

MOZGÁSBAN



XLII. ÉVFOLYAM

6. SZÁM

*Közlekedésbiztonság ősszel
Újjászülető alacsonypadlósok
Ősmozdony a hőskorból*

**Tárt
kapukkal
várt Óbuda**



BUDA  PEST

TISZTELT MUNKATÁRSAINK!

A mobiltelefon szolgáltatás jövőbeni igény-bevételi lehetőségeivel kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatjuk Önöket:

Társaságunknak a Telenor Zrt. (korábban Pannon GSM) mind az üzleti (céges), mind a dolgozói előfizetések vonatkozásában bizto-sítja az eddigi szolgáltatásokat az üzleti előfizetésekre kiírt közbe-szerzési eljárás eredményes lezárultáig, és a nyertes szolgáltató első szolgáltatási napjáig.

A szolgáltatás feltételei az üzleti előfizetések esetében változatla-

egy hónapot biztosítunk, ezt követően az esetleg át nem írt szerző-dések hívási jogait korlátozni fogjuk.

Az üzleti (céges) előfizetésekre vonatkozóan közbeszerzési eljá-rást hirdetünk, amelyen várható, hogy mindhárom magyarországi szolgáltató elindul. A nyertes ajánlattevő biztosíthatja majd a BKV Zrt. részére a mobil szolgáltatásokat a következő öt évben. Hogy a szolgáltatás folyamatos maradjon, az üzleti előfizetéseket a nyertes ajánlattevőhöz – amennyiben az nem a Telenor Zrt. lesz – számhordozással vesszük át.

A közbeszerzési eljárás sikeres lezárását követően a mobil-szol-gáltatók új dolgozói híváscsoportokat hoznak majd létre, az erre

vonatkozó ajánlatokat még a közbeszerzési eljárás indítása előtt bekérjük. A piaci jelzések alapján arra számítunk, hogy a szolgáltatók a jelenleginél, illet-ve az átírással létrejövő Telenor-híváscsoportnál is lényegesen jobb feltételeket fognak felaján-lani a BKV-s dolgozói előfizeté-sekre vonatkozóan.

Felhívjuk dolgozóink figyelmét, hogy a Telenor Zrt. – kihasználva az ügyfélszolgálatoknál történő szerződésmódosítások

lehetőségét – esetleg egyedileg, közvetlenül tesz ajánlatot újabb 2 éves hűségidő aláírásával új készülék kedvezményes vásárlására, vagy a jelenleginél kedvezőbb tarifájú, új híváscsoportba történő átsorolásra. Az ajánlat elfogadása előtt azonban azt java-soljuk, várják meg a közbeszerzési eljárás eredményét, hi-szen csak a nyertes ajánlattevő által létrehozott dolgozói híváscsoport tagjai élhetnek a dolgozói és az üzleti előfi-zetések közötti ingyenes hívási lehetőséggel.

A közbeszerzési eljárás eredményhirdetése után dol-gozóink mindhárom szolgáltató ajánlatának, illetve a műszaki lehetőségek ismeretében – az általuk vállalt hűségidő lejártá után külön költség nélkül, lejártá előtt pedig előfizetésenként 50.000,- Ft befizetése után – egyénileg, szabadon dönthetnek a nyertes ajánlattevő, vagy bármely más szolgáltató által, a BKV-dolgozók részére létrehozott új híváscsoportba történő átlépés mellett. Az átlépés a jelenlegi hívószám változatlan megtartásával, azaz számhordozással lehetséges. Javasoljuk, hogy ismerjék meg, és használják ki a felajánlott lehetőségeket.

A teendőkről, és a rendelkezésükre álló lehetősé-gekről folyamatosan tájékoztatjuk dolgozóinkat. Ameny-nyiben az egyes előfizetésekhöz kapcsolódóan további kérdések merülnének fel, az Informatikai Igazgatóság mobil-ügyintézői tele-fonon, vagy ügyfélfogadási időben, személyesen is rendelkezésre állnak.

Budapest, 2010. szeptember 13.

Kiss József, informatikai igazgató

tájékoztató a mobiltelefonos szolgáltatásról

nok, azonban a dolgozói előfizetésektől a BKV Zrt. függetleníti ma-gát, azaz azok – a jelenlegi előfizetői szerződés szerinti hűségidők megtartásával – átíráásra kerülnek az eddig csak számlafizetőként szereplő BKV-dolgozók nevére. Az új konstrukció előnyös dolgo-zóink részére, mert:

- csökkennek a forgalmi költségek (a forgalmi díjak általánosan minden időszakban és hívás-irányban percenként 1 Ft-tal, saját hálózaton be-lüli hívások esetében 2 Ft-tal);
- az egymás közötti (híváscsoporton belüli), vala-mint a BKV üzleti előfizetési felé irányuló hívások továbbra is ingyenesek;
- az új híváscsoport kialakítása miatt a havi előfi-zetési díj ugyan 300,- Ft-tal emelkedik, azonban az 100%-ban lebeszélhető;
- a korábban a dolgozók által vállalt hűségidők lejá-rati dátumai változatlanok maradnak;
- egyszerűsödik, és lényegesen gyorsabbá válik az ügyintézés, mert dolgozóink közvetlenül a Telenor Zrt. ügyfélszolgálatánál intézhetik ügyeiket, a folyamatba nem kell az Informatikai Igazgatóság ügyintézőit bekap-csolni.

A családtagok helyett csak annak a BKV-dolgozónak kell aláírnia az új szerződést, akinek révén a hozzátartozók jogosulttá váltak az előfizetői csoportba kerülésre, így a Telenor Zrt. felé ő lesz a szerződő és a számlafizető egyben. Az aláírás történhet a kijelölt Telenor-ügyfélszolgálatoknál, vagy a nagyobb telephelyekre kitele-pülő ügyfélszolgálatoknál is. Az új szerződések aláírására legalább



TARTALOMJEGYZÉK

HÍREK 4.

AKTUÁLIS:

Újjászülető alacsonypadlósok 6-7.

FORGALOMBIZTONSÁG:

Itt van az ősz, itt van újra 8.

ÓBUDA:

Tárt kapukkal várt Óbuda 9.

POSZTER:

Troligenerációk 10-11.

NOSZTALGIA:

105 év 12.

NOSZTALGIA:

Egy túlélő a XIX. századból 13.

INTERJÚ:

Bodnár Árpád volt metróigazgató 14.

SZAKSZERVEZET:

Rendezett munkaügyi viszonyok 15.

SPORT 16.

REJTVÉNY 17.

GYERMEKSAROK

Az örökmozgó 18.

HIRDETÉS 19.

Kedves Olvasóink!

Tartalmas hónap áll mögöttünk, sok újdonság előt-tünk. Ismét összegyűjtöttük az elmúlt időszak leg-fontosabb eseményeit, valamint hasznos közlekedési tanácsokkal, nosztalgikus történetekkel és játékkal is készültünk.

SEGÍTSÜNK a vörösiszap áldozatain! 2010. október 4-én Ajka közelében átszakadt az alumíniumgyár gátja, lúgos kémhatású vörösiszap szabadult a környező területekre. Elárasztotta többek között Kolontárt, Devecsert, és Somlóvásárhelyt. Ölt, romba és nyomorba döntött. A tragédiában 9 ember életét vesztette, 120-an pedig súlyosan megsérültek. Vállalatunk most összefog a vörösiszap által otthonukat és vagyonukat elvesztett emberek megsegítésére. Háromféle módon segíthetnek a károsultakon. Ha megtehetik, kérjük, támogassák őket!

VEZESSÜNK óvatosan! Forgalombiztonság szempontjából az egyik legproblémásabb évszak az ősz. A lehulló falevelek, a nyálkás útburkolat és a köd mellett számos körülmény nehezíti a közleke-dést. A BKV Forgalombiztonsági és Ellenőrzési Osztálya most egy cikkben gyűjtötte össze hasznos tanácsait, elősegítve a balesetmen-tes közlekedést.

BESZÉLJÜNK a számokról. A szeptemberi magazinban be-számoltunk arról, hogy a Gyermeekvasút és a Libegő közös és kerek, 100. születésnapot ünnepelt. De jubilált idén a metró is, a 40. szüle-tésnapja alkalmából első igazgatójával, Bodnár Árpáddal beszélget-tünk. Ezen kívül egész napos rendezvény keretében köszöntöttük a szintén 40 éves Óbudai Autóbuszgarázst, harmadik alkalommal rendeztük meg a Troli nyílt napot, és sor került a 10. gőzmozdony Grand Prix-re is.

A szerkesztőség

FELHÍVÁS A VÖRÖSISZAP ÁLTAL ELÖNTÖTT TÉRSÉG LAKOSSÁGÁNAK MEGSEGÍTÉSÉRE

A tragédia károsultjainak megsegítésére a BKV Zrt. – valamennyi szakszervezet támogatásával és közreműködésével – október 12-től 27-ig, azaz két héten át három gyűjtési lehetőséget is kínál:

- Az adományra szánt összeget átutalhatja a 10102093-01671903-07000004 (Budapest Bank) számlaszámra, vagy
- befizetheti közvetlenül az Akácfa utcai Főpénztárba is, hétfőtől csütörtökig 7.15-14.30, pénteken 7.15-13.30 között.
- Felajánlását október havi fizetéséből is teljesítheti. Ha ezt a lehetőséget választja, a szolgálatvezetőjénél vagy a szak-szervezeti vezetőjénél található aláíró ív kitöltésével ezer forintot adományozhat.

A Társaság az összegyűjtött pénzösszeget, mint a BKV Zrt. dolgozóinak adományát, egyben utalja át a vörös-iszap-áradat kárvallottjainak javára.

SEGÍTSÜNK EGYÜTT!

Rongálás és graffitik ellen a buszgarázsban



Vonatozó versek

– A művészet márpedig mindenkié. Ezért az a feladatunk, hogy mindenáron az utcára vigyük – fogalmazta meg a rendhagyó irodalmi tárlat lényegét a Forgács Művészeti Társaság és Alkotóműhely.

Különleges kezdeményezés: versek egy HÉV-en. Különleges a hangulat is, hiszen az utazás így többé és teljesebbé válik: nem egyszerű és monoton része a mindennapoknak, nem a szükséges rossz, amely elindítja és lezárja a hétköznapi életet, hanem kultúrát és értéket közvetít. Ez valósult meg most, a szentendrei HÉV egyik szerelvényén, amelyen egész szeptemberben mindenki elolvashatta, értelmezhetette, kritizálhatta vagy éppen megszerethette az amatőr írók és költők verseibe foglalt – fiatalos, derűs, mélyeszántó, helyenként keserű műveit. A szentendrei versvonat a BKV Zrt., az EPA Media és a Forgács Művészeti Társaság és Alkotóműhely közös kiállítása volt.



Több hetes szervezést követően – egy nappal a Takarítás Világnapja előtt – garázslátogatással egybekötött busztakarításon vettek részt a BKV Figyelő olvasói a cinkotai buszgarázsban.

Az akció nem titkolt célja az volt, hogy a blog olvasói átfogóbb képet kapjanak a garázs működéséről, illetve a BKV felhívja a figyelmet a járműveken egyre gyakoribbá váló rongálásokról és graffitikről, ami ellen közös összefogásra van szükség. A BKV Figyelő akciójában a cinkotai buszgarázs közel 350 autóbuszából 3 járművet sikerült kitakarítani – néhány óra alatt. Ez azt mutatja, hogy a firkák és szennyeződések rendszeres eltakarítása egyrészt időigényes, másrészt, hogy közös összefogással tényleg tehetünk a környezetünkért. A szükséges munkavédelmi oktatást követően a résztvevők előbb gumikesztyűt, majd szivacsot ragadtak, és a megfelelő tisztítószer birtokában megkezdtek a graffitik, firkák eltávolítását. A BKV számára az összefirkált vagy összekarcolt felületek jelentik a legnagyobb problémát. Ugyan a tönkretett buszbelső rontja az utasok komfortérzetét, mégsem lehet mindent azonnal cserélni. Elsősorban az üzembiztonsági szempontok figyelembe vételével van lehetőség a javításra, az esztétikai szempontok sajnos másodlagosak. Az egyre szaporodó és erős szennyezések felszámolása viszont folyamatosan növekvő költségeket és kapacitást igényel. Az ebből származó kár éves szinten százmilliókat terhet jelent, amit a vállalat további fejlesztésekre vagy járműbeszerzésre fordíthatna. A tetten ért rongálókkal szemben minden esetben rendőrségi feljelentés készül, azonban az elkövetők kiléte a legtöbb esetben sajnos rejtve marad. Mindnyájan bízunk benne, hogy idővel azok is nagyobb gondot fordítanak a járművek tisztaságára, akik ezzel eddig nem törődtek.

Dallamos villamos

Szeptember 12-én, a második alkalommal megrendezett Magyar Dal Napján az ország számos pontján, így Budapesten is több helyszínen a hazai talpalávaló volt a terep.

A BKV idén is csatlakozott az eseményhez: két vasárnapon – szeptember 5-én és 12-én – zenésző kísértéssel útjukon a 4-es villamos utasait. A Dallamos villamosra keresztelt UV-szerelvényeken feltörekvő magyar zenekarok játszottak, a visszajelzések szerint hatalmas sikerrel. A koncerteken – azaz a menetrend szerint közlekedő Dallamos villamoson – a hallgatóság – azaz az utasok – normál díjszabás mellett, érvényes jeggyel vagy bérlettel vehettek részt.



Ferencvárosi örökség

Társaságunk idén is részt vett az Európa-szerre megrendezett Kulturális Örökség Napjai rendezvénysorozaton szeptember 18-án és 19-én. Ebben az évben a BKV Zrt. a Baross-, a Ferencváros-, és a Fogas-kocsisínt, valamint a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumot és a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumot mutatta be a kíváncsi látogatóknak. A Ferencváros kocsisíntben a Városi Tömegközlekedés Történeti Egyesülettel (VTTE) közösen rendeztünk nyílt hétvégét, ahol szervezett tárlatvezetéssel emlékeztünk meg a kocsisínt és a pesterszébeti villamosközlekedés 105 éves fennállásáról, valamint a valaha Budapest számos viszonylatán közlekedő H típusú villamoskocsi gyártásának 100. évfordulójáról. A rendezvény ideje alatt faváz nosztalgiajáratok is közlekedtek óránként. A szervezők köszönetet mondanak mindenkinek, akik segítséget nyújtottak az esemény lebonyolításában.



Troli nyílt nap

Szeptember 25-én harmadik alkalommal került megrendezésre trolis nyílt napunk. Az egésznapos rendezvénynek a Zách utcai Pongrácz – Kőbánya garázs adott otthont. A szervezők színes programokkal várták az érdeklődőket. A telephelyen tárolt járművek közül volt, amelyeket akár mozgás közben is kipróbálhattak. Az alkatrészkiállítás mellett a szakemberek bemutatták az áramellátás-, valamint a felsővezeték-rendszer elemeit és a vonalműszaki szolgálatot. A nagy népszerűségnek örvendő trolibusz próbavezetés sem maradt el, amely még a korábbiaknál is nagyobb sikert aratott. A kicsiket játszótér várta, a Budapesti Trolibuszközlekedési Dolgozók Szakszervezete által szervezett tombola pedig értékes nyereményeket kínált. Az összegyűlt 122 400 Ft-ot a BTDSzSz kipótolta, s ezzel együtt 150 000 Ft-ot utaltak át a Heim Pál Gyermekkorház javára.

Gőzmozdony Grand Prix

Idén tizedik alkalommal rendezték meg a tízéves Vasúttörténeti Parkban a Gőzmozdony Grand Prix-t és VI. Étközökocsi Találkozót. A hétvégén több ezren csodálták meg a régi mozdonyokat. Nagy büszkeségünkre a Társaságunk tulajdonában lévő 27-es pályaszámú gőzmozdony öt kategóriában hozott el díjat. A "tűzoltás kazánvízzel" elnevezésű versenyszámot a BKV 27-es pályaszámú gőzmozdonyával Magyarországon csapata nyerte. Emellett "a kisasszonyok kiszabadítása" versenyszámban is Magyarországon masinistái bizonyultak a leggyorsabbnak a mi gőzösünkkel. A megmérettetés során a mozdony kazánjából vett vízzel kellett a vágány mellett lévő tüzet eloltani, majd



pedig a leláncolt kisasszonyt kiszabadítani, és együtt visszahajtányozni a célba. A mozdonyok gyorsulási versenyén sem akadt párja a kis zöld pöffögőknek. "Az angol posta" elnevezésű látványos ügyességi játék során a gőzmozdony szítóvásával kellett a postaküldeményt felvenni és ledobni a vágány mellett elhelyezett "postaládába", de ez sem okozott problémát lelkes csapatunknak. Ez a versenyszám arra vezethető vissza, hogy a XIX. században Angliában a gőzmozdonyokkal csak a nagyobb városokban tudtak megállni, így a kisebb állomásokon csak lelassított, és a szítóvással vették fel, illetve tették le a postaküldeményeket. A verseny során a legszebb mozdonynak a kismozdonyok kategóriában a mi gőzmozdonyunkat választotta a zsűri. Büszké vagyunk a muzeális értékű járművünk sikereire, és egyben gratulálunk a lelkes résztvevőknek!



Újjászülető alacsonypadlósok

Az Ikarus az 1990-es évek második felében kezdte kifejleszteni a teljes alacsonypadlós városi szóló s csuklós autóbuszokat, amelyeknél teljesen új építési módot honosított meg.

A 350 mm-es belépő magasság miatt a teher-
viselő fenékváz keresztmetszetét szűkíteni
kellett, így az alvázon ébredő erők egy részét
az utastéri kapaszkodókon és az oldalváza-
kon keresztül a dupla kivitelű tetőszerkezetre
terhelte át. Ez ugyan egyedi megoldás volt,
más gyártók akkor még nem alkalmazták. A
buszgyártás világméretű visszaesése miatt
a gyártó a fejlesztést nem tudta végig vinni,
így a 400-as sorozat nem érhetett el azt a siker-
történetet, mint a korábbi 200-as típuscsalád,
amelyből a világon a legtöbbet gyártottak.
Az első sorozatban gyártott alacsonypadlós
Ikarus a 412-es története így nem lett egy
kimondott „sikertörténet”. Noha 1999-es megje-
lenése idején „óriási szenzációnak” számított,
újszerűségét pedig a legnagyobb megrende-
lő, a BKV a szokásostól eltérő fényezéssel is
nyomatékosította, a szűk belső tér és a rossz
szellőztetés miatt az utasok nagy része már a
kezdeteitől nem zárta a szívébe a buszt. De
ne feledjük, a rászorultak számára akkoriban

ez volt az egyetlen olyan BKV-jármű, amire a
lehetőségeikhez mérten könnyen felszállhat-
tak.
Az első hatvan kocsi 1999-ben, még az Ikarus
mátyásföldi gyárában készült, majd – 2001-
ben – ötvenet Székesfehérváron gyártottak.
Az első szériánál a garanciális időn belül egye-
bek mellett olyan vázszerkezet-szilárdsági
problémák jelentkeztek, amelyek súlyosabb-
nak bizonyultak, mint az átlagos új modelnél
jelentkező „szokásos gyermekbetegségek”.
Úgy tűnt, a második szériánál sikerül orvosol-
ni a bajokat, ezek a járművek azonban másutt
„betegedtek meg”, egészen pontosan: míg az
1999-es buszoknál a jármű hátsó részén, első-
sorban a motortartónál –, a 2001-eseknél az
első felfüggesztéssel adódtak a legjelentő-
sebb szilárdsági problémák.
2001-ben az IKARUS és a BKV értékelte a pro-
jekt akkori állását és megállapodás született,
amely alapján a gyártó 115 alacsony padlós
IKARUS 412 típust adott át a megrendelőnek.

(A gyártó állítása szerint ezek az autóbuszok
más hazai és külföldi üzemeltetőknél zavarta-
lanul, törések nélkül üzemelnek.)
Igaz ugyan, hogy a vázszerkezeti problémák
folyamatosan jelen voltak a típus meghibáso-
dásainak listáján, 2002-től kezdve más jellegű
dolgok történtek: több kocsi kigyulladt – a tűz
keletkezésének okát hosszas vizsgálatok után
sem tudták a szakértők egyértelműen megál-
lapítani – amelyek közül egyet selejtezni kel-
lett. Ezt követően az akkori még létező BKV-
Gépjárműjavító és Szolgáltató Kft. a teljes
sorozatra elvégezte a buszok motorterének
tűzbiztonsági átalakítását, azóta nem fordult
elő ilyen jellegű esemény.
A vázszerkezeti-szilárdsági gondok azonban
továbbra is folyamatos javításra ítélték az ala-
acsonypadlós buszokat. Igaz, hogy a járműve-
ken többféle vázmegegerősítési technológiát is
alkalmazott az Ikarusbusz Kft., az évek során
kiderült, hogy ezekkel legfeljebb ideig-óráig
lehet a bajokat orvo-
solni.

„Miután egyértelmű-
vé vált, hogy a buszok
szerkezeti biztonságá-
nak megőrzése érde-
kében nincs más meg-
oldás, mint a fenékváz
kicserélése, még tavaly
közbeszerzési eljárást
indítottunk tizenkét
IK-412-es teljes váz-
felújítására – mondja
Szegedi József, a Músza-
ki Igazgatóság közúti
jármű főmérnöke. – A
pályázatot az IK Jármű-
technika Kft. nyerte el.
A cég elkészítette a tel-
jes vázcsere felújítás
dokumentációját, vala-
mint egy prototípust is, aminek típusengedé-
lyeztetése nem ütközött akadályokba. Az első
felújított IK-412-est tavaly decemberben vet-
tük át, azóta 39 000 kilométert futott, s nem
fordult elő vázszerkezeti meghibásodása.
Azóta folyamatosan érkeznek a felújított bu-
szok, s hasonlóan jók a tapasztalataink.”
A székesfehérvári IK Járműtechnika Kft. az a
cég, ami akkor is az Ikarus „szárnya” alatt mű-
ködött, amikor éppen nem létezett a nagy
múltú gyár. A „hőskorban” a szervizmunkát
látta el, 1993-ban vált önálló kft.-vé, de az Ika-
rus eladása után is ellátta a garanciás, illetve
egyéb feladatokat, miként 2006 után, hogy
az Ikarus márka ismét megjelent. A kft. a BKV
állandó javítási partnerének tekinthető, 2005-
ben például ötven IK-200-as sorozatú buszt
újítottak fel.
„A 200-asokkal kapcsolatos munkálatok ta-
pasztalatainak felhasználásával 2007-2008-

ban kidolgoztuk a 400-as buszok vonalsori
felújítását, amelybe a lemezeléstartól, a padló-
beépítésen át a komplett vázfelújításig, sőt a
vázcsereig szinte minden belefért. A megren-
delőn múlik, hogy a járművet eredeti állapo-
tába állítsuk helyre, vagy újabb utaskényelmi
elemek is megjelenjenek – mondja magabiz-
tosan Rácz Béla, ügyvezető igazgató, és erre
minden oka megvan. A kft. rendelkezik az
eredeti Ikarus dokumentációval, az eredeti
gyártóeszközökkel, szerszámokkal, tapasztalt
munkaerővel. (Az IK-412-esek mellett egy má-
sik BKV-s megrendelést is teljesítenek: tizen-
négy IK-435-ös vázfelújítását végzik meglehe-
tősen szűkre szabott határidővel.) Rácz Béla
állítja, hogy az IK Járműtechnika garantálja a
minőséget, a javítási folyamat teljes egészé-
ben lekövethető ISO minőségbiztosítási rend-
szerben, az újjászülető buszok legalább 6-8
évig újra forgalomképesek lesznek.

Noha az „új” IK-412-eseknél a legfontosabb át-
alakítás a vázcsere, az utasok sokkal
látványosabb változásokat is észre-
vehetnek. „A kocsikat annak idején
speciális, átmenetes szürke-kék
színre festették, ami nagyon nehe-
zen javítható – mondja Szegedi Jó-
zsef. – Ezért inkább úgy döntöttünk,
hogy a BKV flottaszínére, a kék-szür-
kére kérjük a fényezést. Emellett az
utastájékoztató berendezések cse-
réje is a felújítás része, ugyanis a –
még mechanikus, úgynevezett „pil-
lés” – korábbiakat gyártó Fok-Gyem
szövetkezet megszűnt, a készülékek
javítása voltaképpen lehetetlen.
Az újak már korszerűbb – pillés és
LED-es – technológiával készültek,
ez ma a piacon teljesen elfogadott,
gazdaságos üzemű, elérhető és így
alkatrész-utánpótlása is biztosított.”
Azonban minden mégsem volt tö-
kéletes, a felújított buszok ablaküvegtartó
kereteinek bevonatrendszerén felületi repe-
dések keletkeztek, amiről a felújítóval végzett
közös vizsgálat során kiderült, hogy nem szil-
árdsági, hanem technológiai probléma. „A
következőkben az üvegtartó keretet a sarok-
résznél nem hegesztik össze, hanem flexibilis
anyaggal töltik ki” – tájékoztat a technológiai
módosításról Szegedi József.
Azt még nem tudni, hogy az alacsonypadlós
Ikarusok felújítási programja hogyan foly-
tatható a jövőben. Tavaly egy külső – úgy-
nevezett „pilot projekt” – keretében társasá-
gunknál elkészítették az IK-412-esek teljes
rekonstrukciójának műszaki követelmény-
rendszerét, amely a vázcsere után a kocsik
EURO-5-ös motorral való felszerelését, egyéb
fődarabjainak és járműszerkezeti részeinek a
felújítását, valamint az utastéri klíma kialaki-
tását is tartalmazza.

A pilot projekt jelentős mértékű járműáta-
lakítást tervezett. Folyamatban van az átalaki-
tási engedély kérelem műszaki követelmény-
rendszerének meghatározása. A tervezett
átalakítás szükségessé tenné az emissziós-,
zaj és rezgés-, tűzvédelem-, kormányzás-,
fékrendszer hatásság-, elektromágneses
kompatibilitás-, sebességmérő vizsgálatok
lefolytatását, sebességhatárító beszerelését,
tömeg- és méretadatok ellenőrzését. A ható-
sági állásfoglalás alapján lehet a prototípus-
gyártás döntés előkészítését megtenni.
A projekt támogathatóságáról kormányhatá-
rozat is született, ám mivel az előző kormány
nem indította el a programot, egyelőre nem
tudni, hogy mikor kezdődhet, egyáltalán el-
kezdődhet-e a milliárdos nagyságrendű be-
ruházás.

–It–

Cavident

az egészséges fogakért

Ingyenes állapotfelmérésre, rákszűrésre
jelentkezzen a Cavident fogászatnál!
Akiós porcelán korona most
30 000 helyett csak 25 000 Ft.
Egészségpénztári kártyát,
üdülési csekket is elfogadunk.

árlista: www.cavident.hu

Kérjen időpontot a 461-6500/29156 és
a /29155 melléken, vagy dobja be igazolványát
a Kerepesi út 29/C/1. emeletén, a 129-es ajtón!

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

HAJDÚSZOBOSZLÓ

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

UTÓSZEZON (2011. 05. 30-ig)
23.900 Ft/fő/3 éj
29.900 Ft/fő/6 éj
39.900 Ft/fő/6 éj

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

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

www.primavilla.hu

„Itt van az ősz, itt van újra”

A korábbi évek baleseti statisztikái alapján, forgalombiztonsági szempontból az ősz beköszönte a legproblémásabb évszakváltás. A megváltozott látási és útviszonyok sokszor becsapják érzeinket és nem megfelelő módon reagálunk az olyan helyzetekre sem, amiket korábban többször, sikeresen megoldottunk. Szakemberek szerint ilyenkor lassabban és előrelátóbban kell vezetni, természetesen a forgalom ritmusát és a szabályokat betartva.



Az ősz sajátosságai közé tartozik a lehulló falevelek és a nyálkás útburkolat mellett a köd, amely főleg a külső városrészekre jellemző, de előfordul a belvárosban is. Ködben célszerű növelni a követési távolságot, a szokásoshoz képest legalább 2-3 másodpercnyi előnyt biztosítani az előttünk haladónak.

Sokszor úgy tűnik, hogy az útburkolat teljesen száraz, de az útra, felüljárókra lecsapódott pára, rosszabb esetben lefagyott vízfolyás megtérfálhat bennünket. Ilyenkor a rosszul megválasztott sebesség (relatív gyorsajtás) tragédiába is torkollhat.

Megcsúszáskor a legfontosabb, hogy tudjuk, járművünk eleje vagy hátulja csúszott-e meg, mivel mindkét esetben más a korrigálási technika. Amikor a hátulja csúszik meg, a csúszás irányába történő kormánymozdulatokkal és gázelvétellel tudjuk a helyes irányt megtalálni. Alulkormányzásnál (amikor a jármű eleje csúszik meg), gázelvétellel csökkentjük a sebességet, a féket pedig felejtjük el (kivéve ABS-el szerelt járművek esetében), mivel fékezéssel leblokkoljuk a kerekeket, így pedig teljesen irányíthatatlanná válik a jármű.

Nagyobb esőzésekkor a víz szinte láthatatlanná teszi az úthibákat, ami sajnos nem évszakfüggő, így aki nem jár naponta egy útszakaszon, nem tudja, mit „rejtget”, milyen meglepetés várhat rá. Amikor nagyobb vízfelületet látunk, célszerű kikerülni. Amennyiben erre nincs lehetőség, inkább a sebesség jelentős csökkentésével haladjunk át rajta, az utasok biztonsága érdekében. Amikor nagyobb sebességgel hajtunk bele a vízbe, mint amit a gumi mintázata el tudna vezetni, akkor a jármű „felúszik” egy vékony filmrétegen, ami a gumik és a burkolat között keletkezik, így a kerekek elvesztik kapcsolatukat az úttal, megszűnik a tapadás, a gépjármű irányíthatatlanná válik (aquaplaning). Ilyenkor soha nem szabad a kormányt mozgatni, mivel ha a kerék a menetiránytól eltérő állásban kapaszkodik meg, elkerülhetetlen, hogy a jármű abba az irányba térjen ki a sávból. Leginkább nyomvályúknál jelentkezhet ez a hatás. A helyes megoldás ilyenkor is a gázelvétel és a kormány erősebb tartása a menetirányban. A gázelvé-

tel hatására a jármű bólintó mozgást végez, így az eleje kicsit jobban lesüllyed és ezáltal nagyobb terhelés kerül az első tengelyre, ami nagyobb vízkiszorítást is eredményez – csökkenő sebesség mellett. Uralmunkat vissza tudjuk nyerni a jármű felett és az irányítás ismét a kezünkben van.

Sajnos egy autóbuszunk a helytelen sebesség megválasztása miatt megcsúszott a vizes úton miközben a megállóba állt be, és az ott várakozók közül egy személyt elütött, a járdára 1,2 métert felcsúszva.

A villamos vezetése is több figyelmet és másfajta vezetéstechnikát igényel ilyenkor. A lehulló falevelekből ráhaladáskor kipréselődik a növényi olaj, így a pálya csúszóssá válhat, akár a páralecsapódáskor. Ilyenkor a meglévő elektronikai eszközök segítségével mellett szükséges a megfelelő vezetéstechnika a homokszóró alkalmazásával, így észrevehetetlenné téve a problémát az utazóközönség részére. A megváltozott időjárási és útviszonyok következtében a forgalomban résztvevők lelkiállapota is kedvezőtlenül változhat, ezért részünkről több toleranciára van szükség. Mindez a koncentrációs képességünket is növeli, mivel jobban kell figyelni a bennünket körülvevő embereket, eseményeket. Jobb beleérzőképességgel jobb döntéseket lehet hozni. Aki önbizalomhiányban szenved, az vagy képtelen gyors és határozott döntésekre, vagy erőszakos magatartással leplezi vezetéstechnikai hiányosságait. Egyik sem helyénvaló a vezetőfülkében.

Forgalombiztonsági
és Ellenőrzési Osztály

„Kubik utca következik. Átszállhatnak a 118-as és a 260-as járatokra . . .” Hallatszik halkán a 160-as buszon október 9-én, szombat reggel. „Orbán Balázs út. Átszállhatnak. . .” hangzik el újra a tájékoztatás, ami nem is keltene feltűnést, ha nem az egyik kettes ülésről jött volna. Tizenéves forma fiú dűnnyögi maga elé az utastájékoztatósi paneleket, majd leszáll az Óbuda Autóbusz Telephelynél. Ő is a 40 éves évfordulóra jött. Még kicsit bizonytalanul lépett be a kapun, de biztosak lehetünk benne, hogy húsz év múlva rutinosan veszi majd fel reggel a munkát és otthonosan mozogva köszönti a telephely 60 éves évfordulójára érkező gyerekeket.



Tárt kapukkal várt Óbuda

A buszgarázs, amely immár negyven éve szolgálja ki a főváros északi közlekedését, szeretettel és színes programokkal fogadott minden érdeklődőt.

1970-ben nyitotta meg először kapuit az Óbuda Autóbusz Telephely. Bár már korábban, 1965-ben megszületett a határozat a garázs megépítésére – a főváros északi területének gazdaságosabb kiszolgálása és az autóbuszok utasforgalmának növekedése miatt – mégis, öt évet kellett várni a tényleges megnyitásra. Akkor 72 000 m²-en, harmincöt javító álláshellyel, két diagnosztikai sorral és egy gépi karosszériamosóval rendelkezett a telephely, és eredetileg 250 db autóbusz fenntartására, tárolására és üzemeltetésére tervezték. Az induló év során a garázs által üzemeltetett IK 180-as, 556-os, ill. 620-as típusú autóbuszok teljesítménye elérte a 9 927 millió km-t.

KATASZTRÓFA ÉS BUSZMENTÉS A NYÍLT NAPON

Óbuda büszkén várta a látogatókat. Felvonultak a buszgarázs autóbuszai a legfiatalabb, jelenleg is közlekedő típustól egészen a retró érzést felébresztő IKARUS 180-ig. A kicsiket ugrálóvár, lufihajtogatás,

makettkészítés várta, míg a nagyobbakat inkább a tesztvezetés és a szerelőcsarnok bemutatása vonzotta.

Az azonban már kora reggel mindenkinek felkeltette az érdeklődését: vajon mi történhetett az éjszaka, hogy a telephely egy szegletében buszok fordultak oldalukra és pihentek egymás hegyén-hátán? Nem sokkal később természetesen kiderült, hogy az elkerített helyszín nem más, mint berendezett „színpad” egy autóbuszmentési bemutatóra. Még a „rutinos rókák” is leszögezték: jó volt látni, hogy ilyen helyzetekre is van felkészült technika, hiszen mint apró játékautókat, úgy pakoltgatták a több tonnás buszokat a mentésükre érkezett speciális járművek.

A megújuló technikák mellett utánpótlásból sem lesz hiány, hiszen buszvezető apukák hozták el gyerekeiket, hogy beülhessenek azokba a hatalmas fémrobusztusokba, amelyeket olyan könnyedén vezet „apa”, családok jöttek és nézték meg a szerelőcsarnokot, és nem utolsó sorban sok pályaválasztás előtt álló fiatal jött el az ünnepségre azért, hogy a tesztvezetésen kipróbálhassák, hogyan boldogulnának a volán mögött. Így biztosra vehetjük: találkozunk tíz év múlva, az Óbuda Autóbusz Telephely ötvenedik jubileumán is.



Troligenerációk



ZIU-5

BKV-Ikarus 260T,

GST 12-A

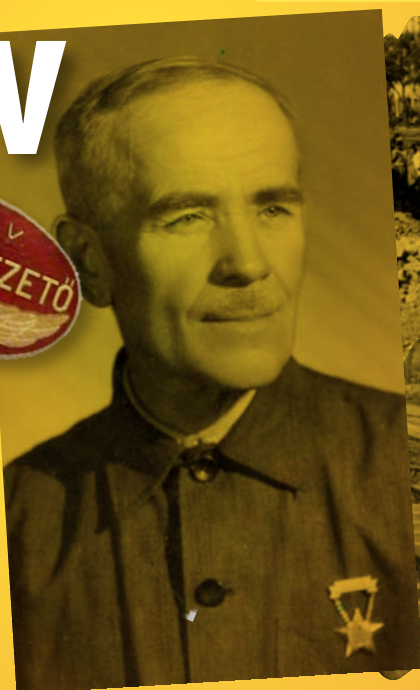
Koncsekné Kovács Ágnes – 1982 óta a munkatársunk, először az Áramellátási főmérnökségen dolgozott, majd gyermekei megszületése óta az Oktatási osztályon tevékenykedik. Igazi BKV-s dinasztia az övék:

Családja összesen 105 évet dolgozott ez idáig társaságunknál, illetve elődeinél. Nagypapja Kovács Ferenc 1924-től 33 éven át dolgozott pályamunkásként a Fővárosi Vasútépítő Községi Vállalatnál, eredetileg a BszKrt-hoz lépett be. Édesapja, Kovács Ferenc 35 évig, egészen a haláláig, 1979-ig az FVKV-nál volt építészvezető, édesanyja pedig 9 évet töltött a BKV-nál, a Metrótól ment 1988-ban nyugdíjba, anyaggazdászként.

Ágnes sok villamos pályaeépítési fényképet őriz az 1950-60-70-es évekből. Emellett büszke nagypapja munkakönyvére, akinek 1957-es nyugdíjazása előtt 8 Ft és 5 fillér volt az órábére. Őrzi névreszóló gravírozott ezüst cigarettatárcáját, amelyet „hűséges szolgálatáért” kapott ebben a mainál valószínűleg semmivel sem kevésbé hektikus és nehéz időszakban, pár hónappal a forradalom után. Valamint gyűjteménye darabja az az emlékplakett is, amelyet édesapja kapott 1973-ban, a fogaskerekű rekonstrukciójában végzett munkájáért.

ÉVEK ÉS EREKLYÉK

105 év



Kovács Ferenc, nyugdíjas BKV dolgozó – Kovács úr 1946-ban született, a szülei 1939-től dolgoztak a BKV jogelődjének, a BszKrt-nak – később az FVV-nek. Ő pedig követte a példájukat.

Kovács úr az általános iskola elvégzése után ipari tanulóként lépett be az FVV-hez, a Pálffy-főműhelyben dolgozott, mint esztergályos. Később második szakmáját megszerezve, lakatosként is tevékenykedett. A katonaság után 1969-ben tért vissza az akkor már megalakuló BKV-hoz, az Építési Igazgatóságon dolgozott, egészen annak 1996-os megszűnéséig. Ő végezte az olajkályhák-, illetve az akkor még meglévő széplaki, kenesei, világosi és füredi üdülők karbantartását is.

Az 1996-1999-ig tartó nagy reorganizációs időszakban a BKV Építési Kft.-nél dolgozott, ekkor lett a 20 ezer főből, a kiszervezések által 12-13 ezres létszám. Utána visszatért az anyacég kötelékébe, a HÉV Üzemigazgatóság Forgalmi Főmérnökségének a gondnokságán tevékenykedett 2006-os nyugdíjazásáig.

Kovács úr tisztelője a BKV-nak és jogelődjeinek, azok történeti emlékeinek, megmutatta legértékesebb relikviáit is.

Sz.L.

A szentendrei múzeum talán legkülönlegesebb járműve az a HÉV gőzmozdony, amit 1887-ben állítottak forgalomba.

Egy túlélő a XIX. századból

HARASZTI, AZ ŐSMOZDONY

A kisméretű, jellegzetes formájú gőzös kifejezetten a helyi érdekű vasút szolgálatára épült, Budapestről először 123 évvel ezelőtt, augusztus 7-én indult Soroksárra, pár hónappal később pedig Dunaharaszti felé. A járatot a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) indította, miután igazgatótanácsa úgy döntött, hogy a főváros területén üzemeltetett lóvasúti hálózatán kívül a szomszédos településekre vezető gőzüzemű vasutakat is létesít. (Ekkor még nem volt villamos a fővárosban, a nagykerületi próbajárat csak a HÉV nyitásának évében, ősszel történt.)

A HÉV-program megvalósításához természetesen mozdonyokra is szükség volt, a BKVT az „első körben” négyet szerzett be. Az 1-es pályaszámú a MÁV Gépgyárában készült és a Budapest nevet kapta, míg a 2-es, 3-as és 4-es pályaszámú gőzösöket a Szabadalmazott Osztrák-Magyar Állam- Vasút Társaság (osztrák) gépgyára gyártotta. A hagyományak megfelelően e járműveket is „megkeresztelték”: az Erzsébetfalva, Soroksár és Harashti neveket kapták. (A kor „nemzeti politikájával” összhangban nem véletlen, hogy a „teljesen magyar” Budapest mozdony kapta az 1-es pályaszámot.)

A négy gőzös közül a 4-es pályaszámú, a Harashti lett a nagy túlélő. A 12,2 tonna tömegű, több mint négy méter (4368 mm) hosszú, két méter (2290 mm) széles és három méter (3300 mm) magas jármű a maga korában sem számított igazán korszerűnek. „Dizájnjá” meglehetősen régimódinak hatott, arról nem is beszélve, hogy a mozdonyra sem igazán illet



a „száguldó vasparipa” kifejezés, lévén engedélyezett legnagyobb sebessége csupán 30 km/h volt.

Ma már nehéz lenne eldönteni, hogy a BKVT illetékesei miért nem választottak modernebb mozdonyt. Vajon már akkor tudták, hogy a gőzös HÉV amúgy sem a jövő útja, a huszadik századba robogó vonat jövőjét az elektromosság jelenti? Vélhetően nem, mert igaz ugyan, hogy már a XIX. század kilencvenes éveiben terítékre került a HÉV-vonalak villamosítása, ám a Harashti majd’ 20 évig szolgált az időközben a BKVT által létrehozott Budapesti Helyiérdekű Vasutak (BHÉV) kötelékében, s csupán 1906-ban találtatott feleslegesnek. Selejtezésről azonban szó sem volt, a mozdonyt sikerült értékesíteni: a Hungária Kémsavgyár Rt. vásárolta meg, hogy egy „klasszikus” veszélyes üzemvitelre alkalmazza. Még a nevét is megváltoztatták, Hungáriára keresztelték át, és mivel emberek helyett a kémsav lett a „fő profil”, valószínűleg reklamláló sem akadt.

A gőzös a II. világháborúig szolgált Hungáriaként a Hungáriát, és mivel túl öreg volt már ahhoz, hogy a hadsereg rátegye a kezét, ép-ségben vészelt át az ostrom idejét. És mivel

a háború után alig maradt munkába állítható jármű, a Harashti/Hungária újra igen fontosá vált. A Láng gépgyár „alkalmazásába” került, s majd’ húsz évig ott is maradt.

Szerencsére nem feledkeztek meg arról, mi is volt valójában, így amikor 1964-ben, a BHÉV megalakulásának 75. évfordulója alkalmából nagyszabású ünnepséget rendeztek, a Közlekedési Múzeum bejelentkezett a mozdonyért. A jubileum alkalmából a szentendrei vonalon három korabeli személykocsival különvonatként közlekedett, s akkor ragadt rá az „ősvonat” elnevezés. A parádé után a mozdonyt a Közlekedési Múzeum állította ki.

1987. augusztus 7-re, a HÉV megindításának 100. évfordulójára azonban a BKV a mozdonyt gyártáskori kivitelének megfelelően a MÁV istvántelki (akkoriban: Landler Jenő járműjavító) főműhelyében üzemképesen felújította, így a jeles napon ismét forgalomba állt a Harashti. A mozdonyt már a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum megnyitásakor, (1992. július 14.) itt állították ki, így a gyűjtemény egyik legelső, egyben legrégebbi kincsei közé tartozik, de a jármű a Közlekedési Múzeum tulajdona maradt.

–lt–



„Óriási megtiszteltetés volt”

interjú Bodnár Árpád volt metróigazgatóval

40 évvel ezelőtt indult útjára a piros metró a Deák tér és az Örs vezér tere között. Az évforduló alkalmából *Bodnár Árpádot*, a metro nyugdíjas igazgatóját kérdeztük a pályakezdéséről, a moszkvai tanulóévekről, az igazgatói poszt presztízséről, de mesélt nekünk a boldog BKV-s évek brigádrendezvényeiről és szakszervezeti mozgalmairól is.

Hogyan került az újonnan induló metró csapatához?

A járművek mindig érdekelték. Apám vasutasként dolgozott, így általa is kötődtem ehhez a szakmához, de ő a MÁV-ról mindig határozottan lebeszélte. Amikor '58-ban friss diplomás villasmérnökként munkahelyet kerestem, anyám javaslatára választottam a Fővárosi Villamosvasutat. Édesanyám egyik ismerőse ugyanis nagyon dicsérte a vállalatot, ráadásul közel laktunk, és csábító volt az ingyenes bérlet is. Később a Villamosvasúttól számos gyárba jártam ki dolgozni, mindenki tudta rólam, hogy megszállottan foglalkozom a járművek és berendezéseinek mérésével. Ezért amikor '67-ben elkezdtek kiválogatni a metró leendő személyzetét, én is felkérést kaptam, és örültem az új kihívásnak. Nyolc járművezető és hat mérnök nyert felvételt, és rögtön ki is küldtek minket Moszkvába, hogy az ottani metrónál sajátíthassuk el a szükséges műszaki ismereteket, megismerjük a járműveket és jogosítványt szerezzünk.

Mennyiben volt más akkoriban egy pályakezdő mérnök helyzete?

Abban az időben a mérnök-ember nemcsak papírokat tologatott, meg kellett ismernünk a járműszerelők munkáját is, azért, hogy ténylegesen megértsük azokat az embereket, akiket később majd irányítani fogunk. Hat hónapot töltöttem a Hungária kocsiszínbén, ahol ugyanúgy hattól kettőig végeztem a villamosok karbantartását, és pont olyan koszos voltam, mint a többi munkás. Ezt követően a beszállító cégek műhelyeiben és próbatermeiben dolgoztam, hogy teljes mélységében megismerhessem az általunk üzemeltetett berendezéseket. Fárasztó volt, de szerettem, és büszkén mondhatom: egész életemet meghatározták azok az évek.



Említette Moszkvát. Mi várta Önöket?

Egy – a mai mérce szerint – egy csillagosnak mondható külvárosi szállodába kerültünk, ahol éjszakánként a lépcsőház megtelt szobához nem jutott vidékiekkel. A járművezetők hat, mi mérnökök három hónapot töltöttünk az orosz fővárosban, ezalatt megszereztük a szükséges műszaki és járművezetői ismereteket. A szabadidőnkben végignéztük a nevezetességeket, volt időnk kirándulni, futballozni is. Csak az itthoniakkal volt nehéz a kapcsolattartás. Minden alkalommal el kellett mennünk a postára, ahol leadtuk a telefonszámokat, aztán vártunk. Két, három, négy órát is, mire kiszóltak, hogy Budapest következik. Szerencsére sok barátot szereztünk kiinn, kedvesek voltak az oroszok, meghívtak magukhoz vacsorára, így ők pótolták akkor valamelyest a családot.

Aztán hazajöttek...

És elkezdődött a tesztelés. Százezer kilométeres próbautat kellett a prototípus járművekkel teljesíteniünk áprilistól decemberig a Pillangó utca és a Fehér út között. Éjjel-nappal mentünk a szerelvényekkel, közben pedig képeztük a karbantartókat, járművezetőket. Én irányítottam a próbafutást. Amikor 1970.

április 2-án üzembe helyeztük a metrót, üzemvezető lettem, majd lépkedtem fel a ranglétrán, és '73-ban, mikor a metró beolvadt a BKV-ba, már én voltam a gyorsforgalmi ágazat igazgatóhelyettese.

Mennyire változott ezzel a metró helyzete és az Ön munkája?

A metró sajnos veszített a népszerűségéből. Kezdetben ugyanis óriási megtiszteltetés volt ott dolgozni. Ezért azt is megtehettük, hogy csak érettségizett dolgozókat vegyünk fel. Mindenkinek méretre szabott egyenruha járt, a metró pedig elegáns és tiszta volt. A beolvasztás után ez is uniformizálódott. Az én munkám is változott igazgatóhelyettesként, hisz korábban szinte csak a szakmával, most már inkább az emberekkel kellett foglalkoznom. Nagyon szép dolog volt menedzselni a járműbeszerzést vagy kidolgozni a javítási rendszereket, de a szakszervezettel vagy a párttal való tárgyalást már közel sem szerettem annyira.

Akkor az igazgatói pozíciót sem élvezte?

Valójában nem volt nehéz vezetni. Ha kimentem egy műhelybe, nekem ugyanolyan partner volt a szerelő, mint a másik ágazat igazgatója. Nagy részükkel tegező viszonyban voltam, megadtuk egymásnak a tiszteletet és a bizalmat. Nem félték tőlem, sőt mertek ellentmondani. Én pedig nem sértődtem meg ezen. Sztrájk sem volt soha – elvitatkoztunk, de mindig megegyeztünk.

Egész életében egy cégnél dolgozott. Sosem vágyott máshova?

Soha. Akkoriban dicsőség volt az, ha valaki ugyanott kezdte és fejezte be a karrierjét. Dinasztiák nőttek fel és dolgoztak itt, akik életcélként tekintettek a közlekedésre. Szerettem itt dolgozni, mert szakmailag nem kérdőjelezték meg a tudásunkat, a munka rendkívül változatos, a légkör pedig nagyon kellemes volt.

Ha újakezdhetné, csinálna valamit másképp?

Semmit a világon. Maximálisan elégedett vagyok a pályámmal, ennél jobban nem választhattam volna annak idején. Olyan lehetőségek adódtak az életemben, amik csak keveseknek. Részesen lehettem egy új közlekedési rendszer bevezetésének, melyben a metró járművek forgalomba állítása szervesen fűződik a nevemhez. Rengeteg rangos állam-, és kormányfővel találkoztam, ugyanis a kezdetek óta én kísértem a metróban a külföldi delegációkat. A legjobban mégis azt szerettem, amikor csak a szakmával foglalkoztam. Miután nyugdíjba mentem, ehhez kanyarodtam vissza, és tizenöt éve különböző külföldi cégeknek végzek mérnöki tevékenységet.

–szm–

MINDENKI ÉRDEKE:

Rendezett munkaügyi viszonyok

Bartha Pál nyugdíba vonulása után Gólián Zsoltot választotta elnöknek a Fürst Közlekedési Szakszervezet.

Mit érdemes tudni önről?

1990-ben léptem be a BKV-hoz az akkor még létező Mező üzemegységbe, mint forgalmi gépkocsivezető. 1993-ig főállásban, majd 1996-ig másodállásban, mint forgalmi besegítő dolgoztam. Kis kitérő után 1998. májusában visszajöttem a BKV Zrt-hez, a Kelenföld Autóbusz telephelyre, ahol azóta is dolgozom. Belépésemkor szakszervezeti tag lettem és igyekeztem segíteni a szakszervezet tevékenységét. 2003-ban forgalmi főbizalminak választottak, majd a 2004. évben lezajlott Kollektív Szerződés tárgyalások előkészítésében és annak megkötésére irányuló tárgyalásokon is részt vettem. Feladatom volt még a Kollektív Szerződés 2. számú mellékletének és az Autóbusz Igazgatósági mellékletének előkészítésére irányuló tárgyalásokon való részvétel, melyeken sok tapasztalatot gyűjtöttem. A 2004-ben Kelenföld Autóbusz telephelyen megalakított Munkaügyi Bizottság munkavállalói oldalának tagja lettem, valamint ebben az esztendőben beválasztottak az Üzemi Tanácsba is.

Több bértárgyaláson és egyéb a munkavállalók érdekében lefolytatott tárgyaláson képviselhettem a tagság érdekeit. Részt vettem a 2009-ben lejárt és az új Kollektív Szerződés megkötésére irányuló tárgyalások előkészítésében, valamint tagja voltam a 2010. évi hatnapos sztrájk előkészítésére és lebonyolítására alakult sztrájkbizottság nak is.

2007-ben esti tagozaton leérett-ségiztem, majd a Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Karán jogi asszisztensként végeztem. 2010. július 21-én nagyon megtisztelő feladattal hatalmazott fel a BKV Fürst Közlekedési Szakszervezet tagsága, amikor bizalmat szavazott nekem.

Hogyan lehet a Bartha Pál által magásra tett léccet átugrani?

Mivel 2003 óta együtt dolgoztunk a Szakszervezetben, így csak az elnök személyében történt névváltozás, a kitűzött célok ugyanazok maradtak: a munkavállalók érdekeinek jogszerrő és maximális képviselése.

Mik a tervek? Hogyan tovább?

A munkavállalók életszínvonalának legalább a szinten tartása a munkakörülmények lényeges javítása és a munkahelyek megőrzése.

Miképpen lehet a BKV-s munkavállalókat a legmegelőbbben képviselni? Konfrontáció vagy inkább megegyezés?

Képviselni mindig a lehető legjobb felkészültséggel lehet. A tárgyalások folyamán mindig az adott helyzetben a két fél akarátán és együttgondolkodásán múlik minden. A konfrontáció sokszor sajnos nem kerülhető el, de a legfőbb célnak mindig a megegyezésnek kell lennie, ugyanis mind a munkáltatónak, mind a munkavállalóknak az az érdeke, hogy rendezett munkaügyi viszonyok között dolgozhassanak, hisz ez viszi előre a cég minél zökkenőmentesebb működését. Hiszem, hogy ha a munkavállalók háttere biztosított, akkor mindezt meg is tudják valósítani, mert a közösségi közlekedésben a legképzettebb szakemberek itt dolgoznak és ennek eredménye az utazóközönség elégedettsége lehet.



A moszkvai képzésen részt vevő műszakiak: Argyelán József, Bodnár Árpád, Fazekas István, Sulyok Sándor, Tóth József, Várnai József, Réz István tolmács (ők láthatóak a képen) és járművezetők: Balázs Tivadar, Fias János, Győri Ferenc, Hegyi László, Jézso István, Jóba Ferenc, Porkoláb József (a képen csak a műszakiak láthatók)



ASHIHARA KARATE

A stílust Kancho Hideyuki Ashihara japán nagymester dolgozta ki. Ma élő legnagyobb alakja, Semmy Schilt 6. danos mester. Az utcai önvédelemcentrikus sport megpróbál minél rövidebb időn belül, hasznos tudást biztosítani. Oktatási anyaga olyan, hogy mindenki megtalálja benne azt – korra és nemre való tekintet nélkül –, amit egy küzdősporttól kapni lehet.

A stílust hazánkban Hartyányi Attila rendőr százados, testnevelő tanár-rendőrségi kiképző honosította meg, 1993-ban. A százados eleinte csak a Budapesti Rendőr Szakközépiskolában – ahol tanított – tartott edzéseket, kizárólag rendőröknek, később viszont már civileknek is; jelenleg az ország több városban is oktatják az ashihara karatét Hartyányi tanítványai.

A BKV Előre szabadidősport tevékenységének keretein belül is szeretnénk meghonosítani ezt a sportot. Elegendő jelentkezni esetén ashihara karate szakosztályt indítunk, januári kezdéssel. Célunk elsődlegesen a tömegsportbázis kiépítése, de természetesen foglalkozunk versenyzőkkel is.

Vezető edző: Hartyányi Attila 3. danos mester, edzők: Haklik Szabolcs és Bárány János. Jelentkezni folyamatosan lehet, Sashegyi Istvánnál, a Szabadidősport Bizottság vezetőjénél az alábbi elérhetőségeken: Tel: 461-6500/24285 mellék, mobil: 06 20/997-0780, e-mail: sashegyii@bkv.hu



A bajnok elbúcsúzott

Ha a következő száz évben – mit száz, ezer! – valaha szóba kerül a BKV Előre női tekecsapata, egészen biztos, hogy *Drajkó Imréné* neve is elhangzik. Harminc éves játékos pályafutása a közelmúltban ért véget.

Vannak bizonyos sportágak, amelyeket – hasonlóan a hangszertudáshoz – a „sors hozza”. Ahogy egyetlen fagottos, tubás vagy xilofonos sem mondhatja el magáról, hogy gyermekkori álma vált volna valóra, hogy ennél a hangszernél kötött ki, úgy olyan kölykökkel sem találkozhatunk, akik arról ábrándoznak, hogy tekebajnokok lesznek. Drajkó Imréné, Gabi sem a tekepályák iránti mérhetetlen rajongásból kezdett sportolni. Iskoláiban többféle sportágban kipróbálta magát, de csak miután 1979-ben – 18 évesen – a BKV-hoz került, az azóta már megszűnt Récsei üzeme-egységbe, akkor ismerte meg a játékot. Persze nem munkaidőben. – Egyik kolléganőm, Szabó

Évi mondta, hogy menjek le a Sport utcai csarnokba, nézzem meg, mi is az a teke – emlékszik vissza a kezdetekre Drajkó Imréné. – Megtetszett a játék, az edző viszont egyáltalán nem volt megelégedve velem, le is zavart a pályáról, azt mondta, olyan vagyok, mint egy „osonó tyúk” – mondja nevetve. Az viszont már cseppet sem vicces, hogy el sem kezdett sportpályafutása egy autóbaleset miatt 1979 októberében megszakadt. – A következő év elején sikerült valamennyire talpra állnom, márciusban pedig újra lementem az edzésre. Mégiscsak lehetett bennem valami, mivel ezt követően azonnal leigazoltak – meséli. Kiszámolta, azóta – kis kihagyással, harminc éven át – 570 ezerszer gurította el a majd’ három kilós golyót.

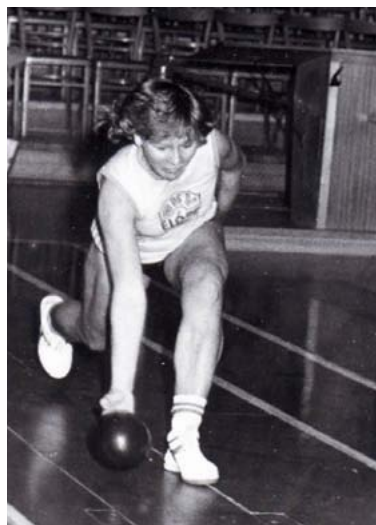
Hamarosan jönni kezdtek az eredmények, 1982-ben egyéniben Budapest ifjúsági bajnokságot, csapatban Duna kupát nyert, ezek a későbbiekben számos országos bajnoki-, sőt három Európa Kupa győzelemmel is kiegészültek. Valószínűleg egy különszámot megtölthetnének eredménylistájával, aminek persze vannak különösen szomorú – hajszállal maradt le a világbajnoki címtől – és nagyon boldog – tavaly harmadik lett a páros bajnokságban, lányával – epizódjai. Ám e tekintélyes „trófeagyűjtemény” mellett, világszínvonalú játékkal is folyamatosan dolgozott a BKV-nál – a teke ugyanis olyan sport, amelyben a legnagyobb profik is amatőrök.

„Mivel a teke sohasem vált olimpia sportággá, azt a megbecsülést sem kapta meg, amit megérdemelt volna, és itt nem a pénzről van szó. Sokan még ma is keverik a kuglival, afféle kocsmai játéknak tartják, pedig ennél sokkal többről szól – mondja Drajkóné, aki szerint a teke helyzete legfeljebb akkor változhatna, ha a bajnokságok lebonyolítási rendszerén változtatnának, egy-egy összecsapás kevésbé lenne hosszadalmas. – Bármennyire szép sport a teke, jelenleg a bowling összehasonlíthatatlanul népszerűbb, és nemcsak azért, mert az amerikai filmekben ezt játsszák és a plázákban is akad bowlingpálya. Egy bowling közvetítést végig lehet nézni, izgulni a tévé előtt, pörgős, gyors játék, míg egy tekecsata nehézkes és a tévénező számára végtelenül hosszú.”

Mindez persze nem jelenti azt, hogy a tekét temetni kellene. Drajkó Imréné nemcsak azzal mutatott példát harminc éven át, hogy „meghalt a pályán”, ebből tizenhat évig, mint csapatkapitány, de emellett az utánpótlásról is gondoskodott: lánya ma már a BKV Előre csapatának kulcsjátékosa.

Az ő játékos-búcsúztatójával mondunk köszönetet szerkesztőségünk nevében is Drajkó Imrénének azért a kivételes sportteljesítményéért, amivel a BKV Előre hírnevét öregbítette.

„Ha pályára léptél, szívvel-lélekkel játszottál. Még ha nem is ment aznap a játék, akkor is a maximumot hoztad ki magadból. (...) Sosem panaszkodtál, sosem mondtad, hogy fáj valamid, sosem adtad fel. Csak játszottál. Igazi csapatemberként, mindig a csapat érdekeit tartottad szem előtt. Ha bárkinek bármilyen problémája adódott, hozzád nyugodtan fordulhatott, akár csak egy vállért, amin kisérik magát. (...) Úgy gondolom, követendő példát állítottál mindenki elé mind a játékot, mind a szurkolást (a félreismerhetetlen, egyedi, olykor dobhártyásértő szurkolást), mind a csapatkapitányi ténykedésedet tekintve.”



TORNAGYŐZELEM

A 2010. szeptember 25-én megtartott 10. Városi Tömegközlekedési Társaságok kispályás labdarúgó Tornáját a BKV Zrt. dolgozóiból álló üzemi válogatott nyerte. A tornán részt vett Szeged, Miskolc, Debrecen és Pécs közlekedési vállalatának csapata. A körmérkőzéses rendszerben lebonyolított tornát csapatunk veretlenül nyerte. Játékosaink közül került ki a „Legjobb kapus” címet elnyerő Naszvadi Gergő.

A díjakat Takács Péter műszaki vezérigazgató-helyettes adta át.



VILLAMOS FOCIKUPA

2010. október 2-án a Villamos Független Szakszervezet megrendezte második Villamos Focikupáját.

A rendezvényen 18 férfi csapat és 4 lány csapat vett részt. Jó hangulatban és mindenre elszánnan gyülekeztek a csapatok a Sport utcai sportpályán, népes szurkológardát is magukkal hozva. A 8 órákor kezdődő többfordulós focibajnokságban minden csapat lelkesen és adottságának megfelelő szinten teljesített. A lányok kosárlabdázó tudásukat mérték össze. A Szépilon, a



Eredmények:

Női Kosárlabda:

- I. helyezett: Darazsak (Jegyellenőrök)
- II. helyezett: Kombiné-sok (Hungária)
- III. helyezett: Szépilonai Bombázók (Szépilon)

Férfi Foci:

- I. helyezett: Ráckeve (Független Hév Szakszervezet)
- II. helyezett: FIFÓ (Forgalomirányítás)
- III. helyezett: Budafok (járművezetők)

HOLA különbség?

Keressék meg a két kép közötti öt apró eltérést, és válaszolják meg hozzá fűzött egyszerű kérdésünket!

A válaszokat e-mailben, vagy levélben küldjék be szerkesztőségünkbe november 8-ig!

A helyes megfejtők között 1000 Ft-os vásárlási utalványt és BKV-s ajándéktárgyakat sorsolunk ki.



A felvételen a Szent Gellért tér látképe az 1960-as évek elejéről, kérdésünk pedig, hogy melyik volt az a villamosjárat, ami Pestről jövet, a Szabadság hídról jobbra (az Erzsébet híd irányába) kanyarodott?

- 1. 46
- 2. 48
- 3. 63

ELŐZŐ REJTVÉNYÜNK NYERTESEI:

Molnárné Novotnik Nóra (e-mail), Bokros Lászlóné (e-mail), Kovács Edina (e-mail) GRATULÁLUNK!

A nyereményeket szerkesztőségünkben vehetik át!



Az örökmozgó

Ezúttal a hiperaktív gyermekek nevelésével kapcsolatban szeretnénk néhány tévhitet eloszlatni – összegyűjtöttünk pár tanácsot a leggyakrabban felmerülő problémák megoldására.

Tévhit, hogy a hiperaktív gyerekeknek különleges bánásmódra van szükségük, hogy szigorúsággal, korlátozással, elkizéssel, büntetéssel elérhetjük, hogy nyugodtabban, összeszedettebben viselkedjenek.

Létkérdés az elfogadás

Számukra is, mint minden ember számára, a szeretet, a megértés, az elfogadás a legfontosabb. Gyakori, hogy a szülő dühét már nem is a gyerek viselkedése, hanem saját tehetetlensége váltja ki. Kapkodni kezd, ideges lesz, s így saját hitelét rontja a gyermek előtt, aki az elutasítást, bizonytalanságot észelve még nyugtalanabb lesz és még kibírhatatlanabbul fog viselkedni. Fontos értékelni a hiperaktív gyermek eredetiségét, humorát, különlegességét, kreativitását, s számba venni a jó tulajdonságait.

Rendet kell biztosítanunk

Nem szabad elfelejteni, hogy a rendet nekünk, szülőknek kell kívülről biztosítanunk. Legjobb, ha ésszerű, belátható szabályrendszerrel segítjük a gyereket: kevés és egyszerű szabályból álljon, amely igazodnak a gyerek életkorához. Rövid, könnyen érthető és könnyen teljesíthető szabályokra van szükség.

Nevelési taktikák

Minél nagyobb a rendszeresség a hiperaktív gyermek életében, annál könnyebben kezelhető.

- A váratlan eseményekre időben fel kell készíteni, ugyanakkor a várakozást sem tűri jól.
- A hiperaktív gyerekre igazából csak a jutalmazással lehet hatni.
- Folyamatos és pontos visszajelzést kell adni a magatartásáról, a teljesítményéről – ne a viselkedését minősítsük, és sohasem öt magát!
- A kritikai megjegyzések számát a minimummra kell csökkenteni. Nevezzük meg konkrétan a helytelen cselekedetet, és ne úgy beszéljünk róla, mintha az a gyerek jellemének vagy személyiségének hibája lenne. Kerüljük az olyan kifejezéseket, mint durva, lusta, önző, felelőtlen stb., mert ezek a szavak címkeként ragadnak a gyerekre és önbeteljesítő jóslattá válnak.

Kellő odafigyeléssel, a pozitív tulajdonságaira figyelve, azokat kiemelve a sok dicséret a gyereken jó érzést vált ki, ezért ő is törekedni fog az elfogadhatóbb viselkedésre.

KÖNYVAJÁNLÓ:

Maya Rasker: Tartózkodási helye ismeretlen

A Tartózkodási helye ismeretlen egy egészen különleges, magával ragadó regény a szeretetről. Szól az igazságról és a hazugságról – e kettő jelentőségéről két ember között, akik szeretik egymást. Maya Rasker kortárs holland író nő a könyvében mindent kimond és mindent megkérdőjelez az őszinteségről, a hűségről, az elkötelezettségről, az anyaságról, úgy, ahogyan még nem láttuk leírva, és ahogyan nem illik leírni. Ajánljuk mindazoknak, akik nem félnek egy merőben új, más látásmód megismerésétől az élet legnagyobb kérdéseit illetően. Az igazság – hogy miért tűnik el a gyönyörű és titokzatos Raya Mira Salomon, miközben egy doboz cigarettáért szalad le – csak a végén derül ki, és még abban sem lehet biztos az olvasó, hogy ami kiderült, az valóban az igazság-e.

Noran Könyvkiadó, 2000 Ft



Gyűjtsunk be a tökfejek!

A Fesztivál szervezői a Hősök terére invitálnak mindenkit, aki szeretné átélni ezt a látványos és a Halloween hagyományához köthető rendezvényt, szeretne adakozni, vagy egyszerűen csak gyönyörködni az ezer fényben világító Hősök terében.



Amit tehet az este fényéért: készítse el élete legjobban sikerült töklámpását, jöjjön ki este 8 órára a Hősök terére, ahol a szervezők és a többi tökfارagó várja majd az újabb társakat. Ha a saját remekművéről készült fényképet feltölti a www.facebook.com/toklampasfesztival oldalra, ki fog derülni, vajon tényleg az Öné volt-e a legszebb, - és ha igen, 1 kg csoki a jutalma. Amit mindenképp hozzon magával: a remekbe faragott töklámpást és egy mécsest. Amit mindenképp vigyen el: a fesztivál végén saját töklámpását. Amit elvihet: egy sárga csekk, amivel a Látó-tér alapítványt támogathatja. Az eseményről és a legfontosabb tudnivalókról a www.facebook.com/toklampasfesztival vagy a www.toklampasfesztival.hu oldalon tájékozódhat. A Töklámas Fesztiválon idén négy látássérült gyermek számára gyűtenek adományokat tandem kerékpárra. Ők nem láthatják, mi látjuk. Vegyük észre!

Töklámpás Fesztivál – Helyszín: Hősök tere
Időpont: 2010. október 31., 20.00 -21.00 óra

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2010. október
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Nemecz-Novák Zsuzsanna • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII.,Akácfa u. 15.
Tel.: 461-6500/mellékalomások: I 17-41, 12-024, SMS-szám 20/257-50-40 • mozgasbanmagazin@bkv.hu
Megjelenik minden hónap végén • Kiadja a BKV Zrt. 1072 Bp.VII.,Akácfa u. 15. • ISSN 1786-1845
Nyomdai munkálatok: Gyomai Kner Nyomda Zrt. • Felelős vezető: Fazekas Péter • Tel.: 66/887-4000 • <http://www.gyomaikner.hu>

apróhirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

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

Tanfolyamok folyamatosan indulnak!
Tóth Zoltán Autóiskolában
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

ELADÓ esetleg bérbeadó Budán, a Margit hídnál 105 nm. 2,5 szobahallós polgári lakás! Ára: 23.990 m. Ft. Kisebb lakást beszámítok. Email: bujdosobalazs.p@postafio.hu Tel.: 06/70/2100553

ELADÓ Szerep (Hajdú-Bihar megye) határában 1,81 ha, 34,71 aranykorona szántó földfelület eladó. Irányár: 30 ezer Ft/aranykorona. Tel.: 06 20 459 8986

ELADÓ sürgősen Püspökladányban (a központtól 5 percre) a Szent László úton 80 nm-es családi ház. Csendes környék, aszfaltozott út, zöldövezet, teljes infrastruktúra. 7 millió Ft. Tel.: 06 20 459 8986

ELADÓ vagy budapesti lakásra cserélhető Hajdúbüszörmény belvárosában gázfűtéses felújított családi ház 16 M.Ft-ért. Email:bujdosobalazs.p@postafio.hu Tel.: 06/70/2100553

ELADÓ sürgősen Püspökladányban a Szent László u.-ban 80m2-es családi ház. Csendes környék, aszfaltozott út, zöld övezet, teljes infrastruktúra. A központtól 5 percre. Irányár: 7 millió Ft. Tel.: 06-20-459-8986

ELADÓ a XIX. kerületben Kispesten egy 345nm-es telken, 48nm-es fedett teraszos családi ház. Bolttípus pincével, mellékházakkal, rendezett kerttel. Ár: 20m Ft. Érd.: 06-70-236-2575

ELADÓ a XVIII. kerület Lakatos Lakótelepén, Kőbánya-Kispesttől (busszal 5 percre) egy I. emeleti, 62 m2-es, 1 + 2 fősobás, félig felújított, nagy erkélyes (10 m2), házközponti fűtéses, családi házaz övezetre néző lakás. A lakás előnye továbbá, hogy az éjszakai buszok 15 perccel később járnak. Ár: 12 M Ft. Érd: Gálszécsi Erika 24-288, 06(20)933-0014 telefonokon

ELADÓ Kispesten a XIX. kerületben 2,5 szobás, 62 nm-es felújított, tehermentes öröklakás tulajdonostól! A lakás műa. ablakos, redőnyös, szobák laminált parkettákkal, többi helyiség kőves, étkezőkonyhás, a nappali klímás. A loggia egy légtérbe van hozva a szobával. A lakáshoz tartozik szántó-tároló helyiség az emeleten, és pince. A lakás világos, parkos környezetben helyezkedik el, jó közlekedéssel, a Metró, EURO PARK, piac, iskolák, óvodák központjában van. Ár: 10,9 mFt. Várom érdeklődését a 06/20/23-66-895-ös telefonon, vagy a ljazjo@freemail.hu címen.

ELADÓ Kispesten a XIX. kerületben 2,5 szobás, 62 nm-es felújított, tehermentes öröklakás tulajdonostól! A lakás műa. ablakos, redőnyös, szobák laminált parkettákkal, többi helyiség kőves, étkezőkonyhás, a nappali klímás. A loggia egy légtérbe van hozva a szobával. A lakáshoz tartozik szántó-tároló helyiség az emeleten, és pince. A lakás világos, parkos környezetben helyezkedik el, jó közlekedéssel, a Metró, EURO PARK, piac, iskolák, óvodák központjában van. Ár: 10,9 mFt. Várom érdeklődését a 06/20/23-66-895-ös telefonon, vagy a ljazjo@freemail.hu címen.

ELADÓ vagy kiadó Margit híd budai oldalánál egy 2,5 szobahallós, 105 nm-es, III. emeleti lakás (lift nincs). Kisebb budait beszámítok. Ár: 23,99 millió Ft. Tel.:06-70/210-05-53 E-mail: bujdosobalazs.p@postafio.hu

ELADÓ vagy budapestre cserélnek HAJDÚBÜSZÖRMÉNY belvárosában felújított, gázfűtéses, kertes, garázsos (szeraknás), családi házat. Tel.:06-70/2100553 e-mail: bujdosobalazs.p@postafio.hu

ELADÓ Pesterzsébeten kiváló közlekedéssel a Határ úthoz és a Csamok-

hoz közel egy felújított, hőszigetelt, új nyílászárós, kétszintes, előkertes, garázsos 81 nm-es 2+2 fősobás, világos ikerházfél 252,5 nm-es leválasztott, különbejáratú gondozott telekkel. Egyéb tudnivalók: fűtés külön helyiségben lévő gázkazánal, az ablakok redőnyökkel, nassztós. Irányár: 23,9 m Ft. Érdeklődni lehet: +36 20/595-60-61

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

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

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

ELADNÁM VAGY BUDAPESTIRE CSERÉLNÉM pillisi (Bp.-től 40 km-re) ingatlanom. A telken lévő ház 40 nm-es, beosztása: szoba-konyha, fürdőszoba, terasz, pince. Víz villany, gáz van. A házhoz gazdasági épület is tartozik, nagy kerttel, sok gyümölcsfával. Ár: 4,2 millió. Minden megoldás érdekel. Tel.: 20/999-79-32

ELADÓ dupla telek (zártkert) Pilisén, a vasútállomáshoz közel. 464 nől/1600 nm. Irányár: 1,5 M Ft. Tel.: 20/495-76-64

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

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

ELADÓ vagy kiadó Margit híd budai oldalánál egy 2,5 szobahallós, 105 nm-es, III. emeleti lakás (lift nincs). Kisebb budait beszámítok. Ár: 23,99 millió Ft. Tel.:06-70/210-05-53 E-mail: bujdosobalazs.p@postafio.hu

ELADÓ vagy budapestre cserélnek HAJDÚBÜSZÖRMÉNY belvárosában felújított, gázfűtéses, kertes, garázsos (szeraknás), családi házat. Tel.:06-70/2100553 e-mail: bujdosobalazs.p@postafio.hu

ELADÓ Kistarcsa új építésű részén – Móráligetén – egy 2008-ban épült, 455 nm-es összközműves telken lévő,

ELADÓ Komló legszebb részén, völgyben, 72 nm-es 2 szobás, konyhás, családi ház 1141 nm-es telekkel, gyümölcsösökkel, kerttel. Az ingatlanhoz tartozik még nyárikonyha, melléképület. Víz, villany, gáz, csatorna, központi fűtésű faszénűztelész kazán, telefon, kábel tv bevezetve. Irányár: 7,5 millió Ft. Érd.: 06-20/595-60-61

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

ELADÓ Kispeszt Kossuth tér közelében 52 nm-es erkélyes, 1+2 fősobás, vízőrás lakás. Hőszigetelt ablakokkal, új radiátorokkal, sok beépített bútorral. Ir. ár: 10,5 Mf. Tel: 20/459-9183

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

ELADÓ a Mátra lábánál, Adácson frekvenciált helyen építési telek. Kiválóan telepített horgászó 5 percre. Ár.: 850 ezer Ft. Tel.: 20/496-90-84

ELADÓ XVII. kerület Nagyhangács utcában, 70 nm-es kertes lakóház., 1165 nm-es telken, cserépkályha fűtéssel, gáz a ház előtt. A kert gazdálkodási célra is alkalmas. Villany, víz, telefon bekötve. Irányár: 14. 500. 000 Ft Tel.: 30/593-40-65

ELADÓ a X. ker. Mádi utcában 2 szoba összkomfortos családi ház 72nm+20nm garzon 125 nől sarok telek bővíthető, gépészettel felújított. Ir. ár: 25,3 millió Ft. Tel.: 06-70/202-05-48

CSERÉLNÉM szolgálati 57 nm-es budapesti bérlakásomat kisebb szintén szolgálati bérlakásra megbeszélés alapján. Kizárólag határozatlan idejű jogviszonyok érdekelnek. Tel: +0670/459-2240

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

ELADÓ Kistarcsa új építésű részén – Móráligetén – egy 2008-ban épült, 455 nm-es összközműves telken lévő,

nettó 119 nm alapterületű, kétszintes, nappali plusz 2 és 2 fél szobás, gardrós, duplakomfortos ikerház fél. Ri-asztó és kandalló lehetőség kiépítve. Fűtés és meleg víz egyedi cirkóval. Műanyag nyílászárók, fa beltéri ajtók, az emeleti fürdőben sarokkád. A szobák burkolata laminált parketta, a többi fűtő helyiség járólapos, melyek padlófűtéssel is rendelkeznek. A földszinten egy WC kézműsával, 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. Gépköcsbeállási lehetőség. Tel.: +36-20/555-02-44

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

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

ALBÉRLET

KIADÓ Balatonboglár Központjában – vízpárt 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, teakonyhás napos önálló lakás gázkonvektoros fűtéssel, jutányos áron. Eladó házóra, villanyóra van! Jó közlekedés, 10 perc a Moszkva tér villamossal. Tel.: 06/30-501-62-23

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

KIADÓ őrbitlyáni 380 négyzetölees telek hasznosításra. Tel: 20/324-36-44

VEGYES

INGATLANCSERE úpești 2+félszobás átlagos állapotú panel lakást

(67nm) + balatoni iker faház felújított nyaralót (36nm + 14 nm-es) terasszal, vírágos és nemrég telepített gyümölcsökkel, budapesti, jó állapotú család háza cserének. Előny lenne egy külön bejáratú lakrész hozzá, de ha a beosztása jó, megoldható HASONLÓ ÉRTEKBE! Tel.: 1-461-6500/25248, vagy 06 30 621 0121, Mecseki Judit.

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

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

ELADÓ sürgősen Hajdúszoboszlón üdülési jog. Ár megegyezés szerint. Érd: 06-20-220-0-15

ELADÓ Suzuki Ignis-re komplett, osztott, hibátlan gyári üléshuzat (szürke) 15 000Ft, 1db 50kg-ig terhelhető, zárható tetőbox keresztartókkal 25 000Ft, 4db alufelni (4x100) 90%-os Dayton nyári gumikkal (kb. 20 000km-t futott);185x65 R14) + a komplett csavarjai és komplett kerékrő 70 000Ft. Eladó továbbá egy szakszervízben kiszereelt komplett Caesar autóriaszó ablakmodullal, 2db távirányítótval (ugrókód, indításgátló, rablásgátló, belsőtervédelem) 35 000 Ft, valamint 1db keveset használt Whirlpool hűtőládá (B energiaszós.) 45eFt. Érd.: tel.:20/443-7697 vagy oraveczgabor@pannonmail.hu címen (kérekre az eredeti méretű fotókat e-mail címre átküldöm).

ELADÓ 40 ezer Ft-ért sürgősen egy megkímélt állapotban lévő szobabútor, mely öt elemből áll, továbbá egy hozzátartozó asztal 15 ezer Ft, ágyműtatórtos szekrényke 10 ezer Ft és egy TV állvány 20 ezer Ft-ért. Eladó még két nagyon szép állapotú, meg-

kimélt fotel 20 000Ft/darabon. Tel: 06-20/459-9233

HITELEK!!!!

Jutalékmentes ügyintézés!
500 000FT ► 11 103FT ► 84 HÓNAPRA

Lakás, gépjármű, és jelzáloghitelek!

Ügyintézőket keresünk magas jutalékkal!

Tel: 20/520-66-12

20/520-66-13

BKV-S mobilról ingyen hívható!

www.hitel-city.hu

info@hitel-city.hu

ÁLLÁS-LEHETŐSÉG!

Mellékállás lehetőség, irodai üzletkötőket keresek magam mellé magas jutalékkal!

Tel.: 20/479-47-49

BKV-S számról ingyen hívható!

JÁRMŰ

ELADÓ Polski 126-os /fűzőld, jó állapotban/ lejáró műszakkal, sok alakkal- részsel. Ár megegyezés szerint. T.: 06-20-551-05-02

OKTATÁS

KERESKEDELMI KAMARA tanfolyamra jelentkezés – élelmiszer és vegyi áru, vendéglátó eladó, boltvezető, biztonsági őr. Részletfelfizetés lehetősége. Tel.: 06-20-9513-357

KEDVES OLVASÓINK!

Csak két hónap és itt a karácsony, a készülődést nem lehet elég korán elkezdeni. Mi is elkezdtünk anyagot gyűjteni karácsonyi különszámunkhoz, amelybe kérjük, küldjék be kedvenc adventi-, karácsonyi receptjeiket, valamint azokat a megható, vidám vagy éppen tanulságos történeteket, amelyek az elmúlt években a BKV járművein estek meg Önökkel – utazás közben az ünnepek alatt.

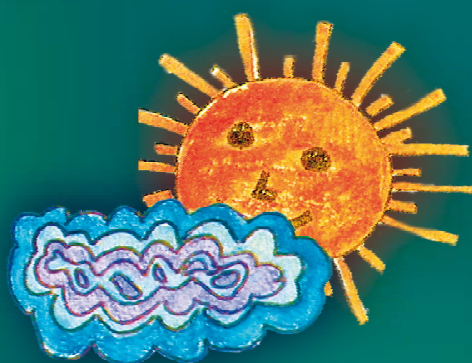
A beküldött finomságok a decemberi lapszám „Ünnepi asztal” című rovatában, a kis novellák pedig a „Karácsonykor a BKV-val” cím alatt jelennek majd meg.

E-mail cím: mozgasbanmagazin@bkv.hu

Levelezési cím: 1980 Bp., Akácfa utca 15. V.

/513-as szoba

ARTERIOGRÁF VIZSGÁLAT az érrelmeszesedés szűrővizsgálatára. A módszer segít az érrelmeszesedés korai felismerésében, mert az érrelhártyáról még a kóros működés előtt tájékoztat, így könnyebben megelőzhetőek a szív- és érrendszeri betegségek. Igénybe vehető: Budapest. VIII. Kerepesi út. 29./c kardiológiai szakrendelőben. Előzetes időpont előjegyzés: Telefon: 4616500/29435 m. A vizsgálat ára 6400 forint és az egészségpénztárak felé elszámolható. **A PROSZTATÁRÁK-SZÜRÉS** a PSA gyorsstesttel 2 csepp vérből történik. rákszűrés javasolt elsősorban: - 50 év feletti férfiaknál - derék – háti csontfájdalom esetén - vizelet problémák esetén A Budapest, VIII. Kerepesi út 29/c alatt lévő laboratóriumban a 461-6500/29172 melléken lehet jelentkezni. A PSA gyorsstest ár: 3.000. -Ft **PROTO PREVENT FOGLALKOZÁS-EGÉSZSÉGÜGYI KFT.**



A BKV Zrt.

RAJZPÁLYÁZATOT hirdet

„SZERETEM A BKV-T”

címmel általános iskolásoknak.

A pályázatra a címnek megfelelően olyan életképet, eseményt, helyzetet ábrázoló alkotásokat várunk, melyek a közösségi közlekedés szerepére, előnyeire hívják fel a figyelmet; bemutatják, hogy a közösségi közlekedés a mindennapjaink része.

Két korcsoportban lehet pályázni: 1-4. osztályosok és 5-8. osztályosok között.

A pályamunkák elkészítéséhez bármilyen rajzeszközt (grafit vagy színes ceruzát, zsírkrétát, filctollat, temperát stb.) és A/4-es vagy A/3-as méretű rajzlapot használhatsz. Egy pályázó legfeljebb három alkotást küldhet be.

Kérjük, minden rajz hátoldalára olvashatóan írd fel a nevedet, osztályodat, születési dátumodat. Az egyszerűbb kiértékelés érdekében lakcímed mellett szerepeljen e-mail cím és telefonszám is!

Mindkét korcsoportban 3-3 helyezettet jutalmazunk. A díjazottak értékes ajándécsomagot kapnak.

Az eredményhirdetésre és a díjak átadására novemberben kerül sor. A díjazottakat levélben és e-mailen értesítjük, illetve nevüket honlapunkon is megjelentetjük. A legszebbnek ítélt alkotásokat kiállítjuk a Földalatti Vasúti Múzeumban.

A beküldött rajzokat a BKV Zrt. kiadványaiban felhasználhatja.

A pályamunkák beérkezési határideje: **2010. október 29.**
Postacímünk: BKV Zrt. Marketingkommunikációs osztály
1980 Budapest, Akácfa u. 15. A borítékra írd rá: Rajzpályázat

**SZERETETTEL
VÁRJUK ALKOTÁSODAT!**



BUDAPEST

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

