

Bérmegállapodás

Interjú Antal Attilával

Autómentes nap

Sulikezdés BKV módra

A PAJZS NYOMÁBAN

a 4-es metró építése képekben

SZAKMAI LÁTOGATÁS BÉCSBEN



Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes, a BKV Zrt. vezérigazgató-helyetteseivel, Regőczy Miklóssal és Somodi Lászlóval, a Wiener Linien AG vezérigazgatójának, Günter Steinbauernek a meghívására szakmai látogatást tett szeptember közepén a bécsi közlekedési vállalatnál. A Wiener Linien jelenleg 7700 munkavállalót foglalkoztat. Bécsben az összes utazás 50 %-át közösségi közlekedési eszközökkel bonyolítják le. A cég 5 metróvonalat, 32 villamos- és autóbuszvonalat, valamint 35 éjszakai buszvonalat működtet Ausztria fővárosában. A szakmai kérdések egyeztetése érdekében a két vállalat együttműködési megállapodást készít elő, hogy kölcsönösen megosszák egymással jó és rossz tapasztalataikat egyaránt.



ÓRIÁSPLAKÁT: I LOVE BKV

A nyolcadik alkalommal megrendezett @R© óriásplakát-kiállításon – Ertl Balázs grafikus-illusztrátor *Pozitív gondolkodásmód* című pályamunkája nyomán – társaságunk is „képviseletet” magát. A grafikus az I Love BKV feliratban a „love”-ot jelképező szívet két, egymásba forduló jegykezelő készülékkel ábrázolta, munkája befejezéséhez pedig a látogatók segítségére számított: a fehér hátteret érvényesített BKV-jegyekkel szeretne volna színessé tenni. A kiállítást háromszor is felkerestük, s minden alkalommal találtunk „aktív” látogatót, ám a végeredményt látva azt kellett megállapítanunk, hogy jegyesek helyett inkább a bérletesek igyekeztek befejezni a művet.



FOGAS ÖRÖKSÉG

A hagyományoknak megfelelően, szeptember 15-16-án rendezték országszerte a Kulturális Örökség Napjait, vagyis az „ingyenes épületlátogató hétvégét”. Az eseményen társaságunk évek óta vesz részt. Idén a hagyományosnak mondható múzeumi helyszínek (Szentendre, Deák tér) mellett a Fogaskerekű városmajori telepét tekinthették meg az érdeklődők, ahol szakemberek ismertették a különleges közlekedési eszköz műhelytitkait. Az eseményen láthatók voltak a régi idők fogasjárművei is.

ELLENŐRÖK KÖZT

A 2-es metró Batthyány téri állomását a szeptember 6-i üzemzárás után a Barátok közt stábjába vette birtokába. Mindez persze nem azt jelentette, hogy a szereplők ezentúl majd a metró mélyén élnek oly népszerű hétköznapi életüket, csupán egy rövid jelenetet felvételére került sor: a metróra érkező, Berényi Andrást (*R. Kárpáti Péter*) a kijáratnál ellenőrök tartóztatják fel, ő pedig – mivel sem jegye, sem bérlete – némi készpénzzel igyekszik leküzdeni a nem is olyan váratlan akadályt. Persze Berényi András nem véletlenül siet, de hogy pontosan miért, az csak a november elején adásba kerülő epizódból derül ki.



– Vezérigazgató-helyettes úr, az ön irodája nem a BKV Akácfa utcai központjában van, és DBR Metró Igazgatóság táblával üzemel. Ennek ellenére Ön felügyeli a jelenleg is üzemelő metrókat?

– Nem, ez szigorúan elvállik. Tekintettel arra, hogy ilyen nagyságrendű közlekedési beruházás Magyarországon száz éve nem volt, mint a 4-es metró lesz, ezért mind a beruházó, mind a majdani üzemeltető úgy döntött, hogy a projektet függetleníti a már meglévő

heti, hogy ha ezekből a partnerekből bármelyik valamelyik feltételnek nem tesz eleget, elindulhat a dominóelv, vagyis csúszhat a teljes projekt. Most a nagy feladat ezeknek a kapcsolatoknak az „összeszervezése”, ez igazi management feladat. Természetesen, mint a BKV teljes struktúrájáért, a metróért is elsősorban a vezérigazgató felelős, de a do-log operatív részét, tehát a 4-es metró építésének koordinálását és vezetését kaptam én feladatul.

kan, a városvezetés és a kormány a 4-es metró építésének költségeit elkülönítette, az mindig rendelkezésre áll.

Visszatérve a perekre, csapatomnak és magamnak az is feladatunk volt, hogy egy ilyen hatalmas építkezésnél alternatívákat is készítsünk. Magyarul, ha végképp elveszíténénk egy pert, teszem azt valamely elemet illetően – de ebben nem hiszek, – rajzasztalon készen vagyunk alternatív megoldással is. Summa summarum nem csak a kincstári

A PROJEKTMENEDZSER

Beszélgetés Dr. Olti Ferencel

névjegye

Az eredetileg vegyészmérnök végzettségű Olti Ferenc alapidiplomáján kívül felsőfokú bankárdiplomával és svájci menedzservégzettséggel rendelkezik. Dolgozott második emberként biztosítónál, nemzetközi nagybanknál és jelenleg a BKV vezérigazgató-helyettese, akinek speciális feladata a 4-es metró projekt megvalósítása. Nős, három gyermek apja.



metróktól. Csapatomnak és nekem az a feladatunk, hogy kizárólag az épülő új metróra koncentráljunk.

– Hogyan találtak Önre ehhez a pozícióhoz, amikor biográfiáját tekintve kiderül, hogy eredendően nem közlekedési szakember?

– Ez igaz, nem vagyok direkt irányultságot alapul véve közösségi közlekedési szakértő. Viszont kiválasztásomkor nyilván az arra illetékesek – amennyire a fejükkel én gondolkodhatom – felismerték, hogy a 4-es metró építése kritikus fázisba érkezett. Ez a hatalmas beruházás túl van a klasszikus „kihordási időszakon” és a legtöbb jogi és engedélyeztetési procedúrán. Papíron kész a 4-es metró. Kijelölt nyomvonal, eldöntött állomások, bekerülő műtárgyak mind láthatók a tervasztalon. Ezért döntöttek úgy, hogy ebben a fázisban nem közlekedési szakember szükséges első vezetőnek, hanem kifejezetten projektmenedzser. Nem titok, hogy sokan kongatnak vészharangot is: a 4-es metró kizárt, hogy elkészül a megadott határidőre, ha elkészül, nem annyiért, mint tervezték, lesz hozzá uniós pénz, vagy sem. Nagyságrendileg körülbelül húsz szerződött partnerünk van, ezek a szerződések mind tartalmaznak anyagi feltételeket és határidőket. Elképzel-

– Közismert, hogy Magyarországon nem könnyű építkezni. Ha egy garázstetőt változtatni akarok a kertemben, négy szomszéd hozzájárulását kell megszerezni, ami általában nem megy. A 4-es metró építésével kapcsolatban is hír volt, hogy pert nyert az engedélyező hatósággal szemben egy lakóház közössége, azzal az indokkal, hogy az alagút hozzájárulásuk nélkül megy majd a házuk alatt. Hogy lehet így határidőt és költséget betartani?

– Ami a gáncsokozást illeti: Magyarország jogi viszonyait tekintve érdekes hely. Mint azt megtapasztaltuk, bárki magánszemély, vagy intézmény, bármely beruházást, mely a közösség javát szolgálná ugyan, de szerinte vélt vagy valós érdekeit sérti, mind az engedélyezést, mind a megvalósítást jogi eszközökkel, de akár fizikailag akadályozni tudja, és szokta. Ezt a tulajdonságot én nemzeti harakirinek, öngyilkossági hajlamnak nevezem. Optimista típus vagyok: bízom benne, hogy a 4-es metró a kitűzött határidőre elkészül annak ellenére, hogy engedélyeztetési fronton alkalmi perek és akadékoskodók lassíthatják. Azt azért elmondom, hogy miközben meg vagyok arról győződve, hogy az uniós hozzájárulás megérkezik, megismétlem, amit előttem so-

optimizmus mondatja velem, de véleményem szerint időben meglesz a 4-es metró, legalább is rajtam nem fog múlni. Ezen – mai tudásom szerint – még az olyan váratlan akadályok sem változtatnak, mint a minapi kisebb omlás egy mellékalagútban. Az ilyen események természetesen nem szokványosak, de kezelhetők. Ez is a feladat része.

– És a boldog Olti doktor majd üzembe állítja és vezényli Budapest majdani büszkeségét?

– Lehet, hogy meglepetést okozok válasszommal, de a feleletem határozott nem. Én a 4-es metró megépítésére kaptam mandátumot, és magamban eldöntöttem, hogy egy dolgos élet munkájának egy ilyen projekt szerepeltelenség nélkül állítom, megkoronázása. Figyelembe véve a naptárat, melyből kiderül, hogy az új metró mikor kell átadni, ugyanitt kiderül, hogy azzal egy időben én nyugdíj-jogosult leszek, úgy döntöttem, hogy az üzemelő metrónál egy perctet sem kívánok tölteni, azt már végezzék közlekedési szakemberek. Fél életemen át tanítottam különböző egyetemeken. Ha abbahagyom az aktív hivatali munkát, és erőm még engedi, az egyetemi oktatást, továbbra is vállalom.

–SG–

tartalom

Interjú Dr. Olti Ferencel	3	Autómentes nap	12
Bérmegállapodás	4	Interjú Kiesswetter Walterrel	13
Beszélgetés Antal Attilával	5	Utazni jó Gordon Zsuzsával	14
Arccal a turisták felé (is)	6	„Már nem haverom a kalauz”	15
Zöld béka és társai	7	Nato futás, sporthírek	16
Combino, Felhívás	8	Rejtvény, sztoripályázat	17
Sulikezdés BKV módra	9	Hagyó Miklós a világ végén járt	19
A pajzs nyomában	10	A hónap képe	20

BÉRMEGÁLLAPODÁS

a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság munkavállalóinak bérfejlesztéséről

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság vezetése és a Társaságnál képviselttel rendelkező szakszervezetek a társasági munkavállalók 2007. évi bérfejlesztésének mértékéről, elveiről a következőkben állapodnak meg.

1. A 2007. január 25-én kölcsönösen aláírt „Megállapodás”-ban foglalt bérfejlesztésen felül a Társaság további bérfejlesztést biztosít.

2. A bérmegállapodás mértéke, időpontja, hatálya: 2007. szeptember 1-től 6000 Ft/fő/hó, 2008. január 1-től 7100 Ft/fő/hó a törzsbérfejlesztés mértéke. A munkáltató vállalja, hogy a 2008. évi bérfejlesztés mértékét a 2008. évi OÉT (Országos Érdekegyeztető Tanács) bérájanlatának felső szintjére korrigálja. Amennyiben az OÉT 2008. évi bérájanlatát egy értékre teszi meg, akkor felső értéknek az OÉT által ajánlott béremelési mérték 1,12-szeresét tekintti.

A bérfejlesztés alapját a 2007. év végi tervlétszám és a FEOR főcsoportonként, igazgatóságokként kimutatott bértömeg képezi, melyet a felek egyetértésben határoznak meg.

A felek megállapodnak abban, hogy a jelenlegi 5000 Ft/fő/hó étkezési utalványt adóváltozás esetén a 2008. évi adómenetes szintre emelik.

A munkáltató vállalja, hogy a 42.000 Ft/fő év végi étkezési utalványt változatlan feltételekkel biztosítja.

3. A bérfejlesztést differenciáltan hajtjuk végre.

4. A megemelt alapbérrel elszámolt munkabérek első átutalására a 2007. szeptember havi bérekkel a 12.000 Ft/fő egyszeri mozgóbérrel együtt kerül sor.

5. 2007. évben a bérmegállapodás a társaságnál foglalkoztatott valamennyi munkavállalóra kiterjed, kivéve a „FEOR 0” állományú munkavállalókat valamint a 2007. augusztus 1-től megbízott vezetőket.

6. A bérfejlesztésben érintett munkavállalók létszámát az új szervezeti struktúra tervlétszáma képezi.

7. A járművezetők vonatkozásában a béremelés az üzemóra bérszorzó növelésével valósul meg, az alábbiak szerint:

Busz+trolis	Villamos	Metró	FAV	Segédvezet	HÉV
1675	1825	3015	2105	1508	1731

Megjegyzés: A vaskerekes ágazatoknál a munkaóra-üzemóra arány folyamatosan változik. Ezzel a bérszorzókat havonta korrigáljuk.

Egyéb fizikai törzssórábér növekmény: 35 Ft/óra

Szellemiek növekménye: 6000 Ft/hó

A trolibusz járművezetőknél ez két lépésben valósul meg.

8. A távolléti díj 2007. szeptemberétől további 3%-kal emelkedik.

9. A bérfejlesztés során biztosítani kell a tartósan távollevő munkavállalók (GYES-en, GYED-en lévők) átlagos mértékű eszmei bérfejlesztését.

10. A társasági bérmegállapodás helyi szintű igazgatósági alkalmazása az érintett képviselttel rendelkező szakszervezetek egyetértésével és a hatáskörök figyelembevételével történik, az egyedi differenciálás lehetősége mellett. A helyi megállapodásokat a

Vezérigazgató jóváhagyása után lehet végrehajtani. E tekintetben más központi intézkedésre nem kerül sor.

11. Jelen megállapodásnak mellékletét képezik a Kollektív Szerződés 522. pontjának módosításáról aláírtak. Eszerint:

A tömegközlekedési járművezető részére a munkáltató a Munka Törvénykönyvében szabályozott számú egybefüggő 20 perces munkaközi szüneten túlmenően egy további 20 perces munkaközi szünetet biztosít. A munkaidő hosszától függően előírt, egy, két vagy három darab 20 perces munkaközi szünet az alábbi formák szerint összevontan, illetve eltérő ütemezésben is kiadható:

- 6 óránál nem hosszabb startoknál az 1x20 perc kiadható két 10 perces munkaközi szünet formájában.

- 6 óránál hosszabb, de 9 óránál nem hosszabb startoknál a 2x20 perc kiadható összevontan (40 perc), illetve két vagy három részletben úgy, hogy összegük 40 perc, amelyből az egyik legalább 20 perc, a másik (többi) legalább 10 perc

- 9 óránál hosszabb startoknál a 3x20 perc kiadható összevontan (60 perc), illetve két, három vagy négy részletben úgy, hogy összegük 60 perc, melyből mindegyik szünet legalább 10 perc, továbbá kettő legalább 20 perc, vagy pedig egy legalább 40 perc.

Osztott munkaidő esetén összesen egy 20 perces munkaközi szünetet kell kiadni, továbbá osztott munkaidő esetén legfeljebb 5 óra folyamatos munkavégzés lehet, egybefüggő 20 perces szünet nélkül.

A 20 perc munkaközi szüneteket úgy kell kiadni, hogy az első a munkakezdést követő első óra után kezdődjön, az utolsó pedig legkésőbb a munkavégzést megelőző egy órával befejeződjön. Amennyiben 2x20 perc vagy 3x20 perc munkaközi szünet összevontan kerül kiadásra, akkor az összevont szünet kezdete nem lehet két óránál közelebb a munkakezdéshez, vége pedig két óránál közelebb a munkavégzéshez.

A munkaközi szüneteknek, a végállomási tartózkodási időket is teljes körűen beleértve, vonalanként – az osztott munkaidős startokat nem beszámítva – el kell érnie bármely napon belül a 15%-os átlagos értéket. A startoknak – az osztott munkaidősöket kivéve – egyedileg is tartalmazniuk kell legalább 13% munkaközi szünetet.

A munkaközi szüneteket a munkáltató a menetrendek kialakításával biztosítja.

A munkaközi szünetek módosításait és az egyéb okból átdolgozásra kerülő menetrendeket az illetékes szakszervezetek egyetértésével adja ki a munkáltató.

A megállapodást kézzel írtan aláírta:

A munkáltató részéről: *Antal Attila*, vezérigazgató

A munkáltatói érdekképviselők nevében:

Földényi György, a Városi Tömegközlekedési Dolgozók Szakszervezeti Szövetség képviselője

Schumacher Ferenc, a Tömegközlekedési Dolgozók Független Szakszervezetének elnöke

Gelencsér László, a BKV Liga-Munkástanács Szövetség elnöke

Jáger István, a Fővárosi Közlekedési Dolgozók Demokratikus Szakszervezetének elnöke

Budapest, 2007. szeptember 2.

– Vezérigazgató úr, érez-e megkönnyebbülést a harcos és eredményes tárgyalások után?

– Nézze, vezetőtársaim és magam tizennégyezer ember megélhetéséért vagyunk felelősek, azaz ha a hozzátartozókat is számítom, egy kisebb városnyi ember egzisztenciájáért felelünk. Éppen ezért, miközben elismerem, hogy vezetőként és emberként is nagy kő esett le a szívemről azon a maratoni vasárnap éjszakán, elmondhatom, hogy itt nincsenek győztesek és legyőzöttek, hanem tárgyalókész és nagy kompromisszumkészségről bizonyítást tett tárgyalófelek, akik belátták, hogy megegyezés nélkül nincs jövő. Azt már felesleges is mondanom, hogy egy ekkora közlekedési vállalat vezérigazgatójának nem sztrájkfenyegetéssel nyomatékostított tárgyalásokon kell tréningeznie, hanem vezetnie a nagyvállalatot.

– Miközben mindnyájan elfelejtetni szeretnénk a konfliktusteli időket, olvasóink számára talán nem felesleges feleleveníteni, hogyan is kezdődött az egész.

– Nem hangulatjavítás céljából mondom, de egyszerű naptári tény, hogy a 2007-es esztendő, a BKV dolgozói 15000 forintos béremeléssel kezdtek. Nem dicsérni akarom magunkat, de kérdezem önt, hány olyan magyarországi részvénytársaságot tud felsorolni, ahol a dolgozók annyi béren kívüli juttatást kapnak, mint nálunk: étkezési utalvány, önkéntes nyugdíj- és egészségpénztári három százalék, bankszámla költségtérítés, lakásépítési támogatás, utazási igazolvány a munkavállalók és családtagjaik számára. Ha ezt forintosítja valaki, bizony féltékenységre adhat okot bármely iparágban dolgozó számára. Úgy tűnik, a szakszervezetek ezt mégis kevésnek tartották. Én még meg sem melegedtem a vezérigazgatói székből, amikor eljutottak hozzám hírek, hogy a dolgozók egy része és a szakszervezetek elégedetlenek a társaság bérigazgatásával. Nem mentegetni akarom az akkor adott válaszunkat, de már szinte unom ismételni, hogy mind a dolgozók, mind a szakszervezetek előtt köztudott, a cég 74 milliárdos adósságot halmozott fel – most nem részletezem, milyen személyi és történelmi okokból. Az üzleti tervünk szigorú betartása mellett arra kell koncentrálnunk, hogy ez tovább ne növekedjen. De nem untatom az olvasókat ismert statisztikával, inkább egy kis harci történelem. Idén július 2-án ültünk tárgyalóasztalhoz először, majd augusztus 17-én az illetékes szakszervezeti vezetők az eddig kifizetett 15000 forinton felül átlagosan fejenként kb. 12000 forint bérfejlesztést kértek. Ezt nyomatékostandó, bejelentették, amennyiben nem teszünk eleget kérésüknek, sztrájkot hirdetnek. Az mindenki előtt köztudott, hogy a kétféle város közlekedésének ezen a napon történő megbénítása mit jelentett volna. Az egyeztetések innentől kezdve rendsze-

HÁBORÚ ÉS BÉKE

Beszélgetés Antal Attila vezérigazgatóval



resen folytatódtak, de úgy látszott, hogy az álláspontok nem közelednek, csak a szeptember 4-dike. Azt is javasoltuk a szakszervezeti vezetőknek, keressünk együtt forrásokat, amelyekből lehetőség nyílna esetleges nem bérjellegű juttatások emelésére. Ezidőtájt szembesültünk azzal a mellbevágó kijelentéssel, hogy egyes szakszervezeti vezetők úgy képzelik el a sztrájkot, hogy azon a napon a szolgáltatás mértéke 0% legyen. Ebből természetesen a városért felelősséget érző közlekedési vezető sem törvényi, sem lelkiismereti okból nem mehet bele. Ekkor „muszáj-Herkulesként” vészmegoldáshoz fordultunk: felhívást tettünk közzé, melyben meghirdettük, hogy a cég nyugdíjait, valamint külső munkavállalók is jelentkezhetnek, hogy az esetleges sztrájk napján valódi elégséges szolgáltatást tudjunk nyújtani.

– Úgy tudom, hogy ez volt az a pont, ami egyes szakszervezeti vezetőknel kiverte a biztosítékot.

– Valóban, innentől kezdve minden voltam, csak elfogadható tárgyalópartner nem. Sztrájk törvénnyel, törvénysértéssel és erkölcs-telen üzletpolitikával vádoltak mindenhol, ahol csak szóhoz jutottak. Márpedig ön is tudja, hogy ezekben a napokban mindennap címlapon szerepelt a BKV. Sürgősen utánanéztem jogászokkal, akik megállapították, hogy Magyarországon nincs olyan jogi fogalom, hogy sztrájk törés, illetve a sztrájk törvény nem tiltja a külső munkaerő toborzását. Azt azonban le kell vonnunk tanulságként, hogy a sztrájk törvény mai formájában alkalmatlan arra, hogy kielégítő jogi hátteret adjon az ilyen jellegű konfliktusok kezelésére.

– Mondjuk el az örömteli végkifejletet is, hisz tudjuk, hogy azon a bizonyos vasárnap éjjelen megállapodás született.

– Igen, én végig bíztam a józan ész győzelmében, és közben, miközben mi küzdöttünk a páston, mind az én munkatársaim, mind a szakszervezetiek „ipari háttére” veszett tempóban kereste a megoldást, amivel meg lehet előzni a sztrájkot. Ezek szerint, mint köztudott, 2007. szeptember 1-től 6000 forintot, plusz 12000 forint/fő egyszeri jutalmat, 2008. január 1-től pedig további 7100 forint bérnövekményt ajánlottunk fel. Ehhez természetesen bele kellett nyúlítani a dolgozók munkabeosztási rendjébe, racionalizálni kellett az állásidőket, de úgy érzem, ezzel mi elmentünk a falig. A 15 % pihenőidő törvényi előírásait ez esetben is maradéktalanul betartjuk.

– Nem titok, hogy a megállapodással nem volt mindenki elégedett, és ennek egyes szakszervezeti vezetők a lemondásukkal adtak hangot.

– Tudom, hogy ez történt. Vezetői és munkavállalói fele-

lősségem tudatában kijelenthetem, hogy a világon olyan kompromisszum nincs munkavállaló és munkaadó között, amivel mindenki maradéktalanul elégedett. Ha valaki úgy érzi, hogy ez személyes kudarc, vagy számára az új helyzet vállalhatatlan, és félreáll, az szíve joga. Arra azonban nincs jogosítványa, hogy személyes ambícióit a munkabéke megbontására használja. Nem rágalmazhatja a céget és azok vezetőit vált személyes sérelmeivel, közben minden lehetőséget kihasznál egyéni érdekeiben.

– Vezérigazgató úr, végül tud-e mondani valami biztatót a Zrt. dolgozóinak a jövőről?

– Szerkesztő úr, amikor ön és csapata átvette a Mozgásban magazin szerkesztését, írt az első lapszámba egy beköszöntőt. Máig emlékszem egy mondatára: egy okos ember egyszer azt mondta, hogy a világban csak egyetlen állandó van: a változás. Nos, ez igaz ránk is. Amikor elmondhatom, hogy a vállalat dolgozói nyugodtak lehetnek, mert nem óhajtnak alóluk kiprivatizálni a Zrt. egyetlen tulajdonát sem, hozzá kell tegyem, hogy a vállalatmonstrum átszervezése korántsem fejeződött be. Ha örömmel elfogadták azt, hogy belső átszervezéssel pénzforrást találtunk béremelésre, majd azt is tudomásul kell venni, ha hozzáértő belső szakemberek találnak a cégen belül racionalizálható pontokat. Minden esetben gondosan mérlegelve csak a szükséges számban és munkakörben válunk meg emberektől. Most számomra a legszebb szó a munkabéke, és miközben jó és biztos munkát kívánok valamennyi munkatársunknak, ezután magam is szeretnék valódi feladattal, az operatív vezetéssel foglalkozni.

–spánn–

ARCCAL A TURISTÁK FELÉ (IS)

ELSŐ ÁLLOMÁS – Szeptember 13-án délelőtt 11 óra tájban a 4-es metró egyik alagútűró szerkezete áttörte a Tétényi útnál 14 méter mélyen kialakítandó metróállomás betonfalát. Demszky Gábor a helyszínen rögtönzött tájékoztatójában érdekességként elmondta, hogy nem a Kelenföldi pályaudvartól április elején elsőként indult fűrészerkezet, hanem a 733 méter alagút fűrése után – a két héttel később indult déli alagútépítő szerkezet marótárcsája érte el elsőként a leendő állomást – képriportunk a 10-11. oldalra.



UTASBARÁT INTÉZKEDÉSEK bevezetését tervezi a BKV. Az európai viszonylatban is kiemelkedő vonalhálózatának módosítására, forgalmi teljesítményének felülvizsgálatára készül a cég, mivel a külföldi trendeknek megfelelően Budapesten is folyamatosan csökken a közösségi közlekedést igénybe vevők száma. Az éves teljesítmény-előírást minden évben a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott Paraméterkönyvben rögzítik, így minden módosításról szintén csak a Főváros dönthet. A járatok kihasználtságának folyamatos felülvizsgálata mellett kapacitásbővítésre, átcsoportosításra, járat-összerűsítésre jövő év tavaszától lehet majd számítani. A fejlesztések által jelentkező új igényeknek is meg kell felelni – mondta el szeptember 19-én sajtótájékoztatón Regőczi Miklós vezérigazgató-helyettes, – illetve a cég vezetése fontosnak tartja, hogy a kerületi önkormányzatokon keresztül a lakosság javaslatait és igényeit is figyelembe vegyék a hálózat átalakításakor.



LEMONDOTT POSZTJÁRÓL Nemes Gábor, a Városi Tömegközlekedési Dolgozók Szakszervezeti Szövetségének (VTDSZSZ) alelnöke, és Bartha Pál, a Tömegközlekedési Dolgozók Független Szakszervezeti Szövetségének (TDFSZSZ) elnökhelyettese.



NYÍLT NAP lesz október 13-án a Hungária kocsisíznben. Ez az első rendezvénye annak sorozatnak, amely bepillantást enged a főváros közlekedésének kulisszái mögé. Lesz játszótér a gyerekeknek, lacikonyha az éheseknek. A fellépők közt olyan neves művészeket köszönhetünk, mint Szulák Andrea, Gerendás Péter, Ungár Anikó és Varga István, valamint koncertezik a Bohém Ragtime Band és a Budapest Ragtime Band. Az esemény házigazdája Hajós András. Részletes program a 20. oldalon.

A BKV klemelt figyelmet fordít a Budapestre látogató turisták kényelmes és gyors utaztatására. Ennek érdekében sok változás következett be a nyári hónapokban és ezek kézzelfogható eredményt is hoztak a közösségi közlekedésben. Szükség volt erre, hiszen csak a két nagy augusztusi esemény, a Sziget fesztivál és a Forma 1-es futam több-százezer külföldit vonzott Budapestre.

Centrum busz (Ferihegy - Deák tér)

A „Centrum busz” újraindítása a Ferihegyi repülőtér és a Deák tér között egy hiánypótló megoldás lehetne, amely a külföldi turistákon kívül belföldi igényt is kielégíthet. Július 16-án volt ünnepélyes átadása a Ferihegy I. terminálon létesített MÁV megállóknak és felüljárónak. Ettől kezdve a repülőtérre érkezők vagy az oda utazók a taxikon kívül igénybe vehetik az itt megálló vonatokat is. A „Centrum busz” újraindítása még inkább megkönnyítené a városközpont és a repülőtér közötti közlekedést, egy újabb alternatívát kínálva az utazók számára. Indulását jövő tavaszra tervezzük.

„Hop-on Hop-off” városnéző buszok

Hop-on Hop-off Városnéző buszok Európa nagyvárosaiban már elterjedt turisztikai megoldást képviselnek, és közkedveltek a turisták körében. Ez a megoldás a megszokott városnézést egy pluszszolgáltatással teszi színesebbé. A túra folyamán, ahol több időt szeretne eltölteni a látogató, leszállhat, és a következő járatral folytathatja tovább a városnézést. Ezek útvonaláról és a járatok gyakoriságáról a szállodákban, repülőtéren, pályaudvarokon szórólapok terjesztésével lehet információval ellátni a turistákat.

Városnéző hajók Indítása

Kora tavasztól késő őszig, vagyis az idegenforgalom csúcsidejében, kihagyhatatlan élményt jelentenek a városnézésre is alkalmas sétahajók, akár csoportosan, akár egyénileg. A világörökség részét képező budai oldal megtekintése a Dunáról a legszebb. A hajók jobb kihasználása érdekében, csoportok egyedi igényeit figyelembe vevő programokkal lehetne színesíteni a túrát (pl. borkóstolás, a borok megvásárlási lehetősége, folklór rendezvények, stb).

Forma 1 és a BKV

Hosszú távú, legalább 5 évre szóló szándéknyilatkozatot, és az idei Forma 1 Magyar Nagydíj idejére szóló együttműködési megállapodást írt alá a Hungaroring Sport Zrt. és a BKV Zrt. Ennek értelmében a BKV jármű-

veivel közlekedhettek a magyarországi autósport-verseny látogatói a főváros és a magyarországi versenypálya között. A járműveket a Forma 1 versenyre érvényes belépővel rendelkezők ingyen vehették igénybe.

Mi változott augusztus 21. után?

A Szabadság híd lezárása miatt a Kiskörúton ideiglenesen szüneteltetni kell a 47-es és 49-es villamosok közlekedését. Ebben a kényszerhelyzetben a BKV Zrt. az utazási körülmények javítása érdekében jelentős változásokat tervez a megmaradó budai villamoshálózaton.

A budai villamos-hálózat két hosszú, több csomóponton áthaladó gerincvonalra épül. A 18-as villamos Hűvösvölgy és Savoya park között meghosszabbított útvonalon közlekedik, és az 56-os villamos vonala is meghosszabbodott: Hűvösvölgy és Budafok, Városház tér között szállítja az utasokat. A két vonal egyrészt átvette a 47-es villamos dél-budai funkcióját, másrészt együtt adják a hűvösvölgyi vonal kiszolgálását is. Mind a két új hűvösvölgyi viszonylat Tátra szerelvényekkel közlekedik, ezért a 28-as villamoson típuscsere történt, ipari csuklósok járnak. Az 59-es villamos Szent János Kórházig való meghosszabbításával a hűvösvölgyi vonal belső szakaszán, a Városmajorban segítjük a két gerincvonal forgalmát.

A Szabadság híd lezárásának ideje alatt a 47-es és a 49-es villamos nem jár.

Új villamos is indult a Fehérvári úti utasok kényelmesebb elszállítása érdekében: Batthyány tér és Forgalmi utca között 41A jelzéssel munkanapokon a reggeli és a délutáni csúcsidekban.

Jelentős az utas-átáramlás a nagykörúti villamosok irányába, emiatt a 4-es és a 6-os villamosokat sűrítjük: szeptembertől a nagykörúton a reggeli és a délutáni csúcsidekban 19-19 db szerelvény közlekedik.

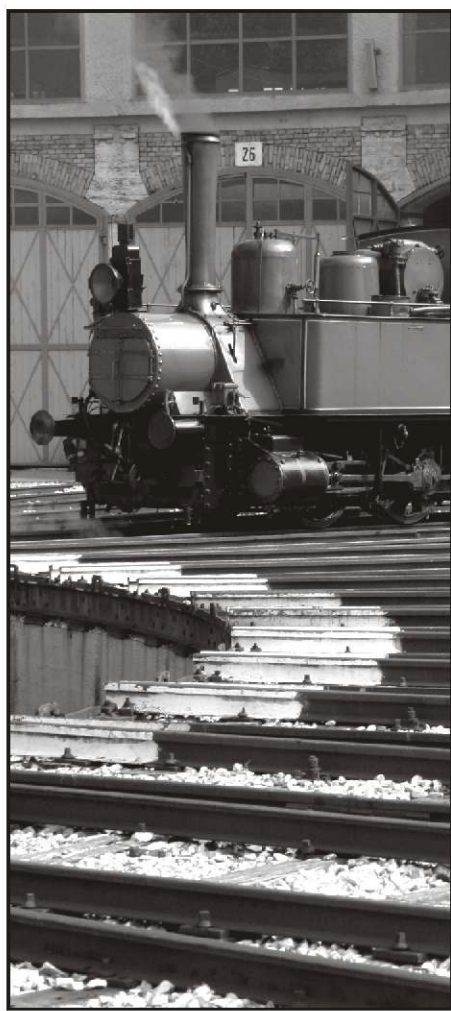
A 47-es és a 49-es villamosok pesti szakaszának kiszolgálására két pótló járatot közlekedtetünk:

- 149V jelzéssel a Deák Ferenc tér – Kosztolányi Dezső tér között körforgalomban, Buda felé a Petőfi hídon, Pest irányában az Erzsébet hídon keresztül;

- 47-49V jelzéssel a Deák Ferenc tér – Etele tér között, mind a két irányban az Erzsébet hídon át.

233E jelzéssel új járatot indítottunk a Camponától (Rózsakert utcai lakóteleptől) a Kazinczy utcáig. A viszonylat a jelenlegi Tétény-busz meghosszabbításából, annak járműparkjának felhasználásával jött létre. Az új gyorsjárat a 3GY autóbusszal összehangolt menetrend szerint közlekedik.

A 103-as autóbusz jelenlegi sűrítését a Szabadság híd lezárása alatt is fenntartjuk.



ZÖLD BÉKA ÉS TÁRSAI

A 27-es pályaszámú muzeális BKV kismozdony zsinórban harmadszor nyerte el a Közép-európai Mozdony Grand Prix kupáját. A vasútbarátok közt, színe és tulajdonosa alapján csak Zöld Békának becézett Járgányt a MÁV nosztalgia munkatársal vezették győzelemre a Füstiben, azaz a Vasúttörténeti Parkban rendezett versenyen. Ugyanez a mozdony dombóvári személyezettel a harmadik helyezést szerezte meg.

A hosszúnévű (Európai Királyi Vonatok Találkozója, VII. Közép-Európai Mozdony Grand Prix és III. Nemzetközi Étkezőkocsi Találkozó) rendezvény az első nevezetes gőzmozdony üzembe helyezésének (1829. szeptember 15.) állít emléket. Stephenson Rocket-je a versenyen nem indult ugyan, de „leszármazottai” nagy füst- és gőzpamacsokat eregetve elevenítették fel a gőzhajtás régi dicsőségét. Mint az esemény elnevezéséből is látszik, a gőzmozdonyversenyt kiegészítették a gasztronómiailag is élvezhető Nemzetközi Étkezőkocsi Találkozóval, illetve az európai királyi vonatok is a Füstiben adtak egymásnak találkát. Ez utóbbin Horthy Miklós és Kádár János híres szerelvényére éppúgy fel lehetett kapaszkodni, mint a cseh Masarykéra vagy a jugoszláv Titóéra. A kötőpályás járműveken kívül még egy ráadás látványosság adott okot a száj tátásra: Horthy grandiózus Maybach Zeppelin márkájú autója.

A hagyományos mozdonyverseny izgalmasnak ígérkezett, hiszen 10 ország (Ausz-

ria, Csehország, Szlovákia, Románia, Horvátország, Szerbia, Lengyelország, Anglia, Írország és Magyarország) legnagyobb rutinnal rendelkező gőzmozdonyvezetői versengtek a nagydíjért. A győzelemhez a gyorsaság bár elengedhetetlennek bizonyult, mégsem volt elegendő, mivel az angol posta, a sörmenet, a bekötött szemel, és a kisasszonyok kiszabadítása elnevezésű, nagyrészt vadnyugati ihletésű versenyszámokban az ügyességre és az olajozott teammunkára is feleltébb szükség volt. Sőt, a mozdonyok „száz méteres síkfutásában” is ugyanúgy számított a pontos fékezés, mint maga a sebesség.

A 27-es MÁV-os legénysége kitűnően teljesítette a feladatokat, olyannyira, hogy mikor a bekötött szemű mozdonyvezető, csak a fűtő információira támaszkodva kevesebb, mint fél centiméterre állt meg a kitűzött ponttól, a közönség soraiból feltört az elismerő ováció. Végig vezettek, egyedül az angol mozdony volt velük partiban, de végül öt pontot arra is ráverték. Az eredményhirdetés a Forma-1-es

versenyeken megszokott pezsgőlocsolással zárult.

– A csapat tagjai fiatalok, akik már a dízel és a villanyvonatokra vizsgáltak, a gőzös vezetését lelkesedésből tanulták meg – mondta később *Garda Béla*, a nyertes csapat kapitánya – Ehhez bizony megszállottság kell, de megéri, mert meghálálja, ugyanis minden mozdony, még az azonos típusúak is különböznek egymástól, úgy is mondhatnánk, hogy saját személyiségük, lelkük van.

A megszállott masinistákon kívül a versenyre rengeteg gyerek is kíváncsi volt, akik lelkesen azonosították a fellépő mozdonyokat a *Thomas, a gőzmozdony* mesesorozat hőseivel. Így lett egy monumentális 424-esből Gordon, és így kapta a valóban kissé feminim kinézetű 27-es az Emily nevet. Aztán a verseny alatt a fiúk inkább „hajrá Gordon” míg a lányok természetesen „hajrá Emily” kiáltásokkal buzdították kedvencüket.

Hívjuk akár 27-esnek, akár Zöld Békának, akár Emily-nek, a sikert sikerre halmozó kismozdonyal érdemes közelebről is megismerkedni. A vágány járgány 1902-ben készült a Magyar Királyi Államvasutak Gépgyárában az akkori helyi érdekű vasutakat üzemeltető BHÉV részére. Két évtized szolgálat után került vidékre, hogy hosszú pihenő után a BKV 1997-ben visszavásárolja, és korhűen felújítsa. A mozdony versenyen kívül vállaltunk szentendrei múzeumának gyűjteményében látható szezonzárásig, október 31-ig.

–kb–

- Legyen szíves kinyitni azt az ablakot!
- Kicsoda?
- Hát maga.
- Milyen ablakot?
- Hát azt ott!
- Ezt?
- Azt!
- Hogy a pofámba jöjjön a huzat?
- Hogy ne dögöljünk meg a melegtől.
- Én meg fázzak meg a huzattól
- Olyan kicsi az az ablak...
- Hát ez az! Miért ilyen kicsi az ablak!

Direkte kicsit csináltak, hogy megfulladjon a prolinép.

- Miért, maga egy proli?

- Nem, de maga az!

Azért kicsi az ablak, hogy ha kell, akkor mégiscsak be lehessen tenni a légkondit.

- Hát ez az! Hogy gyárilag úgy tervezték, hogy lesz benne klíma. Csak ezek nem kértek belőle.

- Nyissa már ki! Legalább ötven fok van itt.

- Hát miért nem szereltek be klímát ezek?!

- Van, aki a klímát nem bírja! Én például utálok a klímát! Allergiás leszek tőle, könnyezem, orromon, számon folyik minden... és attól is meg lehet fázni.

- Meg a huzattól is.

- Bejön a negyven fokból ide, a húszra, bejön agyonra izzadva, és már kész is a baj.
- Ma már mindenhol van klíma.

- Régen meg nem volt sehose. Mégsem pusztultak el az emberek, ha villamosra szálltak.

- Régen nem volt globális a fölmelegedés. Régen nem volt villamos se. Utazzon lovon, maga marha! Azon jó huzat van.

- Nyáron meleg van, télen hideg. Ez van. Nyáron izzad az ember, télen fázik. Ilyen az élet! A rohadt életbe! Nyissa már ki azt az ablakot!

- Gondolták, a pesti prolinak jó lesz így is. Ők úgy se utaznak villamoson. Húsz éve nem ült egyik se villamoson!

- Ha lenne klíma, akkor is lenne valaki, aki az ablakot kinyitja. Akkor már a légkondi nem hatásos, erre kinyitja az ablakot a többi is. Az emberek hülyék, nem kell nekik klíma, mert úgysem képesek használni. Követelik a légkondit, de használni nem tudják. Csupa hülye fideszes...

Bächer Iván

COMBINO

- De a komcsiknak mind van klímája... maguknak csinálnak... Azért nincsen itt klíma, mert ellopták a pénzt. Abból csináltak klímát maguknak...

- Maga tisztára idióta! Nyissa már ki!

- Maga az idióta! Miért nem nyitja ki maga, ha annyira ki akarja nyitni?

- Mert nem tudok odaférni...

- Hát persze! Mert ezt is úgy csinálták meg ezek, hogy ha egy ember áll itt, akkor már egy másik ne tudjon mellette elmenni! Úgy van megépítve ez a vacak! Nem fér el benne az ember. Akkor, mint egy dinoszaurusz, mégse fér el benne az ember.

- Miért nem fér el? Itt van benne maga is. El van férve. Úgy néz ki, mint egy ember. Igaz, hogy olyan kövér, mint egy disznó. Mégis el van férve. Na nyissa már ki!

- Mi van?

- Mi van? Süket is?

- Nem vagyok süket, de ez a vacak olyan zajos, hogy semmit se hallok.

- Ez zajos? Hát akkor milyen volt a régi villamos? Maga tényleg megőrült. Magának semmi se jó. Maga nem is érdemel semmit. Itt van ez a csendes villamos, gyors, szép, siklik, nincsen lépcső se rajta, maga pedig szapulja, mert azt kapta utasításba maga... maga... maga... Nyissa ki!

- Nem nyitom!

- Nyissa ki, mert nem állok jól magamért!

- Ne álljon! Hülye!

- Barom!

- Mocskos komcsi!

- Rohadt fasiszta!

- Gyurcsány takarodj!

- Nácik haza!

- Azért az nem lehet véletlen, hogy ötezer éve mindig a zsidókkal van a baj!

- Na most elég volt. Kedves

hölgyem! Kedves uram. Most ezt azonnal abbahagyják! Hagyják ezt abba azonnal!

Nézze uram, ott egy lehúzott ablak a kocsi elején. Menjen oda, és folytassa útját. Maga meg hölgyem maradjon szépen itt hátul, a jó melegben, és szálljon le, mikor úti céljához ért. Miért üvöltöznék itt? Elég hosszú ez a villamos. Elférünk rajta valamennyien. Maga menjen szépen oda előre, maga meg maradjon itt hátul, és felejtse el egymást!

- Elfeledkezni? Róla?
- Igen.

- Hallja ezt Lajos?
- Hallom.

- Asszonyom, maga megőrült! Hát hogy feledkezzek el én őróla? Hát ő a férjem. Negyvenkilencedik éve... Hoppá, ez már a Baross utca! Hé! Hé! Hé Lajos! Jöjjön, maga vén majom! Jöjjön! Megmelegítjük a tegnapi lecsót...

„KERESSÜK A BKV LEGJOBB FELSZÍNI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI JÁRMŰVEZETŐJÉT!”

Az immár 15. alkalommal meghirdetett vetélkedő célja, hogy autóbusz-, villamos- és trolibuszvezetőink kötetlen, játékos formában elevenítsék fel tudásukat, jussanak új ismeretekhez, ezzel is elősegítve részvénytársaságunk, s ezen keresztül Budapest baleseti helyzetének javulását.

A vetélkedőt háromfordulósra tervezzük. Az első forduló kérdéseit az idei év utolsó negyedében jelentjük meg a Mozgásban magazin mellékleteként, melyet valamennyi telephelyre eljuttatjuk. A második fordulót a 2008. év első negyedében rendezzük az ágazatok keretein belül, ahonnan a legjobbba jutnak a társasági döntőbe.

A vetélkedőt autóbusz, villamos és trolibusz járművezetői kategóriákban hirdetjük meg.

Hasonlóan az előző évekhez, az első fordulón valamennyi járművezetőnk részt vehet az adott kategóriában.

Az első fordulóban azonban csak az juthat tovább, aki az alábbi feltételeknek megfelel:

- a három kategória valamelyikében érvényes vezetői engedéllyel rendelkezik,
- legalább 2007. január 1. óta részvénytársaságunknál főállású felszíni közösségi közlekedési járművezetőként dolgozik,
- 2007. január 1. óta sajtóhibás balesetet nem okozott,
- 2007. január 1. óta jogos utaspanasz nem érkezett munkájával kapcsolatban,
- 2007. január 1. után a forgalombiztonsági ellenőrzések munkája során hiányosságot nem állapítottak meg.

Akinél a verseny időtartama alatt az alábbi feltételek nem teljesülnek (pl. 2008. márciu-

sában jogos utaspanasz), az a további versengésből kiesik. Ezek a korlátok biztosítják, hogy ne fordulhasson elő olyan eset, hogy például egy személyi sérüléssel járó baleset okozója legyen a „legjobb”.

A versenydíjazása:

Az első fordulóban, a Mozgásban magazin mellékletében megjelent kérdésekre adott válaszok beküldői között, az eredménytől függetlenül vásárlási utalványokat sorsolunk ki. A döntő legeredményesebb versenyzői ágazatonként 180.000, 160.000 és 140.000 Ft értékű díjakat vehetnek át. Az előző évek hagyományaihoz híven 2008-ban is a versenysorozat legjobbjai képviselik társaságunkat az országos versenyen.

Eredményes, jó játékot kíván:

a Forgalombiztonsági Osztály

SULIKEZDÉS

BKV módra



Hagyó Miklós és Antal Attila



Zöld fagyli



Puskás Peti



No Thanx



A korán beköszöntött őszi szerencsére megkegyelmezett a diákoknak, és ragyogó napsütés fogadta őket szeptember 8-án, a Széchenyi-fürdőnél, a BKV Zrt. és a DBR Metró Projekt Igazgatóság közös rendezvényén, ahol *Lola*, *Puskás Peti* és a "tiszteletbeli" BKV-s kollégának számító *No Thanx* együttes lépett fel. A tinik között nagy népszerűségnek örvendő előadók nem okoztak csalódást a nap végére összegyűlt több száz fős közönségnek. A nézők ráadásul lelkesen töltögették azt a kérdőívet, amit munkatársaink a tanév első napjától, reggelenként osztogattak. Az sem maradt le a nyereményről aki esetleg gyalog, vagy valami BKV-n kívül megoldással jár iskolába, mivel a közösségi közlekedés és a négyes metrórt firtató kérdésekhez a helyszínen is hozzá lehetett jutni. A koncertek után a helyes megfejtők közül *Kiricsi Karola*, társaságunk szövívője és *Hagyó Miklós* főpolgármester-helyettes BKV-s ajándéktárgyakat sorsolt ki.



Hagyó Miklós és Kiricsi Karola ajándékot sorsol



Az Etele téri „bejárat”.
Mindkét alagútban folyamatosan dolgoznak.



A vagon hat túbbinget szállíthat. A elemek három tonnánál is nagyobb súlyúak, és harminc centiméter vastagok. Egy ún. alagútgyűrűhöz hat túbbingre van szükség, ami másfél méteres „távolságot” jelent odalent.



A szerelvény nem érkezik vissza üresen, hiszen a pajzs által fejtett földet szállítja kifelé. Egy kocsi 25 tonnányi földet bír el. Odakint daru segítségével emelik fel a „csillót”, s több méter magasan, a felszínen ürítik ki.



Emberi erőre állg van szükség, szinte minden műveletet gépesítettek.



A PAJZS NYOMÁBAN

A 4-es metró építésének Etele tér és Tétényi út közötti szakaszán jártunk, hogy megtekintsük, hogyan épül az alagút a pajzs nyomában. Megtudtuk, az építők naponta akár húsz métert is haladhatnak előre, vagyis több mint háromszor annyit, mint a 3-as metró építésének idején. Mindez elsősorban annak köszönhető, hogy a tübbinglek, vagyis az alagutat „bélelő” vasbeton elemek elhelyezése ma már szinte teljesen automatikus.

A 4-es metró pajzsa szeptember 14-én, 10.45-kor áttörte a Tétényi úti állomás betonfalát, így a 733 méter hosszú alagúton keresztül már a föld alatt is megközelíthető a Tétényi út az Etele térről. A gép a tervek szerint két hétig marad a helyszínen, ez idő alatt elvégzik a karbantartást és átvontatják a gépláncot az állomáson, hogy folytathassa útját a Bocskai úti megálló felé.

MEGÁLLÓRÓL MEGÁLLÓRA

Immár hagyomány, hogy szeptember közepén, Budapesten is megrendezik a Mobilitási Hetet a „környezetbarátság” jegyében. Az eseménysorozat „csúcsrendezvényének” idén is a szeptember 22-i Autómentes Nap számított, melyen társaságunk, az egy napra sétálóutcává változott Andrassy út Kodály körönd és Rózsa utca közti szakaszán egy ún. Közlekedésbiztonsági utcát alakított ki. A programokat stílszerűen egy-egy megállóhely jelezte, összesen hét állomást érintve – Teszteld magad, Biztonság, Kézműves, Mesekuckó, Falmászás, Élő csocsó – lehetett a színpadhoz eljutni, ahol a produkciók között kicsik és nagyok is találhattak kedvükre valót, a bábszínháztól a jazz-muzsikáig.



Falmászás: Kipaszzkodj a fellegekbe

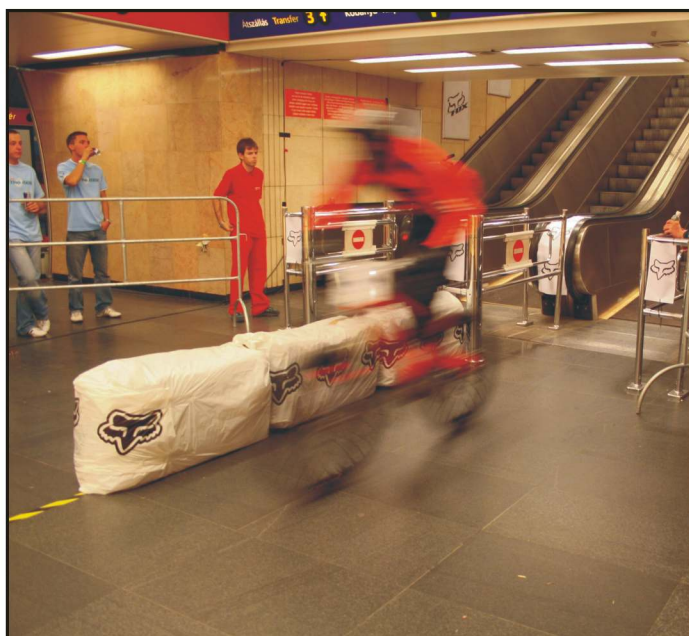


Oázis: Gyepszőnyeg az Andrassy úton

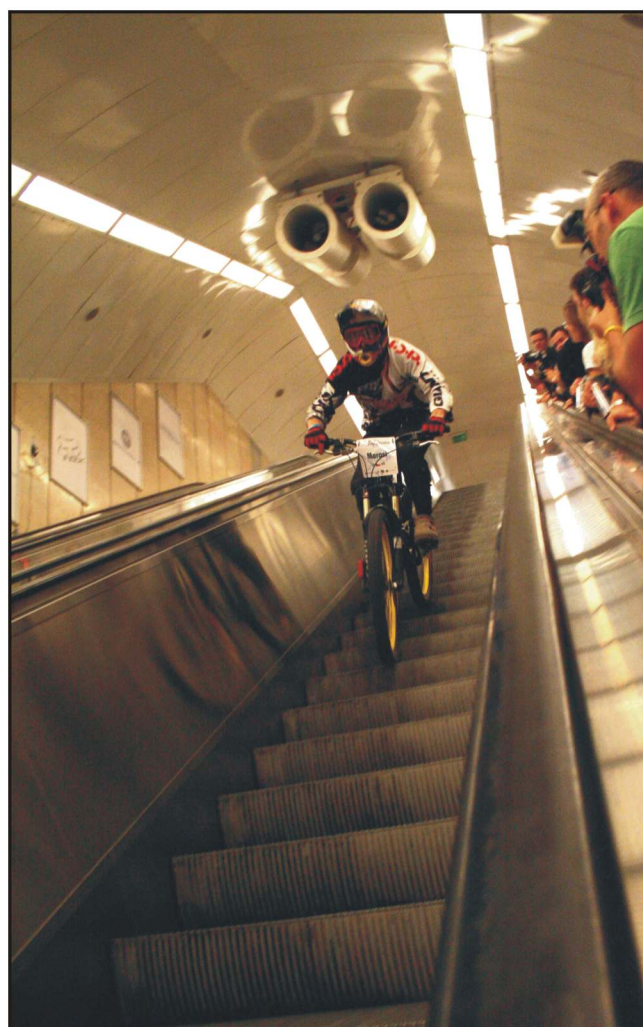


Az eseményt Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes is meglátogatta. Stílszerűen kerékpárral érkezett, de a tesztvezetés keretében kipróbálta magát egy Ikarus 260-as volánjánál is.

METRORIDE



Miután az utolsó metró is elment, extrém terepbicikli pályává alakult a Deák téri állomás, a Mobilitási Hét és az Autómentes Nap megkoronázásaképpen. A terebringások a mozgólépcsőn száguldottak alá először a hármasként, majd egy metrószerelvényen, a folyosón és egy újabb mozgólépcsőn keresztül le, egészen a kettesként kitérőig céljig. A hatezer eurós összdíjazású verseny különlegessége, hogy a budapesti volt a világon a második ilyen futam, eddig csak Mexikóvárosban hirdettek hasonló versenyt.



SZÁMUNKRA AZ UTAS AZ ELSŐ

Interjú Kiesswetter Walterrel

Szinte nincs olyan, Igazgatóság, osztály vagy csoport, amit ne érintett volna cégünk szervezeti átalakítása. A következő hónapokban – vezetők segítségével – több olyan területre is ellátogatunk, ahol jelentős változásokat okozott az átszervezés. Elsőként az Utaskapcsolati Osztály vezetőjével beszélgettünk.

– Kezdjük a legaktuálisabb témával: a szervezeti átalakítás milyen változásokat jelent?

– Közönségkapcsolati Iroda voltunk, most Utaskapcsolati Osztály lettünk, ezzel kicsit megváltoztak a feladataink is. Eddig huszonnyolcan voltunk, most ötvenöten lettünk. Három nagy terület tartozik ide, az ügyfélszolgálat, az utastájékoztató és a Főinform.

Az egyik fontos új feladatunk a járművezetőkre vagy frontemberekre érkező magatartáspanaszok kezelése, kivizsgálása. Az eddigi gyakorlatban a folyamat nem volt nyo-

– Erre eddig is nagy hangsúlyt fektettem, hiszen a munkatársaim észrevételeket, panaszokat kezelnek, ezáltal szinte folyamatosan „sokkolva” vannak. Nem egyformák a betelefonálók, vagy a levélírók sem, vannak elég érdekes esetek. Szükség van tréningre, évek óta foglalkozik velük szakember. Igyekezem képzésekre is vinni őket, ahol egy kicsit fel tudnak töltődni, és újra megerősítést kapnak. Nekik az a feladatuk, hogy szolgáljanak, és számukra tényleg az utasok az elsők, velük kell azonosulniuk akár a kollegákkal szemben is.



mon követhető, és több visszatérő probléma is előfordult. Úgy gondoltuk, hogy azokban a vizsgálatokban, amik kimondottan a társaság megítélésére hatással levő magatartáspanaszokat érintenek, szeretnénk részt venni. Azt várjuk ettől, hogy eredményesebbé váljon a tevékenység, és támogatjuk a munkálatait jogkört gyakorló vezetőket, hogy hatékonyabban döntsenek és ítélkezzenek. Emellett célunk, hogy frontembereinknek segítsünk az utaspanaszok megelőzésében, a konfliktuskezelésben. Az Akácfa utca 22-ben működő „pótdíjazás” mellett, ahol valójában szintén ügyfélszolgálati tevékenység folyik, még egy területtel egészülünk ki, ez az ellenőrkre érkező panaszok vizsgálata. Innen-től az utasokkal való mindennemű kapcsolat egy szervezet foglalkozik, ezáltal jobban átlátható, jobban ellenőrizhető a terület.

– A frontvonalban dolgozó munkatársak kapnak valamilyen pszichés felkészítést annak érdekében, hogy jól kezeljék az utasokkal való találkozásokat vagy a beérkező észrevételeket?

A frontemberek pszichés felkészítésének kérdése társasági gond és probléma, úgy gondolom, hogy erre nagy hangsúlyt kellene fektetni. Ez egy tudomány, ami többszörösen bebizonyította, hogy azoknak, akik több ezer emberrel érintkeznek egy nap, igenis kell egy fajta megerősítés, iránymutatás.

– Egy ekkora cég utaskapcsolatait kezelni nem könnyű feladat, számos probléma vetődik fel nap mint nap, ha csak az olyan – a médialában, vagy az Internetes fórumokon állandóan jelen lévő – témákat nézzük, mint a bilicelés vagy a szolgáltatás színvonalát taglaló kritikák. Mik a legfontosabb területek, mik a hangsúlyos pontok?

– Bontsuk ketté. Amiket említettél, ügyfélszolgálati tevékenységek. Ide évente 70-75 ezer észrevétel érkezik, beleértve a telefonokat, postai és elektronikus leveleket, személyes megkereséseket, valamint a talált tárgyak kezelését. A megkeresések háromnegyede információkérés. Az észrevételek jelentős része a forgalommal kapcsolatos észrevételek és javaslatok, amiket a Közleke-

dési Igazgatóság sokszor figyelembe is vesz egy-egy fejlesztés, forgalmi változás kapcsán. Végül vannak műszaki jellegű észrevételek, illetve természetesen panaszok, de azért örömmel mondom, hogy nem kevés a dicséret is. Ezek jóleső dolgok, és mindig továbbítjuk is a megfelelő területnek.

De térjünk vissza a panaszokra. A nagy részük magatartást kifogásoló kritika, és miután a frontvonalban dolgozik több mint nyolcezer ember, ez természetes is. Azért azt hozzáteszem, hogy az ellenőrök és utasok közti konfliktusos panaszokai közül egy kezesen meg tudom számolni azokat, akiknek ott a helyszínen valóságosan volt érvényes jegye, vagy bérlete. Általában azok panaszkodnak, akiknek nem volt.

Az utastájékoztatóhoz – mint másik nagy tevékenységünkhöz – átkanyarodva, azzal kell kezdenem, hogy sajnos ez egy kissé elhanyagolt terület. Kevesen tudják pontosan, hogy mivel is foglalkozunk, mivel ez elég komplex feladat. A Közlekedési Igazgatóságtól kapunk egy adathalmazt, amelyből menetrendeket (megállóhelyi menetrendet és honlapra felkerülő menetrendet), tájékoztatókat, kiadványokat, újsághirdetéseket, esetleg televíziós- rádiós spotokat kell készítenünk, valamint a járműveken működő elektronikus utastájékoztató berendezésre kerülő anyagokat is ebből állítjuk össze. Ha nagyobb változás van, speciális utastájékoztatót végzünk: a plazmatévévétől a matricáig mindent bevetünk. Itt mindössze tizenketten dolgoznak, ezzel szemben 4500 felszíni megálló van, és az összes jármű „felöltöztetése” ide tartozik, így elmondhatom, a munkatársak nem panaszkodnak, hogy nincs elég munkájuk. Egyébként társaságunk előrehaladott munkát folytat egy nagy volumenű, EU-s támogatású utastájékoztatói projekten. Ennek keretében új jármű- és megállóhelyi elektronikus utastájékoztató berendezések váltanak le a statikus tájékoztatókat, valamint komplex információs rendszer épülne ki fővárosszerte. A nagyobb csomópontokon telepített info-pontokon a közösségi közlekedésről kaphatnak majd azonnali információkat az utasok. A forgalomirányítás előtt lehetőség nyílik, hogy a felszíni járműveket egy központból tudják irányítani, így zavar esetén azonnal lehet intézkedni.

A harmadik ág az idén 25 éves Főinform. Ez már egy régi csapat, és bár mindig egy kicsit különálló szervezet volt, már jó pár éve a BKV-n belül tevékenykednek. A társaság vezetése úgy gondolja, hogy az ő kapcsolatrendszerüket, eszközrendszerüket, adottságaikat sokkal jobban is ki lehet használni.

– Az Utaskapcsolati Osztály vezetőjeként mi jelent a legnagyobb kihívást?

– Nekem talán az a legnagyobb feladat, hogy ezt a háromféle tevékenységet a társaságon belül úgy fogadtassam el, úgy menedzseljem, hogy mindenki higgye el, hogy ha ez nincs, ha ez nem működik jól, ha ez nem kapja meg a megfelelő támogatást, akkor sokkal többet árt a társaságnak, mintha mondjuk egy busz nem indul menetrend szerint. Az ötletládán keresztül egyébként munkatársaink is megoszthatják velünk javító számdékú észrevételeiket, javaslataikat. –sz–

SZERETNÉK MÉG A 4-ES METRÓN UTAZNI

Beszélgetés Gordon Zsuzsa színművésszel

Mozirajongó társaságban voltam vacsoravendég a közelmúltban. Tekintettel arra, hogy a vendégek zöme eufemisztikusan szólva is szép korú volt, akik mikor filmekről beszélnek, akkor 30-40 éves klasszikusokra kell gondolni. A magyar film fénykora is szóba került, és akkor valaki megszólalt: akármit mondtok, nekem mai napig kedvenc színésznőm Gordon Zsuzsa, aki nemcsak szép, de csodálatos is volt a *Budapesti tavasz* című filmben – ha valaki emlékszik még rá. Vajon él még a művésznő? És ha igen, mi lehet vele? Hisz évtizedek óta nem láttuk. Ekkor határoztam el, hogy Utazni jó! című rovatunk következő beszélgetőpartnere Gordon Zsuzsa lesz, akiről annyit tudtam, hogy imádott férje halála óta visszavonultan él egy szép kertes zuglól házban. Mivel szomszédok vagyunk, kerestem közös ismerőst, és így jutottam be egy beszélgetésre a '60-as, '70-es évek ünnepeit színésznőjéhez. Útközben betértem egy feketére a Thököly út egyik presszójába, ahol fiam egyetemi társai söröztek. Tudtam, hogy mozirajongók és színházjárók, megkérdeztem tőlük, tudják-e kicsoda Gordon Zsuzsa. Egyetlen lány akadt köztük, aki azt mondta, valami öreg színésznő.

A művésznő pályája érdekesen indult, kisgyermekként végigülte a Pál utcai fiúk egyik előadását, és annyira tetszett neki, hogy eldöntötte, színésznő lesz. A színművészeti főiskolára Peti Sándor segítségével jutott be, aki kora egyik legnagyobb karakterszínésze volt. 1949-től – diplomájának átvételét követően – Szendrő József szerződtette a Pécsi Nemzeti Színházhoz. Szendrőnek legendásan jó szeme és érzéke volt tehetségek felfedezéséhez és menedzseléséhez, későbbi Kossuth-díjasok köszönhetik neki karrierjüket. Első szerepe Pécsen Móróczi Ágnes című darabjában Rozika volt, amit később Mészáros Ági játszott filmben és színpadon is. Három év pécsi színészkedés után felszerződött Budapestre a frissen alakult Petőfi Színházhoz. Tíz évet töltött el a két játszóhelyes színházkomplexumban (Petőfi Színház a Nagymező utcában, Jókai Színház a Paulay Ede utcában). Életútja következő állomása a Vígszínház volt, ahová Várkonyi Zoltán kérésére szerződött. Gordon Zsuzsában mindig volt vágy az állandó változtatásra és kereste helyét a színházi világban. Így fogadta el Komlós János meghívását az akkor alakult Mikroszkóp Színpadra, de saját elmondása szerint hamar rájött, hogy a közönséggel interaktív játékot folytató kabaréhoz nincs affinitása. Így ez a Nagymező utcai kirándulás futó kalandnak számít művészi pályáján. A következő állomás földrajzilag pár méterre, művészileg fényévekre volt a kabarétól. Átszerződött ugyanis az akkori Irodalmi Színpadhoz, mely ma Radnóti Színház néven működik, és itt játszott egészen önkéntes nyugdíjba vonulásáig. Számtalan sikerszerep köti



őt a Radnótihoz, kezdve a sok évvel ezelőtti A bizalom vonala című monodrámatól utolsó szerepéig, Szép Ernő *Vőlegény* című darabjáig. Gordon Zsuzsa több évtizedig tartó kiegyensúlyozott és boldog házasságban élt orvos férjével, az ünnepeit nőgyógyász a 90-es évek elején megkapta korunk pestisét, és a

baj utolsó fázisában, a színésznő, akire színháza még igényt tartott volna, úgy döntött, hogy a férjének még osztályrészül jutó néhány esztendőben őt fogja ápolni. Mivel a súlyos beteg gondozása teljes embert igényelt, a művésznő ereje teljében nyugdíjba vonult és imádott urát haláláig ápolta. A kétszeres Jászai Mari-díjas érdemes művész számomra megdöbbentő kijelentést tett, elmondta, hogy úgy vágta el fél évszázados színészi pályáját, ahogy egy katona leszerel: egyik napról a másikra. Nem hiányzik a színház, nem álmodik szerepekről, nagyon ritkán jár nézőként is teátrumba. Tudja, hogy rengeteg fiatal

tehetség kíván felkapaszkodni Thália szekerére, sok sikert kíván nekik ehhez, de nem ismeri és nem is becsüli a mai sztárokat. Lakása műtárgyakkal zsúfolt, olyan, mint egy ízlésesen berendezett mini-múzeum, de sztárfotókat, vagy színházi plakátot egyet se láttam. A színésznő nem csak a mesterséget hagyta abba, de a felette való nosztalgiázást is.

Kérdésemre, hogy milyen közösségi közlekedési élménye van, szintén meglepett válaszával. Kicsit feszengve mesélte el történetét, tudva, hogy a sztori a BKV lapjában jelenik meg.

Sajnálom, hogy nem tudok magának hepiendes történetet mesélni arról, hogy milyen élmény fűz a közlekedéshez. Tudniillik, úgy 30 évvel ezelőtt a férjemmel felszálltunk egy végállomáson veszteglő buszra egyedüli utasokként. A buszvezetőt vitában találtuk a forgalomirányítóval, és valószínű ez paprikázta fel annyira, hogy a hatalmas járművet teljes gázzal indította, ráadásul egy kátyún keresztül. Mire én megkapaszkodtam volna, már repültem is az ülések között és esésemben csak a busz hátsó fala fogott meg. A kiérkező mentők többszörös törést, zúzdást és agyrázkódást állapítottak meg. Kórházi ágyamon nem jelentett vigaszt az sem, hogy a buszvezetőt mind a rendőrség, mind a BKV elmarasztalta. Hónapokig nyomtam az ágyat, estem ki szerepekből, csak az olvasás tartotta bennem a lelket. De mivel alapvetően optimista természet vagyok, ezért azt mondom magának, hogy bármit ír rólam a lexikon, szeretném megérni a 4-es metró átadását, és talán azt a modern csodát használva visszatér a hitem, hogy utazni jó...

-sg-

„TÖBBÉ NEM HAVEROM A KALAUZ”

Ha a kalauzt emlegetjük, a legritkább esetben gondolunk a fővárosi közlekedésre. Néhány évtizeddel ezelőtt azonban szinte szimbolikusan számított a „szakma” – s miután az ötvenes években, az egyik leghíresebb szocreál festmény hősnője lett a villamoson szolgálatot teljesítő „fütyös elvtársnő”, úgy tűnt, akl erre a pályára lép, fényes karrier előtt áll.



Fotó: BKV-archívum

Minderre ráérsített, hogy a Fővárosi Villamos Vasút Vállalat üzemi lapjának, a Szárnyaskereknek levelezési rovatát is egy bizonyos Fütyös Kati szerkesztette. A csupán grafikus formában létező figurát minden bizonnyal a festmény ihlette, ám a rajz „beszélt is”: az olvasók hozzá fordulhattak ügyes-bajos dolgaikkal. Igaz, hogy a korszak atmoszférájának megfelelően az olvasói levelek jelentős része voltaképpen a feljelentés kategóriájába tartozott, ennek ellenére a képzelet szülte „rovatvezető” mindig derűvel és optimizmussal igyekezett elsimítani a problémákat.

Ha belelapozunk a Szárnyaskerek ötvenes években megjelent számaiba, azt gondolnánk, hogy a kalauzi munka csupa móka és kacagás volt, legfeljebb némi osztályharc meg a hidegtél vethetett árnyat az egyébként irigylésre méltó hivatásra. A cikkeket, vagy Fütyös Kati tanácsait olvasva nem is hinnénk, hogy a valóságban épp az ellenkezője volt igaz. Kalauznak lenni kimondottan népszerűtlen, rosszul fizetett és sokszor megálázó munka volt. Úgyhogy jobb, ha leszálunk a festett villamosról, és átszállunk egy valódira. Igazság szerint, a fővárosi közlekedési cégeknek a kalauzhiány rendkívül súlyos problémát okozott. Mindezt tetézte, hogy egy kalauz betanítása több, mint egy hónapot vett igénybe, miközben a fluktuáció az országos átlagnál jóval magasabb volt. Hogy miért tartott ennyi ideig a kalauzképzés? A

jegyfajták „megtanulása” miatt. Akkoriban ugyanis az autóbusz-vonalakon 47-féle, a villamosokon pedig 36-féle jegy volt forgalomban.

A hatvanas évek elejére kialakult, szinte tarthatatlan helyzetet sokféleképpen próbálták orvosolni. A csuklós járművek forgalomba állítása lehetővé tette, hogy üőkalauz teljesítsen szolgálatot a villamosokon is, az autóbusznál viszont számos olyan dologgal kísérleteztek, ami az automatizálás felé mutatott – igen szerény hatékonysággal. Ezek közül az egyiket 1961. február 27-én vezették be: a kis forgalmú, hármashatár-hegyi H jelzésű viszonylaton egy kocsit „önkiszolgálóvá” alakítottak át. Ez annyit tett, hogy az utasoknak a jegy árát egy perselybe kellett dobniuk, majd a mellette lévő tömbből letépniük egy jegyet – az ellenőrzést a járművezető végezte. Márciusban a rákoscsabai 69-esen és a pestlőrinci E jelzésű buszon is megjelentek a perselyek, ezeken már átszállójegyet is lehetett váltani. Csakhogy a bliccelések elkerülése miatt csupán az első ajtón volt lehetőség a le- és felszállásra, aminek következtében a járatok menetideje majdnem a duplájára nőtt. Az ilyen és ehhez hasonló próbálkozások persze csak maszatolásra voltak jók, az illetékesek nagyon jól tudták, hogy a problémát egyféleképpen lehet megoldani: a kalauz nélküli közlekedéssel. Ám az „ezerféle” jegy és bérlet miatt erre csak az új fővárosi viteldíj rendszer bevezetését követően, 1966. július 1-től nyílt lehetőség, a folyamat három évig tartott. Egyre több járaton tűntek fel a jegylyukasztó készülékek, a kalauzok helyett pedig az ellenőrök, akiknek kizárólag az utaskontroll volt a feladatuk.

L.T.



Katikám!

Nem is olyan rég súlyos műtéten estem keresztül és most szeretnék valahova szanatóriumba eljutni, hogy a nagy súlyvesztésem pótolhassam. Jó volna már minél előbb kocsizni, mert hisz jól tudod, hogy nagyon szeretem foglalkozásomat.

Szegedi Pál
szépilonai kalauz

Kartársam!

Fordulj bizalommal a kerületi SZTK-orvoshoz, és kérd beutalásodat. A szakszervezetet is kérd fel az ügyed támogatására!

Kati

Kedves Katikám!

Azt sem tudom, hogy fiatal vagy-e, vagy öreg, fiú vagy-e vagy lány, csak Kati néven szerepelsz, és talán ez a jó benned, hogy szeretettel, közvetlenül tegezhetünk. Te nem sértődsz meg, hanem kedvesen visszategezel, ami azt hiszem, mindenkinek jól esik... Katikám én nem ismerlek így, de te bármikor megismerhetsz engem akár személyesen, akár úgy, ha a törzslapomat megnézed. Megtudhatod, ki vagyok.

Csengődiné

(A Szárnyaskerek 1957. októberi számaiból)

Szeged után Budapest ad otthont a második NATO Partnerségi Futófesztiválnak 2007. október 7-én. Az eseményen April H. Foley, az USA magyarországi nagykövete is részt vesz. A szerbiai Horgos és Szeged között megrendezett sikeres félmaratoni verseny után, Budapest a nagy utcai futóversenyek és futóvilágbajnokságok mintájára 20 km-es távon szervez versenyt, – mondhatni brüsszeli mintára.

A rendezvény felett védnökséget vállalt Antal Attila a BKV Zrt. vezérigazgatója is. hiszen a versenyhez kapcsolódó környezetbarát értékek illeszkednek cégünk stratégiájába, s egyúttal népszerűsítik a Társaságot. Örömmel szolgál, hogy a főszervező Budapesti Atlétikai Szövetség cégünket kérte fel egy ilyen rangos és remélhetőleg hagyományteremtő esemény társszervezői tisztségére.

A NATO brüsszeli főtthárságának támogatásával rendezendő verseny útvonala már önmagában kuriózum. Egyrészt azért, mert a rajt és a cél nem azonos ponton található. A rajtot a Budai vár alatt, a Vérmészőn lövi el Hagyó Miklós, a főváros sportmozgalmáért is felelős főpolgármester-helyettes, a célba érkezésnek pedig a Városligeti Műjépgálya biztosít helyet. A dolog másik különlegessége, hogy a főváros világörökség részét képező történelmi útvonalán haladnak a résztvevők. Legjobb hazai futóinknak fel van adva a lecke: a Katonai Sportok Nemzetközi Tanácsa

ugyanis e verseny keretében rendez a Nyugat-Balkáni Régió katonasportolóinak bajnokságát. A szervező Budapesti Atlétikai Szövetség nem csak az élvonalbeli futókat várja a versenyre, hanem elsősorban a lelkes amatőröket, akik kipróbálhatják képességüket, akaraterejüket egy igazán szép útvonalon. Gondoltak azokra is, akiknek a 20 km hosszúnak bizonyulna, nekik több választási lehetőségük van. Teljesíthetik a 20 km-es távot 3 fős váltócsapatban, 8,3 km – 7,2 km – 4,5 km távok megtételével, itt a férfi, női és vegyes csapatokat értékelik és díjaznak. Aki egyedül szeretne futni, választhatja a Városligeti kört, mely ezúttal 4,2 kilométert jelent, és itt a 14 év alattiakat külön értékelik. A BKV és a fegy-



Tavaly Szegeden futottak

veres testületek dolgozói, ha előneveznek, térítésmentesen vehetnek részt a versenyen, s ezúton biztatjuk minden kollégánkat a nevezésre. A Városligeti Műjépgályán ingyenes egészségügyi programokkal várják a rendezők a kilátogató BKV dolgozókat, a futók hozzátartozóit, kísérőit és drukkereit egyaránt. A részletes versenykiírás és a program megtekinthető a www.natofutas.hu honlapon.

A BKV Előre SC 2007-2008 évi NB II keleti csoportbajnokság októberi fordulói

9. forduló: BKV Előre-Szolnok	10.07.	15.00 óra
10. forduló: Jászberény-BKV Előre	10.14.	15.00 óra
11. forduló: BKV Előre-Orosháza	10.21.	14.30 óra
12. forduló: Cegléd-BKV Előre	10.27.	14.30 óra

További sportprogramok:

10.06.

Kirándulás Tápivölgyébe – Természetbarát szakosztály (info: Varga Judit 28509)

10.07.

Nato futás – Maraton és Triatlon Klub

10.13.

Köztársaság Kupa, Sport u. – Üzemi labdarúgó szakosztály

Budai túra – Természetbarát szakosztály (info: Varga Judit 28509)

10.14.

Női Futógála a Margitszigeten – Maraton és Triatlon Klub

10.19-21.

Írott köztársasági túra – Természetbarát szakosztály (info: Varga Judit 28509)

10.19-23.

Bécs-Pozony-Budapest Szupermaraton – Maraton és Triatlon Klub Ehhez kapcsolódva: 23-án Budakeszi-Budapest félmaraton (21 km)

10.20.

Köztársaság Kupa, Fehér út – Asztalitenisz szakosztály

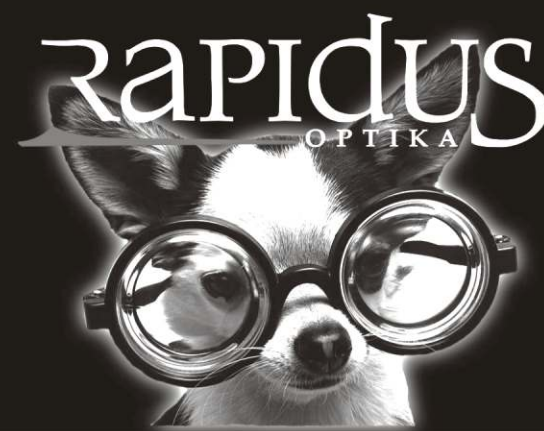
Túra a Visegrádi-hegységben – Természetbarát szakosztály (info: Varga Judit 28509)

10.25-30.

Köztársaság Kupa, Sport u. – Teke szakosztály



hirdetés



rapidus

OPTIKA

OKTÓBER A "LÁTÁS HÓNAPJA"

Minden nap **INGYENES** komputeres látásvizsgálat és kontaktlencse illesztés.
Hétfőn és szerdán gyermek / felnőtt szakorvosi rendelés.
INGYEN 1 pár próba kontaktlencsét + vásárláskor
1 napszemüveget adunk **AJÁNDÉKBA!**
(amíg a készlet tart)

1052 Budapest, Váci utca 19-21. Millennium Center I. em.
Tel.: 318-3613 • Nyitvatartás: H-P.: 10:00 - 18:00
www.rapidus.hu

rejtvény | MIT ÁBRÁZOL A KÉP?

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



1. A kisérdalatti régi motorkocsija
2. Az 1000-es pályaszámú villamos
3. M VI hlv motorkocsija

Előző havi rejtvényünk helyes megfejtése: Ikarus 556.

1000 forintos étkezési utalványt nyertek: Kerekes Magdolna (Budapest, Pannónia út), Kis János (Budapest, Görgy u.), Turányi Sándor (Monorierdő, Csalogány u.). Gratulálunk! A nyeremények szerkesztőségünkben vehetőek át!

Október elsején megjelenik a

Veterán
AUTÓ ÉS MOTOR

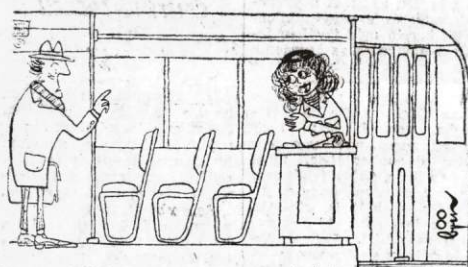
oldtimer magazin következő száma

A TARTALOMBÓL:

- Bemutatjuk „A Föld legjobb autója” címet elnyerő Rolls-Royce Silver Ghost egyik legismertebb darabját
- Megismertetjük a Citroën Kacsa konkurenciájának szánt Renault 4-es történetével
- Bemutatjuk az NDK exportra szánt Pannónia TLB-t a korabeli német sajtó segítségével
- Interjú Széles Tibor többszörös bajnokkal
- Egyedülálló motorgyűjtemény az ausztriai Eggenburgban
- Salgó Historic Rallye

Kedves Játékosunk! A nyeréménysorsoláson való részvétel és a nyeremény átvételének feltétele, hogy megadja nevét és teljes címét vagy elektronikus elérhetőségét. Az adatokat - a sorsolást követően - a nyertes értesítésére használjuk fel, melyet a Mozgasban 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.)

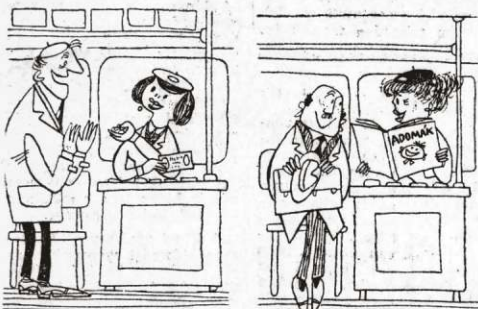
MEGÁLLÓ



— Elfelejtett jelezni? Visszamegyünk egy megálló!

PAPÍRPÉNZ

GONDÚZÓ



— Adhatok vissza aprót?
— Eppen kértél akartam
erre ...

— Vagy inkább énekeljek
valamit?

ÚJABB RÉGÉSZETI LELET a Fővárosi Autóbuszüzem dolgozóinak a lapjából (Autóbusz 1961. 51. szám)

Lapunkat rendszeresen szemlélő
Magyarország legnagyobb médiafigyelője
az



»OBSERVER«

3. helyezett: B. L.-né

KÁDÁRI LÁTOGATÁS

1976-ban, vagy 77-ben történt:

A metró Déli pályaudvar állomásán voltam szolgálatban forgalmi ügyelethesként. A központi forgalmi menetirányító köröztvényben értesített róla, hogy Kádár János és kísérete látogatást tesz az állomáson, különvonattal érkeznek. Gondoskodni kellett róla, hogy a felfelé közlekedő mozgólépcsőn abban az időben ne legyenek „idegenek”, de a lefelé haladó lépcsőn folyamatos volt az utasforgalom. Külön felhívták a figyelmemet a mozgólépcsők hibátlan és folyamatos működésére. Miközben Kádár János és küldöttsége a felfelé közlekedő mozgólépcsőre lépett, egy kedves idős hölgy leérkezett a peronszintre, és elesett a szép számú küldöttség szeme láttára, a mozgólépcsőt pedig a forgalmi ügyeletről le kellett állítani.

Forgalmi ügyelet, mentőt hívni – ugyanis eltört a karja, – jegyzőkönyvet felvenni, stb. Amikor a jegyzőkönyv felvételekor odaérkeztünk, hogy mi volt a baleset oka, a hölgy azt mondta: „olyan kedvesen integetett és mosolygott Kádár elvtárs, hogy én visszaintegettem neki és elfelejtettem lelépni a mozgólépcsőről. Mondja kedves, visszafelé is erre jön Kádár elvtárs?”

A látogatás nem volt eseménymentes...

hírdetés

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



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

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

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

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

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

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

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

apróhirdetés

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

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

Autóbusz rendelést vállalkunk üdüléshez, kiránduláshoz. Háztól-házig szállítás klímás kibuszsal, 12 személyestől 55 személyesig. BKV-s dolgozóknak 20% kedvezmény. Ugyanitt autó és kibusz szerelés! Érd: 06-20-9966-851

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

AUDI 100 2.0 szívódieszel, 1989-es kombi, alufelnikkel, jó gumikkal, vonóhoroggal, kp-i zárral, tolotétovel, CD+erősítő +melynyomóval, 2007.1.1. hóig vizsgázta, törzskönyvvel, tulajdonostól, garázból, megkímélten eladó. 660.000 Ft. Érd.: 20-535-8162, fradika66@gmail.com

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

Eladó Adácson 525 nm telek, jó kikapcsolódást nyújtó vonzáskörzettel (Máttra, Zsórfürdő, Bogács), rendkívül jó, országos hírv telephát horgászto 5 percre. Irányár: 1 millió Ft. Érd: 20/496-90-84

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

Germann Máté, óbudai garázsban buszvezető, másodmagával keres kiadó garzont v 1,5 szobás lakást. Elérhetőség: 20/373 38 88

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

A BKV TOURS UTAZÁSI IRODA AJÁNLATAI

Hajdúszoboszló Hotel Mátyás Király***

6 nap / 5 éjszaka
szállás 2 ágyas
szobában (hétköznap):
33.500 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: a szállást, félpanziós ellátást, szálloda medencéjének használatát.
Érvényes:
2007.09.01-10.31.

Sopron Hunguest Hotel Szieszta***

6 nap / 5 éjszaka
szállás 2 ágyas
classic szobában:
39.500 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: a szállást, félpanziós ellátást, Szieszta fitness wellness részleg használatát, soproni városnézést (péntek), belépőt a közeli Lővér uszodába, személyenként választható szépségcsomagot.
Érvényes:
2007.09.01-11.25.

Eger Hotel Eger Park***

3 nap / 2 éjszaka
szállás 2 ágyas
szobában:
26.000 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: a szállást, félpanziós ellátást.
Érvényes:
2007.09.01-10.31.

Kalocsa Wellness Hotel

Kalocsa****
3 nap / 2 éjszaka
szállás 2 ágyas
szobában:
25.200 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: szállást, svédasztalos reggelit, 2*4 fogásos gyertyafényes vacsorát, üdvözlő italt, wellness szigetlet, fitness terem kórlátlan használatát, 30 perces masszázst és fürdőköpeny használatot.
Érvényes:
2007.09.01-12.31.

Pécs Hotel

Palatinus*** vagy Hotel Pátia**

4 nap / 3 éjszaka
szállás 2 ágyas
szobában (Palatinus classic, vagy Pátia standard):
17.811 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: a szállást, és a félpanziós ellátást.
Érvényes:
2007.09.01-10.31.

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



BKV TOURS KFT.

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

PIHENÉS CSOKONYAVISONTÁN

A gyógy- és strandfürdő üdülő területén várjuk kedves vendégeinket fiát 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 vehető.

Szállásdíjak: 2.500-4.000 Ft/fő/éj.
Nyugdíjasoknak 7 éjszaka ebédrel és vacsorával 33.000 Ft/fő.

BKV dolgozóknak és családtagjaiknak 10 % kedvezmény.

Üdülési csekk, egészségpénztári és étkezési utalvány elfogadott hely. Kérésre részletes tájékoztatót, prospektust küldünk!
Információ: Katz Kft. 06-30-3399-834.

www.csokonya.hu

AKCIÓS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

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

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

Karácsonyi akció: 26 900 forint (tartalmazza a vacsorát), szilveszteri akció: 39 900 forint (tartalmazza a szilveszteri estét rendezvényt).
Bejelentkezés: Balog József

30/856 49 90

MOZGÁSBAN MAGAZIN

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

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

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

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

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



HAGYÓ MIKLÓS A VILÁG VÉGÉN JÁRT

Amikor szakállasan napbarnított arccal, jelentősen lefogyva megjelent a Városháza folyosóján nagy meglepetést keltett. A főpolgármester-helyettes tele van élményekkel, nagy újtjáról mindenkinek szívesen és színesen beszél.

– Mikor és miért határozta el, hogy végigjárja az El Caminót?

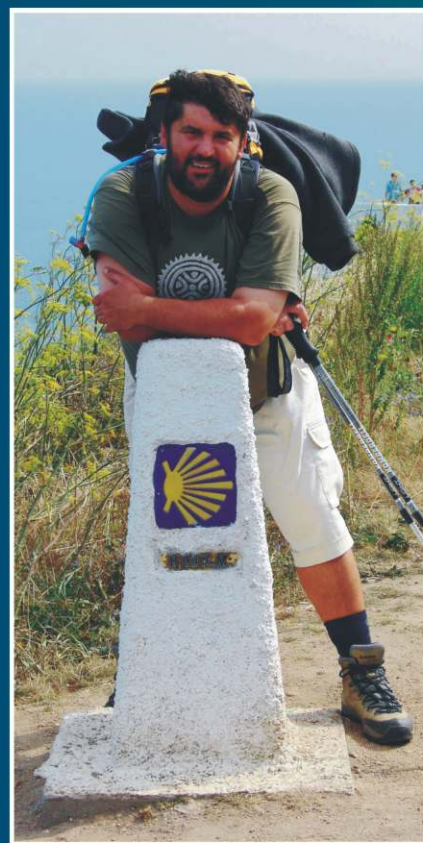
– Amikor az ember eléri a negyvenedik évét, óhatatlanul valami bizonyítási vágy keríti hatalmába. „Negyventől már kifele mész” – mondják mifelénk a Jászságban. Ezért a megelőző hónapokban hosszasan gondolkodtam: mi lehetne az az erőpróba, amely egyrészt kiszakít a hétköznapi túlfeszített tempójából, másrészt szellemi-fizikai erőnlétem karbantartására, hitem megerősítésére is jól szolgálna. Tudtam, hogy van az Észak-Spanyolországot átszelő középkori zarándokút, amely Santiago de Compostelába vezet, és ami 789 kilométer hosszú. Pont egy ilyen kihívást kerestem.

Magányosan és csoporttal indulók egyaránt vannak, de tudni kell: tényleg mindenki a maga újtját járja. A saját tempójának, hangulatának, érzéseinek, fizikai állapotának megfelelően halad. Így nagyjából 40 km-es távolságban folyamatosan megelőzik, vagy követik egymást a közel egyszerre indulók. Mivel több útirány is létezik, ahogy közeledik az út vége, egyre inkább jellemző lesz a sokaság, míg az út elejére inkább a magányosan, vagy kis társaságban történő haladás a jellemző. A pihenőhelyeken zarándokszállók várják az utazót.

Öcsémrel július 22-én Saint Jean Pied-du-Port-ban kezdtük meg a túrát, s – az eredeti menettervemnek megfelelően – a 33. napon értük el Santiago de Compostela katedrálisát, ahol a hagyomány szerint Szent Jakab apostol földi maradványai nyugszanak. Naponta átlagosan kb. 19-20 km távot tettünk meg. Lélegzetelállító tájakban, szinte harapni való levegőben, ódon templomok és más épületek látványában s az időről-időre hozzánk csapódó zarándoktársak fantasztikus barátságában, segítőkészségében volt részünk.

– Említette, hogy rengeteg látványban volt része, ki tudna emelni hármat közülük?

– Említhetnék inkább négyet? Az egyik feltétlenül az 1505 méter magas Cruz de Ferro csúcsa volt, ahol a csúcson álló vaskeresztes oszlop mellett magas kőhalom áll, amelyre minden zarándok elhelyez egy kisebb követ. Én is ezt tettem. A kereszt tövére pedig az öcsém hátizsákjáról leszerelt kis nemzeti színű jelvényt tűztem ki, s jó érzéssel töltött el, hogy nem ez volt az egyetlen magyar zászlócska. A másik kiemelkedő élmény a Momte do Gozo elérése volt. Erről az oromról lehetett először gyönyörködni a 33 napja áhított cél, a katedrális tornyainak látványában. A harmadik, semmi mással össze nem hasonlítható élmény természetesen maga a katedrális volt. A negyedik meghatározó élményt az óceán megpillantása jelentette. Santiago de Compostelában nem hagytam abba ugyanis az utat. Ha már ott voltam, még csaknem száz kilométert (két napot) rászántam, s elgyalogoltam a helyiek által egyszerűen



Fotók: Hagyó Tamás

a „világ végének” (Finis terra) nevezett tengerparti szakaszhoz. Ez Spanyolország legnyugatibb pontja. Itt, a világítótorony tövében ért véget az út. Lejárt a szabadságom, másnap már a városi irodámban dolgoztam, értekezleteken ültem, egyeztetéseket folytattam.

– Milyen élményekkel, tapasztalásokkal gazdagodott az út végére?

– Fizikailag nagyon elfáradtam, szellemileg teljesen felfrissültem. Jó néhány kilót leadtam, aminek nemcsak én, a barátaim is nagyon örülnek. Persze, korai még a mérleg megvonása. Nagyon frissek az élmények. Tény, hogy nemcsak a környező világot, magamat is jobban megismertem. Sok idő volt befele figyelni. A legfőbb tanulságként talán azt vonhatom le, hogy nem csak az a fontos az ember mindennapjai során, amit tesz, hanem az is, amit esetleg elmulaszt megtenni.

– Profitál-e valamit az útból főpolgármester-helyettesként?

– A sportért és környezetvédelemért is felelős városvezetőként számos hasznos tapasztalattal gazdagodtam, de annak, hogy az út során akaratomban, elszántságomban, kitartásomban s erőnlétemben is megerősödtem, bizonyára szintén nagy hasznát veszem. Reményeim szerint, sokkal nagyobb lesz a teherbírási, a békétűrési, de mindegyikre talán térjünk vissza néhány hónap múlva...

– Hogyan kell elképzelni egy ilyen utat?

– A Szent Jakab-út, amely 1993-tól világörökség részét képezi, a Jeruzsálem felé irányuló útvonalak utáni második legnagyobb keresztény zarándoklat. Akad, aki részletekben teljesíti a távot: minden évben ott folytatja, ahol az előzőben abbahagyta. Vannak, akik kerékpárral, ló- vagy számárháton, a legtöbben azonban gyalogszerrel teszik meg az utat. A világ szinte valamennyi országából áradnak a hívők. Én Tamás öcsémrel indultam, és az út során sok nemzet képviselőivel találkoztunk. Különböző időtartamokra összesen öt magyarral is összehozott minket a sors.





Kép és szöveg: Jakabfy Zolt

Metró halad be a 3-as vonal Nagyváradi téri állomására. Talán az egyik legérdekesebb állomása ennek a vonalnak, hiszen a "karzaton" régi villamosok fotói tekinthetők meg, amelyek mellett nap, mint nap közönyösen elmegyünk. Felül villamos és a régi Budapest, alul a metró. Romantikus együttállás.

Nyílt nap a Hungária kocsiszínbén

október 13. szombat

10:30
10:30-12:00

remíznyitás
a remíz megtekintése kis csoportokban
Szabó István: Budapesti mesék c. filmjének levetítése
nosztalgia villamos indulása

12:00
12:05

Hajós András köszöntője
Varga István koncert
filmek a BKV elmúlt 50 évéről

12:40
13:15
14:20
14:50
15:30

Gerendás Péter koncert
a BKV fúvószenekarának hangversenye
Ungár Anikó bűvész műsora
Fesztbaum Béla színművész és Gyarmati István zongoraművész műsora
a Bohém Ragtime Band koncertje
Timár Péter: Csinibaba című filmjének levetítése
Szulák Andrea Gyarmati István zongorakíséretében énekel
Budapest Ragtime Band és Szulák Andrea műsora

16:15
16:55

Játszóház – Büfé

