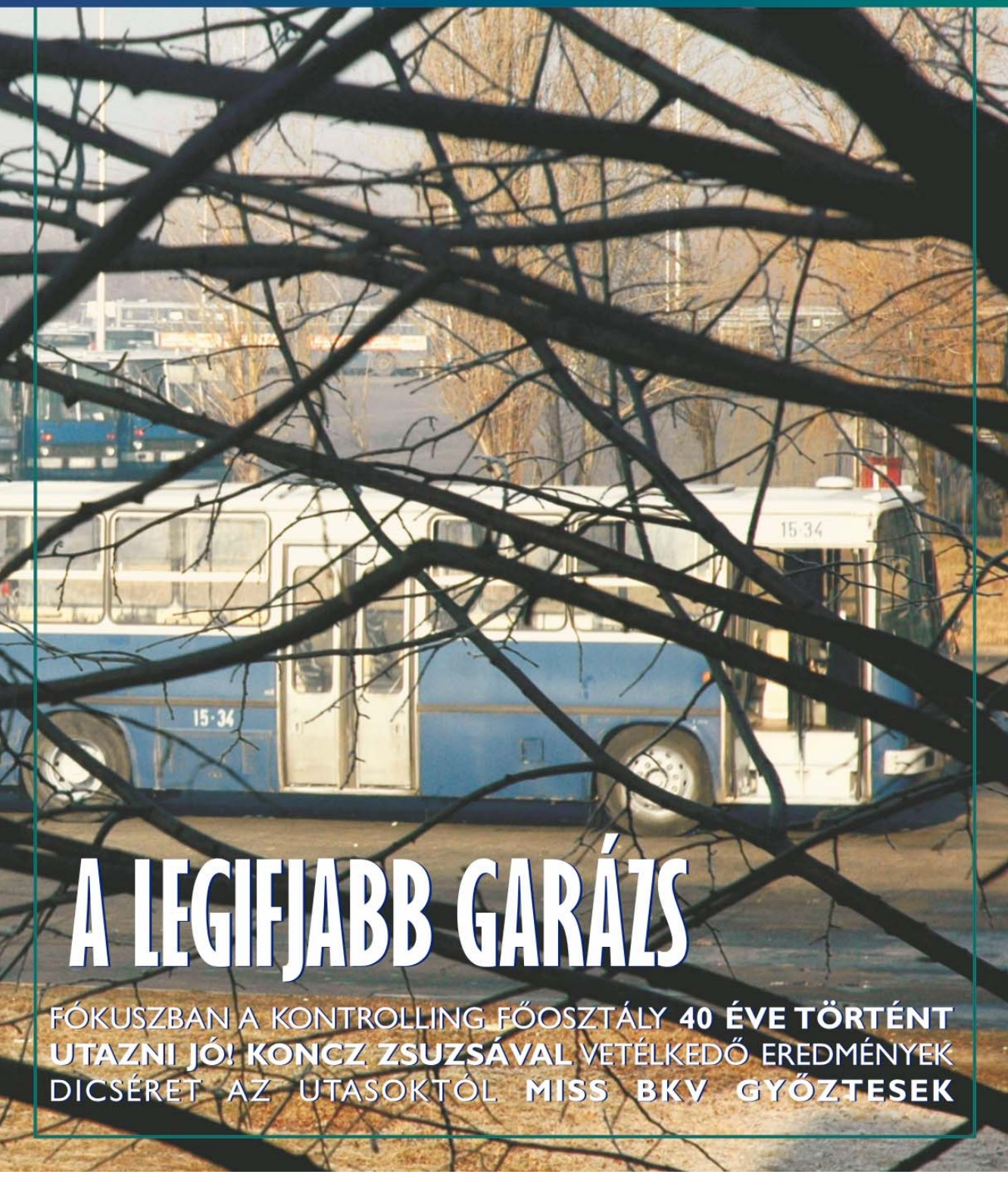




XL. ÉVFOLYAM

2. SZÁM

MOZGÁSBAN



A LEGIFJABB GARÁZS

FÓKUSZBAN A KONTROLLING FŐOSZTÁLY 40 ÉVE TÖRTÉNT
UTAZNI JÓ! KONCZ ZSUZSÁVAL VETÉLKEDŐ EREDMÉNYEK
DICSÉRET AZ UTASOKTÓL MISS BKV GYŐZTESEK

A MESEHŐSÖK SEM BLICCELNEK

Társaságunk az SPI International-lel együttműködésben január közepén - a „LÉPJEN” kampány ideje alatt - életre keltette a két mesehőst, Asterix-et és Obelix-et, akik - természetesen érvényes bérlettel! - végigjárva a metrószerelvényeket, jelenlétükkel játékos módon is felhívták a figyelmet arra, hogy nem a bliccelés, hanem a bérlet hordása sikk. (Képünkön Obelix és Asterix között Zelenák Tibor kommunikációs főosztályvezető)



A BIZTONSÁG ÉRTÉK ...mi értéket teremtünk!

Teljes körű BIZTONSÁGI SZOLGÁLTATÁS!

Komplett riasztórendszer, távfelügyelettel

már **65.900.- Ft** +Áfától



06 1 263-0732

www.pestor.hu

PESTOR Biztonsági Szolgálat Kft.

Hirdessen a Mozgásban magazinban!

Magazinunkban lehetőség van szolgáltatások reklámozására, változatos méretbeli lehetőségek közül választhat, és hirdetése több mint tizenkétezer olvasóhoz eljuthat. A részletekért keresse szerkesztőségünket a 461-65-00/12024-es melléken, vagy a mozgasbanmagazin@bkv.hu címen.

Nyolc civil szervezet összefogásával biciklis felvonulást tartottak február 17-én Budapesten a levegőszennyezés ellen.

Az Astoriától a Deák Ferenc tér érintésével a Városháza térig tartó biciklis felvonulással arra akarják felhívni a figyelmet, hogy a károsanyag-határértékek már elavultak, tehát ezek változtatásra szorulnak. Szükséges továbbá a dugódíj bevezetése, a teherforgalom korlátozása és a szmogrendelet szigorítása.

A szervezők petíciót adtak át Hagyó Miklós főpolgármester-helyettesnek, aki a felvonulás résztvevőjeként többek között elmondta, hogy a tavaly elfogadott Budapesti Környezeti Programban foglaltak szerint korlátozzák a teherautó forgalmat, valamint március 1-jétől a Budapesten áthaladó tehergépjárművek térítésmentesen - a budapesti célforgalom kivételével - csak meghatározott útvonalakon közlekedhetnek. Hangsúlyozta a főváros környezetvédelmi igényeinek összetettségét, és hozzátette: tudom, ha a környezetünkről van szó, semmi nem lehet elég jó, a legjobb kell, de felelős politikusként széles körű civil és szakmai véleményeket kell figyelembe vennem minden területen. A Főváros ügynevezett zöld zóna létrehozását is kezdeményezi, melynek részeként az eddigi teherforgalmi korlátozások mellett matricás rendszer segítségével különböztetnék meg az autókat. Ez azt jelenti, hogy a történelmi belső városrészekbe a legszennyezőbb gépjárművek egyáltalán nem hajthatnának be. Első lépésként a KRESZ módosítása szükséges, hogy a behajtást valóban meg lehessen tiltani - tette hozzá a főpolgármester-helyettes.

SZMOG STOP



SZEMLEÉLETVÁLTÁS SZÜKSÉGES

Erdélyi Barna, a Kontrolling Főosztály vezetője

Erdélyi Barna 2001 óta dolgozik különböző közlekedési projekteken, és közel egy éve cégünk alkalmazottja. Célja, hogy új megközelítést „mentsen be” az Akácfa utcai épület falai közé.



Főosztályvezető úr, irodájának ajtaján ott a tábla, kontrolling főosztály, laikus szemlélőben ez a szó szemantikai értelemben ellenőrzést jelent. Egy alapjában konzervatív közlekedési cégnél mit takar ez a „cégtábla”?

– A kontrolling elnevezésről az emberek fejében valóban a legkülönbözőbb és néha naiv elképzelések rögzültek. Rossz megközelítés, ha valaki azt gondolja, hogy a kontrolling a nyelvtani értelmezés szerinti ellenőrzést jelent csupán. Az ellenőrzés valóban benne van, de ha egy kontrolling munkacsoport csupán ezt végzi, akkor rosszul és hiányosan dolgozik. A kontrolling feladata, hogy támogassa az üzemegységeket, és tanácsai nyomán racionális gazdasági és szervezési döntések születessenek. Summázva: munkánk – ha jól

végezzük – támogató és tanácsadó jellegű. Értelemszerűen elsősorban mindig gazdasági oldalról elemezzük egy-egy várható intézkedés vagy projekt hatásmechanizmusát. A kontrolling munka abszolút kudarcának tartanám, ha nem sikerülne a belső társosztályok teljes bizalmát megnyerni, úgy, hogy egy döntés meghozatala előtt mindig kikérjék tanácsainkat. Ehhez persze elengedhetetlenül szükséges, hogy a főosztályon dolgozó 60 ember hozzájusson minden olyan szükséges információhoz, ami a legoptimálisabb tanácsot segíti világra. Munkánknál alapvető szempont, hogy mindig a vállalat, és ezen keresztül a tulajdonos érdekeit képviseljük. Ezt a munkát hívják stratégiai kontrollingnak. Elmondhatom, hogy a BKV gyakorlatilag minden stabilizációs projektjében részt tudtunk

venni, és így lehetőségünk volt a szempontjaink érvényesítésére is.

Felvetődik a kérdés, hogy konzervatív tudásra és eszközparkra felépített matutecégnél, hogy találja meg a helyét a kontrolling, főleg a dolgozók szemléletében?

– Ahogy a modern informatikai rendszereknek is be kell fészkelnie magát egy megkövetelt struktúrába, úgy a kontrolling terület számára is szemléletváltás szükséges. Ez az, ami számomra ezt a munkát széppé teszi. Amikor ezt a feladatot megkaptam, azt vállaltam, hogy kiépíték a cégnél egy modern, szolgáltatási jellegű kontrolling szisztémát. Ehhez új rendszereket kell fejlesztenünk, új alapokra kell helyeznünk a vállalat belüli szakmai és emberi kapcsolatokat. Természetesen a kép nem ilyen rózsaszín: még ki kell építenünk egy csomó olyan folyamatot, ami más vállalatnál már gyakorlat, de a BKV-nál még el kell fogadtatni.

Viszonylag fiatal főosztálya számára mi jelenti a legnagyobb problémát és legjelentősebb sikereket?

– Már a főosztály vezetésének átvételkor azt terveztem, hogy rendszeresítünk kétheti vagy havi rendszerességgel egy olyan meetinget, ahol az általunk kiszolgáló szervezeti egységek vezetőivel leülünk, és végigmegyünk aktuális problémáikon, együtt keresve a legoptimálisabb megoldást. Komoly sikernek tekintem, hogy van olyan vezetői kör, akikkel ez az új szemléletű megközelítés mára rutinszerűen működik. Vannak sajnos olyan területek is, ahol ez máig nem valósult meg, aminek talán a napi taposómalom is okozója. Szintén sikeresnek ítélem azokat a munkacsoportban végzett feladatokat, amikor több szakterülettel együtt dolgozva jutottunk kon-

folytatás a következő oldalon

MOZGÁSBAN MAGAZIN tartalom

Szemléletváltás szükséges	3	„Hű maradok saját stílusomhoz”	13
Utazás a médiában	4	Kockás füzetbe ír és biciklivel jár	14
A legifjabb garázs	5	„Titkárnőre” nincs szüksége	15
„Elképzeléseink szerint, rendben indult”	6	A szellemvillamos	15
Buszok és kábelek	7	BKV Előre vs. Ferencváros	16
47-es blues	8	Forgalombiztonsági vetélkedő – eredmények	16
„Köszönöm, hogy léteznek”	9	Rejtvény	17
Miss BKV szépségverseny	12	A hónap képe	19

BÉRMEGÁLLAPODÁS 2008 – Február 15-én Antal Attila vezérigazgató és a Kollektív Szerződést aláíró szakszervezetek aláírták társaságunk 2008-ra szóló bérmegállapodását. A VTDSZSZ szerint a szakszervezet szempontjából eredményesnek tekinthető a január elsejétől szóló, átlagosan 7,5%-os béremelés, amely az Országos Érdekegyeztető Tanács versenyszférára vonatkozó legmagasabb ajánlásával megegyező mértéket jelent. Ezzel várhatóan a közüzemi és közszolgáltató cégek között az egyik legjobb bérmegállapodást sikerült megkötöni. Jelenleg már a dolgozók közötti differenciálásról szóló területi egyeztetések folynak. A dolgozók részére biztosított havi étkezési hozzájárulás a megállapodás alapján 6000 Ft-ra emelkedett, illetve a munkavállalók változatlanul megkapják idén is az év végi vásárlási utalványukat. 

EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁST kötött a Budapesti Rendőr-főkapitányság és a BKV Zrt. január 29-én. Dr. Tóth Gábor rendőrdandártábornok és Antal Attila vezérigazgató szándéknyilatkozatot írt alá, miszerint a két szervezet a jövőben együttműködik a közösségi közlekedés előnyben részesítése érdekében. A közösségi közlekedési eszközök használata a fővárosi csúcsforgalomban gyors eljutási lehetőséget kínál. Többször előfordul azonban, hogy szabálytalanul közlekedő autósok, vagy balesetek lassítják, gátolják a BKV Zrt. járműveit. A most kötött megállapodás célja az, hogy a közösségi közlekedés rendszeti, rendőri eszközökkel történő támogatását a jövőben eredményesebben érvényre juttathassák. A megállapodás tartalmi részeit a szerződő felek negyedévente felülvizsgálják, és aktuális tartalommal töltik meg. 

NAPTÁRFÜGGETLEN, HAVI BÉRLET – A BKV Zrt. Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes kérésének megfelelően folyamatosan tájékoztatta utasait, hogy bevezetik az új, naptárfüggetlen havi bérletet. A bérletek tetszőleges kezdőnappal, a hónap bármely napján megvásárolhatóak. Ezzel kiküszöbölhető a hó eleji hosszas sorbanállás a jegypénztárak előtt. A kampány sikerét bizonyítja, hogy február első napjaiban az eddigieknél rövidebb sorok alakultak ki a jegypénztárak előtt. A kampány hatékonyságát hirdetések és internetes megjelenések segítették. 

ÜLÉSEZETT a BKV Felügyelő Bizottsága. A február 20-i ülésen beszámoló hangzott el az Igazgatóság és a Társaság tavalyi évi működéséről, amelyet jóváhagytak a tagok, valamint – egyebek mellett – meghallgatták a 4-es metró beruházás ellenőrzési jelentését. A bizottság megismerte a Paraméterkönyvet előkészítő folyamat állásáról szóló tájékoztatót, majd elfogadták a Belső Ellenőrzési osztály 2007. évi negyedik negyedévi beszámolóját, illetve megismerték az idei év első negyedévének munkatervét. 

Forgalombiztonsági vetélkedő –

EREDMÉNYEK



A 2007. évben immár tizenötödik alkalommal került meghirdetésre a "Keressük a BKV legjobb felszíni közösségi közlekedési járművezetőit" vetélkedő. Az első fordulóra beérkezett megfejtések száma több mint 1300, ilyen sokan még soha nem indultak. A verseny kiírásában szerepelt, hogy az első forduló résztvevői között vásárlási utalványok kerülnek kiarsorolásra.

A szerencse az alábbi dolgozóknak kedvezett:

Kelenföldi F. Sz.: Visnyei Zoltán

Óbudai F. Sz.: Pfeiffer János

Cinkotai F. Sz.: Gyarmati Sándor, Szabó Tamás, Vas Ernő

Kőbányai F. Sz.: Dávid Lajos, Déri János

Dél-pesti F. Sz.: Bagarus Ernő Tamás, Brabander Zoltán, Damm Ernő, Fülöp József, Hamvas Attila, Hoffman András, Kaszt János, Kecskés István, Kerekes Tibor, Kovács Lajos, Kövesi Gábor, Mező János, Németh László, Panykó Mihály, Rigó János, Rozman József, Soltész Jenő, Szabó Tamás Ferenc, Szemán Bernát, Varga István

Dél-pesti Vill. F. Sz.: Balla Zoltán, Balogh Csabáné, Barna Péter, Huszár Endre, Jobbágy József, Kenczler László, Kertész Ferenc, Ludas Péter, Medveczky Péter, Mercz József, Mogorósy Géza, Mórincz Gyula, Németh Attila, Pál Géza, Petik Gábor, Porkoláb János, Samu Károly Péter, Szegedi Ferenc, Torzsa Zoltán, Varga András

Észak-pesti Vill. F. Sz.: Mészáros Zoltán

Budai Vill. F. Sz.: Ács István, Bagosi Attila, Bakai József, Csanády Bálint, Filep Imre, Konyár Tünde, Kósa György, Nagy Ferenc, Pátkai Sándor, Perei Attila, Szabóné Wágner Éva, Szeles László

A középdöntőket a telephelyeken április elejéig rendezzük meg, ahonnan a legjobbak a társasági döntőbe kerülnek. A BKV versenyen eredményesen szereplő járművezetők képviselik társaságunkat a május 17-én, Nyíregyházán megrendezendő országos versenyen. A vetélkedőről folyamatosan tájékoztatjuk munkatársainkat.

Forgalombiztonsági osztály

SZEMLEÉTVÁLTÁS SZÜKSÉGES

folytatás az előző oldalról

szenzusos, közlekedési, műszaki és gazdasági szempontból elfogadható megoldásra a vállalat egy-egy kulcsfontosságú projektjében. A szakterületek közti együttműködés folyamatos fejlesztését a mai működés egyik, ha nem a legfontosabb sikerkritériumának tartom.

Mi a személyes tapasztalata a közösségi közlekedéssel?

– Bár általában autóval járok a hétközna-

pokon, legutóbb úgy adódott, hogy a családdal Szentendrre hévvel mentünk. Nem a műndér védelme mondatja velem, de el kell ismernem, hogy tiszta kocsikban utaztunk, mind az állomásokon, mind a járműveken elegendő információt kaptunk, és ami számomra kellemes meglepetés volt: ez a viszonylag öreg jármű pontosan, menetrend szerint közlekedett.

-sg-

1,3 milliárd utast szállítunk évente – ez naponta 4 millió utazást jelent. Minden utasban, aki társaságunk járművein utazik, vagy kapcsolatba kerül munkatársainkkal, biztos, hogy kialakul valamilyen kép.

Tapasztalataikat a legtöbbször megtartják maguknak, vagy csak az ismerőseikkel és utastársaikkal osztják meg, de azért akadnak olyanok is, akik úgy érzik, véleményüket velünk is tudatniuk kell – legyen az pozitív, vagy negatív. Azt mondják, hogy mi, magyarok, nagyon szeretünk panaszkodni. Tény: az emberek általában akkor ragadnak telefont vagy tollat, ha valami sérelem éri őket, ha valami pozitív történik velük, azt sokkal ritkábban kommentálják. Talán azért van így, mert a jó dolgokat sokkal természetesebbnek érezzük. Mi tagadás, mi, a BKV-nál örülünk annak, ha utasaink elismerő sorait eljuttatják hozzánk. A levelek azt mutatják: sokszor nagyon kevés is elég ahhoz, hogy elégedettek legyenek, s mi büszkék abban, hogy ez a „kevés” idővel egyre többször előfordul.

Az utasok értélemszerűen a frontemberekkel – járművezetőkkel, pénztárosokkal és ellenőrökkel – találkoznak a legtöbbször, így ők azok, akik a lehető legtöbbet tehetik azért, hogy utasaink úgy érezzék, számunkra ők a legfontosabb lények a földkerekségen. Mint a levelekből kitér, kollegáink közül sokan tudják ezt. A BKV Zrt. kiadásában megjelent egy füzet, mely utasainknak az Ügyfélszolgálatra érkező dicsérő észrevételeiből közöl válogatást. Ebből a kiadványból szemezgettünk.

„KÖSZÖNÖM, HOGY LÉTEZNEK”

Tisztelt BKV Zrt!

Szeretném, ha megköszönnék annak a piros 20-as buszt vezető buszsofőrjünknek a figyelmességét, aki december 10-én, este 21:45-kor a Baross tér, Keleti pályaudvar megállóból elindulva – mikor látta, hogy futok a már elindult buszhoz – egy méter megtétele után megállt és kinyitotta az ajtót, így fel tudtam szállni. A busz rendszáma BPI-723 volt. Remélem, nonsokára ez lesz az általános hozzáállás a sofőrök körében.

Még egyszer köszönöm:

B.-né S. Krisztina

Tisztelt Vezetőség!

Október 8-án, szombaton délután a 9-es autóbusszal utaztam Kőbányáról a Deák térre. 12:29-kor a Mázsa térenél a megállóban egy kerekese székese férfi kívánta a buszra szállni, akinek mindkét lába amputálva volt. Az autóbussz vezetője – egy nagyon szimpatikus fiatal ember – leszállt és felsegítette az utast. Ő kérte, hogy Koszorú utcánál majd segítse őt le a járműről, amit természetesen meg is tett. Mire mi, utasok odáig jutottunk gondolatban, hogy segíteni kellene, a busz vezetője ezt már meg is tette helyettünk. Az utasok egymás közt megállón keresztül dicsérték a vezetőt, mert nagyon megható volt az egész. Természetesen a vezető ebből semmit nem hallott. Szeretném a figyelmükbe

ajánlani a buszvezető segítőkészségét, emberségét. Nem tudom, hogy milyen módja van annak, hogy nem egy, hanem több utas dicséretét is tolmácsoljam, de kérem, te-geyék meg helyettünk.

Üdvözléttel:

B. Mária

T. BKV Zrt.!

A múlt péntek délelőtt a 4-es buszon utaztam. Német turisták érdeklődtek a Halászbástya iránt. Arra voltak kíváncsiak, hol cél-szerű leszállni. Mire segíthettem volna, a buszvezető jó németességgel tájékoztatta őket, hogy hol kell leszállniuk, merre menjenek. Az autóbussz rendszáma BPI-044 volt.

Nagyon örültem, hogy a BKV-nál is dolgoznak idegen nyelven jól tudó emberek, akik készségesen és udvariasan bánnak az utasokkal. Véleményem szerint nem mindegy, hogy az itt megforduló turisták milyen emlékek távoznak tőlünk.

Üdvözléttel:

T. Andor

Tisztelt Vezérigazgató úr!

Szeretném kinyilvánítani dicséretemet az egyik kolleganőjük iránt. Külföldi ismerőssel Törökbálinton jártam. Mivel arra felé nem vagyok ismerős, így a bérletpénztárban ülő hölgyet kértük meg, hogy segítsen. Na-

gyon kedvesen, türelmesen elmagyarázta nekünk, hogy melyik busszal hova tudunk menni, átszállásokat, indulási időket írt le, térképet rajzolt. Az útbaigazításával egyből oda-táltunk, ahova menni szerettünk volna. Ismerőseim még este is emlegették segítőkészségét. Ezért gondoltam, hogy mindezt leírom, és még egyszer nagyon hálásak vagyunk neki. Köszönöm szépen!

K.Á.

Tisztelt BKV!

Egy pozitív csatlódást szeretnék megosztani Önökkel. Ma reggel a 85-ös buszon utaztam, melyre jegyellenőrök szálltak fel. Sajnos eddigi tapasztalataim nem feltétlenül voltak kellemesek velük kapcsolatban. A mai ellenőrzés folyamán ez szerencsére megváltozott. Különösen kiemelném a 378- azonosító-számú ellenőrt, aki meglepően udvarias magatartást tanúsított.

Üdvözléttel:

K. Krisztina

Tisztelt Ügyfélszolgálat, BKV!

Életem során mindig használtam az Önök járműveit a közlekedésben; így egészen elképzelhetetlen lenne az élet tömegközlekedés nélkül.

Köszönöm, hogy még mindig léteznek.

T. András



Bármilyen különös, miután megalakult a BKV, a korábbi társaságok üzemi lapjai, az Autóbusz (FAÜ), a Szárnyaskerek (FVV) és a Jelző (BHÉV) úgy reagáltak a központosításra, mintha mi sem lenne természetesebb egy ilyen „ügyletnél”, azonban ez nem jelent eltérést az addigi „kerékvágástól”, minden a régi módon halad tovább. Noha az Autóbusz már első 1968-as számában a Budapesti Közlekedési Vállalatot nevezi meg gazdaként, a Szárnyaskerek csak a

vezetőnek olyan sebességgel kell vezetni a járművét, hogy afelett minden körülmények között képes legyen megőrizni az uralmát!” – olvashatjuk, bár arról nem értesülünk, hogy a buszosok 42 balesete és 295 eseménye közül hányszor voltak ők a felelősök. Arról viszont igen, hogy egy hónap alatt harminchét sajátjárműves összeütközés történt, ami valóban elgondolkodtató adat. Még akkor is, ha abban az időben igen jelentős volt a járművezetői létszámhiány.

ti, hogy a Kálvin téri forgalomirányító tiszt a villamosvezetőt segíti, a buszvezetőt viszont nem, s bár hozzáteszi: „Nem ez a jellemző”, van egy olyan sejtésünk, hogy de igen, ez volt a jellemző. Egyébként miért jelentette volna ki határozottan Daczó József, hogy „nem olyan erős az üzemági sovinizmus, mint ahogy azt egyes vészmadarak igyekeznek beállítani”, majd Sárlos István, akkori tanácselnökre hivatkozva azt mondja: „Mert végeredményben egészséges tünet, hogy az

„ELKÉPZELÉSEINK SZERINT, RENDBEN INDULT”

40 éves a BKV

másodikban, a Jelző fejlécén pedig egészen március 16-ig az szerepelt, hogy a „Budapesti Helyiérdekű Vasút dolgozóinak lapja”. Persze minden bizonnyal felelősségről lehet szó, nem pedig valamilyen szembenállásról, mégis ez elég jól mutatja, hogy a munkavégzést illetően mennyire idegennek tekintették az új szituációt. De nem így politikai vonalon! A lapok már 1967 decemberétől azzal voltak teli, hogy megtartják, megtartották az üzemi pártbizottsági választásokat. Oldalakon át olvashatjuk a küldöttek hozzászólásait, s elnézve a semmitmondó, frázispuffogató beszédek, olyan érzésünk támad, hogy a Budapesti Közlekedési Vállalat létrejöttét semmi más nem indokolta, csupán az, hogy ezeket a választásokat megtartsák. Arról még véletlenül sem esik szó, hogy mégis miért volt szükség az összevonásra.

Ezt leszámítva az újságok kizárólag „hazai” beszámolókat közölnek február közepéig. Ám mivel január 31-én Daczó József vezérigazgató és Szűcs Ferenc, a szakszervezeti bizottság titkára aláírja az első kollektív szerződést a BKV történetében, mindhárom lap, folytatásokban kezdi el közölni az anyag „sűrített” változatát. De továbbra is úgy tűnik, az ágazatok teljesen elkülönülnek egymástól. Mindössze egyetlen cikket olvashatunk, ami cáfolja ezt: a Jelző február 17-i számában arról számolnak be, hogy a hévesek munkaversenyre hívják a villamos szereplőket. Az Autóbusz február 22-én elkészítő adatokkal szolgál: a balesetelhárító szolgálat elkészítette az első hónap statisztikáját, melyből az derül ki, hogy az előző évhez képest jelentős visszaesés tapasztalható. Az adatok szerint, a BKV történetének első hónapjában 457 esemény történt, melyből 104 baleset volt, s ami a legdöbbentőbb, hogy ebből három halálos, harmincegy pedig súlyos sérüléssel járt. A cikk szerzője ugyan megjegyzi, hogy 54 baleset – melyből kettő volt halálos – a „villamosvasút számláját terheli”, ám a kritikát a buszosok sem kerülhetik el. Már csak azért sem, mert balesetük száma, az 1967-es évhez képest megduplázódott. „A statisztika alapján tehát dolgozóink közel sem végeztek olyan jó munkát, mint az elmúlt év első hónapjában. Nem lehet mentség ezen a téren a szeszélyes tél, a jeges, síkos, úttest, hiszen minden jármű-



A BKV megalakulásáról és addigi munkájának összefoglalásáról csak március elején olvashatunk, amikor mindhárom lap közli első „nagyinterjúját” Daczó József vezérigazgatóval, aki azzal magyarázza a kezdeti nehézségeket, hogy „minden motornak szüksége van bejáratásra, amikor előugranak a még rejtett hibák”. A vezérigazgató elsősorban az „összeszokás hiányosságát” emeli ki, illetve azt, hogy „nevelésesen kis ügyekkel is megkeresik a gazdasági vezetést”. Daczó kijelenti: „Az első követelmény tehát, hogy mindenki a kiadott utasítások szerint járjon el, és bátran döntsön saját hatáskörében.” Ám hogy ez pontosan miként kivitelezhető a gyakorlatban, nem beszél a vezérigazgató, s ebből, valamint abból a megjegyzésből, mely szerint a dolgozók „összvállalati szinten kezdik szemlélni a különböző üzemágak működését”, arra következtethetünk, hogy kezdeti időkben igen nagy lehetett a kapkodás, a fejetlenség. A vezérigazgató például megemlí-

emberek szeretik a saját üzemágukat, s hátróztottan képviselik annak érdekeit”.

Daczó csupán egyetlen konkrét nehézséget említ, azt, hogy a szovjetek hatvan helyett csak negyven tróli szállítottak, mintha tényleg csak ez hátráltatta volna az addigi munkát. Arról viszont örömmel számol be a vezérigazgató, hogy a buszosok már hajót is javítanak, sőt rugókat gyártanak a hévnek, a villamos főműhelyben pedig elvégzik a buszok krómozását, amit addig külső cég végzett. „Valamennyi üzemág keresi a kapcsolatot, ráadásul az ötletek 'felső inspiráció nélkül' is kezdenek jelentkezni” – mondja a vezérigazgató, bár ezt nem fejt ki bővebben. Zárásként csupán ennyit mond: „Nyugodtan kijelenthetem, hogy elképzeléseink szerint, rendben indult az apparátus munkája. Edigi tevékenysége megfelelt a várakozásnak, célszerűnek és helyesnek bizonyult.”

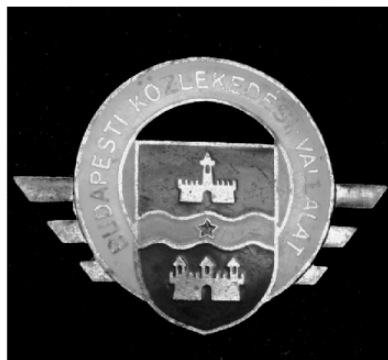
Miért kételkednénk szavaiban?

Miért ne kételkednénk benne?

Társaságunk 40 éves fennállása kapcsán olyan jelenlegi vagy már nyugdíjas éveiket töltő kollegákat kerestünk, akikkel felidézhetjük ez elmúlt évtizedeket. Veterán című rovatunkban hónapról hónapra bemutatunk egy-egy pályát, sorsot, melyekben az a közös, hogy az elmúlt évtizedekben életük, munkájuk összekapcsolódott a főváros közösségi közlekedésével.

Polgár Győző 17 éves korában, 1962-ben került a Fővárosi Autóbusz Üzemhez (FAÜ) villanyszerelőként. A Fürst (ma: Kelenföldi) garázsban kapott munkát, hamarosan behívták katonának, majd leszerelése után visszatért oda. „Menet közben” az összes, szakmájába vágó tanfolyamot elvégezte, no meg a technikumot is. Noha járművekkel nem foglalkozott, úgy gondolta, hogy nyugdíjazásáig a buszok közelében lesz. Annál is inkább, mivel akkoriban a „szükség nagy úr” alapon igen különös megbízatásokat is kapott. Ma már

hogy a BKV megalakulása villámgyorsan megtörtént, én pedig búcsút mondhattam a még át sem adott óbudai garázsnak. 1968. január elsejével a BKV dolgozója lettem, és ez valóban változást jelentett az életemben. Lét-rehozták ugyanis a különféle központi főmérnökségeket, azon belül pedig különféle osztályokat. Én személy szerint az erőátviteli és világítástechnikai osztály csoportvezetője lettem, átkerültem a Gyáli útra, s innentől kezdve már nemcsak buszos létesítményekkel foglalkoztam: HÉV-állomástól kezdve, villamos kocsiszáron át egészen a székházi berendezésekig. De említhetném a Dózsa-főműhelyt, ahol a kisérdalattik javítását végezték.”



a fejlődés az első három évtizedben rendkívül dinamikus volt, a rendszerváltás előtt sokkal komolyabb eredményeket is el lehetett volna érni, ha a politika helyett inkább a szakmai kérdések kerülnek előtérbe. „Hiába voltak nagy léptékű fejlesztési elképzelések, sok

BUSZOK ÉS KÁBELEK

Mindez persze nem jelentett számára megoldhatatlan feladatokat, inkább „változatosságot”, no és persze sok-sok tapasztalatot. Ami kezdetben a legnagyobb feltűnést okozta a számára, az ágazatok közötti eltérő színvonal – már ami a korszerűséget illeti. „Akkor láthattam csak igazán, hogy a FAÜ mennyire modern, ellentétben a HÉV-vel, ami évtizedekkel le volt maradva. Úgy vélem, ezt az állapotot igyekezett a cég a különféle fejlesztésekkel egy szintre hozni, de sok időnek kellett elteltelnie, míg ez valóban megvalósult.”

Polgár Győző új munkatársaival hamar szót értett, nem tapasztalt olyasmit, hogy bármiféle rivalizálás, ellenségeskedés lett volna a különböző helyekről érkezett dolgozók között. Véleménye szerint, a nehézségeket elsősorban az okozta, hogy az új társaságra „ráültettek” egy központi apparátust, s a vezetőik között jócskán akadtak olyanok, akik politikai okokból, nem pedig szakmai kvalitásaik alapján kerültek a BKV-hoz. Mindez olyan bürokrácia kialakulásához vezetett, ami az azonnali beavatkozást igénylő munkát nehezítette meg. „Míg korábban az anyagellátást telephelyen belül oldották meg, a BKV megalakulása után létrehoztak egy kizárólag ezzel foglalkozó főosztályt, és velük kellett mindent egyeztetni, ami lényegesen több utánajárást és papírmunkát igényelt. A feladatok súlyozása is igen különösen alakult, a székházi aprómunkát azonnal el kellett végezni, míg a telephelyi, nagyobb horderejű javítások várhattak akár hetekig is.”

Tizenkét évig dolgozott ebben a munkakörben, utána nyugdíjazásáig beruházásokkal foglalkozott, részt vett egyebek mellett BKV-lakások, az Örs vezér téri „spenótház” építésében, a ráckevei járműtelep felújításában. Úgy véli, hogy noha negyven év alatt hatalmas változásokon ment át a társaság, s

esetben csak az számított, hogy teljessécsük azt, ami az osztály tervei közt szerepelt, ám ez más egységekkel egyáltalán nem volt összhangban. Például elkészítettük egy kocsiszní világításának teljes felújítását, mert ez a mi területünk volt, de arra már nem került sor, hogy a megnövekedett teljesítmény miatt a transzformátor-állomást lecseréljük, így aztán teljesen hiábavaló volt a munkánk. De említhetném a hetvenes évekbeli nagyszabású kábelfektetési projektet. Éjjel-nappal ezt csináltuk, még a leendő, ám soha meg nem valósult zugligeti trolibuszhoz is fektettünk kábelt. Voltak ezek a kommunista szombatok, és csupán az volt a fontos, hogy méterre ki tudjuk mutatni, mennyi kábelt fektettünk le aznap. Az is előfordult, hogy éppen egy delegáció érkezett, ezért annyira kellett sietnünk, hogy dobbal együtt elástuk a kábelt. Azóta eltelt harminc év, és senki nem kérte számon, hogy a valóságban miért nem létezik a papíron meglévő vezeték.”



hihetetlennek hangzik, de elmondása szerint, amikor az Ikarus gyár jelezte, lehet menni az új járművekért, a szállítást úgy oldották meg, hogy mindazokat, akik mozgósíthatók voltak, felültették egy buszra és elindultak a garázs felé. Ott pedig minden egyes „utas” kapott egy vadonatúj Ikarust, hogy elvigye a Hamzsabégyi útra. Így fordulhatott elő, hogy az ifjú Polgár Győző csupán egy B-kategóriás jogosítvány birtokosaként buszt vezethetett, sőt a rendőr még tisztelgett is neki, hiszen láthatóan fontos feladatot látott el. Hogy hol tanult meg buszt vezetni? Odabent a garázsban, valamivel el kellett ütni a szabadidőt...

A hatvanas évek közepén már megszületett a döntés, hogy Óbudán új garázst építenek, s Polgár Győzőt az előkészítő munkálataiba vonták be, ám hamarosan közismertté vált, hogy a közlekedési cégeket egy nagy közös társasággá vonják össze. „Nem emlékszem pontosan, mikor hallottam róla először – mondja Polgár Győző -, de az biztos,

a **MOZGÁSBAN** MAGAZIN és a **Veterán** közös játéka

Milyen márka típusait gyártottak Eisenachban, a későbbi Wartburg-gyárban Németország kettészakadása előtt?

- a. Mercedes
- b. Opel
- c. BMW

A helyes választ beküldők között egy darab fél éves Veterán előfizetés sorsolunk ki. Beküldési határidő: március 15. Válaszaikat a Mozgásban magazin címre várjuk!

A történet Tarikkal egy brit belföldi járaton kezdődött, és egy pesti villamoson ért véget.

Évekkel ezelőtt egy álmos, dél-angliai kisvárosból igyekeztem Londonba. De nem eléggé, mert arrafelé a buszok pontosan indulnak. Huszonéves voltam, szívemre vettem, hogy az orrom előtt becsuknak egy ajtót, és otthagynak. Áltam bémultan, óriásira táglult pupillákkal. Ha csapás ér, megnő a szemem. Hogy jobban lássam. Láttam is az ablakon át, hogy valaki felpattan a második ülésre, és a sofőrhez siet. Miért pattant fel? Ki tudja.

Rákiáltott a sofőrré, hogy mellette maradt még szabad hely, vegyen fel. Amint felkászálódott, odarogytam a hátizsákkal. Két okból kezdett belőlem ömleni a szó. Há-

tőprengeni, vajon milyen lehet alatta? Ezzel nyilvánvalóan tisztában volt, tudomásul vette, hogy a világnak millió szeme van, és mindet felnyitja, ha ő arra jár. Érezte a tekintetek izzását, a vágyat, a kétségbeesést. Elképedve meredtem rá, hogy történhetett, hogy csak úgy szóba elegyedek egy ilyen átkozottul jóképű fickóval? Annyira zavarba jöttem, hogy bemutatkoztam. Ettől még inkább nyomorultul éreztem magam, nem is értettem, mit felel. Azt mondta, Tarik.

Baj van az angolommal, gondoltam.

Mit jelenthet, hogy Tarik? Lázasan kutattam az agyamban, abban a biztos tudatban, hogy nem áll jól nekem, ha erősen gondolodom. Vonzó férfiak társaságában nem szoktam. Tarik nevű szó azért nem létezett a szó-

azt az ember feltételezni hajlamos. Egész végig azon szorongtam, nehogy valahogy kibukjon, sehogyan sem igazodok el a kurd válságban. Dzsemboltokról beszélgettünk, az euró várható bevezetéséről, arról, milyen parfümöt használok.

Az elkövetkező években apránként mindent megtudtam róla. Majdnem mindent. Többször jártam nála Londonban, sokáig egy diákszállón élt, emeletes ágyak kusza labirintusában. Néha ő jött át hozzám Párizsba, ahová gyakran küldtek a munkám miatt. A ho-

Vass Virág

47-ES BLUES

lából. És mert korábban megfogadtam, végig fogom beszélni azt a hónapot, amit Angliában töltöttem nyelvgyakorlás céljából. A fiú, aki az ablaküveg és a hátizsákom közé préselődött, csendesen figyelt. Arra gondoltam, vigyázni kell vele. A szűkszávuak veszedelmesei. Körbenéztem, ki sietne a segítségemre, ha bajba keverednék a szűkszávu miatt. Többen is sandítottak felénk, háromszögű szendvicseiket majszolva. Egészen pontosan, a fiúra sandítottak, átnéztek a fejem fölött, és elégedetten legeltették a szemüket rajta, mint aki egyszerre jut mozihoz és extra adag popcornhoz. Útitársam meghökkenően szép volt, olyan tökéletes arcvonásokkal, mintha maszkként viselné. Az ember, ha ránézett, azon kezdett

táramban, mert nincs ilyen. Egy kurd férfi neve. Azt hittem, viccel. Kiderül, halálosan komolyan gondolja. Kurd menekült, aki munkahelye felé tart a londoni vöröskeresztes irodába. Ott tolmácsol, a többi kurdnak, afgánnak, litvának. Kérdeztem, vannak-e Magyarországról is. Nevetve visszakérdezett: Éhes vagy? Nem hungry, Hungary! De akkor már késő volt, kezembe nyomott egy szendvicset. Belesandítottam. Úgy láttam, kurd szendvics. Furcsa, darált húsgombóc, baguette-be lapítva. Kultúrsokkot okozott, hogy nem a szokásos sajt, sonka. Tényleg éhes voltam, de kezem a baguette-el tévovázott a levegőben. Kik azok a kurdok? Fűrkésztam a fiú zöld szemét, amit világos barna tincsek takartak, szeplős, fehér bőrét, sárga Lacoste pólóját. Nem ilyennek láttam a kurdokat a Híradóban. Később, amikor együtt mászkáltunk, sokan a hűgának néztek. De akkoriban még ragaszkodtam a vad, sebzett tekintetű, egzotikus kurd menekült imázshoz, nemigen hagytam kizökkenteni magam.

– Edd csak meg nyugodtan, az anyám hármát csomagolt.

Mit tehettem volna? Enni kezdtem udvariasan. Agyamban lázas aggodalmak cikáztak, hogy hamarosan elpusztulok egy különös kurd kórságban, darált húsos bacilusok miatt. A szűkszávu tán azért beszélt keveset, mert remekül olvasott mások gondolataiban.

– Gyorsfagyasztott, angol szupermarketkaja. Anyám nem tud főzni, három kurzust vitt az egyetemem, mielőtt...

Nem mondta, pontosan mi előtt. Később mesélte, hogy otthagya a könyvtárát, a U2 posztereit, és a biciklijét a nyaraló falának támasztva. Mert a kurdok is nyaralnak tóparton, nemcsak menekülnek a CNN-en, ahogy



telszobában gondosan elpakolta az apró tusfürdőket, testápolókat. A cipőtisztító készletet egyenesen imádta. Máig ösztönösen zsebre vágom a szállodákban. Befejezte az egyetemet, vicces e-maileket küldött, lelki tanácsadásban részesített, nem féltékenykedett, nem tett féltékenyűt, ő volt számomra az ideális kurd. Eszem ágában sem volt váltogatni ezen az idilli állapoton.

– De, az eszed ágában azért volt. - erősödött a Móríz Zsigmond körtéren. Eljött megnézni a világomat.

Az ember úgy mutatja meg a világát, hogy felülteti az idegent a villamosra. Hogy lássák, honnan jött, merre jár, hova tart. Tarik gyorsan tanult, egy idő után kívülről fújta. A gimnázium a tizennyolcas. Négyes-hatos balettóra. Hatvanegyes szerkesztőség, átszállással. Kisföldalatti végállomás, régi francia tanszék. A negyvenhetes vitt vissza a gyerekkorba. A peronon a fülembé dúdolta: *Hey baby, take a walk on the wild side!* Arra kért, menjek vele át az élet vadabbik oldalára. Amilyen hülye vagyok, átmentem volna. De akkor felszállt Barkóczy néni. Ránk mosolygott az a kerekéken guruló szatyorról, amelyiket huszonöt éve öntöttem le meggy márkával és még mindig ott a foltja. Tudtam, nem megyek sehova. A negyvenhetesen reggel iszonyú a tömeg, Tarik úgy pattant le róla, mintha áram ütötte volna, én csak kapaszkodtam a fogantyúba. Az ember néha ott ragad azon a helyen, ahol a szerelem elhagyta. A 47-es, ha zötyögve is, elvergődött a következő megállóig és újra kinyitotta az ajtókat.

„Aprókból épül”

A Magyar Nemzeti Bank 2008. március 1-jén kivonja a készpénzforgalomból az 1 és 2 forintos érméket. Márciustól mindenkinek lehetősége van arra, hogy a nála lévő érméket jótékony célra elajándékozza. Társaságunk gyűjtést szervez, hogy a kabátsebben, pénztárcában maradt apró ne vesszen kárba. A befolyt összeget a **Magyar Máltai Szeretetszolgálat Mentőszolgálatának** karitatív tevékenység fordítására adományozza. A pénzügyítő perselyekbe június 30-ig várjuk a felajánlásokat a következő helyszíneken:

- 1072. Budapest, Akácfa u. 15.
- 1165. Budapest, Bökényföldi út 122.
- 1194. Budapest, Méta u. 39.
- 1113. Budapest, Hamzsabégi u. 45.
- 1037. Budapest, Pomázi út 15.
- 1098. Budapest, Üllői út 197-199

Kérjük, támogassa kezdeményezésünket Ön is 1 és 2 forintosaival!



Dél-pesti autóbusz szolgálat

A LEGIFJABB GARÁZS

Hiába adtak át két metróvonalat, a BKV megalakulását követő huszonöt évben az autóbusz fejlődése volt a legdinamikusabb. Mindez persze nem meglepetés, az Ikarus hatalmas gyártókapacitásának – és természetesen a korabeli gazdasági „megoldásoknak” – köszönhetően a hetvenes évek elejétől a buszokhoz lehetett a legegyszerűbben és a legolcsóbban hozzájutni, alkatrész-ellátásuk és üzemeltetésük is „filléres” mulatságnak tűnt a többi ágazathoz képest. 1968-ban, a Fővárosi Autóbusz Üzem négy járműtelepet vitt be „a közönsébe”, a Fürst (ma: Kelenföldi), a Récsi, a Mező és a „rég” Kilián (azóta megszűntek) garázst, melyek kapacitása azonban meglehetősen szegényesnek volt mondható a megnövekedett igényekhez, így aztán az elkövetkező időszak legfontosabb beruházásai közé tartozott az új, jóval nagyobb befogadóképességű autóbusz-üzemek létesítése. Tizenöt év alatt három ilyen épült, 1970-ben adták át az Óbudai, öt évvel később a Cinkotai, 1983-ban pedig az „új „Kilián” garázst, bár ezzel egy időben, a néhány buszmegállóval beljebb található, lényegesen kisebb Nagykörösi úti telep más „szerepkörhöz” jutott, egyebek mellett a margitszigeti mikrobusz-szerelvények állomásoztak itt.

Az új garázs, amit a rendszerváltás után kereszteltek át dél-pestire, a cinkotai mellett a legnagyobbinak számít, több mint háromszáz jármű befogadására alkalmas. Volt olyan időszak, amikor az összes, BKV-nál fellelhető járműtípust megtalálhattuk itt. Ma már hiányzik a „palettáról” a 405-ös és a 415-ös Ikarus, de a jelenlegi 361 busz is igen változatos képet mutat. A dél-pestiben vannak a legrégebbi – még „ráncajtós” – Ikarus 280-asok, de a legújabb Volvók is. Az előbbiből éppen száz, az utóbbiból harminckettő. Ezek mellett száz-tizenkilenc 260-as, hatvanegy 435-ös és negyvenkilenc 412-es Ikarus is innen indul a forgalomba, nem beszélve a különlegességnek számító csukós Agoráról, melyből csupán az

itt található egy jármű van a BKV tulajdonában. A garázsban jelenleg százhetvenen dolgoznak.

– A társaság átalakítása után a létszám húsz fővel csökkent. Naponta 299 buszt kell kiadnunk, ám emellett olyan feladatokat is meg kell oldani, melyek régebben nem ránk tartoztak, említhetném az emelő berendezések karbantartását, vagy a garázskapuk javítását és javíttatását. Így lényegesen bonyolultabb lett a munka megszervezése – mondta Jakab László szolgálatvezető. – Ráadásul a téli időszakban nehezen tudjuk megoldani a járművek tisztántartását. A probléma oka,

mosási kapacitás. Ezért a nagy hideg esetén a két rossz közül a kisebbiket választjuk.

Ami a dél-pesti telep állapotát illeti, az elmúlt huszonöt év nem múlt el nyomtalanul, a két szerelőcsarnok közül az egyikre ráérme a felújítás, bár kétségtelen, hogy vannak ennél sürgetőbb feladatok is. A legnagyobb kihívást most kétségtelenül a tavasz hozza majd a garázs dolgozóinak, hiszen áprilisban jár le a Volvo buszok garanciája, s innentől kezdve itt kell elvégezni a járművekkel kapcsolatos karbantartási, javítási munkákat. Hogy ez minél akadálytalanabban történjen, jelenleg négyen a Volvo alkalmazásában állnak, s ők



hogy az autóbuszokat nem fedett helyen tároljuk, mint ahogy az a nyugaton bevett gyakorlat. Igaz, azok a garázsok lényegesen kisebbek. A mi nyitott telepünknek az a hátránya, hogy mínusz öt fok alatti hőmérsékletnél, ha este lemosunk a buszokat, azok reggelre megfagynak, és nem tudnak forgalomba állni. Áthidaló megoldás lenne egy szárító, ám ez nagyon drága, ráadásul ettől lecsökkenne a

lesznek, akik a többiekkel megosztják a legmodernebb, alacsonypadiós buszokkal kapcsolatos műhelytechnikákat.

– Bízunk benne, hogy tavaszra megtörténnek az aknafelújítások a szerelőcsarnokban, illetve megkapjuk azt a hatoszlópos emelő-szerkezetet, ami a Volvókkal kapcsolatos munkálatokhoz szükséges – mondta Jakab László.

LT

Miss Bob



2008



VISNYEI ANITA



Maszlag Katalin

Mindvégig fokozott érdeklődés kísérte a Mozgásban magazin által meghirdetett Miss BKV szépségversenyt. Több mint háromezer beérkezett szavazattal zárult a verseny január végén, így nem maradt más hátra, mint az eredmények ismertetése.

- I. helyezett: Visnyei Anita**
II. helyezett: Maszlag Katalin
III. helyezett: Gonda Orsolya

Gratulálunk!

A díjakat április 5-én, a szentendrei Tömegközlekedési Múzeum szezonnyitóján fogjuk átadni. Részletek a magazin következő számában!



Gonda Orsolya

Visnyei Anita

Talán ő küldte be magáról a legelegánsabb képet, ahogy egy finom estélyi ruhában, komoly arccal néz a kamerába. Anita fiatal kora ellenére huszáros hajrával nyerte meg a szépségversenyt, de még most is kicsit zavarban van, ha erről kérdezem.

– Az a kép egy golyabálon készült, vagy a párom, vagy a szüleim készítették rólam, már nem emlékszem. A lényeg, hogy ennyi embernek tetszett, bár az igazat megvallva, álomban sem gondoltam volna, hogy pont én fogok nyerni, főleg úgy, hogy csak a végén vettem át a vezetést. Édesapám buszsofőr, ő hozta haza az újságot, és valahogy az egész család kedvet kapott ahhoz, hogy akkor küldjek be képet, és szavaznak rám. Én pedig úgy voltam vele, hogy semmit sem veszíthetek, de legalább megpróbálom, hátha kisül valami jó belőle, de a lelke mélyén biztos voltam benne, hogy semmi esélyem. Erre tessék, én nyertem, most is alig tudom elhinni. Itt van például ez a fotózás, még soha nem készült rólam ennyi kép, nem is nagyon tudtam, hogyan kell állni, mit kell csinálnom, vagy hogyan viselkedjek. Persze, tetszik az egész, és a képek is nagyon jók lettek, remélem, a páromnak is tetszik majd. Ő is nagyon biztosított, hogy induljak, tetszett neki az ötlet.

Anita egyébként komoly hivatást választott magának, a Pázmány Péter Katolikus Egyetemen elsőéves joghallgató. A többséggel ellentétben nem ügyvéd, sokkal inkább bírónő szeretne lenni.

– Nagyon zavar az igazságtalanság, ezért szeretném, ha csak a magam módján is, de tudnék tenni valamit ez ellen. Még a gimnázium alatt döntöttem el, hogy a jogi egyetemre megyek, most elsőévesként persze a sikeres vizsgák a legfontosabbak. Amikor nem tanulok, akkor a párommal töltöm az egész hétvégét, hétköznap pedig a barátnőimmel vagyok, sétálok, olvasok, pihenek. Apu most nagyon büszke rám és én is nagyon örülök, hogy nyertem, azért ez ad egy kis önbizalmat nekem akkor is, ha nem érzem magam annyira szépnek. Szívesen elindulnék még ilyen versenyen, mert itt is azt hittem, nincs semmi esélyem, aztán mégis én nyertem.

Maszlag Katalin

Hatalmas, ígéző zöld szemek, szép mosoly, de ez ne tévesszen meg senkit, hiszen Katalin éppen olyan magabiztosan mozog a számvitel területén, mint amilyen magabiztossággal levett minket a lábunkról.

– Az egész nevezés a BKV-nál dolgozó édesanyámnak és részben a nővéremnek köszönhető – meséli.

– Addig rágták a fületem, hogy jelentkezsek, amíg beadtam a derekam, és

az utolsó este el is küldtem a fotókat a magazinnak. Korábban soha nem jelentkeztem ilyenre, nem is vettem részt még szépségversenyen, ezért nem is nagyon tudtam, milyen eredményre, vagy fogadtatásra számítsak. Persze, nagyon örülök, hogy végül a második helyre kerültem, pedig ahogy nézegettem az újságot, láttam, hogy nagyon sok szép lány jelentkezett.

Katalin jelenleg a Budapesti Gazdasági Főiskolán tanul, számvitelt, közgazdaságtant

és hasonló, szigorúan számokkal, elméletekkel és számításokkal teli tantárgyat.

– Mindig is szerettem a számvitelt, vagyis inkább értettem, hogy mit kell tudni róla, így nem annyira nehéz megtanulnom sem. Még van hátra pár év a főiskolából, remélem, diploma után is ezzel foglalkozom majd.

Saját bevallása szerint egy olyan tulajdonsága van, amivel néha megnehezíti a saját életét – mindig a tökéletességre törekszik, pedig maga is tudja, hogy ez elérhetetlen. Amikor pedig nem tanul és nem a tökéletest keresi, akkor nem tördve a szülői intelmekkel elindul bulizni barátnőjével és igyekszik minél jobban érezni magát.

Gonda Orsolya

Gyönyörű, hosszú hullámos haj, nevetős szemek és zavarbaejtő szerénység – Gonda Orsolya, a szépségverseny harmadik helyezettje saját bevallása szerint nem nagyon érti, hogyan végezhetett a dobogón.

– Nem is akartam jelentkezni, a BKV-nál dolgozó bátyám kiválasztott egy képet, és beküldte a magazinnak. Én erre nemes egyszerűséggel csak annyit mondtam: kinyírlak, ... de hazudnék, ha azt mondanám, hogy nagyon sajnálom, vagy bánom a dolgot, igaz, soha nem indultam ilyen versenyen és nem is tervezem a jövőben sem. Meglepett, hogy ennyien rám szavaztak, de utólag is köszönöm nekik.

Orsolya a mindennapokban övönöként tevékenykedik, és nagyon szereti a munkáját, pedig nem egyszerű azért a gyerekekkel.

– Ez így van, néha nagyon elfárad az ember, főleg agyilag, de én már azért kezdek lassan hozzászokni, ezért annyira már nem zavar. Szerettem ezt a munkát, azért lettem övönő, mert kiskoromban mindig szerettem volna, ha az óvodában engem is sokat szeretgetnek, most igyekszem kiélni ezt a régi álmomat. A másik nagy szeretem a színház, a tánc, nagyon szeretek színpadon lenni, táncolni, noha pontosan tudom, hogy ebből a szakmából nem lehet megélni. De azért amíg egy kisördögöt játszom egy darabban, addig ezt is nagyon élvezem.

GM

Magára valamit adó zenerajongó gyűjteményéből nem hiányozhat *Koncz Zsuzsa* valamelyik lemeze. Népszerűségére jellemző: fiam és egyetemista társai a U2, a NOX és Lola dalai hallatán jönnek izgalomba, de a minap megkaptam, és meghallgatta *Koncz Zsuzsa* egyik DVD-jét, és annyit mondott: Apa, legközelebb szerez jegyet ha koncertje lesz, mert elmennék az osztálytársaimmal.

„HŰ MARADOK SAJÁT STÍLUSOMHOZ”

Beszélgetés *Koncz Zsuzsa* előadóművésszel

Koncz Zsuzsa egyike a legnépszerűbb magyar énekeseknek, de nem sztár. Pályáját táncdalénekesi besorolásban kezdte, mert a kor, amelyben startolt és a Magyar Televízió, mely által ismert lett, ezt követelte meg. De *Konc Zsuzsa* első perctől fogva feszegette ezt a skatulyát. Beszélgetésünkre hajszálpontosan érkezett. A művészről egész életére mindig a teljességre törekvés, a pontosság és az igényesség volt jellemző, és ebből nem hajlandó engedni ma sem. Pedig nem sok hiányzott ahhoz, hogy Magyarországon sok évvel ezelőtt eggyel több ügyvéd, ügyész vagy bíró legyen, és eggyel kevesebb előadóművész, de innen meséljen ő maga.

Jogászhallgató voltam, és a szabadidőmben énekeltem. Hamar rájöttem, hogy – divatos szóval élve – kiteljesedni jogászként nem tudok, viszont a zene, a dalok világa vonzott. A pálya első éveit azzal teltek, hogy minden sejtéssel tiltakoztam a táncdalénekes besorolás ellen. Dalaimmal mindig egy életérzést szerettem volna kifejezni, a meg persze véleményemet az engem körülvevő világról. Nem divatos – különösen ma –, de én válogatom, hogy a dalaim leginkább szanzonek. (Hazánkban ennek a műfajnak olyan klaszszikusai voltak, mint Medgyaszay Vilma, Sennyei Vera, Mezei Mária vagy Zsolnai Hédi, úgyhogy nincs mit szégyenkeznie a művésznőnek – a szerk.)

1966-ban a Magyar Televízió *Ki mit tud?* című tehetségkutató versenyén *Gergely Ági* osztálytársammal vettünk részt. Ezután a Televízió zseniális zenei szerkesztője, Bánki László hívott különböző műsorokba. Mivel soha nem volt bennem hajlam az exhibicionizmusra, többször nemet mondtam. Különösen az ijesztett, hogy az egyéniségetől idegen táncdalt próbáltak rám erőltetni. Végül azt mondta, hozzak olyan dalt, amit szívesen énekelnék. Ez volt Szörényi Levente – S. Nagy István *Rohan az idő* című műve. A következő lépés a Táncdalfesztivál volt, mely szintén a Magyar Televízióhoz fűződik. A mai média világából nézve egy *Ki mit tud?*-on, *Táncdalfesztiválon* a zsűri előtt és a képernyőn is sikert aratni részint az országos ismertséget jelentette, másrészt óriási felelősséget, hisz egyetlen televízió volt. Ez a két műsor elérte azt, hogy adás idején kiürültek a pesti utcák, mert egy ország nézett bennünket. Hiszen ekkor egy új generáció állt pályára, illetve új zenei műfajokat teremtett és honosított meg néhány akkor alakult zenekar. Az Illés, a Metró és az Omega együttes is ekkor jelent meg a médiában. Az Illés a hazai rock megteremtésén fáradozott, a Metró igazi közönségigényt szolgáló, szórakoztató együttes lett, míg az Omega mintegy becsempészte a magyar fülkébe a nyugati rockzene világát.

A Táncdalfesztivált követően hamar eljutottam külföldre is. A televíziós ismertségemnek köszönhetően meghívtak Pozsonyba, és ezzel úgy mond „megvettem” belépőjegyet a „békétáborba”. Készültek a lemezek, közben koncerteztem, turnéztam itthon és külföldön is, eljutva a világ számtalan pontjára. Az, hogy mindezért mai szemmel nevet-

tudtuk mi következik ez után, hiszen a „békétábor” egyes országaiiban ilyenkor az előadókat, szerzőket is „megbüntették”. Minket nem akartak „letörölni a térképről”, pedig ezt is megtehették volna. Bródy János vállalta azt a fokozott nyomást és cenzúrát, ami ezek után a szövegekkel kapcsolatban majdnem egy évtizedig tartott. Minden kötőszót nagyjával figyeltek, mégis elmondtuk, amit akartunk, és ez kizárólag az ő tehetségén múlt.

Ekkor jött a banális újságírói kérdés: mire készül *Konc Zsuzsa* 2008-ban? A válasz egyáltalán nem banális.

Talán meglepi az olvasókat, de lehetséges, hogy perre készülsz. Tudniillik egy nagynevű német kiadó piacra dobott egy CD-t a hajdani NDK-s lemezeim anyagából anélkül, hogy értesítettek és szerződtek volna velem. Ez nem túl barátságos húzás. Így meglehet, hogy megvizsgálom közlebből, milyen is a közös európai jogszolgáltatás. Tréfán kívül elmondhatom, hogy egy új lemezre készülsz, amelynek dalairól most még nem szívesen beszélnek, de igyekszem hű maradni önmagamhoz.

Mivel ez a beszélgetés a BKV lapjában jelenik meg, megragadom az alkalmat, hogy belekiáltsam a világba nagy vágyamat: szeretném megélni azt az időt, amikor az illetékesek: a városvezetés, a közlekedési minisztérium és a BKV kitalál, és megvalósít egy olyan járatot, ami összeköti Ferieghet a belvárossal. Aki először érkezik hazánkba, jó esetben egy óra alatt tud bevergődni Budapest szívébe úgy, hogy vagy hagyja magát megfejteni a taxis hiénáktól, vagy bumlik a felszínen olyan utcák és házak között, amikről csak Gorkijnál olvashatunk. A világvárosok zömében földalattival vagy gyorsvasúttal már rég megoldották ezt a problémát.

sg



séges honoráriumot kaptam (pár száz forintot – a szerk.), egyáltalán nem volt érdekes.

Közben persze voltak egyéb „események” is. *Bródy János* szövegei – melyek végül ezen a pályán marasztottak, és amelyek el tudták mondani mindazt, amilyennek látjuk a minket körülvevő világot és benne az életünket, sok „fejtörést” okoztak az akkori magyar kultúra irányítóinak. Egy idő után már nem volt meglepetés, hogy a dalaim egy részét a Magyar Rádió nem játszotta. Az már élesebb helyzet volt, amikor 1973-ban az ötödik, *Jelbeszéd* című lemezemet betiltották. Nem

KOCKÁS FÜZETBE ÍR ÉS BICIKLIVEL JÁR

Katona Kálmán a városházi munka mellett a hegyikerékpár maratont is jól bírja

Egykori miniszter, most az Országgyűlés környezetvédelmi bizottságának elnöke, emellett a fővárosi MDF-frakció tagja is. A Képviselői Irodaházban beszélgettünk a városról, a kockás füzetéről, amibe írogatni szokott, a hegyikerékpározás szépségeiről és nehézségeiről.

Elnök Úr, a beszélgetés előtt azt mondta nekem, hogy Önnek van egy kockás füze- te, amelybe szinte minden, közleke- déssel, vagy egyéb dologgal kapcsola- tos dolgot beleír. Mikor használta ezt a füzetet utoljára?

– A hétfvégén, hiszen autóztam a Kacsóh Pongrác úti felüljárón, és láttam, hogy javítá- nak valamit az úton, vagy a korláton, de vala- milyen okból nem csak elkerítették a munka- területet, hanem le is zártak a sávból egy jó- kora részt. Pedig sokkal egyszerűbb lenne, ha csak úgy oldanák meg az ilyen típusú munká- kat, hogy az autósok minél egyszerűbben tud- janak közlekedni. Persze, az ideális az lenne, ha nem autóval, hanem közösségi közleke- déssel, vagy ne adj isten biciklivel járnának, de ez most még csak távoli elképzelés sajnos.

Véleménye szerint ezt hogyan lehetne megoldani?

– Nagyon sok minden kell ehhez, és nagyon jól tudom, hogy sok kérdés nem is annyira a pénz, mint inkább a közlekedési kultúra függ- vénye. Sokszor mondtam már, hogy az lenne az ideális, ha reggel felvehetném a jobbik öltö- nyömet, egész nap közösségi közlekedés- sel járnék a városban, majd este még mindig a jobbik öltönyöm lenne rajtam. Magyarán: ha a buszok, villamosok, a metró mindig tiszta lenne, már nagyon sok elégedett utast tud- nánk felmutatni. Igaz, itt meg kell említenem, hogy én nagyon sokat járok kislődalattal, ami mindig tiszta, és valahogy soha nem látok szemetet a kocsikban, vagy a peronon. Ennek nem tudom, mi lehet az oka, hiszen senki sem szűri az utasokat a bejáratnál, de ettől függetlenül mindig elcsodálkozom ezen. Sok- szor azonban inkább nem ülök le, mert vala- hogy gyanús színű a szék. Ami ezen kívül egy nagyon fontos dolog lenne, egy jó és átfogó személyszállítási törvény kidolgozása, és ter- mészetesen megvalósítása is, amely kimond- ja, hol milyen típusú közlekedésre van szük- ség, és ezt melyik állami szervezet, magán- cég támogatja, milyen formában valósul meg az együttműködés az állami szféra és a ma-

gáncégek között. És pontosan legyen meghatározva az is, hogy a városi közös- ségi közlekedés tá- mogatása hogyan valósul meg, hiszen ez Európa nyugati ré- szén jól működik. Egész egyszerűen ne érje meg a városban, főleg a belvárosban autób- a ülni, főleg környezetvédelmi szempontok miatt, hiszen az autók sok- kal inkább szennye- zik egy nagyváros le- vegőjét. Nagyon jó dolog például a Bu- dapesti Közlekedési Szövetség, de amed- dig nem lehet ponto- san lemérni és dokumentálni, hogy ki, mikor, hova utazott, hogy hány nyugdíjas és diák köz- lekedett a kedvezményes árú bérletekkel, ad- dig csak óvatos becslések alapján lehet ezzel elszámolni. Ezért van szükség az e-ticke- tingre, ami például már mérhető alapokat nyújt a használatról, az utazási szokásokról, így a kínálatot könnyebb a kereslethez igazí- tani.

Ezzel azt érnénk el, hogy mindenki kiszáll az autójából?

– Nem, de ha a közösségi közlekedés össze- hangolt, ha az utas pontosan tudja, hogy a megváltott jegyért, vagy bérletért magas szín- vonalú szolgáltatást kap cserébe, akkor nem lesz divat szidni a BKV-t, hanem az lesz a di- vat, hogy aki teheti és sietős a dolga a belvá- rosban, akkor automatikusan metrózik, villa- mosra, vagy buszra ül, és végre elfelejti az autót, mint városi közlekedési eszközt. Sze- retném, ha a BKV vezetése egy átfogó kon- cepcióval bemutatná, hogyan készül fel a cég ezekre a feladatokra.



Őn köztudottan nagyon szeret biciklizni. A városban is szokott tekerni, vagy csak a hegyekben?

– Van egy nagyon jó kis öltönyös biciklim, amin van sárvédő, csomagtartó, láncvédő, csupa olyan dolog, ami egy hegyikerékpáron nincs. Jó időben nagyon szeretek biciklivel munkába járni, de a hegyekben sem riadok vissza egy nagyobb emelkedőtől. Októberre szervezek egy hosszabb túrát Aradra diákok- nak, ezeket is nagyon szeretem végigcsinálni. Minden évben a fiammal körbetekérjük a Balatont, reggel elindulunk, és este már ott- hon vacsorázunk. Ő még alig volt 12-13 éves, amikor már jött velem, elővigyázatosságból akkor vittem magammal sátrat, hálósákokat, de mivel láttam, hogy végig előttem halad, er- re már nincs szükség. Fontos még a család életében a zene, az egyik lányom ír róla, a másik játssza. A fiam dobol, de már csak fülhallgatóval, mert ha otthon gyakorolna a régi dobfelszerelésén, akkor már hangosab- ban kellene beszélgetnünk.

GM

BELSŐ KOMMUNIKÁCIÓ BELSŐ KOMMUNIKÁCIÓ BELSŐ

EGYRE TÖBBEN REGISZTRÁLNAK A BELSŐ HÍRLEVÉLRE

A Belső Kommunikáció ajándékkal lepte meg az érdeklődő munkatársakat. Azok a kollégák, akik jelezték, hogy külső e-mail címükre (is) szeretnék megkapni a belső hírlevelet, BKV-s pótlót kaptak ajándékba. Február 18-án és 19-én egész nap lehetőség volt a pótlók átvételére, és szép számmal érkeztek, akik eddig sikeresen regisztráltak a belső hírlevélre.

A Belső Kommunikáció munkatársai továbbra is várják mindazok jelentkezését, akik külsős e-mail címre szeretnék e-hírlevelet kapni, amelyre a belso.kommunikacio@bkv.hu e-mail címen lehet regisztrálni. Kérjük, kollégáikat is tájékoztassák erről a lehetőségről, hogy minél több munkavállalónkat elérjünk ezen az információs csatornán keresztül is!

A SZELLEMVILLAMOS

Ilyenkor hajnalban, amikor a szerelvények lassan, morózusan ki-gördülnek első útjukra, még minden csendes és nyugodt. Budapest teljesen más arcát mutatja. Az épületek teljes pompájukban állnak a Körúton, az emberek még az igazak álmát alusszák. A villamos halkan zörög, üres kocsijából hiányzik az életteli zsi bongás. Ketten vannak csak: a villamos és vezetője. Ez a csütörtök amúgy sem indult túl szerencsésen, de a folytatás még a legvadabb elképzeléseket is felülmúlta.

Mesélték a nagy öregek, hogy amikor 1887. novemberében elindult az első villamos, nagy baleset történt az egyik vezetővel. Illetve hajtóval, mivel akkoriban lóvasút működött. A lovak megbokrosodtak és felborították a kocsit. A vezető ott lelete halálát a síneken, teste a villamoskocsi alá szorult. Azóta bolyong Budapest villamos-

hálózatán, a síneket át meg átszelve, és a frászt hozza a vezetőkre. Általában az egyik kollégája ijesztette meg a lovakat, ezért nem nyugodhat békében. Bosszút akar állni minden villamosvezetőn, akin csak tud, aki csak él. Volt idő, amikor vicces cselekkel próbált borsot törni kollégái orra alá. Apró alkatrészek tűntek el a villamosból menet közben, megakadályozva ezzel a haladást, és volt, amikor a vezetőket szaggatta meg. Minden alkalommal látni vétek egy furcsa, sápadt, ballonkabátos alakot arcán kárörvendő mosollyal. El is nevezték Rém Elemérnek, aki az esős rossz időket kedvelte leginkább. Éppen olyat, ami éppen ezen a napon is volt.

Lotty elindult első útjára, a villamossal minden rendben volt, de az idő egyik pillanatról a másikra viharosra fordult. Lotty alig látott ki a gyorsan mozgó ablaktörő mögül. A pályán egy furcsa alak képét látta kibontakozni maga előtt. Lelassított, és próbálta kivenni körvonalait. Nem akart hinni a szemének, hogy lovakat lát 2008-ban a hajnali Körúton. A levegő szinte megfagyott, és a bakon ott ült bagót rágha egy furcsa, sápadt, ballonkabátos alak, arcán kárörvendő mosollyal.

„TITKÁRNŐRE” NINC SZÜKSÉGE

hétköznapiak hősei

Nyugdíjba vonult Sándor Gyula, a BKV híresen tréfáskedvű járművezetője. Ezt alighanem a Pestet hosszabban átszelő, városnéző 950-es éjszakai buszjárat utasai sajnálják a legjobban, mivel – ha Sándor úr volt szolgálatban – olyan volt a buszra felszállni, mintha a jegy mellé kabarébelépőt is kapott volna az ember.

Sándor Gyula tapasztalatai szerint az éjszakai buszokon teljesen más a közönség mint a nappali járatokon. Általában kétféle nép utazik rajta. Az egyik buliból érkezik vagy épp oda tart, a másik meg munkába indul, vagy munkából jön. És míg az egyik halmazban vidám, ám gátlásaikat vesztett emberek vannak, addig a másikban leginkább mogorva, megfáradt emberek. Sándor Gyula egy személyes show-műsorával az egyiket csilapította, a másikat pedig általában feldobta.

– Mindig úgy kezdtem a műszakot, hogy a titkárnőt kikapcsoltam – mondja mosolygva – helyettem ne mondja be senki a megállásokat és az átszállási lehetőségeket. Amúgy is bezédes természetű lévén egyszerűen nem hagyhattam ki az alkalmat a megszólalásra.

Úgy tíz éve jött rá, hogy az utasok bizony veszik a poénait, ugyanis a 4-6-os villamospótló járaton, a Petőfi híd közepén majdnem tömegverekedés tört ki, és Sándor Gyula, hirtelen jött ötletől vezérelve bekiáltotta a mikrofonba: *Emberek! Nézzenek ki jobbra!* A verekedés rögtön abbamaradt, az utasok feje hőkkenve fordult jobbra. Ekkor a hangszóró újból megszólalat: *Úgye milyen szép főváro-*



sunk van? Sándor Gyula szerint ez az esemény volt a fordulópont. Ettől kezdve felszabadultan beszélgetett az utasokkal, de a vicceken kívül természetesen minden – a viszonylatot érítő információt is átadott.

Az utasok nemhogy megszokták a furcsa buszsofórt, de komoly rajongótábora is akadt, sokan leszállás után előreszaladtak, hogy integethessenek neki, vagy éppen megköszönték, hogy kirángatta őket világveghangulatukból. Társaságunk ügyfélszol-

gálata tudna mesélni a rengeteg köszönő és dicsőítő levélről, ami Sándor Gyula BKV-s pályafutását övezte.

Szerinte mindezekben sosem a show volt a legfontosabb, hanem az, hogy az utasok azt a furcsaságot tapasztalták: valaki emberként bánik velük. Ezt eleinte a vaskalaposabb BKV-előjárók természetesen nem nézték jó szemmel, de aztán a sok utasdicséret megváltoztatta a véleményüket. Manapság Sándor úrnak több követője is akad.

Most, hogy nyugdíjba megy, végre kiélheti gyerekkori vágyát, hiszen költőnek született. Első verseit kilenc évesen vetette papírra, de most már a próza is közel áll szívéhez. Tagja az Előhang csoportnak, első regényülságuk áprilisban jelenik meg. Itt Alexander Blunt álneven misztikus krimiket publikál, mivel – mint mondja – a szépirodalomra sajnos nincs kereslet.

(Sándor Gyula egyik versét a *Mozgásban* magazin következő számában közöljük.)

KVÍZJÁTÉK

Kosztolányi játékkönyvben sikerült megkavarni néhány játékosunkat, mivel a Halotti Beszéd nemcsak régi magyar nyelvemlék, és nemcsak Marai Sándor költeménye.

hanem Kosztolányi is ilyen című verssel búcsúztatta barátját, Karinthy Frigyeset, aki viszont az Üzenet a palackban szerzője. Így, a helyes válasz a b.

Kosztolányival a villamoson című kérdést nyert: Tasev Mihály (Budapest, Torbágy u.), Szabó György (e-mail), Pazmándi Erika (e-mail). Gratulálunk!

A nyeremények szerkesztőségünkben vehetőek át.

SŐ KOMMUNIKÁCIÓ BELSŐ KOMMUNIKÁCIÓ BELSŐ KO

OLASZTANFOLYAM

Az e-hírlévélben korábban meghirdetett olasztanfolyam szervezése folyamatban van. A Belső Kommunikáció munkatársai a jelentkezők számának ismeretében kérnek árajánlatot több nyelviskolától. Az ár ismeretében a tanulni vágyók újra átgondolhatják majd, vállalják-e a nyelvtanulást önköltségen. A regisztrált jelentkezőket telefonon vagy e-mailben fogják megkeresni munkatársaink a részletekkel kapcsolatban. Az áron kívül fontos szempont, hogy az órák a BKV székházában legyenek.

AKTUÁLIS ÁLLÁSÁJÁNLATAINK

A BKV Zrt. Szolgáltatástervezési Osztály Forgalomfelvételi Csoportja felvételt hirdet utasszámláló munkakörbe, azonnali belépéssel. **Felvételi követelmények:** érettség, alapfokú számítástechnikai ismeretek.

A BKV Zrt. Szolgáltatástervezési Osztálya felvételt hirdet közlekedésmérnök munkakörbe.

Jelentkezés és felvilágosítás: Tarsoly András, osztályvezető 461-6573, 461-6500 / 11-061

Tisztelt Sportbarátunk!

Egyesületünk Elnöksége ezúton fejezi ki köszönetét mindazoknak, akik az elmúlt esztendőben jövedelemadójuk 1 százaléka felajánlásával a BKV Előre SC „Kajak-kenu” és „Szabadidősport” Alapítványát támogatták.

Az ebből befolyt összeget elsősorban az utánpótlás nevelésre, a gyermek-és diáksport támogatására fordította. Ennek keretében került megszervezésre a nyári gyermektábor is, amellyel közel 200 gyermek sportos és játékos foglalkoztatásával enyhítettük a Társaságnál dolgozó szülők gondjait.

Az elmúlt évtől kezdve választási lehetőséget kínáltunk Önöknek, ugyanis 2003-ban létrehoztuk a „BKV Előre SC Szabadidősportjáért” Alapítványt, amelynek célja a fentiek mellett a szabadidős programok bővítése is.

Kérjük, hogy jövedelemadója 1 százaléka felajánlásával ebben az évben is támogassa az Ön által választott alapítványunkat.

KAJAK-KENU ALAPÍTVÁNY ADÓSZÁMA:

18070149-1-42

SZABADIDŐSPORT ALAPÍTVÁNY ADÓSZÁMA:

18180602-1-42

Kérjük, hogy a rendelkező nyilatkozat elő-és hátoldalán levő tudnivalókat szíveskedjék elolvasni.

Köszönettel:

BKV ELŐRE SC ELNÖKSÉGE

A BKV ELŐRE ÚJ ELNÖKSÉGE



2008. január 31-én tisztújító közgyűlést tartott a BKV Előre SC. A leköszönő elnökség és dr. Bozsó László helyét Antal Attila a BKV Zrt. vezérigazgatója és egy 11 tagú elnökség (Antal Mihály, Bársány László, Desics József, Drajkó Imréné, Drégeli István, Erős János, Faragó Tibor, Hardi Róbert, Dr. Hatvani Szabó János, Kreis Gyula, Prim Péter) vette át.

A március 2-i (vasárnap, 14:30 órakor kezdődő) BKV Előre - Ferencváros mérkőzés a Sport utcában kerül megrendezésre. A legutóbbi egymás elleni kupamérkőzésünkhöz hasonlóan ezúttal is a Sport utca felőli (nagyobb) lelátórészen lesznek elhelyezve a vendégszurkolók, ők a Hungária körút felől közelíthetik meg a stadiont és a Sport utcai bejáraton át léphetnek be. A hazai szurkolók a Sport utca kordonnal történő lezárása miatt kizárólag a Törökbecse utca felől tudják majd megközelíteni az arénát, és a kisebbik lelátórész alsó szektorában foglalhatnak helyet.

A vendégeknek összesen 1300 belépőjegyet biztosít a BKV Előre, ezek 1500 Ft-os áron, kizárólag

BKV ELŐRE VS. FERENCVÁROS



vásárlásáról! Akiknek mindez mégsem sikerült, azok sem maradnak le, mivel a következő számunkban fényképes tudósítást olvashatnak a mérkőzésről.

További meccsek márciusban

- 17. forduló: Mezőkövesdi SE – BKV Előre III. 09., vasárnap 14:30
- 18. forduló: Kazincbarcikai BSC – BKV Előre III. 15., szombat 14:30
- 19. forduló: BKV Előre – Kecskeméti TE III. 23., vasárnap 15:00
- 20. forduló: Vecsés FC – BKV Előre III. 29., szombat 15:00

sztori

KUTYAKOMÉDIA

Az emberrel sok olyan dolog történik, amire álmában sem gondolna. A 32-es régebben a X. kerületben, a Liget térről indult. A treffen állt a busz, miközben én a tartózkodóban voltam. Elérkezett az indulás, kimentem, nyitnám az ajtókat, mikor felugrott egy gazdátlan farkaskutya a buszra. Így nem indulhatok el, ezért kiszálltam és lezavartam a kutyát. Visszaültem, zárnám az ajtókat, megint felugrott. Ezt eljátszottuk még kétszer. Gondoltam, velem nem szűr ki, Ezért bezártam az ajtókat és csak az első ajtót nyitottam ki. Hátramentem, hogy leküldjem az első ajtón. A kutya meg is indult, de ahelyett, hogy leugrott volna, befeküdt a vezetőfülkébe a pedálokhoz. Váratlan fordulat! Itt hiába kiabáltam, csak nem mozdult és vezetni sem tudja a buszt. Az utasokat megkértem, hogy fáradjanak le, mert a kutyától nem tudok szabadulni.

Egy néni próbálkozott cukorral, de a kutya, úgy látszik nem volt édes szájú. Szóltam az AVM-nek, miért nem tudok elindulni. Hülyének nézhetek, mert a mögöttem lévőnek szóltak, nézze meg, mi van velem. Közben beszaladtam a tartózkodóba és némi közelharc árán az éppen reggeliző kollégám kezéből a fele szendvicset kivettem. Ám a kutya erre sem jött le (én sem mentem volna, csak párizsi volt benne).

Végül a végállomást takarító bácsi felállt az ülésemre és onnan seprővel sikerült a fülkét kutyátlanítani.

Somogyi Károly (Cinkota)

rejtvény | MIT ÁBRÁZOL A KÉP?

A kérdés roppant egyszerű: mi van a kocsin? Könnyítéssel három lehetőséget kínálunk. A megfejtéseket március 15-ig szíveskedjenek eljuttatni a Mozgásban magazin szerkesztőségébe (1980 Bp. Akácfa u. 15. V. 520.) vagy a mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre.

1. A kiskördalatti fékberendezése
2. Trolibusz szénkefe-burkolat más néven „puttony”
3. RÁBA hengerfej

Előző havi rejtvényünk helyes megfejtése: Fogaskerekű. 1000 forintos étkezési utalványt és BKV-s ajándéktárgyat nyert: Kurinszki József (Szigetszentmiklós, Iskola u.), Czachesz Zsuzsanna (e-mail), Mentusz László (e-mail). Gratulálunk! A nyeremények szerkesztőségünkben vehetők át!



MOZGÁSBAN a Neten

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

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



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),
1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

a BKV dolgozói és családtagjaik részére kedvezmény



hirdetés

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 **INCÓHÁZ** és a **MOZGÁSBAN** közös játéka

Előző havi kérdésünk helyes válasza: **2. 1997. március 11.** Féléves Indóház előfizetést nyert: **Jelenszky Gergely** (e-mail). Gratulálunk!

E havi kérdésünk elsősorban a vasútbarátoknak kedvez: Meddig járnak a vonatok Szíám északi szárnyvonalán?

1. Csiang Mai
2. Bangkok
3. Surrathani

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

AZ



MÁRCIUSI SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL:

- Sikertörténet vagy szélmalomharc? A 11-es sz. vasútvonal kálváriája
 - A téli vasút. (képriport)
- Gőzösök emlékezete: a háborús 424-esek
- A világ túlsó fertályán: a transzibériai vasút hétköznapjai
 - Csehország villamosüzemei
 - Kisvasút: a C50-esek
- Tudósítás a vasútmodellezés legnagyobb kiállításáról, a nürnbergi Spielwarenmesséről

Március harmadikán megjelenik a

Veterán

oldtimer magazin következő száma

- a Mercedes-Benz 170-es sorozatának érdekes történetű luxusváltozata
- különleges francia járműveket felvonultató párizsi Retromobil kiállítás
- Malcolm és Donald Campbell szárazföldi és vízi rekordjai
- a kétütemű öszvér, azaz a Barkas B1000 története
- egy magyar kismotor, a BMG-ről és Kozma Endre BMW R51 RS versenymotorja
- gyerekkori kedvencek, a pedálos Moszkvicok

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az



»OBSERVER«

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 részen, zöldövezetben 90 nm-es kertessel családi ház külön bejáratú 2x1 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, kamra lakrészekkel, mellékhéköpulettekkel, garázzsal, szép állapotban 16,5 M forintért eladó.
Érd.: 82-435-258, 70-518-3090 karpattijulika@msn.com

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

A Kreadance tánciskola felvétel hirdet. Edzési időpontok: keddpéntek, 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.

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, gázcsirkós fűtés, egy gépkocsis beálló. Ár: 29,5 M. Érd: 20-585-1826

Autóbusz rendelést vállalkunk üdüléshez, kiránduláshoz. Ház-tól-házig szállítás klímás kisbusszal, 12 személyestől 55 személyesig. BKV-s dolgozóknek 20% kedvezmény. Ugyanitt autó és kisbusz szerelés!
Érd: 06-20-9966-851

Eladó egy nyaraló a Bánki tónál 120 négyzetméteres telken. Érd.: 30-970-4229

apróhirdetés

Eladó két kétajtós ruhá-szekrény (Darabonként is megvásárolható). Ár: megegyezés szerint. Érd.: 70-594-4321

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

Eladó a XI. kerületben, Albertfalván egy 155 négyzetméteres telken, 110 nm-es, felújításra szoruló kertesi családi ház, mellékhéköpulettekkel. Érd.: 30-579-5262

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

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

Suzuki Swift, 2007/5 havi eladó a törlesztőrésztel átvállalásával. A havi részlet CHF alapon, átlagosan 32.500Ft, az átvállalás költsége minimális! Érdeklődni lehet: Nagy Andrea 70-343-0108

Eladó Káposztásmegyeren I. emeleti, kétfrontos, 68 m2 panel-lakás magánzemélytől. A nappali, ebédlő, hálószoba és a fürdő, WC a fürdőszoba (sarokká) felújított. A konyha részben felújítva, 8nm-es, erkély. A lakás víz-órás, 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.

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

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

Zalakaroson kiadó önálló, összkomfortos nyaraló májustól októberig 3+2+3 fő részére erdőszéli, csendes környezetben termál-fürdőnél. Bérleti díj 4500 Ft/ház/éjtől, BKV-s dolgozókknak 10% kedvezménytel.
Érdeklődni: 06-20-414-5650

ELADÓ Bp. XVIII. ker. Pestimrény, központhoz közel, de csendes utcában, 80 nm-es családi ház +felszerelt, akná, alapincézett garázs-műhely, szép kerttel. /2 szoba, nappali, terasz, fürdőszoba, konyha, kamra, tetőtér beépítés./ Irányár: 26,9 millió Ft Tel: 06306649390 vagy házi: 25-236, E-mail: garanyizs@bkv.hu

Égéssegügyi okok miatt sürgősen eladó, Nagykátán egy 100nm-es, 3 szobás családi ház, belső felújításra szoruló. Nagy te- lekekkel, mellékhéköpulettekkel. Irányár : 10Mft. Érdeklődni: Csekla József 0630-341-9557 telefonszámra este. Cím: 2760, Nagykáta Kiss Ernő u. 19

Kiadó kertesi házat keresünk Bp-en. Lehetőleg éjszakai járat legyen a közelben. Max. 55 ezer Ft + reziért. 1 havi kauciót tudnánk fizetni. Kutyá, macska nem gond, az ajánlatokat a 06/20 318-61-34-es (PVM) telefonon várom.

AUDI 100 2.0 szívódieszel, 1989-es kombi, alufelnikkel, jó gumikkal, vonóhoroggal, kp-i zárral, tolótetővel, CD+erősítő +mélynyomóval, 2009.12. hóig vízgáz-tatva, törzskönyvvél, tulajdonostól, garázsból, megkímélten eladó. 660.000 Ft. Érd.: 20-535-8162, fradika66@freemail.hu

A BKV TOURS UTAZÁSI IRODA AJÁNLATAI

Hévíz/ Villa Rosa

5 nap / 4 éjszaka szállás
2 ágyas szobában:
13.390 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: a szállást, félpanziós ellátást.
Érvényes: 2008.03.01-2008.03.31.

Kőszeg/ Fogadó a Kóbor Macskához

5 nap / 4 éjszaka szállás
2 ágyas szobában:
22.200 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: a szállást, félpanziós ellátást.
Érvényes: 2008.03.15-2008.04.30.

Zalakaros / Termál Hotel Liget***

8 nap/ 7 éjszaka szállás
2 ágyas szobában:
12.290 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: szállást, reggelivel.
Érvényes: 2008.03.01-2008.03.31.

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: 2008.01.03-2008.03.31.

Bogács/ Alabástrom Panzió

6 nap/ 5 éjszaka szállás
2 ágyas szobában:
11.990 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: szállást, reggelit.
Érvényes: 2008.03.01-2008.03.31.

Fenti ajánlataink min. 2 fő esetén érvényesek. Az idegenforgalmi adó, amennyiben másként nem jelezzük, a helyszínen fizetendő!
Fenti áraink ünnepnapokra 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: bkvtravel@mail.datanet.hu

AKCIÓS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

Ígényes, 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:

Előszeton: 2008.03.23.-2008.06.01. 25.900.Ft/fő,
Főszeton: 2008.06.01.-2008.06.29. 29.900.Ft/fő,
2008.06.29.-2008.08.24. 35.900.Ft/fő,
Utószeton: 2008.08.24.-2009.04.12. 22.900.Ft/fő.

Az ár nem tartalmazza az idegenforgalmi adót, amely 18 és 70 közötti vendégeinkre vonatkozik, éjszakánként 300 forint fejenként. Aktív BKV dolgozók és családtagjaik részére szolgáltatásunk árairól 5%kedvezményt biztosítunk, ha van érvényes telepbelépőjük. Üdülési csekk és egészségpénztár elfogadóhely (OTP, MKB, K&H, Vasutas, Honvéd, Erste, Posta, Tempo, Uniqua, Dimenzió).

Bejelentkezés: BALOGH JÓZSEF. T: 06-30-856-4990, cím: 4201. Hajdúszoboszló Pf:126.

CSOKONYAVISONTA

A Gyógy-és Strandfürdő üdülésterületén várjuk kedves vendégeinket hét apartmanből álló 18 férőhelyes apartmanházunkban ill. a 2 - 10 férőhelyes önálló nyaralóházainkban. Étkezést kívánság szerint biztosítunk. A Gyógy- és Strandfürdő területén 8 különböző hőfokú és funkciójú medence vehető igénybe. A gyógykezelések minimális térítési díjjal, szakorvosi 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

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja
www.bkv.hu • bkvzrt@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 • mozgasbanmagazin@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



ÍGY HÚZ EL A VILLAMOS - A budai vár sötétedés után fénykontóست ölt magára. (Továbbra is várjuk fényképeiket a mozgásbanmagazin@bkv.hu címre, vagy a szerkesztőség címére. A legjobbakat közöljük a hónap fotója rovatban!)

Segítse Ön is adója 1%-ával régi villamosok megmentését!



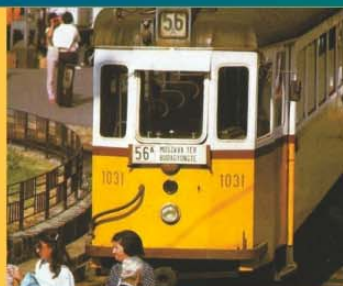
A Magyar Villamosvasút-történelmi Egyesület villamosjárművek felkutatásával, felújításával, megőrzésével foglalkozik. Az érdeklődők részére szakmai kiállításokat, nosztalgia- és különmeneteket is szervezünk.

Egyesületünk gyűjteményét immáron egy Ezres is gyarapítja az FVV-1100-as típus, négy UV motor- és két pótkocsi mellett. Kérjük, támogassa Ön is a magyar műszaki kultúrát!

Magyar Villamosvasút-történelmi Egyesület
www.mavite.hu

adószám: 18252666-1-43

A felajánlással kapcsolatban további információk a www.mavite.hu oldalon találhatóak.



CIB bankfiókok



Könnyű választani

A CIB Bank dinamikusan fejlődő fiókhálózatával, teljes körű banki és kiemelkedően színvonalas elektronikus szolgáltatásaival ma már igazi nagybanc.

A számtalan bankfiók közül pedig Önnek elég egyet választania.



CIB 24 06 40 242 242

www.cib.hu

CIB, az Intesa Sanpaolo bankcsoport tagja