eljön a takarékos, könnyű, praktikus autók ideje is, hiszen – ahogy *Szauter Ferenc* csapatmenedzser megfogalmazta – mégiscsak örület, hogy egy átlag 70 kg-os ember maga körül másfél tonnát, vagy éppen többet mozgat azért, hogy eljusson a munkahelyére, az otthonába, vagy éppen vásárolni.

kb



MÚZEUMI HÍREK

Június 21-én, a Múzeumok Éjszakája alkalmából az '50-es,'60-as évek közösségi közlekedését bemutató időszakos kiállítás nyílt a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumban.

Ezenkívül időszaki kiállítás mutatja be a negyven esztendő BKV Zrt. történetét a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumban.

A budapesti közösségi közlekedés múltja persze sokkal hosszabb: az első menetrend szerinti gőzhajó megjelenése, 1820 óta számtalan társaság és jármű szolgálta a budapestieket. De mi történt negyven évvel ezelőtt? Miután 1949-ben felszámolták a városi közlekedés minden ágát összefogó BSZKRT-ot (Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt.), hat szétagolt közlekedési vállalat alakult. Hamar bebizonyosodott, hogy ez nem volt bölcs döntés, de a változtatásra majdnem 20 évet kellett várni. Első lépcsőben a főműhelyeket egyesítették, majd a villamos, a busz, a HÉV és a hajózás összevonásával 1968. január 1-jétől létrejött a Budapesti Közlekedési Vállalat.

Ami ez után következett, annak sokan tanúi voltak – idézzük csak a legfontosabbakat.

Még abban az évben bevezették a kalauz nélküli járatokat (ezt persze meg kellett előznie a tarifarendszer egyszerűsítésének). 1970-ben megnyílt a 2-es metró első szakasza, majd két évvel később a második. 1973-ban újjászületett és meghosszabbodott a kisközponti vonala, s megújult a Fogaskerekű is.

1977-ben a BKV fennhatósága alá került a Libegő, majd 1986-ban a romjaiból újjászületett Budavári Sikló. 1976 és 1990 között négy ütemben megépült a 3-as metróvonal. A rendszerváltozás

után, 1991-ben a főváros önkormányzata lett a BKV tulajdonosa, majd a vállalatot 1996-ban részvénytársasággá alakították. Azóta elindult az 1-es és 3-as villamos, megújult a csepeli és a szentendrei HÉV, megkezdődött a trolibuszok cseréje, megjelentek a Combinók a felújított Nagykörúton, és jelenleg is folyik a 4-es metró építkezése... csak hogy néhányat említsünk az azóta megvalósult fejlesztésekből. S csupán egyetlen számadat: évente csaknem 1,3 milliárd utast szállítunk.

Ezzel a kiállítással is utazásra hívjuk Önöket – térben és időben. Budapest legforgalmasabb közlekedési csomópontjainál pillantunk vissza régmúltra és közelmúltra, felidézve a város történetének egy-egy mozzanatát, s főlelevenítve az elmúlt negyven esztendő hangulatát, járműveit, jellegzetes arcait.

A szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumban több mint 60 felújított járművel várjuk kedves látogatóinkat, melyek többségére föl is lehet szállni, a csengőket meg lehet szólaltatni, a belépőjegyet (múzeumban váltott vonal/metrószakaszjegy) jegyzetével lehet érvényesíteni.

A gyermekeket gyereksarok, Cowbino tehén és minivillamos várja, a portáról térítésmentesen játékokkal teli ládikó kölcsönözhető.

Előzetes megbeszélés alapján mindkét múzeumban (a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumban és a Városi Tömegközlekedési Múzeumban is) múzeumpedagógiai foglalkozást tartunk sok-sok érdekes közlekedéstörténeti és járműismereti feladattal és játékkal.



BHEV	00	50249	1
1-5 km	—,40	—,40	
6-10 km	—,80	—,80	
11-15 km	1,20	—,80	
16-20 km	1,60	1,20	
21-25 km	2,00	1,60	
26-30 km	2,40	2,00	
31-35 km	2,80	2,40	
36-40 km	3,20	2,80	
41-45 km	3,60	3,20	
46-50 km	4,00	3,60	
51-55 km	4,40	4,00	
56-60 km	4,80	4,40	
61-65 km	5,20	4,80	
66-70 km	5,60	5,20	
71-75 km	6,00	5,60	
76-80 km	6,40	6,00	
81-85 km	6,80	6,40	
86-90 km	7,20	6,80	
91-95 km	7,60	7,20	
96-100 km	8,00	7,60	
101-105 km	8,40	8,00	
106-110 km	8,80	8,40	
111-115 km	9,20	8,80	
116-120 km	9,60	9,20	
121-125 km	10,00	9,60	
126-130 km	10,40	10,00	
131-135 km	10,80	10,40	
136-140 km	11,20	10,80	
141-145 km	11,60	11,20	
146-150 km	12,00	11,60	
151-155 km	12,40	12,00	
156-160 km	12,80	12,40	
161-165 km	13,20	12,80	
166-170 km	13,60	13,20	
171-175 km	14,00	13,60	
176-180 km	14,40	14,00	
181-185 km	14,80	14,40	
186-190 km	15,20	14,80	
191-195 km	15,60	15,20	
196-200 km	16,00	15,60	
201-205 km	16,40	16,00	
206-210 km	16,80	16,40	
211-215 km	17,20	16,80	
216-220 km	17,60	17,20	
221-225 km	18,00	17,60	
226-230 km	18,40	18,00	
231-235 km	18,80	18,40	
236-240 km	19,20	18,80	
241-245 km	19,60	19,20	
246-250 km	20,00	19,60	
251-255 km	20,40	20,00	
256-260 km	20,80	20,40	
261-265 km	21,20	20,80	
266-270 km	21,60	21,20	
271-275 km	22,00	21,60	
276-280 km	22,40	22,00	
281-285 km	22,80	22,40	
286-290 km	23,20	22,80	
291-295 km	23,60	23,20	
296-300 km	24,00	23,60	
301-305 km	24,40	24,00	
306-310 km	24,80	24,40	
311-315 km	25,20	24,80	
316-320 km	25,60	25,20	
321-325 km	26,00	25,60	
326-330 km	26,40	26,00	
331-335 km	26,80	26,40	
336-340 km	27,20	26,80	
341-345 km	27,60	27,20	
346-350 km	28,00	27,60	
351-355 km	28,40	28,00	
356-360 km	28,80	28,40	
361-365 km	29,20	28,80	
366-370 km	29,60	29,20	
371-375 km	30,00	29,60	
376-380 km	30,40	30,00	
381-385 km	30,80	30,40	
386-390 km	31,20	30,80	
391-395 km	31,60	31,20	
396-400 km	32,00	31,60	
401-405 km	32,40	32,00	
406-410 km	32,80	32,40	
411-415 km	33,20	32,80	
416-420 km	33,60	33,20	
421-425 km	34,00	33,60	
426-430 km	34,40	34,00	
431-435 km	34,80	34,40	
436-440 km	35,20	34,80	
441-445 km	35,60	35,20	
446-450 km	36,00	35,60	
451-455 km	36,40	36,00	
456-460 km	36,80	36,40	
461-465 km	37,20	36,80	
466-470 km	37,60	37,20	
471-475 km	38,00	37,60	
476-480 km	38,40	38,00	
481-485 km	38,80	38,40	
486-490 km	39,20	38,80	
491-495 km	39,60	39,20	
496-500 km	40,00	39,60	
501-505 km	40,40	40,00	
506-510 km	40,80	40,40	
511-515 km	41,20	40,80	
516-520 km	41,60	41,20	
521-525 km	42,00	41,60	
526-530 km	42,40	42,00	
531-535 km	42,80	42,40	
536-540 km	43,20	42,80	
541-545 km	43,60	43,20	
546-550 km	44,00	43,60	
551-555 km	44,40	44,00	
556-560 km	44,80	44,40	
561-565 km	45,20	44,80	
566-570 km	45,60	45,20	
571-575 km	46,00	45,60	
576-580 km	46,40	46,00	
581-585 km	46,80	46,40	
586-590 km	47,20	46,80	
591-595 km	47,60	47,20	
596-600 km	48,00	47,60	
601-605 km	48,40	48,00	
606-610 km	48,80	48,40	
611-615 km	49,20	48,80	
616-620 km	49,60	49,20	
621-625 km	50,00	49,60	
626-630 km	50,40	50,00	
631-635 km	50,80	50,40	
636-640 km	51,20	50,80	
641-645 km	51,60	51,20	
646-650 km	52,00	51,60	
651-655 km	52,40	52,00	
656-660 km	52,80	52,40	
661-665 km	53,20	52,80	
666-670 km	53,60	53,20	
671-675 km	54,00	53,60	
676-680 km	54,40	54,00	
681-685 km	54,80	54,40	
686-690 km	55,20	54,80	
691-695 km	55,60	55,20	
696-700 km	56,00	55,60	
701-705 km	56,40	56,00	
706-710 km	56,80	56,40	
711-715 km	57,20	56,80	
716-720 km	57,60	57,20	
721-725 km	58,00	57,60	
726-730 km	58,40	58,00	
731-735 km	58,80	58,40	
736-740 km	59,20	58,80	
741-745 km	59,60	59,20	
746-750 km	60,00	59,60	
751-755 km	60,40	60,00	
756-760 km	60,80	60,40	
761-765 km	61,20	60,80	
766-770 km	61,60	61,20	
771-775 km	62,00	61,60	
776-780 km	62,40	62,00	
781-785 km	62,80	62,40	
786-790 km	63,20	62,80	
791-795 km	63,60	63,20	
796-800 km	64,00	63,60	
801-805 km	64,40	64,00	
806-810 km	64,80	64,40	
811-815 km	65,20	64,80	
816-820 km	65,60	65,20	
821-825 km	66,00	65,60	
826-830 km	66,40	66,00	
831-835 km	66,80	66,40	
836-840 km	67,20	66,80	
841-845 km	67,60	67,20	
846-850 km	68,00	67,60	
851-855 km	68,40	68,00	
856-860 km	68,80	68,40	
861-865 km	69,20	68,80	
866-870 km	69,60	69,20	
871-875 km	70,00	69,60	
876-880 km	70,40	70,00	
881-885 km	70,80	70,40	
886-890 km	71,20	70,80	
891-895 km	71,60	71,20	
896-900 km	72,00	71,60	
901-905 km	72,40	72,00	
906-910 km	72,80	72,40	
911-915 km	73,20	72,80	
916-920 km	73,60	73,20	
921-925 km	74,00	73,60	
926-930 km	74,40	74,00	
931-935 km	74,80	74,40	
936-940 km	75,20	74,80	
941-945 km	75,60	75,20	
946-950 km	76,00	75,60	
951-955 km	76,40	76,00	
956-960 km	76,80	76,40	
961-965 km	77,20	76,80	
966-970 km	77,60	77,20	
971-975 km	78,00	77,60	
976-980 km	78,40	78,00	
981-985 km	78,80	78,40	
986-990 km	79,20	78,80	
991-995 km	79,60	79,20	
996-1000 km	80,00	79,60	

Városi Tömegközlekedési Múzeum
2000 Szentendre, Dózsa Gy. út
HÉV-állomás
(A Volán pályaudvar előtt balra)
Nyitva: áprilistól októberig, hétfő kivételével naponta 10-17 óráig

Földalatti Vasúti Múzeum
Budapest, Deák tér, Metró állomás
Nyitva: hétfő kivételével 10-17 óráig

A belépőjegyek árai mindkét múzeumban:
Felnőtt: 270 Ft
Diák és nyugdíjas: 220 Ft
Fotó- és videójegy: 420 Ft (egy darab helyben vásárolt átszállójegy)



Balogh Zsolt és Hagyó Miklós a megnyitóra tart



Időutazás a retro Ikarus 180-assal



“Az élet habos oldala”



Édes élet



Léggömbálmok

BKV-NAP

A sör-virslizene háromszög jegyében eltelt június 7-i szombat igazi BKV-s családi ünnepre sikeredett a BKV Előre pályán. A fellépők között olyan szórakoztató művészek voltak mint *Varga István*, *Nádas György*, *Soltész Rezső* vagy a *Marót Viki* és a Nova Kultúrzekekar. A kicsiket a Hujákolók és a Miamanó bábszínház is szórakoztatta. Volt még lovaglás, ugrálóvár, gumiszumó, kőrhinta, bemutatkozott a BKV lövészegylete és a rádióamatőr klub is. Összességében jó hangulatban telt a BKV juniális, amit még az olykor megeredő eső sem tudott elrontani.



Szieszta



NádaShowtime!



Gigászok csatája



gy a gőzös ...



Körhinta fogócska



Még egy kört?



Egyszer fenn, egyszer lenn



Én kicsi pónim



Szólt a zene, ment a tánc



BKV-s modellek nem csak gyerekeknek



"Kell egy kis áramszünet ..."

TÖLTŚÖN EGY NAPOT A VILLAMOSOKKAL!

Nyílt nap a Szépilona kocsiszínben

A BKV negyvenedik évfordulóját ünneplő rendezvénysorozat május 24-én, a Szépilona kocsiszínben tartott nyílt nappal folytatódott. A budai remízról elmondhatjuk, hogy a legrégebbiek közé tartozik, hiszen 1870-ben, még a lóvasutas időkben épült, abban pedig nem lehet vita, hogy az összes társasági üzem között ez van a legszebb környezetben – tehát már az is felér egy „fél kirándulással”, ha elsétálunk a bejáratáig.

Nem csoda, hogy a nyílt napot óriási érdeklődés kísérte, a programon kicsik és nagyok is találtak kedvükre valót: volt fajáték-parádé, játsszóház, karikaturista, az alkalmi színpadon pedig fellépett Fesztbaum Béla, Forgács Gábor, TraBarna, és még sokan mások, a legnagyobb sikert Szinetár Dóra és Bereczki Zoltán aratta. No és a műsorvezető, Hajós András, különösen amikor közlekedéstörténetből „feleltette” a vállalkozó kedvű nézőket... Természetesen az ajándék nem maradt el.

A nyílt nap azonban nemcsak szórakoztató, ismeretterjesztő programot is kínált, az érdeklődők – szakemberek „idegenvezetése” mellett – bejárhatták a járműtelepet, sőt a szerelőaknából megtekinthették a villamosokat alulnézetből.

A villamosbarátok legnagyobb örömére, két UV-szerelvény is forgalomba állt, a Moszkva tér és a kocsiszín között szállították az utasokat, 58A jelzéssel – így emlékeztetve, az egykor errefelé közlekedő zugligeti 58-as járatra.



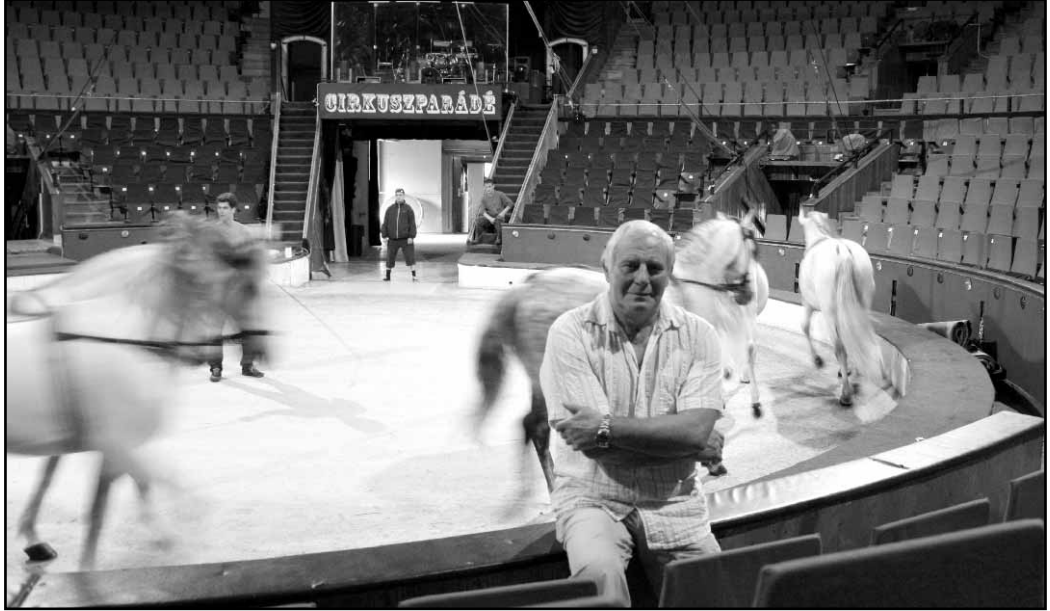
„EGY CIRKUSZKOCSIBAN SZÜLETTEM”

utazni jót

Beszélgetés Kristóf Istvánnal, a Fővárosi Nagycirkusz igazgatójával

A cirkuszigazgatói irodában beszélgetünk, ami panoptikumnak is beillik. Falait százötven évre visszamenőleg díszítik a cirkuszművészet világhírű magyar sztárjainak plakátjai, fotói, és a sort *Kristóf István* édesapjának, *Christoph* erőművésznek a képe zárja. Kristóf István mostanság ugyan tisztviselő, de Jászai Mari-díjas, érdemes művészként neve az artisták között ma is fogalom!

pályámat nagyban meghatározta, hogy a családom igazi cirkuszdinasztia. Már dédnagypám is artista volt, édesanyám családja is cirkuszművészetből élt és én 1941-ben szinte szó szerint egy cirkuszkocsiban születtem Keszthelyen, mert akkor éppen ott turnéztunk. Édesapám világszám volt: erőművészként Európa valamennyi jegyzett cirkuszában fellépett, de sokoldalúságát bizonyítja, hogy állatidomársággal is foglalkozott. Az ő nevéhez fűződik az Aida nevű elefánt híres száma, melyben az állat esztétiként egy önként jelentkező nézőt szabályszerűen megbö-



„édesapám világszám volt: erőművészként Európa valamennyi jegyzett cirkuszában fellépett”

rotvált. Általános iskoláim elvégzése után természetes volt, hogy tanulmányaimat a magyar cirkuszművészet legnagyobb pedagógusa, Baross Imre által vezetett Artista-képzőben folytattam. Mindig légtornász szerettem volna lenni, és tanáraim felfedezték ez irányú tehetségemet. Édesapám ragaszkodott ahhoz, hogy állatidomár legyek és kijelentette, ha én repülőszámokkal kívánom keresni a kenyeremet nagykorúságom után, leveszi rólam a kezét, menjek világgá és éljek meg a saját tehetségemből. Ez így is történt: összeálltam két artistaképzős társammal, és megalakítottunk egy csoportot, mely szerencsénkre világsikerű lett. 1958-tól léptem föl légtornászként az akkor még létező utazó magán-cirkuszban. Ebbe az épületbe 1960. május 1-jén léptem be először artistaként egy akkori műsorba, és a cirkuszművészeti karrierem ezzel elkezdőd-

ött. A következő 28 évben, változó felállításban több légtornász számmal jártam be a világot, és mondhatom, hogy a Hunor csoport nevét megismerték Tokiótól Montrealtig mindenhol. A világ „artistaemlékezete” három magyar számot jegyzett meg napjainkig: Simon Tibor légtornászt, a Váradi csoportot és a Hunor légtornász csapatot, melynek tagja voltam. Feleségemmel is a cirkuszban ismerkedtem meg, ő akkoriban a híres Sallai artista dinasztia tagjaként egy perzs számmal turnézott (a perzs egy fém rúd, mely általában legalább négy méter magas és ennek a tetején végez az artista nehéz mutatványokat). Ezután életünk nem csak otthon volt közös, de a manézsban is. Én megtanultam „untermannkodni”, vagyis én tartottam a perzs rúdját, amin az asszony dolgozott.

Egy németországi turnén bekövetkezett szerencsétlen baleset miatt abba kellett hagynom az aktív artista életet. A feleségem életveszélyes sérüléseket szenvedett egy előadáson, nekem a gerincem sérült. 1988-ban a Magyar Cirkusz és Varieté Vállalat igazgatója felkért, hogy vállalnám-e a Fővárosi Nagycirkusz igazgatói tisztjét. Azóta vezetem ezt az intézményt, és büszke vagyok arra, hogy túlélünk minden anyagi megszorítást, és életben tartjuk a legősibb műv-

szet magyar vonulatát. Az általam létrehozott, évente szervezett világhírű cirkuszfesztivált a világban együtt jegyzik a monte-carlóiival, és fellépnek nálunk a világ leghíresebb artistái.

Ami a közösségi közlekedést illeti, van személyes élményem. Kissrác koromban az általános iskolát a zuglói Erzsébet királyné

„fiatalember maga miért nem megy artistának?”

útján végeztem, és az akkor még a Városligetet átszelő 25-ös villamossal utaztam minden nap a cirkuszig szüleimhez. Mivel ez elég ritka járat volt és én nem szerettem várni, bizony nagy sprinteket vágtam le, ha megláttam, hogy indulni készül a „tuja”. Egyszer az történt, hogy a végállomásra már kigördült a villamos, én a járdán futottam a viszonylag lassú jármű után, és a nyitott ajtajú régi kocsiba kb. három métert repülve fejfel érkeztem. A peronon elkaptam a kapaszkodót, és a kalauzt már talpon fogadtam. Ő rám nézett és így szólt: fiatalember maga miért nem megy artistának?

-sg-

Tarlós István, a Fidesz fővárosi képviselőcsoportjának vezetője nem mindennapi beszélgetőpartner. Kemény, határozott, markáns véleménye van nagyon sok, a BKV-t is érintő kérdésben, de ha zenéről és főleg a Stones muzsikájáról van szó, egészen más ember lesz belőle.

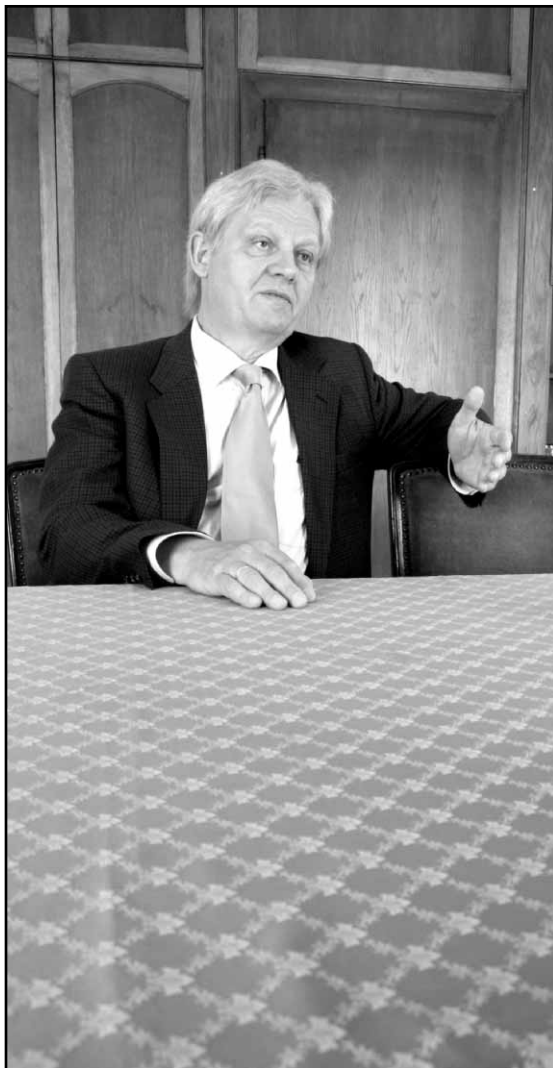
BUDAPEST, POLITIKA ÉS MINDHALÁIG ROLLING STONES

Frakcióvezető úr, Ön a rendszerváltás óta politizál a fővárosban és korábban Óbudán mindig jó munkakapcsolatot ápolt a baloldallal. Mi nek volt ez köszönhető?

16 év sok idő, mégis ha visszagondolok erre az időszakra, csak azt mondhatom, hogy ott mi működtetni akartunk, nem ideológiai, vagy politikai vitákat folytatni a pártokkal, esetleg a képviselőkkel. Ennek köszönhetően jól ment a közös munka, fontos kérdésekben mindig meg tudtunk egyezni, nem kellett folyamatokat leállítani azért, mert politikai téren valamilyen nem egyezett a véleményünk. Budapesten sajnos ez nem így működik, itt sokkal erősebb a politikai megosztottság.

Véleménye szerint ez a probléma mennyiben befolyásolja a BKV működését, vagy fejlődését?

Természetesen nagyon negatív hatással van rá. Budapesten a közösségi közlekedés fejlesztése kulcsfontosságú, mert enélkül nem lehet egy modern nagyvárost emberi módon „üzemeltetni”. A legfontosabb lenne az eddig csak szavakban létező közlekedési szövetséget létrehozni, és valóban jól is működtetni. Ez véleményem szerint nem is lenne túl bonyolult. A szövetség végre felszámolná a párhuzamosságokat, ezzel csökkentené a költségeket, lerövidülne az átszállások ideje is.



Jobban ki lehetne használni a szerződéses járatokat, és a BKV-t érdemes lenne egy holdínggá alakítani, amelyben pontosan megvizsgálják, hol termelődik nyereség és hol

veszteség, hogyan kell kezelni a veszteséget. Fontos lenne, hogy a metróköltségeket is elkülönítsék. Egyébként, ha egy valóban piaci alapokon működő cég ekkora veszteséget termelne, már felszámolták volna.

A szakértők szerint a közösségi közlekedés üzemeltetése elsősorban nem nyereségorientált tevékenység.

Az lehet, de nem kötelező milliárdos veszteségeket termelni, miközben folyamatosan emelik a jegyárakat, a Paraméterkönyvet először pénzügyi és nem közlekedésfejlesztési alapon akarják átalakítani, előbb hatmilliárdos megtakarítás, aztán csak három, majd már csak egymilliárd. Ideális esetben a közösségi közlekedés támogatása egyharmad-egyharmad-egyharmad arányban oszlik meg az állam, a főváros és a közlekedési vállalat között. Nálunk a költségek több mint felét az állam adja. Itt látszik, hogy ebben az esetben a fővárosi vezetés a sáros, nem is az állam. Ami még gondot okoz, hogy a menedzsment egy része politizál, s ez megengedhetetlen egy közszolgáltatást végző cégnél, mint ahogy az is, hogy titkoszobát üzemeltessen a cég. Erre nincs magyarázat.

Mi kellene ahhoz, hogy ez a véleménye szerint negatív irány megváltozzon?

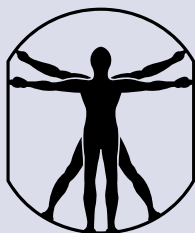
Szemléletváltás lenne a legfontosabb. Emberei és kétoldalú kommunikáció, nem pedig üzengetés és politikai sárdagasztás.

Mit tesz akkor, amikor egy kicsit megszabadul a politikai problémáktól?

Nagyon szeretek olvasni, és zenét hallgatni. Két nagy kedvencem Verdi és a Rolling Stones, utóbbi már 1963 óta. A mai napig emlékszem, milyen erővel hatottak rám és ez az érzés több mint 40 éve alig csökkent. -gm-

AZ EGÉSZSÉGECENTRUM TERMÉSZETGYÓGYÁSZATI SZOLGÁLTATÁSAI

Szemtorna tanfolyamok, illetve egyéni foglalkozások alkalmával személyre szabott látásjavító gyakorlatokat tanítunk, amelyek segítenek távollátás, rövidlátás, „öregszeműség” tompalátás és kezdődő szürke hályog esetén.



A mozgásszervi és allergiás panaszokat, kivizsgálás után a leletek birtokában alternatív gyógymódokkal akupresszúra, akupunktúra, vagy homeopátia kezeljük. A dohányzásról való leszoktatás fül-akupunktúrával történik.

Bejelentkezés: **06-1-323 0030** – Dr. Balázsovcics Ágnes
Cím: **VIII. Győrffy István u. 12.** (Népligettől 1 percre)

ÚJABB VILÁGMÉRETŰ JÁRVÁNY VÁRHATÓ

Cikksorozatunkkal szeretnénk felkelteni figyelmüket, bemutatni a múltat a jelent és a jövőt, és hogy hogyan védhetjük meg egészségünket influenzajárvány idején.

A MÚLT

A huszadik században a három legnagyobb világméretű influenzajárvány (pandémia) sok millió ember megbetegedését és halálát okozta. Ismeretes, hogy az évenkénti influenzajárványok (epidémia, endémia) a helyi lakosság 5-15%-át érintik, ugyanakkor pandémiák esetén ez a százalékos arány lényegesen magasabb, 25-50%. A huszadik századi pandémiákban a megbetegedettek 2-20%-a halt meg. A legtöbb halálos kimenetelű eset 1918-ban fordult elő, egyesek szerint ez a szám elérte az 50 milliót. Ebben a járványban döntően előzetesen egészséges fiatalok haltak meg, influenzavírus okozta tüdőgyulladásban. Az 1957-es ún. ázsiai járványban és az 1968-as ún. hong-kongi pandémiában közel sem haltak meg olyan sokan, de a megbetegedési ráta így is enormisan magas volt, döntően az idősek körében.

A pandémiákban bekövetkezett halálozásra a legbiztosabb adatok az Egyesült Államokból állnak rendelkezésre. Ezek szerint:

1918-ban 500.000-en,
1957-ben 60.000-en,
1968-ban 40.000-en

haltak meg influenza vagy szövődmiény miatt (ezek a számok egyben jól mutatják a pandémiák súlyosságát is).

AZ INFLUENZA A VÍRUS SZUBTÍPUSAI

Minden influenza A vírus rendelkezik egy H (hemagglutinin) és N (neuraminidase) antigénnel. Jelenleg 16 hemagglutinin és 9 neuraminidase ismeretes. Az is köztudott, hogy az influenza A vírusok a felületükön található 2 antigén alapján szubtípusokba sorolhatóak. Matematikailag tehát 144 variáns (szubtípus) létezhet. Az eddigi

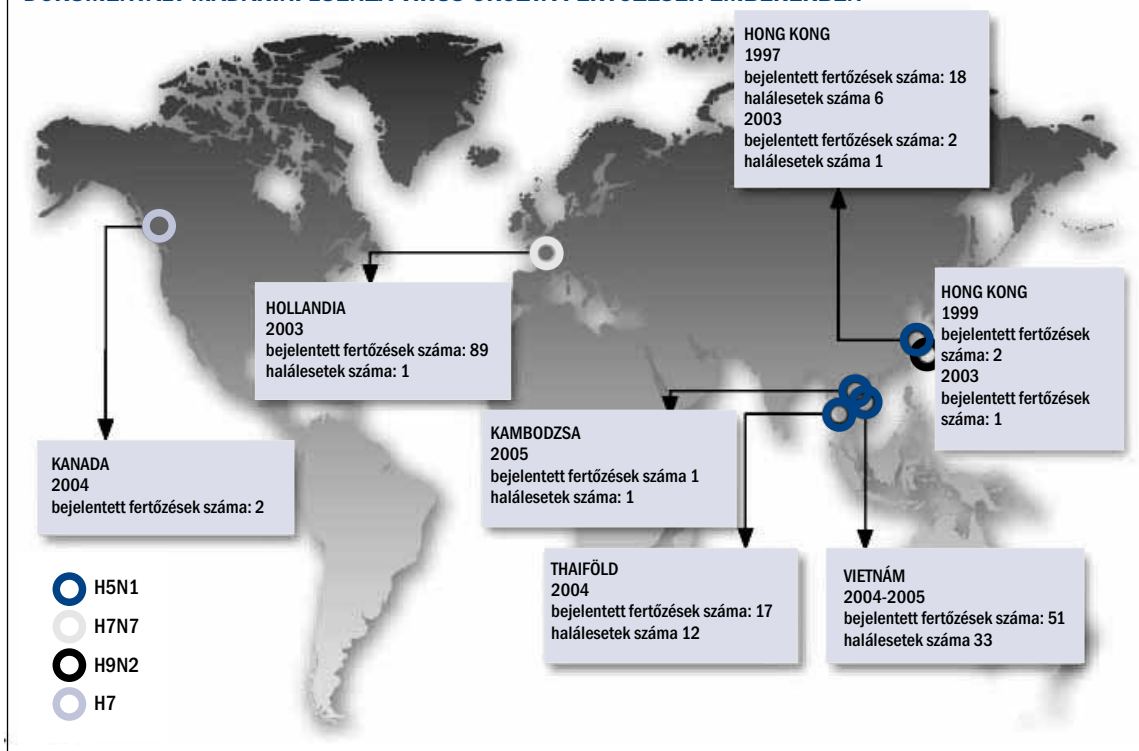
tapasztalatok azt mutatták, hogy valahányszor akár a H, akár az N antigénben alapvető változás történt, s új antigén jött létre, pandémia alakult ki. Az 1918-as pandémiáról biztos tudjuk, hogy azt influenza A H1N1 szubtípus okozta, az 1957-es világméretű járványt a H2N2 és az 1968-as hong-kongi pandémiát a H3N2 variáns.

EGY ÚJ INFLUENZA PANDÉMIA KIALAKULÁSÁNAK FOLYAMATA

A közelgő újabb pandémia veszélye kb. 10 évvel ezelőtt kezdett ismét felerősödni. En-

vélük, hogy minimális az esélye annak, hogy az említett H5N1 A vírus önmagában az igazi veszély, ugyanakkor valamennyi világméretű járvány kórokozója Délkelet-Ázsiából indult ki, és a pandémia lezajlása után ott is tűnt el. Éppen ezért reagált a világ érzékenyen a Kínában kezdődött csirke-madár-ember influenzára. Ehhez még hozzájárult az is, hogy ez a H5N1 cirkuláló vírus nagyon sok állatot betegített meg, pusztított el és genetikailag is más, mint a korábban izolált H5N1 vírus. A félelmet az is gerjesztette, hogy ez a vírus és valamelyik emberben előforduló influenza A törzs például a

DOKUMENTÁLT MADÁRINFLUENZA VÍRUS OKOZTA FERTŐZÉSEK EMBEREKBN



nek az volt az alapja, hogy a madarak influenzavírusa (influenza A H5N1) az elmúlt években embereket is megbetegített (1997-ig ez nem volt ismeretes). Bár a statisztikai adatok azt mutatták, hogy az átterjedés veszélye nem túlságosan jelentős (több mint 200 megbetegedésről van biztosan tudomásunk), azonban a megbetegedettek több mint fele meghalt.

Joggal merül fel az a kérdés, hogy reális veszély-e egy újabb pandémia kitörése? Egyet lehet érteni mindazokkal, akik úgy

kínai disznóban esetleg képes átalakulni olyan influenza A vírussá, mely abszolút új variáns. Ezzel az esetlegesen kialakuló új influenza A vírussal szemben szinte senki sem rendelkezik védőjellegű antitestekkel, vagyis reális veszélyként kell kezelni az elmúlt 10 év megismert eseményeit.

(A cikk következő számunkban folytatódik.)

BKV Zrt. Influenza Pandémiás Team

KEVÉS VOLT, DE ELÉG

Hajszálon múltott a BKV Előre NB II-es futballcsapatának másodosztályú tagsága. Az együttes a 13. helyen végzett, egy ponttal menekült meg a kieséstől. Borotvaélen táncoltak az előrések, az utolsó 90 perc döntött: a Bőcs ellen 0–0-ás döntetlent játszottak idegenben, ezzel párhuzamosan az Orosháza kikapott a Kecskemét otthonában. A csapat Gergely Károly vezetésével biztosította a bennmaradást. A szakember 9 fordulóra a bajnokság vége előtt, a 21. forduló után Rácz Lászlót váltotta a kispadon. Noha Rácztól nem sikertelen meccs után váltak meg, előtte a csapat zsinórban ötször veszített vele. Hogy miért Gergelyre esett a választás? Amikor Rácz sorsa megpecsételődött, a vezetőség olyan szakembert keresett, akinek egyrészt van edzői tapasztalata, másrészt kötődése a klubhoz. Gergely a nyolcvanas években 11 évet húzott le az Előréből, nyolcat játékosként, hármat trénerként, később első- és másodosztályú csapatokat is edzett.

Mielőtt a szakember átvette az együttest, egyszer látta „élesben” a fiúkat. „Elsődleges feladatomban azt tartottam, hogy stabilizáljam a csapat védekezését, különös tekintettel arra, hogy sok gólt kapunk rögzített játékhelyzetekből. Azt is tudtam, hogy ilyen rövid idő alatt nem lehet csodát művelni, de sikerült motiválnom a játékosokat.” Gergely elmondta, ahhoz, hogy a következő bajnokságban ne legyenek kiesési gondjaik, minden csapatrészben szükség van frítésre, 5–6 játékost kellene igazolni, még akkor is, ha tudja, a klub

nem dúskál az anyagi javakban. „Egy ilyen hagyományokkal rendelkező egyesületnél nem lehet cél a kiesés elkerülése, stabil középcsapattá kell, hogy váljon.” Ehhez a szakvezető szerint 60–65 százalékos teljesítményre lenne szükség.

Gergely Károlytal a BKV Előre 2010-ig kötött szerződést, a tréner akkor lenne nyugodt, ha fiatal, ütőképes együttest sikerülne kialakítania, amely legalább a 8. helyen végez. „Szeretném a támadófutballt előtérbe helyezni, mert amikor még én itt játszottam, a hazai meccseinkre nem csupán száz szurkoló látogatott ki. Ha jó a futball, híre megy a vállalatnak belül, emlékszem, amikor előré voltam, az első dolog, amiről beszéltünk, az a csapat hétvégi bajnokija volt. Kicsit több propaganda is kellene, plakátok, hírek a csapatról.” Mi megígérhetjük: ha a fiúk lendületesek lesznek, mi mozgásban leszünk a csapatot illetően...



MEGFIZETHETETLEN HARMÓNIA

A természetjáróké az egyik legnagyobb hagyományokkal rendelkező szakosztály az egyesületen belül. Éppen megjelenésünk idején 13 fő vesz részt a vasutas természetjárókkal közösen a VTSZ 54. Országos Találkozóán. Az összefüggés tulajdonképpen a tavaszi időszak lezárása. A szakosztályi rendezvények a március 15-i túrával kezdődnek, évtizedes hagyomány, hogy ilyenkor a '48-as forradalom egyik emlékhelyére látogatnak. A tavaszköszöntő túra színhelye évenként változik, ez évben a Normafa környéke volt. Az egyik legkedveltebb a Dubicz József-emléktúra, ennek időpontja április vége. A természetjárók ilyenkor a kisirtáspusztai turistaházhoz kirándulnak, korábban a kulcsosházát elsősorban Dubicznak köszönhetően 30 évig bérelte a BKV ELŐRE SC. Az ősz kiemelkedő programja október 23-a környékén a BKV csillagtúra. A decemberi szakosztályi rendezvények az elmaradhatatlan Mikulás-túrával indulnak, az évet szilveszteri túrával zárják. Skarupa Piroska a szakosztály vezetője elmondta, három csoport szervezi éves program szerint a túrákat: a Bakancsos, a Cin-bora és a Központ. A

csoportok taglétszáma 70, 90, illetve 40–50 fő között mozog. A Bakancsosok a Dél-pesti telephelyről, a Cin-borák a cinkotai buszgarázból verbuválódnak, a Központ csoportnak nincs kimondott bázisa. A mintegy 200 főnyi összlétszám kétharmada BKV-dolgozó. Egyébként a tagság harmadáról mondható el, hogy rendszeres túrázó, általában szombatnapként kerekednek fel, de a nyugdíjasok szerdánként is összejönnek.



Ezek a túrákon a táv általában 10–15 km, de többnapos kirándulásokat, illetve túrákat is szerveznek. A tagok jelentős része vesz részt különböző teljesítménytúrákon és túramozgalmakon. Valamennyi csoport szakképzett túravezetőkkel vág a természetnek.

Szabó László túravezető 41 éves, 1985-ben lett a vállalat alkalmazottja, a Szépilona kocsiszin gondnokságán dolgozik fűtőként, korábban kertész volt. Már fiatal kora óta a Börzsöny szerelmese, 2003-ban végezte el a bronzjelvényes túravezetői tanfolyamot, azóta a Bakancsos csoport egyik „vezére”. Kedvenc kirándulóhelyei a Prédikálószték és a Rám-szakadék környéke, de – a Börzsöny mellett persze – a Bakonyt is jól ismeri. A természetjárás mellett régi szenvedélye a fotózás és a zenehallgatás, s két kedvtelését össze is társította: zenés fotómontázsokat készít. Digitálisan készíti képeit, kedvenc zeneszerzői Bach és Vivaldi, de Demjén Ferenc számai is gyakran megszólalnak zenei aláfestésként. Szabó szerint évről-évre csökken a létszám, főleg a fiatalokat hiányolja a kirándulásokról, igaz, elismeri, a sportjellegű túrákon már jobb az összkép. „A természetjárás alapja” – vallja. Gyorsan tegyük hozzá, ha valaki zenés montázsait nézi, rögtön úgy érzi, a túrabakancs után kell nyúlnia. Az éves tagsági díj 1600 forint, diákoknak és nyugdíjasoknak a fele. Az szinte biztosan állítható, rohanó világunkban ilyen olcsón sehol sem mérjük a harmóniát.

rejtvény

A kérdés roppant egyszerű: Mi volt a beceneve a képen látható, ZIU 5-ös trolibusznak? Könnyítésként három lehetőséget kínálunk. A megfejtéseket július 18-ig szíveskedjenek eljuttatni a Mozgásban magazin szerkesztőségébe (1980 Bp. Akácfa u. 15. V. 520.) vagy a mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre.

1. Bengáli
2. Szuszi
3. Hruscsov

Előző havi rejtvényünk helyes megfejtése: Ikrék, mivel a képen látható jármű a B.L.V.V. 21-22-es pályaszámú villamos ikerkocsi, melyet 1911-ben gyártottak a Ganznál, ikerkocsivá átalakította a B.Sz.K.Rt. Pesti (Aréna úti) főműhelye az 1930-években. 1000 forintos étkezési utalványt és BKV-s ajándéktárgyat nyert: **Bodnár Éva** (e-mail), **Kerekes Jánosné** (Budapest, Pannónia út), **Kovács László** (Budapest, Marosvásárhely u.). A nyeremények szerkesztőségünkben vehetők át! Gratulálunk!



MOZGÁSBAN a Neten

Magazinunk már az Intraneten (<http://salamon/C14/magazin/> címen) és az Interneten (www.bkv.hu) is olvasható!

A BKV ZRT. KÖNYVTÁRÁNAK NYITVATARTÁSA

Székház

(Akácfa utca 15.) 200/A szoba

Hétfő-szerda: 8.00-15.00

Csütörtök: 13.30-15.00

Péntek: 8.00-13.00

Kőér utca

63. szoba

Csütörtök: 7.30-11.30



A könyvtárban szakkönyvek, külföldi és magyar folyóiratok valamint szépirodalom egyaránt megtalálható.

A könyvtár használata ingyenes.

HITELEK!

Jutalékmentes ügyintézés. Több mint **23 bank** hitelajánlatai egy helyen! Személyi hitel, jelzálog. Jelzálog kiváltás kedvezőbb kamatozásúra, lakásvásárlás **0 Ft önerővel**.

Hívja partnerünket!

SZÚCS SÁNDOR 7 es gyors

e mail: sandor.szucs@benkspartner.hu

benks

a bankvilág idegenvezetője

Tel.: 06-70-369-70-22

Kedves Játékosunk! A nyereménysorsoláson való részvétel és a nyeremény átvételének feltétele, hogy megadja nevét és teljes címét vagy elektronikus elérhetőségét. Az adatokat a sorsolást követően a nyertes értesítésére használjuk fel, melyet a Mozgásban Magazinban jelenítünk meg (név, település és közterület neve vagy e mail megjelöléssel). A nyeremény átvételét követő 1 héten belül a személyes adatokat töröljük. (Adatvédelemmel kapcsolatos kérdéseit szívesen fogadjuk az adatved@bkv.hu e mail címen.)

**Július
elsején
megjelenik a**

Veterán

oldtimer magazin következő száma

Leletmentés – Henderson Model I (1912), Model KJ (1931), Fából vasparipa, 424 es famozdony modell, Cseppségben az erő – Mini Mk IV.

Magazin – Mindenre nyitottan, a kabriózás

Rekorderek V. – Titánok alkonya – Cobb és Eyston

Tudósítás – Zsigával a szőlőbe, 20. Nueneni Stabilmotoros

találkozó, Pöfögő kórus – mezőgazdasági gépek éves muestrája

Szerkesztőségi flotta – Négykerekű háziszárnyas

A **MOZGÁSBAN** Magazin és az **INDÓHÁZ** közös játéka

Melyik költő lakott a Ferencvárosi pályaudvar közelében?

a.) Ady Endre

b.) József Attila

c.) Szabó Lőrinc

A helyes megfejtők között egy darab fél éves Indóház előfizetést sorsolunk ki. A megfejtéseket a Mozgásban Magazin címére várjuk július 18-ig.

AZ INDÓHÁZ JÚLIUSI SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL:

Elködült vasútvonalak: a múlt nyomában Baja és Dunapataj között

Látogatás az európai nagysebességű vonatok gyártójánál, az Alstomnál

Az ország fordítókorongja: Budapest Ferencváros pályaudvar

Negyven éves a BKV, összeállítás

Hegyek között, völgyek között: a fővárosi gyermekvasút hat évtizede

Modellvasút: miniatűr wunderland

SUDOKU

			5		1			
	1	4		7	8		6	
		2		4	3			
			7	6				
1	4				2	6		
					5	3		
4	7	1	9			2	5	
9		8	3	5				
	5			2	4		7	

Kaposvár csendes kertvárosi részén, zöldövezetben 90 nm es kertesi családi ház külön bejáratú 2x1 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, kamra lakrészekkel, melléképületekkel, garázzsal, szép állapotban 16,5 M forintért eladó. Érd.: 82/435 258, 70/518 3090 karpattijulika@msn.com

Eladó a XI. kerületben, Albertfalván egy 155 négyzetméteres telken, 110 nm es, felújításra szoruló kertesi családi ház, melléképületekkel. Érd.: 30/579 5262

Keresek Bp. XVII. kerület és a Balaton északi partján közepes méretű amerikai konyhás családi házat garázzsal, tulajdonostól, reális áron. T.: 20/99 66 392.

Keresem a Fővárosi autóbusszközpont 75 éve című könyvet. Szabóky Péter 20/356 39 23

Nolan N40 es M es (56 58 as fejméretre) méretű, használt, nyitott, fényes fekete bukósisak eladó. Nem kivehető belésű, keveset használt, hibátlan plexivel és csattal. Ár: 17.000 Ft. Érd.: 30/992 1340

apróhirdetés

Eladó a VI. Római utcában, a MÁV kórháznál egy 76nm es, 2,5 szobás, erkélyes, felújítandó világos lakás. Irányár: 18,9 M. Érd.: 70/273 0267

Vennék kardot, bajonetett, rohamcsákot, katonai egyenruhákat, kitüntetést, emléktárgyat valamint régi pénzt. Tel: 20/459 9132 vagy 251 70.

A Kreadance tánciskola felvételt hirdet. Edzési időpontok: kedd péntek, a fellépő csoport számára 16.00 18.00, az utánpótlás csoport számára 17.00 19.00. Helye: IV. kerület, Árpád út 5. Érdeklődni lehet: 20/367 04 02, 30/243 86 00.

Egészségügyi okok miatt sürgősen eladó, Nagykátán egy 100nm es, 3 szobás családi ház, belső felújításra szorul. Nagy telekkel, melléképületekkel. Irányár : 10Mft. Érdeklődni: Csekla József 30/341 9557 telefonszámon este. Cím: 2760, Nagykáta Kiss Ernő u. 19

Április 1 től XVII. kerület Kaszáló lakótelepen, parkra néző /buszmegálló közeli/ csendes, első emeleti 54 nm es, 2 külön bejáratú szobás, erkélyes lakás 2 fő vagy házaspár részére kiadó, 50.000 ft. + rezsi. T: 20/9916 3331 .

AUDI 100 2.0 szívódieszel, 1989 es kombi, alufelnikkel, jó gumikkal, vonóhoroggal, kp i zárral, toltetővel, CD+erősítő +mélynyomóval, 2009.12. hóig vizsgáztatva, törzskönyvvvel, tulajdonostól, garázból, megkímélten eladó. 660.000 Ft. Érd.: 20/535 8162, fradika66@freemail.hu

Somogyegresen, Siófoktól 40 km re eladó vagy elcserélhető egy 85 nm es családi ház, benne fürdő, étkező, zárt veranda, kamra. Villany, víz, telefon, kábelTV, gázcsanak van. A terület 1079 nm, szőlő és gyümölcsfák, gazdasági épületek vannak. Irányár: 3 M. Érd.: 266 18 06.

Eladó a József Attila lakótelepen, a Pöttyös utcai metróállomástól 2 percre egy 58 nm es, 1+2 fős szobás, étkezős, gardróbos szobás, erkélyes, távfűtéses, 8. emeleti panellakás. Irányár. 13,5 M. Érd.: 06 20 490 0513 vagy házi 11 209.

Kiscicák július közepétől szertő gazdát keresnek. Tel.: 06 70 238 8158 szilviakarpatti@freemail.hu

Eladó vagy elcserélhető Budapesttől 40 km re, Pilisen egy 1436 nm es zártkerti iné gatlanon álló 40 nm es szoba konyha fürdőszobás ház. Víz, villany, gáz van, gyümölcsfákkal és melléképülettel. 5,3 millió Ft. Érd: 20/999 79 32, 20/985 90 27. Magyar János

Autóbusz rendelés belföldre és helyben (Budapest és XVII. ker.). 3 10 főig klímás kisbusz gépkocsivezetővel. BKV soknak és BKV nyugdíjasoknak kedvezmény. T.: 20/99 66 851.

XVII. kerületben, különálló lakrész bútorozottan egy fő vagy egy pár részére június 1-jétől, hosszútávra kiadó. Érd.: 20/382 1057.

Eladó a VI., Szondi utcában Hősök teréhez és Városliget közelében egy 1 szobás +állandó riás, egyedi fűtésű, alacsony rezsiű, emeleti, jó, állapotban lévő lakás. Irányár: 10,8 M Ft. Tel.: 30/271 02 35

Budakeszin, a Makkosi úton eladó két különbejáratú (akár egyesíthető) egymás melletti telek, hozzávetőleg 500 négyzetméter. Tele gyümölcsfákkal, szép panorámával, szoba konyhás közeppel. Víz, gáz, villany, bekötve. Irányár: 38 M. Érd.: 3210 890, 20/424 8780

A Mátra lábánál, Adácson frekvenciált helyen építési telek eladó. Ár: 850.000 Ft. Tel: 06 20 496 9084.

Autós gyermekülés (Safety Baby) 0 18 kg ig, több fokozatban dönthető, megkímélt állapotban, 9000 ft ért eladó. Tel.: 06 70 238 8158 karpattijulika@msn.com

Suzuki Swift 1,3 GLX 2000 es évjáratú fekete, 5 ajtós megkímélt állapotban 120e km rel eladó. Extrák: központi zár, riasztó, elektromos tükör, alufelni. Irányár: 600.000 Ft. Érd: 06 30/855 5531

TÓTH ZOLTÁN AUTÓSISKOLA

ELMÉLET: 15.000 Ft helyett **10.000 Ft**
VEZETÉSI ÓRA: 2.000 Ft helyett **1.500 Ft**

A tanfolyamok folyamatosan indulnak!

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ:

VII. Wesselényi 73. (Rottenbiller u.- hoz közel)
20/323-4688 (bármikor hívható),
I/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

a BKV dolgozói és családtagjaik részére kedvezmény



OKÉV 01-05-66-04

**Lapunkat rendszeresen
szemlézi Magyarország
legnagyobb médiafigyelője az**



»OBSERVER«

CSOKONYAVISONTA

A Gyógy-és Strandfürdő üdülőtérületén várjuk kedves vendégeinket hét apartmanból álló 18 férőhelyes apartmanházunkban ill. a 2 - 10 férőhelyes önálló nyaralóházainkban. Étkezést kívánás szerint biztosítunk. A Gyógy- és Strandfürdő területén 8 különböző hőfokú és funkciójú medence vehető igénybe. A gyógykezelések minimális térítési díjjal, szakorvosi beutalóval is igénybe vehetők. Szállásdíjak: 2.700-4.500 Ft/éj/fő. Nyugdíjasoknak 7 éjszaka ebéddel és vacsorával 35.000 Ft/fő. BKV dolgozóknak és családtagjaiknak kedvezmény. Üdülési csekk, egészségpénztári és étkezési utalvány elfogadó hely. Kérésre részletes tájékoztatót, prospektust küldünk.

Információ : Katz Kft Tel.: 06-30-3399-834
www.csokonya.hu

AKCIÓS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

Igényes, új villában hét éjszaka félpanziós ellátással. Az üdülő tíz kétágyas szobával rendelkezik (minden szobához saját fürdőszoba tartozik). Az ár tartalmaz hét reggelit (bővített, kontinentális) és hat vacsorát (kétfogásos). Turnusváltások vasárnaptól vasárnapig.

Árak:

Előszek: 2008.03.23. 2008.06.01. 25.900.Ft/fő,
Főszek: 2008.06.01. 2008.06.29. 29.900.Ft/fő,
2008.06.29. 2008.08.24. 35.900.Ft/fő,
Utószek: 2008.08.24. 2009.04.12. 23.900.Ft/fő.

Az ár nem tartalmazza az idegenforgalmi adót, amely 18 és 70 közötti vendégeinkre vonatkozik, éjszakánként 300 forint fejenként. Aktív BKV dolgozók és családtagjaik részére szolgáltatásunk árából 5% kedvezményt biztosítunk, ha van érvényes telepbelépőjük. Üdülési csekk és egészségpénztár elfogadóhely (OTP, MKB, K&H, Vasutas, Honvéd, Erste, Posta, Tempo, Uniqua, Dimenzió).

Bejelentkezés: BALOGH JÓZSEF. T: 06 30 856 4990, www.deluxvilla.hu

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja

www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu

2008. május • Főszerkesztő: Zelenák Tibor • Szerkesztőség: 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15.

Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 119-40, 12-024, 111-84, Közvetlen szám 342-7167 • mozgasbanmagazin@bkv.hu

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

Nyomdai munkálatok: Grafika Press Zrt. 1106 Bp. Jászberényi út 55, Felelős vezető: Gampel István vezérigazgató



Galambok gyülekezője a Boráros téri HÉV végállomáson

FÉNYKÉPEIKET TOVÁBBRA IS VÁRJUK A mozgasbanmagazin@bkv.hu CÍMRE, VAGY A SZERKESZTŐSÉG CÍMÉRE, A LEGJOBBAKAT KÖZÖLJÜK A HÓNAP KÉPE ROVATBAN!

SPORTVARÁZS A MARGITSZIGETEN

Budapest egyik legjelentősebb sportrendezvénye azért is különleges volt idén, mert négyéves történetében most fordult elő először, hogy a Nyári Olimpiai Játékok évében rendezték meg. Márpedig ilyenkor mindig több szó esik a sportról. A június eleji háromnapos Szigeti Sportvarázs pedig arra nyújtott lehetőséget, hogy ne csak beszéljünk róla, hanem műveljük is.

A rendezvény már nemcsak a budapestieknek, de a vidéki és a külföldi vendégek-

nek is komoly vonzerőt jelent. Ezt bizonyítja, hogy több mint negyvenezen látogattak ki a szigetre sportolni, pihenni, szórakozni. A hatvan sportágot – köztük olyan különleges műfajokkal, mint műugrás, hüllőlovaglás, sárkányhajózás és bűvárúszás – bárki ingyen próbálhatta ki, ami azért is fontos, mert sokaknak csak itt és így van lehetőségük erre. Ha valakinek ez mégsem lett volna elég, a kétszázhusz műsorból akár harc- vagy táncművészetet is tanulhatott. A rendezők figyeltek arra is, hogy a fiatalok és a kisgyermekes családok mellett az „Egészségsszigeten” a nyugdíjasok, és a fogyatékkal élők is megtalálják a számukra izgalmas programokat – a férfiakat pedig az Álomautó kiállítás legszebb darabjai várták.

Az olimpia jegyében még nagyobb érdeklődés övezte válogatott



sportolóinkat. Pulai Imre és Novák Ferenc kenusainkra, Magyar Zoltán tornászra, Kovács Antal cselgáncsozóra, Kárpáti György vízilabdázóra, Dunai Antal labdarúgóra, Czene Attila úszóra, Gyulai Zsolt kajakosra, Németh Angéla atlétára és Kovács Kokó István boksizlóra nagyon sokan voltak kíváncsiak, ők pedig készséggel és kitar-
tóan válaszoltak a rájuk záporozó kérdésekre.



LEGYEN EGY ÉVRE ZSIRÁFTULAJDONOS!

A Zsiráf Magazin immáron 14 éve Magyarország legszínvonalasabb és legszínesebb ifjúsági lapja! Most egy évre az öné lehet!

3000 Ft helyett kedvezményesen 2500 Ft-ért előfizetheti a legjobb 12-20 éves korosztálynak szóló újságot gyermekének, családjának! Divat, zene, tudomány, pályázatok, pletyka, poszter, angol, német, olasz és orosz nyelvű oldalak, és még több számtalan érdekes hír a nagyvilágból.

Engedje be lapunkat az életébe: legyen saját Zsiráfja!

Az előfizetéshez vágja ki és küldje be szerkesztőségünkbe az alábbi megrendelő kártyát:

**Megrendelem a Zsiráf Magazint egy évre
kedvezményes áron 2500 Ft-ért.**

Név:

Település:

Utca és házszám:

Irányítószám:

E-mail:

A Zsiráf szerkesztőség címe:

Két Zsiráf Kft.

Budapest, 1036. Lajos utca 42.



Zsiráf
diák magazin



NYERŐ AJÁNLATOK A DÉLPEST AUTÓHÁZNÁL!

 Opel Astra Classic 2.499.000 Ft-tól	 Chevrolet Spark 1.699.000 Ft-tól	 Fiat Grande Punto 2.299.000 Ft-tól	 Kia Ceed 2.999.000 Ft-tól
--	---	--	--

**...és a JOKERÜNK
Plusz garancia ajándékba!**

Részletes felvilágosítás Márkakereskedésünkben.

Kedvező hitelek, akár kezdőbefizetés nélkül is, 120 hónapra!

Délpest Autóház 1182 Budapest, Sallai út 15.
Telefon: 3-13-13-13, 3-24-24-24, 70-4500-310, 70-4500-302
E-mail: info@delpestauto.hu • www.delpestauto.hu