

MOZGÁSBAN



BKV ZRT
BKV ÖNNEK JÁR

XLV. ÉVFOLYAM

4. SZÁM

NAPTÁR 2014

Jól kifőztük!
FOCIKUPA,
FŐZŐVERSENY

INTERJÚ:
Tarlós István – Bolla Tibor

VILLAMOSVEZETŐ EB

FRANCIA ARANY, BKV-S EZÜST

2013 KARÁCSONYA UTÁN

A BALATONFENYVESI ÜDÜLŐ MEGNYITJA KAPUIT

NYITÁS: DECEMBER 27-ÉN DÉLUTÁN

1. SZÁLLÁS ÁRAK:

Csak szilveszter éjszaka:
13 000, ft/éj/szoba
Dec. 30-jan. 1. (2 éjszaka):
11 000, ft/éj/szoba
Dec. 29-jan. 1. (3 éjszaka):
10 000, ft/éj/szoba
Dec. 28-jan. 1. (4 éjszaka):
10 000, ft/éj/szoba
Január 1-től 2-ig: 10 000. ft/éj/szoba
Január 2-től igény esetén
előzetes egyeztetés alapján.

Idegenforgalmi adó: 300 ft/felnőtt/éj

2. ÉTELEK ÉS ÁRAK:

Reggeli: 1000 ft
Ebéd: 2000 ft
Vacsora: 2500 ft

Szilveszteri vacsora, A ételsor: 7000 ft/fő
20 órától: Welcome drink, fácánleves, szarvas pörkölt sztrapacska, francia különlegesség,
22 órától: pogácsa
24 órától: virsli, mustár,
02 órától: töltött káposzta

Szilveszteri vacsora, B ételsor: 7000 ft/fő
20 órától: Welcome drink, fácánleves, böllér pecsenye törtkrumplival, gesztenyepüré,
22 órától: pogácsa
24 órától: virsli, mustár, stb.
02 órától: töltött káposzta

Vöröshúst kerülöknek főételként kiveji csirkemell lehetőséget kínálunk.

A szilveszteri vacsorát az étteremben szolgáljuk fel. A vacsorát követően az étterem egy része táncparketté alakul. A talpalávalót zenekar biztosítja.

3. A SZILVESZTERI VACSORA PROGRAMRA BELÉPŐJEGYET IS KELL VÁLTANI

Belépőjegy ára: 4000 ft/fő
Belépőjegy kedvezményes ára
1 éjszaka eltöltése esetén: 2000 ft/fő
Belépőjegy kedvezményes ára 2 éjszaka eltöltése esetén: 1000 ft/fő
Belépőjegy kedvezményes ára 3 éjszaka eltöltése esetén: ingyenes

4. TOVÁBBI PROGRAMLEHETŐSÉG:

DECEMBER 28-29-ÉN – DISZNÓTOROS PROGRAM!

A program részleteit és árait lásd lentebb.

- ▶ **valamelyik gyógyfürdő látogatása** (közelebb Marcaliban, Kehidakustány, távolabb Hévíz). Az ünnepnapok alatt nyitva tartanak és programokat is szerveznek. Segít a regenerálódásban.
- ▶ **borkóstolás** a helyszínen, egyeztetett időpontban, akár dec. 30-a délután is a badacsonyi Németh Pince egy 2 órás program keretében
8 féle borából kóstoltatást szervez. Érdekes, különleges borokat hoz magával, mint pl.: juhfark, jégbor, késői szüretelésű szürkebarát, rózsakő, szalmabor, a badacsonyi bomba nevű „desszertje”, stb.. A helyszínen rendkívül kedvezményes áron vásárolni is lehet majd. A program ára 3000 ft/fő. Feltétele: 30 fős megrendelés. Rendkívül ajánlom. Nagy előnye, hogy nem kell autót vezetni.
- ▶ **ha az időjárás ezt engedi**, a fagyott Balatonon fakutyázás, korcsolya
- ▶ **forralt borozás** és puncsozás

5. DISZNÓTOROS PROGRAM:

December 28-án reggel 7 órakor kezdődik.
A program tartalmazza a
▶ disznó vágását, feldolgozással,
▶ fél dl pálinkát a hajnali hideg ellen,
▶ az ételeket a vágás napjának reggelétől másnap ebédig (5 étkezést. Részletesebben lásd disznótoros menüt),
▶ továbbá az úti csomagot (egy pár kolbász, két pár hurka), melyet összekészítünk és távozáskor elvihetők.

A program, az 5 étkezés, az úti csomag ára együtt 13 000 ft/fő.

A disznótoros menü:

Hajnali 7 óra, vágáskor:
forralt bor, pogácsa
Reggeli: hagymás sült vér, reszelt máj, főtt burgonya, tea (választható esetleg rántotta)
Ebéd: frissen sülték, hagymás tört burgonyával, vegyes savanyúság
Uzsonna: pogácsa,
Vacsora: orja leves csigatésztával, toros káposzta
Másnap reggeli: tepertő, disznósajt, tea, vagy érzékenyebbeknek: kontinentális reggeli (vaj, jam, croissant)
Ebéd: húsleves metélttel, disznótoros, lila káposzta, tört burgonya

Jelentkezni az üdülő vezetőjénél, Fázer Jánosnál az alábbi elérhetőségeken lehet. Az üdülő zártkörű rendezvénynek is helyet biztosít ezen idő alatt a söröző épületében.

ELÉRHETŐSÉGEK: tel: 06 30 5436 092,
mail: fazerjanos@vipmail.hu

TARTALOM

Hírek 4-7

INTERJÚ

Tarlós István és Bolla Tibor 8-9

HÁZUNK TÁJA

Jogsegély mindenkinek 10

RIPORT

Villamosvezető EB 11-13

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Téli utakon 14

FÉNYSZÓRÓ

Tárcsafék és kerékagy 15

NAPTÁR

2014 16-17

BKK

A beléptetőkapuk tesztjéről 18-19

FÉNYSZÓRÓ

Angyal áramszedőkön 20-21

VISSZAPILLANTÓ

Ceaușescu rémmetrója 22-23

TOP 10

Siklók és libegők a világban 24-25

SZABADIDŐ

Focikupa 26

Főzőverseny 27

Ünnepi kreatív 28-29

Recept 29

GYEREKSAROK

„Játszani is enged...” 30.

KEDVES KOLLÉGÁK!

Közeleg a karácsony, és megérkezett az ez évi utolsó Mozgásban Magazin.

Változatos, eseményekben gazdag év áll mögöttünk – nem mindig vidám, és egyáltalán nem könnyű, de jó pillanatokkal teli: bemutatkoztak kreatív kollégáink a BAM2-n, fociztunk és főztünk együtt, kiállításunkon megmutattuk, hogy a BKV-sok egyenruhája is van olyan csinos, mint más országok és városok közlekedési vállalatáé. Szóval a munka mellett a közös szórakozásra is hagyunk időt. Garantáljuk, hogy jövőre sem lesz másként!

Idei utolsó számunkban beszámolunk a Villamosvezető Európa Bajnokságról, melyben kollégáink ezüstérmesek lettek – ezúton is sok szeretettel gratulál nekik a Mozgásban Magazin szerkesztősége; „kihallgathatják” Tarlós István főpolgármester és Bolla Tibor vezérigazgató beszélgetését, ha a 8. oldalra lapoznak; bemutatjuk két nagyszerű kollégánkat, akikre méltán büszkéek lehetünk mindannyian; olvashatnak a budapesti metró megszületéséről, és még olyan sok mindenről, hogy kevés a hely felsorolni... A megszületett rovatok mellé persze becsempésztünk egy kis ünnepi hangulatot is a 28-29. oldalon.

KEDVES KOLLÉGÁK!

A Mozgásban Magazin szerkesztősége az alábbi, Márai Sándortól származó idézettel kíván békés, boldog karácsonyi ünnepeket, és sikerekben gazdag Újévet Önöknek, Nektek:

„Ha az ünnep elérkezik az életedben, akkor ünnepelj egészen. ... Az ünnep a különbözőség. Az ünnep a mély és varázsos rendhagyás. Az ünnep legyen ünnepies. ... mindenk fölötte legyen benne valami a régi rendtartásból, a hetedik napból, a megszakításból, a teljes kikapcsolásból, legyen benne áhítat és föltétlenség. Az ünnep az élet rangja, felsőbb értelme. Készülj föl rá testben és lélekben.”

DEFIBRILLÁTOROK AZ M2 ÉS M3 VONALÁN

Összesen 34 darab defibrillátort telepítettünk az M2-es és az M3-as metró valamennyi állomására Tarlós István főpolgármester ígéretét követően. Az élet védelménél nincs fontosabb, ezért a metróállomásokon, zsúfolt közlekedési csomópontokban nagy szükség van életmentő eszközökre. 2012 júniusában egy idős férfi infarktust kapott, és összeesett az egyik metrókocsiban. A Puskás Ferenc Stadion állomásra érkező szerelvényen utazók a mentők riasztásával egy időben kezdték meg az újraélesztést, és ebben a korábban Zugló Önkormányzata által felajánlott defibrillátorok egyike segített nekik. A férfit sikerült újraéleszteniük, és a mentők kórházba szállították.

Tarlós István főpolgármester döntése értelmében összesen 34 darab defibrillátort telepítettünk az M2 és M3-as metró valamennyi állomására. Ezen túlmenően a H5-ös szentendrei hév végállomásán is található életmentő készülék, amelyet a helyi önkormányzat biztosított.

Az állomások utasterében elhelyezett segélykérő berendezések mellett és a forgalmi ügyeleteken látható az a matrica, amely jelzi, hogy az adott helyen újraélesztő készülék található.

ÉLETMENTŐ BKV-SOK Két dolgozó példás és gyors beavatkozásának köszönhetően sikerült megmenteni egy utas életét.

Köszönet jár annak a két kollégánknak, akik példamutató magatartásukkal és helytállásukkal megmentették egy aszszony életét október 30-án. Zilahi János diszpécser és Rózsa Richárd váltókezelő a HÉV csepeli végállomásán nem hagytak magára egy szemmel láthatóan gyengélkedő utast, akit elsősegélyben részesítettek, mielőtt a mentők agyvérzéssel kórházba szállították.

Az asszony – a gyors beavatkozásnak és a segítségnek köszönhetően – szerencsére túl van az életveszélyen.

Büszkék lehetünk arra, hogy a BKV dolgozói nemcsak szakmailag, de emberiségből is jelesre vizsgáztak és vizsgáznak a hétköznapiakban és a kritikus helyzetekben egyaránt – Zilahi János és Rózsa Richárd – ismét tanúbizonyságot tett erre. Köszönjük Önöknek!

HÍREK ITTHONRÓL

MEGKEZDŐDÖTT A 3-AS VILLAMOSVONAL FELÚJÍTÁSA

November 4-től megkezdődött a 3-as villamosvonal felújítása az Örs vezér tere és a Mázsza tér között. A várhatóan jövő nyárig tartó felújítás ideje alatt az említett szakaszon az utasokat pótlóbuszok szállítják. A munkálatok eredményeként az egész vonal megújul.

A munkálatok során egyrészt vágányokat és felsővezeték-hálózatot cserélnek, másrészt az utasvárók is megújulnak, továbbá a peronokat is felújítják. A beruházás során fűvesítésre is sor kerül a Körösi Csoma Sándor úton az Ónodi utcától a Kápolna utcáig. A munkálatok várhatóan jövő nyárra fejeződnek be.

A felújítás miatt a pályát használó villamosok közlekedése megváltozik. A 3-as villamos a Mexikói út és az Örs vezér tere, valamint Kőbánya alsó vasútállomás és a Gubacsi út között jár. A 28-as és 28A villamosok rövidített útvonalon, Kőbánya alsó vasútállomásig szállítanak utasokat.

A Maglód úton csak a 37-es és a 37A villamos közlekedik. Nyolc és 16 óra között mindkettő a Blaha Lujza tér és az izraelita temető között jár, 8 óra előtt és 16 óra után pedig a 37A-val lehet utazni, az Új köztemetőig.

A 62-es villamos Rákospalota MÁV-telep és az Örs vezér tere között szállít utasokat. A 62A a felújítás ideje alatt nem jár.

A kimaradó szakaszokon a 3-62V jelzéssel közlekedik pótlóbusz az Örs vezér tere és Kőbánya alsó vasútállomás között a Fehér út-Körösi Csoma Sándor út útvonalon.



fotó: BKK

METRÓKERESZTELŐ

Ezentúl két új metrókocsi viseli a legendás nemzeti tizenegy két tagjának, Buzánszky Jenőnek, az Aranycsapat jobb-hátvédjének és Grosics Gyulának, az Aranycsapat kapusának nevét.

A legendás, 1953-ban a Wembley Stadionban zajlott sporttörténeti győzelem emlékére a Magyar Labdarúgó Szövetség 1993-ban november 25-ét a Magyar Labdarúgás Napjává nyilvánította. Az Anglia elleni 6:3-as mérkőzés 60. évfordulója alkalmából az Alstom Hungaria Zrt. kezdeményezésére Budapest Főváros Önkormányzata, a BKV és a BKK két Metropolis metrószerelvényt nevezett el a világklasszis sportolókra.



HOGYAN KÖZLEKEDTÜNK RÉGEN?

Idén is meghirdettük a BKV múzeumok hagyományos közlekedéstörténeti vetélkedőjét a budapesti iskolások számára. A novemberi döntőn idén a Szent-Györgyi Albert Általános Iskola bizonyult a legjobbnak.

A két fordulóból álló megmérettetésre 3 fős, 8. osztályos csapatok jelentkezését vártuk. A legmagasabb pontszámot elért csapatokat november 22-én láttuk vendégül a Földalatti Vasúti Múzeumban, ahol élő vetélkedő keretében, személyesen is összemérhették tudásukat. A jó hangulatú, és az utolsó percig izgalmas versenyen kiválóan felkészült, lelkes csapatok küzdöttek meg a dobogós helyekért. Minden résztvevő fiatalnak köszönjük a részvételt és szeretettel gratulálunk az eredményekhez!

A nyertesek: 1. Szent-Györgyi Albert Általános Iskola: Bakonyi András, Kerékgyártó Péter, Tóth Levente (felkészítő: Dr. Kerekesné Papp Katalin); 2. Berzsényi Dániel Gimnázium: Andreidesz Tekla, Bácskai Zsombor, Pintér Tamás; 3. Páneurópa Általános Iskola Baski Bálint, Frisch Dániel, Oláh Levente (felkészítő: Mándokiné Geiger Ágnes)



BUDAPESTI AZ EGYIK LEGSZEBB METRÓ



fotó: Nagy Rita

Az angol Telegraph napilap listázta a földkerekség legszebb metróvonalait, és büszkeségünkre a tizenhármas listán felfedezhető a budapesti Millenniumi Kisföldalatti is.

A lista készítői szerint ugyan kicsit tűzveszélyes, mégiscsak a kontinens legöregebb és legbájosabb járatáról van szó. Az angol újságírók kiemelik még, hogy mennyire tetszik nekik a kisföldalatti megállóinak korhű csempe- és mozaikdíszítése.

Budapest mellett megtalálható még a listán Delhi, London, München, Stockholm, Montreal, Moszkva, Lisszabon, Koppenhága, Szentpétervár, Prága, Varsó és Berlin is. A teljes lista képekkel a következő linken található: <http://goo.gl/LoFBXU>

HÍREK KÜLFÖLDRŐL

WIFI A METRÓBAN Szeptemberben indították el kísérleti jelleggel a moszkvai metró egyik vonalán az ingyenes wifi-szolgáltatást, amely a visszajelzések szerint nagy népszerűségnek örvend.

A moszkvai közlekedési vállalat szerint a Kahovszkaja metróvonalon utazók egy nap alatt átlagosan körülbelül 10 gigabájt adatmennyiséget töltöttek le és mintegy 2 gigabájtnyi töltöttek fel. A földalatti utazók 98 százaléka okostelefonon vagy táblagépen használta az internetet és csupán 2 százaléka laptopon. Az utasok egyharmada zeneszámokat és filmeket töltött le. A metróvállalat adatai szerint a felhasználók száma a bevezetés óta folyamatosan növekszik. A wifi projekt kísérleti üze-
me decemberig tart. A jelenlegi elképzelések szerint a tesztüzem befejezését követően a földalatti egy másik szakaszán is lehetővé teszik majd az ingyenes, vezeték nélküli internetet. Jövőre pedig újabb vonalakon találkozhatnak majd az utasok az internetes projekttel.



BUSZON SZÜLETETT GYERMEK

Koppenhágában egy szülni készülő kismama a férjével utazott a buszon a város egyik klinikájára, amikor a szülési fájdalmak elkezdődtek. A buszvezető a helyzetet érzékelve gyorsított, majd értesítette az utasokat, hogy a rendkívüli eseményre való tekintettel a jármű más megállóban nem áll meg, csak a kórházban.

A beszámolók szerint több utas is a kismama segítségére sietett, a rendelkezésre álló újságpapírokat leterítették a helyszínen, ahol végül meg is született a kislány. Az orvosok a szülést követően érkeztek a buszhoz.

AZ AVENIO ÚJ GENERÁCIÓJA

Megérkezett Münchenbe a tavalay rendelt nyolc új Avenio villamos első példánya. Ezt követően már az üzembe helyezéséhez szükséges engedélyek beszerzése folyik. A járművet addig a Müncheneri Közlekedési Vállalat (MVG) remizében tárolják.

A Siemens új villamos-generációját jelentő Aveniot a Siemens Wegberg-Wildenrath-i teszt-pályáján tesztelik, valamint átfogó beállítási és további vizsgálati műveletnek vetik alá. A járművet először Münchenben állítják forgalomba. A villamos több helyen a várostervezők és közlekedési vállalatok érdeklődésének fókuszába került, mint nagyteljesítményű és gazdaságos tömegközlekedési eszköz. A jövőben a cég mintegy 500 villamos-beszerzési projekttel számol világszerte.



ÚJ BUSZOK A BRAZÍLIAI FUTBALL VB ALKALMÁBÓL

Közeleg a jövő évi brazil foci-világbajnokság és az országban ennek megfelelően mindenki teljes gőzzel készül az eseményre. 12 különböző helyszínen zajlanak majd a mérkőzések, egytől-egyig milliós nagyvárosokban. Brazíliában az utóbbi években nagy mértékben növekedett a tömegközlekedést használók száma, ezt a városok egy Bus-Rapid-Transit névre keresztelt rendszerrel elégítik ki. Mivel a dél-amerikai országban nincs metró vagy villamos, ezért a buszokkal kellett megoldani a tömegek szállítását.

A BRT pedig külön, zárt sávot biztosít a forgalmas helyeken a buszok számára, így azok ugyanúgy akadálytalanul közlekedhetnek, mint a kötött pályás járművek. Belo Horizonte is egyike a rendező városoknak, a VB miatt várhatóan megnövekvő tömegközlekedési igény kielégítésére pedig 500 darab autóbust rendeltek a Mercedes-Benz-től, flottájuk bővítésére.

A városban már építik a BRT útvonalakat, jövő év elején adják át a három szakaszból álló, összesen 23 kilométeres aszfaltcsíkot. 40 megállót is telepítenek, amelyeknek körülbelül 700 ezer embert kell majd kiszolgálniuk naponta. A közlekedési vállalat a menetidő 45%-os csökkenésével számolt a gyorsávok használatával.



MAGYAR BUSZOK SVÉDORSZÁGBAN

A Rába Jármű Kft. újra a svéd Vinga Busnak fog midibuszokat gyártani. A jármű az egyetlen olyan magyar fejlesztésű autóbusz, amelyet magyar gyártó értékesíteni tudott a külpiacokon, és amelyre nemzetközi szinten igény van. A buszt jövő tavasszal szállítják.

A tavalay teljesített skandináv megrendelést követően újabb midibuszok szállítására kapott megbízást a Rába Jármű Kft. a svéd Vinga Bustól. Az öt darab jármű jellemzően iskolabuszként áll forgalomba, és környezetbarát biodízel üzemanyaggal üzemel majd Svédországban.



VEZETŐ NÉLKÜLI METRÓ SAUD-ARÁBIÁBAN

Vezető nélküli metróvonalat alakít ki és helyez üzembe Rijádban a Siemens. Ennek következtében 6 vonalon akár 90 km/h sebességgel is közlekedhetnek majd a metrószerelvények.

Az 5 milliós lélekszámú Rijád közösségi közlekedését eddig leginkább dízelbuszokra alapozták, most azonban a közlekedés modernizálása mellett döntöttek. Ennek következtében felel a Siemens a 63 km-es metróvonal-hálózat rendszerintegrációjáért. A cég egy 6 vonalból álló hálózat első két vonalát szereli fel, összesen 74 Inspiro típusú metrószerelvénytel. Az alumínium kocsiszekrényt 90 km/h csúcsebességre tervezték, egy-egy szerelvényt 2-4 kocsi-
ból állítanak össze. A fejlesztés során természetesen az extrém időjárást is figyelembe fogják venni. További érdekesség, hogy a szerelvények fékezési energiáját visszatáplálják a metró áramellátó rendszerébe, így az más villamos terhelési igény kielégítésére használható. A vezető- és kalauznélküli szerelvényeket csúcsidőben másfél perces követési távolságra állítják be.



„PARKOLJ RENDESEN!” TÁBLÁT TESZTEL BÉCS

Egy egészen új közlekedési táblával találkozhatnak azok, akik az osztrák főváros 19. kerületében, Döblingben járnak.

A frissen fejlesztett jelzőberendezésen a „Park genau – parkolj rendesen” felirat villan fel, ha az autósok úgy sikerült leparkolnia, hogy ezzel akadályozza a mellette elhaladó villamos útját. A Gweygasse-ban felállított, napelemekkel működő táblához speciális szenzorok tartoznak, ezek érzékelik, ha egy jármű túl közel áll a villamossínekhez.

Az osztrák fővárosban ugyanis évente mintegy 4 ezer alkalommal fordul elő, hogy a villamosok, buszok nem tudják folytatni az útjukat egy-egy szabálytalanul parkoló autós miatt, és akár 40 percet is vesztegetni kénytelenek. Tavalay a tömegközlekedés akadályozása miatt 2.700 esetben született feljelentés, illetve vontattak el személygépjárműveket. Nem árt tudni, hogy ilyenkor a szabálytalanul parkoló autósra hárítanak minden költséget, ami akár több száz euró is lehet. A büntetés mellett ugyanis neki kell kifizetnie a tűzoltók vagy a trailer költségét, de még a Wiener Linien munkatársainak az eset miatt keletkező túlóráit is.

Amennyiben a néhány hónapos tesztüzem sikerrel jár, a többi neurálgikus közlekedési pontra is kiterjesztik a rendszert.



„A BKV MÁR NEM ÜL A SZÉGYENPADON”

Nehéz évet hagyunk magunk mögött és a következő sem lesz épp fáklás menet. Létszámleépítés, ki-szervezés, adósságállomány – úgy tűnik, a legnagyobb kérdések még mindig ezek. Tarlós István, főpolgármester és Bolla Tibor, vezérigazgató rendhagyó értékeléséből kiderül, hogyan tovább.

Miközben 6 milliárd forint plusz jegyár-bevételünk van, a hírek szerint jövőre ismét refinanszírozási hitelt kell felvennünk, hogy fedezni tudjuk az esedékes hiteltörlesztést. Főpolgármester úr, akkor most pozitív vagy negatív a mérleg?

TARLÓS ISTVÁN: Igazán sajnálom, hogy vannak újságok, amelyek kéthavonta arról cikkeznek, hogy mindjárt összeomlik a BKV és a fővárosi közlekedés. Na, ez az, ami az elmúlt három évben egyszer sem következett be, sőt! A BKV az elmúlt években nagyon kedvező irányba fordult, hisz míg 2012 októbere előtt 112 milliárd forint működési hitelt vett fel, azóta egyetlen egyet sem. Emellett a jegy-, és bérletár-bevételek is emelkedtek, valóban. Egyvalamit azonban még nem oldottunk meg, és ez a fővárosi közlekedés hosszú távú finanszírozhatósága. Ez, úgy gondolom, 2014 és 2019 között fog sikerülni, de a 2014-15-ös év még nehéz lesz. A BKV adósságállománya ugyanis 62 milliárd forint körül lehet jelenleg, ebből 9-10 milliárdot már jövőre vissza kell fizetni, a maradékot pedig 2015-ben. Ebben kértük a kormány és a miniszterelnök segítségét. Velük együtt a városvezetés figyelme is arra irányul most elsősorban, hogy a többlépcsős támogatást 2014-ben meg tudjuk oldani, és 2015-ig kimásszunk ebből az adósságsapdából.

Ezek óriási számok. Hogyan lehet ennyi pénzt előteremteni?

T.I.: Csak állami segítséggel, hiszen a fővárosnak nincsen pénzjegynyomdája a pincében. A város összekaparta a tartalékait, elmentünk közösen a falig. Soha nem volt ez könnyű feladat, de a megoldásából az állam nem tud, és nem is akar kivonulni. A tavalyi év is azért lehetett sikeres, mert a miniszterelnök annyi támogatást adott, amennyit még soha senki.

Mi házon belül tudunk még tenni valamit?
T.I.: Amit meg lehetett takarítani, azt közös erővel megtakarítottuk. Csak egy példát hadd mondjak: Prága kisebb város, mint

Budapest és ma már ott tartunk, hogy a prágai közlekedés költségei magasabbak, mint a BKV-é. Hozzányúltunk a Kollektív Szerződéshez is, amellyel nem vívtuk ki a szakszervezetek jóindulatát, jelentős létszámcsökkenés volt, és egyéb területeken is jó eredményeket ért el vezérigazgató úr a költségcsökkentés terén...

BOLLA TIBOR: 2010 óta valóban 10 milliárd forintos megtakarítást értünk el éves szinten, de ma már lényegi megtakarítások tényleg nincsenek a cégben. A dolgozók „csak” annyit tehetnek, hogy megértik a helyzetet. Hogy nem akarunk már elvenni, de nem is tudunk többet adni. Ha megszabadulunk az adósságállománytól, akkor a 4-5 milliárd forint pluszbevételt tudjuk majd járműbeszerzésre, fejlesztésekre fordítani.

T.I.: Ennek pedig 2015 végéig meg kell valósulnia, különben baj lehet. Ezt pontosan tudja a kormány is.

Azért a részlegesen szerelt autóbuszok

vásárlásával és cégen belüli összeszerelésével mégiscsak sokat spórolhatunk, nem?

B.T.: Valóban, a részlegesen szerelt autóbuszok vásárlásának két előnye is van. Egyrészt így a piaci árhoz viszonyítva 10 százalékkal olcsóbban jutunk új, alacsonypadlós, szóló autóbuszokhoz, másrészt eredményesen tudjuk felhasználni a rendelkezésünkre álló szaktudást és munkaerőt. A későbbi üzemeltetés, karbantartás pedig – a gyártói tapasztalatoknak köszönhetően – alacsonyabb lesz. **És azt is cáfolni tudjuk, hogy a pestiek csak a VT-Transmann megjelenésével juthatnak új buszokhoz...**

B.T.: Egy normálisan működő BKV-nál nem lehet olcsóbb egy szolgáltató, mert amíg ott van nyereségelvárás, a BKV-nál, ha van is nyereség, az házon belül marad. A 2013-as adatokat ismerve nem árulok el titkot, ha elmondom, hogy nem vagyunk drágábbak, mint a VT-Transmann. Az egyetlen előnye

abból fakad, hogy ő képes volt megvásárolni azt a 158 buszt...

T.I.: Nagyon furcsa hírek jelennek meg néha a sajtóban, ami nagyon sajnálatos. Én személy szerint örülök annak, hogy idén 158 új buszt sikerült a budapestiek számára biztosítani, és magát a buszkiszervezést sem tartom ördögtől valónak. A kötétpályás járműveknek tényleg elsőbbsége van a járműtendereknél, így ha a buszállományt fel akarjuk frissíteni, annak talán ez a leggyorsabb útja. Azt azonban nem akarom megengedni, hogy a kiszervezést anélkül bonnyoltsák le, hogy gondoskodnának a BKV érintett buszvezetőiről. Lehetőség szerint valóban a magyar gyártók termékeit kell előtérbe helyezni, és a kiszervezést csak olyan helyzetben szabad elvégezni, amikor a BKV-dolgozók egzisztenciája biztosítva van.

György István nyilatkozott nemrég a buszágazat kiválasztásáról. Ezek szerint a főváros ezt a megoldást részesítené előnyben?

T.I.: Valóban foglalkozunk azzal, hogy egy ilyen lépésnek milyen hatásai lennének, ám a kérdés korán sincs eldöntve, sőt! A szétválasztást ebben a ciklusban leállítottam, mert nem akarom, hogy meggondolatlan döntés

szülessen. Olyan gazdasági szempontokat is meg akarok nézni, amelyek nemcsak a kedvező hatásokat mutatják be, hanem megvizsgálják azt is, hogy a megmaradó BKV-nál hogyan alakulna az adósságállomány, a költségelosztás, hogyan érintené a változás a dolgozókat. Számomra a BKV nagyon fontos cég, azt gondolom, nem hozhatunk olyan döntést, amely hátrányos helyzetbe hozná.

A BKV augusztusban elkészült hatástanulmánya az egyben tartást részesíti előnyben.

B.T.: Valóban, mi elkészítettük, bemutattuk az Igazgatóságnak, és elküldtük a BKK-nak azt a szakmai anyagot, amely azt mutatja meg, hogy milyen hatásokkal jár a szétválasztás illetve az egyben tartás. Bár a Fővárosi Közgyűlés elé még nem terjesztették be, az én véleményem ismert erről. Én egyelőre úgy látom, hogy a szétválasztás ezzel a szerkezettel, ilyen adósságállománnyal és ilyen alulfinanszírozottsággal komoly kockázatot jelentene. Egy ekkora céget ötletek alapján nem lehet szétválasztani, ehhez nagyon komoly megvalósíthatósági tanulmány szükséges, és illet még nem láttam. Az igazgatóság szintén az kérte, hogy mindazon intézkedéseket, amelyeket a BKV életben tartása és

a busztenderen való sikeres megjelenése érdekében meg kell tennünk, azt tegyük meg. T.I.: Az én véleményem közel áll a BKV vezérigazgatójának az álláspontjához.

Végül, de nem utolsó sorban, Önök mit kérdeznének egymástól, és mit üzennének az új évre a BKV dolgozóinak?

T.I.: Én megkérdezném vezérigazgató úrtól, hogy most milyen a hangulat a BKV-nál?

B.T.: Nagyon bizakodó. A dolgozók látják az idei évi eredményeket és ők is abban bíznak, hogy megmarad a munkahelyük, és a megígért juttatásokat megkapják. Abszolút tájékozottak a helyzetről, arról, hogy munkájuk megőrzése azon múlik, hogyan teljesítenek. Jó pár olyan helyre ellátogattam az utóbbi időben, ahol nem fordulnak meg nap mint nap a menedzsment tagjai, és látom, hogy milyen körülmények között dolgoznak, és hozzák ki munkájukból a maximumot az egyszerű munkások. Pozitívan csalódtam az itt dolgozók hozzáállásában. S bár én magam nem vagyok tősgyökeres BKV-s – nem úgy, mint azok a családi dinasztiák, ahol több generáció követte egymást a BKV kötelékében –, már engem is megfertőzött a dolog. Látom, milyen sokat jelent a BKV-s összetartozás, és azt kívánom, örizzük ezt meg, legyünk rá továbbra is büszkéek, mert nagyon nagy érték!

B.T.: Főpolgármester úr, Ön elégedett-e a hétköznapi dolgozók munkájával?

T.I.: Bár nem szoktam ezzel dicsekedni, én valamikor a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola Közlekedésképzési Karán végeztem és ledolgoztam 16 évet a szakmában. Ezért nagyon nem lehet becsapni, mert – ahogy mondani szokás – sejtem a dallamát. Ahogy én látom, a BKV legnagyobb problémája az adósságkonszolidáció mellett, egy pszichés probléma. Éppen ezért tartom fontosnak elmondani, hogy a BKV már nem ül a szégyenpadon, nem kullog senkinek az árnyékában! Már nem folyik pazarlás, és rengeteg hozzáértő, becsületes ember dolgozik ott, akik nehéz körülmények között teszik a dolgukat. Nekik minden okuk megvan arra, hogy emelt fővel járjanak! Erre a cégre szükség van. Ezért köszönöm mindannyiuk munkáját, és azt kívánom, hogy kövessék az elmúlt három évben kijelölt utat!

–ohb–



JOGSEGÉLY MINDENKINEK

Hogyan, mit örökölhettek a gyermekeim? Van-e kiút a devizahitelből? Kell-e fizetnem gyermek-tartást? Kitehetnek-e az albérletemből? Mit és hogyan mondjak a rendőröknek helyszíneléskor, hogy ne fordítsák ellenem? Ugye milyen gyakori, hétköznapi kérdések, problémák, amelyek megválaszolása nem is olyan egyszerű. Hiába az Internet, az egyszeri ember nehezen igazodik ki a paragrafusok között, az ügyvédi óradíj pedig elég borsos. Akkor hát kihez forduljunk?

A BKV ingyenes jogsegélyszolgálatához. Amelynek hosszú hagyománya van a társaságnál, hisz régóta szerepel a Kollektív Szerződésben az a tétel, hogy a dolgozóknak kötelezően és ingyenesen biztosítani kell ezt a szolgáltatást. Ez pedig töretlenül működik, mégis kevesen veszik igénybe – vagy csak nem tudunk róla?

– Jogász kollégáim minden héten kedden, délután 4-től 6 óráig várják az aktív és nyugdíjas dolgozókat egyaránt az Akácfa utcai irodában – mondja dr. Környei Éva, jogi igazgató. – Régen hetente két napot tartottunk fenn erre, de sajnos nem volt elég igény rá, nem használták ki a lehetőséget. Pedig nem kerül pénzbe, és sok mindenben tudunk segíteni.

Mégpedig minden olyan ügyben, amely nem a munkáltatóval szembe irányul. Legyen az devizahiteles probléma, öröklési kérdés, tartozások kezelése, kölcsön- vagy ingatlanügylet, esetleg családjogi probléma. Törvény alapján képviselőt nem vállalhatnak ugyan a Jogi Igazgatóság munkatársai, ám jó tanácsot bármikor szívesen adnak, és apróbb hatósági megkeresések, hivatalos levelek tartalmát is át lehet velük beszélni. Ha pedig olyan komoly ügyről van szó, amelyhez már ügyvédi képviselet szükséges, annak megtalálásában is segítenek.

– Azok az ügyek, amelyekkel hozzánk fordulnak, nem túl bonyolultak ugyan jogi szempontból, ám az átlagembernek nagy jelentőséggel bírnak – mondja dr. Környei Éva. – Bár korlátozott segítségnyújtási jogkörünk van – A munkáltatóval kapcsolatos, vele szembeni kérdésekre nem válaszolhatunk. –, ez is sokat jelent, mert nem kell külső tanácsadót, ügyvédet megfizetni és nem kell az interneten jogszabályokat böngészni sem. Szerencsére sokszor kapunk visszajelzést arról, sikeresen megoldódott-e az ügy, és ez azt mutatja, szükség van ránk.

A Jogsegélyszolgálat a 11-233-as melléken érhető el, ügyfélfogadás keddenként 16-18 óráig. Előzetes időpont-egyeztetés, bejelentkezés szükséges, és kérjük, hozzák magukkal az ügyet érintő összes dokumentumot is!

–ohb–

FILMAJÁNLÓ STARBUCK

Az Anjou Lafayette filmforgalmazó ismerős lehet olvasóinknak, hiszen az elmúlt egy év során nekik köszönhetően láthattuk a Lurdy Ház mozijában az Égbőlpottyant Mikulás, Az életem szerelme és a Starbuck című filmet. Ez utóbbit immár magyar szinkronnal tekinthetjük meg a mozikban.

A kanadai vígjátékot – amely számos közönség és fesztiváldíjat tudhat magáénak – ajánlom mindenkinek, aki szeret felhőtlenül szórakozni, s nincs ellenére, ha egy kis filmbeli csetlés-botlásan derülhet, és azt sem bánja, ha a végén minden jóra fordul.

David Wozniak egy negyvenes éveiben járó független, non-konformista, látszólag kötöttségek és felelősség nélkül élő férfi. Korához képest éretlen és komoly adóssággal küzd, amit felettébb gyanús módon próbál rendezni. David húsz évvel korábban némi pénzért cserébe spermát adott egy termékenységi klinikán, és azonosítóként a Starbuck nevet használta. Miután legjobb szándéka ellenére cserbenhagyja a családi- baráti futballcsapatot, megtudja, hogy a barátnője közös gyermekükkel várandós. Szerelme azonban nem bízik benne, s a kicsit egyedül szeretné felnevelni. Elhatározza hát, hogy rendbe teszi az életét, felelős emberré és apává válik, de otthon egy ügyvéd várja, aki tudatja vele, hogy ötszázharminchárom gyerek biológiai apja, és azok édesanyja közül 142 nyújtott be kérvényt arra vonatkozóan, hogy megismerhesse gyermeke apját.

Ken Scott filmje egy igazi élmény. Azért értékes, mert megtalálja az arany középutat: a komikum eszközeivel beszél fontos és komoly témákról, anélkül, hogy bagatellizálná azokat. Az pedig csak egy trivia-rádás, hogy a címben is megjelenő spermadonor a valóságban is létezett, és egy több mint egy tonnás Holsten-fríz volt.



Villamos EB

FRANCIA GYŐZELEM, BKV-S EZÜST



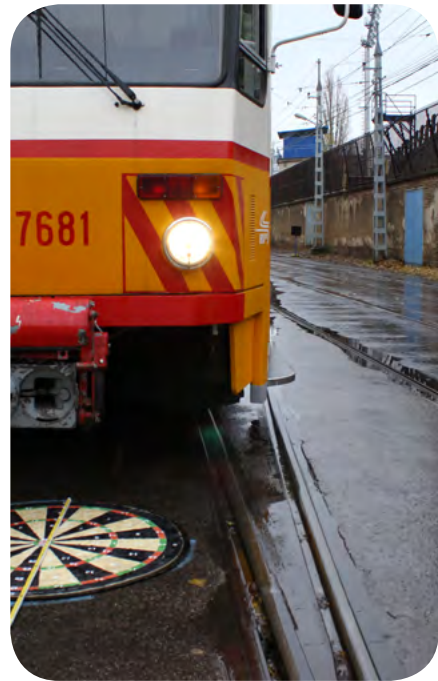
A budapesti szervezésű II. Villamosvezető Európa Bajnokságon a Palóczi Julianna-Lőrincz Antal összetételű BKV-s csapat az előkelő második helyezést érte el a győztes Párizs (RATP) csapata mögött. Ezzel a kiváló eredménnyel ismét sikerült bizonyítani a tavalyi drezdai sikert követően, hogy a BKV Zrt. járművezetői Európa legjobbjai közé tartoznak. A megmérettetésen 14 európai nagyváros legjobbjai vettek részt.

A tavalyi drezdai versenyen a kéttagú magyar csapat Ledniczki Zsuzsanna és Veperdi Tamás nagyszerű teljesítményével utasította maga mögé a többi résztvevőt, miközben olyan villamossal kellett versenyezniük, amely nem közlekedik egyetlen magyar városban sem.

– Jó érzés itt lenni, bár egy kissé más nézni, mint részt venni benne. – mondta Ledniczki Zsuzsanna, aki most a családjával látogatott ki a rendezvényre. – Emlékszem, tavaly az időjárásra nem lehetett panaszkodni, a feladatok egy része hasonló jellegű volt. Talán az lehetett a tavalyi sikerünk tit-

ka, hogy játéknak fogtuk fel, ezért nem görcsöltünk rá az eredményre, és inkább lazán, természetesen hajtottunk. Mindenesetre most azért jöttem ki, hogy a BKV csapatának drukkoljak, remélem idén is sikerül jó helyezést elérniük.

folytatás a következő oldalon



Az idei Európa Bajnokságon Budapest mellett az alábbi nagyvárosok vettek részt: Debrecen, Szeged, Berlin, Drezda, Rotterdam, Bécs, Barcelona, Nagyvárád, Firenze, Stuttgart, Lipcse, Manchester, Párizs. A versenyen mindenkinek Ganz csuklós és TÁTRA T5C5 típusú járműveket kellett vezetni.

A vasárnapi megnyitót 9 órakor kezdődött, a BKV Zrt. részéről Borbás Péter üzemigazgató köszöntötte az egybegyűlteket. Az időjárás sajnos nem volt tekintettel a versenyre, gyakorlatilag egész nap „esős futamot” láthattak az érdeklődők.

Nehéz feladatok, szétszórt mezőny

A versenyfeladatok a járművezetők sebességérzékelését, térlátását, és információfelvételi képességét tették leginkább próbára.

– Nem szerettünk volna semmiképpen sem csak olyan feladatokat kitalálni, amelyeket mindenki egyszerűen teljesít – mondta el Taksás József, az Automotive Bt. vezetője, a bajnokság feladatsorának az összeállítója. – A cél az volt, hogy a feladatok kb. 40 %-a nehezebb legyen, ezáltal szétszórja a mezőnyt a pontok alapján. A magam részéről úgy gondolom, hogy ez jelent igazi kihívást mindenkinek.

A budapesti csapatot hazai pályán Palóczy Julianna és Lőrincz Antal képviselte. Julianna a 37-es és a 62-es vonalán vezet TW6000 típusú járművet, de néha a Combinón is feltűnik. Antal is TW6000-est vezet, vele az 50-es vil-

Egyik feladatként például a járművel egy megállással kellett úgy lefékezni, hogy a leghátsó kerék tengelye az előre meghatározott oszlopnál legyen. Ez nem volt túl könnyű, hiszen ehhez nagyon pontosan kellett fékezni a szakadó esőben egy olyan járműtípussal, amelynek vezetésében senki nem rendelkezett rutinnal.

A legnépszerűbb versenyszám alighanem a mechanikus kapuszárnyak közti áthaladás volt. A kapu két szárnyát a villamossal kellett „kinyitni” úgy, hogy a két oldalra helyezett 3-3 teniszlabda a hirtelen erőhatástól ne essen le. A nézők itt csoportosultak leginkább, a legtöbb fotó is itt készült.

A második legnépszerűbb és leglátványosabb feladat a „darts” volt, ahol egy táblán úgy kellett megállni a járművel, hogy minél magasabb „értéket” érjen el a szerelvénnyel, azaz úgy álljon meg a csatlós tányérjával, hogy minél közelebb legyen a darts tábla középpontjához.



amoson, a 42-esen, illetve az 52-es vonalán lehet leggyakrabban találkozni.

A bajnokság állása a nap folyamán rendszeresen változott, a versenyzők fej-fej mellett haladtak. Az érdeklődők és a szakma képviselői végig színvonalas és izgalmas küzdelmet láthattak. Az eredményhirdetésen dr. Szeneczey Balázs, Budapest főpolgármester-helyettese és Bolla Tibor, a BKV Zrt. vezérigazgatója adta át az első helyért járó serleget a győztes párizsi csapatnak. A második helyezett a BKV Zrt. lett, a harmadik helyet a debreceni DKV csapata szerezte

meg. A Nemzeti Közlekedési Hatóság „legbiztonságosabb vezető” különdíját a debreceni Kecsér Ferenc járművezető kapta.

Az egész napos rendezvény minden játékost alaposan próbára tett. Köszönjük valamennyi résztvevőnek, hogy Európa legjobb villamosvezetőiként vállalták a megmérettetést. A BKV Zrt. büszke arra, hogy a II. Villamosvezető Európa Bajnokság megszervezése és magas színvonalú lebonyolítása Tarlós István főpolgármester fővédnöksége mellett sikeresen lezajlott.

–sb–

VERSENYZŐI NYILATKOZATOK

„Egész nap jó érzéssel vezettünk, egyszerűen fel sem tudjuk még fogni, hogy mi nyertünk. A feladatok nehezek voltak, és természetesen a jármű is nagyon eltér attól, amit Párizsban használunk. A fékrendszer is teljesen más. Nagyon oda kellett figyelni a fékekre, különösen a szakadó esőben volt nehéz dolgunk. Természetesen nagyon örülünk, hogy itt lehettünk, és nagy dicsőség, hogy a legjobbnak bizonyultunk”. *(Patrick Tribondeau, Bruno Jaquier, RATP Paris, I. helyezett)*

„Gyakorlatilag 1 hónapig is gyakorolhattunk volna előzetesen, akkor sem hiszem, hogy tökéletesen végre tudtuk volna hajtani a feladatokat. Egy picit könnyebbre számítottam, de nem aggodom, hiszen ez egy nagy lehetőség arra, hogy itt tovább fejlődjünk szakmailag”. *(Marco Mancini, Firenze)*

„Nagyon örülök, hogy itt lehetek, nagyon élvezem a versenyzést. Nálunk ettől eltérőek a járművek, de ettől függetlenül hatalmas kihívást jelent.” *(Adria Dominguez Atienza, TRAM Barcelona)*

„Jól sikerültek a feladatok, de az az igazság, hogy ilyen villamostípust gyakorlatilag csak az interneten láttam eddig. Szerencsés vagyok, hogy előben is kipróbálhattam őket.” *(Nadine Brinksmeier, Berlin)*



Az EB margójára

Végtelen örömmel állunk fel a II. Villamosvezető EB eredményhirdetésén a dobogó második fokára 2013. november 24-én. Boldogsággal töltött el a tudat, hogy a szurkolók talán joggal büszkéek ránk, hogy elégedettek az elért eredményünkkel azok, akik bíztak bennünk és felkérték arra, hogy képviseljük a BKV Zrt-t.

A figyelem középpontjában és a kamerák keresztműzében csak a versenyzők álltak, a rendezvény sikere azonban a profi szervezésnek, a rendezők, az oktatók fáradhatatlan munkájának eredménye.

Ezúton szeretnénk megköszönni azt a rengeteg erőfeszítést, energiát, amivel megteremtették a lehetőséget, hogy egy ilyen remek hangulatú, profin megszervezett és kivitelezett vetélkedőn bizonyíthattunk.

Palóczy Julianna és Lőrincz Antal



Az eseményről további képeket a következő weboldalon talál: <http://goo.gl/d1RweM>

Akik pedig a verseny mellett egyéb szórakozást kerestek, nosztalgia villamossal utazhattak. A verseny napján ugyanis a Debrecenből érkezett, Budapesten 1963-tól 1983-ig közlekedő Bengáli villamos, illetve az 1906-ban gyártott, de az 1970-es évek forgalmi állapotában felújított kéttengelyes nosztalgia villamos közlekedett Újbuda-központ és a rendezvény helyszíne között. A Hungária kocsisínpén villamos kiállítást is láthattak a vendégek, ahol a százéves nosztalgia villamos mellett a legfiatalabb Combinóig számos járművet sorakoztatunk fel. A látogatók részére a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakemberei ingyenes pályalkalmassági vizsgálatot végeztek.

TÉLI UTAKON

Lassan, nyugodtan, biztonságban

A naptár szerint már tél van, és az időjárás általában meg szokott felelni az aktuális évszaknak, így ilyenkor év végén elsősorban a télies útviszonyokra kell készülnünk. Tanácsaink nemcsak a BKV-s kollégáknak, de minden úton közlekedőnek hasznosak lehetnek!

Télen sokszor kell számítani rosszabb látási- és útviszonyokra. Az utak burkolatán és a síneken is könnyen képződhet jég a lehullott csapadékból, páralecsapódásból. A páralecsapódás a legveszélyesebb, mert a vékony jégréteg nehezen vehető észre. Amikor az úttest nedves csillogása a fényszóró fényében hirtelen matt fényűnek látszik, az a jegesedés biztos jele. Erre 2 °C fok alatt mindig kell számítani. A balesetmentes közlekedés érdekében folyamatosan kísérjük figyelemmel az útviszonyokat, a közlekedés többi résztvevőjét és utasainkat egyaránt, és vezetésünk során mindig tartunk szem előtt a fizika törvényeit, hogy az esetlegesen kialakuló veszélyhelyzeten úrrá tudjunk lenni!

A téli vezetés legalapvetőbb szabályai:

- ▶ Haladjunk kisebb sebességgel, nagyobb követési távolságot tartva!
- ▶ Ilyenkor (is) kerüljük a hirtelen kormánymozdulatokat és fékezést! A túlzott pedálkezelés szinte minden esetben tapadásvesztéssel jár együtt, és a hirtelen kormánymozdulat miatt is elkezdhet a jármű eleje csúszni.
- ▶ Amennyiben csúszás alakul ki, soha ne kormányozzunk rá! Ilyenkor vagy ne változtassunk a kormányzás szögén, vagy kicsit vegyünk vissza, hogy minél előbb helyreálljon a tapadás, hiszen egy kis lassulás után már fordulni fog a jármű.
- ▶ A másik (veszélyesebb) megcsúszás, amikor a jármű hátulja kezd kicsúszni egy kanyarban. Ilyenkor kormányozzunk ellen, de csak addig, amíg a csúszás meg nem áll! Amint ez megtörtént, gyorsan vissza kell tekerni egyenesbe, így elkerülhető, hogy a másik irányba még nagyobb lendülettel csapódjon ki járművünk.



Nyugodt, békés ünnepet!

Az ünnepi készülődés (sajnos) sokszor jár feszültséggel, kapkodással, figyelmetlenséggel – nemcsak a boltokban, hanem az utakon is. Ezért fontos, hogy MI legyünk a toleránsak más közlekedőkkel és utasainkkal szemben. A mi nyugodtságunk ragadjon át mindenki-re, hogy a balesetmentes közlekedés ne csak illúzió legyen, hanem maga a valóság, amelyben mindenki úgy érkezik meg a céljához, ahogy szeretne. Több figyelmet igényelnek ilyenkor az utasok, hiszen sokszor a megvásárolt ajándékokkal, élelmiszerekkel felpakolva nehézkesen, lassabban tudják megközelíteni járműveinket, nehezebben és korlátozott látással tudnak közlekedni a járdákon, peronokon, megállóknál. Ne rohanjunk, ne idegesítsük őket korai csengetéssel, indokolatlan fékezgetéssel, hirtelen gyorsításokkal és lassításokkal! Ez a figyelem utasaink irányában egyébként is kötelező, hogy az utazásuk ünnepekkor és hétköznapiakon egyaránt biztonságos és biztonságérzetet keltő legyen.

Balesetmentes közlekedést, békés Karácsonyt és boldog új évet kívánunk minden kedves dolgozónknak és családtagjaiknak!

Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Osztály

TÁRCSAFÉK ÉS KERÉKAGY

Október végén tartották Mezőkövesden az első országos Év Szerelője versenyt, ahol kiváló kollégánk Tamás Miklós képviselte a BKV színeit. Bár balszerencsével csupán a tizenhetedik lett, ez nem törte le, és készül a jövő évi megmérettetésre is.

Egyszer csak a csoportvezetőm rám mutatott, hogy Tamás, te indulsz – meséli Miklós, hogyan is csöppent bele a szerelőversenybe. – Ez természetesen még csak az első forduló volt, amolyan házi bajnokság, több garázból is érkeztek kollégák hozzánk, Dél-Pestre. Olyan kilenc-tizen lehattünk. Kaptunk egy Volvo autóbust, a feladat pedig az volt, hogy szét kellett szedni a tárcsaféket, majd összerakni – időre szakszerűen, megfelelő sorrendben, és minőségben, de szabadon választható módszerrel. Minden elő volt készítve, az autó bakon, a kerék leszedve. De mindez hivatalos volt, az országos verseny szervezőjétől, a Hungaroféktől is eljötték a főnökök. Nos, ezt a versenyt megnyertem, ha jól emlékszem 4 perc 8 másodperces idővel. Rá egy hétre tartották a régiós döntőt a fóti Volántelegen, ahol a tét már az országos döntőbe kerülés volt. Ide már jó pár Volán- és kamionos társaságtól is érkeztek autószerelők. Itt értem el a második helyezést érő 9 perc 32 másodperces eredményt, amivel bekerültem a döntőbe.

Miért lett kétszer annyi az idő?

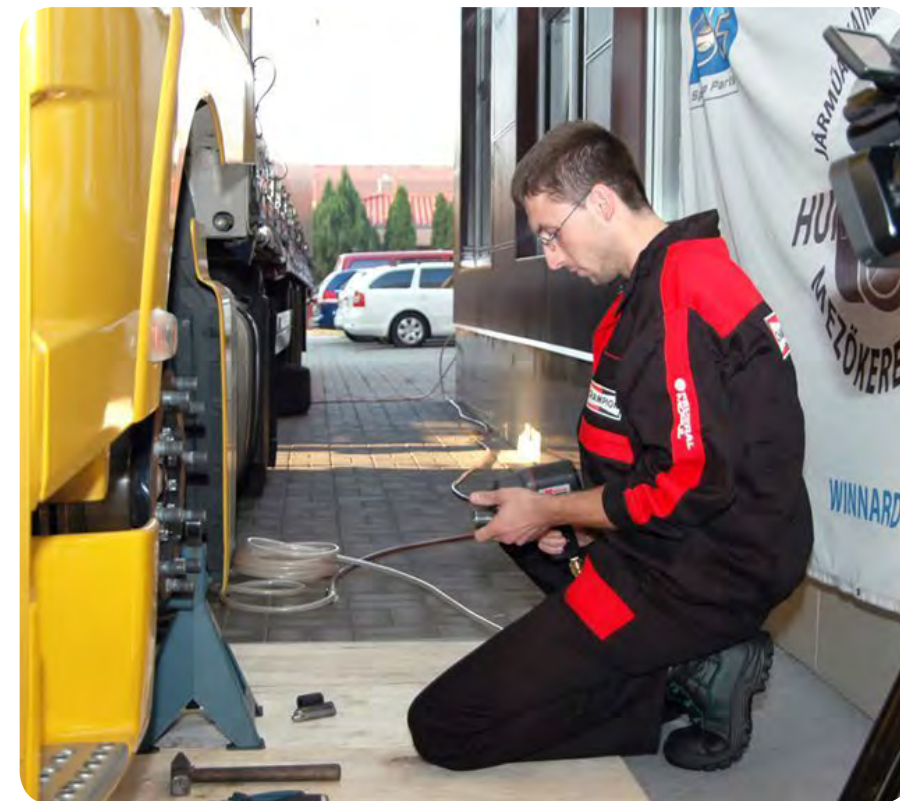
Mert itt már nem csak a fékbetétet kellett a nyereggel együtt leszerelni, hanem a kerékagyat is – szóval egy fázissal többet kellett megoldani. Az agynak ráadásul érintenie kellett a földet, mielőtt visszakerült a helyére.

Ez erőemelésnek sem utolsó!

Hát nem, maga a féknyereg is negyvennégy kiló, nem elhanyagolható súly, és az agy is majd' megvan ugyanennyi. Volt egy két formabeli megkötés, például, amikor végeztünk, akkor rá kellett csapni az indexlámpára, de a szerelés módszere szabadon választott volt.

Nem mondd, hogy különböző iskolák és stílusok vannak?

Óh, hogyne! A döntőn – ahol kivetítőn lehetett nézni a többiek versenyét – el is lestem egy-két remek módszert, amivel



nagyságrendeket lehet faragni az időből. Az egyetlen technikai jellegű megkötés az volt, hogy megfelelő nyomatékkal kellett meghúzni a csavarokat. Sajnos sikerült egy kicsit belassúzni a dolgot, és eldobtam pár másodpercet. Valahogy nem ment vissza az agy a helyére, de még így is második lettem. Sajnos a mezőkövesdi döntőn is kijött ugyanez a hiba, és akkor már nem volt szerencsém. Akkor azt hittem, megőrülök. Teljesen szétestem, pedig sokat gyakoroltam előtte. A volánosok még azt is felajánlották, hogy a döntőig hátralévő pár napon edzhetek a fóti telepükön, és ehhez a főnököm, Négrádi Tamás is kapásból hozzájárult. **Hogy sikerült a döntő, vagyis, hogyhogyan nem sikerült?**

A verseny kétnapos volt, és a megérkezés után szinte rögtön versenyeztünk - itt egy

nyergesvontató volt az alany. A sorsolásnál csak azon imádkoztam, hogy nehegy elsőként kelljen szerelnem, és semmiképpen ne a baloldalon, ahol egy fal és a jármű közé beszorítva kell dolgozni. Természetesen pontosan az jött ki, amitől tartottam. Na, itt nagyon elrontottam. Lámpaláz, a többiek árgus tekintete és az a fránya kerékagy... Másnapra már megnyugodtam, bevettem az előző nap ellesett módszert és több mint négy percet javítva hatalmas időt futottam. Ha így csinálom az első nap is, akkor biztos a dobogós helyezés, de nem a jobb eredmény számított, hanem a kettő átlaga, így csak tizenhetedik lettem a huszonkettőből. A legjobbat javító versenyzőnek járó vigaszdíjat azonban megkaptam. Jövőre, ha lesz még verseny, biztosan újból megpróbálom!

–kb–

JANUÁR

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
		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		

FEBRUÁR

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
					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		

MÁRCIUS

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
					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						

ÁPRILIS

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
		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			

MÁJUS

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
			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	

JÚNIUS

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
						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						

JÚLIUS

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
		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		

AUGUSZTUS

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
				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

SZEPTEMBER

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
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					

OKTÓBER

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
		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		

NOVEMBER

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
					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

DECEMBER

H	K	SZ	CS	P	SZ	V
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				

2014



EGY GOMBNYOMÁSNYIRA A JÖVŐTŐL

Tavaszig tart a beléptetőkapuk tesztje a Corvin-negyed metróállomáson

A Corvin-negyed metróállomáson nemzetközi szintű technológia fogadja a metrózni szándékozókat, mióta június 8-án be- és kiléptetőkapukat szereltek fel a metró bejáratánál tesztelés céljából. Vajon visszatértek a hetvenes-nyolcvanas évek, amikor csak hasonló kapukon keresztül lehetett bejutni a fővárosi metróállomásokra, vagy éppen ellenkezőleg, az egyik legmodernebb európai jegy- és bérletrendszer kiépülésének első fecskéi az új berendezések? Eláruljuk: a jövő márciusig tartó időszakban azokat a tapasztalatokat gyűjtjük, amelyek alapján a budapesti utazóközönségnek legmegfelelőbb be- és kiléptetőrendszert építjük majd ki az új elektronikus jegyrendszer egyik leglátványosabb és legnagyobb elemeként.

Párizsra és Barcelonára nyílnak a beléptetőkapuk

A 2014-től fokozatosan, több ütemben bevezetendő, a részben az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD) által nyújtott hitelből kiépülő új elektronikus jegyrendszer egyik legkiemeltebb eleme a metró- és egyes hév-állomásokon automatikusan működő be- és kiléptetőkapuk kihelyezése lesz. A Budapesti Közlekedési Központ BKV-val közösen kiértékelt üzemeltetési tapasztalatai és az utazóközönség véleménye egyaránt fontos, ezért június 8-a óta négy különböző berendezést tesztelhetnek az utasok az M3-as metró Corvin-negyed állomásán. A tesztben négy különböző gyártó ingyenesen a budapestiek rendelkezésére bocsátott beléptetőkapuján haladhatnak át az utasok. A gyártók által működtetett kapuk végzik a beléptetést többek között Párizs, Lyon, Stockholm, Barcelona, Brüsszel vagy éppen Bilbao metróállomásain.

A Corvin-negyed mint ideális teszthelyszín

A teszthez ideális metróállomás kiválasztásakor elsődleges szempont volt, hogy csak olyan helyszín jöhetett szóba, amelyik beléptetőkapukkal ellátva már most is megfelelő az utasok torlódásmentes közlekedésére és a kapuk melletti elhaladására, ezenfelül utasforgalma optimális az eredményes teszthez. Ennek megfelelően a BKV Metró Üzemigazgatóságával egyeztetve a meglévő metróállomások közül a lehető legtágasabb, egyetlen bejáratú résszel, ugyanakkor a fenti célra leginkább megfelelő mozgólépcsőkkel is rendelkező, közepes forgalmú állomást választottunk helyszínül: a Corvin-negyedet.

Gombnyomásra nyílik – egyelőre

A be- és kiléptetőberendezések tesztidőszaka alatt továbbra is a most használatban lévő, papíralapú menetjeggyel vagy bérlettel lehet utazni. A jegyet az eddigieknek megfelelően kell kezelni, és szintén a szokásos módon ellenőrök vagy biztonsági őrök kontrollálják az utazási jogosultságot. Az utasok a kapukon – egy gombnyomást követően, mely a menetjegy érvényesítését „helyettesíti” – csak áthaladhatnak, azok az ellenőrzésben egyelőre nem kapnak szerepet. Aki nem szeretné a kapukat igénybe venni, akár a be-, akár a kilépéskor, ki is kerülheti azokat. Az átmenő forgalomból a próbaüzemben átfogó képet kapunk a berendezések áteresztőképességéről, megbízhatóságáról, utasvédelmi tulajdonságairól, bevételvédelmi hatékonyságáról, valamint tartósságáról. A próbaüzem annak a meghatározását is célozza, hogy a kapukat hogyan a legcélszerűbb elhelyezni, műszakilag kiépíteni úgy, hogy az utasforgalomban a lehető legkisebb fennakadást okozza. Mindennapos használatuk megmutatja a kapugyártók termékei közötti műszaki, minőségi különbséget is. Mindez rendkívül fontos, hiszen a kapuknak hosszú évekig kell nap mint nap óránként több ezer utast átengedniük, és az egyik legkritikusabb elemét képezik majd az elektronikus jegyrendszernek.

Magasugrók előnyben

A rendszer kiépülésével az új budapesti kapuk legalább 180 cm magasak, hogy ezzel is meggátolják az átugrásokkal történő bliccelést, és a jelenlegi tesztben szereplő 60 cm széles kapuk mellett 90 cm szélesek is lesznek, amelyek a kerekesszékekkel, kutyá-

val, babakocsival, nagyobb csomagokkal közlekedők számára biztosítanak könnyebb áthaladást. A széles kapukon kívül szervizkapuk is rendelkezésre állnak majd, melyek egyrészt a személyzet munkáját segítik, másrészt csoportos áthaladásra is alkalmasak lesznek.

Az utasok kapupártiak

Az üzemeltetési, műszaki jellegű tapasztalatokat a BKV-val együttműködve jelenleg is folyamatosan gyűjtjük és feldolgozzuk, ugyanolyan fontosak azonban a metró nap mint nap használók visszajelzései is. Az utasok véleménye a beléptetőkapukról egyértelműen pozitív. Szinte az összes fórumon üdvözlözték azokat mint a bliccelés visszaszorításának legmegfelelőbb eszközt. Eddigi tapasztalatunk, hogy a Corvin-negyed metróállomást rendszeresen használó utasaink a kapukon történő áthaladást preferálják, kevesen kerülnek ki azokat.

A várhatóan 2014. március 6-ig tartó tesztidőszak információit beépítjük a beszerzési eljáráshoz kapcsolódó műszaki specifikációba annak érdekében, hogy a végleges kapuk a lehető legmagasabb biztonsági, technikai és üzemeltetési színvonalat képviseljék. Fontos tudni, hogy a tesztel nem gyártót választunk, hanem a budapesti utazóközönségnek legmegfelelőbb rendszert akarjuk kiépíteni. A beléptetőrendszer a majdani szerződéskötést követő két, két és fél év alatt 55 metró- és hévállomáson épülhet ki. A metró- és hévhálózat ugyanakkor csak egy része a majdani elektronikus jegyrendszernek, amelyet Budapest teljes tömegközlekedési hálózatára kiterjesztünk, és amelyről bővebben cikksorozatunk további részeiben írunk.

forók: BKK



Kérjük a kedves kollégákat, hogy a be- és kiléptetőkapukkal kapcsolatos észrevételeiket, véleményüket juttassák el Kiss Katalin műszaki titkárnak (Metró Üzemigazgatóság) a kisskat@bkv.hu email-címre.

Budapesti
Közlekedési Központ

ANGYAL ÁRAMSZEDŐKÖN

Amikor ezeket a sorokat írom, már a Téliapó-trolit szervezi gőzerővel, de biztos vagyok abban, hogy karácsonyra is kitalál valamit, amivel könnyebbé, szebbé, boldogabbá teheti a kerekesszékekkel élők ünnep- és hétköznapijait. Mert Brandt Viktor, trolibuszvezető erre tette fel az életét.

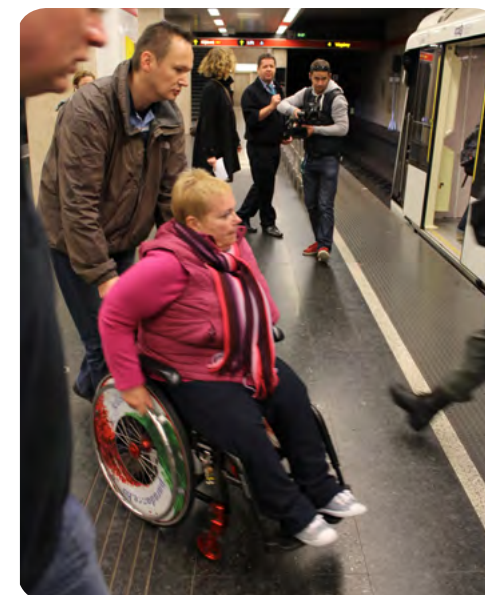
»Az elején féltem a mozgólépcsőn, de szerencsére olyan segítők voltak, akik mindent profin megoldottak. Óriási élmény volt a metró, nagyon tetszett a földalatti világ, nem gondoltam, hogy ekkora a nyüzsgés.« – Ungvári Györgyi

Trolibuszos városnézés, utazás a metrón, szalagavató tánc. Ugye milyen természetes, hétköznapi tevékenységnek tűnnek? Egészen addig, ameddig nem kerekesszékekkel próbáljuk mindezt megvalósítani. Mert akkor bizony egyből sorjáznak a kérdések: Hogy szállok fel egy magaspadlós Ikarusra? Hogy jutok le a mozgólépcsőn? Hol találok egy bátor fiút, aki táncolna velem? Viktor nem esik kétségbe az ilyen és hasonló problémáktól, sőt! Maga keresi őket, hogy utána rögtön megoldást is segítsen találni rájuk. Így ültetett két évvel ezelőtt egy csapatnyi mozgássérült – életében talán először – trolibuszra, hogy annak fedélzetéről csodálja meg a belvárost, így tündököltetett saját szalagavatóján Sumits Niki (történetével tele volt a sajtó novemberben) és így metrózhatott végre – szintén először – Ungvári Györgyi riportunk idején.

Utazás, mint extrém sport?

Miközben Viktorra és Györgyre várunk a Stadionoknál, beszélgetésbe elegyedek az egyik biztonsági őr hölgygel. Kiderül, hogy neki is van egy mozgássérült kislánya, ezért testközelből ismeri a problémát. „Kár, hogy alig van egy-két állomás, ahol liftet használhatnak a fogyatékkal élők, és sajnos a felszíni járművek közül is csak kevés alkalmas a kerekesszékesek számára. Nagyon nehéz így közlekedni, egyedül pedig szinte lehetetlen...” Györgyi az utazás végén ugyanezeket a gondolatokat fogalmazza meg, én pedig hálát adok az égnek, hogy vidéken lakunk, ezért a „tömegközlekedés babakocsival” című extrém sportot nem kellett kipróbálnom, amikor lányom még kicsi volt. Mert bizony a kisgyerekes anyukáknak ugyanezekkel a problémákkal kell szembenézniük, ha útnak indulnak.

– Én is azt vettem észre, hogy sokan még ma is félnek kimozdulni a négy fal közül – meséli Viktor, miközben Györgyivel az mtv1 Esély című műsorának riporternője készít interjút. Velük közösen szervezte meg Viktor, hogy Györgyi metrózhasson, és az élményből riport is született. (Az elkészült riportot megnézhetik a videotar.mtv.hu weboldalon, az Esély című műsor november 22-i adásában. – a szerk.) – Persze ez állapot- és korfüggő is. Most már, ahogy egyre többen ismernek, gyakran maguk a kerekesszékesek várnak rám a megálló-



ban, és mondják, hogy azért jöttek, hogy velem utazzanak. De arra is volt már példa, hogy megláttam egy csoportot a troliról, amelyben két mozgássérült gyerek is volt, odamentem hozzájuk és kiderült, hogy külföldi vendégek, akik az Állatkertbe tartanak. Az utasok segítségével felraktuk őket egy hagyományos, magas Ikarusra és elvittem őket az úticéljukhoz.

Piros pontok Szent Péternél

Viktor nagymamája is mozgássérült volt, 30 évig nem mozdult ki a lakásból. Kedvese is kerekesszékekben ül, ám ő már egyáltalán nincs bezárva. Táncol, jet-skizik (Igen, jól olvassák!) és tömegközlekedik is – bár a mozgólépcsőtől tart kicsit.

– Nagymamámon gyerekként még nem tudtam segíteni. Ahogy azonban teltek az évek, egyre többször sodort az utamba az élet olyanokat, akiken igen. Úgy éreztem, nem olyan rossz az, ha gyűjtök egy-két piros pontot, hogy legyen mit felmutatnom, ha egyszer becsöngetek Szent Péterhez – Viktor viccelődik, de a szemén látom, hogy mindenre el van szánva a jó ügy érdekében. – Ha hívnak, én mindig megyek. Arra tettem fel az életemet, hogy segítsék! És ezt is teszi.

Kell egy szállítószerződés!

Évekkel ezelőtt önkéntes segítőnek jelentkezett a Marczibányi téri Mozgássérültek Intézetébe, ahonnan lovasterápiára, szín-

házba, uszodába szállította a kerekesszékeseket. Egy elhunyt mozgássérült élet-társával közösen hozták létre később az Angyalkerék szállítószerződést. Ebből a vállalkozásból Viktor anyagi és erkölcsi okok miatt kiszállt. Ahogy fogalmazott, neki fontos a jogosítványa, ebből él, nem akarta elveszíteni. Ám most ismét alapítani szeretne egy hasonlót, mert nagy szükség lenne rá.

– Ha létre tudnánk hozni egy olyan szolgáltatást, amely olcsón szállítaná a mozgássérülteket, az nagyon jó lenne! Hiszen azért, mert valaki kerekesszékekben ül, ugyanúgy szeretne eljutni egyik helyről a másikra. Bárki, aki ötlettel, önkéntes munkával, pénzzel tudna ebben segíteni, keressen meg nyugodtan! Együtt többre megyünk!

Viktor sokszor kap lehetetlennek tűnő kéréseket, de mindent igyekszik megoldani. Nagyon hálás főnökeinek és a BKV-s kollégáknak, akik nemegyszer segítettek már tervei megvalósításában. Az első, kerekesszékes városnézésre is ingyen odaadták a trolibuszt, a mostani metrózásnál pedig szintén szükség volt a segítők és a forgalmi ügyelet összehangolt munkájára ahhoz, hogy Györgyit biztonságban le- és feljuttathassák a mozgólépcsőkhöz. Főnökeinek csak egyetlen kikötése van: Viktor sohase érkezzon fáradtan, kialszólva a napi műszakba. Ezzel eddig nem volt gond: húszéves helytállásáért épp nemrég avatták törzsgárdataggá és már háromszánegyvenezer kilométert vezetett balesetmentesen Budapesten.

De az a négy fiatal sem fogadta el a megígért Túrót Rudit, aki akkor segített, amikor Viktor barátnőjének szerette volna megmutatni a Citadellát. Mert bizony ez a budapestiek és turisták által kedvelt kirándulós hely, a főváros egyik legszebb pontja kerekesszékekkel csaknem elérhetetlen. A macskakövek, a forgókapu mind egy-egy leküzdhetetlennek tűnő akadály – ám Viktort semmi sem riasztja vissza.

– Megnéztük a várost fentről, hihetetlen, gyönyörű élmény volt – mosolyog. – De nézd meg most Györgyit is, hogy mosolyog, mennyire boldog! Ennél több nem is kell.

– ohb –

Aki szeretne, tud segíteni Viktornak, keresse őt a Kőbányai troligarázsban, vagy a facebookon!



CEAUȘESCU RÉMMETRÓJA

Már 1893-ban felmerült az ötlet, hogy Budapesthez hasonlóan Bukarest is építsen egy földalatti vasutat. A román Podmaniczkynek is nevezett Pache Protopopescu polgármester azonban „futurista lázálomnak” minősítette az ötletet.



Ezért a bukaresti metró tényleges megépítése lényegében Nicolae Ceaușescunak köszönhető. 1975-ben az Román Kommunista Párt Központi Bizottságának forgalmi vizsgálatai alapján meg is állapították, hogy Bukarestnek ká-pásból három metróvonalat kellene megépítenie: az észak-délit, a kelet-nyugatit, és az ezeket összekötő körgyűrűt. Ceaușescu azonban elvetette a talajviszonyok és a közlekedési csomópontok alapján kialakított – szakemberek által javasolt – első bukaresti földalatti tervét, s egy piros ceruzával ő maga skiccelte fel kézzel a vonalat, amely hosszban félig rálógott a Dâmbovița folyóra! A Kondukátornak ez az „építészeti javaslata” lényegében azt jelentette, mint-ha Rákosi Mátyásék a Margit- és a Csepel szigetet a Duna alatt kötötték volna össze egy közlekedési alagúttal – kezdetleges technológiák felhasználásával-, hiszen a „Kárpátok génusza” azt is kikötötte, hogy a metróvonal jelentős részét téglából kell megépíteni, takarékosági okok és a leendő megállóknak jobb páratartalma miatt! Az agyament ötlet ellen egyedül csak Virgil Ioanid építészprofesszor mert fellázadni, aki tettéért csak azért nem kapott börtönbüntetést, mert ötleteit úgy általában hasznosnak találták. 1975-re a Kondukátor szinte az egész román ipart és munkaerőpiacot megmozgatta: több mint 7000 bányász és 40 állami vál-



lat részvételével kezdték el a munkálato-kat. Mivel a metró közvetlenül a Dâmbovița műfolyó, és az alatta csatornában elveze-tett eredeti folyó közelsége miatt állan-dóan beázott (lásd keretes), így az állandó nyersanyaghiányban szenvedő román ipar kitalálta a „ma is titkosnak számító gyantá-val bevont téglát” – mely a visszaemlékező mérnökök szerint – jelentősen megszüntet-te a vízbetöréseket. Nemcsak ez a kényszerből született találmány számított újdonságnak, hanem Victor Chiriac mérnök szintén a körülményekhez alkalmazkodó zsaluzási ötlete is, melynek segítségével a kézi erővel (!) dolgozó mun-kások gyorsabban és hatékonyabban tud-ták kitermeli a földet, illetve relatíve gyor-sabban tudták felépíteni az állomásokat is. Az ötlet rengeteg fémrudat alkalmazott, olyannyira, hogy amikor Ceaușescu meg-látogatta az épülő Gara de Nord állomást, akkor teljesen felháborodott azon, hogy a mérnök Románia gazdaságát akarja tönk-retenni. A Kondukátor Victor Chiriacot sza-

botörnek állította be, és már a börtönbün-tetést is kilátásba helyezte, mígnem a többi mérnöknek sikerült elmagyarázni kollégá-juk találmányának lényegét. A Ceaușescu házaspár szeszélyeit és a vi-lághoz való „egészséges” hozzáállásukat az is jól jellemezte, hogy a diktátor felesége, Elena Ceaușescu (amúgy a Román Nemzeti Akadémia elnöke) a metró egész vonalára nagy fényigényű egzotikus virágokat sze-retett volna elültetni, s ki tudja, hogy ki, s hogyan merte felvilágosítani az asszonyt, hogy ezt a kívánságát biológiai képtelenség teljesíteni.

A bukaresti metró első szakaszát 1979. nov-ember 16-án adták át nagy ünnepség ke-retében, ahol is a diktátor csaknem mind-egyik munkásnak gratulált a nagy eposzi munka elvégzéséért, csak pont azoknak nem, akik ténylegesen építették az ala-gutat. A gratulációkat ugyanis a kirendelt diákságnak, a fővárosi pékeknek és a sző-vőasszonyoknak kellett fogadnia. Bukarestben napjainkban 4 vonalon több mint 71 kilométeren át napi 750 ezer utast szállít a Metrorex vállalat ASTRA és Bombardier típusú vonataival.

(forrás: Jamrik Levente/falanszter.blog.hu)

A zavaros Dâmbovița folyót Ceaușescu a föld alá, pontosabban a folyó medre alá vezettette, miközben az eredeti meder belvárosi szakaszát világoskék színű fürdő-szobai csempékkel kicsempéztette. Az eredeti folyómederbe csaknem 10 kilomé-ter hosszan csapvizet forgattak körbe-és körbe, hogy a folyó tisztábbnak tűnjön, mint a Szajna, vagy a Duna. A metróvonal teljes hossza fölött így lényegében már két folyó hullámozott. Napjainkban a csapvíz alapú Dâmbovița is ugyanolyan szuty-kos már, mint az alatta elvezetett eredeti folyó, és a csempék is rég lehulltak a rakpart falairól.

MÉRIDA, VENEZUELA Méridában található a világ legmagasabban és leghosszabban futó libegője, amellyel 1 órát is kell utazni, hogy felvigyen az Andok 3,125 méteres magasságába, a Pico Espejo tetejére. Az úton négy helyen is van megálló, így kedvük szerint kiszállhatnak az utasok, mielőtt felérnek a Pico Bolívar végállomásra, amely Venezuela legmagasabb hegye.



A VILÁG LEGSZEBB SIKLÓ-ÉS LIBEGŐ-ÚTVONALAI

Mi, BKV-sok jól ismerjük és szeretjük különleges „járműveinket”, a libegőt és a siklót, és persze a turisták se hagynák ki a lehetőséget, hogy ezekkel utazzanak. Most a külföldön található szépségek közül válogattunk a National Geographic segítségével.



RIO DE JANEIRO, BRAZÍLIA A libegő először a Guanabara öböl fölött elhelyezkedő Urca hegyre viszi utasát, majd a Cukorsüveg hegy tetejére, ahonnan csodás kilátás nyílik Rio leghíresebb szobrára, a Corcovadohegyen álló Megváltó Krisztusra. Ha lefelé tekintünk, megcsodálhatjuk Rio városát és hosszan elnyúló, homokos tengerpartját.



THE PEAK TRAM, HONG KONG, KÍNA A „Csúcs villamos”, ahogy nevezik ezt a fürge siklót (fogaskerekűt) 4–27 fokok szintkülönbséget leküzdvé húz el az épületek mellett, hogy utasai a csúcscról is megcsodálhassák Hong Kong lenyűgöző panorámáját.



TABLE MOUNTAIN, CAPE TOWN, DÉL-AFRIKA A kabinok különlegessége, hogy az aljuk 360 fokban forog körbe a legjobb kilátás biztosítása érdekében ezen a rövid utazáson a Table hegy csúcsáig. Érkezés után számtalan ösvény áll rendelkezésre, ha valaki szeretné gyalogosan is felfedezni a hegyet. Érdekes, hogy a légköri viszonyok jobbak, tisztábbak kora reggel vagy késő este.



GENTING SKYWAY, MALAJZIA A világ leggyorsabb libegője egyben Délkelet-Ázsia leghosszabb libegőútvonala is, amelynek végállomása a Genting Highlands Resorts, 2,027 méter magasságban, ahol vidámpark, boltok, szállodák és kaszinó is várja a turistákat.



GULMARG GONDOLA, JAMMU ÉS KASHMIR, INDIA Gulmarg egy csodás völgy a Himalájában, 2730 méter magas; nem véletlenül nevezik a „virágok mezejének”. Innen indul a világ vertikálisan legmagasabbra emelkedő libegője, 3980 méterre kapaszkodik fel, az Apharwat hegy csúcsának közelébe. Innen látható a K2 és több más híres-hírhedt Himalája-csúcs.



ZACATECAS, MEXIKÓ A mexikói teleférico, azaz libegő, az elegáns Zacatecas város utcái, terei, háztetői, dómjai felett, „libegő” utasaival, mialatt halad felfelé a Cerro de la Bufa hegy kilátójához.



PICOS DE EUROPA NEMZETI PARK, SPANYOLORSZÁG A spanyolországi nemzeti park hegyeiben meredeken „futó” libegő 1840 méter magasra megy fel, erdős völgyek felett halad. A hegytetőn az Aliva kilátó kecsegtet csodás kilátással.



GRINDELWALD-MÄNNLICHEN, SVÁJC Grindelwald-Männlichen libegő természetesen a világ leghosszabb útvonalai közé tartozik a Svájci Alpokban. A 30 perces utazás során lélegzetelállító kilátás nyílik a rögös hegyekre és a kabin alatti völgyekre. Bárki kedvet kap egy kis hegymászáshoz a látványtól!



POWELL-HYDE LINE, SAN FRANCISCO, KALIFORNIA Egy útikönyv sem hagyja ki a Powell-Hyde vonalon futó siklóval való utazást. Nem csoda, hiszen a jármű, miközben felfelé halad, végiggrög az Orosz-hegy mellett, mielőtt megállna a Halászkő Rakpartján. Közben a Golden Gate híd a távolban ragyog...

GAZDÁT CSERÉLT A VÁNDOR- KUPA



Küzdelem, versenyszellem és kikapcsolódás. Röviden ezzel a néhány szóval lehetne jellemezni az idén is megrendezésre került BKV football bajnokságot. A csapatoknak ismét kemény összecsapásokban kellett bizonyítani, hogy ők érdemesek a vándorkupára.



Habár az időjárás sajnos nem volt túl kegyes a fagyos szél és a hideg levegő miatt, mégis rengeteg érdeklődő tisztelte meg a rendezvényt jelenlétével a BKV Előre sportpályán. A tavalyihoz képest sokkal nagyobb volt az érdeklődés, hiszen közel kétszer annyi csapat nevezett a küzdelemre. Az esemény Bolla Tibor vezérigazgató Úr megnyitó beszédével vette kezdetét, majd el is kezdődött a bajnokság első fordulója. Versenybe szállt néhány visszatérő is, de leginkább új csapatok akarták elhódítani a serleget. Nagy örömmünkre ismét megmutatta tudását két női csapat, a VFSZ Boszorkányok és a Vadmacskák, ennek köszönhetően idén útjára indult a női vándorkupa is, amelyet először a VFSZ Boszorkányok vihettek haza. A férfi serleget a címvédő Blue Bus Bulls sajnos nem tudta megvédeni, idén remek játékuknak köszönhetően a Zöld Sasok győzelmeskedtek, így a következő bajnokságig ők őrizhetik a vándorkupát. A második helyet a VFSZ Szépilona szerezte meg, a tavalyi bajnok Blue Bus Bulls pedig a képzeletbeli dobogó harmadik helyére focizta fel magát.

Reméljük, mind a játékosok, mind a szurkolók jól érezték magukat és jövőre egy hasonló színvonalú sporteseménynek lehetünk részesei!

Az eseményről az alábbi linken találnak képes összefoglalót: <http://goo.gl/Hv3sqY>



JÓL KIFŐZTÜK!



A jó pörkölt illatos



Míg a pörkölt fő, addig mehet a zsákbaftás



Idén is együtt ettünk-ittunk, játszottunk a II. BKV-s főzőversenyen, ahol ezúttal pörköltfőzésben mértük össze receptjeinket. Az már az előkészületeknél kiderült, mennyi fajtája van a pörköltnek, marhától a csirkén át a vegetáriánus pörköltig. Vidám hangulatban, kötetlenül szórakoztunk, miközben a novemberi szikrázó napsütésben rotyogtak a bográcsban a finomabbnál finomabb ételek. Köszönjük a részvételt mindenkinek, jövőre veletek ugyanitt!

Az eseményen készült képeket az alábbi linken találjátok: <http://goo.gl/56oL8G>



A győztesek: a Tüzes Csapat

ÜNNEPI KREATÍV

– *avagy csináld magad!*

KARÁCSONYI KÉPESLAPOK A mobiltelefonok és az internet korában, amikor már külön honlapok szólnak arról, hogy virtuális képeslapokat küldjünk, nem divat a kézzel írott, postán feladott levelek, üdvözlőlapok küldése. Éppen ezért lehet igazi szívmengető meglepetés, ha a nagyi, egy rég nem látott rokon vagy barát saját készítésű képeslapot talál a postaládájában. Egy ötletes, szépen elkészített darabhoz pedig nem is kell sok minden. Néhány szalaggal, flitterrel, felvarrt gombbal könnyen egyeduráté tehető egy félbe hajtott kartonlap is.



Akiknek varrógépük is van, néhány öltéssel és pár kivágott színes lappal különleges, **VARROTT KARÁCSONYFÁS** üdvözlőlapot készíthetnek.



A gyermekeket is bevonhatjuk az üdvözlőlap készítésbe: színes kartonból kivágjuk a mikulás-sapkát, a bojtot, a szakállat, a szemet és az orrot, és nincs

is más dolgunk, mint egy lapra felragasztani. Haladók a **MIKULÁS** kabátját is vehetik alapul egy ötletes és mókás képeslaphoz.



Egyszerű, mégis **FINOM, LETISZTULT** és elegás hatása van, ha egy fehér lapra otthon talált, megmaradt arany, fehér, bézs színű szalagokat, anyagdarabokat, flittereket ragasztunk fenyőfa formában.



Igazán vidám lehet, ha **EGY JETI** mosolyog ránk a képeslapról. A megrajzolt szörnyőket már csak ragasztóval kell bekenni és egyszerű háztartási vattát nyomkodni rá.



Sokszor nem tudjuk, mit csináljunk a megmaradt csomagolópapírokkal. Itt egy ötletes megoldás: csíkokra vágva a gyerekek saját készítésű **CSOMIPAPÍROS** képeslappal lephetik meg a nagyt.

Ha pedig már megvettük a karácsonyi képeslapokat, **KRUMPLI-NYOMDÁVAL** még mindig egyedivé tehetjük őket.



ÖSSZEGYÜJTÖTT TIPPJEINKET és további ötleteket az alábbi weboldalakon talál: <http://www.latesthandmade.com>; <http://danmackey.co.uk>; <http://www.katescreativespace.com>; <http://jobspapa.com>; <http://livelyhappenings.blogspot.hu>; <http://hollywoodmag.net>

–ke–



VÍZBEN KULLÓGÓ VENDÉGVÁRÓ JEGES KIFLI

Ezt a különleges süteményt egyes helyeken lakodalmakkor, vagy gyermekszületéskor készítették el. Nálunk mindig karácsonyra készült – egyszer egy évben. Hogy miért? Nem a drágasága, hanem az időigényessége miatt. A hideg helyen, vagy vízben kezelés után akár 4-5 órát is igénybe vehet.

Hozzávalók: 30 dkg liszt, 3 egész tojás 3 dkg élesztő, 2,5 dl tejföl, 2,5 dl olvasztott zsír, 2-3 ek. zsír a konyharuhára, 2 citrom reszelt héja, fél citrom leve, 1 kk só, 50 dkg kristálycukor (ezt használjuk a gyúródeszkán),

Elkészítése:

TÉSZTADAGASZTÁS – Az alapanyagokat (a kristálycukrot kivéve) nagy dagasztótálba öntjük. Hozzáadjuk a cukros tejfölben felfuttatott élesztőt, és jó alaposan kidolgozzuk, hogy selymes legyen. Figyeljünk arra, hogy a zsír épp csak folyékony legyen, alig-alig langyos, mert ha melegebb, akkor a tészta lágyabb lesz, mint szeretnénk.

KELESZTÉS – Nagymamám, vagy édesanyám mindig egy fehér damaszt konyharuhát kent be jó alaposan a zsírral, – ez, mint affé-

le szigetelőanyag, megakadályozta, hogy a tészta elázzon a vízben – s ennek közepére ültette a tésztacipőt. A konyharuha sarkait szorosan összekötjük, de úgy, hogy azért maradjon hely a térfogat növekedésnek, s jól meg tudjon kelni a tészta. Ez után egy nagy fazék, vagy vödör szobahőmérsékletű vízbe rakjuk. Először lesüllyed a batyu, majd, ahogy kel a tészta, billegve feljön a víz tetejére, ezért mondják vízen kullogónak is. Ekkor már biztosak lehetünk abban, hogy megkelt. Ez hosszabb időt vesz igénybe, mint egy átlagos kelt tészta, de várjuk ki türelmesen. A víz alatt, a levegőtől elzárva sok-sok kicsi buborékot képez az élesztő, így lesz a tészta is különlegesen finom szerkezetű.

FORMÁZÁS, SÜTÉS – Az alaposan megcukrozott gyúródeszkán kibontjuk a kendőből a

tésztát, átgyúrjuk, kb. centi vastagságúra sodorjuk, és négyzetekre vágjuk. Itt már nem használunk lisztet!

A kis tésztadarabokat mi mindig megtöltöttük cukros darált dióval, vagy kemény lekvárral de lehet töltetlenül is készíteni, csak a cukorban megsodorni, majd csigaformára tekerni. A kis kifliket vagy csigákat a kizsírított sütőlapra tesszük s a 200°C-ra előmelegített sütőben 15-20 perc alatt aranybarnára sütjük a süteményeket. Az apró gyöngyként csillogó, kristálycukorral borított illatos sütemény valamennyi érzékszervünknek csodálatos élmény. Még melegen ajánlott kieszdeni a tepsiből a süteményt, mert a karamell hidegen odaragadhat a sütőlaphoz, és kiemeléskor széttöredezhet a belül finom, puha állagú sütemény.

–kmt–

„JÁTSZANI IS ENGEDD...”

2. rész – ovisok játéka

Az óvodások legjellemzőbb játéka a kutatók tudományos nyelven nevezve a szimbolikus játék, amelyet közérthetően és nagyon kifejezően "mintha" játéknak nevezhetünk. Ez a beleképzelős játék teljesen elkülönül a gyerek egyéb játéktevékenységeitől.

Játszónak és szemlélőnek egyaránt nagyon izgalmas ez, hisz a gyerek ennek során „át-kódolja” a saját tapasztalatait, újra-értelmezi a helyzeteket, amelyeket átél: élményeit átrendezi a saját életerében. A szimbolikus játék az értelmi fejlődésnek egyszerre eredménye és eszköze is. A kis-gyerek kezdetben magányosan, esetleg a plüss játékaival játszik elmélyülten, később bevonja a szülőt majd a barátait is. Ekkor már megbeszéli játszótársaival a szabályokat és a kereteket is. E tevékenység során komoly „társadalmat” épít maga köré, s az együttélés/együttjátszás szabályait nem csak meghozza, hanem be is tartja és tartatja. Hasonló, de nem ugyanaz a szerepjáték, amelynek során gyermekek a felnőttek szerepét, tevékenységét és a felnőttek közötti sajátos viszonylatokat utánozzák képzeletük segítségével, miközben a felnőttek által használt tárgyak helyettesítésére szolgáló eszközöket újraalkotják. Így lehet



korban kezdik játszani a gyerkőcök, de még iskoláskorban is az egyik legkedveltebb és legáltalánosabb játékfajta. Megfigyelhetjük, hogy az óvodások szabálykövetését a "kettős szabálytudat" jellemzi: kortársaikkal való együttműködésük során nem tartják be az egyébként örök érvényűnek tekintett szabályokat, nem értik, hogy azok célja a közös tevékenység összehangolása.

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság lapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2013. tél
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Fodor Zsannett • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII., Akácfa u. 15.
Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024 • mozgasbanmagazin@bkv.hu • Címlapfotó: Ferencz Tamás
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>

NAGY DANESZ: A 2-ES VILLAMOS

A Jászai Mari téren áll
Egy sárga csoda
KCSV-7 a típusa
Ez nem lehet vita.

Szép piros áramszedőjét
Magasra emeli,
Vezetékbe kapaszkodik,
Mely áramot ad neki.

A Parlamentet megkerülve
A Duna mellé érkezik,
Majd tovább zötyög
Egészen a Lánchídig.

Az alagútból kibújva
A Duna-korzón viszi az útja.
Az Erzsébet-híd alatt átbújva
A Gellért-hegyet figyelni ámulva.

A Szabadság-hídnál a
47-es 49-es cimboráit fel nem tartva,
Elbújik a tér alatt
S ott utasait lerakja.

A Petőfi-híd alatt várva
A 2-es A testvérét látja állva.
A Haller utcához érve
24-es rokonát engedi maga elé be.

Rokonát követve,
Rákóczi-hidat érintve
Mind a ketten megpihennek,
Így van vége a versenynek.

A legfontosabb, hogy a gyermeknek legyen módja arra, hogy végigjárja a játék fejlődésének különböző szintjeit. Segítsük ebben, ne akadályozzuk, vagy mosolyogjuk meg, hanem játszunk vele együtt, hisz nem nehéz bizonyítani, hogy felnőtt korunkban sem idegenkedünk mindentől...

–km–

apróhirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj 27.000.– Ft helyett 15.000.- Ft a BKV dolgozóinak.
A gyakorlati vezetés első 15 órája 10.500.- Ft kedvezménnyel.
Órai anyagai, házi feladatok tankönyv és teszt cd ajándékba.
Tanfolyamok havonta folyamatosan indulnak
a Tóth Zoltán Autóiskolában VII. Wesselényi 73.
(Rottenbiller u.- hoz közel)
További információ: 20/323-4688 (bármikor hívható),
1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

HITEL!
Passzív BAR-listásoknak is
21-éves kortól,
75-éves korban is.
könnyített feltételek.
Minimálbért, és
bérpapírt elfogadunk.
Érdeklődni lehet:
Szűcs Sándor
06-30-841-0330
e-mail:
hitelciti@gmail.com

ELADÓ lakás Újpesten! Újpesten (Izzó-lakótelepen), parkos helyen, jó közlekedéssel eladó, 4 emeletes ház 3. emeletén (ház központi kazánnal) egy 69 m²-es, 2,5 szobás, étkezős, 8 m² erkélyes, világos, tágas lakás. A lakás azonnal beköltözhető, parkettás, járólapos, a konyhából kis kamra nyílik. A lakáshoz pincerész is tartozik. Irányár: 12.000.000 Ft. Érdeklődni: 20/374-22-43 telefonon lehet.

ELADÓ vagy KIADÓ a Mammut (Fény u. Piac) mellett négy szoba hallos (irodának, vagy rendelőnek is alkalmas), magasföldszinti lakás igen nagy gyalogos forgalmú helyen! Tel.: 0630/6467574

ELADÓ Budán, a Margit hídnál 105 nm. 2,5 szoba-hallos csendes, olcsó rezsijú polgári lakás (A tetőtér is megvehető) A ház előtt sz.g.k.- beállóból van. Ára:22. M Ft. (Kisebb lakást beszámítok!) Tel.:06/70/2100-553

ELADÓ vagy KIADÓ Déli pályaudvarnál kétszobás, felújított amerikai konyhás, csendes, berendezett, vizórás! (Egy hölgy alberlőt várunk!) Tel.:06307163890

ELADÓ dupla telek (zárt kert) Pilisén, a vasútállomáshoz közel. 464 nöl/1600 m². Irányár: 490 000 Ft. Tel.: 20/495 7664

ELADÓ Pilisen, Bp.-től 27 km-re az állomáshoz közel, csendes utcában, új, igényes, 3 szobás, 86 nm-es ház 21 nm-es lakható melléképülettel, 1800 m²-es telekkel. Ár: 10,9 M Ft. Tel.: 20/495 7664

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

ELADÓ a XVIII. kerületi Lakatos lakótelepen, Kőbánya-Kispesttől 5 percre busszal, egy 1. emeleti, 62 m²-es, 1 + 2 félékszobás, félig felújított, nagy erkélyes (10 m²), házközponti fűtéses, családi házias övezetre néző lakás. A lakás előnye, hogy az éjszakai buszok 15 percenként járnak. Irányár: 10,2 M Ft, érdeklődni lehet: Gálszécsi Erika 24-288, 20/9330014 telefonokon.

ELADÓ Veszprém megyében, Nemesahanyban, Sümegtől 20 km-re, 96m² alapterületű, (2 szoba, fürdő, WC, konyha, nappali, kertre néző terasz) alapíncézett, központi fűtéses családi ház – tetőtér beépí-

tési lehetőséggel – nagy kerttel (s további telekvásárlási lehetőséggel). Irányár 12,5 millió forint. A hirdetés megjelenése után elsőként jelentkező vásárló 500 000 Ft kedvezmény kap! Érdeklődni lehet a +36 20 437 3157-es telefonszámon, vagy az olcsokucko@gmail.com e-mail címen.

ALBÉRLETBE KIADÓ Szigetahalon egy családi ház, a ráckevei HÉV-től 5 percre, 40 000 Ft+ rezsiért. Egy havi kaució szükséges! Két szoba, konyha, zuhanyzó, wc van a házban, a víz fűrt kútból, a fűtés saját kandalló beállításával oldható meg, amelynek ára, amennyiben kiköltözéskor a házban marad, a bérleti díjból levonható. A rezsi költség – villany - a fogyasztásnak megfelelően alakul. A szennyvíz derítőbe folyik, amelyet időnként szippantatni kell. Érdeklődni a 06706197442 és a 06706291975-ös telefonszámon lehet.

BALATONELLE központjában a mediterrán tér közelében 4 szobás 12 férőhelyes (szobánként 3 ágyval) nyaraló kiadó. A Balaton part 6-8 percre található. Az udvarban sütési-grillezési parkolási lehetőség van. Érdeklődni: bereczky.dora@velvet.hu Tel: 06 20 58 66 132

ELADÓ, elcserélhető 3szoba összkomfortos családi ház Szigetahalom központjában. A ház kialakításánál fogva pihenésre, vállalkozásra, kertészkedésre, állattartásra is alkalmas. Lakótér 70nm+12nm terasz. A tetőtér beépíthető. Szuterén

70nm, ami garázsna, műhelynek, irodának, üzletnek, stb. is alkalmas. Kert 780nm. Locsolás saját kútról megoldható. Csere esetén kisebb családi ház, 2 szobás panellakás beszámítható értékegyeztetéssel. Irányár: 14,5MFT Érdeklődni a 24226 melléken, illetve +36-70-77-36-875

ELADÓ Zuglóban, központi helyen, jó közlekedéssel, óvodához, iskolához, orvosi rendelőhöz, valamint gyógyszerárhoz közel, (BKV, MÁV, Volán), egy 67nm²-es, 2-szobás, hallos lakás téglaeépítésű társasház első emeletén. Tartozik hozzá pincehelyiség és tároló. Érdeklődni lehet: 06-20-443-79-29

ELCSERELÉNNK 1 emeleti (liftvan) 1+2fél szobás (53nm+erkélyes) összkomfortos panellakásunkat belvárosi 1 szoba+konyhás vagy 1,5szoba+konyhás összkomfortos lakásra értékegyeztetéssel! A lakás 4 vízórás, műanyag nyílászárós. A 3 szoba parkettás, a konyha a folyosó és a fürdő+wc pvc-vel burkolt! A házban mind három nagy szolgáltató bent van. (Digi,T-Home,UPC) Távfűtéses (kb.: 20-30ezer, ELMŰ kb.:4500-5500, Kltg.:17.000) Közeli iskola, óvoda, rendőrség és üzletek (Penny,Spar,Aldi,Tesco) Biztonságos, kamerázott környék, a polgárőrség és a rendőrség is sűrűn járőrözik. Kérésre e-mail címre fotókat küldök. Érdeklődni: Oravecz Gábor (Fradi kocsiszín), 20-443-7697, oraveczgabor@postafio.hu

ELADÓ Duna pláznál, a Csuka utcában, négyemeletes házban 47 négyzetméteres másfél szobás komfortos, gázkonvektoros, lodzsás, szövetkezeti kezelésben lévő, 1978-ban átadott kelet-délkeleti fekvésű beköltözhető örök lakás. A lakáshoz 1/5 rész tároló is tartozik a pincszinten. Ára: 12800000.-Ft Kapcsolat: T: 06209767875

KIADÓ! KERESZTÚRON egyszobás, bútorozatlan összkomfortos házrész nagy kerttel egyedi mérőórakkal. 35ezer Ft./hó + rezsi 2havi kaució szükséges. Érdeklődni 8-18ig. tel.: 06 20 667 25 51

HORGÁSZOK! Ercsi mellett magántónál kis horgásztelek, olcsón eladó. Érd:06 70 5679014 09-19-ig

Cavident
az egészséges fogakért

**A Cavident Fogászati Kft.
most RENDKÍVÜLI AKCIÓT
hirdet!**

30%-os téli akció a BKV dolgozóinak és nyugdíjasainak.

**Minden porcelán korona 24.000,- Ft
A teljes fogsor állcsontonként pedig 20.000,- forinttal olcsóbb.**

**További rendkívüli kedvezmények a
www.cavident.hu oldalon.**

**Egységpénztári kártyával is lehet
fizetni. Kérjen időpontot a 461-6500
/29156 és /29155 melléken.**

ELADÓ Bata István: a budapesti metróközlekedés 3 évtizede c. könyv. Plusz néhány BKV-s tárgy még, gyűjtemény felszámolásából. (Kiadvány, tábla) Érdeklődni: jkonyv909@freemail.hu címen lehet. Tel: 06-70 425-5855

VEGYES

ELADNÁM Dobogómajoron lévő 3 fős üdülési jogomat. 2014. február 01-08 hét még lenyaraható! Érdeklődni: Rozsi László 06/20/809-4610

ELADÓ üveges beltéri ajtó 210x88cm méretben (vadonat-új) 12 ezer Ft-ért. Tel.: 20/535 8162

ELADÓ sürgősen Hajdúszoboszlón üdülési jog. Ár megegyezés szerint. Érdeklődni 20/220 3015 telefonszámon lehet.

ELADÓ áron alul, 30 ezer Ft-ért Fiat Palio 4 db új, 14 - es acélfelni, ET 44 - es , 4 x 98 - as osztókörrrel. Telefon: 20/535 8162

VÁSÁROLNÉK alkalmi áron kis-méretű, hordozható cserépkályhát,

emeletes ágyat és centrifugát. Telefon:06 70 349 2928

ELADÓ egy 3 személyes ággyá kihúzható bézs színű sarokgarnitúra (250x180) amely ágyneműtartós is. A műbőr 1-2 helyen meg van repezdeve, de az ágy hibátlan állapotú! Az ágy irányára 50.000. Kérésre e-mail címre fotókat küldök! Érdeklődni. Oravecz Gábor (Fradi kocsiszín), 20-443-7697, oraveczgabor@postafio.hu

SZERETNÉK elajándékozni 6 db jó állapotú, fából készült ruhásszekrényt: 1 db 2 ajtós világosbarna ruhásszekrény (110 cm széles, magassága: 176 cm), 1 db 2 ajtós (120 cm széles) és 1 db 3 ajtós (179 cm széles) sötétbarna ruhásszekrényt, magasságuk: 185 cm, 1 db 2 ajtós barna ruhásszekrényt (130 cm széles, magassága: 181 cm), 1 db 2 ajtós (130 cm széles) és 3 ajtós (165 cm széles) közép barna ruhásszekrényt, magasságuk: 181 cm. A szekrények mélysége kb. 60 cm. A szekrényeket ingyen el lehet vinni, csak a lecipelésről és az elszállításról kell gondoskodni. Tel.: 20/499-8434

fotó: Albert Tibor

A HÓNA KÉPE

KEDVES KOLLÉGÁK!

Továbbra is várjuk képeiteket a BKV minden napjairól: lehet ez humoros, kedves, megható vagy naturalista. Küldjétek el nekünk – a legjobbat, a legjobbakat pedig megjelentetjük!



Művészi vonalak

hommage à Öreg hölgy



Ezúttal az ólomüveg-művészetre emlékezünk a 11-es pályaszámú MILLFAV nosztalgia járművel, az Öreg hölgygel.