

MOZGÁSBAN

XLIII. ÉVFOLYAM

IV. SZÁM

PROGRAMAJÁNLÓ

RIPORT

A Van-Hool küldetés

INTERJÚ

„Hogy ne járjon senki rosszul”

Dr. Várszegi Gyula, az Igazgatóság elnöke

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Változik a KRESZ

ALSTOM-SZERZŐDÉS

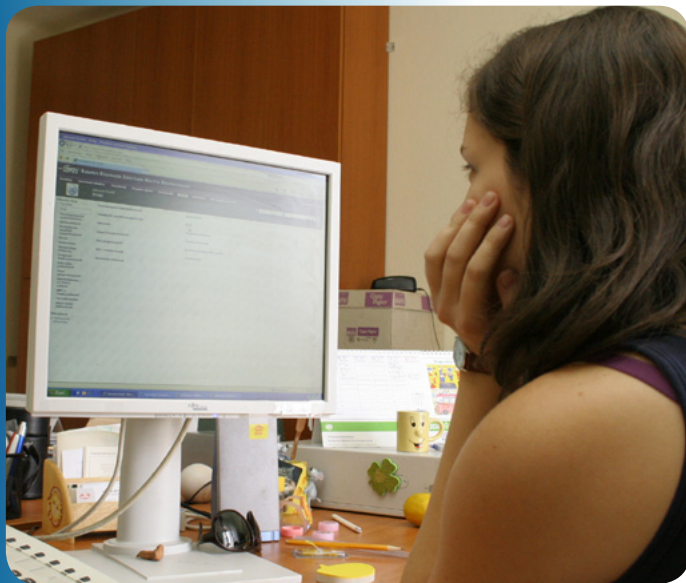
Mégis mozog a metró



BESZÉLNÜNK KELL!

TARTALMÁBAN ÉS KÜLSŐ MEGJELENÉSÉBEN
IS MEGÚJUL A SALAMON

Beszélnünk kell! Ezt mondjuk, amikor valami problémánk van, ha tanácsra szorulunk, vagy egyszerűen csak meg akarjuk osztani a másikkal azt, ami a szívünket nyomja, vagy amitől éppen jobb a kedvünk, az életünk. Az ilyen, velünk közvetlen kapcsolatban álló emberekkel folytatott beszélgetéseket nem osztjuk meg mindenkiel, és ez így természetes. Az úgynevezett belső kommunikáció tehát magánügyünk, de rendkívül fontos része az életünknek. Többek között ezért vált minden napossá a nagyobb vállalatoknál is, segítségével megoszthatják a munkatársakkal a legfontosabb információkat, miközben a dolgozók is kommunikálhatnak egymással, vagy a vezetőkel, hatékonyabbá téve az együttműködést, a munkát.



Nemrég felmérést készítettünk a BKV Zrt. dolgozóinak körében arról, hogyan működik **a belső kommunikáció** egyik legfontosabb eleme, az intranet hálózat. A Salamonról feltett tesztkérdéseinkre számos munkatárs válaszolt, és ez alkalmassá tett bennünket arra, hogy javítsunk az intranet állapotán, tartalmán.

Sokan jelezték például, hogy nehezen találunk meg bizonyos tartalmakat az oldalon, mert csak számokkal, dátumokkal találkozunk az egyes címszavak mellett. A jövőben ezért a Salamon híreinek megjelenítésénél arra törekszünk majd, hogy az egyes címek mellett legyenek alcímek is, amelyekből **a hivatkozások tartalma is egyértelműen kiderül**. Lesz külön rovata a szociális juttatásoknak, a havi programoknak, az Előre pálya sporteseményeinek, a BKV rendezvényeinek, a buszteszteknek, és kiemelten kezeljük a közérdekű felhívásokat is.

A felmérésünkre válaszokat küldő munkatársak felvetették azt is, hogy több információra lenne szükségük a vállalati üdülési lehetőségekről. Ezért nyitunk a Salamonon egy külön **üdülés rovatot**, ahol a munkatársak megtalálhatnak minden erre vonatkozó, aktuális információt. Erre különösen ilyenkor, nyáron van nagy igény, de természetesen beszámolunk a szabadidős programokról, lehetőségekről más évszakokban is.

Az üdülések, közös programok élményeiről persze sokan szeretnének „kommunikálni” a munkatársakkal is. Erre nyújt majd lehetőséget a „Jókor, jó helyen” rovatunk, ahová a dolgozók tölthetik fel amatőr felvételeiket, illetve azokat a linkeket, ahol a kirándulásokról, programok-

ról készült amatőr filmek láthatók. A felmérésünk tapasztalatai alapján hozzuk létre az **„Erről olvashat”** rovatunkat is. Itt előzeteseket, cikkajánlókat olvashatnak majd népszerű magazinunk, a Mozgásban tartalmából, de itt közöljük hírleveleinket is a jövőben.

A rovat egyik fontos eleme lesz a **„Rólunk írták”** című összefoglaló, ahol a vállalatról szóló sajtómegjelenések válogatását találják meg a munkatársak.

Az Önök igényei szerint tesszük fel a Salamon oldalra a **„Tudja-e hogy...?”** rovatot, amely igazi kuriózumnak tekinthető. Itt mindig valamilyen BKV-s vonatkozású érdekességre hívjuk fel a figyelmet, például a Talált Tárgyak Kiállítására, vagy olyan történetekre, amelyeket maguk a dolgozók tölthetnek fel az oldalra a vállalat mindennapjairól.

Tervezzük egy **„Fogadó óra”** rovat létrehozását is, ahol a dolgozók tehetnek fel kérdéseket a vállalat vezetőinek. Ennek alapján vélhetően megtudjuk azt is, mik a legfontosabb, közlendő közérdekű információk.

Külső megjelenésében is komoly megújuláson esik át a belső kommunikációs oldalunk. Lényegesen **átláthatóbb formában és szerkesztéssel, több képpel, egyértelműbb elrendezéssel** szolgáljuk majd Önöket.

A megújulás fontos, hiszen Önöket szolgáljuk, Önökért dolgozunk. Nem feledkezünk meg arról, hogy a jobb együttműködés, a hatékonyabb munka érdekében beszélnünk kell!

tartalomjegyzék

HÍREK	4.
INTERJÚ	
Várszegi Gyulával	6-7.
ALSTOM	
Mégis mozog a metró	8.
REPORT	
A Van Hool küldetés	9-11
KÖZÖS ELLENŐRZÉS	
Legyen ön is jogkövető állampolgár	12.
BESZERZÉS	
Üdvözlét Németországból	13.
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	
KRESZ-módosítás	14.
UTASTÁJÉKOZTATÁS	
Lendületben	15.
POSZTER	
A Van-Hool különítmény	16-17.
A JÖVŐ ELKEZDŐDÖTT	
Új rádiós rendszer a FUTÁR-nál	18-19.
KÜLFÖLDI HÍREK	20.
TESZT	
Jól vizsgázott a kis Molitus	21.
SZEPTEMBERI PROGRAMAJÁNLÓ	22-23.
BKV EXTRÉM	24.
HÉTKÖZNAPOK HŐSEI	
Éva a szerelőaknából	25.
KIÁLLÍTÁS	
Talált tárgyak	26.
REJTVÉNY	27.
SPORT	28.
GYEREKSAROK	29.
HIRDETÉS	30-31.

TISZTELT OLVASÓK, KEDVES KOLLÉGÁK!

Nyáron, amikor kiürülnek az irodaházak, elcsendesülnek a minisztériumok, a BKV-nál nem áll meg az élet. Míg sokan különféle fesztiválon vagy családi nyaraláson lazítottak, addig vállalatunk dolgozói rendületlenül végezték feladatukat nap mint nap, s a Mozgásban magazin munkatársai sem bizonyultak restnek, hogy mindezt megörökítsék. A nyár talán legfontosabb eseménye az volt, hogy megkötötték az Alstom szerződést, miszerint legkésőbb jövő év végén használatba is vehetjük a rég várt szerelvényeket a 2-es metró vonalán. Összeállításunkban a már megjelent hírek között segítünk eligazodni. Kollégánk személyes élményei alapján számolt be találkozásáról a Van Hool autóbuszokkal – amiért egészen Hollandiáig kellett utaznia. Ha tudni szeretnének, megérte-e a hosszú út, olvassák el a fényképekkel illusztrált beszámolót. Tudta-e, hogy új IT igazgatót köszönhetünk vállalatunk kötelékében? Interjút készítettünk az új vezetővel, Kántás Gyulával és beszélgettünk Dr. Várszegi Gyulával, a BKV és a BKK Igazgatóságának elnökével. Ismét teszteltünk! Most a MolitusBus S91 volt soron, hogy megmutassa, hogyan szuperál a Budai Vár szűk, macskakővel rakott utcáin, és sikerült-e kivívnia az utasok szeretetét. Vajon hogyan keveredett egy szem nőként Éva a metró szerelőaknájába? Vagy mindig is tudta, hogy ez lesz élete hivatása? Mi utánajártunk. Gondoltunk egy merészet, és létrehoztuk a Talált Tárgyak kiállítást, ami megnyitása óta az egyik legsikeresebb tárlattá nőtte ki magát a cég történetében – olyannyira, hogy tekintettel a nagy érdeklődésre, augusztusban új – elveszett és megtalált – dolgokkal frissítettük a múzeumok éjszakáján nyílt különleges bemutatót. Érdekességek voltak, vannak, és bizonyára lesznek is a BKV életében. Most összegyűjtöttük a közlekedéstörténet eddigi legextrémebb eseteit. Persze még bőven tartogat olvasnivalót magazinunk. Jó szórakozást kívánunk hozzá!

A szerkesztőség

LAPZÁRTÁNK UTÁN

„Azt hiszem, szeretek békávézni.”

Villáminterjú Kiss Tibivel, a Quimby dalszerzőjével

Husadik születésnapjára egész estés filmet forgat a méltán népszerű Quimby, amelyben komoly szerepet kap egy páternoszter is. A jelenetet a BKV Akácfa utcai székházában rögzítették, és a felvétel egyik szünetében csíptük el Kiss Tibit, a zenekar frontemberét egy röpké beszélgetésre.

- Milyen a viszonyod a BKV-val?

- Mondhatni kiegyensúlyozott. Mióta felnőttem, már nem is bliccelek. Most is két jegyet lyukasztottam, hogy ideérjek...

- Szóval használod is.

- Persze. Majd' minden járművet, buszt, villamost, trolit, metró. Azt hiszem, szeretek békávézni.

- Másoknak is ajánlanád a „békávézást”?

- Hogyne, szerintem remek a hálózat, és idővel talán a járművek is egyre jobbak lesznek. Egyedül a jegyrendszert találok roppant furcsának. Nem értem miért kell minden járművön új jegyet kezelni, ez – ha sok az átszállás – iszonyúan megdrágítja az utat. Néha annyira, hogy



olcsóbb lesz a taxi. Szóval ezzel kezdeni kellene valamit. Külföldön, amerre jártam, időalapú jegyek vannak, így egy jeggyel, ha nem szaladok ki az időből, beutazhatom a fél várost. Szóval ezzel az egyetlen dologgal van csak bajom, minden más szinte remek.

1 hónapos tesztüzem az M3 vonalán

Június 20-án a 3-as metró vonalán kezdődött a metrókocsikba beépített vizuális indításlétesítések berendezések tesztelése az esélyegyenlőség biztosítása érdekében. Az ajtózáradásra figyelmeztető fényjelzés révén a be- és kiszállás – reményeink szerint – a tesztidőszak alatt még biztonságosabbá válhatott.

Jelenleg a tesztüzem során kapott információk értékelése zajlik, döntés a későbbiekben várható.



Régi ismerős csilingel

Az első FVV csuklós villamos ötven éve, 1961-ben állt forgalomba Budapesten. A BKV jogelődje, a Fővárosi Villamos Vasút által gyártott járművek – közismertebb nevén a Bengálik – 1983-ban közlekedtek utoljára a fővárosban. Arról azonban, hogy mindannyian végleg nyugdíjba vonultak volna, szó sincs. Debrecenben manapság is napi szinten használják őket, Szegeden pedig tartalék járműveként várnak bevetésre, míg Miskolcon nosztalgiajáratként találkozhatunk velük.



A Bengáli fénykorában - mikor még az Erzsébet hídon is villamosok közlekedtek

A budapesti villamoshálózat jövőre lesz 125 éves. Az évforduló előtt nosztalgiajáratok indításával tiszteleg a BKV Zrt.: a meglévő favázas kocsik és az UV villamos mellett 28 évnyi távollét után újra a fővárosba érkezik a cívisvárosban szolgálatot teljesítő 492-es – a BKV kötelékében az egykori 1233-as – pályaszámú FVV csuklós villamos is. A debreceni utasoktól augusztus 5-én ünnepélyes keretek között elbúcsúzott Bengáli az idén kora ősztől, frissen festve, megújulva egy éven át vendégeskedik a fővárosban. Ez idő alatt többször találkozhatnak majd az ötvenes éveket idéző lekerekített formájú villamossal és a BKV tulajdonában lévő nosztalgia-kocsikkal Budapest villamosvonalain.

Bízunk benne, hogy mind a fiatalok, mind pedig az idősebbek örömmel fedezik fel a nosztalgiajáratok nyújtotta különleges élményt, és e sajátos időutazások népszerűségét tovább növeli a BKV-nál vendégeskedő Bengáli is.

A társadalmi felelősségvállalás jegyében

Megszokott utcák, megszokott házak, megszokott élettér – a régi, sokszor látott Budapest. A hét-köznapi rohanó forgatagában csak kevésszer, keveseknek jut eszébe, mivel tehetnénk szebbé, változatosabbá a megújulni kész fővárost. Vagy talán csak a lehetőségeket nem találjuk?

Ezért is döntött úgy a Budapesti Közlekedési Központ és a BKV Zrt., hogy egy társadalmi felelősségvállalási programsorozat első állomásaként csatlakozik a Műcsarnok 6-16 éves korúaknak kiírt *Beton és festék* című pályázatához. A projekt célja az volt, hogy kreativitásuk, fantáziájuk és a csoportmunkában

rejlő előnyök kiaknázására ösztönözzék a gyerekekből és fiatalokból álló csapatokat. Olyan színes környezetet kellett teremteniük, amelyben jól érzik magukat és büszkének lehetnek közösen megálmodott és elkészített alkotásukra is. A szakmai zsűrinek nehéz dolga volt. A közel ötven pályázó több mint 500 be-

érkezett pályamunkájából végül a kecskeméti Katona József Gimnázium művészetek iránt nagyon fogékony diákcsoportját választották. A projekt fődíjaként a BKV Zrt. lehetőséget biztosított számukra, hogy az ötös vonalon közlekedő egyik 263-as Ikarus karosszériáját megfesthessék.



Új vonalon az IT

Július elsejével Kántás Gyula a BKV Zrt. IT-igazgatója. A korábban jellemzően inkább multiknál dolgozó szakember szakterületén a piacorientált szemléletet szeretné meghonosítani, s a most futó, illetve közeljövőbeli fejlesztések IT-támogatásának megerősítését tartja a legsürgősebb feladatának.



Kántás Gyula a piaci szektorból érkezett a BKV-hoz, s igyekszik is a korábbi munkái során elsajátított szemléletet meghonosítani társaságunknál. Az új informatikai vezető korábban az IBM-nél, a Synergon-nál, majd a Fővárosi Ásványvíz- és Üdítőipari Zrt.-nél látott el vezetői feladatokat.

A privát szférából érkezve meglepődve fogadta, de gyorsan megszokta a megváltozott munkabeosztást és –morált, valamint a hierarchikus berendezkedést. Elégedettséggel töltötte el az a precizitás, amelyet a BKV-nál folyó munkát látva tapasztalt.

– Ha ezt a BKV egyes területein már tapasztalt nagyobb rugalmassággal, illetve piaci, felhasználó-orientált látásmóddal sikerülne párosítani, sok, gyors és jól látható pozitív változást hozna társaságunknak – vallja az informatikai igazgató.

Nem újdonság, hogy a BKV-nál jelentős megújulási folyamat megy végbe. A jelenleg is futó vagy épp közeljövőbeli fejlesztések – mint például a FUTÁR, a 4-es metró vagy e-ticket projektek – egyre erősebben támaszkodnak az informatikai rendszerekre, ezért erőteljes, profi IT-támogatásra van szükségük – tette hozzá Kántás Gyula. Az igazgató szerint „ehhez a stratégiai tudást birtokló, megfelelő képességekkel, ismeretekkel rendelkező csapatra van szükség”, így piacorientált vezetési stílusára valamint látásmódjának átadására nagy szüksége van társaságunknak.

Kántás Gyula az új projektekhez kapcsolódó telekommunikációs és hálózati infrastrukturális fejlesztések véghezvitelét tartja legsürgősebb feladatának, s hozzáteszi: úgyszintén nincs mire várni a webes megjelenés, a mobil alkalmazások fejlesztésével, de egyéb rendszerek átvilágítását sem kívánja halogatni.

„Hogy ne járjon senki rosszul”



– Egyre inkább tisztul a kép, tisztul a feladat. A BKV általános közösségi közlekedési szolgáltató lesz, amelyik feladatkör pedig nem ehhez kapcsolódik, az átkerül a Budapesti Közlekedési Központba. Természetesen a jövőben is foglalkozunk az üzemhez tartozó fejlesztésekkel és közlekedésszervezéssel, de például egy metróépítéshez fogható nagyléptékű beruházással már nem. Ez viszont egyben azt is jelenti, hogy jobban lehet koncentrálni a cég fő feladatára – mondja **Dr. Várszegi Gyula**. A BKV és a BKK Igazgatóságának elnökét társaságunk mai és jövőbeli helyzetéről kérdeztük.

A feladatok elosztásának része a belső átalakulás is?

Elterjedt a privatizálás és a kiszervezések legendája. Valójában viszont arról van szó, hogy az Európai Unió jogszabályok bárki számára – aki erre alkalmas – lehetővé tesz közszolgáltatás elvégzését. Ilyen értelemben a közösségi közlekedést is működtetheti más, nem állami vagy önkormányzati tulajdonú cég, vagyis megnyílhat a piac. Mások is pályázhatnak autóbusz üzemeltetésre, és ez fogja talán a legnagyobb változást hozni a BKV életébe. Feltéve persze, ha lesznek olyan pályázók, akik jobban csinálják, mint most a BKV.

De ehhez az is kell, hogy a piaci szereplőnek megtérüljön a befektetése.

A BKV-nak is meg kellene, hogy térüljön, csakhogy a tulajdonos pénzügyében van, és ezért a BKV nem kapja meg a szolgáltatások árát. A működés fedezésére felvett kölcsönök pedig felhalmozódtak. A jövőben ennek nyilván változnia kell, mert a BKV-nak ugyanúgy meg kell kapnia a szolgáltatások ellenértékét, mint akárki másnak. A rendszert szerződések szabályozzák, az EU-nak pedig kifejezetten ilyen esetekre is van direktívája, ami úgy szól, hogy a megrendelő köteles a közszolgáltatónak veszteségtérítést adni, ha a megrendelt szolgáltatás többbe kerül, mint amennyi a jegybevétele. Az érvényesítéshez tiszta lappal kell indulni: a közszolgáltatói szerződés jövőre jár le, és az újba ezt már bele kell venni.

A BKV is indul a pályázaton?

Természetesen! Van annyi jó állapotú, hadra fogható buszunk, hogy megtehessük. De ez még a jövő zenéje... Ami biztos: a lehetőség adott. Azt kell átgondolni, miként érinti ez a dolgozókat. A pályázatot pedig úgy kell kiírni, hogy a nyertes a szolgáltatással együtt a személyzetet is átvegye – és ha belegondol, ez a logikus út is, hiszen nem lehet a levegőből lekasztani pár ezer autóbuszvezetőt és biztosan szükség lesz mindenkire, a kiszolgáló személyzetre is. Vagyis a pályázó gyakorlatilag az eszközöket és a szerinte működőképes vállalati struktúrát hozza csak.

Ha át is veszik a dolgozókat, többségük attól tart, hogy jóval kevesebb fizetésért.

– Részletes egyeztetésekre lesz szükség, amelyek során majd kiderül, hogy a kollektív szer-

ződés szerint veszik-e át őket vagy másképp – nyilván az előbbi irányba kell elindulni. Amit viszont nem biztos, hogy a pályázó elfogad... Kemény munka várható, amelyben a szakszervezetek is nagy szerepet kapnak. Azon lesz a hangsúly, hogy senki ne járjon rosszul. Azonban korai még erről beszélni.

A „közeljövő” mekkora időintervallumot fog át?

– Úgy egy éven belül megvalósulhat az átalakulás. A fejlesztési projektek átadása megkezdődött, mi már újat nem kezdünk. A buszok pályáztatását pedig legkésőbb jövő tavasszal el kell kezdeni, és mint mondtam, nem lehet borítékolni az eredményt. Ráadásul még csak azt sem tudjuk, vannak-e egyáltalán pályázók.

"nem lehet a levegőből lekasztani pár ezer autóbuszvezetőt és biztosan szükség lesz mindenkire, a kiszolgáló személyzetre is"

Ki fogja kiírni a pályázatot?

Vagy a főváros, vagy a BKK, de valószínűbb, hogy a BKK, mivel ők lesznek a BKV megrendelői is. Erről tulajdonosi döntések születnek, nekünk ezeket csupán végre kell hajtani.

Azért az szerencsés, hogy például az Ön személye összeköti a BKV-t a BKK-val.

– Valóban jó, hogy többen is vagyunk, akik mindkét társaság igazgatóságában tisztséget viselünk, hisz így egymás érdekeit is meg tudjuk ismerni, nem születnek egyoldalú döntések. Aztán később, ha véget ér az átmeneti időszak, tisztázódnak a dolgok és az irányok, akkor már nem biztos, hogy ugyanebben a struktúrában kell majd dolgozni. De ezt majd a tulajdonos eldönti.

Mostanság olyan javaslatok is felröppennek, hogy fel kellene éleszteni a magyar

vasúti járműgyártást. Ön, úgy is, mint a Ganz volt műszaki igazgatója, mit szól mindehhez?

Kétségtelenül nagyon sajnálom, hiszen nosztalgia is fűz hozzá, hogy a magyar vasúti járműgyártás nulla közeli állapotba került. Mert nem teljesen nulla, valami azért van, akkor is, hogyha külföldi tulajdonban. Igaz, lehetne ennél több is, mert nemzetgazdasági érdek, ráadásul egyfajta termelési kultúrát is jelent, hisz több mint 160 éves lenne a magyar vasúti járműgyártás. A BKV-nak szerencséje van vasúti járműjavító kft.-je, ami potenciálisan alkalmas arra, hogy akár egy ilyen projektben közreműködjön. Egy új vasúti járművet ma már nem tudnánk itthon megtervezni, majd legyártani, de – mondjuk – itthon össze tudnánk rakni, és biztosan több magyar beszállítót tudnánk alkalmazni. A VJSZ képes volt egy metrókocsi összeszereléséhez hasonlóan bonyolult felújításokra is, lásd ugyancsak a metrókat vagy akár a hannoveri villamosok rendbetételét.

Reális elképzelés lenne?

Nagy munka lenne. A legközelebbi metrókocsi-tendernél majd kiderül, hogy tudunk-e olyan konstrukciót találni, amivel működhetne. Ám mivel ebben leginkább uniós pénz van, nemzetközi pályáztatást kell kiírni. Olyan pályázati konstrukciót kell találni, amelyben a saját szempontjainkat is ki lehet domborítani úgy, hogy az a pályázó külföldinek is érdeke legyen. Nem könnyű, de nem is lehetetlen, munka pedig lenne: a hármas metró kocsijai után ott lesz a kisköfalatti-rekonstrukció, aztán a metró összekötése a HÉV-el is új típusú járművet kíván. Szóval ki lehetne alakítani egy magyar közreműködéssel üzemelő járműgyártást, évi 100-150 járművel. És úgy látom, ezzel nagyon sokan egyetértenek.

Hogy érzi, más területen is nagy az egyetértés? Mintha a politikai frontvonal átvonult volna a BKV fölött...

Hála istennek nyomokban sem érzékelek semmiféle politikai ráhatást. Az igazgatóság tagjai között sincsenek politikusok, mindenki szakember. Persze mindennek van politikai következménye, de én azt mondom, hogy ha valamit jó csinálunk és abból a politikának is haszna van, hát az legyen a legnagyobb bajunk... A dolog lényege viszont az, hogy az utas legyen elégedett.

–kb–



ALSTOM-SZERZŐDÉS

És mégis mozog a metró

A nyár közepén megtörtént az, amire tavasz végén senki nem fogadott volna: július 20-án aláírta a metrókocsi-szerződés módosítását *Tarlós István* főpolgármester, *Patrick Kron*, az Alstom elnök-vezérigazgatója, *Kocsis István*, a BKV Zrt. vezérigazgatója és *Andreas Knitter*, az Alstom észak-európai régiójának ügyvezető igazgatója.

A főpolgármester szerint a megállapodásnak köszönhetően a 4-es metró építése folytatódhat, sőt még ebben a ciklusban be is fejeződhet. Az új metrókocsik viszont már várhatóan 2012 végén forgalomba állhatnak a 2-es metró vonalán.

„Helyesebb a szerződésmódosítás helyett arról beszélni, hogy hatályban lévőnek tekintettük a szerződést” – nyilatkozta a főpolgármester, aki emlékeztetett arra, hogy a kézfogás alapja a Fővárosi Közgyűlés által egy héttel korábban, ellenszavazat nélkül elfogadott megállapodás. A főpolgármester szerint a megállapodásban lévő legfontosabb eredmények közé tartozik (az eredeti, 2006-os szerződéshez képest), hogy a BKV által fizetendő előleg mértéke 50-ről 10+10 százalékra csökkent. Tíz százalékos előleget a megállapodás hatályba lépésétől számított 120 napon belül, előleg-visszafizetési bankgarancia ellenében fizeti ki a közlekedési társaság, további tíz százalékot pedig akkor, ha megszerzte a kocsikra a típusengedélyt. „A további fizetendő 80 százalékból 70 százaléket a kocsik átvételekor, 10 százalékot pedig csak a sikeres üzembe állításkor fizetünk ki” – mondta a főpolgármester, majd hozzátette, hogy a kötbér-maximum 10-ről 20 százalékra nő, és ebbe nem számít bele a múltbeli késedelmek miatt fennálló kötbérkövetelés. Az Alstom összesített kárfelelősségének a maximuma a szerződéses 20 százalékról 30-ra emelkedik, a vis maior klauzula típusengedélyekre vonatkozó részét pedig törölték a szerződésből. (Az eredeti szerződés szerint vis maior, vagyis a gyártónak nem felróható eset volt, ha nem sikerül a típusengedély szereznie a metrókocsikra.) A teljesítési biztosíték (amely hibás teljesítés, szerződésszegés esetén hívható le) 10-ről 15 százalékra nő. Az előlegre és a teljesítési biztosítékra újabb bankgaranciákat kap a BKV, de magyar banktól, és vita esetén magyar bíróság illetékessége mellett.

Az Alstom a másodfokú típusengedély-kérelmet elutasító hatósági határozattal összhangban, az annak értelmében szükséges módosításokat végrehajtva nyújtja be új kérelmét, ha ennek nyomán 3 hónap után sem kap felmentést az NKH-tól, akkor – bizonyos feltételek esetén – a megállapodás megszűnik. A gyártó a megállapodás hatályba lépésétől számítva a következő határidőket vállalta: 3 hónap alatt felmentést szerez a műszaki tartalomra az NKH-tól, 300 nap alatt megszerzi a típusengedélyt a 2-es metróra szánt vonatokra, 330 nap után az első, majd 548 nap után az utolsó szerelvényt is átadja az M2-es vonalra. Másfél év alatt megszerzi a típusengedélyt a 4-es metró vonataira, 600 nap után az első, majd 750 nap után az utolsó szerelvényt is átadja a 4-es vonalra. Ha az Alstom bármelyik határidőt 60 nappal túllépi, a szerződés felmondható.

A főpolgármester szerint sok napon, éjszakán, héten és hónapon át gyötrődtek, amíg próbálták a kivezető utat megtalálni. „Mindezek után nem akarok az előzményekkel foglalkozni, előre tekintünk, az előzményeket a magunk részéről lezárjuk” – jelentette ki. Patrick Kron, a francia cég elnök-vezérigazgatója kijelentette, hogy a korábban holtpontra jutott folyamatban akkor sikerült elmozdulni, amikor egy hónappal ezelőtt Tarlós István meghívásának eleget téve Budapestre utazott. „Nagyon kemény, de tisztességes tárgyalási módszereket alkalmaztunk. A patthelyzetből való elmozdulást az adta, hogy Budapest főpolgármestere kifejezte szándékát, mielőbb korszerű és biztonságos metrókocsikat lehessen a magyar fővárosban forgalomba állítani” – emelte ki, és hozzátette, hogy minden hatósági követelményt teljesíteni fognak, amit a közlekedési hatóság a határozatában kikötött. Kifejezte meggyőződését, hogy a típusengedélyeztetés zavar-talanul fog lefolyni.



A VAN HOOOL küldetés

Alighanem belekerül a holland kisváros, Zevenbergen 2011-es krónikáiba az az álmos hétköznapi délelőtt, midőn BKV sofőrök hada lepte el a tereket. A tüchtig, ám egyetlen szélmalmán kívül érdektelen városka éves turistakapacitását jócskán kimeríthette ez az invázió. De mit kerestek ott a BKV-sok? Talán kirándultak? Korántsem. A BKV izgalmas, eddig sosem próbált küldetéssel bízta meg őket. Tizenhárom darab használt Van Hool buszt kellett hazaszállítaniuk. Lábon.

Miért pont Van Hoolt? És miért pont onnan? – merülhet fel joggal a kérdés. Megvannak az indokok. A dél-pesti garázsban állomásozó csuklós Van Hoolok olyannyira beváltották a hozzájuk fűzött reményeket, hogy a BKV elhatározta, újabb adag használt (de nem lehasznált) belga gyártmányú busszal (lásd keretes írásunkat) bővíti a flottáját. És a közbeszerzési kiírásnak megfelelő, immáron szóló Van Hoolokra a zevenbergeni székhelyű használtbusz-kereskedés, a Womy adott kedvező ajánlatot. Startvonal a Womy kapuja, cél Budapest. Két nap alatt.

NAGY KALAND LESZ,

mert bár a BKV MEO-sai átvizsgálták a járműveket és még egy holland műszaki vizsgán is átmentek, mégiscsak tizenegy éves buszokról van szó, és a használt járműveknél sosem lehet tudni... Nem ígérkezett hát eseménytelenek a hazaút, és nem is volt az. Na, de ne vágjunk a dolgok elébe! A küldetés receptje egyszerű: végy huszonhat válogatott buszvezetőt, akik minimum öt éve makulátlanok, megvan a típusvizsgájuk, van kedvük az úthoz, és elég tökösek ahhoz, hogy

ne rettenjenek meg a váratlanul felmerülő problémáktól. Pakold be őket a különjárat Volvóba és indítsd őket útnak Hollandiába. Vigyenek magukkal egy fotóst is, hátha jó lesz még ő is valamire. Aztán hajrá! Kincses József, volt buszsofőr, mb. oktatási csoportvezető lesz az expedíció vezetője, aki az indulás előtt gyors eligazítást tart a leendő útról, a nemzetközi fuvarozás szabályairól és a tachográf használatáról. A sofőrök párba sorolódnak, minden buszra kettő jut majd, így lehet tartani az előírt pihenőidőt.

(folytatás a következő oldalon)



A zevenbergeni szélmalom

(folytatás az előző oldalról)

Kifelé az út, vidám "osztálykirándulós" hangulatban, majdhogynem eseménytelenül telik, mígnem az éjszaka kellős közepén, valahol Németországban, kiszúrják maguknak a vámosok a különjáratú buszt. Beterelnek minket a vámuvarba. Kiderült ugyanis, hogy bár a germán autópálya ingyenes, az áthaladó turisták mégis kötelesek adót fizetni a használatáért. A német vámosok nem sejtették viszont, hogy árnyékra vetődnek. Valószínűleg csipás szemmel ásitózó gyerekekre, riadt tekintetű anyukákra és legfeljebb pár ingerült apukára számítottak. És szembetalálják magukat huszonhat, roppant álmos és ezért meglehetősen morcos buszvezetővel. Mire mindenki leszáll, a rókaképűbb vámos már rémülten matat a pisztolytáskáján, és a biztonság kedvéért csak egyesével enged közel magához minket. Igazolnunk kell, nem vagyunk turisták. Mi mindenre használható egy



Tekerünk egyet

A VAN HOOL – A Bernard Van Hool által 1947-ben alapított belga buszgyártó egyike a legszélesebb palettával rendelkező gyáraknak. Mindenféle típusú és méretű busz megtalálható náluk - manapság leginkább üzemanygccellás-hibrid és dízel-hibrid technológiákkal kísérleteznek. Nálunk viszonylag ismeretlen, járművei Nyugat-Európában és Észak-Amerikában róják a helyi és helyközi utakat. A buszok jellegzetes, messziről megismerhető felépítménye saját gyártmány, míg a műszaki faktort általában más, neves járműgyártókkal közösen oldják meg. A motort és a tengelyt általában a Caterpillar, a Cummins, a DAF vagy a MAN szállítja, a váltót pedig a ZF-től és a Voith-tól veszik, de van már példa együttműködésre a Volvo-val és a Scania-val is. A Van Hool 4500 főt foglalkoztat és évente úgy 1700 buszt és 5000 pótkocsit gyárt. Csak az USA-ba évente átlag 600 járművet szállít.

BKV-s telepbelépő! A fizetség most elmarad, a vámosok csalódottsággal vegyes megkönnyebbüléssel engedik útjára a társaságot. Talán még integetnek is nekünk. Reggelre már hollandus tehenek kérődznek melán az út mindkét oldalán, és ez a nyugalom jellemző a zevenbergeni hotel személyzetére is. Nem kapkodnak, de ígérk, rajta lesznek, hogy mihamarabb előkészítsék a szobákat, addig is azt javasolják,

hogyan nézzük meg a várost. Lőn. Körbesétáljuk a ma már lakóházként funkcionáló szélmalmot, aztán valami szuvenírt keresve a belvárosig ballagunk, de a tulipán-szezonnak vége, a facipők műanyagból vannak, meg amúgy is, minden zárva. A belváros piacterén, mintha csak a szakmai közönség kedvéért tenné, egy kenyérszállító kisbusz éppen beleparkol a teret határoló téglakerítésbe. Kidönt belőle egy oszlopot, a kerítés meg válaszul felhasítja a jármű jobb első gumiját. A kisbusz bevánszorog egy mellékutca-ba, sofőrje pedig kétségbeesett telefonálgatásba kezd. A buszsofőrök érdeklődve figyelik és szakértőn kommentálják az eseményeket. Eközben a tér túloldalán megnyílik a halpiac, magyar orr számára egészen egzotikus "illatokkal" súlyosbítva a levegőt. Jobb lesz innen odébbállni.

ELŐTTÜNK SZINTE AZ EGÉSZ NAP, ÉS HA MÁR ÍGY ALAKULT, MI LENNE, HA TEKERNÉNK EGYET?

Hisz Hollandiában vagyunk! Biciklit bérelünk és Kincses Józsi GPS-ének vezényletével megcélizzuk a Womy telephelyét, hogy szem-

ügyre vegyük az "árut", leendő járműveinket, sőt, mondhatni átmeneti otthonainkat. A közbeszerzés körülményességei miatt a buszok jó fél évet álltak a Womy udvarán, hóban, fagyban napsütésben. Szép hosszú lesz az út, lassan de biztosan fogunk hazatérni. És ha ezek a buszok lábon hazajutnak, 1400 kilométer, keresztül fél Európán, akkor otthon bármit kibírnak, bármire képesek és bőven megérik az árukat. Ha meg mégsem... az nem történhet meg, de azért megnyugtatóak a szerződésben meglévő biztosítékok. A Womy nem is bízta a véletlenre az utat, munkatársuk biztosítja a műszaki kíséretet.

JÜRGEN

az, az ezermester. Szőke, harminc felé is fogszabályzót visel és fővesztés terhe mellett vállalja, hogy segít leszállítani mind a tizenhárom buszt Budapestre. A tervek szerint Zsuzsával, a tolmáccsal, egy szerszámokkal és pótalkatrészekkel megrakott személyautóban cikázik majd a buszok között. A hollandus bürokrácia a várható bonyodalmakat még megfejlte azzal is, hogy az ország területén belül csak a hazai próbarendszámot ismeri el, így a Womy által beszerzett német rendszámokat első körben át kell ragasztani a zöld színű holland próbarendszámmal. A gond az, hogy ezekből a zöldesből jóval kevesebb akad, ezért ketté kell válni, és a második etap akkor indulhat, ha a kísérőkocsi a holland-német határról már visszaszállította a rendszámtáblákat Zevenbergenbe. Nagyon úgy néz ki, hogy Regensburgban, a németországi pihenőhelyen egyesülhet újra a társaság. Ez azonban több problémát is okoz. Például, hogy Jürgen nem tud egyszerre minden buszra felügyelni, ráadásul egyetlen tankolókártya van, és Regensburgi biztosan nem tart ki a gázolaj. Valakinek az első tur-



Egy kis pihenő

nusból a benzinkúton kéne bevárni a társaság nagyjából a tervezett négy óra követési idővel érkező második felét. Szerencsére épp kéznél lábatlankodik a fotós/újságíró kolléga (azaz én), aki így fölösleges koloncból hasznos munkaerővé válhat. A holland-német határig az első etap rendben eljut – hatvan kilométer per órával poroszkálva. Egy ajtóhibán és egy vaklármának bizonyuló motortűzjelzésen kívül különösebb műszaki hiba nem adódik, míg a második etap rögtön egy durrdefekttel kezd. A Jakabék autójának hátsó, belső kereke robban fel, árokba hajítva a sárvédőt. Szerencsére mindez még Hollandiában történik, így Jürgen hívására hamar odaér egy szervizautó, és viszonylag gyorsan orvosolja a problémát. Nyomás tovább Németországba! A határon átvérve, nehéz szívvel ugyan, de egy parkolóban kell hagyni a Redlingék buszát. Csúszik a kuplung, pontosabban, volt kuplung, nincs kuplung. Ez bármilyen géppel bármikor előfordulhat, de sajnos ez már Jürgenünk tudományát is meghaladja, a busz ott marad. Majd jön érte egy womys tréler, és visszaszállítja. Jürgen azért mindenkit megnyugtat: ha visszatér Budapestről, első dolga lesz egy új váltót beszerezni, és majd ő, ha kis késéssel is, de leszállítja a tizenharmadik járgányt. Közben egy kis eltévedés fokozza az izgalmat az első csapatban. A düsseldorfi, egészen markároni jellegű autópálya-csomópontnál a fele



A képen nem teljes a csapat, viszont rajta van Jürgen (sárga pólóban, a háttérben)

csapatnak sikerül visszaindulnia Hollandiába, a másik fele pedig megcélazza Dániát. Szerencsére hamar korigálják a tévedést, hogy aztán minden különösebb műszaki probléma nélkül dugóba kerüljenek Frankfurtnál, majd az araszolás miatt felemészített gázolajat pótolandó betérjenek az első benzinkútra. Ez az a hely, ahol a fotós kollégának sürgős várakozást kell végrehajtania, és miközben ő éppen várakozik, kávézgat, vagy éppen a környék térképét nézegeti, mi addig vegyük szemügyre a közeledő, illetve épp távolodó buszokat. Típusuk A300 és tizenegy éve, 2000-ben készültek. Majd' 12 (11,9) méter hosszúak, kéttengelyesek, háromajtósok, alacsonypadlósak. 26 ülő és 72 állóhellyel rendelkeznek.



Taktikai megbeszélés

Az Ikarus 435-ösökből ismert DAF-motorok újabb változata, egy DAF RS 160 M típusú, 160 kW teljesítményű, azaz 218 lóerős, Euro 2 besorolású erőforrás hajtja őket. Miután megérkeznek, lesz még munka velük, úgymond „magyarosításon” esnek majd át: részben új ablakokat, zárt vezetőfülkét és klímaberendezést kapnak, nem beszélve arról, hogy mindehhez – ellentétben a csuklós változatokkal – pópec, kék színű fényezés is dukál.

Egy kis késéssel, cirka nyolc óra múlva – hurrá! – megérkezik a benzinkúthoz a második etap. Gyors tankolás, és hajnalra Regensburgban végre újra egyesülnek a csapatok.

Jürgennek (a szeme alatt eddigre felgyúlt, és egyre sötétebb táskákat maga Horst Tappert is megirigyelné) itt már van ideje az olyan apróbb "szépészeti" műtétekre is, mint például a Kárpátyék középső ajtaja és ablaktörlő lapátja. Villámgyorsan megszereli őket.

REGENSBURGBÓL EGYENES AZ ÚT HAZAFELÉ, ÉS ÚGY NÉZ KI A BUSZOK IS KIGARÁZDÁLKODTÁK MAGUKAT,

és már csak abból adódik röpké izgalom, hogy az egyik benzinkútnál, valahol Ausztriában, két busz elfelejt lekanyarodni. Kincses Józsi pár erélyesebb telefonhívással újból összetereleli a nyáját, és attól kezdve hazáig már csak a naplemente az egyetlen említésre méltó esemény.

Miután méltóságteljesen átvonult a még alvó fővároson, hajnali négykor ér a konvoj a VJSZ Fehér úti telephelyére, ahol, jó gazdaként Kende Péter főmérnök izgatottan várja a legújabb BKV-s

járműveket. Történt valami útközbent? Áh, semmi extra. Mission completed - küldetés teljesítve.

EPILÓGUS

Két héttel később Jürgen, ígéretéhez híven meghozta az új váltóval táltos paripaként viselkedő tizenharmadik buszt. Ezzel teljes a létszám, a VJSZ szakemberei pedig hozzáláthatnak – többek között a járművezetők úti tapasztalataira is hagyatkozva – a Van Hool külföldi újjávarázsolásához, hogy a buszok aztán idén ősztől csatasorba állhassanak, és megbízhatóan szolgálhassák a fővárosi utazóközönséget.

–kb–

A KÜLDETÉSBEN RÉSZTVEVŐ JÁRMŰVEZETŐK:

Bank Zsolt, Baranyi László, Binder Vilmos, Czeglédi József, Csík Sándor, Deák Ferenc, Fördös Ferenc, Gloviák Ferenc, Győr Zoltán, Sebők Attila Sándor, Sitkei István Zsolt, Szebeni Attila Olivér, Timm István József
TERÜLETI VEZETŐK: Hrucsár János, Kárpáty Zsolt, Lovász Miklós, Redling Károly, Szabó László, Takács Imre László, Ujpál István
SZAKOKTATÓK: Kincses József István mb okt. csop.vez., Bíró Barna Csaba, Jakab László Béla, Kiss Benő, Tanos Gábor, Tuzson Csaba
TOLMÁCS: Csibi-Kuti Zsuzsanna
MŰSZAKI ÁTVEVŐK: Kovács Károly, Katona István, Katona Zsolt

A Kelenföldi pályaudvarnál lévő végállomáson szálltam fel a „gyors hetesre”. A csuklónál az egyenruhás közterület-felügyelő és a BKV ellenőr együtt várta, hogy elinduljon a reggeli csúcsban az öreg Ikarus. Az ajtón matrica figyelmeztetett a közös ellenőrzésre, mégis, amikor elindult a járat, és az akciócsoport munkába lépve kérte a jegyeket, bérleteket, öt perc alatt két potyautast is lefűleltek. Az adatok felvétele kulturáltan, csendben zajlott, az ellenőrök az igazolványok alapján szorgalmasan töltötték a nyomtatványokat, a közterület-felügyelők pedig háttérben maradtak. De nincs ez mindig így – tudtam meg *Tóth Sándortól*, a Jegy- és bérletellenőrzési szakszolgálat vezetőjétől.

Legyen Ön is jogkövető állampolgár!

A közös ellenőrzés jogszabályi háttérét a közterület-felügyelők jogállásáról szóló 1999. évi LXIII. törvény módosítása biztosítja, amire 2010 decemberében került sor. Ekkor terjesztették ki a közterület-felügyelők jogkörét, így ma már a BKV járművein nem csak rongálás és egyéb cselekmények vonatkozásában intézkedhetnek, hanem az utazási jogosultság ellenőrzésekor is. Jelenlétük a pótdíjazás során az adatfelvételt legitimálja, hiszen míg a közfeladatot ellátó személy nem igazoltathat, addig egy hatósági személy – jelen esetben a közterület-felügyelő – megteheti azt – kezdi magyarázatát a szakszolgálat-vezető.

– Január 11-én indult az első program a két nagy forgalmú hálózaton: a körúti villamosokon és a 7-es buszcsaládon. Aztán bizonyos idő után már váltogattuk a helyszíneket. Így vontuk be az 1-es villamos, a 32-es autóbusz, a 12-es és a 14-es villamos vonalát, hogy csak a nagyobbakat említsem. Az április 15-ig tartó közös ellenőrzés kedvező tapasztalatokkal zárult, ugyanis a korábbi, mintegy 5 %-os intézkedés nélküli utaslétszámot – azaz hétköznapi nyelvre fordítva: az adataikat meg nem adó utasokkal szembeni eredménytelen fellépésünket – sikerült szinte nullára redukálni. Tehát mindenkivel szemben tudtunk intézkedni, illetőleg azt a kibúvási lehetőséget, hogy bediktálom az adataimat –

ami sokszor nem valós – és egyebeket, sikerült kezelhető szintre csökkentenünk.

Volt rá példa, hogy rendőri segítséget kértek, esetleg érte-e támadás a közterület-felügyelőket?

Persze, többször is. Nem támadtak rájuk, csak egyszerűen „nem működtek együtt velük”. Pedig a közterület-felügyelőnek mindenki köteles igazolni magát, hiszen e téren a rendőrökkel azonos jogaik vannak. Ha pedig

valaki mégsem hajlandó igazolni magát, a felügyelő egy közvetlen csatornán keresztül rendőri intézkedést kérhet, tehát az utas semmiképp sem ússza meg a felelősségre vonást.

Figyelték-e, hogyan alakul a bliccelők száma a közös ellenőrzés befejeztével?

Természetesen monitoroztuk az április 15-e utáni időszakot, amikor már nem volt közterület-felügyelő az ellenőrök mellett. Azokat a viszonylatokat, ahol korábban közös ellenőrzés folyt, a továbbiakban is figyeltük néhány olyan releváns adat tekintetében, mint az ellenőrzött utasszám, vagy épp a kiadott/kezdemenyezett pótdíj. Egyértelmű volt, hogy a várakozásoknak megfelelően lassan ugyan, de visszakúsztak az eredmények a közös ellenőrzést megelőző időszak mutatószámaira, így a közös munka hatékonyságához nem fér kétség. A tesztidőszak alatt naponta átlagosan 8-10 igazoltatásra került sor, konkrétan ennyiszer kellett igénybe venni a közterület-felügyelő hatósági jogköréből eredő segítséget.

Ezek után szinte természetes volt a folytatás?

Több koncepció volt, hogyan tudjuk újra bevonni a közterület-felügyelőket a rendszerbe. Szerencsére a BKV, a Felügyelet igazgatója, és a BKK vezérigazgatója is támogatja azt az ötletet, hogy a felügyelők

minél nagyobb létszámban vegyenek részt az ellenőrzésben: július 4-én indult újra az együttműködés. Jelenleg naponta 26 felügyelő teljesít szolgálatot a jegyellenőrökkel, de legkésőbb szeptemberig célzottan ötven felügyelőt vonnánk be, majd a jövőben szeretnénk 100 főre fejleszteni a létszámot. Az ellenőrzés rendszerébe szintén igyekszünk újabb és újabb elemeket bevinni, azon vagyunk, hogy a metodika folyamatosan megújuljon. Bízom benne, hogy az együttműködés ezúttal tartós lesz, de nyilvánvalóan ebben azért a fővárosnak is döntési kompetenciája lesz.

Mennyibe kerül a közös ellenőrzés a BKV számára?

A megállapodásban rögzítettük, hogy bizonyos költségekhez hozzájárul a BKV, tekintettel arra, hogy a Fővárosi Közterület-felügyeleten belül egy külön szolgálatot hoztak létre, amely tagjai csak nekünk dolgoznak. De még így is megéri. A prognózis szerint egyértelműen növekednie kell a bevételeknek, és nem-hogy nullszaldót, de pozitív eredményt kell felmutatnunk.

Célszerű-e megmondani, hogy a közös ellenőrzések mely vonalakon vannak?

Nem titok ez, hiszen mindkét fél munkatársai egyenruhában teljesítenek szolgálatot. A járatokon legalább egy matricán tájékoztattuk az utasokat, de a tájékoztató inkább azt a célt szolgálja, hogy az utasok tudják: a közterület-felügyelők hatósági jogkörrel rendelkeznek, tehát az igazoltatás terén a rendőrökkel azonos besorolás illeti meg őket. Néhány sajtóorgánium felvetette, hogy miért nem tájékoztatjuk jobban az utasokat erről. De ha jól meggondoljuk, a közterületeken sem tájékoztatja senki és semmi a járókelőket, hogyha átmennek a zebrán a pirosan, megbüntetheti őket a rendőr. Jogkövetőnek kell lenni, és akkor nem lesz senkinek problémája. Ilyen egyszerű.

M.M.

DOHÁNYZÁSI TILALOM A BKV BUDAPESTI MEGÁLLÓIBAN

Ha a közterület-felügyelők a járműveken utaznak, nyilván nagyobb eséllyel intézkedhetnek a megállóban is a dohányzási tilalmat megszegőkkel szemben – mondta a szakszolgálat vezetője. – Ők ezekben az esetekben mintegy multifunkcionális tevékenységet végeznek, tehát az ellenőrökkel való együttműködésen túl egyéb feladataikat is ellátják. Ugyanígy a helyszínen tudnak fellépni a zseblopások, rongálások ellen, és amellett, hogy az utasok biztonságérzetét nagymértékben erősítik, be tudják tartatni a dohányzási tilalmat is, hiszen konkrétan a helyszínen tartózkodnak.

Üdvözet Németországból RÉGI/ÚJ TROLIK A FŐVÁROSBAN

Megérkeztek a németországi Eberswaldéból az első használt MAN trolibuszok a BKV Fehér úti telephelyére, amelyek a 40 éves átlagéletkorú szovjet ZIU-kat váltják majd.



A főváros közlekedésében eddig csak használt villamosok és autóbuszok álltak forgalomba, de úgy tűnik, a szükség törvényt bont: hamarosan megkezdik pályafutásukat a már nem „újszülött” trolibuszok is. A MAN/Gräf&Stift gyártmányú NGE152 típusú csuklós, részben alacsonypadlós trolis szerencsére nem valami, a kátyús útról hírhedt településről, hanem egy takaros németországi kisvárosból, Eberswaldéból származnak, ahol egyébként a trolibusz immár 111 éves múltra tekinthet vissza, az első ottani vonalat ugyanis 1900-ban adták át.

Természetesen nem az akkori járműveket vásárolta meg a főváros. A Budapestre érkezett csuklósok 1993/94-es évjáratúak, nagy részük alacsonypadlós, és „szorult helyzetben” önjáró üzemmódban is képesek haladni. Ellenben nincs bennük klíma, és mivel az ablakok német szabvány szerint készült bukóablakok, valószínűleg tolóablakokra lesznek kicserélve. Ami biztos: a használt járműveket a kiöregedett szovjet gyártmányú ZIU-9-es trolis helyére folyamatosan állítják be.

A megkímélt műszaki állapotú járművek mintegy 532 ezer euróba kerülnek (a jelenlegi árfolyamon mintegy 143 millió forint), darabonként tehát 10 millió forint alatt marad egy használt trolibusz ára. Már csak az kérdéses: mikor állhatnak forgalomba.



A KRESZ-módosítás és lehetséges következményei

Július elsejétől módosult néhány KRESZ szabály, s ennek célja természetesen a közlekedésbiztonság javítása és az alkalmazott szankciók hatékonyabb érvényesítése. *Jámbor Zoltán Frigyes rendőrőrnagy, a BRFK Közlekedésrendészeti főosztályának munkatársa tájékoztatta lapunkat.*

A módosítás során a gyermekülés, a motorkerékpár-bukósisak és a mobil rádiótelefon használatára vonatkozó rendelkezések megsértése kikerült a közigazgatási bírsággal sújtandó szabályszegések köréből. Ezek a jogsértések a jövőben ismét szabálysértésnek minősülnek. Ugyanakkor az ittas vezetés eddigi szabálysértési alakzata, a tilos jelzésen való áthaladás és a megengedett legnagyobb sebesség túllépése átkerült a közigazgatási bírsággal sújtandó szabályszegések közé, illetve ezek elkövetése esetén a helyszínen is kiszabható a bírság.

– Mi a különbség a két eljárás között?

– A közigazgatási eljárásban fix díjtételek vannak, nincsen mérlegelés, méltányosság, így ez szigorúbbnak tekinthető, mint a szabálysértési eljárás – mondta Jámbor Zoltán Frigyes, majd hozzátette, hogy amennyiben a szabályszegés elkövetője a helyszínen ismertté válik, akkor az üzembehagyással szemben eljárás nem folytatható le. Így megszűnik a szabálysértési és a közigazgatási eljárás párhuzamossága – amivel kapcsolatban az Alkotmánybíróság már 2009 májusában kimondta az Országgyűlés módosítási kötelezettségét, ez rendeződött most.

Ami talán a legfontosabb változás, hogy a szabálysértési pontszámokat megemelték, a közigazgatási eljárás során alkalmazandó pontokat pedig összhangba hozták a szabálysértési eljárás során kiszabható pontokkal. A közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel szóló 2000. évi CXCVIII. törvény módosítása szerint, amennyiben megállapítható, hogy a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegés elkövetője a gépjárművezető,



Csak óvatosan!

akkor a vele szemben kiszabott közigazgatási bírsághoz előéleti pont is kapcsolódik. Attól, hogy ezek a szabályszegések átkerültek a közigazgatási bírsággal sújtandó szabályszegések közé, társadalomra veszélyességük nem változott, így az előéleti pontok alkalmazása továbbra is indokolt. Másrészt a közigazgatási bírsághoz járművezetéstől eltiltás nem kapcsolódik, így a pontrendszer alkalmas arra, hogy a notórius szabályszegőket járművezetőként kiszűrje a közúti forgalomból. A közlekedésbiztonság javítása érdekében szigorodtak az egyes jogsértésekhez rendelt előéleti pontszámok is. A szabálysértéseknél az eddigi 1-5 helyett 1-8 pont, gondatlan bűncselekmény esetében az eddigi 6 helyett 9, szándékos bűncselekményeknél 9 helyett 11 pont jár. Az új szabályozás szerint akár 2 súlyos szabályszegés elkövetése oda vezethet, hogy a személy eléri a 18 pontot, és a vezetési jogosultság legalább 6 hónapig tartó szüneteltetésére kerül sor.

A BKV járművezetőinek nemcsak dolgozóként, de magánemberként is nagyon oda kell figyelniük – húzta alá Jámbor Zoltán Frigyes –, hogy már közigazgatási eljárás, illetve több bírság esetén veszélybe kerülhet a járművezetői engedélyük a 18 pontos határ miatt. Ez pedig bizonyos esetekben azt is jelentheti, hogy a járművezető nem tudja elvégezni a munkáját!

Jámbor Zoltán Frigyes arra is figyelmeztet, hogy az úgynevezett statikus szabályszegések vonatkozásában eddig az úttesten való megállás és várakozás bizonyos eseteit szankcionálták, ám július elsejétől a járdán történő megállás is bekerült a közigazgatási eljárások körébe, amennyiben annak lehetőségét külön tábla nem jelzi, akkor tilos a járdán megállni, minden esetben ez 30 ezer forintos bírsággal sújtandó közigazgatási jogsértésnek minősül – méghozzá 6 büntetőponttal.

–It–

A BKV berkein belüli vagy éppen fővárosi döntések, jogszabály-változások eredményeképp rengeteg feladat hárul és hárult az utóbbi időben társaságunk munkatársaira. Elég, ha az utcanév-változásokra, vagy akár a frissen vásárolt használt buszok, trolik, villamosok érkezésével kapcsolatos teendőkre gondolunk. De nézzük részletesen, miféle változások azok, amelyek garantálják kollégáink számára az unalmas percekkel nélküli munkaidőt.

Lendületben az utastájékoztatás

Kezdjük az egyik legfontosabbal, amely ráadásul további, szerteágazó feladatokat is generál: a Fővárosi Közgyűlés idén áprilisi döntésével több budapesti közterület neve megváltozott. Csak példaképpen: a valamikori Moszkva teret ma már Széll Kálmán térnek, a Köztársaság teret II. János Pál pápa térnek hívják, a Roosevelteret pedig Széchenyi István térré nevezték át. Sőt, a legfrissebb hírek szerint a Földrajzinév-bizottság döntött a Lágymányosi híd Rákóczi híddá történő átnevezéséről is. Ezek a változások rengeteg feladatot róttak a BKV-ra: gondoskodni kellett a névváltozások nemcsak megállóhelyi, de az érintett járműveken történő meghirdetéséről, és minderről a lehető legtöbb fórumon tájékoztatnunk kellett utasainkat is, ráadásul az elektronikus adatállományunkat szintén frissíteni kellett. Ezzel egy időben egyébként egyszerűsítettük, ésszerűsítettük több közle-

HÉV-ek is új nevet: egy betűből és egy számból álló „kódjelet” kaptak. Így a Szentendrei vonal a H5-ös, a Ráckevei a H6-os, a Csepeli a H7-es, a Gödöllői a H8-as, míg a Csömöri a H9-es nevet kapta a keresztségben. Folyik a vonalhálózati térképek frissítése is. Ez több okból is sürgető volt: nagyrészt természetesen a fent leírtak miatt, de egyéb, elavult információkat is törölnünk, frissíteniünk kellett (megszűnt például a BKSZ, amelyre több utalást is tartalmaznak az utolsó kiadású vonalhálózati térképek). A kereskedelmi forgalomban megvásárolható, kihajtogatható új térképek elkészülte jelenleg folyik, rövidesen tehát kaphatóak lesznek a BKV ügyfélszolgálatán, illetve a jegy- és bérletpénztárakban. A megállóhelyeken kihelyezett térképek cseréje pedig egyébként is folyamatosan zajlik, hiszen azokon a területeken – ilyen például a 3-as metró vonala –, ahol könnyen hozzáfér-

lehetett kiszámolni, hogy mikor ér oda a várt jármű. Mostantól azonban minden megállóban leolvashatjuk az onnan induló járat pontos indulási időpontját. Ezzel kiiktattunk egy jelentős megbízhatatlansági faktort, amely abból fakadt, hogy az egyes járatok menetidejében jelentős eltérés lehet a hétköznapi csúcsidei és egy hétköznapi menetidő között. Korábban ugyan egy-egy járaton már alkalmaztuk a megállóhelyre lebontott indulási időpontokat, de ez nem volt elterjedt. Mivel azonban ésszerűek, jól átláthatóak, egyszerűen használhatóak, azaz mind az utasok, mind a BKV megítélése szerint is beváltak, indokoltnak tartottuk, hogy egységesen, minden megállónkban ilyen típusú menetrendi táblákon nyújtsunk információt a járatok érkezéséről.

Eredetileg a metrószakterület részéről jelentkezett igényként, de a közelmúltbeli, sajnálatos metrófüstölések után – amelyek „eredményeképpen” 43 metrókocsit kellett májusban kivonni a forgalomból – sürgőssé is vált, hogy a kocsikban található vészjelző és vésznyitó készülékekhez készüljenek új, jól látható és egyértelmű segítséget vagy utasítást nyújtó feliratok, matricák. Jelenleg már minden metrószakterületben ezek az új utastájékoztatási elemek adnak információt a berendezések helyes működtetéséről, a tendőkről.

De nemcsak a metrókocsik kaptak új matricákat, feliratokat, hiszen lassan, de – lehetőségünkhez mérten – megkezdődött és folyik a BKV járműparkjának fiatalítása is. Már forgalomba álltak a nemrég vásárolt használt TW6000-es (azaz „hannoveri” típusú) villamosok, s bár még nem róják a fővárosi utakat, de már Budapesten vannak a szintén nem új, járműflottánkra mégis frissítően ható MAN troli-buszok és Van Hool szülő autóbuszok is. Értelmszerűen járműcsaládunk új tagjai egyedi tervezésű utastájékoztatási (látvány)elemeket – értve ezalatt a leszállásjelző gombokra, vészjelzőkre, mozgássérült felszállóhelyekre, kötelező biztonsági berendezésekre stb. figyelmet felhívó elemeket, de akár a társasági logónk elhelyezését is – igényelnek.

–kt–



kedési csomópont járatainkon való megnevezését, így lett például Corvin negyed a neve annak a megállónak, amelyet a 3-as metró eddig Ferenc körútnak, a 6-os villamoson pedig Üllői útnak hívtak.

A Budapesti közösségi közlekedés 2011-es paraméterkönyve írta elő a fővárosi HÉV-vonalak új elnevezését is. A hálózatot nem ismerő vidéki vagy akár budapesti utasok, illetve a külföldiek számára nehézséget okozott a csak névvel ellátott vonalak megkülönböztetése. Ezért a más európai nagyvárosokban már jól bevált módon – az egyértelmű beazonosíthatóság és a félreérthetetlen utastájékoztatás jegyében – a metrók számozását folytatva a

hetők a térképek, sajnos rendszeresen újat kell kihelyeznünk a firkálás, rongálás, elhasználódás miatt. Most azonban a BKV-megállókban is megjelennek az új, aktuális információkat tartalmazó közlekedési térképek. Július 1-jétől egységes a BKV összes járatának megállóhelyi menetrendi tájékoztatása. A megállókban mostantól mindig az onnan induló járat pontos indulási időpontja olvasható le a menetrendről. Társaságunk 2009 óta fejleszti és fokozatosan vezette be az úgynevezett megállóhelyi meghirdetésű menetrendi táblákat. Korábban csak a járatok végállomásai indulási időpontjairól informáltuk utasainkat, amelyből az átlagos menetidő alapján



A **VANHOOL** különítmény

Új rádiós rendszer a FUTÁR projektben

Korábbi számunkban hírt adtunk a BKV Zrt. egyik legjelentősebb, az utasok számára is kiemelten hasznos és látványos fejlesztésének, az európai uniós támogatással megvalósuló FUTÁR projektnek az első elkészült eleméről, az új diszpécserközpontról. Most újabb jelentős fejlesztésről számolhatunk be: elkészült a FUTÁR új rádiókommunikációs rendszere.

A projekt egyik legfontosabb célkitűzése a felszíni forgalomirányításban használt DIR és AVM megbízhatatlanul működő beszédkommunikációs rendszerének kiváltása. A jelenleg alkalmazott kommunikációs eszközeink műszaki állapota rendkívül rossz, elavult; jogi állapota pedig tisztázatlan. A 254/2008 (X. 18.) számú kormányrendelet értelmében a 450 MHz-es (UHF) sávban üzemelő rendszereink 2010. december 31-ig üzemelhettek (az, hogy ezeket ma is használhatjuk, egy külön felmentésnek köszönhető). Ez lényegében a BKV Zrt. teljes felszíni forgalomirányító hálózatát érinti.

Az EU ajánlásainak és a hazai jogszabályoknak megfelelően kijelölt frekvenciákra való átállásra a régi berendezéseink jelentős része alkalmatlan. Ennek alapvető oka, hogy a korábban engedélyezett rádiórendszerek egyes műszaki paraméterei – miután szigorodtak az elvárások – nem felelnek meg az Európai Unió (CEPT T/R 25-08 (1999)) határozatának. A berendezések átprogramozása, ahol lehetséges – jelenlegi rendszereink gyártó cégének ez irányú nyilatkozata alapján – aránytalanul magas költséggel jár.

Eszközeink üzemeltetése és karbantartása hasonlóképpen megoldatlan. Az alkalmazott rádiórendszer életkora jelenleg 18 év! Az üzemserű (karbantartás, egyedi javítás) működéshez szükséges eszközöket és anyagokat már nem gyártják, csak egyedi megrendelés alapján szerezhetők be. A beszerzés átfutási ideje pedig elfogadhatatlanul hosszú, akár a fél évet is elérheti.

A meglévő rádiós hálózat működését jól mutatja a felépült beszédkapcsolatok és a kezdeményezések hányadosa. Egy korábbi vizsgálat szerint az indított hívások csupán 35,1%-ban voltak sikeresek, ilyen arányban

épültek fel a kezdeményezett beszédkapcsolatok. Ez viszont a városi közösségi közlekedés irányításában elfogadhatatlanul alacsony. A FUTÁR mindezek miatt magában foglalja egy olyan kommunikációs rendszer kiépítését, amit az európai uniós előírásoknak megfelelően a fejlesztéstől függetlenül is ki kell építenie a BKV Zrt-nek.

Az új rendszer

A FUTÁR rádiós rendszerét a SELEX Communications S.p.A. szállítja, amely a régi OTE cégből alakult, és a most használt DIR, valamint AVM rendszereket telepítette. Olyan kimagasló minőségű kommunikációs rend-

A rendszer legnagyobb előnye abban rejlik, hogy a 32 diszpécser területi korlátozás nélkül tud bármelyik járművel beszélni, mivel az összes csatorna rendelkezésére áll, Budapesten és az agglomerációban is.

szereket szállítanak világszerte, amelyek a legszigorúbb katonai szabványoknak is megfelelnek.

A Társaságunknak gyártott kommunikációs technika egy úgynevezett szinkron rádiós rendszer, amely a BKV Zrt. szolgáltatási területét teljesen lefedi. Ezt hat bázisállomás (Duna Tower, János-hegy, Hármashatár-hegy, Hűvösvölgy, Gödöllő-Bolnoka, Budafoki víztorony) segítségével teszi oly módon, hogy a forgalomirányítók a Szabó Ervin téri diszpécserközpontból számítógépen, egy úgynevezett CTI interfészen keresztül kommunikálnak a járművekkel. A rendszer legnagyobb előnye abban rejlik, hogy a 32 diszpécser területi korlátozás nélkül tud bármelyik járművel beszélni, mivel az összes csatorna rendelkezésére áll, Budapesten és az agglomerációban is.

Minden állomáshoz 16 adó-vevő tartozik, így a DMR (Digitális Mobil Rádió) nyújtotta TDMA (időreszes technológia, egy frekvencián 2 csatorna) technológia révén 32 önálló adat/hang út vonal érhető el. Az állomásokat IP mikrohullámú gerinc köti össze 15 és 23 GHz-en. A simulcast technológiának köszönhetően minden állomás ugyanazt a 16 frekvenciapárt használja, így a rendszer egésze által használt frekvenciák száma is mindössze 16.

A teljes rádiós rendszer több órás áramkimaradás esetén is biztosítani tudja a kommunikációt a robosztus, szünetmentes tápegységeknek köszönhetően.

A végkészülékek GPS vevővel is fel vannak szerelve, és a járművekre telepített fedélzeti

számítógépek meghibásodása esetén pozícióadatokat tud küldeni a központba, valamint igény szerint a kézi rádiókkal rendelkező kollégák pontos helyét is lehet látni a diszpécserközpontban.

A rendszer a jelenleg érvényben lévő szabványoknak, előírásoknak teljes mértékben

megfelel és lehetővé teszi a frekvenciaátállásból fakadó kötelezettségeink végrehajtását.

Tovább is van...

A projekt jelenlegi szakaszában a rádiós rendszer háttér infrastruktúrájának (bázisállomások, mikrohullámú adatkommunikációs rendszer) átadása folyik. Sikeres lezárását követően megkezdődhetnek a különböző tesztek, mérések, valamint a járművek szerelésével a próbaüzem. Az éles üzemig (a rendszer végső átadása az összes eszközzel, teljes funkcionalitással) folyamatos átterheléssel szűnnek meg a most használt kommunikációs rendszerek, és a projekt lezárásával ezt az egy URH hálózatot fogja használni az összes felszíni jármű.



VAMOS KOCSI BIELEFELDBEN
Bielefeld két éve kötött szerződést a Heiterblickkel 16 darab új Stadtbahn kocsi leszállítására. Ezt követően a konzorcium Hannoverben is győzött, így tovább növekedhet.

A Bielefeld által vásárolt magaspadlós, Vamos kocsik 35 métereseek, továbbá a város hálózatahoz igazodva méternyomtávúak mindkét irányban.

A kibővített utastérben mintegy 230 utas fér el, amelyből 52-en tudnak leülni. Ez jóval nagyobb kapacitást biztosít majd, mint a jelenlegi járműállományt biztosító M8 típusok különféle változatai.

Az elkészült első villamost július 3-án mutatták be a nagyközönségnek a remízben. Az óriási érdeklődést jól példázta, hogy közel húszezren voltak kíváncsiak rá. A tervek szerint az új kocsi ösztől már utasokkal futhat a helyi vonalakon.



Bombardier villamosok az Aranyparton

A queenslandi Gold Coast Ausztrália egyik legdinamikusabban fejlődő városa, hatszázezer népességével a hatodik legnagyobb városnak számít. A növekvő népesség és gazdasági aktivitás, a turistaforgalom folyamatos emelkedése miatt Gold Coast városvezetése egy új villamosüzem építése mellett döntött.

Nyáron eldőlt, hogy a körülbelül kétszázmilliárd forintos beruházást a GoldlinQ nevű konzorcium valósíthatja meg, soraiban olyan nevekkel, mint a Keolis és a Downer EDI vagy épp a Bombardier. A cégcsoport több jelentős versenytársat győzött le, az eljárásban részt vett a hongkongi MTR, a Veolia és az Alstom is.

A győztes konzorciumnak 2014-ig kell leszállítani a kocsikat a 13 kilométeres, 16 megállót tartalmazó vonalra, és aztán mindezt 15 évig üzemeltetni egy PPP-megoldás keretében.

A Bombardier korábban Melbourne-ben is győzött, most pedig további lépést tett az ausztrál villamospiac meghódítására. A tervek szerint a kocsik 7-8 percenként fogják egymást követni, ehhez napi mintegy ötvenezer utast jósolnak.

Trendvillamosok Montpellier-ben

A dél-francia Montpellier-ben az utasok számára teljesen megszokott, hogy a különféle villamosvonalakon különböző festésű kocsik közlekednek.

Az egyes vonal kék-sárga kocsijai után a kettes vonalra sárga-zöld-piros virágmintás járművek érkeztek. A megszámlálhatatlan színű villamos megjelenését Christian Lacroix tervezte. A kagylókkal és halakkal díszített külső Montpellier tengerhez való kapcsolatát szimbolizálná. A most megérkezett 42 méteres Alstom kocsiból még 2009-ben rendelt 24 darabot a város, ebből azonban csak 19 kerül a jövőre megnyíló, közel 20 kilométeres, 23 megálló hosszú, tengerhez kivezető hármas vonalra, a többit a növekedő utasszám (napi 190 ezer utas) miatt a meglévő két vonalra irányítják.



Egy korábbi látványterv (forrás: Lacroix)

Hihetetlen! 120 MÉTERES BUSZMEGÁLLÓ



A kínai Shenzen, az egykori halászfalu ma már saját tőzsdével rendelkező, Sanghaj méretű metropolisszá vált, ráadásul egykettőre híres is lett. Itt adták át ugyanis a világ valószínűleg leghosszabb, 120 méteres buszmegállóját, amiben akár öt normál csuklós autóbusz is elfér egymás mögött. Csak összehasonlításképp: a leghosszabb budapesti megállók kb. 70 métereseek – ezekben három csuklós autóbusz állhat meg egyszerre.

Bliccelés- mozgalom a drága tömegközlekedés ellen

A lengyel fővárosban élők sajátos módon tiltakoztak a jegyárak drasztikus emelése ellen, ugyanis "polgári engedetlenségi mozgalmat" hirdettek – olvashattuk a Gazeta Wyborcza című lengyel napilap fővárosi mellékletében.

Az Ingyenesen Utazók Éjszakájára keresztelt megmozdulás során röplapokat osztogató aktivisták járták a közlekedési eszközöket és felszólították az utasokat, hogy ne váltsanak jegyet. Persze arra is voltak ötleteik, mit tegyenek a bírság elkerülése érdekében. Az egyik ilyen javaslat szerint nyissanak egy internetes oldalt az ellenőrök fotójával, és aki felismeri őket az autóbuszon vagy a villamoson, hangosan kiáltsa: ellenőr! Egy másik tippjük azt volt, hogy létre kell hozni egy „biztosítási alapot” – az ide érkező befizetésekből finanszírozhatnák a bírságok befizetését. A harmadik, legkézenfekvőbb megoldás, hogy a leszállók egy jól látható helyen hagyják ott jegyüket a járműveken, hogy azokat mások is használhassák.

Varsói kollégáink persze tiltakoztak. Azzal érveltek, hogy a közlekedési szabályzat tiltja a menetjegyek átruházását, ráadásul ott sem a közlekedési vállalat, hanem a városi tanács döntött az áremelésről.

Az aktivisták példaképe a 70 ezres belgiumi város, Hasselt, ahol már 1997 óta ingyenes a közösségi közlekedés. Egy olyan nagyvárosban, mint amilyen Varsó, ez persze nem lehetséges. A jegyeladásból befolyó bevétel ugyanis a közlekedési társaság éves kiadásainak mindössze 30 százalékát fedezi.



Jól vizsgázott a kis MolitusBus



Majdnem hat héten át adott otthont a Kelenföldi buszgarázs a Molitus Kft., a Rába Jármű Kft. és a Webasto-Hungária Kft. közös fejlesztésű midibuszának, a MolitusBus S91-nek. A fürge, fordulékony alacsonypadlós midi mindent tud, amit a nagyok: belső tere tágas és kényelmes, a második ajtónál van kihajtható rámpája a kerekesszékekkel utazóknak, no meg persze a karosszéria térdepelni is tud a könnyebb le- és felszállás érdekében. A színezett, nagy üvegfelületek megnyugtatóan hatnak a belépőre, viszont a nyári hőségben az igazi szenzációt a magas fokon klimatizált utastér jelentette. A légkondicionáló ugyanis nemcsak hogy lehűtötte a levegőt, de ha kellett, temperált szellőztetést biztosított, miközben az allergiásokra pollenszűrő vigyázott. A 115 kW-os Daimler motornak meg sem kottyantak a szűk, meredek utcák: könnyedén, erőlködés nélkül vette az akadályokat, legyen szó akár hegy- akár lejtmenetről, a járművezetők pedig alig győzték megválaszolni az utasok kérdéseit, akiknek az Ikarus 405-ösök után bizony nagyon tetszett a praktikus és modern S91-es.

A közösségi közlekedés rendeltetésszerű használata az, ha az utazási feltételeket betartva utazunk A-ból B-be, valamely jármű igénybevételével. De mi mindent lehet csinálni egy buszon, éjszakai metrómegállóban, villamoson, ha éppen nem a fent leírt, kicsit száraz módon értelmezzük a „BKV-zás” kifejezést? Csupán néhány, de igen emlékezetes esetet gyűjtöttünk össze az elmúlt évekből arról, amikor az utazás kicsit másról is szólt.



NÁSZ, SOK KERÉKEN

Minden pár életében fontos pillanat, amikor kapcsolatukat házassággal, hűségfogadással pecsételik meg. Sokan viszont nem elégszenek meg a klasszikus konvenciókkal, mindenképpen megpróbálják valami plusz attrakcióval emlékeztetessé tenni a jeles napot. Nem meglepő, hogy a BKV néhány munkavállalója a nagy napba is valamiképpen belecsempészi a hivatását. Így tett 2010 márciusában Bartók Mária és Göröcs Miklós, akik mindketten metrókocsi-vezetők, a 3-as metró vonalán. A polgári esküvő után feldíszített esküvői szerelvénnel utaztak a Nagyvárad térig, az egyházi szertartás helyszínéig. Pár

perccel 15 óra előtt jelent meg az ifjú pár a Határ úti metróállomás lépcsőjén, fotósok hadával övezve vonultak le a peronra, ahová begördült a feldíszített metrószerelvény. Ezt követően nagyjából félórányi jóhangulatú fényképezkedés következett, majd a feldíszített metró elindult az egyházi szertartás helyszínére.

De nemcsak a dolgozók gondolják úgy, hogy BKV-s járművel esküvőre menni igazi különlegesség: Kinizsi Ottó és Deutsch Anita, a Barátok közt szereplői is úgy érezték, a BKV teheti igazán extrémme esküvőjüket. A násznép feldíszített, csak erre az alkalomra kigördülő villamossal érkezett a házasságkötő terem elé, és utazott tovább a lagzira.

BULI A BUSZON

Tavaly nyáron az egyik ismert zenecsatorna Nagy Feró munkássága előtt tisztelgett egy fesztivál kapcsán. Ezen apropóból a 2-es metró kocsijában szerveztek fotókiállítást, valamint a mozgó szerelvényben rögtönzött divatbemutató flashmobot - az utasok legnagyobb döbbenetére. A divatbemutató Nagy Feró ezer arcát, öltözködési és zenei stílusát volt hivatott a nagyérdemű elé tárni. A rendhagyó kampány egy siófoki koncertet népszerűsített.

Néhány évvel ezelőtt egészen Mexikóból utazott hozzánk egy művészpár azért, hogy a kisköfalatti Mexikói út megállójánál mutasson be performanszt, de a Múzeumok éjszakájának is minden évben aktív részese a BKV. Azon túl, hogy a múzeumaink egész éjszaka várják a látogatókat, évről évre művészekkel



népesülnek be az aluljárók és a kisköfalatti megálló. Táncművészeti bemutatók, színház, zenés programok várják utasainkat.

EZ ÁLLATI!

Múlt karácsony környékén a Ráckevei HÉV a Vágóhid végállomásról elindulva, rendszeresen megállt, és csak hosszú sípszó után haladt tovább. Sokan nem tudták mire vélni ezt a furcsa szokást... Hamarosan kiderült, hogy a 35 tonnás szerelvényekkel szemben egy körülbelül 3,5 kg-os japán kakas vívott óriási küzdelmet a saját és tojója nyugalmaért. Miután az egyik házból már sikeresen elzavarta az összes számára idegesítő madarat, azaz kettesben maradhatott ifjú párjával, csak a HÉV veszélyeztette a nyugalma - ezért állt ki bátran a szemből érkező szerelvények elé. Állatbarát járművezetőink azonban nem szerették volna elütni a hősies szárnyast, ezért mindig megálltak és dudáltak, amíg az arrébb nem ment.

Patrícia karácsony előtt néhány héttel „felejtették” a villamoson egy cipős dobozban. Volt mellette egy nagy zacskó eleség és sok forgács. Patrícia, aki valójában egy patkány, úgy elbűjt, hogy a BKV-s kollégák, akik megtalálták, egernek nézték és a bizonylatra - amelyen rögzítették az adatokat - is ezt írták. Az Ügyfélszolgálaton a talált tárgyakkal foglalkozó kollégák sem láttak belőle sokat. Végül a biztonsági őr fogadta örökre és vitte haza.

NEM ÉLHETÜNK MUZSIKASZÓ NÉLKÜL

Évekre visszanyúló hagyománya van, hogy a Magyar Dal Napja alkalmából járműveinken is felcsendül egy kis talpalávaló. Tavaly szeptemberben is nagy siker volt ezen alkalomból a „Dallamos Villamos” a 4-es vonalán. A különleges - csak ezen a két napon közlekedő - UV szerelvényen élő zenészó kíséretében közlekedhettek az utasok. A hangulatról 2-4 fős, változatos stílust képviselő zenekarok gondoskodtak. Mindezen túl ismert zenészek is feltűntek a villamoson és a megállóknál, ahol akár dedikálthattak is kedvenceikkel a szemfüles utasok.

Éjjel a metróban a peronon táncolni, ahol a megállóban álló szerelvények bárpulttá alakulnak...? Nem lehetetlen elképzelés, valóban megtörtént. Azok a szerencsések, akik még kaptak jegyet, 2008-ban egy igazán rendhagyó eseményen vehettek részt. A metrópartyn neves DJ-k adták a zenét egészen üzemkezdetig.

—ev—

Éva a szerelőaknából

Bő overáll, olaj és gépszír. Manapság e szavak hallatán erőskező férfiak jutnak eszünkbe. Ez nem meglepő, hiszen amikor járművekről, különféle elektronikai eszközök javításáról, szét- és összeszereléséről esik szó, többnyire az erősebbik nem képviselői jeleskednek. Erre a sztereotípiára tökéletes ellenpélda - mert társaságunk büszkélkedhet olyan hölgy alkalmazottakkal, akik nem félnek bepiszkolni kezüket munka közben - az immáron majd' negyven éve a BKV kötelékében elektroműszerészként dolgozó Máté Gézáné.

Ma már különlegességnek számít, ha egy lány az általános iskola után az elektromosságtan ismereteit próbálja elsajátítani. Ám úgy tűnik, régebben ez még nem volt annyira rendhagyó dolog. Máté Gézáné, Éva az általános iskola elvégzése után a Corvin Mátyás Szakközépiskolába felvételizett, de korántsem maradt egyedül a fiúkkal - heten voltak az osztályban lányok. Mindez a hatvanas évek végén történt, Éva az érettségi - és az elektroműszerész szakkönyvtárvány megszerzése után azonnal a BKV-hoz került. Nem véletlenül. Szülei a vállalatnál dolgoztak, édesanyja bérszámfejtő, édesapja lakatos volt a trolüzemben, a már rég bezárt Damjanich utcai telepen.

Éva azonban másféle „áramszedők” felé vette az irányt. Az akkor vadonatújnak számító metróüzem dolgozója lett, 1972-től Fehér úton, a nyitás óta pedig a Kőér utcai telepen. Mint mondja, sosem bánta meg, hogy itt kötött ki, s a kocsik elektromos részeinek karbantartása lett feladata, a hivatása.

– Amikor ide kerültem - emlékszik vissza -, egy tanfolyamot kellett elvégeznünk, kifejezetten a metrókkal kapcsolatos elektronikai ismereteket sajátítottuk el, és ez akkoriban a legmodernebb dolgok közé tartozott. Azóta persze sok minden megváltozott, tény, hogy a munkámnak van rutinjellegű része: a karbantartás. Ám a hibakeresés még ennyi év után is roppant izgalmas tud lenni - állítja, s hozzáteszi, a legnagyobb kihívás éppen az a felelősség, ami a metróüzemeltetéssel kapcsolatos.

Mint mondja, nagy eltérések vannak az utasok által ugyanolyannak tartott orosz metrók különféle változatai között, az évek múlásával, és az újabb generációk megjelenésével azok is korszerűbbek lettek, ám ma már ez is múlt századi történet. Legalábbis az Alstomok - feltételezhető - karbantartásához viszonyítva.

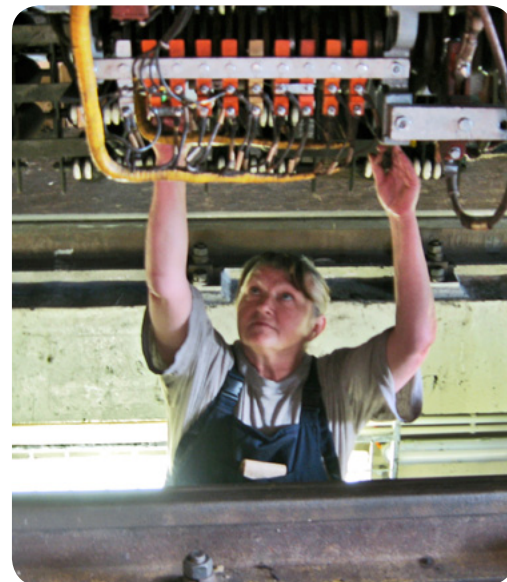
– Azt már fehérvári munkás lesz - mondja Éva.

Az övé viszont nem az. Sőtétké overállban, nyakig olajban és gépszírban, cseppet sem steril körülmények között végzi a dolgát a szerelőaknában, nem csoda, hogy a sajtó úgy mutatta be: „Ő az ország legférfiasabb munkát végző hölgye, aki rácsfol arra a hiedelemre, hogy a műszaki dolgokhoz nőknek nincs érzékük, inkább irodában, szépségszalonban a helyük, kezükbe legfeljebb telefon, toll, kávéfőző vagy fodrászolló való. Éva szerelőaknában nyakig olajosan csavarokat húz, műszereket bütyköl”.

És - ezt már mi tesszük hozzá - egyáltalán nem elégedetlen sorsával. Azt mondja, egyszerűen majdnem „elcsábult” és elment könyvelőnek, de végül úgy döntött, mégsem, egyszerűen nem bírta, hogy nyolc órát kell ülnie egy irodában.

Máté Gézáné 22 éves lányával él együtt, aki mérés technikusként tanul. Hobbija az utazás. Jövőre lesz negyven éve, hogy a szerelőaknában végzi felelősségteljes munkáját.

—It—



Borjárat

szeptemberi programajánló

Szüreti Sokadalom 2011 Szentendre, Sztaravodai út

2011. szeptember 3. A Szabadtéri Néprajzi Múzeumban idén is megelevenednek a szüreti tréfás hagyományok, mint a szőlőörzés vagy a szüreti felvonulás, de ajánljuk azoknak is, akik egyszerűen szeretik a jó bort jó helyen elfogyasztani.

Budavári Borfesztivál Budapest, Budai Vár Országház utca 5.

2011. szeptember 07-11. Az előzetes beharangozás szerint „Magyarország borászainak színe-java kínálja kóstolásra legszebb borait” a Budavári Borfesztiválon. A kiváló magyar borok mellett külföldi borászok is képviseltetik magukat a rendezvényen, így igazán széles és választékos kínálatból válogathatnak a borozni vágyók. Természetesen nem csak inni lehet majd a Várban, lesznek színpadi programok, kiállítók és – azt ígérik – a gasztronómiai kínálatra se lehet panasz.
<http://www.aborfesztival.hu/>

Soproni Szüreti Napok Sopron, Fő tér

2011. szeptember 9-11. Sopron környéke igazán jó borvidék, amely alapfeltétele egy igazán jó szüreti mulatságnak. A Soproni Szüreti Napok rendezvény az előzetes tájékoztatás szerint szeptember 9-én, 11.00 órakor kezdődik a Fő téren; minden borkedvelőt várnak, ígéretük szerint lesz minden, mi szem szájnak ingere, egészen szeptember 11-éig.
http://sopron.varosom.hu/portal/program/562813/Soproni_Szureti_Napok
<http://www.sopron.info.hu/2010/09/09/soproni-szureti-nap/>

XIII. Noszvaji Pincenapok és Kemencében Készített Ételek Napja

2011. szeptember 9-10.

Ahogy az már a boriváshoz kapcsolódó fesztiváloknál szokás, a szőlőtermesztéshez, borászathoz kapcsolódó programok mellett gasztronómiai területre is elkalandoznak a szervezők, sőt kemencében készíthető ételek területén mérhetik össze tudásukat a benevezett csapatok. A sütés-főzés mellett feladatuk a szüret hangulatához illő tálalás, terítés is, ami érdekes újítás a főzőversenyek történetében. Noszvaj település lakói is kiveszik a részüket, hiszen eredeti környezetben, falusi portákon, a régi kemencékben készülnek majd az ételek. A rendezvényt utcabál zárja – a jó hangulat garantált a finom borok után.

<http://www.noszvaj.hu/13-950.php>

Badacsonyi Szüret Badacsony

2011. szeptember 10-11.

Badacsony méltán híres finom borairól, és ez már önmagában elég indok, hogy részt vegyenek az eseményen, a hagyományos ökrös fogat és lovas kocsis felvonulás már tényleg csak ráadás.

A rendezvény kifejezetten a régió történelmi és kulturális tradícióit mutatja be, a résztvevők megismerkedhetnek a borkészítés rejtelmeivel és degeszre ehetik magukat a környékre jellemző gasztronómiai fogásokkal, miközben kalandoznak a borászati programok, a kézműves vásár, vagy a szabadtéri élő koncertek között.

<http://www.programturizmus.hu/tdestination-badacsony-szuret-regio-gasztronomia-kultura-hagyomanyorzes-tradicio-program-borkostolas-balaton.html>

Villányi Vörösbor Fesztivál Villány

2011. szeptember 30-október 02.

A szervezők a Villányi borvidék legjobb boraival és felejthetetlen programokkal kecsegtetnek október első hétvégéjén. Az összes villányi pincészet vörösboráiból lehet kóstolgatni és nagyobb mennyiségben fogyasztani, ízlés szerint – mi titokban reménykedünk, hogy azt se kövezik meg, aki fehéret vagy rosét iszik; lehetőség lesz gasztronómiai különlegességek fogyasztására, és természetesen a szokásos szüreti felvonulás sem marad el. Aki a bortól vidáman mulatni akar, gyermekét a változatos gyermekprogramokkal lefoglalhatja, és közelebbről is megnézheti a zenei kínálatot.

<http://www.kapcsolodj.be/programajanlo/2011-9-30-villanyi-vorosbor-fesztival-2011/>
http://villanyiborvidek.hu/hu/programok/36_villanyi-vorosborfesztival

+1

Vidámparki éjszakák 2011, Budapest, Állatkerti körút

Idén június 10-én kezdődtek a vidámparki éjszakák, és egészen szeptember 24-én 22.00 óráig élvezhetik a különböző izgalmas játékok kipróbálását az érdeklődők, akik az esti sötétség plusz izalmára vágnak.

Szeptemberben szombatoként hajnali fél 2-ig várja a Dodgem, a T-Rex, a Top Spin, a Flying Circus, a Hip-Hop, a Break-Dance, az Ikarus, a Túlvilág Kapuja - Horror utazás, a Torony, a Spinning Coaster, a Kosárlabda, a Bika, a Lézer dodgem, a Lézer céllövölde és a Gokart a kalandvágyókat.
<http://www.vidampark.hu/2009/hun/ejszakai-nyitvatartas.php>



Naponta több százezer ember veszi igénybe a BKV szolgáltatásait, nem csoda hát, hogy sorra érkeznek be az Akácfa utca 18-as szám alá az elhagyott tárgyak, amiket buszon, metrón vagy épp a villamosmegállóban felejtettek a tulajdonosaik. Ez tökéletes helyszín arra, hogy utas és BKV-s másfajta, oldottabb helyzetben találkozhasson, nem pedig a megszokott „Jó napot kívánok! Jegyeket, bérleteket!”szituációban, nem is beszélve a derűtségről, amit egy-egy elveszett „kacat” tud okozni. Újságírók is gyakran keresik fel társaságunkat, hogy az Ügyfélszolgálat „Talált tárgyak osztályáról” érdeklődjenek. Nem véletlenül merült fel az ötlet, hogy egy kiállítás keretében megmutassuk a nyilvánosságnak, miket is hagynak el nap, mint nap járműveinken.

Talált tárgyak tárlata



A tárlat megnyitóját hónapokig tartó háttér-munkálatok előzték meg. Először is meg kellett várni, amíg a 18/1960. (IV.13.) Kormányrendelet alapján kiszabott három hónap letelek. Ennyi idő áll rendelkezésére a tulajdonosnak, hogy átvegye elhagyott tárgyát. Ha ez nem történik meg, a BAV átnézheti a beérkezett holmikat, s felvásárolhatja azt, amit a későbbiekben értékesíteni tud. Persze régebből megmaradt tárgyak is láthatóak a gyűjtemény részeként, de a frissen érkezettekre is érdemes volt várni. Ezután következhetett a munka oroszlánrész, vagyis a válogatás, selektálás, leltározás, szállítás, plakáttervezés, a helyszín berendezése és még sorolhatnánk. Végül június 24-én, a Múzeumok Éjszakáján nyílt meg a kiállítás, a Deák Ferenc téri Földalatti Vasúti Múzeumban.

A különös tárlatot már az első éjszaka is legalább 4000 vendég tekintette meg, és az érdeklődés azóta sem hagyott alább; naponta mintegy 100 látogató járja végig a szokatlan kollekciót. Idős és fiatal, magyar és külföldi egyaránt kíváncsi a rendhagyó összeállításra. Köztük voltam én is: BKV-s gyakornokként szinte kötelességemnek éreztem, hogy saját szememmel lássam, mit rejtene a múzeum falai. Megdöbbentő a tapasztalat, hogy mi mindent képesek vagyunk elhagyni. Az egyszerű, hétköznapi dolgoktól kezdve, mint például kulcszsomó, mobiltelefon, esernyő, tankönyv, egészen a meghökkentő, már-már zavarba ejtő tárgyakig. Ilyen például a vesekötő, a mankó, a járókeret, a gerincmerevítő, a Biblia, a babakocsiról és a műfogorról már nem is beszélve. Valóban, ezeket mind az utasok hagyták el.

Több tárgynak magától értetődő története van; diák, aki épp vizsgára vagy egy fontos dolgozatra készül, iskolába menet a veres 7-esen felejtí tankönyvét. A kicsit szétszórt nagyí útközben megfedekezik arról, hogy ő tulajdonképpen vásárolni indult, és a villamoson hagyja bevásárló táskáját. De vajon mi a helyzet a gerincmerevítővel, vagy a járókerettel? Azt már sokszor hallottam, hogy a friss levegő jó hatással van a szervezetre, de azért.... Ilyen és ehhez hasonló kérdéseken merenghetünk el a polcokat fűrkészve, amihez tökéletes alaphangulatot ad a múzeum és a benne gondosan elrendezett gyűjtemény, akár egy színházi díszlet - ott jártamkor engem is magával ragadott ez a különös atmoszféra. Több tárgynál elgondolkodtam, hogy az enyém-e, de mivel bizonyítani nem

tudom, így nem tehetek semmit. Ezzel ugyan nem vagyok egyedül, de több a pozitív eset. Például a CEU (Közép Európai Egyetem) könyvtárának a képviselője ugyanis minden kétséget kizáróan tudja bizonyítani, hogy az általa kölcsönözhető példányok is kiállításra kerültek. Mivel a BKV célja többek között az is, hogy a tárgyak visszakerüljenek eredeti tulajdonosukhoz, azokat visszaszolgáltatja (ha a tulajdonos bizonyítani tudja igazát), hiszen ez „öröm az utasnak, és öröm a BKV-nak”. Ugyanakkor nem minden elhagyott tárgy ilyen szerencsés, a legtöbbért már soha nem jelentkeznek, így a bizományiba, illetve megsemmisítésre kerülnek. Viszont továbbra is jutnak érdekességek a BKV Ügyfélszolgálatának birtokába. Ezért, valamint a nagy érdeklődésre való tekintettel, az eredetileg egy hónaposra hirdetett kiállítást augusztus elején frissítettük.

Reméljük, hogy a tárlat eléri célját: közelebb hozza az utasokat a BKV-hoz, és felhívja a figyelmet arra, hogy vigyázzunk jobban értékeinkre, ha pedig nem tennénk, most már tudjuk, hol keressük elvesztettnek hitt „kin-cseinket”. Mert van, aki megtalálja.

-ká-

SIKLÓTERV AZ 1960-AS ÉVEKBŐL Csupaüveg a hegy pályán



A nyár egyik legizgalmasabb közlekedéstörténeti kiállítása volt a Városvédő Egyesület Kossuth Lajos utcai központjában megrendezett emléktárlat, ami a Budavári Sikló – második – megnyitásának apropójából jött létre. Bizony ennek is már negyedszázada, Budapest egyik legkurrensebb idegenforgalmi látványosságát 1986-ban avatták fel.

A kiállítás szerencsére nem ragadt le a huszonöt éves emlékezésnél, időben sokkal messzebbre utazhattunk, hiszen a siklót – Budai Hegypálya néven – már 1870-ben felavatták. Az akkor még gőzüzemű, különleges vasút atyja Széchenyi Ödön gróf, a legnagyobb magyar legkisebb fia volt, aki 1868-as franciaországi turnéján, miután Lyonban megcsodálta Európa első siklóját, úgy döntött, Budán (akkor még hivatalosan nem létezett Budapest) valami hasonlót hoz létre. Nos, ez a „hegy pálya volt” – akkor még elsősorban tömegközlekedési eszközként – a Clark Ádám tér és Budai Vár közötti első hivatalos vasút.

Az 1945-ös ostrom természetesen „öt” sem kímélte. A háborúban szinte teljesen elpusztult, maradékát pedig 1948 körül hordták szét a vasgűjtő mozgalom aktivistái. Az ötvenes évek közepéig szóba sem került a rekonstrukciója, csak 1956-ban készült makett egy akkori korszerű (nek tűnő) járműről, de igazából csak az 1960-as évek végén merült fel komolyabban a sikló újjáépítése. Ám akkoriban még mindenki modernizációban gondolkodott: az UVATERV készített pályatervet, az új járművet pedig az Iparművészeti Főiskolán végző hallgató, Hill Klára álmolta meg. Bár a terve álm is maradt, hiszen, 1986-ban végül a régihez megszólalásig hasonlító siklót adtak át a közönségnek, az emlékkiállítás kétségtelenül legrádjányosabb eleme volt a tekintélyes méretű 1968-as modell.

REJTVÉNY

VÍZSZINTES: 1. Juhász Gyula: Alföldi utca című versének idézett első része (Zárt betűk: P,A,Y,Y,R,P,V,R/ 11.) A földbirtokosnak végzett ingyenmunka. 12. Kettőzve: gyermek megfenyegetése. 13. Saját kezűleg (Rövidítve). 14. Császármorzsa. 17. Valamikor úttörőváros. 18. Hazánk nagy tava. 21. Megszólítás. 22. Kicsinyítő képző. 23. Stroncium vegyjele. 24. Arzén vegyjele. 26.do (Portugál pénzegység). 28. A tápcsatorna felvevő része. 30. Hegy Miskolc közepén. 31. Dunántúli folyó. 32. Áru értékét meghatároz. 35. Budapesti Orvostudományi Egyetem. 36. Kobalt vegyjele 37. Vízi jármű. 41. Bór és cink vegyjele. 42. Itt ellentéte. 44. Jelfogó.

FÜGGŐLEGES: 2. Pusztító erejű, viharos szél. 3. A görög ábécé 17. betűje. 4. Kétes hírű, gyanús személy. 5. Mamagésa (Spitzer Gyöngyi). 6. Alapítója gróf Széchenyi István. 7. Georgina beceneve. 8. Juttat. 9. Húst kisüt. 10. Neodímium vegyjele. 13. A megfajtott ídézat második része (Zárt betűk:K,K,T,V,R,Á) 15. Rubídium vegyjele. 16. Izrael autójele. 19. Népi hosszsmérték. 20.okozat. 23. Milánó híres operaháza. 25. Fogadóterem. 27. Sav széle! 29. Hamis. 33. zás Rotaprinttel történő sokszorosítás. 34. Zárthelyi dolgozat (Rövidítve). 35. Páncélszekrény. 38.papagáj. 39. Japán hivatalos fizetőeszköze. 40. Ily ellentéte. 43. Törökország autójele. 45. Sétál párosai! 46. Van ilyen lap is!

1	2	3	4	5	6		7		8	9	10	
	11								12			
13			14			15		16				
17						18			19		20	
21											22	
		23							24	25		
26	27								28		29	
30									31			
32	33		34						35			
36			37	38	39	40		41				
42		43		44							46	



Karate mindenkinek

A közelmúltban a BKV Előre SC Ashihara karate csoportja bemutatót tartott két rendezvényen is: a szentendrei tömegközlekedési múzeum gyermeknapján, illetve a BKV Juniálison. Mindkét bemutatónak nagy sikere volt annak ellenére, hogy még csak idén januárban indultak az edzések a Sport utcában. A bemutatók azonban nemcsak szórakoztatni kívántak, a nézők láthatták azt az elmúlt hónapok munkájával elért fizikai és pszichikai fejlődést, amit a karatéások magukénak mondhatnak, s ami kedvcsináló is lehet.



Jelenleg a tagság vegyes, gyerekek, nők, férfiak, szülők- gyermekeikkel együtt edzenek. A januári kezdés óta huszonhárom tagra bővült a létszám, június utolsó hetében négyen tettek sikeres övvizsgát, ezúton is szeretnénk gratulálni nekik.

A szakosztály szeptembertől gyermek csoport indítását tervezi, s ehhez várja azokat a 8-14 év közötti fiúkat és lányokat akik szeretnék e hatékony harcművészeti stílust elsajátítani.

Stílusunk fiatal, de hatékonysága lemérhető egyik legeredményesebb sportolónk sikereiben. Semmy Schilt a K1 négyszeres világbajnoka is ashihara karate mester. A szakosztály szeptember 1-jén (csütörtökön) kezdi ismét az edzéseket. Szeretettel várnak minden érdeklődőt kortól, nemtől és fizikai állapottól függetlenül, kedden és csütörtökön 18.00-19.30-ig a BKV Előre SC sporttelepének tornacsarnokában.

**Érdeklődni a
06 70 3878 229
mobilszámon lehet.**

Sikerek, eredmények, jó hangulat a BKV TTE klubjainál

Az egyesület elnöksége a közelmúltban a technikai és szabadidős sportrendezvényeket és -versenyeket, értékelte. Az elnök a klubszintű – igazgatósági – társasági és egyesületi versenyeken elért sikerekről és szép eredményekről számolt be. Megköszönte a klubvezetők és az edzők és a bírók munkáját és gratulált a győztes csapatoknak és versenyzőknek. Ezt követően a díjak átadására került sor ahol okleveleket és 47 serleget vettek át a versenyek első három helyezettjei és a felkészítésben résztvevők és közreműködők.

DÍJAZOTTAK NÉVSORA:

Nyuszi kupa helyezettjei, szakmunkástanulók:

I. Szabolcs Patrik, II. Nagy Roland, III. Késmárki Péter

Tavaszi kupa lövészverseny, egyéni női – férfi:

I. Salamonné A. Erika, II. Danyi Józsefné, III. Gyene Klára
I. Hercz Zoltán, II. Kalmár Gyula, III. Dusa Péter

Budapest kupa lövészverseny:

I. Dobai László, II. Cseh Gyula, III. Szabó Roland Dr.

Köztársasági kupa villamos igazgatósági csapat:

I. Salamonné A. Erika, II. Bittner János, III. Császár Sándor
I. Károlyi László Pál, II. Szakács Sándor, III. Tóth Tibor
I. Sebestyén József, II. Horváth Ferenc, III. Horváth Tamás

Köztársasági kupa igazgatósági egyéni:

I. Válóczy Elek, II. Fazekas K Tamás, III. Adu Ferenc

Köztársasági kupa Autóbusz: igazgatósági csapat:

I. Kloczka József, II. Sarró Szilveszter, III. Molnár József
I. Dusa Péter, II. Nagy Sándor, III. Kátai Tamás
I. Kuzma Mihály, II. Hercz Zoltán, III. Novák János

Köztársasági kupa Autóbusz igazgatósági egyéni:

I. Babák Viktor, II. Kiss Gergely, III. Friedrich András

Köztársasági kupa társasági - egyesületi döntő csapat:

I. Kloczka József, II. Bittner János, III. Fazekas K Ede
I. Csató Csaba, II. Bittner András, III. Kátai Tamás
I. Dusa Péter, II. Bagoly József, III. Novák János

Köztársasági kupa társasági – egyesületi Döntő egyéni női – férfi:

I. Salamonné A Erika, II. Fürtön Katalin, III. Csepregi Katalin
I. Kiss Gergely, II. Horváth Tamás, III. Böhm Péter

Darts verseny társasági – egyesületi döntő női férfi:

I. Mogyorósi Ildikó, II. Esztán Mária, III. Kakas Mihályné
I. Németh Richárd, II. Császár Sándor, III. Sebestyén József



GYEREKSAROK:

Vissza a gólyának

Gyakran hangzik el kisebb gyerekek szájából az alábbi óhaj: – Jó volt, hogy hoztátok a kistestvéremet, de most már vigyétek vissza, eleget volt nálunk! Ez egy őszinte megnyilatkozás, amely mögött az addigi egyke természetes vágya van, hisz szeretné, ha a szülők szeretetén nem kellene osztoznia senkivel.

Kétgyerekes családokban általában nehezen kerülhető el a testvérek közötti féltékenység. Ennek hőfoka, tartóssága, a gyerekek közötti kapcsolat alakulása azonban döntő mértékben a szülők magatartásától függ.

A baj megelőzése érdekében fontos, hogy a nagyobb gyermek részt vegyen a szülőkkel együtt a kistestvért váró előkészületekben, hogy ő is örömmel várja az új jövevény megérkezését. A kórházból való hazaérkezés után is éreztetni kell a „naggyal”, hogy ugyanolyan fontos a szülők számára, mint korábban volt. Fontosságtudatát erősíthetjük, ha bevonjuk a kicsi körüli teendőkbe úgy, hogy neki is örömet okozzon a közös munka. Semmiképpen sem szabad kötelezővé tenni számára a gondoskodást, és a testvéreire való hivatkozással eltüntetni kedvenc tevékenységeitől. Ne akarjuk, hogy áldozatot hozzon a testvéérért, vagy az esetleges elzárkózását a "te nem is szereted a testvéredet!" felkiáltással értékeljük. Az édesanya próbáljon meg naponta egy kis időt kizárólag a nagyobb gyermeknek szentelni, bár ez időnként szinte kivitelezhetetlennek tűnik... Ez segítség nélkül nem megy, megvalósításába belevonhatjuk a párunkat, a nagyszülőket, akár barátokat is. Ahogy nőnek a gyerekek, a tulajdonviszonyok tisztázása is kényes téma lehet. A kicsi négyéves koráig a nagynak alkalmazkodnia kell ahhoz, hogy húga vagy öccse időnként elvesz tőle ezt-azt, ezért meg kell tanítani arra, hogyan óvhatja meg, helyezheti biztonságba kedvenc tárgyait.

A nagyobbak között is előfordulnak konfliktusok, ez természetes, ezért szülőként nem érdemes nyomozóirodát alapítanunk és felderítenünk a tettet. Inkább tanítsuk meg a gyerkőcöket az önálló konfliktusmegoldásra

és bíztassuk őket arra, hogy keressék közösen a probléma orvoslását és kapjanak dicséretet, ha ez sikerül. Fontos, hogy ne kezeljük "a nagy" és "a kicsi" címkékkel gyermekeinket. Vegyük tudomásul, hogy életkorához képest mindkét gyermekünk éppen elég nagy.

És ez a lényeg.

Ha az évek során kiderül, hogy a két gyermek személyisége erősen különböző, s ezért szinte elkerülhetetlenek a



konfliktusok, akkor sem kell elkeseredni, hisz az egészségesen fejlődő gyerekek legkésőbb a kamaszkor végére összeegyeztethetők. Ennek érdekében talán az egyik legfontosabb szabály: El kell kerülni a "bezegezést"! Nem szabad őket egymáshoz hasonlítani, és azt mondani, hogy „ha a testvéred képes rá, te miért nem?!”

Dicsérjük sokat mindkettőt, ettől erősödni fog az önbizalmuk, s ennek hatására jobban elfogadják majd egymást.

Néhány pontban összefoglaltuk, melyek a legfontosabb szabályok, amelyeket a szülőknek a béke érdekében érdemes betartaniuk:

1. Nincs két egyforma gyerek, ezért ha ne próbáljunk meg egyenlőséget tenni közöttük, hanem jobb, ha egyéni szükségleteikhez szabjuk a bánásmódot.

2. Soha ne teremtsünk mesterséges látszatbékét a testvérek között, és ne hajtogassuk, hogy a testvéreknek feltétlenül szeretniük kell egymást.

3. Lehetőleg ne avatkozzunk be a gyerekek összetűzésébe, engedjük az indulatokat szabadon áramlani – **csupán a verekedést igyekezzünk meggátolni.**

4. Soha ne vállalkozunk detektívmunkára, azaz: amikor a gyerekek egymás szavába vágva panaszkodnak egymásra, ne próbáljuk meg hosszas oknyomozással kideríteni, hogy valójában melyikük a hibás.

5. Amikor a vihar elült és a testvérek között már béke honol, a szülőnek nem árt leülnie a gyerekekkel a történetek megbeszélésére - persze csak akkor, ha a kisebbik gyermek is elmúlt már legalább négy éves.

6. Ne erőltessük, hogy gyerekeinknek minden élménye közös élmény, minden programja közös program legyen. Ebből következhet az, hogy az idősebb testvér számára a fiatalabb lassanként elviselhetetlen nyüggé válik, a kicsi pedig megérezve ezt, azt gondolja, nem szereti a nővére, vagy a bátyja.

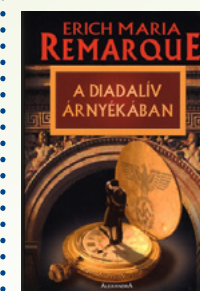
–kmt–

KÖNYVAJÁNLÓ:

Vissza a klasszikusokhoz...

Párizs, szerelem, boldogság – kicsit másképp. Minden forrong, minden alakulóban, múltóban és változóban egyszerre a II. világháború idején. Ravic doktor mégis élvezi hogy él – túlél.

Bepillantathatunk az emigránsok mindennapjaiba, küzdelmükbe, harcukba, bujkálásukba, az illegális munkavállalásba, a felszínes könnyedségbe, a Calvadosos estékbe. Amikor már nincs mit veszíteni, csak a maguk szórakoztatására folyik tovább az élet. És mégis: örök barátságok, nagy szerelmek születnek a titkos hotelszobákban, míg a



másik oldalon besúgás és árulás lapul. Mert egy háborúban nem csak a fronton folynak harcok...

Erich Maria Remarque:

A diadalív árnyékában

Kiadó:

Alexandra Kiadó

2499 Ft

➔ TUDTA-E HOGY,

➔ Európában minden nyolcadik autóval megtett utazás hossza nem éri el az ötszáz métert?

➔ A belvárosban az autók átlagsebessége 15 km/h?

➔ Az üzemanyag túlfogyasztás leggyakoribb oka a tetőn szállított csomagok (35-40%), üres csomagtartó (5-10%), nyitott ablakok (5%), légkondicionáló (10-25%), alacsony guminyomás (3%)?

➔ Budapesten az elmúlt tíz évben az egy főre jutó autók száma 22%-al nőtt?

Bővebb információkat is megtudhat:

➔ 2011 SZEPTEMBER 17-18-ÁN AZ AUTÓMENTES NAPON

➔ **Helyszín:** Andrassy út Izabella utca és Kodály körönd közötti szakasza

➔ **Egész hétvégén** várjuk szeretettel az érdeklődőket tesztvezetéssel, járműkiállítással és más érdekességekkel.

➔ Részleteket lásd a honlapunkon: **www.bkv.hu**



Közlekedj ÖKOsan! – Alternatív mobilitás

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

2011. június 7. és 13. között a BKV Zrt. Nyugdíjasok Szakszervezetének tagjai és aktivái egy nagyon szép hetet töltöttek Balatonfenyvesen. Az üdülés megszervezésében sok segítséget kaptunk az üdülési csoport munkatársaitól, akik nagy gondossággal segítették a szobafoglalást, s külön tekintettel voltak idős, nyugdíjas társaink igényeire is. A balatonfenyvesi Szabadidő Központ és Üdülő vezetése és munkatársai pedig kedvességükkel, szeretetükkel és gondoskodásukkal széppé tették üdülésünket. Az ellátás színvonaláról, az üdülő- és a környezet szépségéről, a mindenre kiterjedő figyelmességről csak dicsérettel tudunk szólni. A Szabadidő Központ vezetőinek és munkatársainak áldozatos munkájához jó egészséget és sok sikert kívánunk! Köszönettel: Márffy Lajosné, a BKV Zrt. Nyugdíjasok Szakszervezete Szociális Bizottságának vezetője

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2011. augusztus
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Nemecz-Novák Zsuzsanna • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII., Akácfa u. 15.
Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024, SMS-szám 20/257-50-40 • mozgasbanmagazin@bkv.hu
Megjelenik kéthavonta • Kiadja a BKV Zrt. 1072 Bp.VII., Akácfa u. 15. • ISSN 1786-1845
Nyomdai munkálatok: Gyomai Kner Nyomda Zrt. • Felelős vezető: Fazekas Péter • Tel.: 66/887-400 • <http://www.gyomaikner.hu>

apróhirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Az elméleti és gyakorlati oktatás a BKV-s dolgozóknak és családtagjaiknak jelentős kedvezménnyel.

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!

ELADÓ INGATLAN

Százhalombattán 35 m², másfél szobás III. emeleti lakás eladó. Irányár: 6,8 millió Ft Telefon: 20/4799007

Százhalombattán MATTÁ-kertben 54 m²-es, nappali +2 hálószobás, kertes lakás eladó Irányár: 15,5 millió Ft Telefon: 20/8086312

ELADÓ a VI. ker. Rippl-Rónai utcában, a MÁV kórháznál egy 76 m²-es, 2,5 szobás, erkélyes, felújítandó világos lakás. Irányár: 16,9 M. Érd.: 70/273-0267

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.: 20/6250139

ELADÓ dupla telek (zárt kert) Pilisen, a vasútállomáshoz közel. 464 nől/1600 m². Irányár: 890 000 Ft. Tel.: 20/495-76-64

ELADÓ Pilisen, Bp.-től 27 km-re az állomáshoz közel, csendes utcában, új, igényes, 3 szobás, 86 m²-es ház 21 nm-es lakható melléképülettel, 1800 m²-es telekkel. Ár: 11,9 M Ft. Tel.: 20/495-76-64

ELADÓ Komló legszebb részén, völgyben, 72nm-es 2 szobás, konyhás, családi ház 1141nm-es telekkel, gyümölcsösselel, kerttel. Az ingatlanhoz tartozik még nyárikonyha, melléképület. Víz, villany, gáz, csatorna, központi fűtésű fa/szentüzelésű kazán, telefon, kábel tv bevezetve. Irányár: 5,5 millió Ft. Érd.: 06-20/595-60-61

ELADÓ XVII. kerület Nagyhangács utcában, 70 nm-es kertes lakóház., 1165 nm-es telken, cserépkályha fűtéssel, gáz a ház előtt. A kert gaz-

dálkodási célra is alkalmas. Villany, víz, telefon bekötve. Irányár: 14 M Ft Tel.: 30/593-40-65

ELADÓ a X. ker. Mádi utcában 2 szoba összkomfortos családi ház 72 nm+20 nm garzon 125 nől. sarok telek bővíthető, gépésztileg felújított, Irányár 24,3 millió 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 félékszobás, világos ikerházfél 252,5 nm-es leválasztott, különbejáratú gondozott telekkel. Egyéb tudnivalók: fűtés külön helyiségben lévő gázkazánal, az ablakok redőnyösek, riasztós. Irányár: 22 M Ft. Érd.: 06-30/246-11-89

CSERELNÉM szolgálati 57 nm-es budapesti bérakásomat kisebb szinten szolgálati bérakásra megbeszélés alapján. Kizárólag határozatlan idejű jogviszonyok érdekelnek. Tel: +06 70/459-2240

ELADÓ Kistarcsa új építésű részén – Móraligetén – egy 2008-ban épült, 455 nm-es összközműves telken lévő, nettó 119 nm alapterületű, kétszintes, nappali, plusz 2 és 2 fél szobás, gardróbos, duplakomfortos padlófűtéssel és kandalló lehetőség kiépítve. Fűtés és meleg víz egyedi cirkóval. Műanyag nyílászárók, fa beltéri ajtók, az emeleti fürdőben sarokkád. A szobák burkolata laminált parketta, a többi fsz.-i helyiség járólapos, amelyek padlófűtéssel is rendelkeznek. A földszinten egy WC kézműosóval, egy fürdő, egy szoba és a nappali-konyha-étkező egyben, elektromos sütővel és tűzhellyel beépített konyhabútor. Az emeleten 3 háló, a gardrób és egy fürdőszoba. Gépkocsibeállási lehetősé-

ség. Irányár: 25,9 millió Ft. Tel.: +36-20/555-02-44

ELADÓ a XIX. kerületben, Kispesztén egy 345nm-es telken, 48 nm-es fedett teraszos családi ház. Bolttíves pincével, melléképülettel, rendezett kerttel. Ár: 20M Ft, Érd.: 06-70-236-2575

Eladó a XVIII. kerületi Lakatos lakótelepen, Kőbánya-Kispesttől 5 percre busszal, egy I. emeleti, 62 m²-es, 1 + 2 félékszobás, félig felújított, nagy erkélyes (10 m²), házközponti fűtéses, családi házaz övezetre néző lakás. A lakás előnye, hogy az éjszakai buszok 15 percenként járnak.

Irányár: 11,7 M Ft, érdeklődni lehet: Gálszécsi Erika 24-288, 06 (20) 933-0014 telefonokon

ELADÓ Budán, a Margit hídnál 105 nm. 2,5 szoba-hallos, csendes, olcsó rezsiű polgári lakás (a tetőtér is megvehető)! A ház előtt szgk. beálló-óbb van. Ára 22 990 000 Ft. Kisebb lakást beszámítok. Tel. 06/70/2100-553 bujdoso-balazs.p@postafio.hu

ELADÓ Budapesttől 30 km-re Dunavarsányban a BKV-horgásztanyán, téglából épült, télielített, bútorozott kis horgász ház. Horgászoknak kitűnő lehetőség. Stég, Duna-part a háztól 15 m-re. Parkolás udvarban. Irányár: 2 850 000 Ft. Érdeklődni lehet: +36 (1) 266 1806, és a +36 (30) 4607842-es telefonszámon.

ELADÓ Somogyegresen (Siófoktól 40 km-re) kétszobás családi ház. Víz, villany, kábel TV, telefon van, gázcsonk az udvarban. Irányár: 2 850 000 Ft. Érdeklődni lehet: +36 (1) 266 1806, és a +36 (30) 4607842-es telefonszámon.

ELADÓ Veszprém megyében, Nemesahanyban, Sümegtől 20 km-re, 96m2 alapterületű, (2 szoba, fürdő, WC, konyha,

nappali, kertre néző terasz) alapincézett, központi fűtéses családi ház – tetőtér beépítési lehetőséggel – , nagy kerttel (s további telekvásárlási lehetőséggel). l.a.: 12 5 millió forint. A hirdetés megjelenése után elsőként jelentkező vásárló 500 000 Ft kedvezményt kap! Érdeklődni lehet a +36 20 437-3157-es telefonszámon, vagy az olcsokucko@gmail.com e-mail címen.

ELADÓ Solymáron, parkosított lakóhelyen, 4 emeletes, lift nélküli házban, 4. emeleti panellakás. Jó beosztású, 2 1/2 szobás, 63 nm-es. Házközponti fűtés, tároló a pincében, rendezett lépcsőház, családi-as légkör BKV és Volánbusz 3 percre. A BKV Székház csak 35 perc tömegközlekedéssel. Jöjjen el, nézze meg, az árban megegyezünk. Érdeklődni: 06-20 – 444 – 9192

ALBÉRET

KÍNÁL:
KIADÓ Balatonboglár központjában – vízpart 100 m – 7 személyes, emeletes, nagy teraszos, gk. beállós, 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, teakonyha 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

Eladó vagy kiadó Déli pályaudvarnál kétszobás, felújított, berendezett lakás. l.a 23 M Ft (bérleti díj megbeszélés szerint) Tel.:06 70 2100553, bujdoso-balazs.p@postafio.hu

KIADÓ Kispeszt /XIX / kertvárosban 2 lakásos új építésű családi házban 50 m²-es bútorozatlan lakás /nagy szoba, konyha-étkező, kamra, zuhanyfülkés fürdőszoba, WC/ Külön villany- víz-, és gázóra. Jó közlekedés, 50 000+rezi+2 hónap kaució. Tel.:06 30/202-3361

KIADÓ Pécel központjában, a Ráday téren téglá épületben, egy felújított, új nyílászáróval felszerelt 62 nm-es harmadik emeleti 1+1 szobás erkélyes, gázkonvektoros lakás. A lakás részben bútorozott, mosógép és mosogatógéppel felszerelt. Kiváló közlekedési lehetőséggel. Bérleti díj: 50.000.-Ft/hó + rezsi. Tel.: +36-30-6310839

KERES: Albérletet keresek Budapesten, (a IX., X., XIV., XIX., és XXI. kerületben) egy szoba, konyha, fürdőszoba egyedi mérőkkel. Oravecz Gábor (Fradi kocsiszin) 20/443-7697; oraveczgabor@pannonmail.hu

VEGYES

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

ELADÓ Pianinó! UKRAJNA zongora megkímélt állapotban eladó. Irányár: 140 000,- Ft. Érdeklődni lehet: 06/30 511 7202-es, vagy a 44-123-as telefonszámon.

ELADÓ sürgősen Hajdúszoboszlón üdülési jog. Ár megegyezés szerint. Érdeklődni 06-20-220-30-15 telefonszámon lehet.

ELADÓ Suzuki Ignis-re: 1db 50kg-ig terhelhető, zárható tetőbokszerű keresszartokkal 25.000 Ft-ért. Érdeklődni lehet napközben a Ferencváros kocsiszinben Oravecz Gábornál, vagy a 20/443-7697 tel. számon, illetve az oraveczgabor@pannonmail.hu címen. (Kérésre az eladásra kínált tárgyak fotóit e-mail címre átküldöm)

ELADÓ Fiat Palio gyári téli kerekek (4 db) eladók. Új acélfelnik (ET 44-ES,4x98-as osztókörrrel) 175/65R14-es 2db új Sava,2 db 60%-os Kormoran gumikkal. Ár: 60 ezer Ft. Telefon:06-20/535-8162

KERESEM a Fővárosi tömegközlekedés másfél évszázada című 3 kötetes mű mindhárom kötetét megvásárlás céljából. Ha valakinek van érdeklenség miatt elfekvőben lévő készlete, kérem, keresen meg! Elérhetőségek: Vitéz Éva munkaidőben 122-38 székház, munkaidőn túl: 06-70-286-0704

ELADÓK olcsón vasútmodellkészletből megmaradt jó állapotú N-es méretű sínek, épületek, személykocsi. Érdeklődni lehet a 06-30-242-5814-es telefonszámon

ELADÓ UTÁNFUTÓ 400 kg összsúlyú, 2009-ben lejáró műszakiával és törzskönyvvél Érdeklődni lehet a 36/20-454-8363 -as telefonszámon

ELADÓ Óbuda 2002 típusú utánfutó Erdőkertesen. Forgalmi lejárt. Gyártási éve 1985. Saját súlya 150 kg, együttes tömeg 400 kg. Irányár: 40 e Ft. Telefon: +3620-464-8363

HITELEK!!!!

Olcsó INGATLANOK!!!

Személyi hitel, a BKV. Dolgozóinak Citibank kedvezménnyel. Lakás, és jelzáloghitel! Ügymintákat keresünk, magas jutalékkal!

Érdeklődni: Szűcs Sándor Tel: 20/520-66-12 20/520-66-13 www hitel-city.hu www ingatlanciti.hu

AKCIÓS WELLNESS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

Ígényes, új villában felpanizós ellátással. Az üdülő 5 db kétágyas, 4 db 2x2 ágyas apartmannal rendelkezik (minden apartmanhoz saját fürdőszoba tartozik). Az ár tartalmazza a bővített kontinentális reggelit, a háromfogásos vacsorát és a wellness-centrum korlátlan használatát (gyógyvizes medence, pezsgőmedence, gőz- és illatkabin, szauna, infrasauna, napozóterasz). BKV-dolgozók és családtagjaik részére a szolgáltatásunk árjaiból 10% kedvezményt biztosítunk.

UTÓSZEZON (08.28-tól 2012.06.09-ig)
23.900 Ft/fő/3 éj 29.900 Ft/fő/6 éj

KARÁCSONY (12.20-26-ig)
7 nap/6 éj: 39.900 Ft/fő

Az ár tartalmazza a Szentesti ünnepi vacsorát.

SZILVESZTER (12.27-2012.01.02-ig)
7 nap/6 éj: 49.900 Ft/fő

Az ár tartalmazza a Szilveszter esti rendezvényt.

Az ár nem tartalmazza az FÁ-t 410 Ft/fő/éj.

Üdülési csekk, étkezési utalvány és egészségpénztár elfogadható.

BEJELENTKEZÉS:
Balogh József 06-52/270-432,
06-30/856-49-90

www.primavilla.hu

TUDDTAD, hogy
27 db másfél literes
PET palack szükséges
1 polár pulóver
előállításához?

Hogy
MINDEN TETTED
nemcsak a saját,
hanem az eljövendő
generációk életét is
befolyásolja?

És azt, hogy tényleg

**RAJTAD
MÚLIK,**
szép lesz-e a világ?

MI HISZÜNK BENNE,
hogy egy ilyen kis
közösség, mint a miénk,
jó példával járhat mindenki
előtt. Segíts nekünk!



*További információt a Salamon oldalon és a telephelyeinken kihelyezett
plakátokon találsz. Keresd a zöld BKV-t!*