



XL. ÉVFOLYAM

I. SZÁM

MOZGÁSBAN

A városmajori telepen jártunk

Bemutatjuk a „BKV hangját”

Fókuszban a Logisztikai Főosztály

Beszélgetés Kiricsi Karola szóvivővel

Utazni jó! Dr. Parragh Lászlóval

NEGYVEN ÉVE ALAKULT A BKV

A Stadionok és a Pillangó utcai állomáson elkészültek a metróliftek, melyeket utasaink tavaly december 19-én vettek birtokukba.

Mind a Stadionoknál, mind a Pillangó utcánál két-két Thyssen gyártmányú, egyenként 14 személy (1050 kg) vagy két kerekesszékes befogadására alkalmas lift épült. A Stadionoknál a Dózsa György úti kijáratnál, a Pillangó utcánál pedig az összekötő folyosónál találhatók a felvonók.

A most megépült metróliftek Budapest első ilyen jellegű felvonói.

METRÓBEJÁRÁS



LIFTTEL A FELSZÍNRE



A BKV Zrt. január 22-én rendhagyó metróbemutatót szervezett látás-sérült iskolások számára a Stadionok metrómegálló területén. A sajtónyilvánosság előtt zajlott bemutató célja az volt, hogy a gyermekek megismerkedhessenek a metróközlekedés sajátosságaival, illetve tapasztalati úton sajátíthassák el a biztonságos közlekedés szabályait. A prezentációt a BKV Zrt. metrószolgálati szakembere vezette, ő válaszolt a gyermekek kérdéseire, akik megismerhették a metrómegállót, a vakok és látássérültek számára kialakított, a padlóba mart vakvezető sávot, a metrókocsi belsejét, sőt lehetőségük volt kipróbálni a vezetőülést és a vezetőfülke műszerét is egy, az állomáson álló szerelvényen.

ELSTARTOLT A BAMAKO-RALLY



2008. január 12-én rajtolt el Budapestről a végül terrorfenyegetettség miatt lefújtt Dakar Rally fapados verziójaként számon tartott Budapest-Bamako Rally. Az Alfa busz, a Volvo és a BKV együttműködésében indult útnak a verseny kihívásainak megfelelően gyártott, kék-szürke színekre festett, professzionális navigációs rendszerrel, speciális informatikai és kommunikációs infrastruktúrával kibővített jármű. A 150 indulóból 38 szerepel a versenykategóriában, ezekkel szemben kell megküzdenie a 12 méter hosszú, 3,7 méter magas és 2,55 méter széles, mintegy 15 tonna súlyú Volvo Alfa Regio típusú autóbussznak. Képünk az indulás előtti pillanatokban készült, amikor Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes útnak indította a tizenöt fős csapatot. A január 28-án (lapzártánk után) lezárult versenyről és a busz-teszt legjobb pillanatairól lapunk következő számában olvashatnak összeállítást.

19 éve dolgozik a BKV-nál, de szemmel láthatóan ma is ugyanolyan lelkesedéssel kezd neki a munkának, mint egykor a metrónál, a műszaki üzemeltetésnél. Takács Péter saját bevallása szerint hisz abban, hogy a gondos, lelkiismeretes munka a cég egészére jó hatással van, és hogy mindig van valami, amit még jobbá lehet tenni.

AKI A BESZERZÉSÉRT FELELŐS

Takács Péter, a Logisztikai Főosztály vezetője

A részleg neve nem is árulja el, hogy mennyire fontos területek tartoznak ide. Hogyan épül fel a Logisztikai Főosztály?

– A Műszaki Igazgatóság alá tartozunk, legfontosabb feladataink a társaság közbeszerzési, valamint egyéb versenyeztetési tevékenységének elvégzése, az anyagellátási folyamatok hatékony biztosítása, termékek raktározása, készletgazdálkodási feladatok ellátása, a társaság belső logisztikai járműpark flotamenedzsmenti és szállítási feladatainak ellátása. Ez így első hallásra nagyon hivatalosan hangzik, de összefoglalva az a lényege, hogy a Logisztikai Főosztály alá tartozik minden, ami a szállítással, anyagbeszerzéssel, szerződésekkel kapcsolatos. A legfontosabb, hogy a szükséges anyagok időben, pontosan, a megfelelő helyre a legkedvezőbb áron jussanak el. A centralizációnak köszönhetően most már egy helyen van a szállítás, a beszerzés és az anyagáramlás. Fontos feladat volt, hogy a belső szállítás, fuvarozás is központosított legyen, vagyis a flottát valóban arra a feladatra használják, amire való: szigorúan csak a szállításra. Az egyik első lépés volt, hogy felülvizsgáltuk a gépjárműparkot és a vizsgálat után 60 autót el isadtunk, amiből azonnal lett egy 25 milliós megtakarításunk. Egész egyszerűen hatékonyabbá kell tenni a flottát, ne menjen ki egy kisbusz, vagy furgon úgy, hogy csak egy, vagy két ember vezeti, és ez fordítva is így kell hogy legyen.

Mennyi idő, amíg közelíthet a tökéleteshez ez a rendszer?

– Jó kérdés, talán 1-3 év alatt lezajlik ez az átalakítás, de ez végső soron majd vezérigazgatói döntés lesz, hogy teljesen lecseréljük a flottát, vagy megbízunk egy flotamenedzs-



ment céget, vagy fokozatosan cseréljük le az autókat. De vegyünk egy másik példát: azon is dolgozunk, hogy a 37 raktárunkból 20-at használjunk, ami hatalmas rezsiköltség-megtakarítást jelent a cégnek. Itt is az a lényeg, hogyan lesz minél hatékonyabb és takarékosabb a karbantartás és az üzemeltetés. Korábban túl nagy volt az apparátus, arra hitelt kellett felvenni, hogy fenntartsák és működtessék a készleteket és a raktárat. Most ez megszűnt, de az is hozzátartozik az igazsághoz, hogy a centralizációnak köszönhetően, vagy éppen emiatt rugalmatlanabb, vagy néhány esetben nehezebb lett az ügyintézés. Mindent előre kell jelezni, megfelelően

dokumentálni, és ezt az emberek sok esetben nyűgnek érzik, és sok kifogást emelnek. Ezzel együtt kell élni, mégha ez néha népszerűtlen is. Ez a feladat egyfajta embertípust, egyfajta felfogást igényel és én ennek megfelelően igyekszem dolgozni.

Mióta vezet a főosztályt?

– 2007. augusztus elseje óta, de már hat éve ezen a területen dolgozom. Amikor kineveztek, a legfontosabb feladatom az új működési rend kialakítása volt, a centralizált beszerzés megvalósítása. Elkerülhetetlen volt, hogy a főosztályon megvalósuló munkafolyamato-

folytatás a 6. oldalon

MOZGÁSBAN MAGAZIN tartalom

Aki a beszerzésért felelős	3
Negyven éve alakult a BKV	4
Egy baleset anatómiája	6
Városmajor	7
A villamos is aluszik	8
Berta Lotty csütörtököt mond	8
Egy lépcsőfokkal feljebb	9
„A felszíni közösségi közlekedés híve vagyok”	12

Ismerősei is meglepődnek	13
Politika, BKV, főváros és tenisz	14
Elment egy legenda	15
Ép testben ép lélek	16
Jelentés szilveszteri munkavégzésről	16
Rejtvény	17
A hónap képe	19

ÜLÉSEZETT A BKV ZRT. IGAZGATÓSÁGA

Az igazgatóság január 15-i ülésén egybekel mellett beszámolót hallgatott meg a Társaság év végi és év eleji gazdasági és pénzügyi helyzetéről, illetve elfogadta a viteldíjemelést végrehajtásáról szóló tájékoztatót, valamint javaslatot tettek az első félévi munkatervre is.



CSALÁDTÁMOGATÁSI VÁLTOZÁS

A 2007. évi CXLI. törvény alapján társaságunknál is megszűnik a családtámogatási kifizetőhely - családi pótlék, anyasági támogatás, gyermekgondozási segély. Ez alapján az alkalmazásban álló munkatársaink 2008. január, február hónapra járó fizetésükkel együtt kapják meg ezeket az ellátásokat. Ezt követően a Magyar Államkincstár lakóterületileg illetékes igazgatóságánál történik a folyósítás. Erről valamennyi érintett írásos értesítést fog kapni a BKV Zrt. Társadalombiztosítási elszámolási csoportjától. A szabályozás alapján 2008. január 1-jétől újabb igényt az ellátásokra már csak a Kincstár Regionális Igazgatóságainál lehet bejelenteni.



ULTI VERSENY - 2008. február 9-én, 8:00 órakor a Kőbányai Trolibuszgarázsban (Budapest, X. Zách utca 5-7.) ulti verseny kerül megrendezésre. A verseny az ULTI - könyv szabályai szerint zajlik, a nevezési díj 1250 Ft, amely a helyszínen fizetendő. Az első helyezett a nevezési díjből befolyt összeg 30%-át, valamint kupát, érmet és oklevelet kap. A második helyezett a nevezési díjből befolyt összeg 20, a két harmadik helyezett pedig 10-10 %-át, illetve érmet és oklevelet vehetnek át. Jelentkezés és információ: Bodnár Gyula (06-20/59-52-618). A szervezők minden érdeklődőt szeretettel várnak.



VÁRJUK AZOK JELENTKÉSEIT,

akik a kezdetektől BKV-dolgozók, tehát 1968. január elején léptek be a vállalathoz. Jelentkezni a belso.kommunikacio@bkv.hu e-mail címen, illetve a 111-84-es melléken lehet.

Társaságunk ezúton mond köszönetet a jegy- és bérletpénztárakban dolgozó kollégáinak, hogy az elmúlt év végén jelentkező forgalomnövekedést türelemmel és nagyfokú szakmai hozzáértéssel kezelték. A pénztárakban szolgálatot teljesítő munkatársak tapasztalata, precizitása és kedvese nagymértékben hozzájárul cégünk kedvező megítéléséhez. Ezért különösen fontos, hogy azokban az időszakokban, amikor a sorban állás egyébként is próbára teszi utasaink türelmét, a frontvonalban dolgozó kollégák szakmai és emberi hozzáértésükkel mindent megtegyenek a zökkenőmentes kiszolgálásért.

NEGYVEN ÉVE

1949 után, amikor a proletárdiktatúra nevében elkövetett központosítás oly méreteket öltött, hogy lassan már ahhoz is a kommunista párt engedélye kellett, hogy az emberek levegőt vegyenek, azért akadtak váratlan fordulatok is. Például, afféle „kivétel erősíti a szabályt”-alapon az egyik legnagyobb hazai céget, a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaságot nemhogy még jobban centralizták volna, hanem épp ellenkezőleg, darabokra szedték. Így az addigi, egységes fővárosi közösségi közlekedési társaság több, önálló vállalatra szakadt szét.

Noha hamar bebizonyosodott, hogy a „bonítás” sokkal inkább ártott, mint használt volna a fővárosnak, a széttagoltság majd' húsz évig tartott.

De miért volt ez baj?

Először is, az önállóvá vált közösségi közlekedési cégek egyáltalán nem voltak rugalmas és hatékony társaságok, hanem ugyanolyan merev és bürokratikus vállalatpolitikát folytattak, mint bármelyik más üzem az országban. Ráadásul akkor is a saját érdekeiket igyekeztek érvényesíteni, még, ha az ellentmondott mindenféle logikának, nem

tán számtalan jegy- és bérletfajta létezett, ám mindegyik csak egy-egy adott járműfélére volt érvényes: például hiába közlekedett teljesen azonos vonalon egy trolis és egy autóbusz, különböző jegyekkel lehetett utazni rajtuk, és bár létezett átszálló jegy, az nem fordulhatott elő, hogy mondjuk a villamosról átszállhassunk a buszra. De mindez csak a jéghegy csúcsa volt! A társaságok információs csatornáikat, forgalomirányítási rendszereiket is külön-külön működtették, ami a forgalomelterelésnél jócskán éreztette hatását, az pedig szóba se jöhetett, hogy egy meghibásodott villamos helyébe pótlóbusz lépjen.



egyezett a másik, harmadik közlekedési cég érdekeivel, sőt sokszor homlokegyenest mást jelentett. Jellemzővé vált a rivalizálás, mindez azonban úgy, hogy a utazási körülmények igen alacsony színvonalon álltak. Mindennek természetesen az utasok látták a kárát. A tarifarendszer rendezetlensége foly-

Az egyre tarthatatlanabb állapoton némi képp javított az 1966-ban bevezetett tarifareform, de ez még csak az „előszele” volt annak, hogy létrejöjjön egy egységes fővárosi nagy közlekedési társaság. Noha „fű alatt” folytak előkészületek, konkrét lépésekre csak 1967-ben került sor. Elsőként az addig

ALAKULT A BKV

sztintén önálló vállalként működő javító főműhelyeket olvasztották az „anyavállalatokba”, de közvetlenül ezután arról is döntés született, hogy azt a négy vállalatot (Fővárosi Villamos Vasút, Fővárosi Autóbuszüzem, Budapesti Helyi Érdekű Vasút, Fővárosi Hajózási Vállalat), mely Budapest közösségi közlekedésének legnagyobb részét látja el, egy nagy társaságba olvasztják.

Budapest Főváros Tanácsának Végrehajtó Bizottsága 1967. július 5-i ülésén hozta meg határozatát, a változtatás céljait pedig a következőkben fogalmazta meg: közlekedés-fejlesztés egységes elvek és célkitűzések szerint; központosított forgalomirányító és –ellenőrző szervezet létrehozása a forgalom eredményesebb lebonyolítása végett; korszerűbb és ütőképesebb műszaki teljesítőképesség megteremtése a járművek üzem-bentartása, a pálya, az áramellátás és az alkatrészgyártás területén; hatékonyabb és koordináltabb beruházási politika érvényesítése a vállalati fejlesztési alapok felhasználásával; a nagy anyagkészletekkel való gazdálkodás és beszerzés központosítása; az egységes vállalati pénz- és eszközgazdálkodás megvalósítása; a vezetés színvonalának emelése, az irányítás hatékonyságának javítása, a dolgozók egységes szemléletének kialakítása és szakmai nevelése.

Igaz, hogy a határozat nyelvezete magán viseli a jellegzetes „korspecifikus” vonásokat, s ez néha értelemszerű nehézségekhez is vezet – vajon milyen az „ütőképesebb teljesítőképesség”? –, de látni azt is, hogy igen erős kritikával illeti mindazt, ami 1949 és 1967 között történt. Természetesen nem esik szó az elődről, a Beszkről, mégis a sorok közt bizonyos újjászülési szándékot fedezhetünk fel. Persze, „szocialista kereteken” belül, ám az akkor meginduló új gazdasági mechanizmus jegyében.

Hogy mindez mennyire volt sürgős, jól bizonyítja, hogy alig telt el néhány hónap a határozat megszületése után, máris egy újabb – immár konkrét és mindent eldöntő – tanácsi végzés született, s ezzel

névlegesen is létrejött

a Budapesti Közlekedési Vállalat, azaz a BKV. Az illetékesek 1967. október 11-én hozták meg azt a 427 és 428/1967. számon „megörökített” határozatukat, melyben a BKV név mellett az is szerepelt, hogy az 1968. január 1-jével alakul meg a „kiemelt kategóriájú” társaság. Az elsődleges célok pedig a következők voltak: szüntesse meg az egyes ága-



zatok közötti, mikrocentrikus (sic!) érdekeket szem előtt tartó versenyt; az azonos tevékenységek összevonásával hatékonyabb üzemet hozzon létre; a közös menetrendek készítését és a forgalom irányítását megfelelő hatáskörrel rendelkező egyközpontos szervezettel bonyolítsa le; a villamosvasút és a helyiérdekű vasút pálya-felsővezeték- és áramátalakítási szolgálatait egyesítve, azok működésének eredményességét lényegesen mozgósítsa elő; a beruházásoknál és a műszaki fejlesztésnél érvényesítsen egységes szemléletet; a vezetési és irányítási munka színvonalát mindenütt emelje, vagyis gyakorlatilag a főváros közösségi közlekedését kellett teljesen új alapokra helyezni, igen rövid idő alatt, ráadásul úgy, hogy „a napi forgalmat zavarmentesen és fennakadás nélkül bonyolítsák le, nehogy az utazóközönségnek az átszervezésből hátránya származzék”.

Mindez persze nem volt zökkenőmentes. Az akkor huszonötezer dolgozót foglalkoztató óriás kezdetben igencsak érezte az ágazatok gyermekbetegségeit, az elkülönülést, a „versenyszellemet”. Noha a cég vezetési struktúrája jelentősen átalakult, ésszerűbb lett, a névadáson kívül semmi olyan érdemi változás nem történt 1968. január 1-én, ami az infrastruktúrát, a járműparkot és a munkavégzés körülményeit pozitívabb irányba terel-

te volna. Például az a trolibuszvezető, akinek 1967. december 31-én még az FVV volt munkáltatója, másnap BKV-alkalmazottként ugyanolyan járműbe ült, ugyanabban az öltözében tisztálkodott.

Ám ne feledjük, 1968-at írtunk. Noha a új gazdasági mechanizmus lázában égett ország (no és a Táncdalfesztiváléban) mindez nem jelentette azt, hogy ne lett volna továbbra is minden kulcs a Magyar Szocialista Munkáspárt kezében. Vagyis, ha „odafent” úgy akarták, akkor bőségesen csordogálhatott „a tej és a méz”. És mivel a BKV eredményes működése komoly politikai kérdéssé vált – nyilvánítottatt: a budapesti közlekedés teljesítménye és színvonala a lakosság közhangulatát és életszínvonalát emelő tényező –, nem volt akadálya, hogy az elkövetkező tízenöt évben olyan mérvű fejlesztések történjenek, melyekről ma már álmodni sem lehet.

Mielőtt azonban könnyes nosztalgiába kezdenénk, s ábrándozva emlegetnénk, hogy bezzeg akkoriban milyen jól alakultak a dolgok, pillanatra se feledjük: a „szocialista nagyvállalat” BKV-t állami pénzekből tartották fenn – úgy pedig nem volt nehéz. Nehéz csak csak később lett, amikor a nyolcvanas évek közepén – épp a felelőtlen állami gazdálkodás miatt, gyakorlatilag csődbe jutott az ország.

AKI A BESZERZÉSÉRT FELELŐS

folytatás a 3. oldalról

kat feltérképezzük, és ahol lehet, egyszerűsítsük, ésszerűsítsük. A BKV jó pozícióban van a piacon, hiszen nagy és „jól fizető” (határidőre teljesítő) megrendelő, ezért is fontos, hogy egyben, nagy tételben, közvetlenül a gyártótól rendeljünk, mert így a leggazdaságosabb. Mi egy kapocs vagyunk a megrendelő és a szállító között, ezért nagyon fontos a pozitív visszajelzés minden szereplőtől, az, hogy mindannyian elégedettek legyenek.

Megközelítőleg hány céggel álltok kapcsolatban?

– Közel 2000 céggel, kb. 1000 élő szerződésünk van, és évi több százezer beszerzést bonyolítunk le. A munkánkat nagyon segíti az e-beszerzés, ami egy hihetetlenül hatékony eszköz a legolcsóbb és legmegfelelőbb beszállító, vagy partner kiválasztáshoz. Itt több cég licitálhat egymásra az interneten, de csak mi látjuk az összes ajánlatot, a partnerek nem tudják, ki mennyit ígért, csak a legalacsonyabb árról kapnak információt. Az, hogy te most itt jegyzetelsz egy füzetbe, az is egy, nagy tételben lebonyolított irodaszer-beszerzésnek köszönhető, amit negyed-évenként hajtunk végre. De ugyanez érvényes a műszaki tételekre is, csak azokat más gyakorisággal rendeljük meg. A beszerzésnél nagyon fontosak a minőségbiztosítási szempontok és a kedvező ár, de ezt a kettőt nem egyszerű összehangba hozni. Hatalmas tapasztalat, rutin és némi ravaszság is kell néha ahhoz, hogy megtaláljuk a cég számára legelőnyösebb beszállítót, terméket, vagy szolgáltatást. Mindig meg kell keresni a legkedvezőbb feltételeket, ez a legfontosabb szempont.

Mi kell ahhoz, hogy valaki megállja a helyét a főosztályon?

– Pontosság, precizitás és munka-állóképesség. Ha itt valami nem stimmel, azt nem csak itt, hanem nagyon sok más helyen is megérzik a kollégák, ezt a luxust pedig nem engedhetjük meg magunknak.

-gm-

KVÍZJÁTÉK

Jean Michel Jarre játékkunkban, kissé trükkösek voltunk, mivel a zeneszerző kétszer, 1993-ban és 1997-ben is járt hazánkban. Természetesen mindkét választ elfogadtuk. A CD+DVD-t *Buzási Vendel* (Budapest, Kassák Lajos u.) olvasónk nyerte, gratulálunk. Nyereményét szerkesztőségünkben veheti át.

Most, ha lehet, még csalafintabb kérdést teszünk fel.
Figyelem!

Az alábbiak közül melyik NEM Kosztolányi Dezső verse?

- a - Hajnali részegség
- b - Üzenet a palackban
- c - Halotti beszéd

A helyes megfejtők között három darab *Kosztolányival* a villamoson című kötetet sorsolunk ki, amit ötven korabeli fotóval illusztráltak. Beküldési határidő: 2008. február 15. Válaszaikat a magazin címeire várjuk Kosztolányi jelígre.

Jó játékot!



EGY BALESET ANATÓMIÁJA

Szomorú évfordulóra emlékeztek január 11-én a városmajori fogaskerekű végállomáson. 1987-ben ezen a napon ütközött össze frontálisan két fogaskerekű; a baleset során mindkét jármű vezetője életét vesztette. Mementóként a bejárat mellett emléktáblát állítottak, ami rézbe metszve őrizi az áldozatok emlékét, és - ahogy az emléktábla avatásán Somodi László közlekedési vezérigazgató-helyettes elmondta - a közlekedés biztonságának fontosságára is figyelmeztet.

A végzetes januári napot Gróh László, akkori üzemvezető idézte fel. Cudar idő járt, a behavazott hegyoldalon a csikorgó hideg mellett ráadásul viharos szél is tombolt. A hegyről völgyemenetben közlekedő vonat vezetője - Czípót Istvánné az elfagyott fékek miatt egyszerűen elvesztette az uralmát a jármű felett. Ahogy később a győri műszaki főiskola klímakamrájában rekonstruálták a történeteket, kiderült, hogy a fékpofa és a fékdob között vékony jég réteg keletkezett, és ebből a látványos apróságból bontakozott ki a későbbi katasztrófa. A járművezető, ekkor

még megpróbálkozott a továbbcsúszó villamosokon alkalmazott utolsó lehetőséggel, a kontrázással, ám ez, ebben az esetben tragikus döntésnek bizonyult. Az ellenáram darabokra szaggatta a rutschkuplungot, és ettől kezdve a fogaskerekű, a lejtőnek döntve mind a negyven tonnáját - elszabadult. Eközben odalentről Nok Péter, az egyre gyorsuló ütemben közeledő vészélyről mit sem sejtve, hegymenetben haladt felfelé. Mire az információk beérkeztek már késő volt, a váltók egyenesben álltak, a lehetséges kitérőkön pedig az ott tárolt szerelvények foglalták el a helyet. A baleset elkerülhetetlenné vált; a szerelvények este negyed kilenckor, az Erdei Iskola és az Orgonás megálló közötti kanyarban találkoztak. Az ütközés olyan nagy erejű volt, hogy a felfelé közlekedő szerelvény a vágányról lerepülve a kitérőben tárolt vonatot is összetörte, a lefelé vágózó pedig beérkezve a végállomásra, egy kivételével az összes fogaskerekűt használhatatlanná tette. A helyreállítás több mint két hónapot vett igénybe, és okulva a borzalomból, a fékdobokat azóta melegítik.

kb



Somodi László és Gróh László az emléktábla avatásán

Ha eltekintünk a hajóktól, a fogaskerekűt a legrégebbi, gépesített fővárosi közönségi közlekedési eszköznek tekinthetjük. Pályájának Svábhegyig tartó, első szakaszát 1874-ben adták át, telephelyét pedig a városmajori Ecce Homo réten építették fel, és a mai napig itt van a bázisa. Az eltelt 134 év alatt természetesen rengeteg változás történt: 1890-ben hosszabbították meg a pályát a Széchenyi-hegyig, de 1910-ig csak a nyári időszakban (április 15-től október 15-ig) közlekedett. 1917-ben még kocsiosztályokat is bevezettek. A leglényegesebb változás az azóta azután került sor, amikor a vasút fővárosi tulajdonba került (1926.), üzemeltetésével pedig a BSKRT-ot bízták meg, ekkor megkezdődött a fogaskerekű villamosítása, az átalakított vasutat 1929. július 2-án adták át. Az akkor forgalomba állított – még sárga – Ganz járművek negyvennégy évig szolgáltak, ekkor kerültek Budapestre a ma is közlekedő, piros színű, osztrák Simering Graz Pauker szerelvények, melyek a teljes pályafelújítás után indultak útjukra 1973. augusztus 20-án.



VÁROSMAJOR

Jelenleg is ezek a vonatok közlekednek, összesen hét (motor+pótkocsi) szerelvény van belőlük, és többségük – mivel 2004-ben megkezdődött teljes körű rekonstrukciójuk – kőszöni, jól van.

– A rekonstrukció folyamatos, három szerelvény még hátravan – mondja Jenei Sándor üzemvezető, akitől azt is megtudjuk, hogy az ún. J2-es értéknövelő felújítás során a járművek új váz- és padlószerkezetet kapnak, belső kialakításuk is megváltozik. Például az addigi kemény, műanyagüléseket, kárpitozott, puha alkalmatlanságok váltják fel. – Emlékszem,

hogy nem sokkal azután, hogy az első, felújított szerelvény forgalomba állt, észrevettem egy nénit, aki ugyan kényelmesen felszállhatott volna az induló vonatra, mégis a peronon maradt. Megkérdeztem tőle, miért nem ment el, mire annyit mondott: „Azért fiacskám, mert a szép, új pullmant várom!” – meséli mosolyogva az üzemvezető.

A tavalyi átszervezés során a fogast (és a Siklót) üzemeltető Hegyi és Kötélpálya Üzemek forgalmi tevékenysége a Budai Forgalmi Szakszolgálat részévé vált, a városmajori (és budavári) telephely pedig immár Hegyi és Kötélpálya Üzem néven a II. Villamos Szakszolgálathoz. – Mindez nem akasztotta meg az itt folyó munkát, nem volt szükség létszámleépítésre, ami persze nem csoda, hiszen így is igen kevesen vagyunk, az állomány számomra egyértelműen három fő. A nagy felújítások mellett természetesen a napi és heti vizsgálatok, valamint a kis- és középsúlyú javítások is folyamatosan zajlanak a telepen – mondja Jenei Sándor, de hozzáteszi: azzal, hogy tavaly új tolopadot kapott az üzem, jelentősen javultak a munkavégzés feltételei, „elődjé” ugyanis a húszas évek óta szolgált a Városmajorban. Ha valaki nem tudná, a tolopad az a nagyméretű szerkezet, mellyel a járművek mozgatása történik a telepen belül.

Télen persze sokkal jobban kell figyelni a fogas üzemű dolgozóinak is. A havazás pluszmunkát jelent a számukra, hiszen nemcsak a folyamatos hóeltakarításról van szó. A járművekkel ún. léptetést kell végrehajtani, ami azt jelenti, hogy a kocsikat arra az időre kivonják a forgalomból, míg leolvasztják róluk a havat, s csak ezután közlekedhetnek újra. Természetesen úgy, hogy menetkimaradás nem fordulhat elő. De ennél is nagyobb gondot okozhat az ónos eső. – Ilyenkor glicerines anyaggal kell a felsővezetéknek kennünk az elfagyás ellen, amit speciális, lóréra szerelt berendezéssel végzünk a vonal teljes hosszán. Sajnos, ez a megoldás csak ideig-óráig nyújt védelmet, mivel az eső elég hamar lemossa a glicerint. Ilyenkor meg kell ismételtetni a műveletet – mondja az üzemvezető, aki bízik abban, hogy a tél további részében sem lesznek nagyobb gondjaik, mint eddig voltak.

It



Kiváltságos, boldog ember vagyok, csak akkor kell elmennem otthonról, ha én akarom, és mindezt azért szögezem le egy tömegközlekedésről szóló értekezés első bekezdésében, mert helyzetemből adódóan egészen másképp látom a helyzetet, mint azok, akik a napi rutin keretében reggel megszívják magukat a munkába menet, majd visszafelé megint rossz oldalán állnak a civilizációnak.

Nem érdekel a csúcsforgalom, mert kikerülök, nem érint a négyes metró, mert tizenegy éve nem jártam Budapest alatt.

Az egész dolog akkor lett elrontva, amikor az állam (kormányzat, önkormányzat, király?) eldöntötte, hogy tömegeket utaztat, kivéve ezzel az emberek kezéből a közlekedés felelősségét és problémáját, villamos sínekre fektetett, lóvasutat üzemeltetett, tehát elérhetővé, méghozzá rendszeresen és szerve-

Ha konflis lenne, Kőbányán csak a kőbányaiak vállalnának munkát.

A helyzet hathatós tüneti kezeléséhez is vissza kellene forgatni a történelem kockáját, márpedig tudjuk, a magyar ember 3 százalékos emelkedést még stagnálásnak érez, az alatt pedig minden hanyatlás, mit szólna tehát ahhoz, ha kereken megmondaná neki az állam-király-önkormányzat: a buszjegy ezerkétszáz forintba kerül, mert ennyi az ára.

Mennének ostromolni az Akácfa utcát.

Nyomott áron márpedig csak nyomott tömegközlekedést lehet üzemeltetni, olyan nincs, hogy nekem jár a busz megálló a konyhámba, és a villamos meg álljon le, ha lefeszem, mert a budapesti tömegközlekedés könyöradamány a polgároknak, Róbert bácsi konyhájában pedig nincs kaviár, és nem is szokás cseszegetni a szakácsot, ha mócsingos a hús.

Para-Kovács Imre

A VILLAMOS IS ALUSZIK

zetten elérhetővé tette azokat a távoli célokat, melyekről addig nem is álmódott a polgár, hogy szóba jöhetnének munkahelyként, lakásként, mindennapi bejárásra kijelölt területeként.

Jelezném tehát, hogy a dolog véglegesen és visszavonhatatlanul el van baltázva, megoldás nincs, csak folyamatos kármentés, úszunk az árral, előre menekülünk, újabb kiséreltekkel újabb bajokat idézünk elő, aztán reménykedünk benne, hogy meghalunk, mielőtt kiderülne.

Én azzal töltöttem életem jelentős részét, hogy megteremtsem a feltételeket a tömegközlekedés/közlekedés kiiktatásához, és részben nyertem a dolgon, részben természetesen vesztem. A lényeg, hogy szembesültem a problémával, és megoldásokat kerestem, kompromisszumokat kötöttem, gondolkodtam, aztán döntéseket hoztam, tehát egy pillanatig sem vártam kívülről a segítséget, nem gondoltam, hogy valakinek kötelessége gondoskodni az én kényelmes szállításomról, mert egyáltalán nem az.

A valóság pedig szörnyű: erre a városra mindig is az lesz kiírva, hogy Budapest, és nincs isten, nincs politikus, aki ezen változtatni tudna. Persze tudom, a nyafogás és panaszkodás már majdnem cselekvés, már majdnem olyan, mintha tettünk volna valamit, de a majdnem esetünkben semmi, egy gyermek hazugság.

Felnőni természetesen nem kötelező, de iskolába akkor sem visz el minket senki. A fontos, indulni kell gyalog.

Berta Lotty villamos-vezetőné titkos kalandjai

BERTA LOTTY CSÜTÖRTÖKÖT MOND

Csütörtök van. A csütörtök semmilyen. Sem a hét eleje, sem a hét vége. A csütörtököt sem utálni, sem szeretni nem lehet. A hétfő. Azt lehet utálni, mert újra itt a munka. De a csütörtök? Nem szeretnék sem meghalni, sem megszületni csütörtökön. A csütörtök mögött a péntek reménye, mindenki csak a nap végére vár. A poros utcák, az üres villamoskocsik dobogása is csak a nap végét várja. Az álmos villamosvezető, aki az utolsó korty kávéját issza, várja a megváltó pénzt, ami bearanyozza még a reggeli felkelést is, és olyan örömmel tölti el, amitől az ember szeme viszketni kezd.

A sok-sok különböző embernek, megannyi munkavállalónak, és kedves polgártársnak mind-mind megvan a maguk csütörtöke. A maguk mumusa. A reggeli kávéfőző hangja is panaszosan száll az üres utcákon minden csütörtökön.

Lotty ezen a reggelen hajnali három órakor kelt, hogy négy órakor el tudja kezdeni műszakját a kocsiszínben. Mindenki furcsállta, hogy inkább villamost szeretne vezetni, de őt ez nem érdekelte. Villamosvezető családjából származott, ükapja a lóvasúton kezdte. Ott volt az első budapesti villamos elindulásánál, hetykén ült a bakon. Nem is tudom, hogy a lóvasútnak van-e bakja, de mindenesetre igaz, ott volt. Ezt fény-

képek is igazolják. Utána nagypapja is a villamost választotta, s mivel szüleinek nem született fiúgyermek, önként választotta pályafutásának csúcspontját a villamost. Szerette ezt a furcsa sárga szörnyeteket, mely úgy beleszólt a hétköznapi mindennapokba. Még álmában is villamosról álmódott, az is lehet, hogy csöngetett is egy picit. A reggeli kávé villamosos bögréből itta, villamosos fésűvel fésülködött. Csúfolták is, hogy egy villamos lesz a férje, mivel nem tudták mire vélni barátai ezt a már-már beteges vonzódást. Nem csalás, nem ámtás a szeretet, szeretet marad minden irányban. Jelei felismerhetők mindenben. Erősebb a szívdobogás, mint máskor. Az erek megfeszülése a fejben, a dobhártya lüktetése, szapora légzés. Ettől a kellemes eufóriától minden nap boldogabb lett, és minden sokkal könnyebb.

De a mai nap valahogy más volt, mint a többi. Reggel kedvetlenül kelt, nem ízlett a kávé a villamosos bögréből, inkább teát ivott. A fésű fogai kitörték, és ez úgy felbosszantotta, hogy a kukában landolt. Pedig igen szerette ezt a fésűt. Minden egész eltörtött, nem lelte örömét a felkelésben. Csütörtök volt. És a nap történései megváltoztatták eddigi életét...

(A folytatás a magazin következő számában olvasható.)

Épp egy éve kérték fel a jogász végzettségű, akkor még a Fővinformnál dolgozó **Kiricsi Karolát**, hogy legyen társaságunk sajtószóvivője. A megbízás hátterében a BKV kommunikációs stratégiájának megújítása állt, hiszen eddig nem volt ilyen pozíció a cégnél. Kiricsi Karola kinevezése után a szemléletmód megváltozásában, a naprakészségben és a nyitottságban látta a hatékony munka zálogát, illetve abban, hogy a BKV markánsabban képviselje a környezetvédő társaság imázsát. Sikert-e egy év alatt megvalósítani ezeknek az elvárásoknak, milyen tennivalók vannak még? Erről kérdeztük a sajtószóvivőt.

EGY LÉPCSŐFOKKAL FELJEBB

Beszélgetés Kiricsi Karola szóvivővel

– A BKV mindig is kedvelt téma volt a sajtóban, ám nagyon ritkán szerepelt pozitív előjellel. Az egyik legfontosabb feladat természetesen az volt, hogy változtassunk ezen. Azt is lássák az újságírók, ami jó, és ezt erősítsük, ha pedig valami probléma van, azonnal a rendelkezésükre álljunk. Régebben az okozta a legnagyobb gondot, hogy a sajtó nem mindig tudta, kihez kell fordulni, sokszor elveszett a hivatali labirintusban. Ma ilyesmi nem fordulhat elő, és ez nagyon fontos előrelépés. Persze, tudom, hogy egy újságíró már „tegnapra” kéri választ, de azt hiszem, mostanában nem mondhatná rólunk, hogy „hete-kig” kellett várnia. Mindezt egy érdekes adattal is meg tudom erősíteni. Az ORTT-nek nemrégiben készült el a kimutatása a júliusi médiaszereplésekről. Ha politikai pártoktól független személyek nyilatkozatait nézzük, **Regőczy Miklós** kommunikációs vezérigazgató-helyettes volt a hetedik leggyakrabban nyilatkozó, én pedig a negyedik. Ha pedig ezt a kettőt összeadjuk, azt kell mondom, hogy a BKV **Sólyom Lászlónál** is gyakrabban volt a média érdeklődésének központjában. Ez korábban elképzelhetetlen lett volna. Pontosabban, a BKV-t mindig is kitüntetett figyelemmel kísérte a sajtó, csak épp, nem mindig kaptak választ is a kérdéseikre.

– **Most mindig kapnak?**
– Ha van válasz, akkor minden esetben.

– **Régebben az is elképzelhetetlen lett volna, hogy egy BKV-alkalmazottat a bulvársajtó „celebként” tartson számon.**

– Engem is meglepett a hirtelen jött érdeklődés, de nem vagyok olyan, akit megrészegítene a „sztárolás”. Lehet, hogy feltűnő, hogy néha előfordulok a bulvár világában, de mindez legfeljebb egy százalékát teszi ki a munkámnak, és ami a legfontosabb: egyáltalán nincs hatással a magánéletemre. Viszont egyáltalán nem bánom, hogy ezt is megismerhettem,

hiszen hozzásegített, hogy jobban kiigazodjak a média világában, megfigyelhessem a reakcióit.

– **Hogyan értékeli egy éves munkáját?**
– Ezt nem az én tisztem eldönteni, de azt értékelem, hogy az újságírók többségével tisztelegés, jó viszony alakult ki, és megszűnt a céggel szemben a korábbi, sokszor ellenséges „hozzaállítás”. Mindez persze nem az én érdemem, hanem az egész sajtóirodáé. Ami engem illet, úgy vélem, sikerült egy lépcső-



fotó: Hajdu András - GLAMOUR magazin

fokkal feljebb lépem, bár arról foglalmam sincs, még hányat kell megmászni. Nemsokára megint lesznek sajtóreggelik, s azokon az újságírók elmondhatják véleményüket. Azt hiszem, jó úton haladunk, egy év alatt sikerült megalapoznunk egy olyan következetes kommunikációs tevékenységet, amire büszkéek le-

hetünk. De mivel a nehézségekből továbbra is bőven kijut a társaságnak, még hatékonyabbnak kell lennünk, mert csak így érhetjük el, hogy javuljon a BKV megítélése. Ráadásul az elkövetkező időszakban olyan változások előtt áll a cég – az elektronikus jegyek bevezetése, a forgalomirányítás GPS-szel való ellátása, a járműpark fiatalítása –, melyek kimondottan pozitív üzenettel bírnak. Ezt kell jól kommunikálnunk, mert a BKV anynyiban hasonlít a focihoz, hogy „mindenki ért hozzá, mindenki tudja, mi lenne a legjobb”. Ebből pedig egyenesen következik, hogy a közvélemény a pozitív változásokat is igen kritikanak szemléli.

– **Bemutatkozásakor a legfontosabbak között említette, hogy nagyobb hangsúlyt kell kapnia, hogy a BKV „zöld” cég. Sikerült?**

– Úgy vélem, igen. Nyilvánvaló, hogy a társaság arculatának egyik meghatározó eleme a környezetvédelem, de a szavakon túl alkalmam volt részt venni abban a projektben, ami az ún. B+R (kerékpározás és használd a közösségi közlekedést) rendszer megteremtését célozza meg. Nevezetesen azt, hogy azok a külvárosban vagy agglomerációban élők, akiknek a lakóhelyétől tíz kilométeren belül található valamilyen közösségi közlekedési lehetőség, azok használják a kerékpárjukat, majd szálljanak fel a hévra, vagy a buszra, ha a belvárosba igyekeznek. Az ügyben tárgyalunk a Magyar Kerékpáros Klubbal és a Természetvédők Szövetségével, s közösen kidolgoztunk egy olyan stratégiát, ami a jövőben alapot nyújthat a rendszer meghonosításához. Mindez bekerült a BKV ötven legfontosabb projektje közé, élvezzi a főváros támogatását is. Rövidre fogva, olyan kerékpártárolókat kell létrehozni, melyek elnyerik az utasok „bizalmát”. Az első ilyen tárolókat a szentendrei HÉV-vonal állomásain adjuk át tavasszal, s bízunk abban, hogy kedvező fogadtatásra talál, s ezt követően egyre több vonalon alakíthatunk ki ilyen objektumokat. Mindez persze nemcsak rajtunk múlik, hanem azokon a „felhasználókon” is, akiknek eddig meg sem fordult a fejükben, hogy az autón kívül létezik más közlekedési eszköz is. Azt hiszem, legalább akkora feladat lesz őket meggyőzni, mint a kerékpártárolókat létrehozni.

személyiség: FRISBÉ ÉS PRAKTIKUS TÍPPEK

GLAMOUR

CSAK 350 Ft

Kévs a pénz? Sebaj! Új trendi cuccok hiperolcsón!

TESZTELTEK! Az 5 legjobb wellnesshotel

ÖSSZEBÚTOROZNÁL? Álljunk meg egy szóról

KEZDŐK? MASZATOZDOK? Te is lehetsz sminkguru!

LESS BE VELÜNK A KIFUTÓK MÖGÉ!

» Mi lesz a díjat Vivienne Westwood, a Burberry, a Chloé szerző? » Hogyan spinel az új szezonban? » Milyen a szóról új inspiráció?

Február 14-én csajj le a GLAMOUR magazin legújabb számára! Különleges interjú Kiricsi Karolával! Új, trendi cuccok hiperolcsón!

január

	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			

március

					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

				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		

április

		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					



20

május

			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

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

	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

				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

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

		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

					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

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				

Parragh Lászlót a magyar lakosság két „kivételben” is ismeri. A rendszerváltást követően a lakóhelyükre igényes és tehetős polgárok a Parragh Holding üzlethálójából szereztek be az akkor még alig kapható, szép és igényes minőségű csempéket, szaniterárukat, később szórakoztató-elektronikai cikkeket. Ezek által lett a Parragh márkanév is. Később a porondra lépett egy másik Parragh László: az iparpolitikus. Kiélezett versenyben elnyerte a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara elnöki tisztét, és a kereskedő harcos érdekvédő lett. Ma már második „ciklusát” tölti abban a székben, melyből folyamatos harcot folytat a mindenkorai kormánnyal a nehéz helyzetben lévő kereskedők, iparosok, vállalkozók érdekében, és egyben megpróbál hatással lenni a vállalkozói szférát érintő törvényi környezetre is. Értelemszerűen gyakran kerül konfliktusba politikusokkal, de a jelek szerint erősen ütészálló. Honnan indult, és kicsoda Parragh László?

„A FELSZÍNI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS HÍVE VAGYOK”

Beszélgetés Dr. Parragh Lászlóval, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara elnökével

– 1962-ben születtem egy kis faluban, középiskolámat Sopronban, egyetemi tanulmányaimat Pécsen végeztem. Egy éves történelem-orosz tanulmányaim után úgy döntöttem, hogy a jövőm biztosabbnak tűnik, ha jogot végzek, így átigazoltam a jogi karra, amit summa cum laude végeztem el. Többnyelvűségem praktikus alapokon nyugszik, ugyanis a falu, ahonnan származom horvát lakta hely, ezért értelemszerűen vonzódtam az oroszhoz, hisz ezzel a nyelvvél nemcsak szűk pátriámban teremtettem barátságokat, de – ellentétben a kordivattal –, a ’90-es években még használható volt az újjáélesztendő keleti piacon is. Később tanultam Németországban és Londonban, úgyhogy mára a németet és az angolt is szakmai szinten bírom. 1988-ban vettem kézhez a diplomámat, amivel maradhattam volna az egyetemen tanársegédnek, de ezzel a pozícióval ambivalens érzéseim voltak: a dolog tudományos része vonzott, de az egzisztenciális része nem. Volt egy 2400 Ft-os GYSEV ösztöndíjam és egy ajánlatom, hogy menjek vállalati jogásznak. Majn eszemmel tudom, hogy nem kis bátorság kellett hozzá, de úgy döntöttem, hogy nem sorolok be a vállalati beosztottak ranglétrájára: 1989-ben megalakítottam az első cégemet.

Elnök úr! Tudom, hogy elfogadott nemzetközi illemszabályok szerint nem illő egy tőkéstől megkérdezni, hogy honnan szerezte első millióját, én mégsem állok meg hogy ne tegyen föl az obligát kérdést: a nagyon szegény családból származó Parragh László miből tudott céget alapítani?

– Nincs ebben semmi mítosz. Azzal kezdem, hogy én voltam az egyetlen jogász Sopronban, aki beszélt németül. Kihasználva helyzeti előnyömet, számtalan osztrák-magyar cég alapításában vettem részt osztrák díjazásért. Ezen kívül már egyetemista koromban társaimmal együtt Ausztriában dolgoztunk nyaranta, és ez is hozott szépen a konyhára. Ne gondoljon valami luxus munkára, volt olyan, hogy napi 12 órában koszorút kötötünk halottak napjára az osztrák virágkereskedőknek. Ebből a jövedelmemből indult az az üzlet, amiből később magyar mércével kis híján „multi” lettem. Az akkor felszálló ágban levő számítástechnikához összevásároltam számítógép alkatrészeket schillingért, és itthon komoly haszonnal tovább adtam forintért. Az általam alapított cég volt az első Magyarországon, melynek importálási joga volt. A mai napig emlékszem egyik igencsak jövedelmező üzletre: én hoztam és forgal-

maztam egyedül az ún. forgóingás asztali órákat. Valószínűleg emlékszik rá, nagy divat volt annakidején, üveg búra alatt forogtak benne ingák jobbra és balra, és egy analóg óra mutatta az időt. Ez igen reprezentatív tárgynak számított a maga idejében. Miután az első százat percek alatt szétkapkodták, kimentem Schwarzwaldba, a gyárba, és vettem egy kamionnal. Természetesen ekkora mennyiségben áron alul kaptam, és itthon sokszoros haszonnal forgalmaztam. ’89 őszén én hoztam be az első kamion olcsó, de jó minőségű videó magnót. Ekkoriban dúlt a szórakoztató-elektronikai forradalom, ezért ez is nagy üzlet volt. Ezt követte a „szaniter korszak”. Az én bolthálózatomban lehetett kapni a legszebb csempéket, fürdőszoba-felszereléseket. A bevásárló-központokat is üzemeltető multik bejöveteleivel ezek az ügyeskedések okafo-

szolgáltató ágnak a helyzetéről és fővárosunk tömegközlekedéséről?

– A mindenkorai közösségi közlekedés mikéntje két dolgon alapul: az egyiket általában túlbecsüljük, a másikat inkább alább. Az egyik az eszközellátottság: milyen villamosok, buszok, metrók járnak, a másik ezeknek a közlekedési eszközöknek a használati megszervezése. Nálunk az eszközök milyenségét túlbecsülik, a szervezetséget meg sajnos elhanyagolják. Amikor Bécs mellett látkam, személyesen tapasztaltam milyen például az „ütemes menetrend”, ami nálunk ismeretlen fogalom. Ott a nap minden órájában tudni lehetett, mikor jön elővárosi vonat, és mikorra ér a belvárosba, és az arra váltott jeggyel végigutazhattam a bécsi villamoshálózatot. Az ilyen tervszerűség évtizedek óta hiányzik nálunk. Egyszerű ez: az osztrák közlekedési cé-



gyottá váltak, ezért én is felszámoltam, eladtam, vagy bérbe adtam a Parragh üzleteket. Ma a Parragh Rt. létezik ugyan, de kizárólag vagyongazdálkodással foglalkozik. A Kereskedelmi és Iparkamara elnöki tiszte választott tisztség, és azért, hogy támadhatatlanul tudjam a vállalkozói szféra érdekeit képviselni, semmiféle tiszteletdíjat nem kapok. Harcom a mindenkorai kormánnyal a kereskedelem és ipar „életkörülményeinek” javításáért végtelen, és egy ennél terjedelmesebb interjú érdemel.

Gondolom Ön sem járt mindig autóval, bizonyára vett igénybe közösségi közlekedést. Mi a véleménye ennek a fontos

gek érdekeit sikerült összeegyeztetni az utasokkal, itthon még csak az erre való törekvést sem látom. Ez nem egyedi, hiszen a hatalmas metropolisz, London közösségi közlekedése is ragyogóan szervezett és megoldott. Azt kell mondom, én nem vagyok híve a méregdrága metróépítkezéseknek már csak a várost felölelő káosz okán sem, és azt valloam, amit lehet, azt felszíni közlekedéssel kellene megoldani. Vágyaim netovábbja egy budapesti közlekedési szövetség, mely megvalósítana egy jól szervezett és megtervezett közösségi közlekedést, áttekinthető rendszerességgel és elfogadható áron, és akkor majd elmondhatjuk, hogy Budapesten valóban utazni jó.

-sg-

A BKV hangja

ISMERŐSEI IS MEGLEPŐDNEK

Minden bizonnyal sokan emlékeznek azokra az időkre, amikor még kizárólag a járművezetőktől hallhattuk, melyik megállóhely következik. Hogy mindezt meg is értjük, sok mindentől függött: nemcsak egyéni adottságoztól, orgánától, „lámpaláztól”, de a járművekben elhelyezett erősítő berendezés és hangszórók minőségétől is. Az ún. „beszédszintetizátorok” a kilencvenes években jelentek meg a BKV-járatokon, s ezek „levették” a járművezetők válláról a „szereplés” terhét – a bemondandó megállóhelyeket a székhez stúdiójában rögzítették, és rögzítik a mai napig. A digitális technika elterjedésével, a berendezések egyre jobb minőségűvé váltak, nemrégiben pedig döntés született arról is, hogy mivel eddig több hang is szerepelt a felvételeken, egységesítik ezt. Így lett a „BKV hangja” **Tarcsa Zsuzsa**, aki a nemrégiben lezajlott átalakításig a Magyar Rádió bemondója volt, jelenleg pedagógusként dolgozik. Zsuzsával az Akácfa utcai stúdióban találkoztunk, amikor éppen a Fogaskerekű megállóhelyeit, és átszállási lehetőségeit rögzítették.

■ Hogy talált önmegre a BKV?

– Először Szalóczy Pál kollégámat – aki egyébként a „MÁV hangja” a vasúttállomásokon – kérték fel a munkára, a korai BKV-felvételeken is hallhatjuk őt, de egyéb elfoglaltságai miatt egy idő után nem vállalta a munkát. Ő **Varga Jánost** ajánlotta, akivel szintén készülték felvételek, de a BKV végül úgy döntött, hogy inkább női hangra lenne szükség. Am ennek nem érzelmű, sokkal inkább prózai oka van, nevezetesen az, hogy ha a technika valamilyen okból meghibásodik, és emiatt a hang lassabb lesz – akkor a férfihang annyira mély lesz, hogy az sokszor már nem érthető. Mivel a női hang eleve magasabb, így a lassulás miatt legfeljebb furcsa lesz, de nem válik érthetlenné. Nos, kollégám engem ajánlott, s így kerültem a társasághoz.

■ Mikor történt mindezt?

– Ha jól számolom, tizenegy éve dolgozom a BKV-nak, ismerem jól ezt a stúdiót. Első felvé-

telem a 2-es villamosra készült – jól emlékszem, hogy amikor először hallottam magam, szinte fel sem ismertem a hangomat. Azóta kisebb-nagyobb megszakításokkal készülnek velem a felvételek, közben azonban másokkal is dolgozott a BKV. Megtisztelő, hogy mostantól én lettem „BKV hangja”.

Ez azt jelenti, hogy lecserélik az összes olyan szöveget, amit még másokkal rögzítettek?

– Jelenleg inkább arról van szó, hogy ha a különféle módosítások miatt új felvétel készül, azt már velem vegyék fel.

Tarcsa Zsuzsának persze nemcsak a megállóhelyeket, átszállási lehetőségeket kell felsorolnia a stúdióban, ha bármiféle hangos utastájékoztatásra van szükség, azt is vele rögzítik.



■ Szokott bakizni? Vannak kedvenc járatai?

– Ritkán fordul elő, az viszont sokszor, hogy fogalmam sincs, hogy Budapest mely részén járunk. Igazából azokat a járatokat szeretem, amelyeknek ismerem az útvonalát is.

■ Felismerik a hangját az ismerősei?

– Elsősorban a rádiós kollégák, legfeljebb a jó fülű rádióhallgatók. „Laikus” ismerőseim, akik nem tudják, hogy ezzel foglalkozom, nagyon meglepődnek, amikor kiderül, mennyire „közismert” a hangom. Ezen persze nem kell csodálkozni: mikrofonban minden másképp hallatszik, mint a valóságban.

–It–

SZÜLETÉSNAPI KÖSZÖNTŐ

Kedves Olvasó!

Őn, ha vette a fáradságot és fellapozta a Mozgásban magazin 10-11-es oldalát, találkozhatott a XXI. század technikájának egyik csodájával, akik értik a szót, azt mondják rá: ez egy Photoshop-montázs. A képen egy szerelvényként láthatják a villamasközeledés 120 éves fejlődését. A csodálatos hernyó leghátsó tagja egy 1887-ben készült Q típusú 418-as pályaszámú villamos, és elején egy 2007-es Combino látható. Természetesen ilyen ósvér jármű csak pihentagyú, számítógépguru elméjében születethetett, de szép és örülök, hogy van. Idén, mint lapunkban is olvashatták, 40 éves a BKV Zrt.

Egy 40 éves cég középkorú, ahogy egy 40 éves ember is. Egy 40 éves nő vagy jól karbantartja magát, sportol, „wellness-fitness” életet él, vagy felvarratja ráncait. Egy 40 éves férfi vagy edzőterembe jár, kerüli az éjszakázást, italozást, bagózást és édességet, vagy ő is bízik a plasztikai sebészetben. Mit tehet egy 40 éves

mamut cég, amely ráadásul azért született, hogy egy világváros közösségi közlekedését szolgálja, nem is akármilyen körülmények között. Az 1870-es villamostól a 2007-es megszületéséig, ennek a városnak az utcáit nem szélesítették. Villamos sínei még a lóvasútra épültek, maximális, 30 kilométeres sebességre lettek lerakva, és a város lakossága 1870-hez képest megötszöröződött, a BKV a Beszékártól megörökölt kocsiparkkal kellett hogy bonyolítsa a forgalmat egy világvárosban. Igaz, hogy a 10 filléres vonaljegy mára közel 300 forintba kerül, és egyesek számára nem szebb a Combino a Q 418-ashoz képest. Mégis ez a jövő, a közös jövőnk, nekünk, BKV-soknak és a Budapesten utazni vágyóknak. Egy vállalat nem kap születésnapit tortát gyertyákkal, ha 40 éves lesz, és nem varrathatja fel a ráncait, melyek bérletért történő kényszerű sorban állásban, vagy piszkos kocsik okozta bosszúságban nyilvánulnak meg. Mégis egy pillanatra álljunk meg és mondjuk azt, hogy Isten éltesen középkorú BKV!

tartózkodó

Lakos Imre hosszú évek óta fővárosi politikus és országgyűlési képviselő is. A Városüzemeltetési és Környezetgazdálkodási Bizottság vezetőjeként szinte minden nap foglalkozik a BKV ügyeivel, emellett Újbuda második embere, ott alpolgármesterként dolgozik. A vele készült interjúban elmondja, milyen munka folyik a bizottságban, miért nem lehet közösségi közlekedést fejlesztetni a vasút nélkül és hogyan tud kikapcsolni, ha nem a főváros, vagy Újbuda ügyeit intézi.

POLITIKA, BKV, FŐVÁROS ÉS TENISZ

Beszélgetés Lakos Imrével, a Városüzemeltetési és Környezetgazdálkodási Bizottság elnökével

A szobájába lépve feltűnik, mennyi kupát tart a szekrény tetején. Köztük egy furcsa feliratú: Anti-rally.

– Igen, az egy nagyon jó emlékü csapatépítő tréning kupája, amin az volt a lényeg, hogy nem éppen rallytempóban autózzunk, közben mindenféle feladatokat, jópofa fejtörőket kellett megoldani.

Őnek bizottsági elnökként is sok feladatot kell megoldania, amelyek nem éppen könnyűek. Tisztázzuk azért, hogy mivel is foglalkozik az Ön által vezetett bizottság?

– Mindennel, ami a város üzemeltetéséhez, működtetéséhez kapcsolódik. A BKV, a köz-műcégek, a gyógyfürdők, a közterületfenntartók, a hulladékkezelés, a temetkezés és még rengeteg minden más. Ennek egy szelete a BKV, igaz, nem kisméretű szeletről beszélünk. Az, hogy a város él, dolgozik, közlekedik, egy komplex rendszer, amit úgy kell fenntartani, hogy az emberek, akik itt dolgoznak, élnek, ne vegyenek észre ebből semmit. Emellett a bizottság fontos előkészítő szerepet is betölt a főpolgármester-helyettesek és a főpolgármester számára.

A BKV különleges helyet foglal el ebben a rendszerben?

– Természetesen, hiszen a BKV nem csak utasokat szállít, hanem más fontos dolgokat is tesz a városban, ezért több mint egy szolgáltató cég. Sok nagyberuházás, felújítás és talán a legnagyobb falat, a 4-es metró is hozzá tartozik. Fontos tudni, hogy nem kőbe vésett a BKV struktúrája, de azt tisztázni kell, hogy a Főváros, mint tulajdonos, milyen funkciót kell ellásson és azt is, hogy a BKV-nak milyen feladatokat kell teljesítenie. Ez egy szerződéses jogviszony, amit a Paraméterkönyv szabályoz. Ezzel kapcsolatban hatalmas viták voltak és lesznek is a bizottságban, de ezt nem bánom, egészen addig, amíg ez előrevi-szi a cég fejlődését. Egy dolog elengedhetetlen: fontos ugyan az olcsóság, de ez nem mehet a minőség rovására. Az utasokat csak úgy lehet megtartani és az autózókat csak úgy le-



het átültetni a buszokra, metróra, ha az tiszta, gyors és megbízható, vagyis kulturáltan lehet utazni. Enélkül nem megyünk semmire, ezért a szolgáltatás színvonala nem eshet, ezt nem engedhetjük meg magunknak. Nagyon jó kezdeményezés volt az új vezetés részéről, hogy azt mondták: nézzük meg, mekkora tartalékok vannak a cégben, nem csak pénzt szeretnénk kérni, hanem megvizsgáljuk, mit lehet tenni házon belül, hogyan lehet először házon belül megkezdeni a fejlesztést, az átalakítást.

Azt tudjuk, hogy a BKV működése azért rég nem csak arról szól, hogy a fővárosban szállít utasokat. Hogyan válhat a cég regionális szolgáltatóvá?

– Fontos, hogy már most 10 évre előre igyekezzünk megtervezni, meghatározni a közlekedés helyzetét. Egyvalami biztos: a MÁV nélkül nincs közösségi közlekedés sem a fővárosban, sem az agglomerációban. Együtt kell dolgozzanak velünk, a BKV-val, a minisztériumokkal és településekkel egyaránt. A Budapesti Közlekedési Szövetség is lassan lábra kap, és az egyesített bérlettel, összehangolt menetrendekkel, sima és gyors csat-

lakoásokkal, vagyis minőségi közösségi közlekedési szolgáltatással vissza lehet ültetni az autósokat a villamosra, vagy a buszra. Minden nyugat-európai példa azt mutatja, hogy az autó sehol sem oldotta meg a közlekedési gondokat, inkább a közösségi közlekedés, a kötöttpályás közlekedés feltámasztása és fejlesztése hozta meg a kívánt forgalomcsillapítási és környezetvédelmi megoldást. Jó lenne, ha a budapestiek szeretnék a BKV-t, ha az új villamosok, az új Volvo-buszok, a 4-es metró XXI. századi szerelvényei és megállói is előre-mutatnának egy színvonalas, európai közlekedés felé.

Amikor nem a bizottságban elnököl, mivel foglalkozik?

– Újbuda alpolgármestere vagyok, emellett parlamenti képviselő is. A munka mellett nagyon szeretek sportolni, teniszezni, síelni, squash-olni, biciklizni, mindent, ami kikapcsol. A családom nagyon fontos, van egy 26 éves nagylányom, aki már önálló, de a 15 éves fiammal azért néha határozottan kell képviselnem az apai tekintélyt.

-gm-

Magazinunk megjelenésével egyidőben, január utolsó napján lezárult a Miss BKV szépségverseny. A másfél hónapon át tartó szavazás igencsak felkeltette Olvasóink figyelmét. Lapzártánk idején a szavazatok száma meghaladta a kétezret, melyeket pályázóink nevében is köszönünk. A három legtöbb szavazatot kapott hölgyet telefonon értesítjük, a legszebbet viszontláthatják februári számunk poszterén.

MISS BKV

szépségverseny

A BKV könyvtárának nyitva tartása

Székház, (Akácfa utca 15.) 200/A szoba

Hétfő-szerda: 8.00-15.00
Csütörtök: 13.30-15.00
Péntek: 8.00-13.00

Kőér utca, 63. szoba

Csütörtök: 7.30-11.30



A könyvtárban szakkönyvek, külföldi és magyar folyóiratok valamint szépirodalom egyaránt megtalálható.

A könyvtár használata ingyenes.

ELMENT EGY LEGENDA

2007. december 21-én volt vezető- és munkatársai (régí és jelenlegi BKV-sok), barátai és családtagjai körében utolsó útjára kísértük Bíró Lajost a BKV volt vezérigazgató-helyettesét, sokunk Lajos bácsiját. Személyében a BKV alapító vezetője távozott körünk-ből, pár nappal azelőtt hogy a BKV megalakulásának negyvenedik évfordulójára emlékezhettünk volna.

Bíró Lajos fiatalon, pályakezdő közgazdászként került 1956-ban a Fővárosi Villamosvasúthoz. Rövid budapesti pártbizottsági (gazdasági referens) kitérő után 1968. január 1-jétől (a BKV megalakulása napjától) forgalmi vezérigazgató-helyettesként lett a BKV kiemelt vezetője. Ezt a vezetői posztot 1991. júliusáig, nyugdíjazásáig látta el. Olyan időszakban volt a BKV kiemelkedő vezetője, amikor a város és a BKV folyamatosan fejlődött. Az ő visszaemlékezése szerint: „volt mit tenni, voltak célok”. Sorra épültek és a BKV vette át a metró szakaszait; lecserélődtek a HÉV járművei, jöttek az MX/A szerelvények; a teljes autóbuszpark kicserélődött, az Ikarus 200-as család lett az egyeduralkodó, általános lett az automata váltó; rekonstrukción esett át a MillFAV (vonalhosszabbítás, új járművek); megújult a Főgaskerekű Vasút (pályarekonstrukció, új járművek üzembe állása); a villamos járművek részbeni cseréje TATRA T5C5 járművekkel. A kiszolgáló infrastruktúra is folyamatosan átalakult, fejlődött: három új autóbuszgarázs építése (Óbuda, Cinkota, új Kilián), HÉV és villamos kocsiszínének újjáépítése, vagy korszerűsítése (Szentendre, Széplóna, Angyalföld, Baross), új forgalomirányító központ (Szabó E. tér) a város egyik legnagyobb és legkorszerűbb vállalati szociális és oktatási központja (Fehér út). Mindezekben a fejlesztésekben részt venni is csodálatos teljesítmény, hát még irányítani, felelősséggel szervezni. Irányítási szakterületének megfelelően nagy jelentőségű forgalom- és üzemszervezési intézkedéseknek volt kezdeményezője, és felelős vezetője. Kiemelkedő folyamat volt a KN (kalauz nélküli) üzemmód bevezetése, amely egyben tarifareformot is

megkövetelt; a lépcsőzetes munkakezdés mint forgalomszervezési és kapacitás-optimalizálási eljárásrend fővárosi és kormányzati elfogadtatása, majd bevezetése korszerű forgalomszervezési lépés volt; a Nagykörúti csatolt ICS közlekedés bevezetése forradalmi kapacitás-kínálati módszer volt a minőség



utaskiszolgálás terén; a forgalomirányítás több lépcsős korszerűsítése melyek alapul szolgáltak az AVM megteremtésének. Csak a legfontosabb feladatokat említhetjük, mert a felsorolás több oldalra is folytatható lenne! Külön kell szólni a Budavári Sikló helyreállításáról. Sokak által érthetetlen módon, önként, senkivel sem egyeztetve, nagy nyilvánosság előtt vetette fel a sikló hiányát, rekonstrukciójának szükségességét. A megfelelő „fejmosás” után megkapta a feújítás főfelelőse beosztást. Sok segítővel azonban sikeresen beteljesült a gondolat. Szakmatörténeti érdekesség, hogy ez volt az első projektszervezet szerű fejlesztés a BKV-nál, projektvezető megbízásával.

Kevesen tudták (talán csak a legközelebbi munkatársai), hogy szociálisan erősen érzékeny volt, nagyon empatikus a dolgozókkal. A napokban ismételtelen előtérbe került és

az érdekvédők által erősen védelmezett kedvezményes nyugdíj lehetőségét az ő vezetésével harcolta ki a BKV a kormánytól, természetesen az egész buszos szakma, majd az összes közösségi közlekedési járművezető részére. A ún. II. olajválság idején ötletére és jelentős lobby munkája mellett sikerült elérni az üzemanyag-megtakarítás adómentes ösztönzését, mely napjainkban is funkcionál. Teljes odaadással kezdeményezte a forgalmi járművezetők vezetési óráteljesítményhez kötött „premiázását” az ún. forgalmi jutatás bevezetését, ami mára a bérjövődelem szerves részévé vált.

Bíró Lajos egy köztűn élő, megközelíthető, mindenki szöve álló és szót értő vezető volt. Szinte mindenkit „Öcsi”-nek szólított, de ez nem volt sértő, nem volt megalázó, inkább biztató, bátorító ösztönzés volt. Emberi nagyságát mutatja, hogy első pillanattól partnernek tekintett mindenkit, szöve állt mindenki aki hozzá fordult függetlenül beosztástól, életkorától. Különösen a fiataloknak, a pályakezdőknek adott ez biztatást, ösztönzést, de hálásan fogadták a fizikai dolgozók, járművezetők is. Generációk fejlődtek, nőttek fel mellette együtt dolgozva, tanulva módszereit, gyakorlati megoldásait, eljárásrendjét, akik később a BKV vezetőinek gerincét adták. Azt szokták mondani a jelentős életpályáról, hogy „rajtahagyta kézjegyet”. Ha valaki, hát Bíró Lajos rajtahagyta tevékenysége kézjegyet a város közösségi közlekedésén és a BKV szakmai kultúráján. Évtizedekig éreztük és érezzük hatását: megközelíthetőségben, eljárásrendben, kialakult rendszerek továbbvitelében, stb. Része volt sokat és nagyot alkotni, maradandót teremteni. Joggal kérdezhetné bármely (nem BKV-ban nevelkedett) egyén: ennek az embernek nem voltak hibái? De voltak – mint minden embernek –, de azok eltörpülnek szakmai eredményei és pozitív emberi jellemzői, jelleme mellett. Nekünk nagyon sokat jelentett Bíró Lajos, örülünk, hogy vele dolgozhattunk, részesei lehettünk az eredményeknek.

Számlálhatatlan szakmai partnere, volt vezetőtársai, kollégái és jelenleg is a BKV Zrt.-ben dolgozók nevében is búcsúzunk Bíró Lajos vezérigazgató-helyettesétől, „AZ EMBER-TŐL”

Sokak nevében, ketten a volt titkárok közül: Staár István és Menyhért László

Hosszú, súlyos betegség után, 2007. november 16-án eltávozott közülünk Guba József. Távozásával mélységes fájdalmat okozott az itt maradt hozzátartozóknak. Döbbenettel vették tudomásul hirtelen halálát közvetlen munkatársai és mindazok, akik ismerték.

Pályafutásának jelentős részét a BKV Zrt.-nél töltötte, munkájában elismert szakteknitely volt. 1998. január 1-jétől megbízást kapott a pályatechnológiai csoport vezetésére, ahol haláláig csoportvezetőként tevékenykedett. 1987-ben jubileumi jutalomban részesült, 2007-ben „Elismerő Oklevelet” kapott. 2004. márciusában felesége tragikus körülmények között elhunyt, itt hagyva két kiskorú gyermeket (Szilvia 1995. január 20-án, Eszter 1996. október 24-én született) akiket azóta egyedül nevelt. Munkáját becsülettel, körültekintően, szakmailag felké-

BÚCSÚZUNK

szülten, nagy odaadással végezte, megbízható, jó kolléga volt. Munkatársai sokat tanulhattak tőle, tudását szívesen osztotta meg az érdeklődőkkel. Kollégái osztoznak a család fájdalmában, tisztelettel emlékeznek a nagy tudású emberre, aki sokat tett a városi villamosvasúti közlekedésért.

Nyugodj békében, kedves barátunk, emlékünkből mindig a munkatársunk maradsz!

(A BKV Zrt. Guba Józsefet a saját halottjának tekintette és a családot több módon is támogatta.)

ÉP TESTBEN ÉP LÉLEK



– a BKV Előre SC 2007-es eredményei.

Eredményes és eseménydús évet tudhat maga mögött a cég sportszakosztálya, hiszen mind az amatőrök, mind a profi sportolók remek eredményeket, helyezéseket értek el a különböző versenyeken. *Sashegyi István*, a szabadidősport bizottság elnöke egy szép kiadványban foglalta össze a klub elmúlt évének és egyben fennállásának 95. évében elért legfontosabb eredményeit.

Az amatőrök szép számmal vettek részt a sportrendezvényeken, és nem meglepő módon az üzemi labdarúgás vonzotta a legtöbb mozogni vágyót, több mint 10 ezren rúgták a bőrt a meccseken. Válogatottunk viszont nem talált legyőzőre és már hatodszor nyerte el a Városi Tömegközlekedési Társaságok Kupáját, ezúttal Miskolcon utasítottunk min-

denkit magunk mögé. A bajnokság továbbra is nagy népszerűségnek örvend, itt körülbelül 350 játékos játszik különböző csapatokban.

A maratonfutók és triatlonisták is kitettek magukért, hiszen a hagyományos Bécs-Pozsony-Budapest szupermaratonon a női csapatunk korcsoportjában az első, míg a férfiak a negyedik helyet szerezték meg, míg idén két kerékpáros versenyzőnk is teljesítette a távot. Duetlon és triatlon versenyzőink is remek eredményeket értek el, számos dobogós helyet gyűjtöttek be. Idén is befutottuk a BKV útvonalait, és júliusban a cég felállította a világ leghosszabb villamoson futásának Guinness-rekordját, ezen egy 15 fős futócsapat vett részt.

Profi sportolóink is remek eredményekkel büszkélkedhetnek, a kajakosok és a kenusok számtalan első helyet és még több dobogós helyezést értek el a különböző országos versenyeken, a legifjabbaktól a legidősebbekig. Súlyemelőink az országos bajnokságon összesen 8 első helyet szereztek, köztük az olimpiai ezüstérmes *Krutzler Eszter* is aranyérmet nyert. A tekések női csapata országos bajnokként utazott el a világkupára, ahol nyolcadik lett, az ifi világkupán *Drajkó Gabriella* azonban aranyérmes lett. Vitorlásban két olimpiai kerettagunk is van, *Hegedűs Fanni* idén országos bajnok és az év női vitorlázója lett, míg *Pál Gaszton* második lett a bajnokságon finn dingiben.

humor

Területi Forgalmirányító Szolgálat

Tárgy: Jelentés SZILVESZTERI munkavégzésről.

Tisztelt!

Jelentem a mai napon SZILVESZTER szolgálati számban teljesítettem szolgálatot a Batthyány tér területén.

Szolgálatom megkezdése után először azt fedeztem fel, hogy az eseménynaplóban foglaltak ellenére a leltár nem teljes. Hiányzott a sörnýtő és a dugóhúzó. Márpedig a mai napon ezek a szerszámok nélkülözhetetlen tartozékai a menetrend szerinti közlekedésnek. (Szerencsére a színes TV itt volt, bár nem szerepel a leltárban.)

14:10-kor menetrend szerinti csatlakozásom volt az első feleshez és egyből utána jött a DIR 15-ös kód: Átszállókra várj! Miután az első dobozos sör is átszállt a gigámon, szelektív hulladékgyűjtést végeztem: a 39-es viszonylat összes buszát telephelyre küldtem. (A járművezetőkhez szerelőt kértem. Vette: Gebei.)

Innen már csak egy könnyed lépés volt a végállomási forgalmi rend általam kitalált, újításként is beadott megváltoztatása:

14:15-től nem az óramutató járásának megfelelően, mindig jobbra fordulva, hanem balra fordulva, az óramutató járásával ellentétesen kell megkerülni a teret. Ennek igen sok haszna van, mivel az utasok nem tudnak felszállni a felszállóhelyen, hisz az ajtók a túloldalon vannak. Ki gondolná, mennyi utaspanaszt lehet így megelőzni.

14:45-re a tér megtisztult, a rendőrség tömegoszlásra specializálódott egységei tanulmányozták a technológiát. Azt a 3 egyént akik kitarotán álltak továbbra is a felszállóhelyen, a hatóság igazoltatta, kiderült, hogy BKV ellenőrök.

(A járművezetőkhez megérkezett a szerelő, de 5 láda sörrel sem tudta őket megszerelni. Vontatóra várnak.)

16:..valamikortól összefolynak az események és a különböző italok. (Cleanart Kft.-nél takarítás és utánpótlás megrendelve.) A MAHART hajói pótolják a 11-es viszonylatot a Március 15-e tértől.

19:00-tól megjavítottuk a DIR rendszert. Egyszerre szólt az összes járműben. A járművezetők utasításomra az utastérbe is kihangosították. Így minden kedves utas részese lehetett annak a nagy örömnak ami minket ért: megérkezett az utánpótlás, így közös üdvözlésünk után elénekeltük az UNIO régi-új himnuszát: Itt van május elseje...

(A járművezetőkhez megérkezett a vontató, de elromlott. Szerelő kérve, vette: Gebei.)

23:00-kor a tűzijátékot rendeztünk a parlamentben még mindig vitatkozó képviselők nagy örömére. A Tűzoltóság 8 kocsival vonult fel, 4 kocsival le. 1 kocsit oltotta a tüzet. A BPO-777 porig égett. (Rakéták indítási jegyzéke az F0820031231.sz. zavarnaplóban.)

24:00 a 12/2003 sz. szolgálatvezetői rendelkezés értelmében kipróbáltuk a térhangosító rendszereket. A HIMNUSZ hangjaira ébredt a város. Sőt el sem aludt. Mi sem.

(A szerelő megérkezett a vontatóhoz és a járművezetőkhez. Nem kellett volna. Az egész előlről kezdődött.)

Jelentem szolgálati időm alatt említésre érdemes esemény nem történt. A talált tárgyakat megittuk. Utaspanaszhoz OTP (Oláh Péter Balázs) mentőt hívtam.

Miután a helyiséget bezártam, már csak a riasztó visítása és a kivonuló rendőrségi szíréna jelezte hogy ma itt komoly munka folyt.

Bátran nézünk jövőnk elébe!

Budapest, 2007.12.31.

T. Gusztáv

Területelhárító diszpécser

rejtvény | MIT ÁBRÁZOL A KÉP?

A feladat roppant egyszerű: találja ki, milyen jármű részlete található a képen? Könnyítésül három lehetőséget kínálunk. A megfejtéseket 2008. február 15-ig szíveskedjenek eljuttatni a Mozgásban magazin szerkesztőségébe (1980 Bp. Akácfa u. 15. V. 520.) vagy a mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre.

1. ZIU-5
2. Fogaskerekű
3. IK 556

Előző havi rejtvényünk helyes megfejtése: kisföldalatti a szerelőaknán.
1000 forintos étkezési utalványt és BKV-s ajándéktárgyat nyert: *Benes József* (Budapest, Garay u.), *Divinszki Ferenc* (Budapest, Téglavető u.), *Balázs Péter* (Budapest, Pannónia út).
Gratulálunk! A nyeremények szerkesztőségünkben vehetők át!



Kedves Játékosunk! A nyereménysorsoláson való részvétel és a nyeremény átvételének feltétele, hogy megadja nevét és teljes címét vagy elektronikus elérhetőségét. Az adatokat - a sorsolást követően - a nyertes értesítésére használjuk fel, melyet a Mozgásban Magazinban jelenítünk meg (név, település és közterület neve vagy e-mail megjelöléssel). A nyeremény átvételét követő 1 héten belül a személyes adatokat töröljük. (Adatvédelemmel kapcsolatos kérdéseit szívesen fogadjuk az adatved@bkv.hu e-mail címen.)

Az **INDÓHÁZ** és a **MOZGÁSBAN** közös játéka

Előző havi kérdésünk helyes válasza: 3. gyorsvillamosnak. Egy éves Indóház előfizetést nyert: *Várszegi Károlyné* (Budapest, Lenfónó u.). Gratulálunk!

E havi kérdésünk: Mióta nem közlekedik a 67-es villamos?

1. 1980. április 5.
2. 1997. március 11.
3. 2003. február 1.

Beküldési határidő: 2008. február 15. A helyes választ beküldők között egy darab féléves Indóház előfizetést sorsolunk ki! Válaszaikat a Mozgásban magazin címeire várjuk!

REGISZTRÁCIÓ BELSŐ HÍRLEVÉLRE

Várjuk mindazok jelentkezését, akik külsős e-mail címre (is) szeretnének belső kommunikációs hírlevelet kapni. A belso.kommunikacio@bkv.hu email-címen lehet regisztrálni. Kérjük, kollégáikat is tájékoztassák erről a lehetőségről, hogy minél több munkavállalónkat elérjünk ezen az információs csatornán keresztül is.

hirdetés

AUTÓBUSZBÉRLÉS!

A BKV Zrt. Volvo autóbusszai olyan európai szintű luxus színvonalat képviselnek, melyek külföldi és belföldi utakon egyaránt igénybe vehetők: kirándulások, sí-utak, színházi és egyéb előadások, városnézés, idegenforgalmi programok, rendezvények, esküvői, reptéri és más transzferek lebonyolítására

Díjszabás: Km díj: 230,- Ft + ÁFA
Óradíj: 8000,- Ft + ÁFA
Minimál díj: 40.000,- Ft + ÁFA
Minimál km: 170 km

a BKV dolgozóknak családi eseményekre kedvezmény

Kereskedelmi csoport
Tel: 061-318-3187
Tel: 1-461-6500
/111-32-32



hirdetés

TÓTH ZOLTÁN AUTÓSISKOLA

ELMÉLET: 15.000 Ft helyett 10.000 Ft
VEZETÉSI ÓRA: 2.000 Ft helyett 1.500 Ft

A tanfolyamok folyamatosan indulnak!

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ:

VII. Wesselényi 73. (Rottenbiller u.- hoz közel)
20/323-4688 (bármikor hívható),
I/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

a BKV dolgozói és családtagjaik részére kedvezmény



Február
elsején
megjelenik a

Veterán

oldtimer magazin következő száma

– A GT-életérzést hozza közelebb egy különleges teszt és nyolc álmotó segítségével, amelyek között szerepel Aston Martin, Porsche és Jaguar is.

– A kétkerekűek kedvelői a hatvanas évek egyik sikeres terepmotorjáról a 250-es Jawáról, valamint egy 1922-es Peugeot 500 versenymotorról olvashatnak.

– A rekordereket bemutató sorozatban Henry Segrave rekordautóiról közöl cikket.

– Tudósítás a bécsi Technikai Múzeum időszi kiállításáról, amely harmincöt autókülönlegességet vonultat föl.

– Felidézi a magyar ralitörténelem legendás alakjait és beszámol egy németországi Dutra gyűjteményről.

MOZGÁSBAN a Neten

Magazinunk már az Intraneten a
(<http://salamon/C14/magazin/> címen)
és az Interneten (www.bkv.hu) is olvasható!

Lapunkat rendszeresen
szemlézi Magyarország
legnagyobb médiafigyelője az



»OBSERVER«

apróhirdetés

Gödöllő palotakerti 2 szobás, félig felújított lakóházat sürgősen szoba-konyhára cserélném, családi okok miatt. Érdeklődni lehet: 06 70 / 25 11 535

Kiadó vagy eladó XIV. kerület Vezér úton 2000-ben épült társasház 1. emeletén 79nm-es 3 szobás lakás erkéllyel, garázzsal és közös tárolóval. Kiadási ár: 100.000Ft+rezi.
Eladási ár: 27.6M Ft.
Érd:06-70-3800-051

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

Budakeszin, a Makkosi úton eladó két különbejáratú (akár egyesíthető) egymás melletti telek, hozzávetőleg 500 négyzetméter. Tele gyümölcsfákkal, szép panorámával, szoba-konyhás köpüléssel. Víz, gáz, villany, bekötve. Irányár: 38 M.
Érd.: 3210-890,
20-424-8780

Érd-Parkvárosban családi ház eladó. 146 nm, 205 négyzetméter telken. Pince szint: 3 db tároló. Alsó szint: 2 szoba, konyha, étkező, fürdőszoba+wc. Tetőtér: 3 szoba, fürdőszoba, wc, gázfűtés, gáz, gépkocsi beálló. Ár: 29,5 M.
Érd: 20-585-1826

Eladó a VII. Rippel-Rónai utcában egy 76nm-es, 2,5 szobás (fél szoba galériás), erkélyes, világos lakás, épülő kormányzati negyed mellett. Irányár: 19,3 M. Érd.: 06-70-273-0267

Autóbusz rendeltetést vállalkozó üdüléshez, kiránduláshoz. Háztól-házig szállítás klímás kisbusszal, 12 személyestől 55 személyesig, BKV-s dolgozóknak 20% kedvezmény. Ugyanitt autó és kisbusz szerelés!
Érd: 06-20-9966-851
Eladó egy nyaraló a Bányai tónál 120 négyzetméter telken.
Érd.: 30-970-4229

Eladó két kétájtós ruhásheszkény (Darabonként is megvásárolható). Ár: megegyezés szerint.
Érd.: 70-594-4321

Eladó a XI. kerületben, Albertfalván egy 155 négyzetméter telken, 110 nm-es, felújításra szoruló kertes családi ház, mellékhelyiségekkel.
Érd.: 30-579-5262

Kiadó a X. kerület Füzér utcában egy 32 nm-es bútorozott lakás. 50ezer Ft +rezi+2 havi kaució.
Érd.: 06-20-471-2881

Kiadó a XIII. kerület Csanádi utcában egy 40 nm-es összkomfortos, felújított, bútorozott lakás. 60ezer Ft+rezi.
Érd.: 06-30-934-9730

AUDI 100 2.0 szívódiesél, 1989-es kombi, alufelnikkel, jó gumikkal, vonóhoroggal, kp-i zárral, tolótetővel, CD+erősítő +méllynyomóval, 2009.12. hóig vizsgáztatva, törzskönyvvél, tulajdonostól, garázból, megkímélten eladó. 660.000 Ft.
Érd.: 20-535-8162,
fradika66@gmail.com

Eladó Adácson 525 nm telek, jó kikapcsolódást nyújtó vonzáskörzettel (Mátra, Zsórfürdő, Bogács), rendkívül jó, országos hírű telepített horgásztó 5 percre. Irányár: 1 millió Ft.
Érd: 20/496-98-84

Kiscicák szeretők, gondoskodó gazdikra várnak. Ingyen elvihetőek! Érd: 70/280-7175, szilviakarpati@freemail.hu

Sürgősen kiadó Hatház utca 11-ben egy szoba komfortos lakás. 50 E + rezi. Érd: Szabó Lajos, tel: 30-627-65-15

A Kreadance tánciskola felvett hirdet. Edzési időpontok: kedd-péntek, a fellépő csoport számára 16.00-18.00, az utánpótlás csoport számára 17.00-19.00. Helye: IV. kerület, Árpád út 5. Érdeklődni lehet: 20/367 04 02, 30/243 86 00.

Eladó Káposztás-megyeren I. emeleti, kétfloors, 68 m² panellakás magánüzemeltetési. A nappali, ebédlő, hálószoba és a fürdő, WC a fürdőszoba (sarokkád) felújított. A konyha részben felújítva, 8m²-es, erkély. A lakás vízállás, kábel TV és internet kapcsolat elérhető. Csendes családias, villamosmegálló, óvoda, iskola közelben.
Ár: 12 900 000 Ft
Érd: 20/435-9090 vagy 30/596-5677.

Kiadó a XVII. kerületben 1 szobás összkomfortos családi ház, kerttel hosszútávra. 42. 000 ezer +rezi
Érdeklődni: 0630/9522153 Fehér Emma, Tel: 24-431

Sürgősen szeretők Gazdit keresek 1 éves szuka FOXI kutyámnak, nagyon játékos emberszerető és a cicákkal is jól kijön.
Tel: 06-20459-9037

Örmezőn, 1,5 szobás 48 négyzetméteres bútorozott panellakás, március 1-től hosszabb távra 45e + reziért kiadó. Érd: 70/200-33-04

A BKV TOURS UTAZÁSI IRODA AJÁNLATAI

**Hajdúszoboszló/
Mátyás Király
Gyógyszálloda*****

3 nap / 2 éjszaka szállás
2 ágyas standard szobában:
18.000 Ft/fő
Az ár tartalmazza: a szállást, félpanziós ellátást, szálloda gyógy- és váltófürdőjének, finn szaunájának használatát.
Érvényes: 01.18-02.28.

**Kőszeg/Fogadó a Kőbor
Macskához**

5 nap / 4 éjszaka szállás
2 ágyas szobában:
21.000 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: a szállást, félpanziós ellátást.
Érvényes: .02.02-03.14.

Hévíz/ Hotel Sante***

5 nap/ 4 éjszaka szállás
2 ágyas szobában:
30.765 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: szállást, svédasztalos reggelit, zárt parkoló, szauna, pezsgőfürdő, fürdőköpeny használatát.
Érvényes: 02.02-03.14.

**Porva/Zirc/ Hotel
Szépalma******

3 nap/ 2 éjszaka szállás 2 ágyas szobában hétvége esetén:
22.500 Ft/ fő

Az ár tartalmazza: szállást, svédasztalos reggelit, szombat este 4 fogásos vacsorát, ménes látogatást, piknik csomagot a túrázáshoz, szauna, infrakabin, jacuzzi, fitness terem használatát.
Érvényes: 02.04-03.02.

**Siklós/ Központi
Hotel*****

3 nap / 2 éjszaka szállás
2 ágyas szobában:
14.400 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: szállást félpanziós ellátást, szauna, pezsgőfürdő, fitness terem használatot.
Érvényes: 01.03-03.31.

Fenti ajánlataink min. 2 fő esetén érvényesek. Az idegenforgalmi adó, amennyiben másként nem jelezzük, a helyszínen fizetendő! Fenti árak innapokra nem vonatkoznak! Bővebb információért hívja irodánkat:



BKV TOURS KFT.

1065 Bp., Bajcsy-Zsilinszky köz 2.
Tel: 269-2495, 302-1728 Fax: 269-2496
e-mail: bkvttravel@mail.datanet.hu

CSOKONYAVISONTA

A Gyógy-és Strandfürdő üdülőterületén várjuk kedves vendégeinket hét apartmanból álló 18 férőhelyes apartmanházunkban ill. a 2 - 10 férőhelyes önálló nyaralóházainkban. Étkezést kívánás szerint biztosítunk. A Gyógy- és Strandfürdő területén 8 különböző hőfokú és funkciójú medence vehető igénybe. A gyógyszolgáltatások minimális térítési díjjal, szakorvos beutalóval is igénybe vehetők. Szállásdíjak: 2.700-4.500 Ft/éj/fő. Nyugdíjasoknak 7 éjszaka ebéddel és vacsorával 35.000 Ft/fő. BKV dolgozóknak és családtagjaiknak kedvezmény. Üdülési csekk, egészségpénztári és étkezési utalvány elfogadó hely. Kérésre részletes tájékoztatót, prospektust küldünk.

Információ : Katz Kft Tel.: 06-30-3399-834
www.csokonya.hu

AKCIÓS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

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

Árak: Szeptember 1-február 28 között 22 900 forint. Az ár nem tartalmaz idegenforgalmi adót, amely 18 és 70 év közöttiekre vonatkozik, éjszakánként 300 forint fejekenként. Aktiv BKV dolgozók és családtagjaik részére az adott szolgáltatás aiból 5% kedvezményt biztosítunk, ha van érvényes telepbelépőjük. Üdülési csekk és egészségpénztár elfogadóhely (OTP, MKB, K&H, Vasutas, Honvéd, ERSTE, Posta, Tempo, Uniqua, Dimenzió).

Bejelentkezés: Balog József

30/856 49 90

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja

www.bkv.hu • bkvrzt@bkv.hu

Főszerkesztő: Zelenák Tibor • Szerkesztőség: 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15.

Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 119-40, 117-39, 111-84, Közvetlen szám 342-7167 • mozasgasbanmagazin@bkv.hu

Megjelenik havonta • Kiadja a BKV Zrt. 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15. • ISSN 1786-1845

Nyomdai munkálatok: Grafika Press Zrt. 1101 Bp. Monori u. 1-3, Felelős vezető: Farkas Tamás vezérigazgató



Jakabfi Zsolt felvétele

A Széchenyi-hegyen is havazással köszöntött be az új év, ami különleges hangulatúvá varázsolta a fogaskerekűzést

ÓRIÁSI NYITÁSI AKCIÓK!

SPORT OUTLET

SPORTOUTLETÜNKBEN

a Buy Way Dunakeszi üzletházban,
NIKE, ADIDAS ÉS PUMA TERMÉKEK SZÉLES VÁLASZTÉKÁVAL,
ÁLLANDÓ OUTLET ÁRAKKAL, és a

LURDY HÁZ I. EMELETÉN

is FOLYAMATOS AKCIÓKKAL VÁRJUK KEDVES VÁSÁRLÓINKAT.

LEVI'S ÉS CIPŐÜZLETEINKBEN

a Buy Way Dunakeszi Üzletházban és a Lurdy Ház I. emeletén
NAGY VÁLASZTÉKBAN KAPHATÓ CIPŐ ÉS FELSŐRUHÁZAT
HASONLÓAN KEDVEZŐ ÁRON.



Levi's®



BKV DOLGOZÓKNAK +5% KEDVEZMÉNY!



CIB
BANK

EGY HULLÁMHOSSZON

33ÚJ

FIÓKOT

NYITOTTUNK

Ez a nagy szám!

MasterCard



Az év Bankja®
2007

CIB 24 06 40 242 242
www.cib.hu

CIB, az Intesa Sanpaolo bankszoport tagja