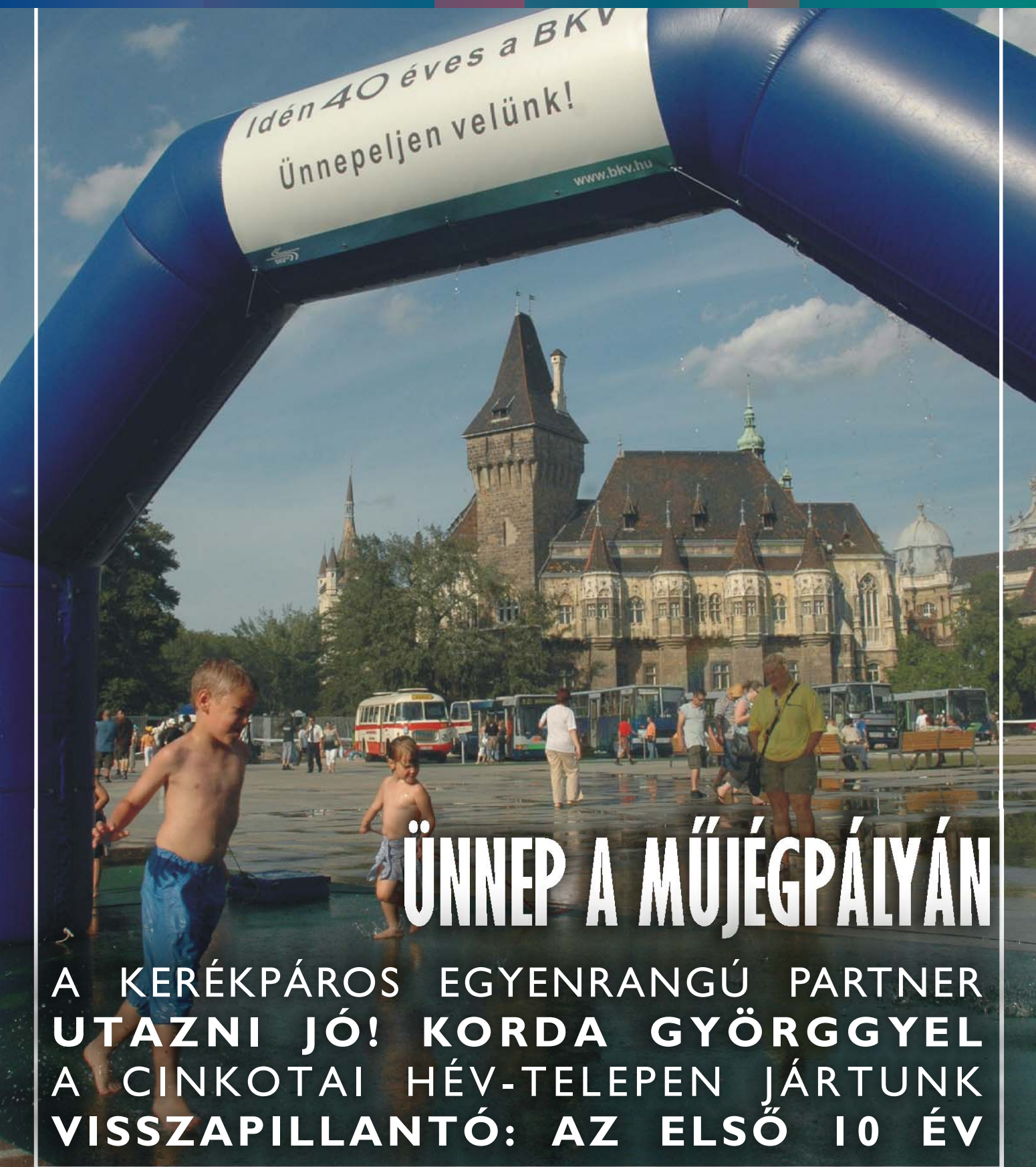


XL. ÉVFOLYAM

7. SZÁM



MOZGÁSBAN



ÜNNEP A MŰJÉGPÁLYÁN

A KERÉKPÁROS EGYENRANGÚ PARTNER
UTAZNI JÓ! KORDA GYÖRGGYEL
A CINKOTAI HÉV-TELEPEN JÁRTUNK
VISSZAPILLANTÓ: AZ ELSŐ 10 ÉV

NOSZTALGIA FOGAS



Százharmincnégy éves szerelvény gördült ki a remizből június 24-én a fogaskerekű vasút születésnapján. A Budai Svábhegyi Vasút 2. pályaszámú kocsiját 1874-ben még gőzmozdony tolt a Sváb-hegyig. Később a város terjeszkedése miatt hosszabbították meg pályáját, és a budai építkezések alatt teherszállításra is alkalmazták. A gőzüzemű kocsikat 1929-ben részben leváltották a villamos-vontatású szerelvények, de véglegesen csak a századik születésnapjukon „nyugdíjazták” őket.

Most egy napra ismét utasok töltötték meg a szerelvényt, akiktől korhű ruhába öltözött kalauzok kérték a jegyeket. A nyári melegben ugyancsak vastagnak bizonyult öltönyök természetesen nem a százharmincnégy évvel ezelőtti darabok voltak, és az egykor a kocsitetején sípoló kalauz is bábu helyettesítette, ám a közönség még így is örömmel vállalkozott a közel másfél órás időutazásra.

VEZÉRIGAZGATÓI FOGADÓÓRA

Balogh Zsolt megbízott vezérigazgató 2008. július 25-én, pénteken személyes fogadóórát tartott, amelynek keretében a kollégák kérdéseikkel, illetve javaslataikkal fordulhattak hozzá. A fogadóóra alkalmával többek között téma volt a jegyvizsgálókra vonatkozó javaslatlétel és az üzemanyag-adalék kérdése. Természetesen a továbbiakban is elküldhetik kérdéseiket a megbízott vezérigazgató úrnak e-mailen a baloghzs@bkv.hu címre.

A következő fogadóóra 2008. augusztus 29-én (péntek) lesz, 13.00 és 15.00 között, amelyről az intraneten illetve plakáton keresztül tájékoztatjuk minden kedves dolgozónkat. Ahogy az eddigi fogadónapokon, most is szükséges az előzetes regisztráció.



ÚJ SZÓVIVŐ

A BKV iránti megnövekedett sajtóérdeklődés miatt július 1-jétől Kiricsi Karola mellett egy új szóvivő is képviseli a céget. Szilágyi Károly évek óta foglalkozott újságíróként a BKV-val kapcsolatos eseményekkel. Kiricsi Karola szerint kollégája nagy segítség lesz a kommunikációs iroda munkájában, újságírói rutinjára és teherbíráására nagy szükség lesz, hiszen volt olyan nap, amikor Karola huszonöt interjút adott. Szilágyi Károly jogi és kommunikációs egyetemi tanulmányai alatt a Magyar Hírlapnál kezdett dolgozni. Ezután német és kanadai lapoknak tudósított, illetve az ENSZ és az EBESZ békefenntartó misszióiban is részt vett Boszniában és Koszovóban, illetve helyszíni riportokat írt Amerika és Afrika több országából. Következő számunkban interjút olvashatnak vele, amelyből alaposabban megismerhetik szakmai előéletét, terveit, elképzeléseit.

BELSŐ KOMMUNIKÁCIÓS AJÁNDÉKI

Felhívjuk minden kedves kolléga figyelmét, hogy a Belső Kommunikáció ajándékkal lepi meg mindazokat, akik újabb jelentkezővel gyarapítják azok számát, akik külsős e-mail címre (is) szeretnének belső kommunikációs hírlevelet kapni.

A regisztrációkat a belso.kommunikacio@bkv.hu e-mail címen, vagy személyesen várjuk a BKV Zrt. székházában (Akácfa u. 15. 510-es szoba).

Kérjük, kollégáikat is tájékoztassák erről a lehetőségről, hogy minél több munkavállalónkat el tudjuk érni ezen az információs csatornán keresztül is!

KÖZÖS ÚT, KÖZÖS CÉL

A közösségi közlekedés és a kerékpár a jövő útja a közlekedésben. Mindkettő kíméli a környezetet, tehermentesíti, élhetőbbé teszi a várost. Éppen ezért a nyugati mintáknak megfelelően nagyon fontos, hogy összefogjon a két közlekedési ág, és közösen, partnerként segítsék egymás munkáját.

A BKV és a Magyar Kerékpáros Klub 2007 januárja óta működik együtt, így ennek is köszönhetően mára számos közös akció kapcsolódik már a „Zöld BKV” projekthez. A legfrissebb egy speciális kezdeményezés, melynek keretében megelőző céllal próbálnak alternatív közlekedési módokat (kerékpározás, BKV-zás) népszerűsíteni, elfogadottá és biztonságossá tenni. Ennek első lépéseként *Kiricsi Karola*, társaságunk szövegírója és *László János*, a Magyar Kerékpáros Klub elnöke találkozót szervezett, ahol a BKV sofőrjei és a kerékpárosok képviselői találkozhattak egymással. A cél egymás megismerése, a problémák kibeszélése, megértése és a közös megoldáskeresés volt.

Mert konfliktusok bizony vannak a mindennapokban. Ha a baleseti statisztikák szerint szerencsére nem is túl sok (lásd a grafikont a következő oldalon), ahhoz épp elég, hogy állandó feszültséget szüljenek az utakon. A busz- és villamosvezetők például három csoportba sorolták a kerékpárosokat. Vannak a hobbibiciklisek, a futárok és a biciklizést – akár extrém módon is – űző profik. Az utóbbi két csoportnak az állandó szabálytalanságokat, a felelőtlenséget rótták fel. Mert átmenni a piroson, egyirányú utcában szemben, a villamossínen és a buszsávban közlekednek. Ami – bár ma még tilos hivatalosan – addig nem is baj, amíg a buszt érzékelve le-

húzódnak, azt elengedik. (Ezt persze MP3-lejátszóval a fülben nem lehet!) A hobbikerékpárosok pedig azért veszélyesek, mert gyakorlatlanul utánozzák a rossz példát. A kerékpárosok képviselői maguk is elítélték mindezt, és saját fórumaikon próbálják felhívni társaik figyelmét a helyes magatartásra, de cserébe ők is kértek. Az oldal-távolság betartását, hogy ne húzzák rájuk direkt (!) a buszokat. A holttértükrök használatát, jobbra kanyarodásnál nagyobb fi-

A járművezetők és a kerékpáros klub tagjai is komolyan vették feladatukat. A találkozó nem merült ki kölcsönös vádaskodásokban. Mindkét részről születtek előremutató, megvalósítandó ötletek. Az egyirányú utcák kétirányú megnyitása biciklisek számára, a buszsávok használatának engedélyezése törvényi feladat. Ezek mellett azonban sokat segíthetne, ha közös nyílt napokon ismerkedhetnének egymás helyzetével, feladataival kerékpárosok és járművezetők. Ha

a kötelező járművezetői oktatásokon kívül a kerékpárosokat is tanfolyamokon tanítanák közlekedni, és szituációs gyakorlatok alkalmával tanulhatnák meg a legveszélyesebb helyzetek kezelését. Ha közös kampányokban hívnánk fel az emberek figyelmét arra, hogy egy a célunk: biztonságosan és gyorsan eljutni és eljuttatni utasainkat céljukhoz. Ezek megvalósulásáig is van azonban mit ten-

ni járművezetőnek és kerékpárosnak egyaránt. A biciklisták ugyanis – napról napra egyre többen – biztosan kint lesznek az úton, a járművezetők pedig sok ezer ember életéért felelnek. Türelemesen, odafigyeléssel el kell férnünk egymás mellett!

hb



gyelmet a mellettük közlekedő kerékpárosoknak. És azt, hogy ne zavaró tényezőként tekintsenek rájuk, ne küldjék őket a járdára. Mert a biciklis nem gyalogos, és ha nincs bicikliút, akkor teljes jogú használója az útnak!

MOZGÁSBAN MAGAZIN



tartalom

Közös út, közös cél	3	Rém Elemér reinkarnációja	8	Igazán a miénk, igazán magyar	14
Burjánzó graffitik	5	Egyet fizet, kettőt kap	9	Újabb világméretű járvány várható	15
A munkaerőhiány jegyében	6	Ünnep a műjépgályán	10-11	Focisták féldőben	16
Belső kommunikáció	7	Jövőre veled, ugyanitt!	12	Az Előre SC olimpiai bajnokai	16
Szex a buszon	8	Lírai hang és pókerarc	13	Rejtvény, játék	17

EGYÜTT KÖZLEKEDÜNK

**A BKV és a Magyar Kerékpáros Klub
figyelemfelkeltő akciója**

Többek között a kerékpárosok képviselik a környezettudatosságot a közlekedésben, hiszen a fővárosban nagyon magas a közlekedésből eredő levegőszennyezettség. Ennek nagy részét a személy- és tehergépkocsik okozzák – a közösségi közlekedés mindössze 6 %-áért felelős, míg a kerékpáros közlekedés semmilyen mértékben nem szennyezi a levegőt.

A BKV Zrt. 2007 óta működik együtt a különböző kerékpáros civil szervezetekkel annak érdekében, hogy Budapesten egészségesebb környezetben élhessünk, dolgozhassunk, közlekedhessünk.

Szeretnénk, hogy a közlekedés minden résztvevője felismerje a környezetkímélő közlekedési módok, elsősorban a kerékpározás és a közösségi közlekedés fontosságát! Ennek hiánya konfliktusokat, baleseteket eredményezhet!

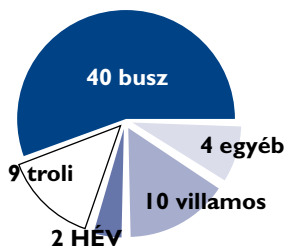
A BKV és a Magyar Kerékpáros Klub közösen hívja fel a közlekedés összes résztvevőjének figyelmét, hogy a környezetkímélő közlekedési módoknak együtt kell működnie annak érdekében, hogy megszűnjenek a konfliktusok és csökkenjen a balesetek száma.

A közös akciók újabb állomása egy olyan sajtótájékoztató volt, ahol forgalombiztonsági szituációs gyakorlatokat közösen mutattak be a járművezetők és a kerékpárosok. Az egyik szituációban például a trolibusz és a kerékpáros párhuzamosan halad, az útpálya a járda kiöblösödése folytán leszűkül, így csökken az oldaltávolság a kerékpár és a négykerekű között – tipikus baleseti veszélyhelyzet!

KERÉKPÁR vs. BKV

BALESETEK 2003-2008.

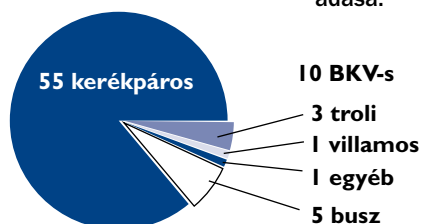
Érintett BKV-s járművek



Legfőbb BKV-s okok: kanyarodás szabályainak megszegése; helytelen oldaltávolság.

Legfőbb kerékpáros okok: figyelmetlen, gondatlan vezetés; elsőbbség meg nem adása.

Hibás járművek



A számok évi 13 BKV-kerékpáros ütközést takarnak, ami csupán fél százalékát az évi átlag 2500 BKV-járművet érintő balesetnek.

ÉRTED HARAGSZOM!

A kerékpárosok gyakran érzik azt, hogy a járművezetők eleve feszültebben, ingerültebben, előítéletekkel telve reagálnak jelenlétükre, és nem kezelik őket partnerként az utakon. Ennek miéértjére *Siska Tamás*, közlekedés-pszichológussal kerestük a választ.

– Mivel a biciklisek jól átlátják a terepet, úgy gondolják, ők is jól látszanak, pedig a vezetők ma még nem számítanak eléggé váratlan felbukkanásaikra. Mivel egy kerékpáros gyorsan tud manőverezni, kis helyen elfér, és kevésbé szigorúan ellenőrzik, vakmerő, veszélyes helyzetbe is belemegy. Túlzott önbizalmában és csökkent félelemérzettel elfelejtí, hogy ő a sérülékenyebb. Pedig egy nagyobb jármű – például a busz – a kerékpárost könnyen megijesztheti, elbizonytalaníthatja. Ennek ellenére sokan – főleg a fiatalabbak – a közlekedést bátorságpróbnának tekintik, és itt akarják bizonyítani vagányságukat, rátermettségüket. Ez érthetően ingerültté, feszültté teheti azt a sofőrt, aki a dugóban egyébként is lassabban tud haladni, és járművével nem tud olyan gyorsan reagálni vészhelyzetben. Ilyenkor a düh, az agresszív viselkedés az ijedtség következménye. A vezetőknek és a kerékpárosoknak azonban meg kell tanulniuk nem ellenséggént tekinteni egymásra. Ebben nagyon fontos a buszsofőrök szerepe. Ők a legjobban, legbiztonságosabban közlekedő gépjárművezetők, valódi profik, akik képesek vigyázni a kerékpárosokra is.

EGY BALESET ANATÓMIÁJA



A baleset Pesterzsébeten történt, a Kossuth utcában. A kerékpáros az úttest jobb szélén várakozó személygépkocsit kerülte, az autóbusz pedig a kerékpárost előzte. A személygépkocsi vezetője járműve bal oldali első ajtaját kinyitotta, ettől a kerékpáros megijedt, egyensúlyát veszítette és elesett. A kerékpáros lábai az autóbusz alá kerültek, és a "C" tengely jobb hátsó kereke mindkét lábfején áthaladt. A kerékpáros súlyos sérüléseket szenvedett. A rendőrségi vizsgálat folyamatban.

Ez az eset is rávilágít arra, hogy partnereknek kell lennünk az utakon.

BURJÁNZÓ GRAFFITIK

avagy, ki volt Novellia Primigenia?

Budapest egyre inkább a graffiti fővárosának is tűnik, hiszen lassan nem lesz olyan hely, amit ne csúfítana el valamilyen firka. Falak, hidak, emlékművek szolgálnak a vandálok mementőjéül, és mint közfelületet, a BKV-t sem kímélik.

Bár a látszat mást mutat, a graffiti egyidős a történelemmel: az antik civilizációk falairól eredeztetni magát. Ókori görög középületeken, Egyiptomban és a Római Birodalom terrein egyaránt megtalálható volt. Az ókori firkálók célja pontosan megegyezett a maiakéval: lenyomatot hagyni önmagukról, felkelteni a figyelmet, vagy üzeni valamit, belemélykedni a világba, politikailag odamondani, esetleg egyszerűen csak poénkodni. Ókori graffiti tartotta például egészen napjainkig életben Novellia Primigenia nevét is. Nevezett hölgy – legalábbis a felirat szerint – nem csak szépségéről, de „adakozó természetéről” is híres volt. A graffiti szóról mégis nagyon keveseknek jut eszébe a klasszika-filológia és az ókori kultúra. Sokkal inkább a köz- és magánépületeket mind jobban elborító, úgynevezett tagek (ejtsd: teg) úsznak be a képbe. Ezek azok a kalligrafikusnak mondott aláírások, amik elborítják a budapesti falakat, lépcsőházakat, lifteket, telefonfülkéket, padokat illetve a BKV járműveit és tereptárgyait is – *milliószám*. Általuk válik városunk képe még a lehetségesnél is jóval elhanyagoltabbá.

„előbb-utóbb leszoknak a firkálásról, hiszen nem sikerül ‘emlékbe hagyniuk’ semmit, ráadásul drága festékük is pocsékba megy”

Hazánkban a falfirkák a kilencvenes évek elején kezdtek csak igazán elburjánzani. A tengerentúlról elindult óriási divathullám az „itt jártam” típusú tagekkel tette le kézjegyet Magyarországon. Később már megjelentek a konkrét üzenetet nem tartalmazó „falfestmények” is, majd 2000. környékén a street art is megérkezett. Utóbbi már-már művészi szintű alkotás – például az angol Banksy műveiért a gyűjtők súlyos összegeket képesek fizetni. De nevezhetjük akár úgy, ez nem vigasztalja azokat, akik nap, mint nap kénytelenek szembesülni velük.

A graffitizés a károkozás mértékétől függően tízezer forintig szabálysértésnek, ennél magasabb összeg esetén bűncselekménynek számít. Ám tudni kell, hogy a falfirkálót szinte lehetetlen elkapni, hiszen a bűnösség csak tettenérés esetén bizonyítható. A graffitisek viszont szinte mindig bandázó kamaszok, csoportban járnak, mindig falaz valaki, a firkáló meg másodpercek



alatt végez a „művel”. Jó esetben ezer firkálmányra jut egyetlen fülöncsípett elkövető, aki azonban csak az utolsó tettéért vonható felelősségre, a másik kilencszázkilencvenkilencért bizonyíthatóság hiányában nem. Ez az út tehát nem vezet sehova. Ennél komplexebb, a falfirkák keletkezésének „értelmét” jobban figyelembe vevő megoldásra van szükség. A harc nem könnyű, ráadásul több fronton folyik. A legnehezebb a fiatalokat leszoktatni a rongálásról. Etológiai megközelítésben a tagelők semmiben nem különböznek a területüket körbevezelő kutyaaktól – mindahányan a nyomukat hagyják ott, jelezve: itt jártam. Ha azonban a graffitik – mint Németország nagyvárosaiban – már másnapra eltűnnek, akkor előbb-utóbb leszoknak a firkálásról, hiszen nem sikerül „emlékbe hagyniuk” semmit, ráadásul drága festékük is pocsékba megy. Ez jó módszernek tűnik, egyetlen hátránya, hogy nagyon drága. Mivel magántulajdonra ritkán kerül firka, a széles körű társadalmi össze-

fogás a graffiti ellen vágyalomnak tűnik. Hogy mégis megvalósuljon, az USA-ban bevezették a „fogadj örökbe egy utcát” mozgalmat, amelynek során az örökbefogadók a várossal közösen tisztogatják az utcákat, tereket. A tisztítószereket a város adja, az örökbefogadó a munkájával járul hozzá a takarításhoz. Az angliai Birminghamben a megelőzésre fordítottak nagyobb hangsúlyt:

kamerával látták el az autóbuszokat, mely tényről értesítették az utazóközönséget. Ez némileg csökkentette a károkozást.

A hazai gyakorlatban azonban nincs egységesen kialakult módszer. 2003-ban a MÁV például „megnemtámadási szerződést” kötött a graffitisek képviselőivel, és járműfelületeket kínált fel nekik, cserébe a töb-

bi jármű sértetlenségének biztosításáért. Nem sok sikerrel. Társaságunk is kilátástalannak tűnő küzdelmet folytat a graffitisek ellen. Nagy port vert fel a március végi mérénylet, mikor fiatal vandálok egy köteg újságpapírral kisiklatták, aztán „szétírták” az 56-os villamost (erről bővebben: Mozgásban magazin 2008/5 – a szerk.). A tetteseket ugyan már elfogták, de az eset, ha nem is ilyen extrém módon, szinte mindennaposnak mondható. A rendőrségen ezen ügy miatt alakult meg a graffiti-ellenes csoport. Vezetője, Tóth Ferenc alezredes elmondása szerint a vandálok magukat árulták el azzal, hogy tagjeiket (graffitis álnévüket) ráfésztették a villamosra, mivel így a rendőrségen folyamatosan bővülő tag-adatbázis alapján könnyen sikerült felderíteni a rongálók kilétét. A továbbiakban ezt az adatbázist szeretnék naprakészen tartani.

(A BKV graffiti elleni küzdelmét a következő számunkban olvashatják.)

Az első tíz év

A MUNKAERŐHIÁNY JEGYÉBEN

A megalakulás évében a BKV – miként a korabeli slágerben – „kereste a szót, kereste a hangot”, de miután egyértelművé vált a fővárosi közlekedés prioritása a budapesti – és az országos – költségvetésben, semmi nem állhatta útját annak a dinamikus fejlődésnek, mely a vállalat első évtizedét jellemezte. Eldől, eldöntötték, hogy „naggyá teszik” a BKV-t, ehhez megfelelő forrás állt rendelkezésre, nem úgy, mint korábban, a „szűk levegőjű” ötvenes években. Korszerűsödött a járműpark, javultak a dolgozók munkakörülményei, a vállalat kezdeti történetének legfontosabb epizódja mégis a metró megjelenése volt, amely alapjaiban változtatta meg a hazai közösségi közlekedést.

Amikor 1970-ben átadták a kelet-nyugati metró első szakaszát, az új közlekedési eszköz még nem tartozott a BKV-hoz, ám a teljes vonal átadása után, 1973. január elsejétől igen, s voltaképpen ez a lépés emelte a vállalatot a legnagyobbak közé. Ami persze nem azt jelentette, hogy attól kezdve minden más a metró árnyékában működött volna.

Ha fellapozzuk a vállalat megalapításának tizedik évfordulójára megjelent „Egy évtized az utasokért” című kiadványt, nem csak arról olvashatunk, hogy „ez volt a dolgok rendje”, de azokról a nehézségekről is, amelyek érdekes módon a metró átadásával egy időben jelentkeztek.

„A tömegközlekedés javulása azonban nem volt egyenletes. Az első két évben kedvező irányú fejlődés indult meg, de 1970-ben és 1971-ben a főváros tömegközlekedése – a nagy munkaerőhiány, a vasúti pályák és járművek elöregedése, és rossz műszaki állapota, az ipari háttér hiánya miatt – rendkívül nehéz helyzetbe került. Az utazási igények növekedése és kielégítésük között feszültség keletkezett, ami súlyos nehézségeket okozott. A vállalat kezdeményezésére a kormány olyan támogató intézkedéseket (autóbuszvezetők 10 ezer forintos forgalmi juttatása, járművezetők részére nyugdíj-korkezdvezmény megállapítása, stb.) hozott, amelyek megfelelő vállalati in-

tézkedésekkel együttesen biztosították az erőforrások hatékony felhasználást, ezáltal a helyzet megoldását. 1972-től évről-évre javult a közlekedési ellátottság színvonala, csökkent a zsúfoltság, bővült a hálózat.”

De nézzük a számokat, mit mutatnak a statisztikák az első tíz évet illetően! A metró megjelenése miatt leginkább – az egyébként is „visszanyesett” – villamosok utasai



Az óbudai garázt 1970-ben adták át

száma csökkent, míg 1968-ban az összes utazás 58%-a villamoson történt, tíz évvel később már alig negyven. Kisebb mértékben 8,7-ről 6,8%-ra csökkent a hévvel közlekedők aránya is, nem így az autóbuszon utazók esetében, amelynél 33,1%-ról 36,7-re nőtt. Az igazán látványos változást azonban a metró „termelte”: noha a teljes hálózatból csak néhány kilométer futott a föld alatt, a közlekedők 17%-a 1977-ben

már ezt vette igénybe. Igaz, hogy a főváros lakossága 0,5%-kal növekedett 1968-hoz képest, és az utasok száma 1972-ig hasonló ütemben emelkedett, 1973-tól – elsősorban az autók megjelenése miatt – megfordult a tendencia. Ez azonban nem hatott ki a BKV tevékenységére, épp ellenkezőleg. A csökkenő utasszám ellenére is folytatódtak a járműbeszerzések, ami végül a zsúfoltság jelentős mérsékléséhez vezetett. Igaz, hogy tíz év alatt a naponta forgalomba adott járművek száma csökkent, de férőhelyszámuk majdnem húsz százalékkal nőtt. Ez azt eredményezte, hogy a villamosokon és a buszokon majdnem tíz, a héveken pedig tizenöt százalékkal csökkent a zsúfoltság.

Mindez persze nem csoda. Tíz év alatt a BKV 122 új villamost, 156 trolibuszt, 42 motorvonatot vásárolt, s közben kicserélték a földalatti járműveket is. Ám mindez semmiségnek tűnik ahhoz képest, hogy közel 2000 új autóbusz került az utakra 1968-1978 között, ami azt eredményezte, hogy ágazaton belül a korszerű típusok aránya 90%-ossá (!) vált.

Arról sem szabad azonban megfeledkezni, hogy a BKV költségei a tíz év alatt 150 százalékkal nőttek – noha ekkor még nem vált érezhetővé az az áremelkedés, ami a hetvenes évtized végén indult. A költségek növekedésében a metró üzemeltetése jelentette a legnagyobb „tételt”, a dolgozói létszám a teljesítménynövekedés, az új létesítmények bekapcsolása mintegy ezer új belépővel nőtt. 1977 végén 26 443-an dolgoztak a BKV-nál, a már említett évfordulós kiadvány szerzői mégis a következőt írják: „Az elmúlt tíz év a munkaerőhiány jegyében telt.”

It



Ilyen volt a Pillangó utcai metrómegálló a 70-es években

AKTUÁLIS ÁLLÁSAJÁNLATAINK

A Műszaki Igazgatóság Villamos Szakszolgálatának I. Szolgálatára a Hungária kocsisínpad kereső kombinó járművek padló alatti kerékesztergálásához **CNC vezérlésű esztergárát képesítéssel rendelkező esztergályost**, vállalaton belüli áthelyezéssel.

Elvárás: - CNC gépkezelő képesítés

Előny: - érettségi

- számítástechnikai jártasság

- SAP ismeret

Bérezés: megegyezés szerint

Felvilágosítás és jelentkezés:

Telephely: Hungária Kocsisínpad

Név, telefon: Bohunka Gábor, 461-6500/24118

Cím: 1087 Bp. Törökbecse utca 1.

E-mail: bohunkag@bkv.hu

A Műszaki Igazgatóság, Fejlesztési és Beruházási Főosztálya, felvételre keres **fejlesztő munkatársat**.

Elvárás: Építész vagy/és épületgépész szakirányú mérnöki végzettség, 2 éves szakmai gyakorlat

Előny: - Magas-, mélyépítési, épületgépészeti beruházások területén szerzett előkészítő, lebonyolító tapasztalat

- bejelentett budapesti lakcím

- műszaki ellenőri képzettség

- számítástechnikai ismeretek

- SAP ismeret

- angol nyelvtudás

- jó kommunikációs és tárgyalókészség

- vasúti pályaépítéssel kapcsolatban szerzett tapasztalat

Bérezés: megegyezés szerint

Juttatás: BKV bérlet, étkezési utal-

vány (Kollektív Szerződés szerint)
Érdeklődni lehet: Ébényi-Borbély Bernadett Fejlesztési osztályvezetőnél a 461-6500/113-92-es melléken vagy az ebenyibb@bkv.hu címen.

A Műszaki Igazgatóság Vonalműszaki Szolgálatára autóbusz javításhoz gyakorlattal rendelkező **autószerelő szakmunkásokat** keres vonalműszaki szerelői munkakörbe.

Elvárás: - Szakirányú műszaki végzettség

- Minimum 3 éves szakmai gyakorlat

- Legalább B kategóriás jogosítvány

Előny: - érettségi

- Budapesti bejelentett állandó lakcím

- emelőgép-kezelői engedély

- autóvillamosság szerelői ismeretek

- számítástechnikai jártasság

Bérezés: megegyezés szerint

Juttatás: BKV bérlet, étkezési

utalvány (Kollektív Szerződés szerint)

Felvilágosítás és jelentkezés:

Telephely: Kőbánya telephely

Név, telefon: Takács Gábor, 461-6500/24690

Cím, email: 1101 Bp. Zách u. 6-8. takacsgh@bkv.hu

A Műszaki Igazgatóság, Műszaki Üzemeltetési Főosztály, Közúti Járműfőmérnökség, és Járműműszaki Osztály felvételre keres technológus munkatársakat:

Gépészmérnök technológus

Elvárás: járműves szakirányú gépészmérnöki vagy üzemmérnöki

végzettség, 2 éves szakmai gyakorlat

Villamosmérnök technológus

Elvárás: villamosmérnöki vagy üzemmérnöki végzettség, 2 éves szakmai gyakorlat

Előny: - tömegközlekedési járművek karbantartása, javítása, műszaki üzemeltetése terén szerzett

gyakorlat

- bejelentett budapesti lakcím

- számítástechnikai ismeretek

- SAP ismeret

- nyelvtudás, legalább egy (angol vagy német) nyelvvizsga

- jó kommunikációs és tárgyalókészség

Érdeklődni lehet: Wappel József főtechnológusi csoportvezetőnél a 42913-as melléken vagy a wappelj@bkv.hu címen.

A Műszaki Igazgatóság, Fejlesztési és Beruházási Főosztálya, felvételre keres **gazdasági munkatársat**.

Elvárás: - Gazdasági felsőfokú végzettség

- 2 éves szakmai gyakorlat

Előny: - tervezés és beruházások területén szerzett tapasztalat

- műszaki végzettség

- bejelentett budapesti lakcím

- számítástechnikai ismeretek

- SAP ismeret

- angol nyelvtudás

- jó kommunikációs és tárgyalókészség

Érdeklődni lehet: Ébényi-Borbély Bernadett Fejlesztési

osztályvezetőnél a 461-6500/113-92-es melléken vagy az ebenyibb@bkv.hu címen.

Jelentkezési határidő: 2008. augusztus 8.

Bérezés: megegyezés szerint

Juttatás: BKV bérlet, étkezési utalvány (Kollektív Szerződés szerint)

A Műszaki Igazgatóság Autóbusz Műszaki Szolgálatára autóbusz javításhoz gyakorlattal rendelkező **autószerelő, karosszéria lakatos és autóvillamossági szerelő** szakmunkásokat keres.

Elvárás: - Legalább középfokú szakirányú műszaki végzettség és gyakorlat

Előny: - érettségi

- autóbusz javítási tapasztalat

- Budapesti bejelentett állandó lakcím

- fényképes szakmai önéletrajz

- emelőgép-kezelői engedély

- targoncavezetői engedély

- számítástechnikai jártasság

- SAP ismeret

- NKH végzettség

- nyelvismeret

Bérezés: megegyezés szerint

Juttatás: BKV bérlet, étkezési utalvány (Kollektív Szerződés szerint)

Felvilágosítás és jelentkezés:

Telephely: Kelenföldi telephely

Név, telefon: Nemes Zoltán, 461-6500/27311

Cím, email: 1113 Bp.

Hamzsabégyi út 55.

nemesz@bkv.hu

Telephely: Óbudai telephely

Név, telefon: Rakovszky Zoltán, 461-6500/28555

Cím: 1037 Bp. Pomázi út 15.

E-mail: rakovszkyz@bkv.hu

„IGYUNK (VIZET) JUDITRA!”

Mit takar e furcsa mottó? Ne gondoljanak alkoholtól mámoros felhívásra! Az Egészségesebb Munkahelyekért Egyesület és a Magyar Ergonómiai Társaság szakemberei a vízfogyasztás fontosságára hívják fel ezzel a figyelmet a forró nyári hónapokban. S hogy miért pont ez a név? Mert Judit napja a legmelegebb időszakra, nyár derekára esik.

VÍZHÁZTARTÁSUNK - Az ember testtömegének nagyjából kétharmada víz. Egy 70 kg tömegű személy teste kb. 40 liter vizet tartalmaz, melyből 28 liter a sejtekben, 8 liter a sejtek közötti térben, 4 liter a véráramban van. A szervezet egészséges működéséhez a véráramban levő mennyiségnek közel állandónak kell lennie. A szervezetbe a víz a táplálékainkkal, valamint a folyadékokkal jut be, és vizelet, illetve érzékelhetetlen párolgás és verejték formájában távozik, ami nagymértékben nő nagy melegben. Egészséges veseműködés és átlagos környezeti

hőmérséklet esetén a napi 1,5-2 liter folyadékigény ezért nyáron akár kétszeresére növekedhet.

VÍZHIÁNY - Amennyiben a folyadék- és az ezzel együtt járó sóvesztés meghaladja a bevitt mennyiséget, a szervezet kiszáradhat. Ennek kezdeti tünetei közé tartozik a fejfájás, izomrángás, váratlan fáradtság, súlyos esetben azonban szédülés, hányás, gyengeség, szapora pulzus, erős izzadás és a bőr kiszáradása is jelentkezhet. Az enyhébb vízhiány esetén víz ivása elegendő lehet a kiszáradás megelőzésére, azonban a

nagyobb fokú víz- és sóhiány esetén a sók (elsősorban a nátrium és a kálium) pótlását is biztosítani kell. Az ásványvizek sótartalma - különösen a szén-dioxiddal dúsítottaké - kiválóan alkalmas erre. Súlyosabb esetben azonban megfelelő egészségügyi ellátás is szükséges.

ELSŐSEGÉLYNYÚJTÁS KISZÁRADÁS ESETÉN

- Értessük a mentőket!
- „Tegyük hűvösre” a kiszáradt személyt, és könnyítsük meg a ruháját!
- Itassuk vízzel, ha nem szédül és eszméleténél van!
- Töröljük le testét vizes ruhával és permetezzük!
- Soha ne küldjük haza, és orvosi ellenőrzés nélkül ne hagyjuk magára a beteget!

Talán az volt a baj, hogy nem préselődött össze ezer ember a hetes buszon azon a forró júliusi délutánon. Ezért látták jól az utasok a fiút meg a lányt („normális” tömegben senki se vette volna észre őket). A gyerekek a Ferenciek terén szerelmesen nézték egymást – egyik sem lehetett még tizenhét –, az Astoria megállónál összeborultak, a Blahánál a fiú beletemetkezett a lány szőkés hajzuhatagába, a Keleti Pályaudvar felé pedig már vadul csókolóztak. Megszűnt körülöttük a világ...

A mögöttük ülő, csinos ötvenes nő furcsa szeretettel figyelte őket, közben elégedetten rendezgette a frissen vásárolt ajándékait – „Hogy fognak örülni az kisunokáim a vonatoknak!” –, és nemigen akarta meghallani az utastársak megjegyzéseit.

– Botrány! Ide vezet a liberális nevelés! Ha ilyen tempóban folytatják, a Bosnyák téren már közönszültni fognak – jelentette ki egy szolidan öltözött, hatvanas asszony.

– A férjem agyoncsapná a gyerekünket, ha így viselkedne – kontrázott egy penge szájú, javvörös hajú, negyvenes nő.

– Hölgyeim, a lány az oka mindennek! – szólt közbe egy hatvanas úr, miközben alaposan megszemlélte „jávörös” formás hátóját. – Az a szerencsétlen kölyök csak azt csinálja, amit a vére diktál. Ám egy jólnevelt lánytól kapna egy frászt! De hol vannak ma a jólnevelt lányok...?

– Amikor én fiatal voltam, a kalauz leszállította az ilyeneket – kapcsolódott a „kórusba” egy boldogtalan tekintetű kövér nő, akinek olyan rózsás volt az arca a melegtől, hogy harmincasnak látszott.

– Hölgyem, ön még nagyon fiatal, de

igaza van – udvarolt a hatvanas férfi. – Húsz-harminc évvel ezelőtt még rend volt a buszokon, a villamosokon. Erkölcös, szigor, fegyelem. „Működött” az ország, működött a BKV is – fejezte be a tirádáját, majd elégedetten nézett körül. (Tapsra várva?)

– Ennyi (ál)szent hülye egy rakáson...! – gondolta dühösen a fiatalok mögött ülő nagymama – történelemtanárként ment



nyugdíjba, és a haja is égnek állt a hatvanas úr „filozófiájától” –, majd, amikor látta, hogy a gyerekek egyre vadabban ölelik egymást, hirtelen megbökte a fiú karját.

– Térj már észre kisfiam, mindenki beneteket néz! – mormogta csöndesen.

– Köszönöm – nyögte a srác halálos za-

varban, mire a nagymama szemében huncut fény villant.

– Hol szálltok le? – kérdezte.

– A Bosnyák téren – felelte a lány, miközben megpróbálta civilizált copfba rendezni fegyelmetlenül fűrtjeit.

– Én is – jelentette ki a nagymama, majd amikor a rengeteg csomagjával lekászálódott a buszról, mosolyogva nézett a fiúra és a lányra. – Adtok nekem két percet? – kérdezte.

– Szívesen – felelte a lány még mindig zavarban.

– Édeseim, azért (is) utáltam a benneket szidó utastársakat, mert én épp a hetes buszon ismertem meg a páromat. Majd’ harminc évvel ezelőtt, amikor ti még nem éltetek. Akkoriban biztos voltam abban, hogy magányos öreglányként fogok elszáradni, csakhogy a szatyrom beleakadt a mellém préselt férfi zakógombjába. Együtt (összeakadva) kellett leszállnunk a Stefánia úti megállónál. Szörnyen kínos volt! Nos, ez a férfi lett a férjem, és én nagyon boldog vagyok vele. Ő az igazi-örök párom. Isten áldja a BKV-t!

– Mi is a hetes buszon ismerkedtünk meg két évvel ezelőtt – nevetett nagyot a lány –, mert mindketten Zuglóban lakunk, és belvárosi gimnáziumbajárunk.

– De könyörgöm, miért botrányoztatátok meg az utastársakat? – kérdezte a nagymama kíváncsian.

A „kölykök” egymásra néztek, meghatottan viharásztak, majd a srác boldogan vágta ki: Valószínűleg ez a nyári forróság, meg a hetes busz „aurája” kellett ahhoz, hogy végre ki merjük mondani: szeretlek!

Berta Lotty villamosvezetőnő kalandjai

RÉM ELEMÉR REINKARNÁCIÓJA

Kovács Géza állt a kocsiszín ajtaja előtt és gondolkodott. Körülbelül három hónappal ezelőtt furcsa álmot látott egy emberről, aki barna kabátban jár, lovakat hajt, tájszólással beszél, és bagót rág. Kovács Géza is szerette a bagót és a barna ballonkabátokat. Először azt hitte, hogy magáról álmodik, de később rájött, ez egy idegen ember. Az idegen egy Lotty nevű lányt emlegetett, aki villamosvezető. Több hónapba telt mire kinyomozta, hogy kit kell keresnie. Az álom nem hagyta nyugodni. Minden nap újra és újra ugyanaz. Érezte, addig nem lesz nyugta, amíg meg nem találja Lottyt. Ennek három hónapja már. És most, hogy az ajtóban áll megviselten, a türelmetlenségtől elcsigázottan, egyszeriben elment a kedve a találkozástól. Bizonyára örülnek fogják nézni, hogy egy ilyen történet miatt az ország másik végéből elindult. De most már mindegy, ha itt van, bemegy. A portán minden nehézség nélkül átjutott, majd a központi épületbe lépett és kopogott

egy találomra kiválasztott ajtón. Vera nyitott ajtót és a látványtól teljesen megdermedt. Ismerős volt az arc, a ruházat, a gesztusok.

– Kovács Géza vagyok és valamilyen Lottyval szeretnék beszélni, aki villamost vezet? Itt dolgozik? – kérdezte.

Vera ereiben szinte megfagyott a vér, és hirtelen meg sem tudott szólalni. Kínos csend következett. Csend, majd újra csend. Kovács Géza Rém Elemér alteregójaként ott állt előtte, és most nem tudott mit kezdeni a látvánnyal. Lotty éppen Vera háta mögött állt, és nem értette barátnője bizonytalankodását.

– Tessék, én vagyok – mondta Lotty.

– Könyörgöm, ne beszélj vele! – ordította Vera idegesen és becsapta az ajtót.

Kovács Géza, bár nem értette a történeteket, de az ajtóból nem tárgított...

(folytatjuk)

-szf-

EGYET FIZET, KETTŐT KAP

A Cinkotai HÉV kocsiszín

A cinkotai hév járműtelep nem sokkal a gödöllői vonal megnyitása után létesült, javító főműhellyé viszont csak az ötvenes években vált. 1951-ben bővítették területét, s építettek fel egy valóban minden igényt kielégítő szerelő-bázist. Csakhogy ez az objektum tiszavirág-életűnek bizonyult, ám ebben nem az akkori üzemeltető, az FHÉV, hanem sokkal inkább a korabeli gazdaságpolitika volt a ludas. Szinte alig nyitották meg az Uhl Gyula nevét viselő létesítményt, az FHÉV-et megszüntették, és a hévek üzemeltetését a MÁV kapta meg. Ez még nem is lett volna baj, ám „felsőbb körökben” úgy döntöttek, hogy a műhely szűnjön meg, pontosabban kapjon más profilt. Így hát az Uhl Gyula főműhely 1953-ban már autóalkatrész-gyártással foglalkozott, és annyi köze volt a HÉV-hez, hogy ablakából látni lehetett az elhaladó szerelvényeket.

1958-ban megalakult az önálló BHÉV, vagyis a MÁV-tól független tevékenységgé vált a hévek üzemeltetése. A kezdeti nehézségek után azonban csak 1962-ben jött el az ágazat számára az „igazság pillanata”, amikor végre döntés született egy olyan jármű ügyében, amely nem feltétlenül Charles Dickens műveit juttatja az utasok eszébe, hanem azt, hogy már eltelt hatvan év a huszadik századból is. A BHÉV mérnökei készítették el annak a 474 utas befogadására is alkalmas háromrészes szerelvénynek a tervét, amelynek két motorkocsiját (M IX) 1962-ben, pótkocsiját (P XXV) pedig egy évvel később készítették el a budafoki műhelyben. A szerelvénnel a csepeli héven kísérleteztek, majd 1964-ben a MÁV Dunakeszi Járműjavítójában megkezdődött sorozatgyártásuk. 1966-ig ötvennégy motorkocsi és huszonhét pótkocsi készült, s mivel ezek a 80 km/h sebességre is képes járművek nagyobb odafigyelést igényeltek, Cinkotán ismét főműhely épült. A sors fintora, hogy alig pár méterre az 1951-ben átadott és két év múlva bezárt korábbiótól.

Nos, ez a műhely Dunaharaszti és Szentendre mellett a mai napig a budapesti hév legfontosabb karbantartó és javító bázisa. Több mint negyven év alatt többször változott a neve, többféle formában működött más és más igazgatóság „zászlaja” alatt, ám az alaptevékenység nem változott. A főműhelyi és a forgalmi feladatok ellátása hol külön, hol közös vezetés alatt zajlott, 1997 óta ez utóbbi a jellemző. A tavalyi átszervezés itt is megtörtént, ám Szász István szakszolgálat-vezető szerint mindez nem jelentett komolyabb problémát Cinkotán, ahogy ő fogalmaz: „Nem okozott lelki törést”.

Ez leginkább annak köszönhető, hogy ugyan csökkent a létszám, de elsősorban nyugdíjazásokkal. „Az átszervezés előtt 171-en voltunk, jelenleg 146-an, de sikerült úgy megszervezni a dolgokat, hogy ez nem érezhető a teljesítményen – mondta Szász István, majd hozzátette – Az itteni dolgozók korábban is elvégeztek olyan feladatokat, például havat lapátoltak, ami nincs a munkaköri leírásukban. Most is hasonló a helyzet, csapatmunka zajlik, és ez kellőképpen növeli a hatékonyságot.”

A napi karbantartási feladatok elvégzése mellett a főműhelyi „járműrehabilitáció” is folyamatos. Talán ezért sem esik annyi szó arról, mennyire fontos lenne új hév-szerelvények beszerzése – a mostaniakon ugyanis alig látszik, hogy telnek az évek. Pedig nem lesznek fiatalabbak. A csepeli vonalon még mindig közlekedik hét M IX-es szerelvény (ez két motorkocsiból és egy pótkocsiból álló „megbonthatatlan egységet” jelent), amelyek még a hatvanas években készültek, és úgy 2,8 millió kilométert futottak. De a többiek, az egykori NDK-ból származó M X és M X/A típusúak (ezekből 16 illetve 75 szerelvény közlekedik) is sokat futottak, az M X típus átlagosan 2,8 millió kilométert, míg az M X/A átlagosan 2,2 millió kilométert teljesített. A „legifjabb” 1980-ban került a BKV-hoz.

„Az elmúlt évtizedekben az M IX-es járművek szinte kicserélődtek, a forgóvázról a fékberendezésig, a lámpáktól a belső utastérig minden megváltozott rajtuk. Ugyanez, ha nem is ilyen mértékben, de az újabb típusokról is elmondható. A szerelvények tehát tisztességgel karbantartottak, biztonságosak, ám ettől függetlenül tény: túl vannak a selejtezési határon – mondja Szász István. – Üzemeltetésük az elavult technika, a túlzott energiafogyasztás miatt igen költséges, nem beszélve arról, hogy ezeken a kocsi-
kon az olyan, korszerű javítási módszert, mint a járműdiagnosztika nem lehet alkalmazni. Így hát hőkamerás méréssel próbáljuk kiszűrni a hibákat.”

It





A rendezvényt Balogh Zsolt megbízott vezérigazgató nyitotta meg



Háromdimenziós Combinó festény készül

ÜNNEP A MŰJÉGPÁLYÁN



Retro Skoda busz

Társaságunk negyvenedik évfordulóját a Műjégpályán ünnepeltük június 22-én. A 11 órától estig tartó rendezvény igyekezett kicsiknek és nagyoknak, műszaki érdeklődésűeknek és szórakozni vágyóknak is kedvében járni.

Látványosságnak sem volt utolsó, hogy a Vajdahunyad vára előtt nemcsak a teljes BKV-buszpark, de az Ikarus 180-as típusú muzeális jármű, illetve egy Pozsonyból érkezett, szintén veterán Skoda busz is felsorakozott, az érdeklődők pedig nemcsak a szokásos módon tekinthették meg, de a vezetőülékbe is beülhettek.

A vidéki közlekedési társaságok is képviselték magukat, a miskolciak szintén „aktuális”



Felvonult a teljes buszpark



Virtuális metró



Barátságos mosolyt kárunk!

buszokkal érkeztek, Szegedről viszont egy omnibuszt hoztak a daliás időkre emlékeztetve.

A színpadon elsősorban a zene volt a főszereplő. Többek között a Makám, a Balázs Elemér Group, a Pannonia All Stars Ska Orchestra, a Beszho Drom muzsikált, a humoros vonalat Tra Barna, az autóhang-utánozó képviselte.

Nick Árpád „erőember” is megjelent a nap folyamán, és a változatosság kedvéért most két egymással ellentétes irányban elinduló Ikarus 405-ös típusú midibuszt tartott vissza, a járművek hátuljára erősített kötelek segítségével, 91 másodpercen keresztül.



A kézifék: Nick Árpád



PASO és rajongói



Ki lehetett próbálni a vezetőfülkét is



Mindenki beállhatott



A foci volt a legnépszerűbb

„JÖVŐRE VELED, UGYANITT!

A korábbi évekhez hasonlóan a BKV Előre SC szabadidősport-bizottsága három turnusban tíznapos nyári sporttábort szervezett. *Sashegyi István*, a szabadidősport-bizottság vezetője elmondta, húsz éve szerveznek táborokat, hogy a vállalat dolgozóinak gyerekei a szünidőben „ne az utcán legyenek”. A teltházas turnusokban harminc fiatal kapott helyet, voltak olyanok, akik mind a három turnusban részt vettek. A helyszín az Előre sportpályája, így a napi egy étkezés – háromfogásos, bőséges ebéd a klub éttermében – mellett a programok is adták magukat: atlétika, ezen belül futás, távolugrás és kislabdadobás, s a műfüves pályákon természetesen futball. Ha úgy hozta a sors, az idő miatt terembe szorultak a 8–14 év közötti nebulók, de a szervezők nem „szorultak meg”, a sporttelep nagy tornatermében röplabdázhattak és kosárlabdázhattak a gyerekek. A nagy hőségben a futballpálya közelében felállított gumimence vize adott némi enyhülést.

Sashegyinek, a „Bossnak” *Szűcs Veronika* (sportszervező), *Szilágyiné Nagy Bernadett* (a súlyemelő-szakosztály vezetője) és *Benkovics Attila* (az U13-as futballisták edzője) személyében igazi szakavatott segítők voltak, de nem csak sport szerepelt a programban. Az első turnusban résztvevők az Állatkertbe és a Szentendrei Skanzenba látogattak, s együtt nézték meg a Narnia című filmet, a következő etapban táborozók a Tropicariumba és a Csodák Palotájába jutottak el, a moziban a Kungfu Pandát látták, a záró turnus lakói a Vasút-történeti Parkot tekintették meg és a MALÉV ferihegyi múzeumát. A programokra a sportegyesület autóbussza szállította a gyerekeket, de volt egy jármű, ami ennél is jobban tetszett: a mozgó lőtér, a lőbusz, amelyben légpuskával, valódi töltényekkel lehetett célra tartani.

Talán mondani sem kell, a résztvevők jól érezték magukat. A 13 éves *Rafael Renáta* – akinek anyukája az ügyfélszolgálatnál, nagymamája bérlet-pénztárban dolgozik – hatodik éve látogatja a sporttábort, tavaly és idén is mind a három turnusban ott volt. „Szeretem a jó társaságot, azért járok ide. Már szinte el sem tudom képzelni a nyarat BKV-tábor nélkül” – mondta Renáta.

A másik „törzsgárdatag” *Bozsik Ádám*. Renátához hasonlóan 13 éves, hetedik éve jár ide, négy éve szokott rá a „mesterhármásra”. Ő inkább a sport miatt van itt: „Atlétizálok, ezért külön jó, hogy annyit futhatok, amennyit akarok” – mondja. Azt már úgy kell kihúzni belőle, hogy 600 méteren 2 perc 1 másodperc a legjobbjá, de a 60 métert 8,30 másodperc alatt ledarálja.

„Jövőre veled, ugyanitt!” lehet a búcsúrefrén, s biztos, hogy Renátához és Ádámmal hasonlóan, jövő nyáron többen lesznek, akik nem először táboroznak a Sport utcában.



Törzsgárda: Bozsik Ádám és Rafael Renáta



Testcsel



Repül a, repül a ...



Pista bácsi megmutatja

LÍRAI HANG ÉS PÓKERARC

Beszélgetés Korda György táncdalénekeskel

1958 decemberében a Zeneakadémia nagytermében léptem fel a Kit hozott a Mikulás? című esztrádműsorban – emlékszik vissza a kezdetekre. – Ezt a legendás tévés könnyűzenei szerkesztőnek, Bánki Lászlónak köszönhetem. Tizenkilenc éves voltam ekkor. A táncdaléneke rejtelmeibe Vécsey Ernő zeneszerző és korrepetitor avatott be. Az igazi áttörést és tömegsikert Domenico Modugno *Volaré* című világszlágere hozta meg. Arra büszke vagyok, hogy ezt a dalt ötven éve minden fellépésemnél szinte kiköve-teli a közönség. Bevallom, semmi elképzelésem nem volt arról, hogy milyen rögzös is ez a pálya. A közönség tapsaiból azt hittem, hogy innen kezdve az életem csupa dal, móka, kacagás lesz. Fellépésről fellépésre több lesz a rajongóm, ölembe hullnak a legszebb lányok, a plakátokon csupa nagybetűvel írják a nevem, és azzal kereshetek pénzt, ami egyben a hobbim.

Nem mondhatom, hogy dalaimmal bár-mikor politikai véleményt kívántam volna közvetíteni, vagy oktatni a hallgatókat. Én lírai töltésű ember vagyok, és legszívese-bben arról énekelek, hogy a legszebb dolog a szerelem, és fél évszázada ezt próbálom da-lokban kifejezni. Lehet, hogy ez gyengeség, de ma már úgy érzem, hogy ugyanez a sike-rem titka is. A '60-as években természe-tesen mindenféle bugyuta táncdalt el kellett énekelni, mert különösen a pályám elején, nem azt énekelhettem, amit én akartam, hanem amit rám „kontíroztak”. Személyem annyiban jelentett újdonságot akkori pályá-társaimhoz képest, hogy – dicsekvés nélkül mondhatom – képes voltam különböző hangnemekben a legnehezebb dalokat el-énekelni már-már operai színvonalon. Egyébként édesanyám nagy vágya az volt, hogy operaénekes legyek, kaptam is fel-kérést Mikó Andrástól, az Operaház akkori főrendezőjétől, de legendás lustaságom visszatartott attól, hogy a „gályázásnak” számító operai gyakorló procedúrának alá-vessem magam. A könnyebb utat válasz-tottam, és az élet engem igazolt.

1970-ben jelent meg az első nagyleme-zem, amely több mint kétszázezer példány-ban fogyott el, és ettől kezdve a legnagyobb magyar könnyűzenei szerzők már nekem ír-tak számokat. Elénekelhettem Fényes Sza-bolcs, Schöck Ottó, Bágya András dalait, de magyar szöveggel sikerre vittem a nyugati

Könnyűzene-kedvelő embernek nem hiányozhat a kollekciójából olyan kislemez, nagylemez, magnószalag vagy CD, amelyen Korda György énekel. Ez egyben azt is jelenti, hogy a művész sikerrel áténekelte a hanghordozók technikai forradalmának szinte teljes korszakát.

világ leghíresebb énekeseinek világszáma-it is. Ma is énekelek, ha hívnak. Egy énekes-nek a hangszála a legértékesebb hangsze-re. Az életkorral ez a hangszer fárad, kopik. Nemrégien feleségem, Balázs Klári különös próbatétel elé állított. Rávett, hogy énekel-jük fel együtt CD-re az örökzöld Verdi opera, a Traviata rockosított verzióját. Ebben bizony

certteremben vagy stadionban, ahol ma-gyarok is ültek a nézőtérben. Nemrégiben több százezren kísérhették figyelemmel úti kalandjainkat a világ különböző országai-ban. Ahol időm engedte, utaztam közösségi közlekedési eszközön is, de ezzel kapcsola-tos első élményeim a gyerekkoromhoz és Budapesthez fűznek.



olyan magas regisztereket kellett kiénekel-nem, hogy úgy éreztem, belehalok. A dolog sikerült ugyan, de egyben megmutatta az éneklés határait.

Életemben a kártya legalább akkora sze-repet játszik, mint a könnyűzene. Egy vélet-len folytán botcsinálta műsorvezetője lettem a pókerversenyek televíziós közvetíté-sének, és ez érdekes módon legalább akko-ra népszerűséget hozott, mint az éneklés.

Az elmúlt évtizedekben bejártam Mont-realtól, Moszkvától, Tokiótól keresztül szinte az egész világot, és különösen nagy sike-reim voltak minden olyan színházban, kon-

Lehettem vagy tizenhat éves kispénzü-diák, amikor sportot csináltam abból, hogy a pesti villamoson mindig a lépcsőn utaztam. Árgus szemekkel figyeltem, mikor jön el-lenőr, és ha megláttam, hogy felszáll a kocsi-ba, akár menet közben át tudtam lépni a másik kocsni lépcsőjére. Így sikerült meg-spórolnom a jegyért fizetendő ötven fillért. Nemrégiben a Lukács Fürdőből kijövet úgy döntöttem, hogy nosztalgizálok egyet, és jóváteszem a gyerekkori bűnöket. Felszáll-tam a villamosra, és megkérdeztem az első utast, tessék mondani, hol itt a kalauz, mert jegyet szeretnék venni.

-sg-

IGAZÁN A MIÉNK, IGAZÁN MAGYAR

Már a kisiskolások is tudják, hogy a makói után hagyma, a kalocsai után paprika kívánkozik, és azt is, hogy mindkettő híres magyar termék. A pálinkákról eddig inkább a vidéken élő nagypapák pincében végzett titokzatos, és igencsak kellemetlen szagot árasztó „kísérletei” jutottak eszünkbe. A nagymamáknak ennél kicsit több is, rosszabb is, de ezt már borítsa feledés homálya. A házi pince mélyén, lehullott, sérült gyümölcsből, cukor hozzáadásával készült kétes minőségű párlatot ugyanis nem nevezhetjük pálinkának. Sőt, mi több, más országban, nem magyar gyümölcsből készült párlat sem bitorolhatja a pálinka nevet. Ezt pedig már az Európai Unióban is elismerik.

A pálinka „csodatermék” is, hiszen a pálinkatörvény szavazására bocsátásakor az újkori magyar parlament történetében először fordult elő, hogy a teremben lévő há-

romszázharminckettő képviselő egyöntetűen igen gombot nyomott, tartózkodás és ellenvélemény nélkül. A törvény meghatározza azokat a tartalmi elemeket, amelyek megléte kötelező ahhoz, hogy Magyarországon egy gyümölcspárlatot pálinkának nevezhessünk. A pálinka tehát kétes értékű és tartalmú italból presztízstermékévé nőtte ki magát az utóbbi pár évben.

A borutak analógiájára pálinkautakat is terveznek, amelyek egyik legújabb állomása az érpatiki Zsindelyes kóstolóház lehet. Ennek avatásán, az esemény fontosságát kiemelve Gráf József földművelésügyi miniszter is részt vett. „Néha olyat csinálni, ami csak a miénk, senki másé - legyen a pálinka ez. Én is ezért örülök annak, hogy Magyarországon teljes egység volt politikai pártok, szakemberek között ebben a kérdésben. Hiszen büszkék lehetünk a tokaji bora, de nem gondolhatjuk azt a világon, hogy



kép és szöveg: Horváth Bá nt



a bor, az csak magyar termék. De a pálinka az olyan, ami csak magyar, csak mi állítjuk elő, és elég sokat tettünk jogi értelemben, erkölcsileg és szakmailag is, hogy ez így legyen.”

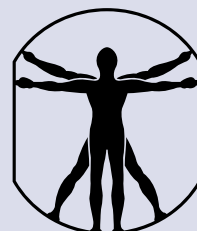
Tavasszal egymást érték a pálinkafesztiválok, több ezres tömeget csábítva a minőségi pálinka kultúrált kóstolgatására. A jelen lévő élvonalba tartozó pálinkafőződégek gyönyörű üvegekből, a pálinkához illő, az illatanyagokat megőrző, felfelé szűkülő (tulipános) pohárba töltik a pálinkát, és megfelelő hőmérsékleten kínálják a szomjazóknak.

A zéró tolerancia elvét követve, a kóstolgatás után természetesen nem érdemes a volán mögé ülni - biztonságos, gazdaságos és rendőri incidensektől mentes hazajutásunkról Budapesten gondoskodik a BKV.

AZ EGÉSZSÉGCENTRUM EGÉSZSÉGÜGYI SZOLGÁLTATÁSAI

Infraszauna - Gyógymasszázs - Jadeköves masszázsa - Szűrővizsgálatok: vércukor -, koleszterinszűrés
- Magnethoterápia (mágneses gyógykezelés) - Biopton lámpakezelés - Méregtelenítőkúrák -
Szemtréning - Hallásvizsgálat - EKG - Cardio-Stress mérés

Egészségpénztárak egészségügyi szolgáltatói vagyunk: OTP, Uniqa, KHM, MKB, Credit Suisse Life and Pensions, Allianz Hungária, Questor Egészségpénztárak - Egészségkártya elfogadó hely
Előzetes időpont egyeztetés, cím: VIII. Győrffy István u. 12. Telefon: 06-20-9555-763, 06-1323-0030



ÚJABB VILÁGMÉRETŰ JÁRVÁNY VÁRHAÓ

Egy újabb influenza pandémia egészségügyi és gazdasági hatásai

Cikksorozatunk második részéhez érkezünk, ez már a jelen, az orvosi szakkifejezéseket sajnos megváltoztatni nem tudjuk, de egy kis szótárral segítjük Önöket az eligazodásban.

A JELEN

Nem könnyű megjósolni, hogy a következő pandémia milyen egészségügyi és gazdasági következményekkel járhat. Amerikai becslések szerint – a korábban lezajlott járványokra alapozva – kb. a lakosság 30%-a betegedhet meg, s az USA-ban, legoptimálisabb esetben is 200.000 ember halhat meg, de igen súlyos pandémia kitörése esetén a halálos kimenetelű esetek száma elérheti az 1,9 milliót. A megbetegedések száma szakértők szerint nem csupán egy alkalommal tetőzik; a járvány akár két-három hullámban is visszatérhet, ezáltal a pandémias időszak akár 6-8 hónapig is eltarthat.

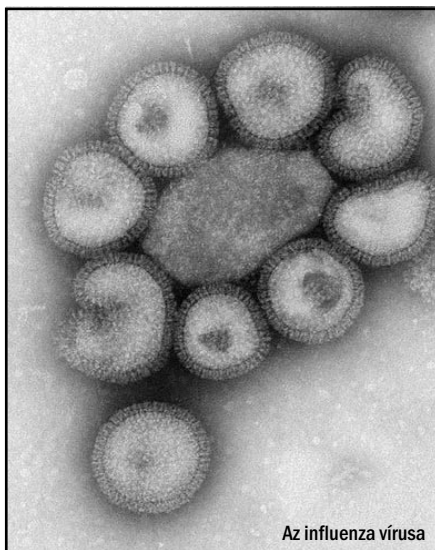
Az egészségügyi ellátórendszer kapacitása feltehetően nem lesz képes kielégíteni a megnövekedett igénybevételt; a szövődmenyes esetekkel hospitalizált betegek magasabb aránya megkövetelheti, hogy átmenetileg más kórházi osztályokról kapacitásokat csoportosítsanak át a fertőző osztály számára, ezáltal bizonyos ellátások esetén várólisták alakulhatnak ki. A pandémia emellett a humán erőforrás oldaláról is szűkíti az ellátórendszer lehetőségeit, hiszen a fertőzés a szektorban dolgozókat fokozottan veszélyezteti.

Az egészségügyi ellátórendszer azonban csak egyike azon szektoroknak, melyekben a világjárvány okozta személyi kiesés más ágazatokra is átgűrűzve további gazdasági kiesést is okozhat. A közszolgáltatásokban vagy a rendvédelmi szerveknél történő tömeges munkaerő kiesés átmeneitileg komoly ellátási zavarokat eredményezhet, mely súlyos gazdasági következményekkel járhat.

„a járvány akár két-három hullámban is visszatérhet”

Mennyiben más a helyzet ma, mint 1918-ban, vagy akár a huszadik század ötvenes-hatvanas éveiben volt?

Számos nem-specifikus rizikótényezőt ma már ismerünk (pl. kerülni a zsúfolt helyiségeket, munkahelyek, iskolák bezárása stb.).



Az influenza vírusa

Ma már biztosan tudjuk, kik a leginkább fogékonyak a súlyos lefolyásra (idősek, dohányosok, alultápláltak, cardiovascularis megbetegedésben szenvedők, stb.).

Abban is bízhatunk, hogy a világ számos helyén felállított influenza figyelő szolgálatok gyorsan izolálni fogják a pandémia etiológiai ágensét, és képesek lesznek meghatározni a vírus antigénstruktúráját (ez képezi az alapját az oltóanyagoknak).

Rendelkezünk olyan antivirális gyógyszerekkel – az A vírus neuraminidase-át bénítók –, amelyek képesek megakadályozni, hogy az emberi szervezet egyik sejtéből a vírus átkerüljön a másikba. Ezt követően az influenza A vírus elpusztul.

E gyógyszerek valamennyi A vírus neuraminidase-át bénítják. Bár pandémia esetén még sohasem adták őket, szezonális influenzában a betegség kezdetétől számított 36-48 órán belüli alkalmazásukkal igen jók a tapasztalatok (lerövidítik a lefolyást, súlyos esetek száma csökken, stb.). Ma még az influenzatörzsek között alig vannak velük szemben rezisztensek (1-4%).

Kezdetben a védekezés egyik legfontosabb láncszeme a neuraminidase gyógyszerek, gátlók széles körben való adása mindaddig, amíg a hatásos oltóanyagot tömeges méretekben elő nem állítják.

A BKV Zrt. minden évben 1000 db ingyenes oltóanyagot kap a szezonális in-

fluenza elleni oltásra, sajnálatos tény, hogy az ezer darabból még marad is, azaz a

„a vakcina teljes védeltséget ad a szervezetnek bizonyos influenza vírustörzsekkel szemben”

munkavállalók tized része sem veszi igénybe. Vannak kifogások, mint például, nem használ, csak még betegbb leszek, ha beadatom, stb. Igen, ha akkor adatom be, amikor már fertőzött vagyok, lehetséges, hogy intenzívebb az influenza lefolyása.

Az oltóanyag minden évben október hónapban érkezik, amikor még nincs járvány, s ha időben beadásra kerül, a vakcina teljes védeltséget ad a szervezetnek bizonyos influenza vírustörzsekkel szemben. Azért csak bizonyos influenza vírustörzsek, mert a WHO mindig az előző évi vírustörzsekből választja ki azt az ötöt, melyek a legnagyobb mértékben fordultak elő a világon, és ezekből készíti el minden ország a saját oltóanyagát. Ezért ha valaki éveken keresztül oltatta magát, akkor mindig más és más vírustörzset vitt be a szervezetébe, azaz így különböző influenza vírustörzsekkel szemben vált immunissá a szervezete, hiszen a védőoltást már a szervezet elraktározta.

(folytatjuk)

BKV Zrt. Influenza Pandémiás Team

szótár

PANDÉMIA: több országra, világrészre kiterjedő járvány
CARDIOVASCULÁRIS: szív- és érrendszeri
ETIOLÓGIAI ÁGENS: kóroki tényező
ANTIGÉNSTRUKTÚRA: a szervezetben ellenanyag termelését kiváltó anyag szerkezete
ANTIVIRÁLIS: vírusellenes
SZEZONÁLIS INFLUENZA: idényszerű (téli) influenza
ENORMIS: óriási
CIRKULÁLÓ VÍRUS: keringő vírus
ANTITEST: a szervezetben képződő ellenanyag
VARIÁNS: változat
HEMAGLUTININ: vírus antigén
NEURAMINIDASE: vírus antigén

FOCISTÁK félidőben

Félidejéhez érkezett az üzemi labdarúgó-bajnokság. A hétfői és csütörtöki játéknapon két-két osztályban, ennek megfelelően két-két csoportban mérik össze tudásukat a csapatok. A hétfői első osztály küzdelmeiben hét csapat vesz részt, jelenleg az első helyen az 1. FCK Csepel együttese áll, óriási előnnyel, tíz ponttal előzi meg a második helyezettet. A másodosztályban a tizenkét csapat közül a csatározások felénél a VJSZ Tornádó vezeti a mezőnyt öt pont előnnyel. A tabella állásából ítélve a legnagyobb csata a csütörtöki játéknapon bajnoki címéért folyik: a tízcsapatos első osztályban a Sporting MGL az első – de csak gólkülönbséggel! A másodosztályban a VFSZ Hungária előnye mindössze két pont.

A bajnokság küzdelmei mellett kupáért is játszanak a vállalat dolgozói: májusban a Pünkösdi Kupát a Sporting MGL nyerte, a 35 éven felüliek az Old Boys trófeáért játszottak, a kupagyőztes a Metro Gépész csapata lett. Októberben a Köztársasági Kupáért lépnek a pályára a résztvevők, az idény végén rendezik a Szuperkupát, amelyért a három kupasorozat győztese és a bajnok játszik.

Az üzemi válogatott pedig megkezdte a felkészülést a Városi Tömegközlekedési Társaságok szeptemberi, pécsi tornájára. A résztvevők Budapest, Pécs, Szeged, Miskolc, Debrecen és Kaposvár legjobbjai.



A KLUB OLIMPIAI BAJNOKAI

Így, az olimpia előtt érdemes felidézni, hány olyan aranyérmes volt az ötkarikás játékokon, aki a BKV Előre – vagy jogelődje – sportolója volt. Az idén elhunyt Baczakó Péter pályafutása során mindvégig az Előre súlyemelője volt. Az 1980-as moszkvai olimpián félnehézsúlyban lett összetettben első, négy évvel korábban Montrealban, középsúlyban bronzérmet szerzett. Az úszó, Temes Judit a BSZKRT-ban, illetve a BKV Előrében (1948–1954) sportolt, Helsinkiben (1952) a 4x100 méteres gyorsváltóban ért el olimpiai bajnoki címet, ugyanott a 100 m-es gyorsúszásban bronzérmes lett. *Tatai Tibor* Baczakóhoz hasonlóan karrierje során egy egyesületben versenyzett. A Bp. Előre (1960–69) és a BKV Előre (1969–72) kenusá Mexikóvárosban, 1968-ban az 1000 m-es döntőt nyerte meg. Némiképpen kakukktójás a vízilabdázó Hasznos István. Ő volt a Bp. Előre sportolója, de 1952-ben már a Szolnoki Dózsa pólósaként lett aranyérmes.

A legutóbbi játékokon a súlyemelő *Krutzler Eszter* a 69 kilósok mezőnyében sokan az első helyre is esélyesnek tartották, de kínai ellenfele megelőzte, így ezüstérmet akasztottak a nyakába. Pekingben nem indul BKV Előre-sportoló, Krutzler gyerekszülés után nemrég tért vissza, ennek ellenére az utolsó pillanatig volt esélye a csapatba kerülésre. A férfiaknál *Cser Norbert* (85 kg) jutott a legmesszebb, a csapathirdetés során tartaléknak jelölték, de az egyesület súlyemelője csak *Baranyai János* sérülése esetén utazik Pekingbe.

TATAI BRAVÚRJA

Tatai Tibor tartalékként utazott 1968-ban Mexikóvárosba, mert kenu egyesben *Wichmann Tamás* volt az első számú favorit, pontosabban már a verseny helyszínén tartott „szétlövés” alapján Tatai indulhatott. Azért sportolt az Előrében, mert a nagy egyesületek eltanácsolták. Tulajdonképpen az olimpia volt az első nagy versenye.

Nem volt elkényeztetett élsportoló, a BKV-nál dolgozott, négyórás kedvezményrel. A munka mellett sportolt tehát, helyzetét azonban az is nehezítette, hogy a nagyon tehetséges Wichmann-t favorizálták. Hogy mennyire volt esélyes a vízen? Egyszer a főnöke a BKV-nál megkérdezte, ha éves szinten kifizeti egy vb-cím jutalmát – ami akkoriban 21 ezer forint volt –, akkor abbahagyja-e a kenuzást, Tatai habozás nélkül igennel válaszolt. Azt vallotta: „A sportban a sportoló a legfontosabb, az ő habitusa a meghatározó.” Egy olimpiai bajnoknak ezt elhihetjük, tanítványai is elhitték neki – mert karrierje befejezése után 1972-től 1990-ig a klubnál maradt edzőnek.

Olimpiai aranya mellett az 1970-es koppenhágai világbajnokságon is győzött, egy évvel később Belgrádban a dobogó második fokára állhatott, a moszkvai Európa-bajnokságról (1969) bronzérmet hozott haza. A mexikói olimpia évében (1968) és 1970-ben Magyarországon az Év kenusának választották.



rejtvény

A kérdés roppant egyszerű: hol készült a kép? Könnyítésül három lehetőséget kínálunk. A megfejtéseket augusztus 17-ig szíveskedjenek eljuttatni a Mozgásban magazin szerkesztőségébe (1980 Bp. Akácfa u. 15. V. 520.) vagy a mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre.

1. Blaha Lujza téren
2. Astoriánál
3. Üllői út – Ferenc körút kereszteződésénél

Előző havi rejtvényünk helyes megfejtése: Szuszi.
1000 forintos étkezési utalványt és BKV-s ajándéktárgyat nyert: Mihácsi Zoltán (e-mail), Moró Péter (e-mail), Tóth Tibor (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!

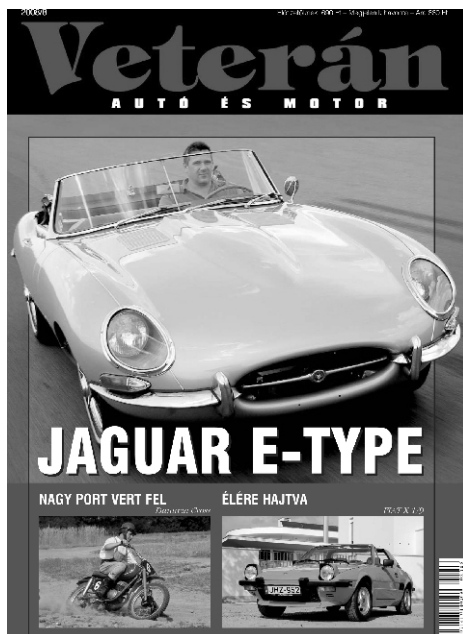
Augusztus
elsajén
megjelenik a

Veterán

oldtimer magazin
következő száma

A TARTALOMBÓL:

Leletmentés – Jaguar E type 3,8, FIAT X 1/9,
Diagnózis – Pannónia
Magazin – Magyar Grafika,
Rally Bohemia
Történelem – Troll TR 150
Wartburgvárosból jelentjük
Próbaút – Danuvia Cross
Tudósítás – Großglockner
Trophy – Európa legszebb
oldtimer hegyversenye



KVÍZJÁTÉK



Milyen néven
anyakönyvezték Korda
Györgyöt?

- a) Kranich György
- b) Klein György
- c) Krausz György

A helyes megfejtők
között egy darab
dedikált A Korda
sztori című könyvet
sorsolunk ki. A
megfejtéseket a
magazin címeire várjuk
augusztus 17-ig.

VÉRADÁS

Jobb adni, mint kapni

A Vöröskereszt a BKV Zrt.
telephelyein véradást szervez
az alábbi helyeken és
időpontokban:

Augusztus 29. péntek
Metró, Kóér u. 7:00-13:00
Szeptember 4. Csütörtök
Száva kocsisín 10:00-13:00

Kedves Játékosunk! A nyereménysorsoláson való
részvétel és a nyeremény átvételének feltétele, hogy megadja
névét és teljes címét vagy elektronikus elérhetőségét. Az ada
tokat a sorsolást követően a nyertes értesítésére használjuk
fel, melyet a Mozgásban Magazinban jelenítünk meg (név, tele
pülés és közterület neve vagy e mail megjelöléssel). A nyere
mény átvételét követő 1 héten belül a személyes adatokat tö
röljük. (Adatvédelemmel kapcsolatos kérdéseit szívesen fo
gadjuk az adatved@bkv.hu e mail címen.)

A MOZGÁSBAN Magazin és az INDÓHÁZ közös játéka

A Széchenyi-hegyi Gyermevasút melyik
megállójánál üzemelt annak idején
mozgólépcső?

- a.) Normafa
- b.) Szépjuhászné
- c.) Hűvösvölgy

A helyes megfejtők között egy darab fél éves
Indóház előfizetést sorsolunk ki.

A megfejtéseket a Mozgásban Magazin címeire
várjuk augusztus 17-ig.

Az előző rejtvény megfejtése b.) József Attila. A
nyertes: Halász Antal Györgyné (e-mail). Gratulálunk!

AZ INDÓHÁZ AUGUSZTUSI SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL:

- Gázolajszagú nyár: országos főszerepben a
dízelmotordonyok
- A bajkonuri orosz úrbázis vasútja
- Húsz éve közlekednek Alexandriában a Ganz
villamosai
- Hatvan éves a MÁV Széchenyi-hegyi Gyermevasút
- Modellvasút: a Mini Csodavilág Hamburgban
- Lantos Gábor, a Magyar Rádió sportriporterének
svájci vasúti kalandozásai

SUDOKU

				7				
	5	6						
	8			4				
	6			1				
5		1		2		6		
		2		9	8	1		
2			7	3	1	6	4	
	3			2	5			9
7				4				

Kaposvár csendes kertvárosi részén, zöldövezetben 90 nm es kertcsaládi ház külön bejáratú 2x1 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, kamra lakrészekkel, melléképületekkel, 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 mellett telek, hozzávetőleg 500 négyzetméter. Tele gyümölcsfákkal, szép panorámával, szoba konyhas köépülettel. Víz, gáz, villany, bekötve. Irányár: 38 M. Érd.: 3210 890, 20/424 8780

Eladó a XI. kerületben, Albertfalván egy 155 négyzetméteres telken, 110 nm-es, felújításra szoruló kertcsaládi ház, melléképületekkel. Érd.: 30/579 5262

Eladó vagy elcserélhető Budapesttől 40 km-re, Pilisben egy 1436 nm-es zártkerti ingatlanon álló 40 nm-es szoba konyha fürdőszobás ház. Víz, villany, gáz van, gyümölcsfákkal és melléképülettel. 5,3 millió Ft. Érd: 20/999 79 32, 20/985 90 27. Magyar János

Eladó a VI. Rippel Rónai utcában, a MÁV kórháznál egy 76nm-es, 2,5 szobás, erkélyes, felújítandó világos lakás. Irányár: 18,9 M. Érd.: 70/273 0267

AUDI 100 2.0 szívódieszel, 1989-es kombi, alufelnikkel, jó gumikkal, vonóhoroggal, kp-i zárral, tolótetővel, CD+erősítő +méllynyomóval, 2009.12. hóig vizsgázta, törzskönyvvel, tulajdonostól, garázból, megkímélten eladó. 660.000 Ft. Érd.: 20/535 8162, fradika66@freemail.hu

Egészségügyi okok miatt sürgősen eladó, Nagykátán egy 100nm-es, 3 szobás családi ház, belső felújításra szorul. Nagy telekkel, melléképületekkel. Irányár: 10Mft. Érdeklődni: Csekla József 30/341 9557 telefonon szívesen. Cím: 2760, Nagykáta Kiss Ernő u. 19

Családi okok miatt hitelátvállalással vagy készpénzért eladó egy Skoda Roomster személygépkocsi. 2007. 01. havi, klímás, kék metál, téli nyári gumi garnitúra, stb. Érd:30/327 5547

apróhirdetés

Kiadó a XVII. kerület Kaszáló lakótelepén, parkra néző (buszmegálló közeli) csendes, első emeleti 54 nm-es, 2 külön bejáratú szobás, erkélyes lakás 2 fő vagy házaspár részére 50.000 Ft. + rezszi. T: 20/9916 333.

Kerekek Bp. XVII. kerület és a Balaton északi partján közepes méretű amerikai konyhaszalaki házat garázzsal, tulajdonostól, reális áron. T.: 20/99 66 392.

Autóbuszrendelés belföldre és helyben (Budapest és XVII. ker.). 3 10 főig klímás kisbusz gépkocsivezetővel. BKV-soknak és BKV nyugdíjasoknak kedvezmény. T.: 20/99 66 851.

A Mátra lábánál, Adácsón frekvenciált helyen építési telek eladó. Ár: 850.000 Ft. Tel: 06 20 496 9084.

Kiscicák július közepétől szerető gazdát keresnek. Tel.: 06 70 238 8158 szilviakarpati@freemail.hu

Eladó a József Attila lakótelepen, a Pöttyös utcai metróállomástól 2 percre egy 58 nm-es, 1+2 félszobás, étkezős, gardróbszobás, erkélyes, távfűtéses, 8. emeleti panellakás. Irányár: 13,5 M. Érd.: 06 20 490 0513 vagy házi 11 209.

Eladó a VI., Szondi utcában Hősök teréhez és Városligethez közel egy 1 szobás +állandó alagériás, egyedi fűtésű, alacsony rezsijű, emeleti, jó állapotban lévő lakás. Irányár: 10,8 M Ft. Tel.: 30/271 02 35

Nolan N40 és M-es (56 58-as fejméretre) méretű, használt, nyitott, fényes fekete bukósisak eladó. Nem kivehető belésű, keveset használt, hibátlan plexivel és csattal. Ár: 17.000 Ft. Érd.: 30/992 1340

Eladó egy három fiókos Zanussi fagyasztó szekrény. Érd: 20/962 9536

Budapesten kertcsaládi házat keresünk 2 fő részére, csak hosszú távra (XIX XX XXIII. kerület előnyben)! Olyan ember jelentkezzék, ahol nem gond a kutya és a macska. Ár: max. 40.000 Ft + rezszi. Telefon: 20/318 6134 (Pvm)

Somogyegresen, Siófoktól 40 km-re eladó vagy elcserélhető egy 85 nm-es családi ház, benne fürdő, étkező, zárt veranda, kamra. Villany, víz, telefon, kábelTV, gázcsanak van. A terület 1079 nm, szőlő és gyümölcsfák, gazdasági épületek vannak. Irányár: 3 M. Érd.: 266 18 06.

Suzuki Swift 1.3 GLX 2000 évjáratú fekete, 5 ajtós megkímélt állapotban 120.000 km-rel eladó. Extrák: központi zár, riasztó, elektromos tükör, alufelni. Irányár: 600.000 Ft. Érd.: 06 30/855 5531

Eladó egy jó állapotban lévő autós Baby hordozó (0-13 kg). Érd: 30/488 4817

XVI. ker. Centenárium lakótelepén 3 szobás, bútorozott lakás kiadó. Telefonszám: 20/513 03 87

Autós gyermekülés (Safety Baby) 0-18 kg-ig, több fokozatban dönthető, megkímélt állapotban, 9000 Ft-ért eladó. Tel.: 06 70 238 8158 karpatijulika@msn.com

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



OKÉV 01-05-66-04

Lapunkat rendszeresen
szemlézi Magyarország
legnagyobb médiafigyelője az



»OBSERVER«

CSOKONYAVISONTA

A Gyógy-és Strandfürdő üdülőtérületén várjuk kedves vendégeinket hét apartmanból 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 ebédrel 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

Így, 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 (kétfőgásos). Turnusváltások vasárnapról vasárnapig.

Árak:

Előszerez: 2008.03.23. 2008.06.01. 25.900.Ft/fő,
Főszerez: 2008.06.01. 2008.06.29. 29.900.Ft/fő,
2008.06.29. 2008.08.24. 35.900.Ft/fő,
Utószerez: 2008.08.24. 2009.04.12. 23.900.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 árából 5% kedvezményt biztosítunk, ha van érvényes telepbelépőjük. Üdülési csekk és egészségpénztár elfogadóhely (OTP, MKB, K&H, Vasutas, Honvéd, Erste, Posta, Tempó, Uniqua, Dimenzió).

Bejelentkezés: BALOGH JÓZSEF. T: 06 30 856 4990, www.deluxvilla.hu

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja

www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu

2008. július • Főszerkesztő: Zelenák Tibor • Szerkesztőség: 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15.

Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024, közvetlen szám 342-7167 • mozgasbanmagazin@bkv.hu

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

Nyomdai munkálatok: Grafika Press Zrt. 1106 Bp. Jászberényi út 55. Felelős vezető: Gampel István vezérigazgató



fotó: Ferencz Tamás

GANZ testvérek találkoznak

CITROM AUTÓSISKOLA

A BKV dolgozói és
családtagjaik részére
kiemelt kedvezmények!



Nincs vizsgadíj,
nincs pótóra díj és
nincs pótvizsga díj,
azaz a Citromban
nincs rejtett költség!



Citrom Autósiskola • Mammut II. 5. emlet • 1024 Budapest, Lövház u. 2-6.

Telefon: 345-8322, 06 30 338-0040 • E-mail: citromautosiskola@citromail.hu • www.citrom.hu

IGÉNYES ÉS HŰSÉGES KÖZÖNSÉG - SZÉP KÖRNYEZET - JÓ MŰSOR ÉS MAGAS SZÍNPAD

1977

2008

AGÁRDI POP STRAND

EEJÉR MEGYEI
HIRLAP

júl. 26. 21⁰⁰

EDDA
művek

aug. 1. **PÉNTEK** 20³⁰

IRIGY
HÓNALJMIRIGY

aug. **Dance**
2. Beach
21⁰⁰
„Vízparti Táncparty”

aug. **ROCK BAND**
9.
20³⁰
mobilmánia
P.MOBIL dalok ex P.MOBIL tagoktól

DEMJÉN
aug.
16. 20⁰⁰
FERENC

aug. **KORMORÁN**
19.
20⁰⁰
ISMERŐS ARCOK

aug. **BENKÓ**
23. 20⁰⁰
DIXIELAND BAND

JEGYELŐVÉTEL 200 Ft KEDVEZMÉNNYEL:
MINDEN ISMERT JEGYIRODÁBAN,
VALAMINT SZÉKESFEHÉRVÁRON.

AKOS
22/502-425 Jegyiroda

premier
22/507-235 Jegyiroda

KOSSUTH L. U. 11.

ISOLABELLA PIZZÉRIA UDVARA

FŐRENDEZŐ:
TURBÓK JÁNOS

TEL.: 22/57-99-99; T./FAX: 22/579-998
www.agardipopstrand.hu **iwiw**
e-mail: turbokj@t-online.hu