

**RAJZOLJUNK EGYÜTT
A ZÖLD HOLNAPÉRT!**

**TEREPASZTALON
A VILÁG**



**HA LEVIZSGÁZTAM,
BUSZVEZETŐ LESZEK**

Megkezdődött a Margit híd felújítása

MÚZEUMBAN A MAGYAR METRÓ

Az utolsó magyar gyártmányú metrókocsit augusztus 11-én a BKV Városi Tömegközlekedési Múzeumába, Szentendrére szállították. A múzeum legújabb látnivalójára azonban sajnos nem csak a látogatók voltak kíváncsiak.

A Ganz-jármű tervezése 1983-ben kezdődött, hatósági vizsgájára 1988. február 22-én került sor, majd 1992. és 1995. között mindössze 70 000 km-t futott. Ezt követően alig volt látható a fővárosban. Megőrzését és tárolását a BKV vállalta, és a hatkocsis szerelvényből a legelsőt, a 400-as pályaszámú kocsit – amelyet az 1988-as BNV-n is láthatott már a közönség – a Városi Tömegközlekedési Múzeumba vitték.

Elhelyezésének másnapján azonban sajnos már nem csak a látogatóknak szűrt szemet az új relikvia: hajnalra virradóra egy graffitis banda teljesen elcsúfította a muzeális értékű jármű oldalát. A rongálókat természetesen feljelentették. Szerencsére a múzeum kollégái azonnal észrevették a rongálást, és a festéket még frissiben el tudták távolítani.



NOSZTALGIA ÚV



Augusztus 15-től szeptember 27-ig minden hétfőn újra UV villamos közlekedik Hűvösvölgy és Kamaraerdő között. A forgalomból már kivont jármű kedvence az utasoknak, kollégáknak egyaránt, ezért nagy örömet okozott a visszatérése.

Az indulás előtti, augusztus 13-án lezajlott sajtótájékoztatót nagy médiaérdeklődés kísérte. A sajtó képviselői ezen a napon ingyen kipróbálhatták a járatot, amelyet a későbbiekben a villamoson is megvásárolható két vonaljegy árértéke vehetnek igénybe az utasok. A tájékoztató múltidéző hangulatban telt: a vendégeket Márka Meggyel, Traubival, és a 60-as évekre emlékeztető édességekkel várták.

A BKV célja a szerelvény indításával az, hogy az utazóközönség a mindennapokban újra kipróbálhassa a forgalomból már kivont, régi idők hangulatát idéző járműveket. Ezen kívül arra is szeretnénk ösztökélni a városlakókat, hogy kirándulásokat tegyenek a szerelvényrel Budapest zöldövezeti részeibe.

A BKV dolgozói az utazási igazolvány és egy vonaljegy felmutatásával szállhatnak fel a járműre.

VÉGET ÉRT A VÁGÁNYFELÚJÍTÁS

Augusztus 1. és 19. között lezajlott a 4-6-os villamosvonal Moszkva tér – Blaha Lujza tér közötti szakaszának részleges felújítása, amelynek során az ívekben és nagy forgalmú csomópontokban elhasználódott sínzsalakot cserélték ki szakembereink.

A kivitelezés hét helyszínen folyt egy időben, a kivitelező munkaszervezésében átlagosan napi 70-80 fő dolgozott az elkülönített munkaterületeken, változó időjárási körülmények között, betartva az éjszakai munkavégzés tilalmát is. A felújítás idején az útviszonyok figyelembevételével szerveztük meg a Combinók pótlását, szem előtt tartva, hogy mozgáskorlátozott utasaink számára is biztosítsuk a közlekedést.

Dr. Kocsis István vezérigazgató sajtótájékoztató keretében számolt be a munkálatok eredményeiről, és köszönte meg utasaink, valamint a környező lakók és a budapestiek megértő türelmét.



PANORÁMAABLAK	2.
TARTÓZKODÓ – Itt van az ősz, itt van újra ...	3.
HÁZON BELÜL – Beszélgetés Szedlmajer László főmérnökkel	4.
HÁZUNK TÁJA – Lezárták a Margit hidat	5.



Utoljára 1978-ban újítták fel a hidat, de a pályatest alatti vasbeton szerkezethez akkor nem nyúltak. Most tehát felszedik az aszfaltot, a szigeteléseket, és a vasbetonlemezt.

BELSŐ KOMMUNIKÁCIÓ – Egy láda ötlet	6.
KÖZLEKEDJ OKOSAN! – Olvasói levél: Ki a felelős?	7.
TEREPJÁRÓ – Hogyan lettem BKV-s? – 4. rész	8.

A vizsgáig mindenképp meg kell tanulni, hogy utasokkal a hátunk mögött sok mindent lehet, de hibázni sosem. A szigornak meg is van az eredménye: a BKV-nál tanuló buszvezetők már a vizsgán is jobban teljesítenek, mint a más iskolákban tanulók.



PIHENŐIDŐ – Ázsiában jártunk	9.
POSZTER – Budapest, Budapest, te csodás...!	10-11.
KITEKINTŐ – Terepasztalon a világ	12.
VISSZAPILLANTÓ – A legendás kabriók	13.



Tény, hogy mai szemmel nézve is nagyon jól eltalált, kifejezetten esztétikus darab volt a "lefűrészelt" Ikarus, amelynél a karosszéria felső részéből csak a mellső szélvédő és a vezető ajtaja maradt meg.

UTAZNI JÓ! – Bemutatjuk a Magyar Vöröskeresztet	14.
FÉNYSZÓRÓ – Hárman képekkel	15.
TESTEDZÉS – Vasemberek	16.
REJTVÉNY	17.
APRÓHIRDETÉS – Keres-kínál	18.
GUINNESS-REKORD KÍSÉRLET	19.

ITT VAN AZ ŐSZ, ITT VAN ÚJRA ...

Egy népi bölcsesség szerint az ősz arra jó, hogy az emberek kiheverjék a szabadság okozta fáradalmakat. Nálunk, a BKV-nál ez is másképp van. A mi nyarunk nem csak a szabadságról szólt – és ezt mindenki tudja, aki itt dolgozik, vagy velünk utazik.

A félig telt pohár filozófiája a mi nyarunkra is igaz volt: ha akarom, félig tele van a poharunk, ha akarom, félig üres. Az idei nyár eredménye például a megújult Nagykörút, amelyen immáron hibátlan pályán szállítjuk utasainkat 21. századi villamoson (*Panorámaablak* 2. oldal). De ebben az évszakban kezdődött el a Margit híd felújítása is, ami egy évre óriási változásokat okoz fővárosunk közlekedésében, így a BKV életében is. (*Házunk tája* 5. oldal).

Az utazóközönség ismét beülhetett fiatalsága nosztalgia autóbuszába, amelyből nyitott tető mellett csodálhatta meg mesés szépségű fővárosunkat. Mi egy olyan szülő szeretetével néztünk ezekre a matuzsálemi járművekre, mint akinek édesgyermeké kirepült a családi házból. Tudniillik, az elhíresült nyitott buszok régebben a BKV kezelésében üzemeltek. (*Visszapillantó* 13. oldal). Ma már magánkézen vannak ugyan, de ez semmit sem von le az örömből, hogy találkozhatunk velük az egyébként hektikus pesti forgalomban.

Kivételes ajándékot is kaptunk és adhattunk ezen a nyáron. Mint azt múlt havi számunkban is olvashatták, egy fiatal pár a BKV járművét választotta arra, hogy a boldogító igent egy életre megörökítsék. Emellett hónapról hónapra úgy nyilatkozik a magyar művészeti vagy közélet egy-egy jeles képviselője, hogy minden bajunk ellenére mégis jó utazni. (*Utazni jó!* 14. oldal) Egy csapat munkatársunk számára ez az „utazni jó” idén nyáron azonban mást is jelentett. Ők ugyanis meg sem álltak Ázsiáig, és útjukról nekünk is beszámoltak (*Pihenőidő* 9. oldal).

Ezenkívül augusztusban meghívtak voltunk a nemzetközi vasútmodell kiállításon is (*Kitekintő* 12. oldal). Az ott látott, nagy gonddal és szeretettel elkészített apró, de élethű vasúti modellek azt bizonyítják, hogy az emberek kis és nagy távolságokat egyaránt szeretnek utazni. A kiállítást látva ismét megerősödött bennünk a hit, hogy nincs szebb dolog, mint hozzájárulni ehhez a vágyukhoz.

Nyárbúcsúztató poszterünk pedig magáért beszél. Csak rá kell nézni, és ha nem lenne ráírva, akkor is azt a gondolatot ébresztené ezen a szeptemberi nyárutón: Budapest, Budapest, te csodás...!

VASKERÉKEN 120 ÉVE

Beszélgetés Szedlmajer László villamosforgalmi főmérnökkel

Ha valaki „BKV történelmet” írna, azzal kellene kezdenie, hogy a lóvasutat követően elsőnek villamos szállította szervezett formában a pestieket. Nagyt fejlődött ez az ágazat az első járat indulásától a Combinóig bezárólag, és ma már közel 300 villamospályán szolgálja ki az utasok igényeit. Arról, hogy a jelenben milyen kihívásokkal néznek szembe a „vaskerekese”, Szedlmajer Lászlóval beszélgettünk.



A fiatal főmérnöknek gazdag makettgyűjteménye van

korszerűsítették a járműveket, és hál' Istennek ma már „csak” olyan gondjaink vannak, hogy milyen kényelmi fokozatú villamosok járjanak, melyik viszonylaton. Azzal együtt, hogy a járműpark vegyes képet mutat, elmondhatom, hogy van jó néhány viszonylatunk, amely mind menetidő, mind kényelmi, mind utasbefogadási szempontból állja a versenyt nemzetközi összehasonlításban.

A közlekedési statisztikát tekintve beszélések a számok: a közösségi közlekedésben résztvevő utasok közel 20 százalékát villamos szállítja. Persze mondhatnék bombasztikus számot is: a nagykorúti járműveinkre naponta kö-

rülbelül 400.000 utas száll fel, de Budapest nem csak a belvárosból áll. Történelmi tény, hogy a metró megjelenése előtt szinte a teljes főváros utaztatását a villamos oldotta meg. Különböző viszonylataink elsorvasztása a metrók üzembeállításával kezdődött, és a közlekedéspolitikusok máig vitatkoznak azon, hogy hol volt bölcs döntés, hol nem a villamosjáratok megszüntetése. A jelen valóságában olyan forgalomtechnikai kérdések várnak eldöntésre, mint például az 1-es és 3-as villamosok vonalának meg-

hosszabbítása, ami teljes városszélességben biztosítaná a közösségi közlekedést.

Ez nagy falat, sok pénzt és energiát igényel.

Hogy állnak a járműparkkal, amely szinte valamennyi szakágazat nagy gondja?

Négy meghatározó villamostípussal bonyolítjuk a forgalmat. Az egyik a néhai Csehszlovákiában gyártott Tátra típusú villamos, de járnak még a Ganz által gyártott jó harmincéves kocsik is. Szerintem jó vásár volt a hannoveri villamosok megvétele, és 21. századnak nevezhetők a Combinók is, amelyekkel mostanra már megbarátkoztak a budapestiek. A Ganz-csuklós villamosok kényyszerűségéből vannak még pályán, a Tátra kocsik javíthatók és fejleszthetők, ahogy mondani szokták „még van bennük”, a Combino pedig a jövő.

Hány ember dolgozik a Villamos Forgalmi Főmérnökségnél, és hogyan lesz valakiből megbízható villamosvezető?

Jelenleg ezer dolgozója van a Villamos Forgalmi Főmérnökségnek, ebből közel kilencszáz a járművezető. Szerencsére mi nem küszködünk munkaerőgonddal. Hogy ebben mennyi szerepet játszik a munkaerőpiac válság okozta beszűkülése, vagy megnyit a BKV vonzereje, döntsék el közgazdászok vagy szociológusok. Én azt tudom, hogy évente négy tanfolyamot hirdetünk meg villamosvezető képzésre. Számunkra is meglepő módon hatszáz fő jelentkezett, és ebből harmincat tudunk alkalmazni. Ami a járművezetők bérezését illeti, szerencsés helyzetben vagyunk. A többi szakágazathoz képest, nálunk majdnem egységes a bérezés. Egzakt számot nem tudok mondani a jövedelmeket illetően, de egy villamosvezető havonta 120 és 180 ezer forint között keres. Ez az ingadozás a minimális külön javadalmazásokról, a túlórából, a kiemelt viszonylaton járó, vagy éjszakai pótlékból adódik.

Mi jelenti a legnagyobb kihívást a mindennapi munka során?

A legtöbb, nálunk előforduló „esemény” nem saját hibás, hanem a forgalom egyéb résztvevői okozzák. Egyetlen fájdalmam, hogy máig nem sikerült teljes mértékben kiiktatni járművezetőink életéből a mobiltelefonálást, amelyet a világon minden közlekedési vállalat tilt.

Már említettem, hogy személyes kötődésem is van a budapesti közösségi közlekedés muzeális tárgyai iránt. Mire e sorok megjelennek – nem kis vállalati együttműködéssel – már forgalomba állítottunk az UV villamosokból néhányat, nosztalgiajáratként.

sg

Ön, mint a társaság valaha volt legfiatalabb főmérnöke, hogyan látja az ágazat régi és mai helyzetét?

Én elfogult vagyok a BKV történelmével kapcsolatban, mert személyes hobbiként foglalkoztam közlekedéstörténettel is. Százhuszonkét éve indult az első villamos a Nagykörúton nem kis szenzációt keltve, a normál nyomtávú villamos vontatású közlekedés pedig szinte naptári pontossággal százhusz éves. Mára ez az ágazat is forradalmi változásokon ment keresztül. Szükségszerűen megváltozott időközben a sínek kialakítása,

LEZÁRTÁK A MARGIT HIDAT

133 év után, augusztus 21-én lezárták a Margit hidat. Várhatóan egy évig csak a közösségi közlekedés és a megkülönböztető jelzéssel ellátott járművek hajthatnak át rajta, egyébként csak gyalogosan vagy kerékpárral vehetjük igénybe.

Az 1876-ban épült Margit híd a főváros második állandó hídja volt. Ernest Gouin francia mérnök tervei alapján készült. Teljes hossza 607,6 méter.

A MÚLT ÉRDEKESSÉGEI

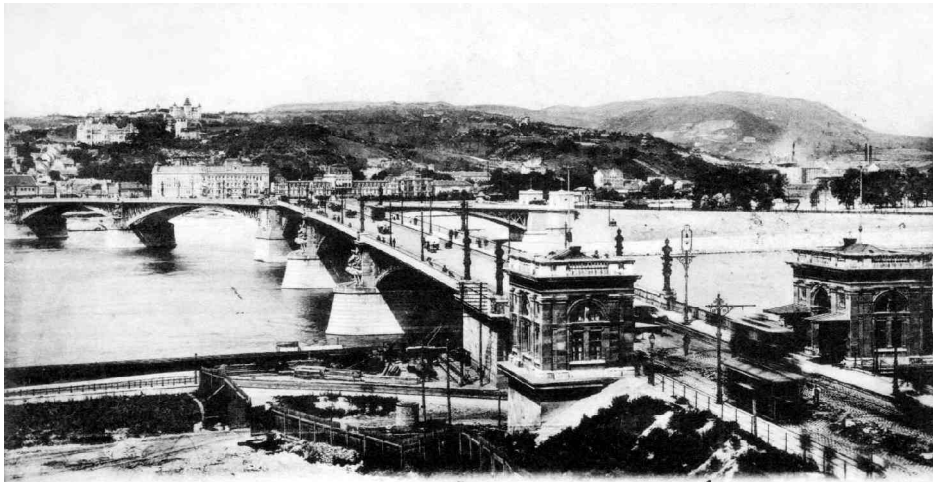
A Margit híd különlegessége, hogy tengelye a Margitsziget csúcsánál megtörik, így lehet mindkét Duna-ágon merőleges a sodrásra.

Eredeti változatában 11,06 méter széles útpályával, szélén a villamosvágányokkal, két oldalán 2,89 méter széles járdával épült a híd. A harmincas években történt átépítés során azonban körülbelül 5 méterrel szélesebb lett a híd. Mivel a déli irányba építkeztek, a villamospálya középre került. A II. világháborút követő újjáépítéskor pedig elérte mai szélességét.

Utoljára 1978-ban újították fel a hidat, de a pályatest alatti vasbeton szerkezethez akkor nem nyúltak. Most tehát felszedik az aszfaltot, a szigeteléseket, és a vasbetonlemezt.

MILYEN LESZ AZ ÚJ HÍD?

A híd közepén ma aluljáróban mehetünk át a másik oldalra, de ez is változni fog, és az akadálymentesítés jegyében zebrák váltják fel. Az autósok biztonságát a híd közepén található törés kiegyeneseztésével próbálják növelni. A járdák szélesebbek lesznek,



azonban az északi oldalon a kerékpárosokra is figyelniük kell a gyalogosoknak.

A felújítás után ugyanolyanok lesznek a kandeláberek és a korlát, mint az 1876-os hídavatáskor. A Margit híd díszvilágítást is kap, várhatóan a pilléreket, a szobrokat és az alsó íveket világítják meg. (A hetvenes évek végén részlegesen megépült már egy olyan berendezés, amelyet soha nem kapcsoltak be, később pedig fokozatosan elbontottak. Ma már nyoma sincs.)

KÖZLEKEDÉS A FELÚJÍTÁS ALATT

A felújítás ideje alatt a taxik mellett a BKV is szinte teljesen zavartalanul közlekedik, és teremti meg az utasok számára az átvitelt az autósok elől lezárt hídon.

A Margit híd felújítása miatt kieső, napi 56000 autó áthajtását kell kiváltani, ebből a BKV Zrt. által biztosított többlet – a 2-es metró és a 4-6-os villamosok kapacitásának növelésével – meghaladja a napi 45000 férőhelyet.

A szigeti bejáró – azaz a szárnyhíd – lezárása alatt a Margitsziget csak az Árpád híd felől lesz megközelíthető még a BKV járművei számára is: ezért a 26-os autóbusz az Árpád híd felől a Centenárium emlékműig közlekedve biztosítja majd az eljutást a Margitszigetre. Budáról új, átszállásmentes kapcsolatot biztosítunk a 134-es autóbusz Margitszigetig történő meghosszabbításával. A torlódások által várhatóan leginkább érintett második kerületi közlekedést könnyíti meg az a tavalyi évben bevezetett újítás, amelynek során a Margit hídi átkelést biztosító 91-es autóbusz vonalát a BKV meghosszabbította a Moszkva térig, ezzel átszállásmentes kapcsolatot létesítve a pesti oldal és a budai kerület központja között.

A felújítás ideje alatt a villamosok ideiglenes vágányokon fognak közlekedni. Az ideiglenes vágányokat az eredeti vágánnyal hétvégi vágányzár alatt kötjük össze, várhatóan szeptember közepén. Ekkor a villamosok helyett pótló autóbuszok közlekednek majd. Ezután az ideiglenes nyomvonalakon 10 km/óra sebességkorlátozás lesz érvényben, ezért az itt közlekedő járatokra többletjárműveket osztunk be. Emiatt a vonalon újból megjelenhetnek a csatolt Ganz-csuklós szerelvények.



EGY LÁDA ÖTLET

Az ötletládákat először 2007-ben helyezték ki a telephelyekre, és egy évnek kellett eltelnie, hogy kollégáink felismerjék a kezdeményezés hasznát, értelmét. Ebben fontos állomás volt a 13/2008-as VU, amely létrehozta az Ötlet-Bíráló Bizottságot, meghatározta az ötlet fogalmát, és kimondta, hogy „amennyiben a projekt eredményesen zárul (...) és ténylegesen számszerűsíthető költségcsökkenést, vagy bevétel növekedést jelent a Társaság számára (...) az Ötlet-Bíráló Bizottság egyszerű jutalmat ítél meg a munkavállaló részére.”

– A jutalom a megtakarítás tíz százaléka, maximum egymillió forint lehet – pontosítja Balogh László, az Üzemeltetés elemzési Osztály vezetője, az ÖBB elnöke. – Ez nem kis összeg, és mindig vannak olyanok, akiknek kicsit jár az agyuk. Aki tapasztalt, és érdeklő a munkája, szereti azt a közeget, ahol dolgozik, annak miért ne lenne olyan ötlete, amellyel sokkal jobban járunk? Márpedig ha ez így van, akkor ezt miért ne jutalmaznánk?

Az ÖBB-be minden igazgatóság delegált egy-egy tagot, a koordinációt pedig egy belső kommunikációs kollégánál, Kovács Szilvia végzi. Az ötletek számától függően legalább havonta egyszer összeülnek a

tagok, minden beérkező javaslatot megvizsgálják, és továbbítanak a megfelelő területre, hogy a felelős szakemberektől kérjenek véleményt.

– Persze nagy csodákra nem lehet számítani, hisz a technika nagyon gyorsan fejlődik, de mindig vannak apró, hétköznapi dolgok, amelyek mellett évek



óta elmegyünk, míg valaki meglátja benne a lehetőséget.

Az elmúlt egy évben huszonöt ötlet érkezett be hozzánk, amelyből eddig három bizonyult használhatónak. Ezeknél mindig létrejött egy csoport, aki egy évig – az ötletgazda bevonásával – teszteli a megvalósíthatóságot, és az ebből származó nyereséget. A folyamat végére összeáll a kép, megszületik a konkrét kivitelezés és az eb-

ből származó szakmai és anyagi nyereség. Ez egy igazi kincskeresési folyamat: minden ötletre nyitottak vagyunk, és soha semmilyen – még az első hallásra „őrültnek” tűnő – gondolatot sem dobunk el, hisz az emberek lelkesedését nem szabad letörni. Gondoljunk csak Kopernikusra, aki valamikor

régen azzal a meghökkentő ötlettel állt elő, hogy nem a Nap forog a Föld körül...

VOLVO BECSUKLÁS-GÁTLÓ

Király Gábor, a Dél-Pesti Autóbusz Szolgálat autóvillamosági szerelője huszonegy éve dolgozik a BKV-nál. Ővé az első ötlet, amelyet az Ötletbíráló Bizottság idén februárban további vizsgálatra alkalmasnak talált, majd létrejött egy projekt, amelynek jövő februárban lesz eredménye.



„A Volvo 7700-as busz egyik jellegzetessége, hogy rendkívül drága hozzá minden alkatrész. Erre jó példa a becsuklás-gátló elektronikája, amely több mint egymillió forintba kerül. Meghibásodása esetén eddig csak az elektronika cseréjével lehetett megoldani a problémát, miközben a rendelkezésünkre álló diagnosztikai program segítségével ez pár perc alatt, szoftveresen orvosolható.”

Ez állt Gábor levelében, amelyet az ÖBB-nek küldött.

– A diagnosztikai szoftver új verziójával kísérleteztem, amikor rájöttem erre a lehetőségre – magyarázza kollégánk. – Volt ott egy piktogram, amely abban a változatban, amit mi tanultunk, még nem szerepelt, és kíváncsi voltam, mire használható. A becsuklás-gátló hibáját eddig úgy kezelte a Volvo, mint a Windows a „kék halált”: cserélte az egész elektronikát. Ez viszont nem olcsó multság – ráadásul, mint kiderült, felesleges.

Persze ezután felmerült a kérdés, jogosultak vagyunk-e mi a javítására, nem „babrálunk-e” bele, de a próbák során bebizonyosodott, hogy a szoftveres javítás után ugyanúgy működőképes

marad a rendszer. Én nem is akartam ezzel foglalkozni, de a vezetőm biztatott, hogy adjam le az ötletet, mert lehet belőle valami.

Régen ugyanis nem nagyon tudtuk, mire való az ötletláda, nem is nagyon működött, de ma már, hogy minden ötletet kötelezően megvizsgálják, tényleg volt értelme. Csak az én kezemen ugyanis tavaly három meghibásodott busz futott át, ezek alapján elég gyakran tűnt ez a probléma. Az eddigi tesztek során idén két busznál jelentkezett a hiba, amit sikeresen kijavítottak a módszeremmel, és februárig még több is lehet. Márpedig a mai helyzetben ez az összeg is számít, nem érdemes kidobni az ablakon...

hb

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),

1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)



OKÉV 01 05 66 04

a BKV dolgozói és családtagjaik részére kedvezmény

EGY BALESET MARGÓJÁRA

olvasói levél

Közeledj okosan!

Tisztelt Szerkesztőség!

A Mozgásban 5. számában megjelent „Ki a felelős” címmel megjelent cikkre szeretnék reagálni.

Véleményem szerint a trolibusz vezetője igenis felelős a baleset bekövetkeztéért, ugyanis végállomási felszállóhelyen tartózkodás esetén minden esetben a kézifékkal kell rögzíteni az autóbust, trolibuszt, nem lehet megelégedni az ajtófék rögzítésével, mivel az ajtófék elektromosan rögzít és nem megbízható. Továbbmegyek, a BKV Forgalmi Utasításának 51. pontja egyértelműen leírja, hogy „a kiegészítő fék nem helyettesíti a rögzítő féket”. Ezen kívül lejtős végállomáson még a kézifék használata sem elegendő, már a „B” kategóriás jogosítvány megszerzésénél is tanítják, hogy lejtős út-

szakaszon az első kereket minden esetben nekikormányozzuk a padkának az elgurulás elkerülése érdekében. Tehát a tisztelt gépkocsivezető a KRESZ és a Forgalmi Utasítás hiányos ismerete miatt történhetett a baleset, ami súlyosabb kiemelés is lehetett volna.

Üdvözlettel: egy olvasó



NYUGDÍJAS-BÚCSÚZTATÓ

Tisztelettel és szeretettel köszöntjük búcsúzó kollégáinkat, akik júliustól a BKV nyugdíjasaiként jól megérdemelt pihenésüket töltik. Bár közvetlen munkatársaik biztosan személyesen mondanak majd köszönetet sokéves munkájukért, a magazin lapjain keresztül is kívánunk nekik sok örömet, nyugalmat és jó egészséget még hosszú-hosszú éveikig!

Papp Mihályné, adminisztrátor, Metró K-NY Szolgálat Karbantartó üzem; Dr. Szabó Tamásné, előadó, Metró üzem; Nagy György, hegesztő, Metró É-D Szolgálat Karbantartó üzem; Horváth József, autóbuszvezető, Dél-Pest; Segyevi János, raktárvezető, Raktár Üzemeltetési csoport; Lakatos Imre, jegykiadó pénztáros, Nagykereskedelmi csoport; Süle Tamás, trolibuszvezető, Kőbánya; Fényes István János, autóbuszvezető, Cinkota; Csáji Győzőné, adatrögzítő, Bevétel elszámoltató csoport; Palik Egon, tanácsos, Vezetők, Vereckei Lászlóné, Ügyfélszolgálati előadó, Ügyfélszolgálati csoport, Horváth Antal, autóbuszvezető, Dél-Pest; Kovács Jánosné, anyagkezelő, Raktár Üzemeltetési csoport; Péti István, metróvezető, 3-as vonali járműforgalmi csoport; Hirsch Béla, autóbuszvezető, Kelenföld; Erdélyi András, autóbuszvezető, Kelenföld; Völgyes Gáborné, elő-

adó, Közép-Pesti régió; Juhászné Miklós Judit, adatrögzítő, Bevétel elszámoltató csoport; Horváth István, titkár, Vasúti jármű Főmérnökség; Bobos Pál, pályakarbantartó, Csepel-Ráckeve pályafenntartási üzem; Kasos János, autóbuszvezető, Dél-Pest; Kádár Zoltán, autóbuszvezető, Cinkota; Horváth Istvánné, főelőadó, Biztosítóberendezési és hírközlési Szakszolgálat; Berka László, autóbuszvezető, Kelenföld; Guba Béla, autóbuszvezető, Kelenföld; Vörös Ferenc, villamosvezető, Száva kocsiszín; Biró Endre, instruktor, 3-as vonali járműforgalmi csoport; Kardos László, villamosvezető, Hungária kocsiszín; Fehér Attila, autóbuszvezető, Cinkota; Baranyai Györgyné, adminisztrátor, MFAV Szolgálat Javító üzem; Méri Ágnes, kézbesítő, Ügyiratkezelési Szolgálat

A Gyógy-és strandfürdőtől 200 m távolságra található a 18 férőhelyes "Korona" Apartmanház. A föld-szinten társalgó, 5 db 2 ágyas (pótágyazható) apartman, az emeleten 2 db 4 ágyas, 2 hálószoba (pótágyazható) apartman található. A nagy alapterületű apartmanokhoz jól felszerelt minikonyha, fürdőszoba, kábeltevé és fedett terasz tartozik. Az udvarban lévő saját medence, napozó terasz, grillező díjmentesen használható. További szálláslehetőséget tudunk biztosítani a 2 - 8 férőhelyes önálló, teljesen felszerelt nyaralóházakban is. A fürdő területén 8 különböző hőfokú és funkciójú medence vehető igénybe. A gyógykezelések minimális térítési díjjal, szakorvosi beutalóval is igénybe vehetők.

CSOKONYAVISONTAI ÜDÜLÉS

SZÁLLÁSDÍJAK:

"Korona" Apartmanház:

2 személyes apartman 7.000 - 9.000.- Ft / éj
4 személyes apartman 12.000 - 15.000.- Ft / éj

Nyaralóházak:

3.000 - 4.500.- Ft/fő/éj
létszámtól függően.

Nyugdíjasoknak 7 éjszaka ebéddel és vacsorával 37.000 - 40.000.- Ft/fő
Üdülési csekk-, egészségpénztári- és étkezési utalvány-elfogadó hely.

Kérésre részletes tájékoztatót és prospektust küldünk.

BKV dolgozóknak és családtagjaiknak 5 % kedvezményt biztosítunk!

Információ:

Katz Kft, Tel.: 30 - 3399 - 834

www.csokonya.hu

Cavident

az egészséges fogakért

Ingyenes állapotfelmérésre jelentkezzen a CAVIDENT fogászatnál!

Első kezelésénél 3000,- Ft értékű egyszeri kedvezményben részesítjük Önt. Egészségbiztosítási kártyát és bankkártyát is elfogadunk.

Kérjen időpontot a 461-65-00/29-156 és a 29-155 melléken, vagy dobja be igazolványát a Kerepesi út 29/c. 1/129-es ajtón.
Árlista: www.cavident.hu

**Fogászati kedvezmények
BKV dolgozók
és hozzátartozóik
részére!**



A BKV járművezetői átlagosan kétmillió kilométert vezetnek baleset nélkül, mielőtt valaki az ő hibájukból megsérülne. Erre büszkék lehetünk, és érdemes megismerkednünk néhány gyakorlati oktatóval, akik – az elméletben már profi – újoncokat arra nevelik, hogy ők is ilyen jól teljesítsenek.

A délelőtti csapat – a májusban indult C-ről D-re tanfolyam résztvevői – már befejezte a tanulást mire beérek a cinkotai garázsba. Most az oktatóbuszon ülnek és jókedvűen mesélik élményeiket. Megkérdezem néhányukat, hogy miért akarnak a BKV-nál dolgozni, mire szinte mindenki a pénzt említi elsőként.

GOND A FIGYELEM

Nehéz dolguk lesz – gondolom magamban –, aki sok pénzt szeretne keresni, az bankárnak menjen. A BKV-nál inkább azok érzik jól magukat, akik szeretnek emberekkel dolgozni. Akik reggel úgy ülnek be a fülkébe, hogy tudják, ma négyszáz gyereket fognak iskolába vinni, ötezer dolgozót pedig a munkahelyére, hogy ők is enni adhassanak a családjuknak. Mert számunkra ez az igazi feladat: életben tartani a fővárost.

Oktatójuk, *Steigerwald László* azt mondja, a legtöbb gond a tanulók figyelmével van. Sokszor túl gyorsan hajtanak be a kereszteződésekbe, egyikük negyvennel szaladt át egy vasúti átjárón. A vizsgáig azonban mindenképp meg kell tanulniuk, hogy utasokkal a hátuk mögött sok mindent lehet, de hibázni sosem.

A szigornak meg is van az eredménye: a BKV-nál tanuló buszvezetők már a vizsgán is jobban teljesítenek, mint a más iskolákban tanulók. Közben megjönnek a délutá-

nosok, így átszállok *Zsigó István* kocsijára. Pista bácsi kedves, ősz hajú férfi, ránézésre halk szavú embernek tűnik. Ma délután hatan gyakorolják majd vele a vezetést a fővárosi utakon, plusz velünk utazik még Gábor is, aki járművezető-oktató lesz nemsokára.

„EGY FENÉT RUTINOS!”

Feri egy magánvállalkozástól érkezett, ezelőtt egy szállítmányozó cégnél dolgozott Vecsésen. Az elmúlt egy évben a tulajdonos kétszer is elbocsátotta, a második alkalom után már nem ment vissza, inkább jelentkezett a BKV-hoz. Mint mondja, ez a cég a magánvállalkozásokhoz képest nyugisabbnak, megbízhatóbbnak tűnik.



Cinkotáról először az Örs vezér tere felé vesszük az irányt, Feri már rutinosan terelgeti a tanulóbuszt. Pista bácsi szerint azonban "egy fenét rutinos", és meglehetősen hangosan kommentálja a történéseket. Feri gyöngyöző homlokkal veszi az utasításokat, de az óra után azt mondja: nem baj, ha kiabál, legalább megjegyzem.

Ugyanezt mondja Péter is, aki főmunkaidőben a székházban dolgozik, de sza-

badidejében szívesen vezetné a nagyvasakat. Sőt, Balázs is az Akácfa utcában van főmunkaidőben, de utána ő is szeretne az utasforgalomban tapasztalatokat szerezni. Abban mindannyian egyetértünk, hogy könnyebb úgy döntéseket hozni, ha az ember tudja, mi a jó a forgalomban dolgozó kollégáknak.

IZZADÓ TENYÉRREL

Balázs vezet Kispest felé, és Pista bácsi nem adja könnyen az aláírását. Beviszi a buszt a Wekerle-telepre, ahol rengeteg jobbezés utca van, a főútvonalra pedig behajlanak az útmenti fák. Zsigó tanár úr szerint a legtöbb tanulóknak sokáig tart, mire megszokják a buszok méreteit; a magasságról ugyanis rendre elfeledkeznek. Wekerlén például a buszoknak találkozáskor ki kell kerülniük egymást a belógó faágak miatt. Feri szerint azonban nem is a magasság, hanem a vezetőülés helyzete a legfurább. Azt mondja, teherautón az ember a kormányzott kerék fölött ül, itt viszont két méterrel előtte. Teljesen más gondolkodást igényel ez a helyzet, hogy kanyarodáshoz teljesen be kell tolni a busz orrát a kereszteződésbe, és csak utána lehet elkezdni a kormányzást. Hiába van meg a rutinvizsga, forgalomban ezek teljesen új helyzetet teremtenek, amit a tanulókkollégák izzadó tenyérrel igyekeznek megoldani.

Miután le szállunk a buszról, váltás közben megvitatjuk az élményeinket.

A leendő járművezetők mind megemlítik, hogy Pista bácsi mindenért ordít, de "így legalább megjegyezzük". Az oktató szerint jól van ez így, hisz a tanu-

lóknak mindössze harminc órájuk van arra, hogy megtanulják biztonságosan kezelni a buszt. Végezetül azt mondja, nem kell félni az oktatótól: az ő szerepe annyi, hogy aláírásával jogosítványhoz segítse azokat, akik biztonságosan közlekednek az úton. És bár most még csak egyedül ő utazik velük, a forgalomban már legalább negyven ember elvárásait kell majd teljesíteniük.

szk



ÓVATOSAN ISZTAMBULBAN!

Isztambulban tíz különböző közösségi közlekedési eszköz áll a város több mint 12 millió lakosának rendelkezésére, ám még ez is kevésnek mondható. A városban a becslések szerint két és fél millió gépkocsi közlekedik nap mint nap – ez a szám Törökország összes gépjármű-állományának közel 1/3-a. Ebből kifelé Isztambulban nagyon gyakoriak – főleg a reggeli és az esti órákban – a forgalmi dugók. Ehhez azonban még társul a törökök „egyedi” közlekedés-felfogása is. Egy magyarnak Isztambulban járva olyan érzése támad, mintha a törökök nem ismernék sem a KRESZ-t, sem pedig a közlekedési lámpák jelzéseit. Mindenki megy a saját feje után, főleg a taxisok nagyon agresszívak, a járókelők pedig körbe sem néznek mielőtt az úttestre lépnek. Ennek ellenére, volt olyan, aki élvezte ezt a „közlekedési káoszt” – szerencsére ez a valaki, pont az egyik járművezetőnk, Farkas Ferenc volt.

– Én élvezem ezt a pörgést, sokkal jobban, mint az autópályán való vezetést. Egyébként szerintem semmiben nem különbözik a törökök közlekedése egy átlagos hétköznapi forgalmi dugótól a Blaha Lujza téren.

ÁZSIÁBAN JÁRTUNK

2009. június 25-e különleges nap volt a huszonnégy BKV-s kollégából álló kis felfedező csapat életében. Helyi idő szerint délután hat órakor, átérve a Boszporusz hídon elhagytuk Európát, és ha csak pár óráig is, de ázsiai földeken járhattunk.

– Úticélunk Bulgária volt, de a tíznapos nyaralás során nem hagyhattuk ki az Ázsia kapujának is nevezett Isztambult – meséli *Varga Ferenc*, nyaralásunk megszervezője, a Jegy- és Bérletellenőrzési Szolgálat csoportvezetője. – Nem ez volt az első kirándulásom ezzel a csoporttal, hisz az évek során egy olyan közösség verődött össze munkatársainkból, akik szeretik a szép és különleges helyeket. Így szavaztunk idén Bulgáriára és Isztambulra. A járművezetők kiválasztásánál sem volt könnyű dolgunk, végül *Farkas Ferenc* – aki megjárta a Bamaco-rallit is – és *Tabár Lajos* járművezető oktató mellett döntöttünk. Ők ketten szintén nem először vitték külföldi kirándulásra csoportunkat.

Az odaút nem volt zökkenőmentes, főleg a romániai útlezárások miatt, de Szozopolba érkezve és a Fekete-tengert megpillantva mindenki tudta, megérte a hosszú autóbuszozás. Tíznapos nyaralásunk persze nem csak fürdőzéssel telt el. A vezetőség számos programmal készült az aktív nyaralás szerelmeseinek nagy öröme. Ellátogattunk Burgaszba, ahol többek között megnéztük a híres Szt. Cirill és Metód székesegyházat, illetve Neszebarba, amely a 20. század vége óta a világ-örökség része.

És persze jártunk Isztambulban is, hisz több kolléga régi álma teljesült ezzel az egy napos kirándulással. Sajnos a hosszúra nyúlt utazás miatt nézelődésre, vásárlásra csak pár óránk maradt. Ez azonban épp elég volt ahhoz, hogy buszvezető kollégánkat, Ferencet a bazári, magyarul beszélő törökök elnevezzék „kicsi szakállas madzsar pasának”. A nap végén, hosszas várakozás után átkelhattunk a Boszporusz hídon, ami többünknek a hét fénypontját jelentette, hiszen nem mindennap léphet át az ember egy másik földrészre. Az elmaradhatatlan fényképezkedés után indultunk vissza, de mindannyian egy olyan élménnyel gazdagodtunk, amelyet biztos, hogy sokáig nem fogunk elfelejteni...

(A csoport ezúton szeretne köszönetet mondani az FKIDSZ szakszervezet vezetőségének és Korompai Péternek, Reményi László osztályvezetőnek, a különjáratú csoport munkatársainak, Tóth Sándor JBSZSZ szakszolgálat-vezetőnek és Kovács Balázs csoportvezetőnek!)

tzs



A kis csapat



Az Ortaköy mecset, háttérben a Boszporusz felett átívelő Mehmet híd

BUDAPEST, BUDAPEST, TE CSODÁS...!





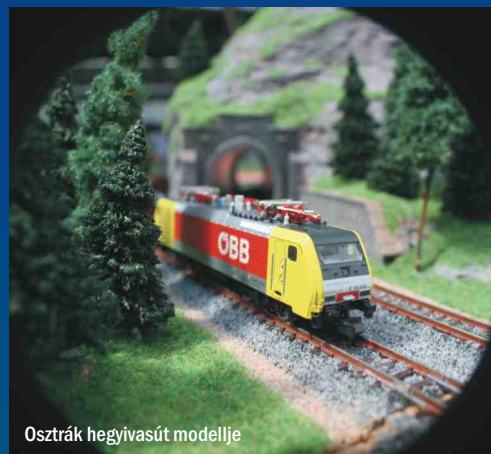
TEREPASZTALON A VILÁG

Július utolsó hétvégéje a közlekedés szerelmesei számára a vasútmodellek jegyében telt. A II. Nemzetközi Vasútmodell Fesztiválon 75 klub (köztük hat külföldi) 450 kiállítójának modelljeit csodálhatta meg az a kilencezer látogató, aki a MÁV Északi Járműjavítójában megfordult.



Természetesen a két nagy (300 méteres) terepasztal vitte a pálmát nemcsak a gyerekek, de az örökifjú felnőttek körében is. Emellett azonban európai kuriózumnak számított, hogy a mini-járművek közül sokat teljes életnagyságban is szemügyre vehettek az érdeklődők a nagyvasúti járműbemutató keretében.

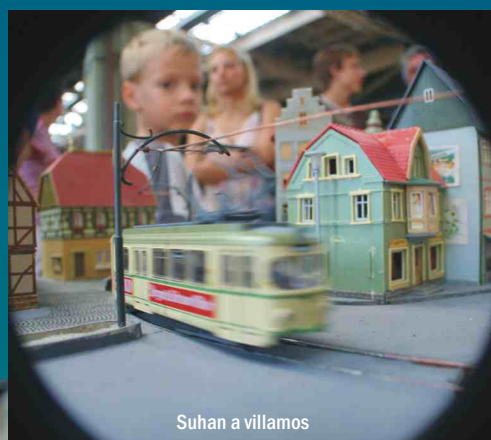
A mozdonyok, vonatok, villamosok mellett azért szerepet kapott a közúti-, és ezen belül a buszközlekedés is. A 60. születésnapját ünneplő Gyermeavasút programjainak helyszíneiről ugyanis két – magán, illetve alapítványi kézben lévő – nosztalgia busz (egy Ikarus 311-es és egy IK 280-as) szállította utasait a kiállítás területére, míg a BKV tulajdonában lévő IK 180-as buszt, illetve IK 260-as trolit a járműjavító területén fedezhették fel a látogatók. Társaságunk ezen kívül ajándéktárgyakkal, jubileumi kiadványainkkal, szóróanyagokkal és kvízzátékkal várta standján a közösségi közlekedés szerelmeseit, akik így – a vasúti közlekedés mellett – a BKV világába is belekóstolhattak.



Osztrák hegyvasút modellje



Magyar pályaudvar



Suhan a villamos





Városnéző Ikarus

A LEGENDÁS KABRIÓK

Az 1961-es őszi Budapesti Nemzetközi Vásáron sok szenzáció akadt, a legnagyobb sikert azonban nem egy újdonság, hanem egy újítás aratta. Pontosabban egy átalakítás. Az Ikarus három évvel korábban debütáló autóbuszát, a 620-as típust ügyes kezek tető nélküli, voltaképp kabrió járművé varázsolták, és a látogatók között minden bizonnyal jó néhányan voltak, akik úgy vélték, illet még nem pipált a világ.

Habár az Ikarus gyár tehetséges formatervezője Finta László tervezett egy valóban eredeti, "fedetlen" járművet, mégis az átalakított 620-as vált közismertté.

LEFŰRÉSZELT SENZÁCIÓ

Úgy tudjuk, a Budapesti Idegenforgalmi Hivatal illetékeseinek fejéből pattant ki a városnéző jármű ötlete, a megvalósítást azonban nem a profi buszgyártóra, az Ikarusra, hanem a BKV buszos jogelődjének, a Fővárosi Autóbuszüzem (FAÜ) szakembereire bízták. A cég Gyömrői úti főműhelyében oldották meg a „problémát”, az eredmény pedig – mindenki csodálatára – az 1961-ben bemutatott jármű lett. A szokásos kék-ezüst színben pompázó kocsik akkori szemmel kifejezetten korszerűnek (bár nem volt az), dinamikusnak (az sem volt), és példátlanul modern vonalvezetésűnek (tíz évvel korábban bizonyosan) hatott, amit azonban mégsem csak a vasfüggönynek

köszönhető információhiánnyal magyarázhatunk. Tény, hogy mai szemmel nézve is nagyon jól eltalált, kifejezetten esztétikus darab volt a „lefűrészelt” Ikarus, amelynél a karosszéria felső részéből csak a mellő szélvédő és a vezető ajtaja maradt meg. Ezeket az elemeket egy keret fogta össze, és a busz körülbelül harmadánál érte el a karosszériát. A keret a vezető ajtajának felső, ferde egyenes vonalát követve haladt hátrafelé, és egy ablakosztásnyi távolságban bukott le meredekebben a karosszéria felé, ami igazán harmonikus vonalvezetést eredményezett.

SUHANÓ CSODA

Különszámot adhatnánk ki, ha felsorolnánk mindazt, amit a hatvanas-hetvenes években bemutatott ugyan a Budapesti Nemzetközi Vásáron, de a közönség azután sohasem találkozott vele. Szerencsére a városnéző busszal nem ez történt. 1962 májusában forgalomba állt, s nem túl későn azt állítani, hogy még azon a nyáron a főváros legnépszerűbb járművévé vált. Ha



felbukkant „kedvenc” tartózkodási helyein, a Budai Várban, a Hősök terén, a Kossuth téren, no és persze a Roosevelt téren, (ugyanis a Gresham palota előtt volt a végállomása, pontosabban, „startkockája”), a járókelők irigykedve tekintettek az utasokra. Többnyire turistáknak adatott meg, hogy mehessenek egy kört a „suhano csodával”, ahogy a korabeli sajtó nevezte a buszt. Emellett számtalan prospektust és plakátot díszítettek vele, de az 1963-ban kiadott Közlekedés bélyegsorozaton is megörökítették. Akkoriban nem készülhetett olyan, a főváros látványosságait bemutató film, amelyen ne került volna elő.

A nagy sikerre való tekintettel 1963-ban két újabb, nyitott Ikarust alakítottak át a Gyömrői úton. A járműveket a FAÜ, 1968-tól pedig a BKV üzemeltette, otthonuk az 1996-ban bezárt Mező garázs volt a VIII. kerületben. Tizenkét éves történetük során több átalakítást is elvégeztek rajtuk, nem éppen előnyükre: például a kerekekről eltűntek a díztárcsák, és szerényebb hátsó lámpát is kaptak. Selejtezésükre 1975-ben került sor, és a három kocsit sajnos megsemmisítették.

Az, hogy manapság mégis láthatunk alkalmanként ilyen buszt a főváros utcáin, egy veteránjármű-rajongónak, Eöry Botondnak köszönhető, aki egy Németországból (!) beszerzett Ikarus 630-ast (ez a távolsági változat volt) alakíttatott át a korabeli FAÜ-dokumentáció és nyugdíjas főműhelyi szakemberek segítségével.

(Széki Dezső visszaemlékezése alapján)

It



Széki Dezső felvételei

AKIKNÉL VÉRT (IS) LEHET ADNI

Beszélgetés Selymes Erikkel, a Magyar Vöröskereszt főigazgatójával.

1859-ben történelmi jelentőségű, véres csata zajlott az osztrák és francia haderők között. A csata nyomán több ezer katona feküdt mindkét oldalról sebesülten, véresen úgy, hogy reményük sem volt a túlélésre, ha nem hagyhatják el a harcmezőt. Egy Henry Dunant nevű francia származású, svájci állampolgár azonban megtalálta a megoldást.



osztanak a hajléktalanoknak. Selymes Erik, a Magyar Vöröskereszt főigazgatója azonban ennél jóval több mindent mesélt lapunknak.

A Vöröskereszt működésének hét alapelve szintén Henri Dunant nevéhez fűződik – kezdi a főigazgató. – Ezek pedig az emberiség, függet-

lenség, pártatlanság, egység, egyetemes-ség, semlegesség és önkéntesség. A genfi székhelyű Vöröskereszt ma már 186 országban van jelen és az, hogy a muzulmán országokban „vörös félholdnak” hívják, csak a vallási elvek különbözősége alapján történt. Érdekes, hogy néhány éve Izrael is csatlakozott a mozgalomhoz, Vörös Dávid Pajzs néven.

Mi a magyarországi szervezet fő feladata?

A Magyar Vöröskereszt évente 450000 véradó donor lehetőségét szervezi meg. Ma már saját véradó kamionunk járja az orszá-

got. Sajnos nem túl vidám, de tényadat, hogy az önkéntes véradási kedv Magyarországon vidéki területein ötszöröse a budapestinek. Fontos feladatunk egy országos elsősegélynyújtó hálózat létrehozása. Mára elértük, hogy a Balatonnál 26 elsősegélynyújtó standon, jól képzett önkénteseink segítenek a rászorulókon. Ebben a mozgalomban 400 önkéntesünk vesz részt teljesen díjmentesen, tavaly 3000 alkalommal nyújtottak segítséget. Ismert és fontos szolgáltatásunk a keresőszolgálat is.

Talán meglepő, de még első világháborús, jeltelen sírban elhantoltak hozzátartozói is felkeresnek bennünket a kérés-sel: próbáljuk meg felkutatni családtagjukat, hogy hazai sírban nyugodhassanak.

Jelenleg is munkatársainknál van több tucat megkeresés eltűnt személyek ügyében. Fontos feladatunk emellett a szociális munka. Ebbe beletartozik a szociálisan rászorulóknak segítése, és ami talán még fontosabb, hajléktalan szállók fenntartása, üzemeltetése országszerte. Szűkülő anyagi lehetőségeink ellenére ma még fenntartunk és üzemeltetünk egy központot, ahol fogyatékosokat tanítunk be különböző átlaluk is végezhető szakmákra, hogy rehabilitációjuk után visszatérhessenek a munka világába. Új elem a működésünkben a vízi-mentő szolgálat, amely ma már mind a Velencei-tónál, mind a Balatonnál működik. Mondanom sem kell, hogy nyaralási szezonban, ilyen rapszodikus időjárás viszonyok mellett ez mennyire felértékelődött.

sg

A súlyos sebesülteket önkéntes segítőivel lepedőbe csavarta, és egy másik fehér lepedőre a sérült ember vérével vörös keresztet festett. Dunant elmélete az volt, hogy bár az osztrák és francia katona ellenségként harcolt, egy dolog közös bennük: mindnyájan keresztények. Dunant reményei beaváltak, sok ember életét mentették meg így. Ezt tekintik a Vöröskereszt születésnapjának.

Bár a szervezet idén már 150 éves, az embereknek általában kevés ismeretük van róla. Akit erről kérdeztem, maximum annyit mondott: tudom, ők azok akiknél vért lehet adni, és akik télen meleg ruhát

POLGÁRPUKKASZTÁS A VILLAMOSON

Az én kis tömegközlekedési élményem közvetett, és csak első hallásra vidám, mert a fiammal esett meg, és szerencsére ma már ő is leszokott róla – meséli a főigazgató. – Az történt tudniillik, hogy végzős évfolyamtársaival valami bombasztikus élményre vágytak az iskola nyűgétől való megszabadulás eufóriájában. Ezért fölszálltak a körúton közlekedő gyönyörű Combino villamosra, amely mint tudjuk, Európa leghosszabb egyterű villamoskocsija. Megálltak a hátsó peronon, és két megálló között vezényszóra egyszerre elkezdtek ugrálni, miáltal a kényes rugózású villamoskocsi, mint tóba dobott kavics, elkezdett pattogni a síneken. A polgárpukkasztás eme megnyilvánulása ijedséget váltott ki az utastársakból, és el lehet képzelni, hogy a villamos vezetője is frászt kapott, nem tudván, hogy egyszer csak mitől ugrál a sínen az általa vezetett kocsi. Fiamék ma már ezt nem csinálják, de ha arra járok és látok egy imbolygó villamost, rögtön tudom, hogy valahol a közelmúltban évzáró volt.

VÉRADÁS NÁLUNK

A BKV-nál is létezik a Vöröskereszt egy csoportja, akik *Hajdúné Lászlóffy Katalin* titkár vezetésével évente négyszer megszervezik a véradást.

Vállalatunknál több helyszínen is csapolják a vénákat, és a BKV-sok közül a magyar átlagnál jóval többen, évente közel ezren ajánlják fel vérüket. – tudtuk meg *Gyuris Károlyné* véradás-szervezőtől. – Szinte mindnyájan sokszoros, büszke véradók. Van aki már húsz-huszonöt éve ad vért rendszeresen. Sajnos a fiatalok kevesebben vannak, úgy minden tizedik jelentkező új vállalkozó, pedig az igazság itt is érvényes: jobb adni, mint kapni.

Legközelebb **szeptember 3-án az Üllői úton** lesz véradás.

BAM 1.0

„AZ ÉRZÉSEIM FESTEM MEG”

Nagyszerű kezdeményezés helyszíne volt nyár elején a Deák téri Földalatti Múzeum. A látogatók olyan alkotók műveit tekinthették meg, akik társaságunknál dolgoznak. A BAM 1.0 (A rövidítés azt jelenti: BKV-s amatőr művészek, s reméljük, az 1.0-át hamarosan követi a 2.0, 3.0 és így tovább – a szerk.) című kiállításon hárman mutatkoztak be.

Harmincnyolc év után, idén nyáron vonult nyugdíjba **Versegi Károlyné Román Márta**, aki grafikáit mutatta be a kiállításon. Az Ecseren élő hölgy az ottani rajztanár, *Hudatsek László* tanítványa, de 2007 óta a Csepeli Munkásotthon Képzőművész Körének is tagja. Noha, elmondása szerint, világéletében szeretett rajzolni, a körbe azért iratkozott, mert úgy érezte, nem fejlődik. Versegi Károlyné metrósként került társaságunkhoz, elvégezte a tiszti tanfolyamot, miután pedig két gyermeke megszületett, irodai alkalmazott lett. Sokáig dolgozott a panaszírodán, de utolsó aktív éveit a különjáratú csoportnál töltötte. Nyugdíjasként immár „teljes munkaidős” grafikusként válthatja magát. A szécseruza és tusrajzolás mellett elmélyülhet a linómetszésben is, amellyel nemrégiben ismerkedett meg. A Deák téri kiállítás után augusztus közepén szülőfalujában, Jászágon mutatta be képeit, amelyek témája többnyire csendélet és portré, de vannak köztük tájképek is.



Versegi Károlyné Román Márta

ez a kísérlet indított el a festészet felé. Érdekelni kezdett a művészet, ellenben nem kezdtem tanulni, inkább a magam feje után mentem. És nem csak a ceruzarajzok idején. A festészetet akvarellekkel kezdtem, de egy főtí művészbáratom bízott, hogy nyugodtan próbálkozzam az olajjal, az sem olyan nagy tudomány. Segített a színkeverésben, elárult néhány trükköt, de túlzás lenne azt állítani, hogy a tanítványa voltam. Keresztes Ferenc ars poeticája szerint nem kívánja a közönséget felzaklató, sértő, megalázó helyzetbe hozni egy-egy exhibicionista, feltűnősködést kelző képpel. Célja egy saját érzelmi világot tükröző, önálló szín- és tárgyharmonia bemutatása. Mindez azonban távolról sem valamiféle konfliktusmentes, idilli világ. A kiállítás talán legfelkavaróbb képe volt a buszvezető alkotása, „Sors által keresztre feszítve” címmel. – Ezt a képet kifejezetten a kiállításhoz készítettem. Egy hajléktalan



Keresztes Ferenc

Keresztes Ferenc vélhetően a génjeiben hordozza a „fuvározást”, hiszen nagyapja teherkocsi tulajdonosként, az államosítás után járművezető alkalmazottként kereste a kenyerét. Az öt éve cégünkkel dolgozó, főtí buszvezető azonban mindenféle előzmény nélkül talált rá kedvenc időtöltésére, a festészetre. Mint mondta, tizennyolc éves korában lemásolta a Mona Lisát. – A mai napig megvan ez a próbálkozásom. Még ceruzával készült, de voltaképp

nőt ábrázol a metróon, akit szinte minden nap látok utazni. Úgy érzem, meg kell őt festenem.



Juhászné Miklós Judit

Juhászné Miklós Judit bevétel-elszámoltató előadó festményei mély gondolatokról árulkodnak, s műveinek afféle terápiás jellege is van. – Az évek óta felhalmozódott fájdalmat, keserűséget az ecseten keresztül adom ki magamból – vallja kollégánk, aki úgy érzi, a csendélet műfaja áll hozzá a legközelebb. – Imádom nyugodtan, csendben észrevétlenül szemlélni a természetet. Jó dolog megállni egy-egy pillanatra és csak nézni a körülöttünk lévő világot.

It

A TEKEGOLYÓTÓL A TÚRAKENUIG

Az 56 éves **Papp István** 1979 óta dolgozik a vállalatnál, jelenleg a Kőbánya Műszaki Szakszolgálat csoportvezetője. Nála jobban kevesen használták ki a klub szabadidősport lehetőségeit. Három sportágban is kipróbálta magát, ahogyan ő fogalmaz, amennyire lehetett, kihozta magából a maximumot.



Papp István ül elől

A 80-as években a tekével kezdte, az üzemi bajnokságban szerepelt a Műszaki Igazgatóság kettes csapatában. „Nem voltunk teljesen amatőrök, már ami az eredményeket illeti, mert több alkalommal is túljutottam a négyszáz fán, ezért el is indulhattam a Négyszázások bajnokságán, ami rangot jelentett.”

A tekézéssel párhuzamosan futni kezdett, de maga sem gondolta, hogy 4-5 év után átnyergel a hosszútávfutásra. Ám mivel a tekézésben a kitámasztások miatt féloldalassá vált a mozgása, ez a beidegződés a futásban gátolta. A 80-as évek közepén már keményen edzett, azóta tízszer lefutotta a maratoni távot. Kétszer is sikerült négy órán belül célba érnie, ami amatőröktől nem rossz teljesítmény. Bevallása szerint az utóbbi időben nem fut olyan intenzíven, mint korábban, de ez

átmeneti állapot, mert 60 éves születésnapját maratoni futással (is) szeretné megünnepelni.

A túravezetés 1988-ban jött a képbe, kollégái egy Budapest–Mohács túrára hívták el, s azóta a túraekenuban ragadt. A Tisza-túrát többször teljesítette, vett részt a Sobieski János Emléktúrán Bécs és Budapest között, augusztus elején a csillagtúrán evezett a Szigetközben. „A legnagyobb élményem, hogy két évvel ezelőtt Velencében a Vogalonga elnevezésű tengeri evezésen vehettem részt. Gyönyörű látvány volt a több ezer csónak a Szent Márk tér előtt az öbölben.”

Végző soron István is triatlonista, még ha nem is a sportág klasszikus versenyszárait vállalta be...

Aki kedvet érez a túravezetéshez, az keresse Fejérvári Gábor szakosztályvezetőt a 20/442 10 51-es telefonszámon!

VASEMBEREK

226 km fél nap alatt

Az ötvenkilenc éves **Forgács Gyula** idén augusztusban kilencedik alkalommal vágott neki a nagyatádi Ironman triatlonnak. Korcsoportjában (Senior IV.) az első helyen végzett, így országos bajnokként álhatott a dobogóra. Ironikusan fogalmazva azt írhatnánk, hogy nyugdíjasként van elég ideje edzeni, de egy-egy Ironman-viadalon elképesztő távokat (3.8 km úszás, 180 km kerékpár, 42 195 m futás) kell megtenni a résztvevőknek.

A triatlonista más tekintetben sem aprózta el magát: 1971–2006 között autóbusz-vezetőként dolgozott a BKV-nál, s a cég triatlon szakosztályának lett a tagja. S hogy kellő akarrattal semmi sem lehetetlen, azt jól bizonyítja, hogy Gyula negyvenhét esztendősen döntött a triatlon mellett.

Emlékszik még az első Ironman versenyére?

Hogyne! Egyik kolléga 1999-ben nem tudott elindulni, így a csapat

sem állt össze. Ekkor mondtam *Erős János* szakosztályvezetőnek, hogy én vállalom, hogy ne vesszen kárba az elég drága nevezési díj.

Ilyen egyszerű az egész?

Ehhez persze tudni kell, hogy előtte hobbi szinten úsztam és kerékpároztam, s egy-két rövidebb távú viadalon már korábban kipróbáltam magam. Azóta már kilencszer tettem meg ezt a távot egyéniben.

Legjobb eredménye?

Tizenegy óra huszonhárom perc, s ez a seniorok között nem is rossz idő. Idén 12 óra 50 perc alatt sikerült a táv.

Ez hosszabb, mint egy műszak! Hogy lehet ezt kibírni?

Elsősorban akaraterő kell hozzá és kitartás. Aki benne van, az tudja, hogy leginkább fejben dől el a verseny. Persze azért edzettem is egy kicsit, kerékpároztam, futottam, de nem annyit, mint korábban. Az állóképességem már megvan hozzá, csak tartani kell.

Külföldön is rajthoz áll?
Korábban maratoni futásokon indultam, például Párizsban és Rómában is.

Egy ilyen kipróbált harcosnak mi a célja még a triatlonban?
Semmi különös, akkor érzem jól

magam, ha csinálom. Két-három napnál nem bírom tovább tétlenül. A családom is sportol, a feleségem többszörös maratonista, a gyerekeim szintén. A fiammal egyszer közösen is teljesítettük az Ironmant, egyszerre értünk célba.

Hogy érzi magát a verseny után? Nagyon elfáradt?

Futás közben fájt ugyan egy kicsit a térdem, de a feleségemnek mondtam, hogy kenje be krémmel, és utána már minden rendben volt. Most már egyáltalán nem vagyok fáradt, szerencsére könnyen regenerálódok.

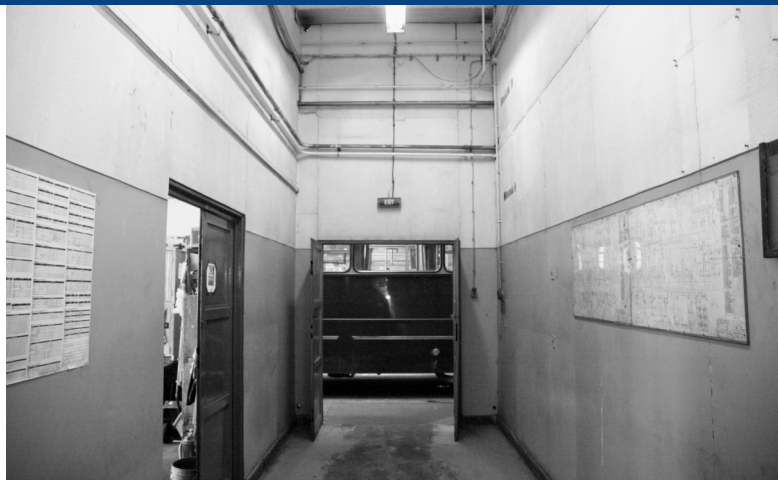
A BKV Előre klub színeiben Forgács Gyulán kívül még két versenyző ért célba a nagyatádi Ironman-viadalon: *Izsó Lajos* Senior I. kategóriában 12 óra 19 perc alatt, *Gelencsér János* Senior II. kategóriában 14 óra 38 perc alatt teljesítette a 226 kilométert. Gratulálunk a vasembereknek!

tg



szeptemberi sportajánló

- **Szeptember 6.:** Budapest félmaraton; Maratoni futó és Triatlon Klub
- **Szeptember 15.:** tekebajnokság őszi idejének kezdete
- **Szeptember 19.:** Magyar Természetbarát Szövetség országos találkozója, Dobogókő; Természet barát szakosztály



Hol készült az alábbi felvétel?

1. Hungária kocsiszín
2. Kőér utcai metrójármű-telep
3. Dél-pesti autóbusz garázs

Előző számunk rejtvényének megfejtése 1. **Nyertesek:** Hajdu István (sms) Tóth Tibor (e-mail), Juhai Sándor (levél).

A megfejtéseket szeptember 17-ig juttassák el a Mozdásban magazin szerkesztőségébe (1072 Bp. Akácfa u. 15. V. 521.), a mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre, vagy küldjék be SMS-ben a 06-20/257-50-40-es telefonszámra!

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, amit a Mozdásban 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.)

HOL A HIBA?

Keressék meg a két kép közötti öt apró eltérést, és e-mailben vagy levélben küldjék be szerkesztőségünkbe augusztus 19-ig! A helyes megfejtők között BKV-s ajándékot sorsolunk ki!

Előző képrejtvény nyertes: Krisztián István (e-mail)



AKCIÓS ÜDÜLÉS

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

Árak:

Utószezon: 2009.08.23. 2010.04.05. **23.900 Ft/fő.**

Karácsonyi akció!

2009. 12. 20.-26. **29.900 Ft/fő**

Az ár tartalmazza a szentesteli ünnepi vacsorát

Szilveszteri akció!

2009. 12. 27.-2010. 01. 02. **39.900 Ft/fő**

Az ár tartalmazza a Szilveszter esti rendezvényt

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 áraiból 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.

06-30-856-4990

www.deluxevilla.hu

HAJDÚSZOBOSZLÓN

TÖMEGKÖZLEKEDÉSI DOLGOZÓK FÜGGETLEN SZAKSZERVEZETEINEK SZÖVETSÉGE SPORTNAP

A TDFSZSZ a BKV Előre Sporttelepén (Budapest VIII. Sport u. 2.) 2009. 09. 26-án 10 órai kezdettel játékos sportnapot tartunk színes programokkal:

Kispályás foci
Családi tízpróba
Egyéni versenyek, vetélkedők
Versenyen kívüli sportolási lehetőségek

Jelentkezni (csak focira, a többi rendezvényre a helyszínen) és részletes információt kérni a szakszervezeti irodákban lehet.

MINDENKIT SZERETETTEL VÁRUNK!

2009. szeptember 26.

ELADÓ INGATLAN

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

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

ELADÓ a VI. ker. Rippel-Rónai utcában, a MAV kórháznál egy 76nm-es, 2,5 szobás, erkélyes, felújítandó világos lakás. Irányár: 18,9 M.Érd.: 70/273-0267

ELADÓ egészségügyi okok miatt sürgősen Nagykátán egy 100 nm-es, 3 szobás családi ház, belső felújításra szoruló. Nagy telekkel, melléképületekkel. Irányár : 10Mft. Cím: 2760, Nagykáta Kiss Ernő u. 19. Érd.: Csekla József 30/341-9557 számon este.

KERESEK Bp. XVII. kerület és a Balaton északi partján közepes méretű, amerikai konyhás családi házat garázzsal, tulajdonostól, realis áron. Tel.: 20/99-66-392.

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

ELADÓ Bp.-től 27 km-re, Isaszeg Öreghegyen 773 nm zártkert, tetőtér beépítéses hétvégi faházal. Panorámás, parkosított telek, néhány gyümölcsfával, vezetékes víz, villany a házban. A hegy lábánál halastó, horgászati lehetőséggel. (Telektől 800 m) Irányár: 6, 9 millió Ft.Érd.: 06-70-204-8918

ELADÓ Kispesten a XIX. kerületben 2,5 szobás, 62 m²-es felújított, tehermentes, frissen festett lakás tulajdonostól, tulajdonosnak! A lakás műa. ablakos, redőnyös, szobák laminált parkettázás, többi helyiség kőes, étkezőkonyhás, a nappali klímás. A loggia egy légtérbe van hozva a szobával. A lakás világos, parkos környezetben helyezkedik el, jó közlekedésnél, a Metró, EURO PARK, piac, iskola, óvoda központjában van. Ára: 12,8 mft.Érd.: 06/20/23-66-895

ELADÓ Nógrád megyében, Kétdobonyban (Pesttől 60 km) egy 80 nm-es ház, 1237 nm-es telekkel. Állattenyésztésre alkalmas, horgászható a közelben. Irányár: 6,5 millió Ft. Érd.: öv. Jóni József, 1/707-94-90

ELADÓ Szadán egy kis lakóház (43 nm), vagy értékegyeztetéssel kisebb ingatlanra cserélhető. Érd.: 06-20/233-12-84

ELADÓ csendes, parkra néző, második emeleti, egyszobás (más-

fél szobás alakítható) lakás, Angyalföld zöldövezetében, jó közlekedéssel (metró, busz), önálló pincérrel. Érd.: 06-30/397-1777

ELADÓ családi ház Monor mellett Csepánhaszton 99 nől telken, két szoba, nappali, konyha, előszoba, fürdőszoba WC egyben, gázkazán vagy vegyesüzemű bent van. Garázs, csatorna van. Melléképületek. Irányár: 14 millió Tel.: 06-70/619-48-51

KERESÜNK eladó ingatlanokat Bp. IX. kerület József Attila ltp-en Tel.: 06-70-554-50-64 e-mail: jucus71@indamail.hu

ELADÓ lakás, 42 m², 18. ker. Üllői úton Szarvas csárdához közel. Egyedi fűtésű, zárt kerttel rendelkező. Irányár 8, 5 millió. Tel.: 20/401-71-70

ELADÓ Kaposvár zöldövezetében 45 m²-es családi ház + 14 m²-es nyári konyhával, pincével, 3730 m²-es telken, természetes környezetben, gyümölcsfákkal, szép panorámával lakó. Ár: 10 millió Ft Tel.: 06/20-535-81-62 Bp., 06/20-936-48-68 Kaposvár

ELADÓ Nógrád közepén 80 m²-es, régi építési, mestergereadás lakóház nagy terekkel és melléképületek. A házban teljes közmű bevezetve, udvaron fűtött kút van. Cserelakás is érdekel Budapest, ráfizetéssel is. Irányár: 4,5 millió Ft. Tel.: 20/403-45-27

ELADÓ Bp.-től 30 km-re, Pilisen a vasútállomáshoz közel, rendezett utcában új, igényes, 3 szobás, 86 m²-es ház és egy 21 m²-es önálló lakó, lakható lakás. Irányár: 14,9 M Ft. Tel.: 06-20/495-76-64

ELADÓ Pilisen Bp.-től 40 km-re ingatlan ház, zárt kert, szoba-konyha, fürdőszoba, pince, víz villany, gáz van. Sok gyümölcsfával és gazdasági épülettel. Ár: 4,2 millió Ft. Tel.: 20/999-79-32, 20/985-90-27

ELADÓ dupla telek (zárt kert) Pilisen, a vasútállomáshoz közel. 464 nől/1600 m². Irányár: 1,4 M Ft. Tel.: 20/495-76-64

ELADÓ Balassagyarmat mellett Nyírjes üdülőterületen 36 m²-es egész évben lakható, téglalapítású ikerházfél. Kb. 300 m²-es kert tartozik hozzá. Közben több horgászó találhat. Irányár: 5,3 millió Ft. Tel.: 20/281-15-98

ELADÓ Érd Ófaluban belterületi, 900 m²-es szőlővel, gyümölcsfákkal telepitett, domboldali telek. Közben pincesor, gyógyfürdő. Irányár: 4,2 millió Ft. Tel.: 30/983-22-66

ELADÓ két generáció részére alkalmas családi ház Pestlőrinc kertvárosában, (XVIII. ker.) csendes helyen jó közlekedéssel. Két

apróhirdetés

különálló ház 200 négyzetméteres telken, cirkó fűtéses. A nagy ház, kb.100 négyzetméteres, 4 szoba, konyha, nagy fürdőszoba, WC, kamra. A telken különálló 30 négyzetméteres garzon kisház, 1 szoba, konyha, zuhanyozó fürdő. Másfél éve lett teljesen fel újítva kívül belül mindkét ház. A telken kút-gyűrűs kút, nagy kert, örökzöld növények. Irányár: 31.000.000,- Ft Tel: 0620/493-0322

ELADÓ nyaraló Vesszősziget, Lacházi hajó kikötővel szemben (2 szoba + Nappali + főzőfülke), telek + melléképület, kinti WC. 183 m². Nagy stég, csónak kikötő, csónakkal. Irányár: 4,2 millió Érd.: 06-24-463-451, 06-30-558-6469

ELADÓ Kispeszt Kossuth tér közelében 52 m²-es erkélyes, 1+2 fél szobás, vízáraz lakás. Hőszigetelt ablakokkal, új radiátorokkal, sok beépített bútorral. Ir. Ár. 10,5 Mft. Tel: 20/459-9183

ELADÓ a szentendrei szigeten, Tahitőftalu csendes részén 1642 m²-es építési telek. Víz, gáz, villany és szennyvízcsatorna az utcában. Beépítési lehetősége 30 %-os. Ikerház építésére is alkalmas. Érd.: 20/88-68-659

ELADÓ vagy elcserélhető Újpesten 28 m²-es, földszintes, jó állapotú örök lakás. Vízáraz, gázkonvektor, előkert, padlás van. Hasonló állapotú keresek helyette. Tel.: 30/267-97-97

ELADÓ Zuglói XIV. ker. 68 nm-es 3 szobás családi ház+hátsó melléképületek. Irányár: 34mft. Érd.: 220-6157 E-mail: danko.a@bkv.hu

ALBÉRLET

KIADÓ XVI. ker. Centenárium lakótelepen 3 szobás, bútorozott lakás. Tel.: 20/513-03-87

KIADÓ XIV. kerület, Gvadányi utcában 35 nm-es, egy szobás, első emeleti lakás. Tel.: 20/9513-357

KIADÓ Bp. XVII. ker. különálló lakrész bútorozottan egy fő vagy egy pár részére. Azonnal beköltözhető. Érd: 06-20-382-1057

KIADÓ lakás a VII. kerület, Rottenbiller utcában. Földszinti, egyszobás, komfortos, bútorozott, gépesített. Irányár: 60 ezer Ft/hó + rezszi. Tel.: 06-20/467-96-52

KIADÓ XIV. ker. Gvadányi utcában I. emeleti igényesen felújított, bútorozott garzonlakás hosszú távra. 2 havi kaució szükséges. T. 06-20-9-513-357

KIADÓ egy szobás nyaraló max. 4 fő részére Bázakerettyén (Zala megye), festői környezetben, a termálfürdőtől 200 m-re. Kiváló sportolási és túrázási lehetőségek a környéken. Ár: 2500 Ft/fő/éj,

gyerekkedvezmény! Tel.: 30/560-93-72

KIADÓ a XVIII. Kerületben 2 szoba lakos (53 m²) 3. emeleti panel lakás. Érd: 06-20-3720147

KIADÓ lakás X ker Gergely utcában szoba konyha fürdőszoba 2fő részére 40.00-Ft + rezszi 2-hó kaució Tel: 06-20-56-38-750

KIADÓ a II. kerületben külön bejáratú szoba, fürdőszoba, teakonyha napos önálló lakás, gázkonvektoros fűtéssel, jutányos áron. Külön gázóra, villanyóra van! Jó közlekedés, 10 perc a Moszkva tér villamossal. Tel.: 06/1-200-90-86

KIADÓ Bp. XI. Ker. Fehérvári úti Kondorosi útszodára néző 2 szobás üres lakás hosszú távra. Tel.: 06-309-760-292

KIADÓ emeletes családi ház, üdülési lehetőséggel Balatonbogláron, a parttól 150 méterre teljes felszereléssel, a közelben étkezés befizetésével. Érd.: 06-20-9-513-357

KIADÓ (vagy eladó) a Nyugatinál 73 nm-es 3 szobás, földszinti, udvari vállalkozásnak is alkalmas, bútorozatlan lakás Tel: 20/324-36-44

KIADÓ Erdőkertesen szeptembertől nagy telken különálló kis ház, szoba-konyha-fürdőszoba. Elsősorban egyedülálló férfit keresünk, aki a bérlet fejében vállalná a kert munkát. Ha ez nem megoldható, akkor a bérleti díj 25 ezer Ft + rezszi. Tel.: 20/464-83-43

KIADÓ II. ker. külön bejáratú szoba, fürdőszoba, teakonyha napos önálló lakás gázkonvektoros fűtéssel, jutányos áron. Külön gázóra, villanyóra van! Jó közlekedés, 10 perc a Moszkva tér villamossal. Tel.: 06/30 501 6223

OKTATÁS

HASTÁNC (alap-kezdő) tanfolyam indul szerdánként 17.45-től a Roxi Stúdióban (XIII. Tátra u. 4., nem messze a Vigszínházról), ára alkalmanként 1.400,- Ft. Érd.: a 11-047-es mellék, vagy 06-30-981-23-52, illetve a www.baranyaibeata.eoldal.hu

VEGYES

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

ELADÓ üveges beltéri ajtó 210x88cm méretben (vadonat új) 12 ezer Ft. Tel.: 06/20-535-81-62

ELADÓ egy német gyártmányú, új mágneses derékalj, pamuthuzat-

um, étterem a főépületben. Teniszpálya, golfpálya bérleti és lovaglási lehetőség. Érd: 0620-251-6895"

ALFA-GLOSSZA FORDÍTÓIRODA. Irodánk az összes európai uniós nyelven, valamint a többi európai nyelven, továbbá egyéb, gazdasági szempontból jelentős nyelveken (pl. arab, japán, kínai) vállal hitelesített fordítást, lektorálást, áttalános és szakmai témákban. Web: www.alfaglossza.hu, E-mail: iroda@alfaglossza.hu, Tel.: 30/821-4996; 30/824-7667

AUTÓBUSZBÉRLÉS

A BKV Zrt. Volvo autóbuszai olyan európai szintű luxus színvonalat képviselnek, melyek külföldi és belföldi utakon egyaránt igénybe vehetők; kirándulások, nyaralás, siutak, színházi és egyéb előadások, városnézés, idegenforgalmi programok, rendezvények, esküvői, reptéri és más transzferek lebonyolítása.

Díjszabás
km díj: 280,- Ft+ÁFA
Óradíj: 10000,- Ft+ÁFA
Minimális díj: 48.000,- Ft+ÁFA

BKV-dolgozóknak családi eseményekre kedvezmény. Kereskedelmi csoport Tel: 061-318-3187, Tel: 1-461-6500/111-32, Tel: 128-19, Fax: 118-65

JÁRMŰ

ELADÓ MZ 250/1-es motorkerék-pár. Érd. 06-70/417-02-86

ELADÓ MTD OK négyütemű benzines fűnyíró, újszerű állapotban, négy év garanciával. Ár: 30 000 Ft. Tel.: 1/-222-74-11

BUSZOK, járművek, repülő, benzengőz... végre egy színes, szagos, a legkülönbözőbb járműszubkultúrákból szemezgető honlap. BKV-sokat is szeretettel várunk olvasóink és kommentároink közé. www.stipistop.com

Köszönetet mondunk mindazoknak, akik Németh János temetésén részt vettek, részvétnyilvánításokkal ajándékokat nyújtottak, és a gyászoló család

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az



»OBSERVER«

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja

www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2009. augusztus • Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Dezslik Magdolna • Szerkesztőség: 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15. Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024, közvetlen szám 342-7167, SMS-szám 20/257-50-40 • mozgasbanmagazin@bkv.hu Megjelenik minden hónap végén • Kiadja a BKV Zrt. 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15. • ISSN 1786-1845 • Nyomdai munkálatok: Gyomai Kner Nyomda Zrt. • Felelős vezető: Fazekas Péter • Tel.: 66/887-4000 • <http://www.gyomaikner.hu>



RAJZOLD ÁT A VILÁGOT! HASZNÁLD MÁSKÉNT AZ ASZFALTOT

2009.
SZEPTEMBER
BUDAPEST, ANDRÁSSY ÚT
10:30 **20.**

Légy Te is az 5000 Guinness-rekorddöntő egyike az Andrassy úton! Rajzold meg az óriás bringaút egy szeletét a környezetvédelem jegyében!

- Ingyenes vagy kedvezményes látogatás egész nap a Fővárosi Állat- és Növénykertben, a Vidámparkban és több múzeumban is
- Ingyenes családi programok egész nap a helyszínen
- Környezetvédelmi játszóház
- Koncertek **Lola** és az **Alma zenekar** részvételével
- Értékes nyeremények, ajándék minden résztvevőnek



Bővebb információ - guinness@khem.gov.hu | www.khem.gov.hu | www.zoldholnap.hu

Előregisztráció 2009. szeptember 4-től a www.zoldholnap.hu weboldalon



KÖZLEKEDÉSI, HÍRKÖZLÉSI ÉS ENERGIAÜGYI
MINISZTERIUM
www.khem.gov.hu



Coca-Cola

ELMŰ



Stúdió
METROPOLITANA
Városfejlesztő Műhely



Praktiker
Mindene van több útjával!



Magyar Posta



MÁV-START



A VTDSZSZ és tagszervezetei

(BTDSZ, FVVSZSZ, GISZ, HDSZ és METRÓ KDSZ)

2009. szeptember 12.-én a BKV Előre sporttelepén egész napos szabadidős rendezvényt tartanak, melyre szeretettel várják a Szövetséghez tartozó szakszervezetek tagjait és családtagjaikat!

Helyszín: BKV SC Sporttelep, Budapest. VIII. ker. Sport u. 2.

Nagyszínpad

10:00 óra

Megnyitó

Utána folyamatosan következnek a további műsorszámok

- Hupikék törpikék táncformáció
- Charlie koncert
- Fresh
- Tombola
- Varga István
- Korda György és Balázs Klári

További programok:

- Orvosi sátor: koleszterin, vérnyomás, vércukorszint mérése,
- gerinc-vizsgálat
- Rendezvénysátor eső ellen: RETRÓ önjelölt fellépők!
- GUMI UGRÓASZTALON bemutató előadás
- Emelőkosaras tűzoltó autó
- Lőbusz

A nap folyamán megrendezésre kerül a Kispályás VTDSZSZ focikupa!

Jegyigények bejelentése 2009. szeptember 1.-ig !

Rendezvény+étel-ital jegyek 100 FT-os egységáron kaphatóak a szakszervezeti bizalmiknál. A tőszelvények egyben tombolajegyként is funkcionálnak! Értékes nyeremények kerülnek kisorsolásra. **Menü** : Babgulyás + 2db sör vagy üdítő

VTDSZSZ Vezetősége