

MOZGÁSBAN



XLII. ÉVFOLYAM

5. SZÁM

Színesedik Budapest

**Véleménnyel fizet
a felszálló**

Bajtárstól a BNV-ig

**EGYÜTT KEREK
AZ ÉVFORDULÓ**



BUDA  PEST

VILLAMOSPÁLYA-
FELÚJÍTÁS
A NAGYKÖRÚTON

Július 24. és augusztus 19. között a 4-6-os villamosok Móricz Zsigmond körtér - Blaha Lujza tér, illetve a Fehérvári út - Blaha Lujza tér közötti szakaszain villamospótló autóbuszok közlekedtek a villamospálya felújítási munkálatai miatt.

A Blaha Lujza tér és a Moszkva tér között a felújítás időtartama alatt is villamosok szállították az utasokat. A pótlóbuszokra a 906-os éjszakai autóbusz megállóiban lehetett felszállni.

Társaságunk a felújítás ideje alatt is biztosította a mozgásukban korlátozott utasok szállítását a menetrendben meghirdetett alacsonypadlós szolgáltatással.

A felújítás során közel 3200 méter sínt cseréltek ki a szakemberek, továbbá három váltó és egy vágánykereszteződés cseréjére is sor került. A vágányzár alatt egy vágánykapcsolat is beépült az Üllői úti megállóhoz, így a jövőben kisebb szakaszon lesz szükség autóbuszos pótlásra, ezáltal egy esetleges forgalmi zavar hatása minimálisabb lehet.



Nyugdíjas-búcsúztató

A közösségi közlekedésben eltöltött 40 év után augusztusban elbúcsúzik az aktív munkavégzéstől a Dél-pesti telephely egyik gazdasági vezetője, *Koncz István*.



Koncz István 1970-ben menetirányítóként lépett be a BKV-hoz. Különböző beosztásokban dolgozott, de munkavégzésére mindig a korrektség, a megbízhatóság volt a jellemző. A Récsei, majd utána a Mező garázsok után 1980-tól már alapvetően a Kilián telephelyhez kötődött. Forgalmi ügyintéző, forgalmi technológus, menetellenőrzési csoportvezető, majd munkáltatói ellenőri csoportvezető, és végül forgalmi szolgálatvezetői beosztások jellemzik társasági életútját. Kiemelten kell megemlíteni szíve csücskét: a Kilián üzemegységet, majd a Pesti Üzemigazgatóságot, míg végül a Dél-pesti telephelyet. Ez a három elnevezés mindig ugyanazt a garázst jelentette, mert csak a név, a szervezeti rend változott, de Ő maga mindig ugyanazokat a folyosókat, lépcsőket koptatta. Ez a személyes kötődés meghatározta minden mozdulatát, minden gondolatát. De nemcsak az épület felépítésében volt aktív, hanem a barátságossá tételében is. A fák ültetésében ugyanúgy részt vett, mint a kemény fizikai munkában, vagy a költözésben. A mai napig pontosan tudja, hogy keze munkája mit eredményezett, mivé fejlődött. Az elmúlt évtizedek, a nehézségek ellenére is maradandó és soha ki nem törölhető emlékeket hagy mindenkiben, aki részben, vagy egészben együtt dolgozott Koncz Istvánnal, aki példamutatásával, emberi tulajdonságaival, szakmai felkészültségével valamennyiünk számára magas mércét állított fel, amelynek megfelelni senki számára nem könnyű. Az Autóbusz és Trolibusz Forgalmi Főmérnökség valamennyi dolgozójának nevében kívánok Koncz Istvánnak jó egészséget, boldog, békés nyugdíjas éveket.

Kende Péter, Forgalmi főmérnök

Jegyüzéreket úzunk

Rendőrök kérték a BKV segítségét: a Nyugati téri metróállomáson ugyanis tetten érték egy férfit, aki hamis BKV-s menetjegyeket árult...

A helyszínre érkezett ellenőrök a különböző sorszámú és fajtájú vonal- és gyűjtőjegyek vizsgálatakor rögtön megállapították, hogy többségükről az első használatkor rábélyegzett adatsort részlegesen eltávolították, lekaparták – a hamisítás szabad szemmel is látható volt, így a férfit a rendőrök előállították. Naponta teszünk feljelentést ismeretlen tettesek ellen, akik eltömítik, beragasztják, betörik, vagy egyéb módon rongálják meg a jegyautomatákat, esetleg megpróbálják ellopni a berendezésekben lévő jegyeket, vagy a bedobott érméket. A használhatatlanná tett automaták mellett gyakorta alkalmi árusok állnak, akik menetjegyet kínálnak a hoppon maradt vásárlóknak. Ezek a jegyek azonban többnyire már használtak, amelyeken különféle módszerekkel – akár az előbb említett módon – igyekeznek eltüntetni a korábbi érvényesítés nyomait, több-kevesebb sikerrel. A jegyek ellenőrzésekor viszont gyorsan kiderül a turpisság. Társaságunk ráadásul keményen fellép a hamisítások, visszaélések ellen, ami azt jelenti, hogy minden ilyen eset feljelentést von maga után.

TARTALOMJEGYZÉK

TŰZOLTÁS VAGY MEGÚJULÁS?

2005-ben lejárt a HÉV műszaki vonalak tíz évre kiadott engedélye, és a BKV benyújtotta a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak a megújításra vonatkozó igényt.

4. oldal

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Kanyar és kaszálás

5. oldal

SZÍNESEDIK BUDAPEST

A kicsi, a nagy, az R2 és az indián

Nem koszos a kaszás

7. oldal

Busztesztek

VÉLEMÉNNYEL FIZET A FELSZÁLLÓ

8. oldal

Így segítsen! – 2. rész

BOTTAL, MANKÓVAL, KEREKES SZÉKKEL

9. oldal

EGYÜTT KEREK AZ ÉVFORDULÓ

A budai hegyvidék két különleges eszköze, a Gyermekvasút és a Libegő augusztus 20-án együtt ünnepelte megnyitásának évfordulóját.

10-11. oldal

BKV-s dinasztiák

AZ ENGLER-GENERÁCIÓK

12. oldal

Nosztalgia

BAJTÁRSTÓL A BNV-IG

13. oldal

KITEKINTŐ

14. oldal

Levelek

OLVASÓINK ÍRJÁK

15. oldal

Testedzés

IRÁNY A KONDITEREM

16. oldal

Szabadidő

KÖVETKEZŐ MEGÁLLÓ: A TERMÉSZET

17. oldal

Gyermeksarok

KEZDŐDIK AZ ISKOLA

18. oldal

Tisztelt Munkavállalók!
Kedves Kollégák!

Itt van az ősz, itt van újra – és bár értékeljük és szeretjük a szépségét, nem feledkezhetünk meg azokról a plusz feladatokról sem, amelyeket ez a BKV számára jelent.

Tudjuk és ismerjük: a buszok többsége előregedett, egyre nehezebb olyan állapotban tartani azokat, hogy a közlekedés biztonságos és megbízható maradjon, legyen, pedig ez a legfontosabb. Ez is egy probléma, amelynek megoldása a feladatunk.

Egy lépést már tettünk akkor, amikor a tanévkezdésre megváltozott menetrendet teljesíteni tudtuk: pótoltuk a hiányzó buszokat, és ezért továbbra is sikerül gyerekek és felnőttek ezreit eljuttatni az iskolába vagy a munkahelyekre.

Nem feledkezhetünk meg az Alstom metrókocsik körül kialakult helyzetről sem, az erre vonatkozó döntést várhatóan ősszel hozza meg a Fővárosi Közgyűlés.

De nézzük, mi az, ami kellemes, pozitív asszociációkat ébreszt. A MÁV-val együtt ünnepeltük a Gyermekvasút és a Libegő születésnapját augusztus 20-án egész nap, koncertekkel, tortával, libegéssel és vasutazással. Folytatódtak – és folytatódnak – a népszerű busztesztek, újabb és újabb típusok próbálhatják ki magukat Budapest utcáin, miközben nekünk, BKV-soknak és közlekedőknek egyaránt, nincs más dolgunk, mint felszállni – majd véleményt mondani, kedvezőt vagy kritikusat, kinek ahogy tetszik.

Közreműködtünk abban is, hogy lelkes és műkedvelő fiatalok előbb a Kaszásdűlő HÉV-megállót, majd a Flórián teret és a Moszkva teret varázsolják színessé. Az átalakított, kifestett megállóban a várakozás is más, a Moszkva téren pedig – ami eddig koszos volt és amin csak átsiettünk – ezek után érdemes megállni pár percre és nézelődni, a szomorúságot kedves és vidám bohóság váltotta fel. Minderről a lapban, a következő oldalakon részletesebben is beszámolunk.

A jó híreknek és értékes kezdeményezéseknek pedig nincs vége az ősz eljövetelével sem. Hamarosan – szeptember 5-én és 12-én, a Magyar Dal Napján – újra járt a Dallamos villamos, kinyitja kapuit a kőbányai Trolibusz garázs, és idén ismét részt veszünk a Múzeumok Őszi Fesztiválján.

Kedves Olvasók! Tartsanak velünk ezúttal – és a jövőben is. A képes beszámolókon túl régi BKV-s történetekkel, újra poszterrel és keresztrejtvénnnyel várjuk Önöket. Számítunk a véleményükre.

A szerkesztőség

Tűzoltás vagy megújulás?

2005-ben lejárt a HÉV műszaki vonalak tíz évre kiadott műszaki engedélye, és a BKV benyújtotta a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak a megújításra vonatkozó igényt. A felügyelet azonban – miután megtörténtek a vonalbejárások – a 160 oldalas bejárasi jegyzőkönyv alapján közölte: jelentős műszaki állapotjavítás nélkül nem fogja beleegyezését adni.

Mindez persze nem érte meglepetésként a szakembereket, hiszen a csepeli vonal, illetve a szentendrei vonal budapesti szakaszát kivéve a HÉV területén érdemi beruházás az elmúlt 15 évben nem történt, a gödöllői HÉV-vonalat pedig – a lokális felújítások kivételével – a háború óta átfogó rekonstrukció keretében nem újították igazán meg. A vonatkozó előírások szerint a továbbhasználati engedély kizárólag az infrastruktúrát, azon

belül is a pályát és annak tartozékait érinti, ám a BKV-s szakemberek úgy gondolták: *ha már lúd, legyen kövér...* – Vezérigazgatói támogatás mellett a műszaki és a forgalmi kollégákkal együtt dolgoztuk ki azt a hosszú távú tervet, amelynek megvalósulása esetén a HÉV-vonalak szinte teljes rekonstrukciója megtörténhet – mondja Balogh László, az Üzemeltetés Elemzési Osztály vezetője. – Tanulmányban vázoltuk

fel az állapotjavítási lehetőségek alternatíváit, a várható költségeket, a szolgáltatás színvonalára, a műszaki állapotokra és eszközrendszerekre vonatkozó hatásokat, valamint az ütemezést. Ennek eredményeként született meg az a terv, amelynek megvalósulása esetén a HÉV-vonalak több szakaszban, EU-s források bevonásával, komplexen újulhatnának meg. A tervet az igazgatóság és a felügyelőbizottság is egyhangúlag támogatta, így már csak a tulajdonosi döntésre várunk. Ha a közgyűlés is megszavazza, akkor nagy eséllyel pályázhatunk EU-s támogatásra, hisz az uniós projektek között kiemelt támogatottságot élvez az elővárosi közlekedés. Márpedig ez a projekt szervesen kapcsolódik a Budapesti Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervében szereplő É-D-i regionális gyorsvasúthoz, amelynek első üteme máris tervezés és engedélyezés alatt van. Előzetes számítások szerint a teljes HÉV-program 99,7 milliárd forintba kerülne, amelyből a rekonstrukcióra becsült rész (84,6 milliárd forint) akár 82 százalékát is megnyerhetjük az EU-s pályázaton.

SÜRGŐS TEENDŐK

A tanulmányban szereplő teljes megújítás 2018-ra valósulhatna meg, ám ahhoz, hogy a BKV megkaphassa az NKH-tól a továbbhasználati engedélyt, nem várhatunk addig. Szakembereink az üzemeltetési keret terhére már tavaly elkezdtek és be is fejezték az azonnal szükséges javításokat, augusztus 21-én pedig – saját költségen, a töképótló támogatás terhére – elindulnak az alapszintű állapotjavító beavatkozások. A ráckevei és a gödöllői vonal teljes hosszában, a szentendrei vonalon pedig Békásmegyér és Szentendre között zajlanak majd a pálya- és áramellátási munkák, illetve a biztosító berendezések javítása. Az autóbusz-pótlásos vágányzárakat az iskolakezdés előtti napokra, az őszi iskolai szünetre és a hétvégékre tervezték. Iskola- és munkaidőben autóbuszpótlás gyakorlatilag nem lesz, sok javítást a normál forgalom mellett, illetve az éjszakai üzemszünetben is el lehet végezni, így az utasforgalmat a

lehető legkevesbé fogja zavarni a várhatóan novemberig tartó első ütem. Jövőre, a második ütem során ugyanezek a munkák folytatódnak a szentendrei vonal belső szakaszán, a ráckevei vonalon Soroksártól Ráckeveig, illetve a teljes gödöllői és csepeli vonalakon. A két ütem munkálatai összesen 4,4 milliárd forintot igényelnek, és elvégzésükkel a BKV (HÉV) megkaphatja az NKH-tól a továbbhasználati engedélyt..

HOSSZÚTÁVON JOBBAN MEGÉRI

- Ezek az alapszintű beavatkozások csak 3-5 évre szólnak, és arra szolgálnak, hogy megbízható, műszakilag korrekt állapotban folytatódjon a közlekedés – mondja Balogh László. – Az utasok annyit fognak érzékelni, hogy a jelenleg érvényben lévő sebességkorlátozások nagy részének felszámolásával a menetidő csökken. A teljes nagy rekonstrukcióval azonban 25-30 évig stabilírá tehetnénk a rendszert, ráadásul sokkal gazdaságosabb is lenne egy ilyen megújítás, mint az állandó foltozgatások. Ha megszületik a tulajdonosi döntés és EU-s támogatást is sikerül szerezni, akkor 2018-ra nemcsak műszakilag újulhatnának meg a HÉV-vonalak, de kicserélődne a teljes pálya, az áramellátás és a biztosító berendezési rendszer, megújulhatna az utastájékoztatás, megszépülhetnének az állomások és a szerelvények is. Azzal pedig nem mondunk nagyot, ha azt állítjuk, hogy ezáltal az egész főváros sokkal élhetőbbé válna: ha ugyanis az agglomeráció és a belváros között jó a közlekedés, akkor a csökkenhet a bejövő autók száma, a belváros terheltsége, és a környezetszennyezés is.

AZ ÉSZAK-DÉLI REGIONÁLIS GYORSVASÚT

egy Budapestet érintő vasútfejlesztési elképzelés, amelynek eredményeként a párizsi RER-gyorsvasúthoz hasonló, elővárosi gyorsvasút jönne létre a szentendrei, a ráckevei és a csepeli HÉV-vonalak Belváros alatti összekötéséből. A gyorsvasút nyomvonala egyelőre Megvalósíthatósági Tanulmány szinten létezik. Az elképzelések szerint olyan gyorsvasúti rendszer jönne létre, amelybe a két dél-pesti és a szentendrei HÉV mellett az esztergomi vasútvonal tartozna. A városba beérkező csepeli és ráckevei HÉV-vonalak a föld alá futnak be, majd a Belváros alatt haladva – már közös nyomvonalon – a Kálvin térnél kereszteznék a 3-as és a 4-es, az Astoriánál a 2-es metró, a Lehel térnél újra a 3-as metró. A vonal a Margit hídtól északra, a Duna alatt érkezne a budai oldalra és kapcsolódna a szentendrei HÉV-vonal jelenlegi nyomvonalához.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG Kanyar és kaszálás

A szlengben leginkább a gyorsan szerzett, nagy jövedelmet fejezi ki a „kaszálás”, a közlekedésben azonban ennél sokkal kevésbé örömteli eseményt jelent. Ezt a kaszálást ugyanis a kanyarodó csuklós busz, vagy troli „végzi”, vagyis nincs benne sok köszönet.

A kanyarodás amúgy is az egyik legnagyobb körütekintést, odafigyelést igénylő manőver. Árulkodó adat, hogy az elmúlt években az autóbusz, illetve a trolibusz ágazatban bekövetkező sajátbalesetek 15-20 százaléka szabálytalan kanyarodásra vezethető vissza, s e balesetek között gyakori az olyan, amikor a kanyarodó csuklós autóbusz utánfutója ütközik járműnek, tárgynak, rosszabb esetben gyalogosnak, megállóhelyen várakozó utasnak. Vagyis kaszálás történik. A köz-



zelmúltban – egy hónapon belül – tizenhárom ilyen, kaszálós baleset okozója volt BKV-jármű, míg az idei év első felében 28 hasonló eset következett be. Az átlagnál jóval magasabb szám a nagykorúti vágányfelújításnak is „köszönhető”, mivel a villamospótló buszoknak a Nagykörúton, a Dohány utcánál kell –

esetenként rendőri irányítás mellett – visszafordulniuk Buda felé. A pótlás során ezt a manővert több száz alkalommal balesetmentesen tették meg autóbuszvezetőink, de augusztus elején három kollégánknak ez nem sikerült, járművük jobb hátsó része oszlopnak ütközött. Szerencsére nem történt személyi sérülés.

Nem így három, teljesen hétköznapi útvonalon. Július 22-én, Őrs vezér tere végállomás területén, a 169E kaszálós balesete történt, amelynél anyagi kár nem keletkezett, viszont egy, a felszállóhelyen tartózkodó gyalogos könnyű sérülést szenvedett. Augusztus 3-án, Újpesten, a Megyeri út és a Szondi utca kereszteződésében, egy visszaforduló 30A autóbusz egy, kerékpárját a járdán toló személyt üttött el, aki a balesetben könnyebben megsérült, a kerékpárja pedig megrongálódott. Három nappal később az Etele téri végállomás leszállóhelyén egy 7E jelzésű, ismeretlen forgalmi rendszámú csuklós busz okozott kaszálós balesetet, amely következtében egy gyalogos súlyos sérüléseket szenvedett. A felsorolt esetek közül ötöt a rendőrség vizsgál.

Ezek után nem árt ismét felidézni, hogy a járművezetőnek kanyarodáskor mire kell odafigyelnie, hogy elkerülhetők legyenek az ilyen balesetek. A KRESZ 31. §-a szabályozza a bekanyarodás szabályait. Érdemes figyelembe venni a (4) bekezdést, mely szerint „*Ha a jármű méretei vagy egyéb ok miatt az (1)-(2) bekezdés rendelkezéseit megtartani nem lehet, a bekanyarodást fokozott óvatossággal - szükség esetén erre alkalmas irányító személy igénybevételével - és úgy kell végrehajtani, hogy a bekanyarodó jármű a többi járművet ne veszélyeztesse.*” Természetesen az oldaltávolságot sem szabad figyelmen kívül hagyni, illetve azt, hogy mi ugyan ismerjük a járműünk sajátosságait, de a közlekedési partnerek többsége nem. Álló helyzetből való kanyarodás esetén a manőver megkezdése előtt tekintsünk a visszapillantó tükröbe, mert lehet, hogy mellénk állt valaki, és azt se felejtjük el, hogy a kanyarodásért a jármű vezetője felelős, így a legtöbb esetben a felelősség kérdésében is egyértelmű a helyzet. Különösen igaz ez akkor, ha a baleset másik résztvevője álló jármű, tárgy, vagy járdán, megállóhelyen közlekedő gyalogos.

Forgalombiztonsági és Ellenőrzési Osztály



SZÍNESEDDIK BUDAPEST

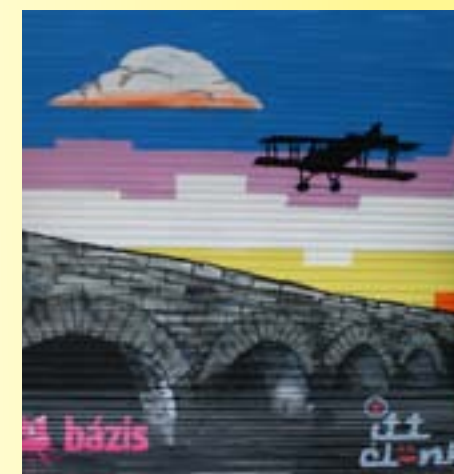


képek: Carlos

Zöld röfi, kék nyúl, számtalan robot és egy indián szállja meg a Moszkva teret, vagy éppen a kerület meghatározó épületei díszítik a HÉV megállót. A BKV több területe is fehér vászonná vált a fiatal képzőművészek kezei alatt, ahogyan színt és életet vittek a szürke városba. A cél, hogy élhető és szerethető, színes várost formáljanak Budapestből.

A KICSI A NAGY AZ R2 ÉS AZ INDIÁN

A Világ-Kép Kulturális Egyesület a Színes Város projekt keretében, a Norvég Civil Alap és számos cég támogatásával Victor Vasarely álmát valósította meg Budapest számos területén. A magyar származású művész szenvedélyesen dolgozott azért, hogy a műalkotások kerüljenek ki az emberek közé, az emberek életterébe, a város köztereire. Az Egyesület – ennek jegyében – Budapest több területén is műalkotásokkal tette színebbé és igazán szerethetővé az egyébként szürke, vagy éppen összefirkált falakat, szellőzőket, korlátokat. A Flórián tér és a Városháza park után a BKV egyik legforgalmasabb csomópontjára, a város egyik kultikus színterére és találkozhelyére, a Moszkva térre tervezték a projekt utolsó munkáját. A BKV nagy örömmel fogadta a kezdeményezést, hiszen méltán kapott teljesen új ruhát a tér. Ennek köszönhetően színes lények és kedves robotok figyelik nap mint nap az arra közlekedőket, fakasztanak mosolyt a fel-felbukkanó arcokra, a műfűvel díszített gombok tetején gubbasztó indián pedig a közlekedők lépteit vigyázza.



képek: Kovács Edina

NEM KOSZOS A KASZÁS

Közel egy évvel ezelőtt a III. kerületben működő Itt Élünk Egyesület tagjaiban fogalmazódott meg a gondolat, hogy az összefirkált kaszásdűlői HÉV-megállót a civil egyesület kitakarítja és egy nagyszabású, művészi graffitival varázsolja újjá.

Az egyesület által meghirdetett pályázatra érkezett munkák közül a kerület polgármestere, a III. kerületi főjegyző, a BKV és az egyesület képviselői választották ki a nyertes pályaművet és az alkotókat. Az alkotás Óbuda-Békásmegyer jellegzetes épületeit mutatja be: az aquincumi vízvezetékét, a Gázgyárat, a Fő teret, a főplébániát, az esernyős szobrokat, lakótelepi házakat, a nemrég átadott Megyeri hidat és természetesen egy HÉV szerelvényt.

A Világ-Kép Kulturális Egyesület Színes Város projektje, amely a Moszkva téren és a város több pontján valósult meg, valamint az Itt Élünk Egyesület Kaszásdűlő projektje azon túl, hogy vidámságot és színt varázsol azokra a helyszínekre, ahol nap mint nap közlekedünk, új jelentéssel tölti meg a köztéri graffiti fogalmát is.

–ke–

Véleménnyel fizet a felszálló

A buszteszt kezd közös családi programmá válni: a szülők mellett a gyerekek is leírják, hogy mi tetszett, és mi nem. Az immár harmadik éve zajló teszt sorozatról *Takács Gábort*, a Fejlesztési Osztály műszaki főmunkatársát kérdeztük.

– 2007 óta 23 autóbusz érkezett a BKV-hoz tesztelésre, idén augusztusban pedig immár a hatodik típus kipróbálását kezdtük meg – mondta el Takács Gábor, a buszteszt koordinátora. – Vannak, akik úgy gondolják, ezzel csak a mézesmadzagot húzzuk el az orruk előtt, de szerencsére többen vannak azok, akik elhiszik, hogy valóban kíváncsiak vagyunk a véleményükre. Az összegyűjtött tapasztalatokat rendszerezzük, összesítjük és egy későbbi felújítás vagy buszvásárlás esetén felhasználjuk.

– **Hogyan kerülnek hozzánk a tesztelésre szánt járművek?**

– Szakmai körökben ismert a BKV tesztelési programja, a társaság honlapján is található róla információ, így a gyártók és a márkaképviseletek szívesen kezdeményeznek nálunk próbákat. Ez egy szűk



szakma, és a kölcsönösen érdeklődők hamar megtalálják egymást. Amikor beérkezik egy tesztelési ajánlat, először is a jármű paramétereire alapítjuk el kell döntenünk, megfelelnek-e a BKV számára, tudjuk-e fogadni. Aztán az érintett szakterületekkel egyeztetve megtervezzük, hogy melyik vonal lenne a legcélszerűbb választás, és melyik garázs ad majd otthont a busznak. Igyekszünk olyan tesztútvonalat találni, ahol sok utasunk közlekedik és a jármű terhelése is változó. Ha már megvan az ideális helyszín, a társaság más szakemberei is bekapcsolódnak a munkába: intézzük az utasbiztosítást, a menetrendbe illesztést, valamint a járművezetők kijelölését. Végül gondoskodunk arról, hogy a közvélemény is értesüljön a tesztről. Ezeket a járműveket díjmentesen futtatjuk – a menetdíj az utasok véleménye.

– **Mi az utasok első reakciója?**

– Többnyire az az első kérdés, hogy ezt vesszük-e meg... A teszt eredménye azonban maga a megismerés, a vélemények megfogalmazása. A cél ugyanis nem más, mint, hogy a főváros utazóközönsége és a BKV szakemberei is megismerhessék a járműipar legújabb fejlesztéseit, a gyártóknak pedig az utas- és szakmai visszajelzések értékes, valós információkat jelentenek a típusok további fejlesztéséhez.

– **Mennyire objektív a teszteredmény?**

– A tesztelések során egységes szempontrendszert alakítottunk ki, és e szerint kérjük az utasok és a szakemberek véleményét is. Az autóbuszok többnyire hasonló kialakításúak, hiszen adott egy utastér,



amiben el kell férnie nagyjából száz utasnak. A lényeg a részletekben van, hiszen egy Rolls Royce is ettől lesz Rolls Royce.

– **Milyen kritikuskok az utasok?**

– Azt tapasztalom, hogy a buszteszt kezd közös családi programmá válni: a szülők mellett a gyerekek is leírják, hogy mi tetszett, és mi nem. Szintén kedves számomra, hogy mozgás- és látássérült emberek álltak össze egy-egy tesztelői csoportba, és – mondhatnám, visszatérő tesztelőként – rendszeresen megírják tapasztalataikat. Nagyon sok érdekes információt osztottak meg velünk, ami mellett mi, egészséges emberek elmegyünk, pedig valóban fontos dolgokról van szó.

– **Milyen egyedi észrevételek voltak ezek?**

– Köztudott például, hogy a vakvezető kutyát úgy képezik ki, hogy a buszon egy bizonyos üléshez vezesse a látássérültet, majd utána a szék mellé lefeküdjön. Tehát nem célszerű tetszés szerint átrendezni az autóbusz belső terét, mert erre folyamatok épülnek. De mondhatnám azt is, hogy a lépcsők szegélye nem véletlenül elütő színű, hiszen így kiemelkedik a környezetéből, és ez a gyengénlátók számára nagy segítség. Ugyanígy fontos észrevétel és jogos kérdés, hogy az ajtók záródására ne csak hang-, hanem fényjelzés is figyelmeztesse az utasokat, hiszen a járműveken siketek, nagyothallók is utaznak.

– **Hol találhatunk bővebb információt, fotókat, összefoglalót az eddigi tesztekéről?**

– A BKV weboldalán a BKV-zó menüpont alatt valamennyi eddigi tesztünk összefoglaló anyaga megtalálható. Az oldal kialakítása során törekedtünk az egységes arculatra, hisz akit érdekel, így könnyen össze tudja hasonlítani az adatokat. Mindegyik járműről ugyanazok a műszaki paraméterek kerülnek fel, sőt lehetőség szerint ugyanabból a szögből készítjük el a buszokat ábrázoló fotókat is. Az itt bemutatott járművek között azonban akad olyan is, amelyik nem vett részt utasszállításban, csupán szakembereink tekinthették meg.

–mm–



Bottal, mankóval, kerekessel

Bár nem ugyanonnan, nem ugyanoda, nem ugyanazért és nem ugyanúgy, de együtt utazunk. Ezért fontosnak tartjuk, hogy odafigyeljünk egymásra. Sorozatunk második részében annak jártunk utána, mivel lehetünk a mozgásukban korlátozott utasaink segítségére. A cikkben nagy segítségünkre volt Gy. Dobos Mariann a MEOSZ (Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége) havi lapjának, a Humanitásnak az újságírója.

KOLLÉGÁKNAK:

♦ **Mozgólépcsőn utazni!**

Hasonlóan a vakvezető kutyával utazó személyekhez, a mozgásukban korlátozott utasoknak is minden támogatást biztosítani kell a mozgólépcsővel történő közlekedéshez. Ha a le- és feljutáshoz segítségre van szüksége az utasnak, akkor kíséretet kell számára biztosítani. A kísérő kolléga kérdezze meg a célállomást, így az ottani forgalmi ügyelet már felkészülhet az utas fogadására. Amennyiben a mozgáskorlátozott utas úgy érzi, álló mozgólépcsőn biztonságosabb a gyalogos közlekedés, úgy erre – azokon az állomásokon, ahol nem csak egy felfelé és egy lefelé közlekedő mozgólépcső van – a biztonságos közlekedés érdekében pár perc várakozás után van lehetőség. Minden esetben egy szolgálatot teljesítő forgalmi dolgozó segíti a közlekedést.

♦ **Legyen türelmes!**

Ha már a megállóban észleli a buszsofőr, hogy a felszállni kívánó utas mozgássérült – botja, mankója vagy kerekesszéke van, illetve elindulva erősen biceg –, akkor hagyjon több időt a felszállásra. Sok nehezebben mozgó, gyengébb fizikai állapotú mozgássérült eleve az első ajtón száll fel, hogy a buszsofőr észre vegye az állapotát. Ilyenkor az első ajtó melletti ülésen lenne számára

a legjobb helyet foglalni, mert így nem kell gyalogolni a haladó járművön, ami kapaszkodással együtt is veszélyforrás. Ezért fontos, hogy az első ajtón fel- és leszállókra fokozottan ügyeljenek.

♦ **Közelebb!**

A fel- és leszálláshoz a mozgáskorlátozottak számára elengedhetetlen, hogy a buszok közvetlenül a járda mellett és a járdával párhuzamosan álljanak meg. Egy egészséges embernek lehet, hogy nem számít, hogy a járdáról vagy az úttestről száll-e fel, de egy mozgássérültnek ekkora szintkülönbség is akadály lehet. Ha nem megfelelően állnak meg a buszok, akkor előfordulhat, hogy gyakorlatilag egy mozgássérült fel sem tud rá szállni. Ilyen esetben szintén problémát okoz a leszállás.

♦ **Rámpára fel!**

A mozgásukban korlátozott személyek le- és felszállását kiemelten kell kezelni. A járművezetők az 1999. október 1-jével életbe lépő Forgalmi Utasítás alapján kötelesek – szükség esetén személyes közreműködéssel is – minden elvárható segítséget megadni: alacsonypadlós járműveken a karosszéria megdöntésével, kiegészítő rámpával ellátott járműveken a rámpa lehajtásával. Amennyiben nincs megfelelő utaskísérő, úgy a járművezető köteles – még a vezető-



fülke elhagyásával is – segítséget nyújtani. A rámpa lenyitásához szükséges eszköz mindig legyen a járműben, hiszen e nélkül a kerekesszékekkel sok esetben esélytelen a fel- és leszállás. Nagyon előnyös lenne, ha a buszsofőrök automatikusan megkérdeznék, hogy hol szeretnének leszállni, mert nem mindig jó a jelzőlámpát működtető gomb.

UTASOKNAK:

► Minden esetben kérdezzük meg, miben tudunk segíteni, hiszen nem biztos, hogy mindig arra van szüksége, amit mi segítségnek gondolunk! Maga a mozgássérült tudja a legjobban, hogy hol kell őt megfogni egy segíteni akaró embernek, ez ugyanis egyénként változik állapottól, testfelépítéstől, esetleges korábbi egészségügyi beavatkozásoktól függően.

► Ha látjuk, hogy nehezen mozgó utas száll fel a járműre, adjuk át neki az ülőhelyet. Sokat segítene, ha a járművezető felhívná erre a figyelmet.

► Biztosítsunk helyet a kerekesszék és az elektromos kerekesszék számára a járművön. Lehetőleg úgy, hogy menetközben biztonságosan tudjanak kapaszkodni.

–ke–

KÖSZÖNŐLEVÉL ÓNOD KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATÁTÓL



Földényi György BKSZSZ elnök Úr
Schumacher Ferenc TDFSZSZ elnök Úr
Kukor Gyula. VFSZ elnök Úr

Tisztelt Cím!

Az érintett közel kettőszáz árvízkárosult, a képviselő-testületünk, és a magunk nevében köszönetünket fejezzük ki azért a támogatásért, amelyet az Önök által vezetett Szakszervezetek dolgozói, tagjai nyújtottak az ónodi árvízkárosultak megsegítése céljából. Az Önök adománya is hozzájárult a településünket ért természeti katasztrófa elleni küzdelemhez, következményeinek felszámolásához, az árvíz előtti állapot helyreállításához.

Kérem az elnök Urakat, tolmácsolja hálánkat és köszönetünket mindazoknak, akik adományoztak az ónodi árvízkárosultak javára.

Önzetlen segítségüket, adományukat még egyszer megköszönve maradunk tisztelettel:

Ónód, 2010. augusztus 4.

Bacsó János
polgármester sk.

dr. Üveges István
jegyző sk.

A BKV-s
szakszervezetek
összesen 2.374.010
forintot utaltak át.

Együtt kerek az évforduló



A budai hegyvidék két különleges közlekedési eszköze, a Gyermekvasút és a Libegő augusztus 20-án együtt ünnepelte megnyitásának évfordulóját. Míg a korábbi Úttörővasút utódja 60 éve közlekedik, kötélpályás társa 40 éve várja a kirándulni vágyókat. A rendhagyó születésnap rendezvényre a BKV Zrt. és a MÁV Zrt. közös szervezésében „Együtt 100 évesek vagyunk!” címmel került sor a Libegő felső állomásánál, a János-hegyen.

Az egész napos rendezvényen mindenki találhatott kedvére való programot: az eltelt időszakot, ezt a több évtizedet az ünnepelt járművek történetéről szóló fotó- és dokumentum kiállítás mutatta be, a színpadon pedig változatos műsor várta a család összes tagját. Vicces produkciót, musicalműsort és koncerteket is láthattak a hegyre látogatók. Persze a szervezők a gyerekekre is gondoltak: ügyes kicsik ropták a táncot, gyermekdalok színesítették a születésnap partit, aki pedig egy kis mozgásra vágyott, azt ugrálóvár, trambulin, és pónilovaglás várta. A kreatív apróságok a játékos gyermekfoglalkoztatóban készíthettek hűtőmágnest, makettezhettek, rajzolhattak, totót tölthettek ki, de népszerű családi programnak bizonyult a Magyar Természetbarát Szövetség által biztosított két különböző nehézségi fokozatú vezetett erdei túra is.

Az Animal Cannibals együttes koncertje nagy sikert aratott, de mosolyt csal a arcokra a VAKONDOK, a BKV Zrt. együttesének előadása is. A Gyermekvasút és a Libegő történelmét kvízzjáték elevenítette fel, a nyerteseket Libegős és vasutas ajándékok várták. A születésnap programot a MADARAK házibulízenekar fergeteges utcabált idéző koncertje zárta.

Természetesen az érdeklődés középpontjában a két ünnepelt, a Gyermekvasút és a Libegő állt. Sokan a nosztalgiázás kedvéért, míg mások az új élmény miatt váltottak jegyet egy-egy utazásra. A közös rendezvény sikere azt bizonyítja, hogy a két közlekedési eszköz nem konkurenciája egymásnak, hanem együtt, egymást kiegészítve kínálnak teljes élményt azoknak, akik kilátogatnak a János-hegyre. Reméljük így lesz ez a következő 40, 60, 80, 100, és ki tudja még hány évben is.

Az Engler-generációk



Azt mondják, ha te nem is vagy BKV-s, egy közelebbi-távolabbi családtagod biztosan az – esetleg az volt, vagy az lesz. Ez a megállapítás valószínűleg közel áll a valósághoz. Az okok nyilvánvalók. Az azonban már csak elvétve esik meg valakivel, hogy minden családtagja, valamint a felmenői is a fővárosi tömegközlekedésben, tehát a BKV-nál és annak elődjainél dolgoztak. Engler István, frissen nyugdíjazott gépjárművezető mindezt elmondhatja magáról.

– Nagypám, Engler Vilmos a gőzvontatású fogaskerekűnél volt vonatvezető – meséli Engler úr – sajnos én már nem találkozhatam az öreggel, de a nagymama sokat mesélt róla. Fent laktak a Svábhegyen és nagypám, hogy télen-nyáron időben odaérjen munkakezdésre, a Városmajorban összeszkbált egy kézihajtányt, amivel minden hajnalban a síneken át gurult le a hegyről. Este meg hozzákötötte az utolsó szerelvényhez, ami hazavontatta. Állítólag annyira zörgött és csattogott a szerkezet, hogy a környéken lakók ebből tudták meg: kezdődik a nap. Na meg, hogy megy az Engler dolgozni. A nagypáról a történeteken és a születési anyakönyvi kivonatán kívül nem sok emlék maradt, az azonban biztos, hogy fiába, Engler Ferencbe is beoltotta a fővárosi közlekedés szeretetét.

– A szüleim a Szépilona kocsiszínben ismerkedtek meg. Apa villamosvezető volt, anya kalauz. Apu sokat vezette az 1000 pályaszá-

mú villamost, ami most már muzeális darab, kinn áll Szentendrén, a múzeumban. Ha arra járok, mindig megcsodálom. A Szépilona után egy darabig trolivezető lett, majd később az Akácfa utcába került, ami akkor még a Fővárosi Villamosvasút főhadiszállása volt. Ő lett az FVV akkori vezérigazgatójának a sofőrje. Anyu később bérletpénztárosként dolgozott. Mindketten itt éltek le az életüket, innét mentek nyugdíjba. Valahogy úgy, ahogy én is. Feleségem, amíg az egészsége engedte Óbudán volt buszvezető, aztán pár éve a lányom is megpróbálkozott

A GOMBA, ahogy a köznyelv nevezi, az Akácfa utcai székház udvarán található autós esőbeálló, 1945-ben épült a Beszkrárt idején. – Még ma is megtalálhatók az oldalán a nagyon régi autókhoz csatlakoztatható elektromos fűtőberendezés maradványai – idézi fel Engler István. – Ez a téli indításkor volt elengedhetetlen.

VOLGA ÉS MERCEDES Természetesen a szolgálati autók már az „átkosban” is indikátorai voltak a hierarchikus különbségeknek. A vezérigazgatónak például fekete M21-es Volga járt. Sokat fogyasztott, de ez akkoriban vajmi keveset számított.

– Még a rendszámára is emlékszem – sóhajt fel Engler István – AB 77 66. A többi autó Warsawa meg Pobeda volt. Egyedül a Daczó vezérigazgatónak szereztek be egy szedett-vedett hulladék Mercédest (nagy szám volt ez a hetvenes években), szépen kipofozták, de mivel azután is rendre meghibásodott, így ő is kénytelen volt a Volgát használni.

A Warsawákat a hetvenes évek második felében szorították ki a 125-ös Polskik, amik aztán a nyolcvanas években átadták a helyüket a Ladáknak, hogy a stafétabotot a kilencvenesekben átvegyék a Renault-k.

a BKV-val, de aztán... Ezt inkább ne is firtasuk, így velem egy majd’ száz éves név, az Engler is távozik a vállalatától.

Engler István 1968-ban, a fővárosi közlekedési vállalatok egyesítésének az idején került a céghez. Így ő már a BKV-nál kezdte, karosszérialakatosként. A műhelyben, mint mondja, megcsapta a benzinszag, és az akkori érzés mostanáig elkísérte. Miután letette a jogosítványt ő is sofőr lehetett, és bekerült az Akácfa utcai gombához.

- A nyolcvanas években a sofőrszolgálaton csoportvezetőségig vittem. Lehattunk vagy negyvenöten, de nem olyan volt ám, mint egy munkahely, sőt még a kollektíva is gyenge szó erre. Inkább mint egy nagy család – folyton ugrattuk egymást. Velem például olyanokat megcsináltak a „gazok”, hogy ők a gombában, épp készülőkk megenni az otthonról hozott káposztás tésztát, amikor hívnak telefonon, hogy azonnal menjek fel valamelyik irodába. Nem hívatott persze senki, de mire visszatértem, az ebédem sehol. Keresem erre-arra, nem találok, de hallok ám, hogy a többiek veszettül röhögnek. Miközben elvartam, felfűzték az egészet egy madzagra és kiakasztották az ablakba... Szép volt jó volt, elszaladt, de mivel nem tudtam mindenkitől elköszönni, ezúton is kívánok kollégáimnak szép életet.

-kb-



Engler István, háttérben a gomba

85 ÉVES VÉGÁLLOMÁS:

Bajtárstól a BNV-ig

A hazai lósporttal kapcsolatban szinte mindenkinek Széchenyi gróf neve ugrik be elsőként. Másodjára viszont az, hogy miután meghonosodott e sokak számára anyagi csődöt jelentő, ám a tenyésztőknek köszönhetően a nemzeti dicsőséget is magába foglaló sport, elsősorban az úri közönség szórakoztatását jelentette.

A huszadik század elején, a régi lóversenypályaterülete a Keleti pályaudvar közelében – ahol később az első buszgarázs, illetve a Népstadion különféle létesítményei épültek – méltán pályázhatott volna a legfélelmetesebb budapesti környék címre. A korabeli argó több – nem túl hízelgő – névvel is illette, egyebek mellett ez volt a „lepranegyed”, a „nagysezon”, és a „gimplisziget”, az előbbi kettő az itt heverésző, társadalomból kivett alakok miatt, akik tömegesen fordultak elő e tájon, míg az utóbbi (a gimpli voltaképp a palimadár szinonimája) a szélhámosoknak megfelelő „széjljárásra” hívta fel a figyelmet.

Mindent összeadva, nagy élet zajlott a régi lóversenypályán, ám a nemes sporthoz semmi köze nem volt. Természetesen a versenyeket sem itt rendezték meg, például az 1. Magyar Derby-t, ami új fejezetet nyitott a hazai lósport történetében 1921-ben, Alagon futották. De ekkor már nagyban zajlott egy korszerű, minden igényt kielégítő pálya építése Pesten, meghozza Kőbányán, az Albertirsai úton. A maga idejében igen korszerű pályát, amely jelenleg a Kincsem park nevet viseli, 1925-ben adták át, s abban az évben természetesen már itt rendezték meg az aktuális Magyar Derby-t, amit egyébként a Bajtárs nevű ló nyert meg. (A nemrégiben – egy bevásárlóközpont építése miatt – ledőzerolt Kerepesi úti üggetőpályát csak később, 1933-ban avatták fel.) Noha mostanában Overdose révén ismét van közismert lovunk, rajta kívül a budapestiek java valószínűleg egyetlen derby-hóstit sem tudna mondani a közelmúltból, hiszen Kincsemen és Imperiálon kívül tulajdonképpen egy híres lónevet sem őrzött meg a kollektív emlékezet. Viszont Bajtárs nevét annak idején valószínűleg mindenki ismerte. A lóverseny népszerűségét pedig mi sem jelzi

jobban, hogy a BSZKRT az új lóversenypályához korszerű végállomással és egy új villamos járatral járult hozzá. A 29-essel. 29-es villamos 1925 előtt is közlekedett Budapestre, méghozzá igen hosszú távon. Az eredetileg 1905. február 15-én, a Nyugati pályaudvarról a Szabadság téren, majd a Vilmos császár úton, a Kiskörúton és az Üllői úton a Népligetig haladó villamos kapta első szakasza 1919 augusztusában véget ért, és 1925-ig nem volt ilyen jelű villamos. Azt nem sikerült kiderítenünk, hogy a 29-es szerencsés vagy szerencsétlen, annyi bizo-



nyos, hogy ettől kezdve ez volt az egyetlen olyan szám, amiben a pesti turfósok egészen biztosak lehettek. A 29-es egészen az ötvenes évek elejéig a Rókus kórház előtti villamos-végállomásról indult, együtt haladt a Népszínház utcán és a Salgótarjáni úton a 37-essel, ám az akkor még nem troli- és autóbuszgarázsáról híres, hanem a szükség-lakásai és az ott élők nyomora miatt hírhedt Pongrácz-telepet elhagyva, egy lejtős balkanyar után érkezett meg a lóverseny bejáratához, ahol – a nagy érdeklődésre való tekintettel – hat sánpárra futhattak be a villamosok. A maga korában furcsa kontraszt lehetett a Dickens regényeket idéző milió után egy, akkori léptékkal csúcsmínőségű

végállomásra megérkezni, ám a megszállott játékos lelkivilágát vélhetően sem ez, sem az nem zavarta meg különösebben. A 29-es sohasem járt hétköznapi menetrend szerint: időszakos járatként tartották nyilván, ami azonban nemcsak a lóverseny napokon való közlekedést jelentette. Mivel a harmincas években a pályához közel rendezték a mezőgazdasági vásárokat, a jeles eseményekre szintén a 29-est állították forgalomba. Az ötvenes évek elején megszűnt a Rókus kórházi előtti hurok, amit a jelenleg is használatos Népszínházi utcai fejezőállomással pótoltak a József körút sarkán. Ettől kezdve megszűnéséig innen indult a 29-es. Csak-hogy közben volt egy „átkeresztelés” is: 1961. május 5-étől, amikor az akkori üzemeltető FVV úgy döntött, hogy időszakos és rendkívüli járatai betűjelzést kapnak, a 29-esből – nem nélkülözve a logikát – L jelzésű villamos lett. A betűs időszak csupán 5 évig tartott, 1966. július elsejétől újra a

29-esre szállhattak a lovi szerelmesei. Viszont pár év múlva, amikor az 1970-es évek elején a Városligetből ideköltözött a Budapesti Nemzetközi Vásár, a 29-es már sokkal inkább a BNV, mintsem a lóversenyek járatává vált, tábláján is az szerepelt: Jó-

zsef körút–BNV főbejárat. 1974-ben pedig megjelent a színen a 29Y jelzésű villamos is, aminek a belső végállomása a Keleti pályaudvarnál, a Festetics utcában volt. Több mint 20 évig tartott ez az állapot, utoljára 1995-ben indultak 29-es villamosok – akkor már legalább egy évtizede csak a vásár idején, ősszel és tavasszal – a Népszínház utcából. Egy év múlva a BNV 100. évfordulóján a vonalon 100-as és 100Y jelzéssel közlekedtek az időszakos járatok, a következő évben és azóta viszont már csak a – szintén 100-as – busz maradt azoknak, akik BKV-járművel akarták megközelíteni a vásárvárost. Vagy éppen a lóversenypályát.

–lt–



ALSTOM Le Havre-ban

A francia kikötőváros, Le Havre önkormányzata 20 CITADIS villamos gyártásáról és szállításáról írt alá szerződést az Alstom Transporttal. A 32 méter hosszú, alacsonypadlós CITADIS villamosok tervezésénél a formaterv és a küllem mellett az utasok kényelme és biztonsága is kiemelt szerepet kapott: a légkondicionálón felül a szerelvényekbe egy audiovizuális utastájékoztató rendszer is beépítésre kerül, a fedélzeti biztonságra pedig kamerák ügyelnek majd. A 200 utas befogadására képes szerelvények legnagyobb sebessége eléri a 100 kilométer/órát. A CITADIS szerelvények 98 százalékban újrahasznosítható anyagokból készülnek, emellett továbbfejlesztett hajtásrendszerük 10 százalékkal kevesebb energiát fogyaszt, mint egy átlagos villamos hajtásrendszere - arányait tekintve negyedannyit, mint egy busz és tizedannyit, mint egy személyautó.

A mintegy 42 millió eurós megrendelést a gyártó a villamosok történelmi városképhez igazított belső és külső formaterveivel nyerte el. Le Havre 395 millió euró értékű, átfogó közlekedésfejlesztési programja keretében egy 13 kilométer hosszú, Y elrendezésű villamos pályát épít, 23 megállóval és a városközpont alatt áthaladó 600 méteres alagúttal. A város új CITADIS szerelvényeit 2012 júliusában kezdik tesztelni az új vonalon.

Tilos mosdatlanul a buszra ülni Eszéken

Az eszéki közlekedési vállalat döntött: mostantól tilos mosdatlanul, meztelen felsőtesttel, vagy éppen tölcséres fagyaltot nyalogatva a horvát város közlekedési járműveit használni. A horvát villamosokra, buszokra eddig is csak az első ajtónál lehetett felszállni, mostantól azonban a járművezető feladata lesz az is, hogy egy általa működtetett fémkar segítségével állja útját a nem kívánt testszagoknak. A BKV utazási feltételeiben szabályozza, hogy mely esetben lehet valaki kizárni az utazásból. *Somkúthy Zsolt* forgalmi üzemeltetési szakigazgató szerint azonban a rendszer nem működik tökéletesen, hiszen ha probléma van egy utassal, de nem akar leszállni, akkor meg kell állítani a járművet – a többi utas kárára.

Szökni próbált egy londoni metró



Elszabadult egy sínkarbantartási feladatokat ellátó, utasokat tehát nem szállító metrószerelvény Londonban. A szerelvény 13 percig, hat megállón keresztül négy mérföldet száguldott a Northern line-on (az északi vonalon), mire a szakemberek vissza tudták szerezni az uralmat fölötte - ezalatt az utasokat szállító szerelvényeket más vonalra terelték. A Transport for London közölte: az esetet vizsgálják, az elsődleges prioritás a biztonság. London 11 metróvonalán becslések szerint naponta hárommillió utast szállítanak. A brit főváros metróhálózata igen kiterjedt: hozzávetőleg 400 kilométeres.

PEKINGI CSODA:

Síneken közlekedő busz

Síneken közlekedő, 30 százalékban napenergia felhasználásával működő (a fennmaradó 70 százalékot villamos energiával pótolják), 6 méter széles és 4,5 méter magas, az út felett golyótalpakon futó buszt fejleszt a pekingi Shenzhen Hashi Future Parking Equipment. A jármű „hasa” alatti „mozgó alagútban” bármilyen, maximum két méteres jármű át tud haladni. Az új közlekedési eszköz megállóit tulajdonképpen felüljárók lesznek, illetve magaslati zárt peronok, s az utasok a mennyezeten szétnyíló ajtókon keresztül szállhatnak föl vagy le. Peking Mentougou negyedében már építik és jövő év elejére át is adják az 500 millió jüanba kerülő első szakaszt, ami a tervek szerint 186 kilométer hosszú lesz. A cél, hogy ezzel 30 százalékkal csökkentsék a városi forgalmat.

Sok olvasónk emlékeit megmozgatta előző számunkban megjelent, a “Sráfok nyomában” című cikkünk. Nem csak nálunk, de Juditnál is jelentkeznek a “régiek” így sikerrel kecsegtet a nyomozás, aminek fejleményeiről biztosan beszámolunk még.

T. SZERKESZTŐSÉG!

KEDVES JUDIT!

Réges-régen ezeket jelentették a teljesség igénye nélkül (persze én sem tudok mindent) **PIROS ALAPON:**
1 ezüst csík mozgólépcső és peronzár ügyeletes, vagy pénzbeszállító
2 ezüst csík gyűjtőpénztáros
3 ezüst csík állomási forgalmi ügyeletes vagy peronszinti ügyeletes
4 ezüst csík állomási forgalmi szolgálattevő vagy blockposzt forgalmi operátor
1 arany csík központi forgalmi operátor vagy blockposzt forgalmi szolgálattevő vagy forgalmi vonalbiztos
2 arany csík központi forgalmi menetirányító
3 arany csík, ha jól emlékszem, főmenetirányító
4 arany csík üzemvezető helyettes (?),
1 csillag forgalmi osztályvezető

Már nem emlékszem a pénztár csoportvezető, a forgalmi üzemvezető-helyettes, a forgalmi üzemvezető jelzéseire, illetve a forgalmi osztályvezető csillag színére. Volt még a barna alapszín is. Ez a műszaki ügyeleseké volt.

Üdvözlettel:

Földesi Károly nyugdíjas

KEDVES –kb-!

Érdeklődve olvastam írását, mint minden magazinjukat és jogelődeit, közel tova 37-éve. Néhány tucat számukban pedig a 70-es-80-as években mint szerző is volt szerencsém közreműködni. Tekintve eltöltött éveimet, magam is a legendák sorát bővítem.

utasaink írják

2010. 07.16-án az Etele térről indult 16:15 kor a HSJ-464 rendszámú buszuk.
Én a 7 éves kisfiammal és a 4 hónapos lányommal utaztam babakocsival. Becsületesen érvényes bérlettel járok és a fiamnak is már lyukasztok jegyet, ezért örültem a mai kifogástalan szolgáltatásért, ami sajnos elég ritka. A megállóban állt a busz, de csak az első ajtaja volt nyitva, ezért szóltam a sofőrnek, hogy nyissa ki legyen szíves a középső ajtót, hogy feltegyem a babakocsit. Ő ezt meg is tette, sőt kiszállt és segített feltenni a kocsit. Majd megmutattam

olvasóink írják

A metrónál dolgozom 1973-óta, járművezetőként, mindvégig egyenruhásként. Az üzemtörténeti gyűjtőgetésekkel az a baj, hogy kevés a konkrét dokumentum, illetve szelektív az emlékezet. Még nagyobb baj, hogy nincs már aktív szolgálatban autentikusnak vehető forrást szolgáltató kolléga. Mindenesetre nagyon nagy öröm számomra, hogy valaki foglalkozik ilyesmivel, mert a még élő legendák lassan elfogynak. A lényegre térve: a karjelzések alapszínei a MÁV szisztémát követték.
KÉK= a vontatási terület, járművezetők, kocsis szolgálat, járműjavítás
PIROS= forgalmi terület, állomási személyzetek, forgalomirányítás, pénztár szolgálat.
ZÖLD= alagút és pályafenntartás
BARNA= áramellátás, energia diszpécser
Lila= mozgólépcső és segédüzem, műszaki ügyelesek.
SÖTÉTZÖLD, az egyenruha anyagához hasonló = egyéb szolgálatok, gondnokság, rendészet, vasútbiztonsági csoport.

A kifejezetten egyenruhás munkakörök megfelelői ma is megvannak, nem olyan nehéz megtalálni a párhuzamokat.

KÉK

1 ezüst csík metró segédvezető
2 ezüst csík metró motorkocsi vezető
3 ezüst csík metró motorkocsi brigádvezető
4 ezüst csík metró motorkocsivető, csoportvezető (én is voltam ilyen munkakörben és volt, van ilyen egyenruhám)
1 arany csík metró instruktor, vontatási diszpécser.
2 arany csík metró főinstruktor
3 arany csík kocsis mester (járműjavító karbantartó főművezető)
4 arany csík vontatási üzemvezető (járműjavító, karbantartó üzemvezető)
1 arany csillag vontatási és műhely osztályvezető.

PIROS

1 ezüst. Mozgólépcső és peronzár ügyeletes.
2 ezüst állomási pénztáros, gyűjtő pénztáros

3 ezüst állomás forgalmi ügyeletes, peronszinti ügyeletes
4 ezüst forgalmi szolgálattevő
1 arany vonalbiztos, KFM (Központi forgalmi menetirányító operátor) járműlepi forgalmi szolgálattevő
2 arany KFM.
3 arany főmenetirányító
4 arany forgalmi üzemvezető
1 arany csillag Forgalmi Osztályvezető
1-2 ezüst csillag, pénztár ellenőr

ZÖLD

1 arany pályamester, alagútmester, állomási karbantartó művezető
2 arany főpályamester

BARNA

1 arany energia diszpécser operátor
2 arany energia diszpécser
4 ezüst elektrikus

LILA

4 ezüst állomás műszaki ügyeletes
1 arany műszaki diszpécser operátor
2 arany műszaki diszpécser

SÖTÉTZÖLD

1 ezüst csillag gondnokság vezető
2 ezüst csillag vasútbiztonsági revizor
3 ezüst csillag vasútbiztonsági csoportvezető

A táblák a múzeumnak gyönyörűek. Juhász Botondot több, mint 30 éve ismerem, ő villamosmérnök.

Remélem segitettem, még ha néhány dolog korrekciónak is tűnik. Óhatatlanul beugrik költőnk, Zrínyi egy sora. „Adj erőt pennámnak, úgy írhassek mint volt.”

Őszinte tisztelettel:

Bátorfi Gábor,
metró instruktor

És még egyik sem szállt ki nekem soha, hogy segítsen, bár ezt az utasok is meg szokták tenni, de a gesztus és a modora figyelemre méltó. Csak ezért írtam, gondolom a sok panaszkodás után jó néha ilyen hallani és jó megélni is. A nagy meleg ellenére öröm volt az utazás, csak a klíma hiányzott, mert nagyon meleg volt a buszon. A legtöbb sofőr, ha magam utazom, közömbös és lekezelő, úgy látszik, ha gyerekkel vagyok, más ember vagyok. Köszönöm, hogy meghallgattak.

Üdvözlettel:

Tiszai Edit

Irány a konditerem!

A BKV Szabadidősport Szövetség egyik legnépszerűbb szakosztálya a testépítőké, amely a lassan huszonöt éve átadott Sport utcai konditeremben várja az érdeklődőket. Korábban a társaságon belül csak az élsportolók emelgették a súlyzókat vagy erősíthettek a fekvőnyomópadon... Azonban az akkoriban elsősorban videokazettákon terjedő Schwarzenegger filmeknek hála, a testépítés mint önálló sport, és az egészséges életmód védjegye egyre inkább felkeltette az amatőrök érdeklődését. Nem csoda, hogy a BKV szabadidősport illetékesei is támogatták egy „vállalati konditerem” létrehozását.

Az ötletgazda, a tavalyelőtt elhunyt olimpiai bajnok súlyemelő, Baczkó Péter volt, és Sztruhár András, a szakosztály jelenlegi vezetője. Az első pillanattól, 1986 februárjától kezdve nagy érdeklődés mutatkozott a konditerem iránt, és mint utóbb kiderült, nem csak azért, mert akkoriban ritkaságszámba ment egy ilyen létesítmény. A siker azóta is töretlen, és ebben közrejátszik, hogy a terem felszerelése inkább a hatékonyságra, mintsem a divatra helyezi a hangsúlyt. A Sport utcai nem csillogó-villogó, táplálékiegészítő bolttal, ruházati üzlettel, turbószoláriummal és egyéb szolgáltatással bolondított elva-

rázsolt kastély, hanem valóban az, aminek hirdeti magát: klasszikus testépítő centrum. Itt a természetesség kulcsszó, az idejárók az edzésterv betartásával és a korszerű, minden igényt kielégítő gépekkel, nem pedig ilyen-olyan mesterséges beavatkozásokkal érhetik el céljukat. - Bárki jöhet, nincsenek kötelezettségek, de ha igény van rá, minden segítséget megadunk a táplálkozási tanácsoktól kezdve az edzéstervig – mondta Sztruhár András, majd hozzátette: - Huszon-négy év alatt

sem balesetnek, sem bármiféle emberi konfliktusnak nem voltam tanúja, az a rendszeresen idejárom 50-60 ember azt hiszem, maximálisan elégedett.” A konditermet havi 4000 forintért lehet igénybe venni, ebben a szauna, az öltöző és a futópálya használata is benne van. Hétköznap reggel fél nyolctól este fél tízig, szombaton 8-19 óra között tart nyitva. Előzetes bejelentkezés nem szükséges.

-lt-



- ASZTALITENISZ: Budapest csapatbajnokság őszi fordulók
- LABDARÚGÁS: 09. 25. X.Városi Tömegközlekedési Társaságok Tornája
09.02. Bajnokság őszi fordulójának kezdete
- MARATONFUTÓ-ÉS TRIATLON KLUB:
09.11. Nyárbúcsúztató éjszakai futás
09.26. SPAR maraton futófesztivál
- TEKE: 09.07. Kieséses Kupa
09.09. Récsi Kupa tekeverseny
09.14. Bajnokság őszi fordulójának kezdete
- TERMÉSZETJÁRÁS: 09.18. MTSZ Országos Találkozó-Pécs

HOL a különbség?

Keressék meg a két kép közötti öt apró eltérést, és válaszolják meg hozzá fűzött egyszerű kérdésünket! A válaszokat e-mailben, vagy levélben küldjék be szerkesztőségünkbe **szepember 24-ig!** A helyes megfejtők között 1000 Ft-os vásárlási utalványt és BKV-s ajándéktárgyakat sorsolunk ki.



- A felvételen egy 19-es busz látható az 1950-es években. 1956-ban hol volt a végállomása ennek a járatnak?
1. Pesterzsébet, Árpád utca – Csepel, Állomás utca
 2. Bosnyák tér – Maxim Gorkij tér
 3. Thököly út – Árpádföld, Menyhért utca

ELŐZŐ REJTVÉNYÜNK NYERTESEI:
Kovács László (levél), Szabados Ildikó (e-mail), Krausz Márton (e-mail) GRATULÁLUNK!
A nyereményeket szerkesztőségünkben vehetik át!



Mottó:
„Időnk van, lábunk van; miért ne gyalogoljunk?”

KÖVETKEZŐ MEGÁLLÓ: A TERMÉSZET

Tudta, hogy Budapesten és környékén számtalan védett természeti érték, természetvédelmi terület és jelzett túraútvonal van? És azt tudta, hogy a BKV busz- és villamosjárataival ezek a zöldterületek egytől egyig könnyen és gyorsan megközelíthetők? A Zöld BKV programon belül a „Kirándulj a BKV-val!” sorozat egy olyan kezdeményezés, amely a Budapesti Természetbarát Sportszövetség és társaságunk együttműködésével jött létre azért, hogy a Budapesten élőkkel megismertesse a fővárosban és annak vonzáskörzetében található zöldterületeket.

TUDTA-E? A Hármashatár-hegy nevét a 19. században kapta, mert 1873-ig a hegycsúcon találkozott Buda, Óbuda és Pesthidegkút közös – hármashatára. A csúcs ma Budapest II. és III. kerületének határvonalán fekszik.



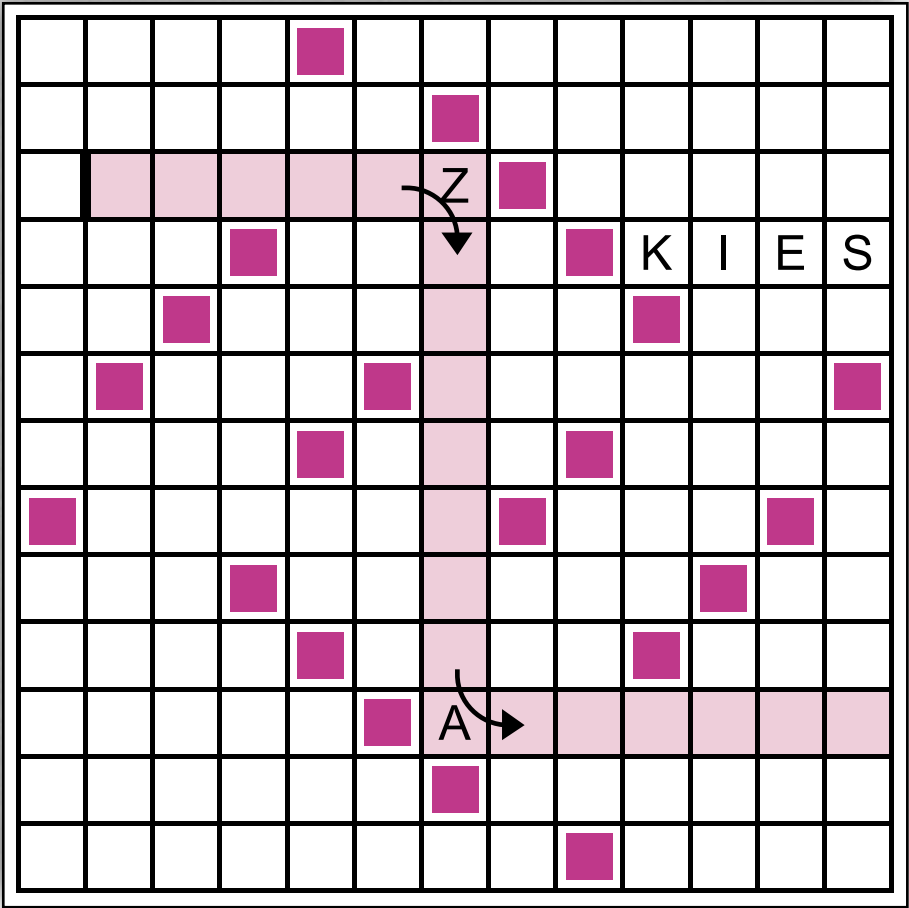
ÚTVONALLEÍRÁS: A túra a 90-es busz végállomásától indul. Sorrentót elérve – ahogy az már a nevéből is sejthető – igazi mediterrán táj látványa fogadja a túrázókat. A Szekrényes-hegyet emelkedős, jelzés nélküli út kerüli meg, továbbhaladva pedig a Budaörsi Kopárok között gyalogolhatnak. Akik fogékonyak a kultúrtörténeti látványosságok iránt is, letérhetnek Budaörs irányába, és megtekinthetik a bájos Kőhegyi kápolnát, a Kálvária kápolnát és a Csulits kápolnát. A kápolnáktól a Kisfaludy utcán haladva érhető el a Szabadság út, amelyen a BKV buszok is haladnak. A 40-es, a 240 vagy 240E jelzésű járatok a Mórincz Zsigmond körtéig közlekednek. Ha nem rövidítik le a túrát a budaörsi kitérővel, egészen sajátos és a környékre jellemző bányászati emlékekkel, az úgynevezett piktortégla üregekkel találkozhatnak. A túra végpontjához közeledve érdemes még egy kitérőt tenni a Kolacskovszky-turistaházhoz: hidegebb időben a menedékházban forró teát és ételt kínálnak. A túra a 90-es busz végállomásánál ér véget. A 90-es buszra felszállva a Moszkva térig utazhatnak.

PLUSZ EGY POÉN

„A férjem azt mondta, hogy több térre van szüksége. Így ...” (Roseanne Barr, amerikai színésznő)

Az idézet befejezését a rejtvény főszerepe rejt!

- 2: LZ, PR, RÓ, YZ, ZH, ZN.
- 3: ÁRA, ERE, HCL, ÍNY, KLT, SAL, SÁS, SOS, TÁR, TEÓ, TSA.
- 4: ÁSAT, BEÜL, CSÁB, EBBE, ELÍR, EZEK, KERN, KIES, LERÍ, ÓKOR, RIGA, SEAT, SOSE, TERA, TÜLL, ÜTEM.
- 5: AKCIÓ, ELÍRÓ, HÁRUL, KLISÉ, KORÁL, PRÓBA, REDÓZ, REZES, RÍKAT, RÓZSA.
- 6: ALÁBBI, ELINAL, ELNYOM, HÁZALÓ, KIÉREZ, TÜNTET, UGAROL, ZSAROL.
- 7: ELŐESTE, KECSEGE, LEPÁRLÓ, MIRELIT.
- 8: HADITETT, KÖZTEHER, LETASZÍT, TOLLAZAT.



ÚTVONAL: Hármashatár, 90-es autóbusz végállomás (KFKI) - Sorrento - Kies-völgy - Szekrényes-hegy - Piktortégla üregek - Kolacskovszky-turistaház - Hármashatár, 90-es busz végállomás (KFKI)

JELZÉSEK: piros kereszt , sárga körút , piros sáv , sárga sáv , sárga kereszt 

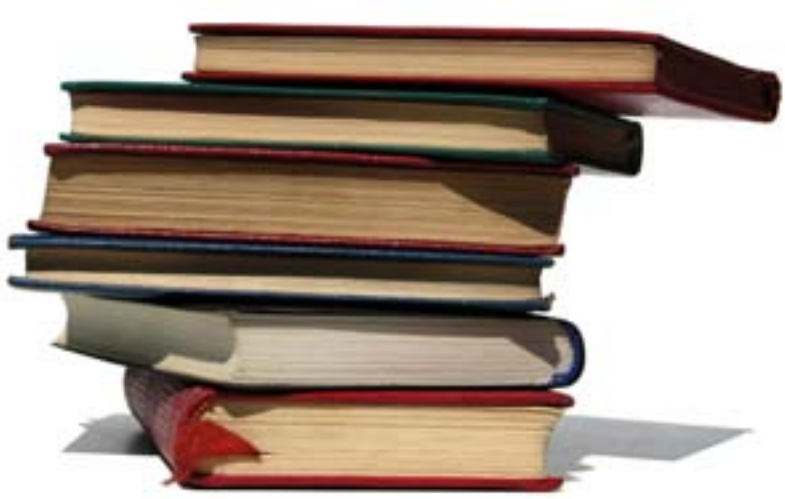
UTAZÁS: A túra kezdőpontja a Moszkva térről a 90-es autóbuszszállal érhető el, amellyel a Csillebérc, KFKI-ig kell utazni.

A túra végpontja szintén a csillebércei végállomás, ahonnan a 90-es autóbusz visz a Moszkva térig.

Egy budaörsi kitérővel a túra lerövidíthető: a Sorrento és a Budaörsi Kopárok után a budaörsi Szabadság úton közlekedő járatok a Mórincz Zsigmond körtéig viszik az utasokat.

Kezdődik az iskola

Alábbi rovatunkban a szülőknek szeretnénk segíteni a gyermeknevelés- és gondozással kapcsolatos teendőikben. Szeptemberi számunkban az iskoláskorú gyermekeket nevelő családoknak adunk hasznos tippeket, tanácsokat.



FONTOS TUDNIVALÓ: Mindkét szülőnek járhat iskolakezdési támogatás

Ki kaphat iskolakezdési támogatást?

A juttatást a munkáltató adhatja munkavállalójának, illetve a társas vállalkozás is személyesen közreműködő tagjának. Iskolakezdési támogatást a családi pótlékra jogosult szülő, vagy a vele egy háztartásban élő házastársa kaphat. Tehát a törvény szerint meghatározott jogosultak nem feltétlenül a vér szerinti szülők. A jogosultság alapjául szolgáló gyermek után akár mindkét szülő is kaphat a munkáltatójától, fejenként maximum 22.050-22.050 Ft iskolakezdési támogatást. A támogatás feltétele még, hogy a jogosultság alapjául szolgáló gyermek az adott év tanévkezdésekor közoktatásban vegyen részt. (Leegyszerűsítve ez nálunk általános- és középiskolai tanulót jelent.)

Hasznos tanácsok iskolakezdésre

Tipp a szülőknek:

- Segítsen gyermekének nap mint nap helyesen bepakolni az iskolatáskát.
- Tanítsa meg gyermekének, hogy mindig csak azokat a füzeteket és könyveket készítse be a táskába, amire másnap tényleg szüksége van. A nem szükséges iskolaszereket hagyja otthon vagy lehetőség szerint az iskolában.
- Már pakoláskor figyeljenek az egyenletes súlyelosztásra. A nehezebb iskolaszereket (könyvek, mappák) közvetlen a hátrészhez tegyük, a könnyebb eszközök a táska első részébe kerüljenek.
- A játékok és sportszerek nem az iskolatáskába valók.
- Az iskolatáska vállpántját rendszeresen ellenőrizzük, és a viselési körülményeket figyelembe véve, illetve a gyerek növekedését követve állítsuk megfelelő méretűre.

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2010. szeptember
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Nemecz-Novák Zsuzsanna • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII.,Akácfa u. 15.
Tel.: 461-6500/melléállomások: 117-41, 12-024, 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>

KÖNYVÁNLÓ

Alessandro
Baricco:
NOVECENTO



Olvasott már színielőadást? Ha nem, akkor érdemes kézbe vennie *Alessandro Baricco* Novecento című könyvét, amelyben a főszereplő ugyan csak az emlékeken keresztül van jelen, mégis betölti a színpadot és a közönséggel együtt hajózik az Óceánon.

A könyv egészen új megvilágításba helyezi az utazásról, a barátságról, de talán még az életről való elképzelésünket is. Mert mit jelent egy hajón születni és egy hajón élni? Mit jelent lehengerlően tehetséges zongoristának lenni ugyanott, mindig ugyanazon a hajón, a külvilág hívságai nélkül? A főhős, Novecento története, alázata és sajátos sikerei elgondolkodtatnak, hiszen belőle „teljességgel hiányzott a versenyszellem, fűtyült arra, ki nyer; a többi, az érdekelte őt. Az összes többi.”

A regény filmváltozatát – Az óceánjáró zongorista címmel – Koltai Lajos jegyzi operatőrként, míg színpadon az Őrkény István Színházban Csuja Imre előadásában volt látható.

Helikon kiadó, 1180 Ft

Cavident az egészséges fogakért

Ingyenes állapotfelmérésre jelentkezzen a CAVIDENT fogászatnál!
Állandó akciók: Ha nálunk csináltatja fogpótlását, az egyik állcsonton ajándék fogfehérítést kap! (Jelenlegi áraink szerint az ajándék értéke 30 ezer forint.)

árlista: www.cavident.hu

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!**

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Tandij kedvezményesen **4X15.000.- Ft** Ajándék: óra anyaga plusz legújabb kiadású **KRESZ-teszt CD!**

Tanfolyamok folyamatosan indulnak!
Tóth Zoltán Autósiskolában
VII. Wesselényi 73. (Rottenbiler u.- hoz közel)
További információ: 20/323-4688 (bármikor hívható), vagy: 1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

A BKV DOLGOZÓI ÉS CSALÁDTAGJAIK RÉSZÉRE KEDVEZMÉNY!

HAJDÚSZOBOSZLÓ

Igényes, új villában félpanziós ellátással, plusz wellness-használattal. Az üdülő 5 db kétágyas, 4 db 2x2 ágyas apartmannal rendelkezik (minden apartmanhoz saját fürdőszoba tartozik). Az ár tartalmazza a bővített, kontinentális reggelit a kétfogásos vacsorát és a wellness-centrum használatát (gyógyvizes medence, pezsgőmedence, gőz- és illatkabin, infraszauna, szauna és napozóterasz).

UTÓSZEZON (2011. 05.30-ig)

23.900 Ft/fő/3 éj

29.900 Ft/fő/6 éj

39.900 Ft/fő/6 éj

Az ár nem tartalmazza az FÁ-t: 410 Ft/fő/éj
Aktív BKV-dolgozók és családtagjaik részére szolgáltatásunk áraiból 5 % kedvezményt biztosítunk, ha van érvényes telepbelpénjük. Üdülési csekk és egészségpénztár elfogadóhely.

BEJELENTKEZÉS: Balogh József

06-52/270-432, 06-30/856-49-90

www.primavilla.hu

ELADÓ INGATLAN

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

ELADÓ a VI. ker. Rípl-Rónai utcában, a MÁV körháznál egy 76nm-es, 2,5 szobás, erkélyes, felújítandó világos lakás. Irányár: 18,5 mFt. Érd.: 70/273-0267

ELADÓ csendes, parkra néző, második emeleti, egyszobás (másfélszobássá alakítható) lakás, Angyalföld zöldövezetében, jó közlekedéssel (metró, busz), önálló pincerésszel. Érd.: 06-30/397-1777

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 Tel.: 20/999-79-32

ELADÓ dupla telek Pilisen, Bp.-től 27 km-re, a vasútállomáshoz közel. 464 nől/1600 nm. Irányár: 900 000 Ft. Tel.: 20/495-76-64

ELADÓ Pilisen, Bp.-től 27 km-re az állomáshoz közel, csendes utcában, új, igényes, 3 szobás, 86 nm-es ház 21 nm-es lakható melléképülettel, 1800 nm-es telekkel. Ár: 13,9 mFt. Tel.: 20/495-76-64

ELADÓ Érd-Ófaluiban belterületi, 900 nm-es szőlővel, gyümölcsfákkal telepitett, domboldali telek. Közbelben pincesor, gyógyfürdő. Irányár: 3,7 millió Ft. Tel.: 30/983-22-66

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

ELADÓ Zugló XIV. ker. 68 nm-es 3 szobás családi ház + hátsó melléképületek. Irányár: 34 mFt. Érd.: 220-6157, e-mail: danko.a@bkv.hu

ELADÓ vagy kiadó a Margit híd budai oldalánál egy 2,5 szoba-hallos, 105 nm-es, III. emeleti lakás (lift nincs). Kisebb budait beszámítok. Tel.:06-70/210-05-53 e-mail: bujdosobalazs.p@postaflok.hu

ELADÓ vagy budapestre cserélnék egy Hajdúböszörmény belvárosában lévő, felújított, gázkazános, kert, garázsos (szer.aknás), családi házat. Tel.:06-70/210 0553 e-mail: bujdosobalazs.p@postaflok.hu

ELADÓ Komló legszebb részén, völgyben, 72nm-es 2 szobás, konyhas, családi ház 114nm-es telekkel, gyümölcsösse, kerttel. Az ingatlanhoz tartozik még nyárkonyha, melléképület. Víz, villany, gáz, csatorna, központi fűtési faszéntüzelésű kazán, telefon, kábel tv bevezetve. Irányár: 7,5 millió Ft. Érd.: 06-20/595-60-61

ELADÓ tulajdonostól Csepel központi részén, a Plaza szomszédságában, exkluzívan felújított (új fürdőszoba hidromasszázs-gőzkabinnal, új ablakok redőnyvel, parkettás szobák, konyha, előszoba újraköveze, csempezve) 34 nm-es, 1,5 szobás panellakás. Alacsony fenntartási költségek! Irányár: 8,49 mFt Érd.: 30/729-6744 gerdora@citromail.hu

ELADÓ Kispest Kossuth tér közelében 52 nm-es erkélyes, 1+2 fél-szobás, vízorás lakás. Hőszigetelt ablakokkal, új radiátorokkal, sok beépített bútorral. Ir. ár: 10,5 mFt. Tel: 20/459-9183

ELADÓ Bp-től 40 km-re Tápióságon csendes zöldövezetben lévő 120 nm alapterületű, 2 szintes, 4 szobás, vegyes- és gázfűtéses családi ház (nagy kert, 3 db zárt autógarázs, fűtő kút). Irányár: 19,5 millió Ft. Érd.: 42-703, vagy 06-20-560-1216

CSOKONYAVISONTAI ÜDÜLÉS

A Gyógy-és strandfürdőtől 200 m távolságra található a 18 férőhelyes „Korona” Apartmanház. A földszinten társalgó, 5 db 2 ágyas (pótágyazható) apartman,az emeleten 2 db 4 ágyas,2 hálószobás (pótágyazható) apartman található.A nagy alapterületű apartmanokhoz jól felszerelt minikonyha,fürdőszoba kábeltvé és fedett terasz tartoz k.Az udvarban lévő saját medence,napozó terasz,grillező díjmentesen használható. További szálláslehetőséget tudunk biztosítani a 2 – 8 férőhelyes önálló,komplettlen felszerelt nyaralóházakban is. A fürdő területén 8 különböző hőfokú és funkciójú medence vehető igénybe.A gyógyszolgáltatások minimális térítési díjjal,szakorvosi beutalóval is igénybe vehetők.

SZÁLLÁSDÍJAK :

„Korona” Apartmanház: 2 személyes apartman 7.000 - 9.000.- Ft / éj /2 fő

4 személyes apartman 12.000 - 15.000.- Ft / éj / 4 fő

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

Nyugdíjasoknak 7 éjszaka ebéddel és vacsorával 37.000 - 40.000.- Ft / fő
BKV dolgozóknak és családtagjaiknak 5 % kedvezményt biztosítunk.
Üdülési csekk,egészségpénztári és étkezési utalvány elfogadó hely.
Kérésre részletes tájékoztatót és prospektust küldünk.

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

apróhirdetés

ELADÓ Mátra lábánál, Adácson frekventált helyen építési telek. Kiválóan telepitett horgászto 5 percre. Ár: 850 ezer Ft. Tel.: 20/496-90-84

ELADÓ XVII. kerület Nagyhangács utcában, 70 nm-es kertes lakóház 1165 nm-es telken, cserépkályha fűtéssel, gáz a ház előtt. A kert gazdálkodási célra is alkalmas. Villany, víz, telefon bekötve. Irányár: 14.500.000 Ft Tel.: 30/593-40-65

ELADÓ a X. ker. Mádi utcában 2 szoba összkomfortos családi ház 72nm+20nm garzon 125 n.ől saroktelek bővíthető, gépészetileg felújított. Ir.ár: 25,3 m Ft. Tel.: 06-70/202-05-48

ELADÓ Pesterzsébeten kiváló közlekedésnél a Határ úthoz közel egy felújított, hőszigetelt, új nyílászárós, kétszintes, előkertes, garázsos 81 nm-es 2+2 fél-szobás, világos ikerházfél 252,5 nm-es levalásztott, különbejáratú gondozott telekkel. Egyéb tudnivalók: fűtés külön helyiségben lévő gázkazánal, az ablakok redőnyösek, riasztós. Irányár: 25 mFt. Érd.: 06-30/246-11-89

CSERÉLNEM szolgálati 57 nm-es budapesti bérlakásmat kisebb szintén szolgálati bérlakásra megbeszélés alapján. Kizárólag határozatlan idejű jogviszonyok érdekelnek. Tel: 06 70/459-2240

ELADÓ vagy kiadó Nógrád megyében, Budapesttől 60 km-re egy 80 nm-es családi ház, 1237 nm-es telekkel. Fűtő kút, olcsó rezsi. Irányár: 6,5 mFt. Érd.: Jóni Józsefné, 1/707 9490

ELADÓ Kistarcsa új építésű részén – Móraltigen – egy 2008-ban épült, 455 nm-es összközműves telken lévő, nettó 119 nm alapterületű, kétszintes, nappali plusz 2 és 2 fél szobás, gardrós, duplakomfortos ikerház fél. Ri-asztó és kandalló lehetőség kiépítve. Fűtés és melegvíz egyedi cirkóval. Műanyag nyílászárók, fa beltéri ajtók, az emeleti fürdőben sarokkád. A szobák burkolata laminált parketta, a többi fűt-i helyiség járdaopas, melyek padlófűtéssel is rendelkeznek. A földszinten egy WC kézmósoval, egy fürdő, egy szoba és a nappali- konyha-étkező egyben, elektronos sütővel és tűzhellyel beépített konyhabútor. Az emeleten 3 háló, a gardrób és egy fürdőszoba. Gépköcsibeállási lehetőség. Tel.: +36-20/555-02-44

ALBÉRLET

KIADÓ Balatonboglár Központjában – vízpart 100 m – 7 személyes, emeletes, nagy teraszos, gk. beálló, gyönyörű önálló nyaraló. Nappali, 3 háló, felszerelt konyha, fürdő, stb. Ár: 15.000 Ft/nap+IFA Tel.: 06-20-9513-357

KIADÓ II. ker. külön bejáratú szoba, fürdőszoba, teakonyhas napos önálló lakás gázkonvektoros fűtéssel, jutányos áron. Külön gázóra, villanyóra van! Jó közlekedés, 10 perc a Moszkva tér villamossal. Tel.: 06/30-501-62-23

KIADÓ a XVII. ker.-ben 40 nm-es kertes ház 2010. szeptember 1-jétől. Központi fűtés, szoba, konyha, tusoló, wc, előszoba, külső kamra. Ár: 45 000 Ft/ hó +rezsi + két havi kaució. Érd.: 44-132 vagy 06/20-667-25-51

KIADÓ örbottyáni 380 négyyszögöles telek hasznosításra. Tel: 20/324-36-44

KIADÓ Budán, a XI. ker.-ben, Albertfalván egy szobás, étkezőkonyhás, gázkonvektoros, téglaépítésű bútorozott lakás. Ár: 60 eFt+rezsi/hó. Esetleg eladó. Tel.:20/220 2725

VEGES

ELADÓ üveges beltéri ajtó 210x88 cm méretben (vadonatújí) 12 ezer Ft Tel.:06/20-535-81-82

ELADÓ Pianinó! UKRAJNA zongora megkímélt állapotban eladó. Irányár: 140.000,- Ft. Érdeklődni lehet a 06/20-388-7218-as, vagy a 44-123-as belső telefonszámon.

ELADÓ vadonatúj jótállásos ezüstszínű TECHNOSTAR MWG DIGITAL 20 mikrosütő, grillező, automatikus kioldvasztó, automatikus főző stb. programmal. Ár 10 000 Ft Tel.: 06-20/575-63-53, vagy BKV: 119-63-as mellék

HITELEK!!!!

Jutalékmentes ügyintézés!
500 000FT▶
11 103FT ▶
84 HÓNAPRA
Lakás, gépjármű, és jelzáloghitelek!
Ügyintézőket keresünk magas jutalékkal!
Tel: 20/520-66-12
20/520-66-13
BKV-s mobilról ingyen hívható!
www.hitel-city.hu
info@hitel-city.hu

ÁLLÁS-LEHETŐSÉG!

Mellékállás lehetőség, irodai üzletkötőket keresek magam mellé magas jutalékkal!

Tel.: 20/479-47-49
BKV-s számról ingyen hívható!

JÁRMŰ

ELADÓ Polski 126-os /füzőld, jó állapotban/ lejáró műszakival, sok alkatrészszel. Ár megegyezés szerint. T.: 06-20-551-05-02

OKTATÁS

KERESKEDELMÍ KAMARA tanfolyamra jelentkezés – élelmiszer és vegyi áru, vendéglátó eladó, boltvezető, biztonsági őr. Részletfzetési lehetőség. Tel.: 06-20-9513-357

Mély fájdalommal tudatjuk, hogy életének 56. évében hosszszu betegeskedés után elhunyt szeretett munkatársunk VÉGVÁRI GYULÁNÉ ZSUZSA. Több mint 35 évet dolgozott cégünk-nél. Metróvezetőként kezdte, majd költséggazdálkodóként és végül készletgazdálkodóként fejezte be pályafutását. 2009-ben kezdte meg korengedményes nyugdíját. Lelkiismeretes ember és munkatárs volt, kreatív és pontos munkáját mindig elismerték. Családja és szerettei gyászában osztoznak ismerősei, barátai, egykori munkatársai.

TROLI NYÍLT NAP

2010

SZEPTEMBER 25. 9-17.00

HELYSZÍN

1101 BUDAPEST. Zách u. 8.
(Pongrácz – Kőbánya garázs)

MEGKÖZELÍTHETŐSÉG:

- ➔ 1-es villamossal, Hidegkúti Nándor Stadion megállóig, onnan 400 m gyalog a garázs főbejáratáig
- ➔ 37-es villamossal Kőbányai garázs megállóig
- ➔ Stadionok metróállomástól a garázsíig közlekedő különjárat trolibuszokkal

BUDAPESTI TROLIBUSZKÖZLEKEDÉSI
DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETE

Budapest, 1101 Zách u. 8.
BTDSZ
Tel./Fax: 262-373
www.btksz.5mp.eu



PROGRAMOK

- ➔ STATIKUS ÉS DINAMIKUS JÁRMŰBEMUTATÓK
- ➔ TROLIBUSZ ALKATRÉSZEK KIÁLLÍTÁSA
- ➔ ÁRAMELLÁTÁS, FELSŐVEZETÉK-RENDSZER BEMUTATÁSA
- ➔ FORGALMI ÉS VONALMŰSZAKI SZOLGÁLAT BEMUTATÁSA
- ➔ TELEPHELYI PRÓBAJÁRAT UTASOKKAL
- ➔ JÁTSZÓHÁZ GYERMEKEKNEK
- ➔ BÜFÉ
- ... ÉS MEGLEPETÉS PROGRAMOK!

Minden kedves
érdeklődőt szeretettel
várunk!

www.trolinap.fw.hu



Budapesti Közlekedési
Zártkörűen Működő Részvénytársaság
1072 Budapest, Akácfa u. 15. | www.bkv.hu

BUDA  PEST

