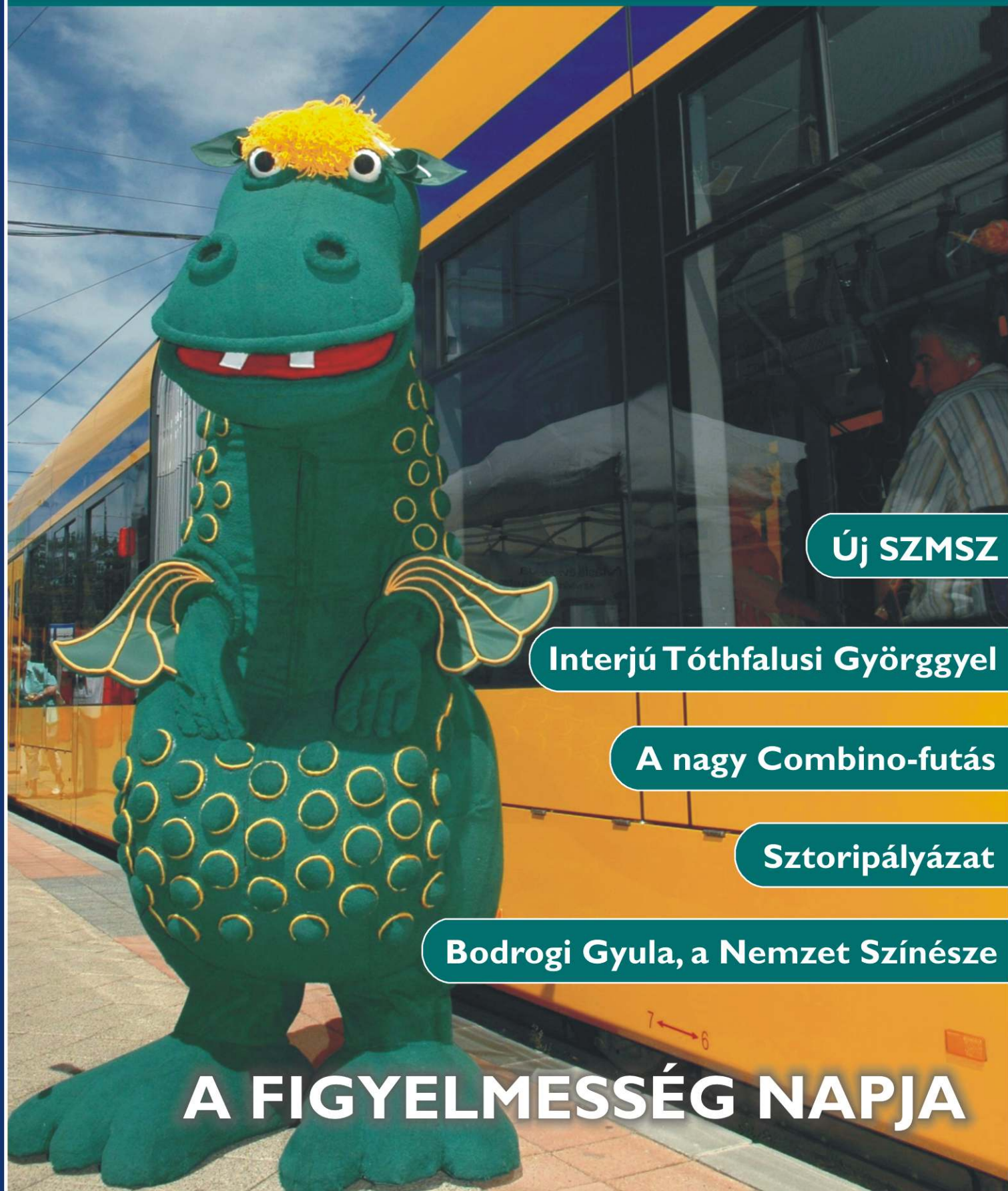


MOZGÁSBAN



Új SZMSZ

Interjú Tóthfalusi Györggyel

A nagy Combino-futás

Sztoripályázat

Bodrogi Gyula, a Nemzet Színésze

A FIGYELMESSÉG NAPJA

Régészeti leletek



Rajzolónk javaslata a kánikula idejére

A Budapesti Közlekedési Vállalat 1968-as megalakulása óta fontosnak tartotta, hogy dolgozóinak tájékoztatására és szórakoztatására belső újságot adjon ki, ezt a vállalat a BKV Zrt. is folytatta. A BKV Hírlap első száma 1968. május 1-én jelent meg, jogutódját a Mozgásban Magazint 2004. májusa óta vehetik kézbe hónapról hónapra az Olvasók. A jövő évi 40 éves évfordulóra készülve régi lapszámokból szemezgettünk, és a legsikerültebb, legviccesebb képeket, karikatúrákat, írásokat megosztjuk Önökkel! Ízelítésként rögtön itt is van egy aktuális gyöngyszem.



Mozgólépcső-etikett

Járműtesztek



Július közepétől több héten át új buszokat tesztel a BKV.

A 7-es vonalán közlekedő Volvo 7500 Svédországból érkezett, ahol biztonságos és környezetbarát városi közlekedésre tervezték.

A duplacsuklós autóbusz teljes hosszában alacsonypadlós, a négy széles ajtónak és a felhajtható rámpának köszönhetően kerekesszékesekkel közlekedők is kényelmesen használhatják.

A négytengelyes, diesel meghajtású jármű befogadóképessége 117 fő (55 ülőhellyel). Az első tapasztalatok szerint 24 méteres hossza ellenére rendkívül fordulékony és jól manőverezhető.

A Neoplan és Kiepe cégek kooperációjában készült és Svájcban érkezett az ún. duo trolibusz, melyet több autóbusz és trolibusz közös vonalán tesztelnek. Az önjáráshoz szükséges villamosenergiát két szinkron generátor biztosítja, melyeket egy dieselmotor hajt meg, alkalmassá téve a járművet folyamatos, felsővezeték nélküli üzemre, maximális utasterhelés mellett. A 18 méter hosszú jármű szintén alacsonypadlós, áramszedői a vezetőfülkéből távvezérléssel működtethetők, ennek az önjárási üzemi való gyors áttérésnél van jelentős szerepe.

A tesztidőszak alatt előzetes vizsgálatot végeznek a párhuzamos trolibusz és autóbusz vonalak összehangoltabb üzemeltetésére is.



Rendhagyó esemény helyszíne volt június 26-án, az éjszakai zárás előtt a metró Astoria állomása. Népszerű, ifjú színészeink, Ónodi Eszter, Fenyő Iván, Kolovratnik Krisztián, Pindroch Csaba beszéltek arról, hogy számukra mit jelent az egészséges életmód, majd bemutatták, hogyan közlekedjünk a mozgólépcsőn. Persze nem kell valamiféle bonyolult szabályrendszerre gondolni, mindössze azt láthattuk, hogy hegy- és lejtmenetben is a lépcső jobb oldalára kell állni, szabadon hagyva a másik oldalt azok számára, akik sietnek vagy csak egy kis mozgásra vágnak. „Hagyj helyet magad mellett” – ez volt társaságunk és a „Szívbarát Flora” közös akciójának szlogenje, az üzenet pedig nem csak az egyszerű közlekedési elv elsajátítása volt, hanem az is, hogy szinte „észrevétlenül” tehetünk néhány lépést szívünk egészségéért. Feltéve, ha ebben partner a többi, mozogni nem kívánó utitársunk.

GL
OUTLET



SPORT
OUTLET



Nike, Adidas Outlet nyílt a töröbálinti GL OUTLETBEN

Egész évben
akár

30-70%

Kedvezményel
vásárolható!

BKV dolgozóknak
+5%
kedvezmény!



Tel.: 23/331-149

Az igazgatóság új elnöke: TÓTHFALUSI GYÖRGY



NÉVJEGY

Tóthfalusi György Budapesten született 1963-ban.

A Közgazdaságtudományi Egyetem külgazdasági szakán szerzett diplomát.

Pályája nagy részét a magánszektorban töltötte pénzügyi és befektetési területen, másoddiplomája egy speciális, ingatlanhasznosítással kapcsolatos képesítés.

Beszél angolul, németül, franciául.

A Fővárosi Közgyűlés SZDSZ frakciójának volt tagja, innen delegálták a BKV Zrt. igazgatótanácsába, ahol áprilisban tagnak, majd elnöknek választották.

Nős, két gyermek apja.

akarjuk intézkedéseiket, hanem mögöttük állunk és támogatjuk elképzeléseiket. Az igazgatóság az operatív munkába nem szól bele, de természetesen fenntartjuk a jogot, hogy adott esetben a részvénytársaság üzletpolitikájának személyzeti vagy gazdasági munkájának irányválasztásába beleszóljunk.

– Ön ugyan amolyan „új söp-rű”, de gondolom mostanra már tisztában van a főváros legnagyobb közlekedési cégének erkölcsi és anyagi gondjaival. Milyen segítséget tudnak adni a menedzsmentnek a konszolidációhoz?

– Először is megszerveztük és úgy érzem jól az állandó és megfelelő információáramlást a vezérigazgató csapata és az igazgatóság között. Ha valamelyik területén en-

nek a nagyüzemnek válságjelenséget észlelünk, természetesen segítünk a szükséges stratégia kidolgozásában. Ezen kívül amennyire azt hatáskörünk és befolyásunk engedi, igyekszünk megkímélni az operatív vezetést az időnként felbukkanó politikai támadásoktól. Tudom, hogy ez a csapat nincs könnyű helyzetben, előttem sem titok, hogy ahogy mondani szokták, egy nagy hajó nehezen fordul, és minden új intézkedésnek előbb szervülni kell, de bízom abban, hogy egy céltudatos vezetés keresztül tudja vinni jobbító szándékú döntéseit bármilyen bürokrácián is.

– Elnök úr, nem tudom megállni, hogy ne kérdezzem meg, mikor vett igénybe utoljára közösségi közlekedési eszközt és mi ezzel a tapasztalata?

– Ha már megkérdezi, elmondom, tekintettel arra, hogy nem vagyok közlekedési szakember és irányultságom elsősorban közigazdasági, nem csak elméletben ismerkedem a BKV-val. Elhatároztam – és hamarosan már

gyakorlatban is elkezdem –, hogy végigjáróm a Zrt. valamennyi üzemegységét, ahol nem reprezentatív, hanem gyakorlati ismereteket kívánok szerezni működésükről, gondjaikról. Egyébként az élet úgy hozta, hogy nemrégiben „spontán utas” lettem. Az történt, hogy feleségemmel és két gyermekemmel kimentünk szórakozni a Vidámparkba. A program végén közösségi közlekedéssel mentünk haza Budára. Ennek során utaztunk trolival, Combinóval és autóbusszal is. Elmondhatom, hogy legalábbis ezeken a viszonylatokon nincs szégyenkeznivalónk. A járatok tiszták voltak, a szükséges információkat mindenütt kiírták, és lényegesen hamarabb értem haza, mint egy bedugult forgalmú fővárosban autóval. Ez persze nem jelenti azt, hogy nincs még teendőnk, például a főváros külterületeit a belvárossal összekötő vonalon közlekedő járműveinkkel kapcsolatban.

–sg–

– A legtöbb átlagpolgárhoz hasonlóan magam sem vagyok tisztában azzal, hogy mi a feladata egy ekkora részvénytársaságnál az igazgatóság elnökének?

– A jól működő igazgatóság tulajdonképpen a tulajdonost képviseli az érintett cégnél. Jelen esetben mi vagyunk a közvetítő a tulajdonos fővárosi közgyűlés és a menedzsment között. Az igazgatósági üléseknek meghatározott rendje van, elvileg havonta egyszer ülünk össze, és ennek az ülésnek az összehívása, a napirend összeállítása az én dolgom. Itt meghallgatjuk a vezérigazgató beszámolóját (ő minden esetben tagja az igazgatóságnak), és vagy elfogadjuk azt változtatás nélkül, vagy javaslatot teszünk a módosításokra. Elmondhatom, hogy Antal vezérigazgató úr az igazgatóság korlátlan bizalmát élvez. Ez különösen fontos most, amikor a BKV-nál egy új stabilizációs programot kell megvalósítani. A vezérigazgatónak és csapatának tudnia kell, hogy mi nem kontrollálni vagy mindenáron bírálni

TARTALOM

VEZETŐFÜLKE – Interjú Tóthfalusi Györggyel 3

REMÍZ – Klímaváltozás 4

TARTÓZKODÓ – Kétféle erkölcs (a szerk.) 4

Féldemokrácia (Bozóki András írása) 5

Elkészült az új SZMSZ 5

KÜLÖNJÁRAT – Tíz piros szék (Schäffer Erzsébet írása) 6

RETRO – Életképek 1956. 6

PIHENŐIDŐ – Ég és föld között 7

– Múzeumok éjszakája 7

A nagy Combino-futás 8-9

A Figyelmesség napja 10

UTAZNI JÓ! – Bodrogi Gyulával 11

BALÁZS MÓR DÍJASOK – Simon József 12

Szurka-piszka 12

Rejtvény 13

Sztoripályázat 13

OROSZ DELEGÁCIÓ BUDAPESTEN – A küldöttség a magyar főváros közlekedési infrastruktúrájával ismerkedett, különös tekintettel a vízi utasszállítás gyakorlati és szervezési tapasztalataira. A találkozó nyitóeseményére az Ister hajó fedélzetén került sor, ahol Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes elmondta: a Duna, mint a fővárost kettészelő természetes útvonal tömegközlekedési szempontból eddig kihasználatlan volt. A hajózás fellendülése, a Dunán megvalósuló közösségi közlekedés hozzájárulhat a túlsúlyolt fővárosi utak tehermentesítéséhez, illetve a gépjármű közlekedéshez képest jóval kevésbé terheli a környezetet.



BÉRTÁRGYALÁSOK – Júliusban – a szakszervezetekkel kötött év eleji egyezségnek megfelelően – az első félévi vállalati teljesítmény adatainak ismeretében megkezdődtek cégünkkel a bértárgyalások, melyek akár az őszi hónapokig is elhúzódhatnak.



120 ÉVES A RÁCKEVEI HÉV – Ezt a különleges születésnapot augusztus 4-én, szombaton, a BKV Zrt. nagyszabású rendezvénnyel ünnepli meg. Az évfordulóra a Nemzeti Színház előtti parkban kerül sor. A programok közt szerepel a „nosztalgia HÉV” indítása is, amelyre három vonaljegyért lehet majd belépőt kapni az ügyfélszolgálaton és a csepeli megállóban. Korabeli díszletekkel és programokkal várunk minden kedves érklődőt.

A Nagykörúton közlekedő CombinoPlus szellőztető berendezése óránként harmincszor, azaz kétpercenként kicseréli a levegőt az utastérben, ablakai visszaverik a hő 60%-át és a fény 40%-át és más Combino-típusokhoz viszonyítva nagyobb az elhúzóható ablakok felülete. Egy utas átlagosan 7 percet tölt el a járművön, és jellemzően 4-5 megállót utazik.

Az utasok komfortérzetének javítása érdekében a BKV Zrt. és a Siemens Zrt. megállapodást kötött; hogy a 2006-os, a 2007-es és a 2008-as pályaszámú Kombinókon különböző szellőző- és légkondicionáló rendszereket teszteljenek. Az elmúlt hetek tapasztalatai alapján már eredmények is születtek.

1. Az első tesztjárművön a nyitható ablakok felületét kétszeresére növelték, így a levegő keringése és a nagyobb menetszél csökkenti a jármű belsejében képződő hőt és párákat. Emellett a nyitható ablakfelületeket oldalanként újabb 8 ablakkal megduplázták.

2. A második villamoson a meglévő szellőzőrendszer átalakítása után az utastérben lévő melegebb, párásabb levegőt a berendezés elszívja, a helyére friss, külső levegő áramlik, csökkentve a belső tér felmelegedését.

3. A harmadik tesztjárműnek a középső kocsiszekrényre fölé légkondicionáló berendezés került. A villamos közepére fűjt hideg levegőt keveredik az oldalsó szekrények melegebb levegőjével optimális hőérzetet biztosítva az utazóknak.

Elképzeltető, hogy több műszaki megoldás ötvöztetésével érhető el a legjobb hatás, így a költségek majd a végső döntés függvényében alakulnak ki. Független szakértők bevonásával

folyamatosan vizsgálják az újonnan kialakított berendezések tényleges hatásait, melyet még a nyári hónapokban utasaink is meg tapasztalhatnak. Vág Péter, a BKV műszaki vezérigazgató-helyettese összegezte az elvégzett munkát: „Javaslatunk az, hogy kombináljuk a kísérletként futtatott járműveken bemutatottak közül a legjobb eredményt hozó – egyébként az utas véleményekkel és a győri egyetem részéről is preferált – három technikai megoldásunkat. Eszerint a flotta úgy nézne ki, hogy a két középső rész légkondicionált lenne, az első és utolsó utasperonra a most csak a vezetőteret hűtő rendszerből áramoltatnánk hideg levegőt, továbbá a légkondicionálóval nem felszerelt kocsik részletek mindegyikén megdupláznánk, beépítenénk oldalanként egy-egy nyitható (plusz) ablakot (kocsinként 8 darabot).

A tervek szerint már augusztus 15-ig a 2007-es pályaszámú jármű a leírt felszereltséggel elkészül, (középső klíma, két végén peronhűtés, további 8 darab nyitható ablak beépítés). Augusztus 20-tól négy naponként két járműbe bekerülhetnek a nyitható ablakok, és egyidejűleg elkészülhet a peronhűtés. Ezt október 30-ig mind a negyven járművön meg lehet valósítani, és egy esetleges kedvező döntés esetén októberben meg lehet rendelni a nagyteljesítményű klímákat, a teljes flottát pedig 2008. április 30-ig fel lehet szerelni a légkondicionálóval. A munka eredménye is kézzelfogható, hiszen a közel 2 milliárdos ráfordítás egyharmadát meg lehet oldani a budapesti igényekhez alkalmazkodó kedvező légtechnikai kombinációnak.

TARTÓZKODÓ

Kétféle erkölcs

Még sohasem találkoztam olyan, újságban megjelent véleménnyel, amely azért károskodna, hogy legyen ingyenes közlekedés a BKV járművein. Viszont szinte mindig előkerül valamiféle „öntudatos” megnyilvánulás, ha a nemfizetéssel kapcsolatos retorzió kerül szóba. Bármibe lefogadom, hogyha valaki venné a fáradságot, és végigböngészne az elmúlt évtizedek témába vágó eszmefuttatásait a sajtóban, azt tapasztalná, hogy az esetek többségében nem a bliccelő, hanem az ellenőrlő lenne a „mondanivaló” negatív hőse.

Mindezek után nem csoda, hogy jelenleg Budapest (de talán egész Magyarországon) az egyik legnépszerűtlenebb foglalkozás a BKV-ellenőri. A „vádponatok” között leginkább az agresszivitást, a megvesztegethetőséget, és a kulturálatlanságot emlegetik, a szelídebb hangvételű dolgozatokban a lesajnálás dominál: „Hja, kérem, ezt a munkát is el kell valakinek végeznie!” Még rosszabb a helyzet, ha kizárólag az ellenőrökről szóló internetes hozzászólásokat olvassuk el. Ekkor ugyanis olyan érzésünk támad, mintha a fővárosi járműveken és metróállomásokban egy megve-

szekeedett, félkatonai alakulat randalírozna nap mint nap, megzavarva ezzel az utasok nyugalma. A bloggerek, chatelők, fórumozók java arról próbál meggyőzni, hogy a BKV vámszedő, egyenruhás kommandója nincs felhatalmazva, hogy „megvágja” a békés közlekedőket, kevés kivételtől eltekintve, számukra a bliccelés tulajdonképpen nem is az, ami valójában – egy szolgáltatás ellenérték nélküli igénybevétele, vagyis jogtalanság – hanem az utazás természetes velejárója, logikus lépés.

Még akkor is, ha e „szembenállás” magyarázata mindenféle logikát mellőz. Mert miről van szó? Nem arról, hogy ne fizessünk az utazásért, hanem arról, hogy azért ne fizessünk, mert jön az ellenőr, és egyáltalán nem szimpatikus.

Vajon lehet egy ilyen érveléssel vitatkozni?

Minden bizonnyal, ám mégsem ilyen egyszerű a helyzet.

Előhozakodhatunk az ezerszer idézett példával, hogy a közértben sem adnak ingyen kenyeret, ha pedig fizetés nélkül próbálnánk távozni, hívják a rendőrt. Hivatkozhatunk arra is, hogy amíg Nyugat-Európában a bliccelők

aránya 2-3 százalék, addig nálunk ez eléri harmincat, s mindezek után ismertethetjük azt az elképesztő összeget, amelytől emiatt elesik a BKV, és persze mondhatjuk, hogy a bliccelők végeredményben a becsületes utasokat károsítják meg. Mégis úgy tűnik, hogy ezekkel a nyilvánvaló, és támadhatatlan érvekkel sokan csak addig értenek egyet, amíg fel nem szállnak az első villamosra, autóbuszra. Ott azonban minden a visszájára fordul. A jegy nélkül utazók között ugyanis csak elvétve találunk olyat, aki elismeri, hogy mulasztott, a többség inkább kifogást keres. A dörzsöltebbek azokba a joghézagokba kapaszkodnak, melyeknek köszönhetően az ellenőr valójában csak egy „virtuális” hatósági személy, mások nemcsak szóban, de néha valóságosan is nekimennek az ellenőrnek.

Talán az ilyen eseteket is érdemes lenne „megörökíteni”. Lehetőleg ugyanolyan szenvedéllyel és lelkesedéssel, ahogyan az ellenőröket kritizálják szinte mindenütt, ráadásul erkölcsi alapon, a tisztességre hivatkozva. Tisztességes az ilyesmit elhallgatni csak azért, mert mindennapos jelenség?  a szerk.

Elkészült az új SZMSZ

A BKV Zrt. stabilizációs programja a tervezett ütem szerint, jól halad. Az Igazgatótanács jóváhagyta az Szervezeti és Működési Szabályzatot, amelyhez a menedzsmentnek sikerült megszereznie az érdekképviseltek támogatását is. Ennek megfelelően, mint azt már számos alkalommal hangsúlyozta a vezérigazgató úr, a társaság négy lábon nyugszik a jövőben: értékesítési, forgalmi, műszaki és gazdasági (pénzügyi) folyamatok fogják meghatározni a BKV Zrt. működését. A négy pillér lehetővé teszi, hogy a működés gazdaságos, logikus, következetes és áttekinthető legyen, elszámoltathatóvá váljon.

A folyamat első szakasza tehát sikerrel lezárult, közben azonban gőzerővel folyik a társaság új szerkezetének kialakítása és készülnek azok a szabályozások, amelyek a cég működési rendjének kialakításához elengedhetetlenek. Készül az ügyrend, amely az SZMSZ-ben foglalt igazgatóságok szerkezetét és feladatait szabályozza, hamarosan az új aláírási szabályzat is rendelkezésre áll, hogy a működés folyamatossága

és a zavartalan átállás megvalósítható legyen. E dokumentumokat természetesen a menedzsment ismét egyeztetni az érdekképviseltekkel mielőtt VU formájában megjelennek. A vezető munkatársak hamarosan kézhez kapják munkaszerződéseiket, és a beosztott kollégák is időben értesülni fognak a szolgálati helyük és beosztásuk esetleges változásáról.

A sajtóban megjelent hírek igazak, augusztusban további mintegy 350 fő csoportos leépítésére kerül sor. Eddig 550 munkatársunk távozott, általában nyugdíjba vagy előnyugdíjba vonultak. Ez a Munka törvénykönyve által előírt, törvényes rendben fog lezajlani, az érintett munkatársak időben megkapják az erről szóló értesítést. Azoknak a kollégáknak, akiket ez az intézkedés érint, a BKV Zrt. a Munkaügyi Központtal közösen egy ügyfélszolgálati irodát fog üzemeltetni, ahol augusztus közepétől folyamatos segítséget és tanácsadást nyújtunk, illetve átképzési lehetőségeket keresünk. ☞

Bozóki András

Féldemokrácia

Mik voltak valaha a jellemzői egy szocialista nagyvállalatnak? Kapun belüli munkanélküliség, laza elszámolások, átláthatatlan gazdálkodás, párhuzamos munkakörök, felelősség-áthárítás, a teljesítményértékelés és visszacsatolás hiánya, a költségvetés rendszeres túllépése, majd annak felsőbb politikai kapcsolatok révén történő „kipótlása”. Egyszerre pazarlás és hiány.



Lassan két évtizeddel a rendszer-váltás után még mindig a régi rendszer struktúráival, intézményes dinoszauruszaival küszködünk.

A gazdaság átalakult, a privatizáció legnagyobb része végbement, a külső gazdasági és társadalmi környezet radikálisan megváltozott. A modernizáció azonban még mindig szigetszerű, és hatásai csak lassan terjednek szét a társadalomban. Hivatkozunk az adófizetők pénzére, de a lakosság fele nem fizet (rendesen) adót. Hivatkozunk a demokráciára, de annak szabályait csak félig tartjuk be; így ne csodálkozzunk, ha érdektelenségünk következménye „féldemokrácia” lesz. A politikai osztály nem mutat jó példát, a parlamenti képviselők nem restellik számla nélkül felvenni a költségtérítést. Nem lehet könnyű így a tiszta közéletről szónokolni - vagy vastag bőr kell hozzá.

Továbbélő hitbizományok

A Kádár-korból ránk maradt állami mamut-intézmények vezetői sokszor saját hitbizományuként kezelik a rájuk bízott állást, stallumot, épületet, értékeket és embereket. Úgy viselkednek, mintha nekik és klientúrájuknak mindezek „szerzett jogon járnának”. Régen ezt „zsákmányrendszernek” neveztük, de akkor még azt hittük, hogy ez csak az államszocializmus múltó mellékhatása. A rendszer bukott, de zárványai megmaradtak. A pályáztatás sokszor álságos, megalázó és komoly-

tan procedúra a jelentkezők számára, holott ennek nem így kellene lennie. A szigorú összeférhetetlenségi szabályok ismeretlenek, az állami intézmények világa feudális szerkezetű, mikszáth-i mutyivilág.

A nyugati világ pályázati kultúrájának hatása csak lassan szívárolog le a szikes magyar ugaron. Hiányzik az állami intézmények korrekt működésébe vetett közbizalom. Nem csodálom, ha egyes globalizált vállalati menedzserek már-már a „kultúraváltás” szükségességéről beszélnek. Ez azonban szerencsétlen kifejezés, hiszen egy közösség, csoport, ország kultúráját nem lehet „leváltani” – a kultúrát újabb és újabb kihívások érik, és annak megfelelően fokozatosan alakul át, de soha nem „váltható le”. A mindennapi kultúra mi magunk vagyunk – és nem lehetünk büszkékre.

Az még nem „neoliberalizmus”, ha megtanuljuk kiadásainkat és bevételeinket egyensúlyba hozni. Tisztességes verseny akkor lesz, ha a könyvelés naprakész és átlátható, ha a munkaadó és a munkavállaló tudja, mire számíthat, amikor szerződést köt. A kilencvenes évek vadkapitalizmusa kinyitotta a jövedelmi ollót, növelte a társadalmi egyenlőtlenségeket. Olyan történelmi folyamatok futottak le másfél évtized alatt, amelyek boldogabb országokban fél évszázadig is eltartottak.

Titanic-effektus

Az átalakulás sokkján túl vagyunk, és itt az ideje, hogy búcsút mondjunk mind az állam-

szocializmusnak, mind a vadkapitalizmusnak. Látnunk kell, hogy azok nincsenek olyan nagy ellentétben egymással, sokkal inkább egymásból következnek. Éppen ezért nem is annyira meglepő, hogy néhány államilag felügyelt területen még mindig süllyedőben lévő Tita-nicokba ütközünk, ahol a kapitányok nem vesznek tudomást a körülöttük zajló változásokról, az emelkedő hullámokról, inkább újabb káncánt, pezsgőt, primadonnát rendelnek.

Tavaly télen ott voltam a budapesti Van Gogh kiállítás ünnepélyes megnyitóján. Az eseményt megtisztelte jelenlétével a nagy festő egyik dédunokája, aki így fordult oda hozzám: „Még sosem jártam a Balkánon, örülök, hogy végre eljuthattam ide!”

Hát így állunk. Minden szimpátiám azoké az új vezetőké, akik radikális reformokkal végre ki akarják húzni a rájuk bízott „utolsó szocialista nagyvállalatokat” a pazarlás, a felelőtlenség, az átláthatatlanság ingoványából. Nem kétséges, hogy fájdalmas döntéseket kell hozniuk, amelyek eredménye rövid távon a leépítés, a tiltakozás és konfliktusok sora lesz. De ha komolyan vesszük demokratikus elkötelezettségünket, akkor felelősen kell gazdálkodnunk az adófizetők pénzével. ☞

A szerző politikatudós, a CEU professzora, volt kulturális miniszter.

Másodközlés, a cikk eredetije a Figyelő 2007. július 5-i számában jelent meg.

Az Oktogonnál a járdaszíget sem-mivel sem különb az összes többi járdaszígetnél. Csúcsforgalomban ez is tele van emberekkel, itt sem lehet levegő-höz jutni; az a tömény, fojtogató elegy, amit lé-legzetvételekor beszívunk, az minden, csak nem levegő. Szóval, igazi pesti járdaszíget. Amikor két oldalán egyszerre áll meg a hatos villamos, éppen csak le nem sodorjuk egymást a sínek között.

Azon a csütörtök délelőttön viszont nem volt tömeg az Oktogonnál. Alig néhányan állodogáltak villamosra várakozva. Lecövekeltam a régi Vajassütemények Boltja előtt – itt valahogy megállt az idő, ma is lehet süteményeket kapni – néztem a forgatagot.

Báméskodom, amikor valaki megszólít. Odakapom a fejem, a fiatal lány a Mexikói út iránt tudakozódik. Szív alakú az arca a lánynak, fekete a szája. A Mexikói út? A kisérdalatti éppen odaviszi, mutatom az irányt, de a lány csak áll tétován. Aztán megszólal. Nem tudom, hol a kisérdalatti, mondja. Elkísértem, szárnyára bocsátom és szépen visszasétáltam a megállóba.

Ahol székeket láttam, vagy egy tucatot. Tíz tonetszék állt a járdaszígeten. Az a hajlított támlájú, egyszerű fa szék, amit nagyanyáink és anyáink előszeretettel használtak, de mi már vagyonokat fizetünk érte az ócskapiacra.

Pirosra pácolt székek voltak, és mindegyiken ült valaki. Két hátizsákos fiú, a többi lány.

Érettségim még innen, a nyolcadikos ballagáson már túl. Ültek a székeken a megállóban és határozottan jól érezték magukat. Olyan üde színfoltot hoztak a fáradt délelőttbe, hogy csak nyújtogattam a nyakam, gondoltam, ne jöjjön még a villamos.

Nem is jött.

A székek viszont ott piroslottak, a gyerekek ültek, nevetgéltek, a várakozók tömege egyre nőtt.

Schäffer Erzsébet

Tíz piros szék

Nem tudván mit kezdeni a dologgal, az emberek szépen kikerülték a székeket, udvarias távolságot tartottak tőlük.

Az egyik széktől nem messze, botra támaszkodó idős férfi állt. A villamos csak nem jött. Már vártam a pillanatot.

Be is következett. Az egyik lány vette észre a férfit. Förlált a székéről, odament és invitáló mozdulattal az üres székre mutatott.

– Kérem, tessék helyet foglalni!

A férfi zavartan nézett a különös csoportosulásra, elhárító mozdulatot tett, hogy mindjárt jön a villamos, és elfordult.

De a villamos nem jött. A lány meg nem ült vissza, mert észrevett egy másik koros férfit, hatalmas csomagja volt, mellette felpakolva, kendős asszony állt. Odament hozzájuk is. Van hely, tessék elfoglalni, mondta kedvesen, és a

piros székre mutatott.

– Le lehet ülni? – nézett oda az asszony, és megfogta a férfi karját. Én elfogadom Jani, mondta, vitte a csomagját, leült. Ekkor förlált az egyik fiú is. Intett a máhás férfinak, az kis tétovázás után odament. Na, de az utcán... mondta félíg rosszallón, félíg nevetve, de azért megkönnyebbülve ledöccent.

Nem mertek hátrahátrálni. Megilletődötten ültek, a székeknek csak bizonyos részét foglalták el, mint a távoli rokonok az első vizitnél. A férfi fészkelődött.

– Induljunk el gyalog. – Az asszony a csomagokra nézett.

– Én meg nem mozdulok.

Közben újabb két szék cserélt gazdát.

Az egyikre egy kismama ült le, a másikat arcpirosítóval erősen kifestett, idős kalapos hölgynek adták át.

A megálló hasonlítani kezdett egy forgatási jelenethez. A körben állók beszélgettek, a kalapos hölgy közelebb húzta a székét és hátrahátrált.

A járdaszíget oldalánál a piros lámpa megállította a kocsisort. A vezetők kinéztek a különös társaságra. Egy furgonból fiatal fiú szólt ki:

– Üzenjenek, ha kell egy bárzongorista!

– Most gyere! – nevetett rá az egyik széken billegő lány.

A Király utca felől, jó negyven perc után, ekkor megérkezett az első villamos. Szinte sajnáltam. 

RETRO

A kiállítás rendezőjének, Zsigmond Gábor múzeumvezetőnek nem az volt a célja, hogy a kor valamennyi jármű-típusát, vagy vonalhálózatát aprólékosan bemutassa, hanem hogy némi nosztalgiaiával ennek a meghatározó időszaknak a hétköznapijait villantsa fel. Azokat a pillanatképeket, melyekre az idősebbek még emlékeznek: amikor megjelentek az első UV villamosok, amikor elkészült az új Erzsébet-híd, vagy amikor megépült a híres EMKE aluljáró a Blaha Lujza téren. De emellett hangsúlyt kapnak azok a „pillanatok” is, melyekre kevesebben emlékezhetnek: a végállomások hétköznapijai, a forgalomba álló buszok takarítása, a kalauzok nap végi elszámolása.

A kiállítás kivitelezése során az életképek megragadásának minél változatosabb bemutatására törekedtünk. Vagyis az archív fotók mellett jegy- és bérlet-fajtákat, plakátokat, vagy például a dolgozói lapok karikatúráit is megmutatjuk. Az egyes tablókon a szövegek alatt több esetben is zárójelben egy-egy könyvet említünk. Tettük ezt azért, hogy a korral és a témával foglalkozó szakirodalmat is megismerhessék az érdeklődők, természetesen a teljesség igénye nélkül, – mondta Zsigmond Gábor.

A kiállítás nyolc részből áll. Az elsőnek a címe: „50 éve indult újra a közforgalmú közlekedés”, amely az 1956-os események során keletkezett károkat mutatja be, illetve azt, hogyan indult meg újra 1957 elején a városi közlekedés. Ezután a metróépítés kezdetével, illetve folytatásával

Életképek 1956-1968

Új kiállítás Szentendrén

Az idén tizenöt éves szentendrei múzeum modelltermében, július 28-tól időszakos kiállítást láthatnak az érdeklődők. Az Életképek 1956-1968 a fővárosi közlekedés nem is olyan távoli múltját idézi meg fényképek, korabeli plakátok, jegyek, bérletek és más, ma már „relikviának” tartott hétköznapi tárgyak segítségével.



ismerkedhetünk meg, hiszen a nagyberuházás 1954-ben leállt és csak a hatvanas évek elején folytatódott, majd trolibuszok, autóbuszok és villa-

mosok „érkeznek”, köztük az első csuklós járművek, melyeknek fejlesztésében a BKV jogelődjeinek, a Fővárosi Autóbuszüzemnek (FAÜ) illetve a Fővárosi Villamos Vasútnak (FVV) a szakemberei voltak az úttörők Magyarországon. Természetesen a HÉV, a Fogaskerekű és a hajóközlekedés múltjába is bepillantathatunk, hogy aztán megérkezzünk a végállomásra, ami nem más, mint a BKV megalakulása. Társaságunk 1968. január 1-jén jött létre az FVV, a FAÜ, a Budapesti Helyi Érdekű Vasút és a Fővárosi Hajózási Vállalat összevonásával, de ez már egy másik történet.

A kiállítás kivitelezésében, a Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum szakemberei, Saly Noémi és Nagy Géza vettek részt, a bemutatott anyaghoz 1956-ban készített felvételeivel Széki Dezső, nyugdíjas járművezetőnk is hozzájárult, és egy másik nyugdíjasunk, Orczy Antal is, aki korabeli egyenruhát és kitzőket adott kölcsön.

Az Életképek 1956-1968 kiállítást, amely, október 31-ig látható, (hétfő kivételével minden nap) július 28-án nyitja meg Antal Attila vezérigazgató. Ezzel veszi kezdetét a délután öt óráig tartó program, múzeumpedagógiai foglalkozással, filmvetítéssel, vetélkedővel, bábszínházzal és a Four Fathers együttes fellépésével. 



Ég és föld között

Valószínűleg kevés embernek jut eszébe a budapesti közösségi közlekedésről a Zugligeti Libegő. Ennek oka nagyrészt az lehet, hogy bizony nem Budapest két legfrekvenciáltabb pontját köti össze. A libegőn ráadásul se munkába, sem iskolába járni nem lehet, bliccelni rajta pedig teljességgel lehetetlen.

Mindezek ellenére 1970-es nyitás után a libegő első évtizede sikeres volt, hiszen úgy négy és félmillióan választották a hegymenetnek ezt a hazánkban szokatlan formáját. 1977-ig a XII. kerületi Tanács üzemeltette, ám akkor – mivel tulajdonképpen tömegközlekedési eszköz – átadják a Budapesti Közlekedési Vállalatnak. A BKV 2000-ben aztán tíz évre szóló bérleti szerződést kötött, az addigi üzemeltetővel, *Kasos Istvánnal és Vadas Antallal*.

A kezdeti sikerek után a látogatók száma évi 300 ezer főben állandósult. Bár történtek kísérletek a látogatók számának növelésére, a felmérésekből végül kiderült, túl szoros és túl egyszerű az összefüggés az időjárás és a libegő kihasználtsága között. Ha szép az idő jönnek, ha nem szép, akkor nem jönnek. És ha jönnek, akkor is főleg a gyerekek, akik leginkább osztálykirándulások alkalmával jutnak el ide. Ahogy azt Kasos István (képünkön) megfogalmazta, annakidején főleg azért volt merse belevágni a libegő kibérlésébe, mert gyermekek mindig is lesznek.

fogaskerekű-libegő hármass bevetésével a körutizmus. A libegő nyomvonalára alá először sípályát képzeltek, aztán a látogatottság növelése érdekében felvetődött a – Visegrádon sikeres – nyári bób, vagy a kevésbé ismert creek



surfing. Mindezek mellé természetesen szálloda és étterem terve is készült, párban olyan sci-fi kategóriába tartozó elképzelésekkel, mint a zárt kabinos, oszloponként 90 fokot forduló felvonó.

A kétarasnyi anyagból ezidáig egyetlen dolog valósult meg teljesen – a libegő maga. Legtöbbször azért vetéltek el a nagyralátó tervek, mert az aktuális tulajdonos valahogy mindig talált valami fontosabbat, a többi előtt pedig a környezetvédelmi hatóság csukta be az ajtót, mivel a felszerelésen és az épületeken kívül minden négyzetcentiméter – így a libegő alatti földszint is – az állam tulajdona a Pilisi Parkerdő kezelésében. Így, bár a felső állomás közelében lévő János-hegyi Erzsébet kilátóról pazar kilátás nyílik a városra, és az ember különösebb megerőltetés nélkül felmehet a hegyre, most a libegő tulajdonképpen sehonnan nem vezet sehová, ráadásul mind a hatósági működési engedély, mind a bérleti jog 2010-ben lejár. A libegővel tehát még idejében kezdeni kellene valamit. Ezt a BKV jelenlegi vezetése a jelek szerint felismerte, így van remény arra, hogy a libegő a jövőben már csak szó szerint lebegjen az ég és föld között. 

kb

Múzeumok éjszakája fotópályázattal

Hatalmas érdeklődés kísérte Szent Iván Napján, június 23-án a Múzeumok Éjszakája elnevezésű rendezvénysorozatot, amelyen a Deák téri Földalatti Vasúti is részt vett. A jeles éjszakán több mint 2000 látogató volt kíváncsi a kontinens első földalattijának emléket állító gyűjteményre, ami közel a duplája a tavalyinak. Az alkalomra nemcsak a korhűen felújított földalatti vasúti járműveket, az egykori Gizella téri állomás díszes feliratait, márványtábláit, valamint az állandó kiállítást lehetett megtekinteni, hanem "A BKV zöld szemmel" című fotópályázat legjobb képeit is. A képekre szavazhattak is a látogatók, de a szavazás nem ért véget az éjszaka folyamán. A kiállítás ugyanis július 23-ig volt látható, a harmincnégy képre pedig virtuálisan, a BKV honlapján is lehetett voksolni. A pályaművek többségükben a budai oldalon készültek, a legnépszerűbbnek a Fogaskerekű, a 18-as és az 56-os villamos vonala bizonyult, de sokan pályáztak UV-villamosokról készült fotókkal is. A szavazatok értékelése lapzártánk idejére esik, ezért a nyertes pályaműveket következő számunkban láthatják. 



A nagy Új világreko

Július 13-án, pénteken éjjel ismét a Combinók kerültek a figyelem középpontjába, ezúttal egy újabb Guinness-rekordkísérlet kapcsán. A világ első villamos-akadályfutása-nak rekordját állította fel 18 sportoló az egyébként is rekorder leghosszabb villamos motorkocsin. A Jászai Mari tér és a Dob utca között több mint 2200 méter hosszan sorakozott fel a negyven Combino, miközben Lovász László, a Danubius rádió műsor-vezetője valamint látványos programok szórakoztatták az érdeklődőket. 2 óra 9 perckor Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes a Dob utcánál elindította a BKV Előre SE első futóját, akit egy-egy perces eltéréssel követtek a többiek. A Jászai Mari téren összegyűlt szurkolók Bíró Gábort köszönthették elsőként, aki 11 perc 23 másodperc alatt teljesítette a kijelölt távolságot. A második legjobb időt Cseke József, a harmadikat pedig Balogh Ádám futotta. A rekordkísérletet Sebestyén István, a magyarországi rekordok biztos felügyelte. A rekordkísérlet futóinak Árvai Istvánnak, Balogh Ádámnak, Bíró Andrásnak, Bíró Gábornak, Csery Péternek, Erős Jánosnak, Győri Tamásnak, Hajdú Istvánnénak, Kalmár Lajosnének, Lapat Zoltánnak, Molnár Györgynek, Papp Erzsébetnek, Süle Róbertnek, Tanács Gábinak, Tólosi

Combino-futás

rd született



Hagyó Miklós indítja a futókat



Fotók: Legát Tibor, Kiss Barnabás, Somogyi Tóth Dániel, Csalavári László

A Figyelmesség Napja



A közösségi közlekedés minősége elsősorban a szolgáltatás színvonalán múlik. De emellett az utasok egymást iránti figyelmessége, udvariassága sem elhanyagolható szempont, hiszen néhány gesztus is nagymértékben hozzájárulhat ahhoz, hogy kellemesebbé váljon az utazás. Ezt szem előtt tartva döntött úgy társaságunk, hogy a július hetedikét a Figyelmesség Napjává avatja.

Az esemény „központja” a Moszkva téren volt, ahol egész napos családi program szórakoztatta érdeklődőket: volt kézművesfoglalkozás és mesemondás, de ami a legfontosabb, a közönség „élet-nagyságban” találkozhatott Süsüvel, aki nemcsak sárkányként volt jelen, de úgy is, mint a Figyelmesség Napjának kabalaállata. Július 7-én a tavaly már sikerrel debütált nagykörúti Mesevillamos ismét útjára indult. Ezúttal Süsü kalandjait nézhették meg a gyerekek, az „utas-kísérők” között pedig ott volt a meséből ismert királyfi és királylány. Kár hogy Süsünek „terjedelmi okokból” a Moszkva téren kellett maradnia, ahol Bergendy István, a mesefilm zeneszerzője is fellépett, és előadta a közismert slágereket.

Az akció azonban nemcsak a szombati napra korlátozódott. Az előzékenységre a járművekbe kihelyezett tájékoztató matricák hívják fel az utazók figyelmét, de emellett felvétel készült Süsü megszólaltatójával, Bodrogi Gyulával, aki a kedves sárkány hangján arra kéri a gyerekeket, hogy adják át helyüket a rászorulóknak. A felvételt a nagykörúti villamosokkal közlekedők minden nap hallhatják. Tapasztalataink szerint e „hangos gesztus” nemcsak az udvariasság tekintetében bizonyul hasznosnak, hanem abban is, hogy jókedvre derítse az utasokat: amikor Bodrogi belekezd mondókájába, szinte mindenki mosolyra fakad. 🚆



Nem csak Süsü hangja

Beszélgetés Bodrogi Gyulával

Az ismert színművész hangján Süsü kérleli a villamoson a gyerekeket az udvarias közlekedésre, ám Bodrogi Gyulával több okunk is van találkozni. A Kossuth-díjas művészt nemrég választották a nemzet színészei közé.

Úgy ülök le beszélgetni Bodrogi Gyulával, hogy nyugtázom, egyike azon kevés magyar színészeknek, akik nemcsak a színházjáró, mozi, vagy tévénező és rádióhallgató közönség szeret, de pályatársai is. A 73 éves művész könnyen és szívesen emlékszik a pályakezdésre. 1958-ban végzett a Színház- és Filmművészeti Főiskolán, kétezer jelentkezőből negyvenhetet vettek föl, ebből heten kaptak diplomát, és mára hárman maradtak a pályán: Törőcsik Mari, Fülöp Zsigmond és ő. Nem csinál abból sem titkot, hogy abban az ántivilágban, amikor a frissdiplomás színésznek kötelező volt vidéken kezdeni, ő szerencse folytán maradhatott Pesten. Akkori feleségét, Törőcsik Marit azonnal szerződtette a Nemzeti Színház, és részint tehetsége láttán, részint azért, hogy a család ne szakadjon szét, Fodor Imre igazgató úgy döntött, hogy Bodrogi Gyulát felveszi a József Attila Színházba. Még meg is vigasztalta: Gyula, ne furdaljon a lelkiismeret, hogy nem vidékre mészt, a József Attila vidéki színház Pesten. Ma már büszke rá, hogy ott kezdett, és erre két oka is van. Egyrészt a legváltozatosabb szerepek sokaságában próbálhatta ki tehetségét, és alapozta meg karrierjét. A *potyautas* című zenés vígjáték főszerepében több százszor kapott vastapsot, de megvillantotta drámai vénáját például *Az igazság házhöz jön* című magyar drámában is.

A másik ok, amiért „alma matere” a József Attila Színház, politikai tényező. Tudniillik, 1958 és 63 között a József Attila Színház volt a művészvilág gulágja. Ide száműzték azokat, akik vagy exponálták magukat az 56-os forradalomban, vagy anyaszínházukban volt valami dobásuk. Így került a pályakezdő fiatal színész egy plakátra Sinkovits Imrével, Ráday Imrével, Darvas Ivánnal, Mádi Szabó Gáborral vagy Szabó Ernővel. Közben lassan beért a változás, a város körbenőtte a színházat, ahol a kötelezően előadott, sematikus szovjet darabokban is briliáns művészek játszottak, és ironiát csempészték a brossúraízű történetekbe.

Bodrogit elkezdték fölfedezni a társulófajok, 1973-ban véletlenül lett főszereplője a *Süsü*, a *sárkány* című mesejátéknak, ami először a magyar rádióban hangzott el. A filmrendezők sűrűn és szívesen foglalkoztatták, mert éppúgy otthon volt a kamera előtt, mint



a színpadon. *Jancsó Miklóstól* Keleti Mártonig a magyar filmgyártás nagyágyúit hívták dolgozni, és ő emlékezetes alakításokkal hálálta meg a bizalmat. Éppúgy nagyot alakított az *Oldás és kötés* című drámában, mint Páger Antal oldalán a *Hattyúdal* című zenés vígjátékban.

Aztán jött a televízió. Színészi tehetsége és közkedveltsége szinte egyszerre teljesedett ki a lakásokba beköltöző csodadoboz elterjedésével. Elképzelhetetlen volt nélküle szilveszteri kabaré, de egyik főszereplője volt például az *Osztigás Mici* című zenés darabnak, melyet többször ismételt a televízió, és huszonöt év távlatából ma is odaszögezi a képernyő elé a nézőket. Játszott drámákban Kazimír Károly rendezésében a Körszínházban, és életének egyik szintén fontos állomása a Petőfi Színház. A mai Thália Színház helyén működő intézmény már az 1960-as

években megszerettette a közönséggel a musicalt, bár akkor még zenés vígjátékot írtak minden plakátra. Bodrogi Gyula életének újabb jelentős időszaka, amikor közel húsz évig volt a Vidám Színpad igazgatója. Ma sem csinál titkot abból, hogy eredetileg egyetlen porcikája sem vágyott a direktori székre. Háromszor kínálták meg vele, háromszor mondott nemet. Úgy alakult, hogy éppen magas lázzal, vírusos influenzával feküdt otthon, amikor elérte „illetékes elvtársnő” telefonja, amiben megint felkéri, vállalja el a Vidám Színpadot. Mivel ebben az állapotában nem volt ereje ellenállni, hát igent mondott. Muszáj Herkulesként megcsinálnia és vezette a „Magyar Kabaré Nemzeti Színházat”, hisz ekkora befogadóképességgel ez volt az egyetlen ilyen jellegű színház. Minden évben előadtak egy politikai kabarét, számtalan zenés vígjátékot, és a színház létjogosultságát még visszamenőleg is igazolja, hogy szinte nem is volt bemutatójuk, amit százánál kevesebbszer játszottak.

Bodrogi Gyula ma a Nemzeti Színház tagja, de – mint nevetve meséli többet játszik 73 évesen, mint fiatalon – szívesen megy, ahova hívják. Legutóbb például Sancho Panzát játszotta szabad-téri színpadon a *Don Quijote* című zenés darabban. Anyaszínházában, a József Attilában négy előadásban is játszik és minde mellett a Nemzeti Színház vezető művésze. Legutóbbi vállalkozása, hogy a Süsü a sárkány sikerét kihasználva egy speciális tévésorozatban az aranyos mesefigura hangjával fogja megtanítani a gyerekeket a helyes közlekedésre.

Utnazni jó Bodrogi szerint is, és huncut kacsintás kíséretében meggyónja: amikor a felkérést kapta a BKV-tól azonnal igent mondott, mert ő is szereti Süsüt, de bevallotta egy nemzeti színházi kollegájának, hogy 40 éve nem ült közösségi közlekedési eszközön, például azt sem tudja mennyiért és hol kell jegyet váltani. Hozzáteszi, kollegája csak ennyit felelt: Gyula, te nemcsak azt nem tudod, hogy melyik villamos honnan hová megy Pesten, de azt sem, hogy neked már régen valamenyi busz és villamos ingyen van...  -sg-

Simon József

E havi számunkban a Balázs Mór díjjal kitüntettek közül a forgalmi gépjármű-vezetői kategória díjazottját mutatjuk be.

Simon József 22 évesen, 1975-ben nyert felvételt a BKV-hoz, azóta az Óbuda telephelyen dolgozott. 800 000 kilométert vezetett le balesetmentesen, gyors fejszámolással ez azt jelenti, hogy 20-szor kerülhetett volna meg a Földet.

Már a beszélgetés elején kiderül, hogy meglepte a kitüntetés. „Az egészről úgy kaptam hírt, hogy hazafelé menet csörgött a telefonom, hogy be kéne vinni pár fényképet, a protokollosztályra. Azt sem tudtam miről van szó, mert a meghívót csak később kaptam kézhez.”

Egy ilyen szakmai díj kapcsán, és nyugdíjba vonulás előtt az ember átgondolja az elmúlt évtizedeket. „A mi telephelyünkön mindig is olyan volt a hangulat, mint egy családi vállalkozásnál. Nemcsak a munka során találkoztunk, hanem gyakran kirándultunk együtt, segítettük egymást. A 121-es járaton voltam sokáig. Ott minden nap ugyanazokkal az emberekkel találkoztam. Előfordult, hogy a névnapomon egy üveg bort nyújtottak be az utasok a fülkébe, vagy megmutatták a gyerekük fotóját. Később az 1-es járaton, – ami azóta megszűnt – már nem lehetett ilyen jó kapcsolatot kialakítani az utasokkal. Szakmai elismerésben már korábban is részesültem. A kiváló dolgozó díjat kétszer kaptam meg, a brigádmozgalmi aranykoszorúját háromszor vagy négyszer is, és megválasztottak szakszervezeti bizalmiának.” (A brigádjuk a Forma–1 nevet viselte, ami formabontó volt a 80-as években. Akkoriban a csapatokat ugyanis szovjet és magyar munkásmozgalmi politikusokról nevezték el. Nagy bátorságra vallott hogy ők egy nyugati autóverseny nevét választották.) „Azonban ezeknél jóval fontosabbnak tartom azt, hogy a 32 év alatt egyszer sem volt büntetésem vagy utaspanaszom. Számomra ez az igazi érdem.”

A beszélgetés végén nem bírtam megállni, hogy meg ne kérdezzem azt, hogy valaki, aki 110 kilométert vezet naponta, családi körben átadja-e a rokonoknak a személyautó volánját. „A feleségemnek nincs jogosítványa. Ennek ellenére gyakran ad tanácsokat: 'Vigyázz, jön!' Ilyenkor mindig mondom neki, még az a szerencse, hogy nem ül mellettem a buszban! Akadt már példa azonban arra, hogy ismerősök gyerekeivel rutinoztam vizsga előtt. A hozzám forduló fiatalokat szívesen segítem tanácsokkal.”

Gratulálunk a díjhoz, és békés nyugdíjas éveket kívánunk! 📺

–pk–

(EL)KÖSZÖNTŐ

Cégünknel történő átalakulás folyamán a villamosvágányok felügyeleti tevékenységével és karbantartásával foglalkozó munkatársaink közül is többen éltek a vállalatvezetés által felkínált nyugállományba vonulás lehetőségével. Ezúton kívánunk nyugdíjas éveikhez jó egészséget és sok örömet!

Burnyocky József csoportvezető 43 évig dolgozott lelkiismeretesen, a szakma iránt érzett igazi elkötelezettséggel. Az évek alatt szerzett tapasztalatát, szakmai tudását mindig szívesen, nagy türelemmel adta tovább.

Péterfi József szakmunkás technikus, munkavédelmi vezető 41 évig volt cégünk alkalmazottja. Az évek során több területen is fejlesztette tudását, szorgalmasan részt vett különféle továbbképzéseken, szakképesítéseken.

Kocsis László csoportvezető a BKV-nál 9 évvel ezelőtt kezdte tevékenységét. Hamar elsajátította a villamosvasút kiterőinek szerepét, karbantartását, és később szívesen adta át ifjú kollégáinak a tudását.

Balázs Mihály váltótisztító vállalatunkhoz 8 évvel ezelőtt lépett be munkáját tudása szerint megbízhatóan végezte a városmajori szakaszon.

Sápi György pályamunkás az itt töltött 17 éven keresztül több szolgálatnál is megfordult, míg végül, 1998-tól a városmajori szakaszon váltótisztítóként dolgozott. Munkás-

szállón lakva, távol családjától társadalmi munkában polgárőrséget is vállalt.

Horváth Imre pályamunkás a Troli üzemgázgátóhoz 33 évvel ezelőtt lépett be, 1991-től a dél-pesti szakaszon dolgozott.

Fekete József pályamunkás 9 éven keresztül a dél-pesti pályamesteri szakaszon végezte munkáját.

Szabó József váltólakatos 20 évvel ezelőtt lépett be cégünkhöz, 2000-től a Zavarelhárító művezetőségénél váltóműszakban végezte munkáját.

Tasi Károly váltólakatos segítő 1979-ben kezdett cégünknel, 2004-től a Zavarelhárító művezetőségénél dolgozott.

A villamos pályakarbantartási szakszolgálat nevében szeretnénk köszönetet mondani mindennapos lelkiismeretes munkájukért, mellyel hozzájárultak a budapesti villamosforgalom zavartalan működéséhez. 📺

Siposné Koncz Judit
Szakszolgálat-vezető

Ne vegyék dicsekvésnek, de nemrégiben feleségem befizetett engem egy törökországi turistaútra. Ha figyelembe vesszük azt, hogy egy egyhetes balatoni turné körülbelül ugyanannyiba kerül, mint a világ bármely sarkán eltöltendő hat nap, érthető, miért döntöttünk úgy, hogy ezzel az úttal belecsepünk a lecsóba. Tudom, hogy a Mozgásban Magazin nem útikönyv, ezért szűkre szabom a török Riviéra szépségeinek ecsetelését, és előre bocsátom, hogy volt az utamnak közösségi közlekedési élménye is. Annyit azért megjegyzek, hogy miután körülnéztem azon a vidéken, amit a törökök riviérának neveznek, akaratlanul adódott a kérdés: mi a fenét kerestek 150 évig a huzatos Kárpát-medencében. Törökország partjait négy tenger mossa, de azon kívül senki. Merthogy a gyönyörű luxusszállodák és apartmanházak között akkor a kosz, hogy ahhoz képest a Hősök ténen tünnetes után enni lehetne a kövezetről.

Tömegközlekedtünk is.

Antalyában ezt meg lehet oldani taxival elég drágán, gyalog nagyon olcsón és a kettő között egy számunka ismeretlen módszerrel, az úgynevezett dolmussal. Ez egy húszszemélyes kisbusz, aminek menetrendje, száma van, és elől egy olvashatatlan tábla jelzi, honnan, hová megy. Egyik specialitása az, hogy a menetrendet a turisták ismerik, a buszvezetők nem. Mindegyik arra megy, amerre akar, és ha lát egy intergető potenciális utast, akár húszméterenként is megáll. A szabályzat szerint 19 utast vehet fel, és ebben az ölbentartott kecskék száma nincsen benne, de ahányszor én utaztam vele, harmincnál kevesebben még nem voltunk egy-egy járaton. Az illatkavalkád, ami a buszban szállong, az körülbelül egy hetek óta nem takarított orosz-lánbarlang és az ÁNTSZ által évekre bezárt nyilvános illemhely érzetét kelti.

Egy menetjegy hatszázezer török lírába kerül, amitől nem kell elájulni, mert ez kb. száz forintot jelent. A jegy megváltása viszont nem köznapi élmény. A buszon ülve, egyszer csak megkopogtatta a vállamat öt kiló fokhagymaszag, és egyszerre szembe nézett velem, a ma már ritkaságszámba menő vallásos török nők egyike, talpig csarsában, és kezembe nyomott két nagy címletű papírpénzt. Én először arra gondoltam, hogy ezt szemmel látható férfiaságom dicsérete, és betettem az ingzsebembe, de ezután elkezdődött az ordibálás. Két megálló alatt értettem meg, hogy itt senki nem a vezetőnek fizet direktbe, hanem egymás vállát veregetve adják előre a viteldíjat, és ugyanígy kapják meg a visszajárót. Summázva: személyesen Horn Gyula vonja meg tőlem az ingyenes utazási kedvezményemet, ha én még egyszer szídom a budapesti autóbusz-közlekedést. 📺

Lapunkat rendszeresen szemlézi
Magyarország legnagyobb médiafigyelője

az



»OBSERVER«

A feladat roppant egyszerű: találja ki, melyik – ma már nem közlekedő – HÉV-jármű részlete van a felvételen? Könnyítésül, három lehetőséget kínálunk. A megfejtéseket augusztus 15-ig szíveskedjenek eljuttatni a Mozgásban Magazin szerkesztőségébe (1980 Bp. Akácfa u. 15. IV. 444.) levélben vagy mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre.

1. M V. 2. M IXA. 3. M VIII.



Előző havi rejtvényünk helyes megfejtése: **Tatra**

1000 forintos étkezési utalványt nyertek: *Domszky Zsolt* (e-mail), *Kerekes János* (Budapest, Pannónia út), *Tóth István* (e-mail)

A nyeremények szerkesztőségünkben vehetőek át!

Megtaláltuk a legjobb sztorikat!

Örömmel olvastuk a sok történetet, amit olvasóink küldtek az előző számban meghirdetett „Keressük a legjobb sztorikat!” pályázat felhívására. Nem volt könnyű dolgunk, amikor a beérkezett pályamunkák közül választani kellett, ezért a három helyezés mellé egy különdíjat is kiosztottunk. A szerintünk legviccesebb sztorit alább olvashatják, a további hármát következő lapszámainkban közöljük.

- helyezett: *Dr. Koblinger Gábor*: A vak sofőr (e-mail)
 - helyezett: *Iharosiné Sajtós Judit*: Ezek a mai fiatalok (e-mail)
 - helyezett: *B.L-né: Kádári látogatás* (e-mail)
- Küldő: *Nyári Ildikó* (Lynnie): Raven és Cerberus

Az első helyezett három éjszakás, két fő részére szóló üdülést, a második helyezett két éjszakás, két fő részére szóló üdülést nyert a Zemplénben található mogyoróskai Liget vendégházba. A harmadik helyezett és a különdíjas BKV-s ajándéktárgyakból összeállított csomagot vehet át szerkesztőségünkben. Gratulálunk a nyerteseknek!

1. helyezett: Dr. Koblinger Gábor története

Az alábbi történet legendaként terjedt szájról-szájra. Lehet, hogy igaz lehet, hogy nem, én papírra vetem.

A VAK SOFŐR

Utasként ülök a végállomáson álló buszon, amikor egy napszemüveges, fehérbotos férfi száll föl és leül az első ülésen.

Már én is az elindulásban reménykedem, amikor az előbbi ember fehér botjával idegesen kopogtat a padlózatot. Egyre többen vagyunk a buszon, ami még mindig nem indul. Mi lesz már, miért nem megyünk? – kiabál a fehér botos.

Majd egyre hangosabban.

– Nem lehet ez kérem, hát óránként járnak ezek a buszok? A sofőrök meg csak heverésznek?

Már minden utas nagyon ideges, s ha nem is tetszett nekik a vak viselkedése, igazat adtak neki.

– Na, ha nem jön a sofőr, majd vezetek én! – mondja fennhangon, és máris beült a vezetőfülkébe.

Motor indul, csengő elhallgat, s miközben a szemüvegét s a botját a sarokba hajító emberben felismerem az egyik kollégát, az utasok rémülettel teljes nevetéssel, örömmel nyugtázzák a busz elindulását. ☺

Kedves Játékosunk!

A nyereménysorsolásokon való részvétel és a nyeremények átvételének feltétele, hogy megadja nevét és teljes címét vagy elektronikus elérhetőségét. Az adatokat – a nyereménysorsolást 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.)

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

„Nem haltál meg, csak előrementél” Ezúton mondok köszönetet mindazon barátoknak, kollégáknak, akik drága férjem Homoródi Frigyes temetésén részt vettek, és igyekeztek mély fájdalomukat enyhíteni.
Homoródi Frigyesné és családja

* * *

Szeretnék köszönetet mondani mindazoknak a kollégáknak, akik férjem, Forgács András temetésén részt vettek, és fájdalommban osztoztak.
Köszönettel:
Forgács Andrásné és családja

AZ

INDÓHÁZ

augusztusi száma 3-án, pénteken jelenik meg.

Ízelítő a tartalomból:

- 120 éves a HÉV
- BKV-történet
- Indóház különvonat indul Debrecenbe
- A Karszt-vasút másfél évszázada
- TGV-Est: a nagysebességű keleti szakasz
- Időutazás a nagybörzsönyi kisvasúton

Augusztus elsején megjelenik a

Veterán

AUTÓ ÉS MOTOR

oldtimer magazin következő száma

A TARTALOMBÓL:

- Pannónia P21 rendőrségi motor egyetlen példányának bemutatása
- Szentgyörgyi Albert és a járművek
- MG márkatörténet
- Rendezvénytár

Kaposvár csendes kertvárosi részén, zöldövezetben 90 nm-es kertesi családi 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

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

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

Eladó egy kerek faasztal öt székekkel, két kétajtós ruhás-szekrény és két könyves szekrény. (Darabonként is megvásárolható). Ár: meg-egyeződés szerint. Érd.: 70-594-4321

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

Autóbusz rendelő vállalkunk belföldi üdüléshez, kiránduláshoz. Háztól-házig szállítás 12 személyes, klímás kisbusszal. BKV-s dolgozóknak 20% kedvezmény. Érd: 20/9966-851

AUDI 100 2.0 szívódieseli, 1989-es kombi, alufelnikkel, jó gumikkal, vonóhoroggal, kp-i zárral, tolatóval, CD+erősítő+ mélynyomóval, 2007.11. hóig vizsgáz-tatva, törzskönyvvvel, tulajdonostól, garázsból, megkímélten eladó. 660.000 Ft. Érd.: 20-535-8162, fradika66@gmail.com

Kiadó vagy eladó XIV. kerület Vezér úton 2000-ben épült társasház 1. emeletén 79nm-es 3 szobás lakás erkéllyel, garázzsal és közös tárolóval. Érd:06-70-3800-051

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

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

apróhirdetés

Jogosítvány kedvezmény

ELMÉLET 15.000 Ft helyett **10.000 Ft**

VEZETÉSI ÓRA 2.000 Ft helyett **1.500 Ft**

a BKV dolgozói és családtagjaik részére

A tanfolyamok folyamatosan indulnak!

a Tóth Zoltán Autósiskolában

VII. Wesselényi 73. (Rottenbiler u.- hoz közel)

További információ:

20/323-4688 (bármikor hívható)
1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

PIHENÉS CSOKONYA-VISONTÁN

A gyógy- és strandfürdő üdülő területén várjuk kedves vendégeinket hét apartmanból álló 18 férőhelyes apartmanházunkban, illetve a 2-10 férőhelyes nyaralóházunkban. Étkezést kívánság szerint biztosítunk. A gyógy- és strandfürdő területén 8 különböző hőfokú és funkciójú gyógy-, illetve temperált vízi medence vehető igénybe. A gyógykezelések minimális térítési díjjal, szakorvosi beutalóval is igénybe vehetők.

Szállásdíjak: 2.500-4.000 Ft/fő/éj.

Nyugdíjasoknak 7 éjszaka ebéddel és vacsorával 33.000 Ft/fő.

BKV dolgozóknak és családtagjaiknak 10 % kedvezmény.

Üdülési csekk, egészségpénztári és étkezési utalvány elfogadó hely. Kérésre részletes tájékoztatót, prospektust küldünk!

Információ: Katz Kft. 06-30-3399-834.

www.csokonya.hu

A BKV TOURS UTAZÁSI IRODA AJÁNLOTTAI

Balatonszárszó

Cseri Panzió

5 nap / 4 éjszaka szállás 2 ágyas szobában:

22.800 Ft/ fő

Az ár tartalmazza: a szállást, reggelit.

Érvényes: 2007.07.17-08.20.

Debrecen

Grand Hotel

Aranybika***

4 nap / 3 éjszaka szállás

2 ágyas classic szobában:

31.350 Ft/ fő

Az ár tartalmazza: a szállást, reggelit, wellness centrum, fitneszterem használatát, ingyenes városnézést

Érvényes: 2007.08.18-2007.08.21.

VIRÁGKARNEVÁL

DEBRECENBEN

Balatonkenese

Hotel Kenese

Port***

5 nap/ 4 éjszaka szállás

2 ágyas szobában:

26.900 Ft/ fő

Az ár tartalmazza: a szállást, reggelit.

Érvényes: 2007.07.15-2007.-08.31.

BKV TOURS KFT.

1065 Bp., Bajcsy-Zsilinszky köz 2.

Tel: 269-2495, 302-1728 Fax: 269-2496

e-mail: bkvtravel@mail.datanet.hu



Harkány
Thermál Hotel
Harkány***
3 nap/ 2 éjszaka szállás 2 ágyas szobában:
21.600 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: szállást, félpanziós ellátást.
Érvényes: 2007.07.15-2007.10.14.

Szilvásvár
Szalajka Liget
Hotel****
3 nap / 2 éjszaka szállás 2 ágyas szobában:
23.700 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: a szállást, félpanziós ellátást.
Érvényes: 2007.07.14-2007.09.30.

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:

rapidus
OPTIKA

Látogasson el hozzánk ahol ingyenes szemvizsgálatot optikai- és napszemüveg akciókkal várjuk!

Itt az idje, hogy mindenki kipróbálja a Transition fényre sötétedő lencsét!

“ELÉGEDETT vagy LENCSECSERE” akció!

(A TV-ben reklámozott módon)

+ajándék 1 pár optikai lencse*

*raktári tartományban. -4.00tól -6.00 D-ig, 2.00 CYL-ig

A 2007-ES SAY & COST NAPSZEMÜVEG KOLLEKCIÓK, EGYET FIZET - KETTŐT VIHET AKCIÓ!

Címünk: Bp. V. ker. Váci utca 19-21. Millenium center I. em.

Nyitva tartás: H-P. 10-18-ig • Telefon: 318-36-13

www.rapidusoptika.hu

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja

www.bkv.hu • bkv@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.

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

Biciklit nyertek

Üdülés a szakszervezettel

A szakszervezet jóvoltából idén is kedvezményesen nyaralhattak a nagycsaládosok Balatonfenyvesen. A nyári Balaton nyújtotta élmények mellett a Plurál Kft. felajánlásának köszönhetően két bicikli talált gazdára. Az első szociális turnus szerencsése a hat hónapos **Móricz Barnabás** (édesapja: **Móricz János HÉV – Szentendre, járművezető**), akinek még egy pár évet várnia kell ugyan, hogy birtokba vegye nyereményét, ám testvérei biztosan hálásak az új játékért. A második turnusban **Farkas Judit Zsanett** (édesapja: **Farkas László, Budai Autóbuszüzem, járművezető**) örülhetett az új kerékpárnak, a nyeremény átadásán **Antal Attila** is részt vett, sőt, mint ahogy a képeken is látszik, még egy hajókirándulásra is elkísérte a nyaralókat. ☺



Móricz Barnabás láthatóan örül nyereményének



2007. április 28-ától
szeptember 2-áig,
minden nap

BKV HAJÓJÁRAT

Menetrend: www.bkv.hu



Sétahajózás: www.sailor.hu

SPORTBEACH 2007

**Sport Beach, Gárdony,
Harcsa utca 2.
A vasútállomással szemben.**

Augusztusi program

**augusztus 4.
VI. Velencei-tó tündére
szépségkirálynő választás**

**augusztus 10-12.
I. Országos Bud Spencer
és Terence Hill rajongói tábor**

**augusztus 17-19.
IV. VW Fanatic találkozó**

**augusztus 25-26.
Országos Lada találkozó**



**2007. június 29.
és 2007. szeptember 15. között
a BKV dolgozói utazási
igazolványuk felmutatásával
30% kedvezményt kapnak
a belépő árából.**

www.sportbeach.hu

SPORTBEACH

2007

