



XXXIX. ÉVFOLYAM

10. SZÁM

MOZGÁSBAN



BKV Helyszínelők

Interjú Bosnyák Gyula igazgatóval

Fókuszban a forgalomirányítás

20 éves a Pest-Buda hajó

Találkozás Clintonnal

NYÍLT NAP A HUNGÁRIÁBAN

Valós méretű Citadis villamosmakettet mutatott be a Magyar Tudományos Akadémia előtt október 3-án az Alstom Transport. A szervezők azon magyar városoknak kívánták a modellt bemutatni, melyek villamoshálózatuk fejlesztését tervezik. A Citadis villamos legfontosabb jellemzői közé tartozik, hogy harmadik sín beiktatásával felsővezeték nélküli üzemben is funkcionál, ami a szebb városkép kialakításában is hasznos. Tervezésekor a mozgáskorlátozottakra is gondoltak az alacsonypadlós belső térrel és a peronnal azonos magasságú kocsikkal. Ezeket a modelleket Franciaországban és Írországban már forgalomba állították, és számítógépes grafikák segítségével mi is képet kaphattunk arról, hogy Budapesten, Miskolcon vagy akár Szegeden, hogyan változna meg a városkép a Citadis villamos bevezetésével. Az Alstom munkáját tekintve eddig kulcsrakész, egyedi megoldásokkal rendelkezett, hazánk számára pedig design és technológia terén kínál új megoldásokat.

VILLAMOSMAKETT 1:1



KIÁLLÍTÁS A PALÁNKON

Rendhagyó művészeti esemény teszi – szó szerint – színebbé a munkát a 4-es metró épülő Rákóczi téri állomásánál. Tizenöt modern művészeti alkotás készült az építési területet a vásárcsarnoktól elválasztó palánkfalon.

A public art, avagy az utcai, köztéri művészeti alkotásokat 1000 %, Baglyas Erika, Csontó Lajos, Fekete Balázs, Gerber Pál, Hecker Péter, Hidvégi Áron, Király András, Kovács Budha Tamás, Öry Annamária, Pacsika Rudolf, Roskó Gábor, Sugár János, Szépfalvi Ágnes, Verebics Ágnes készítette.



UTCAI KAMPÁNY

Társaságunk rendhagyó utcai kampányt indított a közösségi közlekedés népszerűsítésére. Aktivistáink nagy transzparenseket visznek a dugó miatt mérgelődő autósok elé ezekkel a feliratokkal: „BKV-val már ott lennél” és „Így húz el melletted a BKV”.

Ez nem csupán az autósok bosszantása, mivel kimutatott tény, hogy a zárt pályás közösségi közlekedés igénybevételével kétszer olyan gyorsan lehet célba érni, mint autóval. Társaságunk arra az esetre is felkészült, ha sikeres lesz a kampány és hitelen megnő az utasok száma, hiszen szakembereink dolgoznak azon, hogy a járatok minél jobban alkalmazkodjanak az utasok igényeihez. A figyelemfelkeltő akció október 15-étől 2 héten át zajlik, munkanapokon a reggeli és a délutáni csúcsforgalomban (7:30-tól 10-ig és délután 16:30-tól 19 óráig) a legterheltebb csomópontokban (pl. Oktogon, az Árpád fejedelem útja a Margit hídnál, Moszkva tér, Rákóczi út a Blaha Lujza tér közelében, a Keleti és a Nyugati pályaudvar környéke, Flórián tér, Astoria).

Azért is érdemes a kocsit buszra vagy villamosra cserélni, mivel a közösségi közlekedés nemcsak olcsóbb illetve gyorsabb, de a környezetnek sem árt annyira: míg a közlekedésből eredő légszennyezés 60 százalékát az autósok idézik elő, a BKV-ra eső rész ebből mindössze 6 százalék.

Kerekes Anna a rendhagyó kiállítás kurátora így foglalja össze a lényegét: - A kiállításon megjelennek mindazok az elemek és eljárások, amelyeket a public art alkalmaz: graffiti, print, grafika, kollázs. Az alkotók eltérő generációkat, elképzeléseket és technikákat képviselnek. A rájuk jellemző egyedi nézőpontok sajátos térformához illeszkedve kerülnek kifejezésre. Nem csak a városban zajló technikai fejlődést örököltik meg, hanem az ezáltal kialakult társadalmi és kulturális változásokat is.

A kiállítás megnyitóján megjelent Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes és Horváth Csaba főpolgármester-helyettes is.



STRATÉGIA MINDIG KELL!

Beszélgetés Bosnyák Gyula igazgatóval



névjegye

1960-ban született Nagykanizsán, elvégezte a Pénzügyi és Számviteli Főiskolát, majd a Közgazdasági Egyetemet. Első munkahelye a Taurus Gumi-gyár volt, ahol a távlati tervezési főosztályon dolgozott, mely tulajdonképpen a mai stratégiai munkakör elődjének tekinthető. Innen jutott hozzá egy Columbia Egyetemi és egy oxfordi ösztöndíjhoz.

Egy ideig a bankszférában tevékenykedett, majd a Mol-nál már stratégiai tervezéssel foglalkozott, és volt életének egy időszaka, amikor egy magáncéget alapított vállalatfejlesztési tanácsadásra.

A BKV-hoz idén januárban stratégiai igazgatóként került. Nős, két gyermek apja.

– Igazgató úr, féllaikusként eddig úgy gondoltam, hogy stratégiai igazgatóra egy hadseregen kívül például új parfümökkel kísérletező, vagy gyógyszerátalányokkal foglalkozó cégnek van szüksége. Mit csinál egy stratégiai igazgató egy világváros ezer bajjal küszködő közösségi közlekedési matucégénél?

– Ha tréfára fordítanám a választ, azt mondanám, a stratégiai igazgatónak az a dolga, amire a többieknek nincs ideje. De komolyra fordítva: a vállalat szervezeti egységei operatív feladatokat látnak el alapvetően a szakterületükre koncentrálva. A stratégia feladata a szakmai szempontok vállalati integrálása. Ami pedig a parfüm példát illeti: a stratégia szükségessége nem attól függ milyen iparágban működik egy cég. Minden vállalat környezete állandóan változik, és erre a lehetőségek szerint előre fel kell készülni.

– Tekintettel arra, hogy a BKV Zrt. tulajdonosa a főváros, és a jelek szerint valamennyi fontos kérdésben a közgyűlés dönt, van-e Önöknek mozgástere, és mennyi?

– Minden cégnek van tulajdonosa, aki elvárja, hogy tulajdonának menedzsmenete ne „ellene ússzon”, és minden körülmények között szolgálja az érdekeit. Ellentétben némely vélekedéssel, én ismerek rossz magántulajdonost, és jól prosperáló állami céget is. Feladatunk minden körülmények között segíteni a tulajdonost. Mozgásterünk akkora, amekkorát teremtünk magunknak. A jó tulajdonos döntéseinek meghozatalakor figyelembe veszi vállalata stratégiai teamjének ötleteit és javaslatait, hisz az érdekazonosság adott.

– Tud-e mondani olyan javaslatot, mely Önöktől ered, a tulajdonos akceptálta, és ma már hasznára válik a Zrt.-nek?

– Több ilyen is tudnék, de mindenekelőtt azt szeretném megjegyezni, a javaslatokra nem mondhatjuk hogy „tőlünk erednek”, mivel ezek kimunkálása, pontosan stratégiai jelentőségük miatt csak vállalati szintű együttműködéssel lehetséges. De vissza a kérdésre: talán a legfontosabb az maga a BKV Zrt. stabilizációs és hatékonyságnövelő programja. Tudjuk, nem kis feladatra vállalkoztunk, mikor célul tűztük ki az üzemi eredmény szintjén a nullszaldó közeli működés elérését, de programunk meggyőző volt, elnyerte a főváros támogatását, bizalmát. De említethetem az új működési struktúrát is, melynek születésénél bábáskodtunk, vagyis a BKV új szervezeti és működési modelljét. Az előző struktúra erősen decentralizált volt. Úgy is mondhatjuk, az üzemigazgatóságok és az integrátori igazgatóságok vállalatok voltak a vállalatban. Még azt sem mondhatjuk, hogy az egyes igazgatóságok nem jól végezték a munkájukat. Ellenkezőleg! Túl jól végezték a saját területük szempontjából. A saját területükre keresték az optimális megoldásokat, ami viszont – a nagyon szűkös erőforrásokkal gazdálkodó – BKV számára nem jelentett összvállalati szinten optimális gazdálkodást. Említhetném itt a párhuzamosan végzett tevékenységeket épp úgy, mint például a be-

MOZGÁSBAN MAGAZIN tartalom

Stratégia mindig kell!	3
Dolgozói fórum	4
Felújítás előtt	5
Logika és minőség	6
Helyszínelők akcióban	7
Sárga villamos	8
Néha szűk a ház	8
Helló hajó!	9

Nyílt nap a Hungáriában	12
Maci, királylány ...	13
Utazni jó Boross Péterrel	14
Forradalom után	15
Közösen könnyebb, sporthírek	16
Raven és Cerberus	17
Veled utazom	19
A hónap képe	20

A FEHÉR BOT NAPJÁN, október 15-én, egy IK 415 típusú BKV busz is segített a vak és gyengénlátó gyerekeknek eligazodni a közösségi közlekedés útvesztőjében.

A fennállásának 90. évfordulóját jövőre ünneplő Magyar Vakok és Gyengénlátók Országos Szövetsége által itthon összefogott, egyébként nemzetközi programsozart célja felhívni a közvélemény figyelmét a vakok és a gyengénlátók sajátos helyzetére, segítve beilleszkedésüket a társadalomba, megoldásokat keresve mindennapi problémáikra.

Társaságunk kiemelten fontosnak tartja, hogy mindenki egyenlő eséllyel vehesse igénybe szolgáltatásait, és mindent megtesz annak érdekében, hogy hátrányos helyzetben lévő utasaira megfelelő figyelmet szenteljen.



ÜLÉSEZETT A BKV IGAZGATÓSÁGA - október 16-án tartotta soros ülését a BKV Zrt. Igazgatósága, ahol beszámoló hangzott el az előző ülés óta eltelt időszakban történt eseményekről, az Igazgatóság üléseinek negyedéves statisztikájáról és a Társaság harmadik negyedévi gazdálkodásáról.

A tagok meghallgatták és elfogadták a társaság szervezeti átalakításának végrehajtásáról és eredményeiről szóló tájékoztatót, ezen kívül jóváhagyták az aláírási szabályzat új, módosított változatát. Az Igazgatóság szintén elfogadta a szeptember 2-i bérmegállapodás beszámolóját. Támogatta az Igazgatóság a bevezetésre kerülő társasági Etikai Kódex szövegtervezetét is. Az ülésen szó volt még az e-ticketing rendszer bevezetéséről is. Az eddig elért eredmények, valamint az új koncepció jóváhagyása után döntöttek a projekt újraindításáról, annak mielőbbi megvalósításáról.



120 ÉVES A VILLAMOS - november 17-én kezdődik az a programsorozat, amely az első budapesti villamos 1887-es startjának állít emléket. Régi és mai járművekből álló, ún. „villamosfolyam” indul a Nagykörúton, délelőtt és délután egy-egy alkalommal. A Moszkva téren, a Nyugati pályaudvarnál, az Oktogonon, a Blaha Lujza téren és a Móricz Zsigmond körtéren korabeli plakátokat ábrázoló hirdetőoszlopokat helyeznek el, a Nyugatinál és a Király utcánál pedig, az utastájékoztató hangosbemondó óránként a régi villamosok csengőhangjaiból összeállított „hangversenyt” közvetít minden nap november 28-ig.

November 24-én, a Nyugati pályaudvarnál 11 órától kerül sor arra az egész napos rendezvényre, ahol színes programok, városnéző villamos és sok más, különlegesség várja az idelátogatókat.

DOLGOZÓI FÓRUM

A dolgozók és a menedzsment közötti akadálymentesebb kommunikáció érdekében a szakszervezetek vezetői fórumot szerveztek október 9-én, a Kelenföldi buszgarázsban, majd 19-én, a Száva utcai villamos-kocsiszinben. A dolgozóink által nagy érdeklődéssel várt találkozásokon a BKV Zrt. menedzsmentje részéről Regőczi Miklós értékesítési és kommunikációs vezérigazgató-helyettes és Prim Péter kommunikációs igazgató vett részt.

A cég kifelé történő kommunikációjával kapcsolatban Regőczi elmondta, fontos tudni, hogy a menedzsmentnek a tulajdonos, az utazóközönség és a munkatársak felé irányuló hármas igénynek kell egyszerre megfelelnie, de természetesen minden olyan esetben egyeztetnek a szakszervezetekkel, amikor azok az adott ügyben érintettek.

Szóba került az utaspanaszok kezelésének kérdése is, melyek rengeteg gondot okoztak eddig is járművezetőinknek. Regőczi tájékoztatta és megnyugtatta a fórumon megjelenőket, hogy Társaságunk csak a névvel felvállalt levelekkel, illetve az érvényes utazási igazolvány vagy jegy birtokában lévő panaszostól érkező észrevételekkel foglalkozik. Cégünk ezáltal is szeretné megvédeni járművezetőinket, jegyellenőreinket, jegypénztárosainkat azoktól a kellemetlenkedőktől, akik csak heccelésből, olcsó poénként kritizálják munkatársainkat.

A júliusban kezdődő és két hónapon át tartó bértárgyalás külső és belső kommuniká-

ciójával kapcsolatban a felek egyetértettek abban, hogy mindkét oldal követett el túlzásokat, miközben a kirakatban zajló „kommunikációs harc” mögött a háttérben folyamatosan zajlottak a megegyezésre törekvő tárgyalások.

Kérdésre válaszolva a vezérigazgató-helyettes elmondta, hogy a BKV együttműködést tervez a BRFK-val, melynek célja, a buszsávot jogtalanul használók „ránevelése” a szabályos közlekedésre. Buszvezetőink aggodalmunkat fejezték ki az alvállalkozók megjelenése miatt, hiszen ez erősen kihat az ő jövőjükre is.

A beszélgetés zárásaként szó esett a jövőbeni e-ticketing és zónás rendszer kialakításáról is, mely jelentős kihívást jelent a BKV számára, azonban a terv megvalósításával elérhetővé válik, hogy Társaságunk valóban Közép-Magyarország vezető közlekedési szolgáltatója legyen a piacon.

-mm-

STRATÉGIA MINDIG KELL!

folytatás az előző oldalról

szerezések összehangolatlanságát, de azt is, hogy kisebb igazgatóságok egyszerűen nem tudták a piacon érvényesíteni azt a méretből adódó előnyt, amivel az ország egyik legnagyobb vállalatának rendelkeznie kell. Úgy gondoljuk, az új, centralizált struktúra megoldást adhat ezekre és a többi feltárt probléma kezelésére is. Az új vállalati struktúrát egy szakértő cég segítségével dolgoztuk ki, és elmondhatom, hogy elnyerte a teljes vállalati menedzsment támogatását.

Mindenki úgy veszi, hogy itt van ez a közel kétmilliós metropolisz, melynek lakóit ősidőktől fogva a BKV szállítja, és ez így fog maradni, míg világ, a világ. Ez egy nagy tévedés. A jövő kopogtat az ajtón és hozza a potenciális konkurenciát is. Fel kell készülnünk arra, hogy a fővárosi közösségi közlekedésben is verseny lesz, és ha még csak lombikméretben, de ma is van. Kezdve onnan, hogy történelmi múltú verseny van a személyautózás és a közösségi közlekedés között, bezárólag odáig, hogy a BKV egyelőre kis számú külterületi járatait már most is külső cég üzemelteti, igaz egyelőre a BKV megbízásából.

- Igazgató úr, Ön és stratégiai csapata egy éteri magasságban működő laboratóri-

umban „találja ki” a cég jövőjét senkitől sem zavartatva, vagy elfogadnak alulról jövő ötleteket, ami például az ötletládákön át érkezik?

- Amit mi csinálunk, abban nincsen semmi titokzatos. A stratégiai tervezésnek természetesen vannak szakmai szabályai, de szívesen veszünk minden ötletet, és elmondhatom, kapunk is. Kezdve onnan, hogy javaslat érkezik arra, hogy mit nyomjunk BKV-s pólókra, bezárólag addig, hogy bizonyos garázssrenden ideje volna változtatni. Mi eddig is komolyan vettünk minden ilyen, ezután is várjuk az ötleteket, és úgy érzem, hogy a BKV működése hosszú távú stratégiájának kidolgozásához, mind a dolgozók, mind a menedzsment és az igazgatóság is partner.

-sg-

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az



»OBSERVER«



FELÚJÍTÁS ELŐTT

Budafok forgalmi telep

1899-ben újabb jelentős epizódjához érkezett az akkor tizenkét éves fővárosi helyiérdekű vasúti közlekedés: a Budapest-Budafok Helyiérdekű Villamos Vasút Rt. (BBVV) néven bejegyzett társaság több évi előkészület után elindította járatát a Szent Gellért tér és Budafok között. A mai Bartók Béla és Fehérvári úton közlekedő hév vonalhossza kezdetben 7,8 kilométer volt, s kuriózumnak számított, hogy a BBVV-nek a Szent Gellért tértől a mai Móricz Zsigmond körtérig tartó pályaszakaszon a Budapesti Közúti Vaspályatársasággal (BKVT) kellett osztoznia. A két cég azonban külön vezetékeket használt, mivel járműveik eltérő áramszedőkel voltak felszerelve.

A budafoki forgalmi telepet e vonal számára építették, sőt a megnyitás idején itt alakították ki a vasút áramfejlesztő állomását is két, 110kW teljesítményű gőzgéppel. További érdekesség, hogy a budafoki hév vonalán kezdetben barnára festett kocsik közlekedtek, a szintén barna pótkocsiknak pedig volt vezetőállásuk.

A budafoki vonal hamar népszerűvé vált, utasforgalma évről-évre emelkedett, 1905-ben, a szezon idején nyitott pótkocsikat is forgalomba állítottak, egy évvel később viszont a BBVV részvényeinek többségét megvásárolta a BKVT leányvállalata, a BHÉV részére, a vonalat pedig hamarosan meghosszabbították Nagytétényig. A 1909-ben átadott pályaszakaszt három évvel később a budaörsi szárnyvonal követte, Budafokon új áramfejlesztő telep épült. A vonal

története közvetlenül az I. világháború kitörése előtt, 1914-ben vált „kerekké”: a budaörsi szárny-vonalat Törökbálintig meghosszabbították, emellett újabb kocsisín épült. Tulajdonképpen ekkor nyerte el a budafoki forgalmi telep végleges formáját. Noha történetek átalakítások, és volt valamiféle korszerűsítés is, története csupán 1963-ban érkezett fordulóponthoz, ekkor ugyanis megszűntek a dél-budai hÉv vonalak, helyüket villamosok vették át. A 41-es jelzésű járat azonban csak Budaörsig – később a Kamaraerdőig – közlekedett, míg

Nagytéténybe a 43-as ment. Akkoriban mindkettőnek a Móricz Zsigmond körtéren volt a végállomása. Azóta a 43-as már megszűnt, a 41-es pedig a Batthyány térig jár.

Persze nemcsak ez a két villamos volt az elmúlt majdnégyvenöt évben a forgalmi telep „lakója”, ám területi okokból eltekintén a felsorolástól. Azt viszont meg kell jegyeznünk, hogy a hosszú évtizedek alatt a telepet nem igazán „kényeztették el” – már ami a modernizációt illeti. Legutóbb a hetvenes évek végén volt itt jelentősebb átalakítás, mivel a közeli vasútállomásra érkeztek Csehszlovákiából az akkor vásárolt Tatra-villamosok, így aztán logikus volt, hogy Budafok fogadja őket.

A telepen még ma is tárolnak néhány UV-szerelvényt, augusztus 21. a Szabadság híd lezárása óta kizárólag a „hagyományos” Tatra villamosokat, jelesül a 18-ast és az 56-ost adja a forgalomnak Budafok, de hamarosan – vágányzár miatt – korszerűsített Tatrak (T5C5) is érkeznek ide Széplónáról. Ám ennél sokkal fontosabb, hogy mivel a 4-es metró átadása után, Budafok Ganz ipari csuklós villamosokat is fogad, már a jövő év elején hozzá kell kezdeni a régen esedékes rekonstrukcióhoz. Jelenleg ugyanis elmondhatjuk, hogy Budafokot „még az ág is húzza”. Nagy része bekerítetlen, a tetőszerkezet sem „ötcsillagos”, ráadásul az itt dolgozó mintegy negyven ember rossz fényviszonyok között végzi munkáját a szerelőaknában. Mindezek mellett szinte „apróságnak” tűnik, hogy nincs kocsimosó, így aztán legfeljebb nyáron egy mobil felszereléssel tudják tisztítani a járműveket.

Valószínűleg nem mondunk meglepőt, ha azt állítjuk: a 2008-ban kezdődő, nagyszabású felújítás lesz a telep történetében a legnagyobb változás az elmúlt kilencvennégy évben.

LT



Ha egy szóval kellene összefoglalni, hogy hogy mi alapján alakult át a Forgalmi Igazgatóság Forgalomirányítási Főosztálya, akkor az a szó minden bizonnyal a logika lenne. Vállalatunk nagy átszervezése, még márciusban, valahol velük és a K/2 projekttel kezdődött, és mindennek a fent említett szó és a minőségirányítási szemlélet adta meg az alapját. Hogy pontosan mi miért és hogyan történt, azt Mihálszky Gábor főosztályvezetőtől tudtuk meg.

Az eddigi Forgalmi Igazgatóság mostantól Forgalomirányítási Főosztály néven a Közlekedési Igazgatóság alá tartozik. Az új szervezeti struktúrában a felelősségi köröket jobban lehatároló, a feladatok elvégzésére specifikált szervezet jött létre. Megalkották a Forgalomirányítás Működéstechnológiai Kódexét is, ami hatvanhárom oldalon keresztül rendszerezi a forgalomirányítás működésének pontos szabályait.

– Az új szervezetben Menetirányító Diszpécseri Szolgálatra vontuk össze az AVM Szolgálatot és a Területi Forgalomirányító Szolgálatot. A Központi Forgalmi Ellenőrzési Szakszolgálatot és a Balesethelyszínelői Csoportot pedig a fődiszpécseri szakszolgálatába soroltuk – mondja Mihálszky Gábor (képünkön) –, ezenkívül ötvenegy emberrel kevesebben vagyunk és a vezetők száma is közel a felére csökkent. A jobb munkaszervezés és az új munkamegosztás éves szinten 78 millió forint bérköltség megtakarítást jelent.

A járatok kétharmadát a korszerűtlen, DIR rendszer használatával irányítják, ami nem sokkal több, mint rádiós összeköttetés a központ és a járművezető között. A maradék egyharmadot az AVM rendszer segítségével. Ez utóbbi kihelyezett markerek alapján állapítja meg a jármű helyzetét, ám a két marker között csak elméleti pozícióval lehet számolni, szemben egy GPS alapú rendszer sokkal pontosabb helymeghatározásával. Jelenleg egy járat, a 86-os busz irányítása és megfigyelése történik GPS alapján. Azért a 86-os útvonalára esett a választás, mert nemcsak hosszú, de roppant zavarérzékeny is, így kiválóan megfigyelhető rajta a jövő rendszerének működése. Most még csak tesztelik, de lehetőség adódott részt venni egy EU támogatással megvalósuló projektben, aminek nagy részét, közel 5 milliárd forintot a BKV járműveinek GPS alapú forgalomirányítására költhetik.

A forgalomirányítás adminisztrációja is egyszerűsödni fog. Nem is kicsit! Eddig 129 különféle nyomtatványt kellett a munkatársaknak kitölteni. Az ezekből felhasznált kimenő adatok száma viszont gyakorlatilag a nullához konvergált. Ehhez képest a forgalomirányítók munkaidejének egyötödét az adminisztráció tette ki. Mindezek helyébe az Elektronikus Forgalmi Jelentés lépett. Így az eddig manuálisan gyűjtött és értékelte pontossági és elszámolási nyilvántartás, a terv és a tényindulások on-line rendszerben kerülnek vezetésre. Ehhez a For-Te eléréssel rendelkező végpontok bármelyike – jogosultság birtokában – hozzá tud férni. Ezzel könnyebb az ellenőrzés, gyorsabb az utastájékoztató, és nem utolsósorban egységes a forgalom folyamatairól alkotott jelentés formátuma. – Eh-



hez szorosan kapcsolódik – teszi hozzá a főosztályvezető –, hogy átalakul a forgalomirányítás által végzett utastájékoztató is. A forgalomirányítás a továbbiakban csak kimenő, a forgalmi zavarokhoz kapcsolódó utastájékoztató feladatokat fog ellátni. Ennek érdekében a forgalomirányító központba, a Fődiszpécseri Csoport munkahelyére telepítjük az összes megállóhelyi hangosító berendezés kezelését. Az Elektronikus Forgalmi Jelentés által kínált többletinformációk nem csak a nyilvántartást könnyítik majd meg, hanem a döntéshozást is, hiszen ha például ki marad egy busz, és hirtelen egy jármű átcsoportosításra lenne szükség, akkor itt minden szükséges adat és információ megtalálható a gyors és pontos döntéshez.

A forgalomirányítás legutóbbi átalakítása előtt forgalmi tisztek felügyelték a minőségi munkavégzést, azonban az akkori átalakítás nyomán kialakult munkamegosztásban a végrehajtói szinten nem volt biztosított a forgalomirányítók működési kontrollja. Mostantól műszakvezetői rendszerben folyik a forgalomirányítók tevékenységének felügyelete. A műszakvezető forgalomirányító diszpécsernek mindamellett, hogy saját maguk is több viszonylat forgalmát irányítják, feladatuk a szakmai irányításuk alá rendelt diszpécser felügyelete is.

– Úgy véljük, a működés tökéletesítéséhez szükséges a módosítások kezdeményezése. Mindig azt mondjuk a kollégáinknak, hogy mi megalkotjuk a szabályokat, ők járjanak el a szabályok szerint. Ha mégis rosszul sült el valami, akkor ők védve vannak, mivel mi, vezetők alkottunk rossz szabályt, amit természetesen azonnal felülvizsgálunk – jellemzi a forgalomirányítás új filozófiáját Mihálszky Gábor – Az utaspanaszok vizsgálatát is egy kézben vontuk össze, a panaszvizsgálatok során feltárt – helyszíni ellenőrzésekkel megerősített – megállapítások képezik az alapját

a rendszer működési visszacsatolásainak. A panaszoknak általában két oka lehet: vagy alkalmazási hiba, ez humán erőforrás menedzselés kérdésköre, vagy pedig a szabályozás életképtelen. Eddig szankciókkal büntettük a hibázókat, mostantól ez is másképpen lesz. Aki alkalmazási hibát követ el, annak mindaddig nem büntetés jár, amíg képes a hibáit felismerni és a későbbiek során munkavégzéséből kiküszöbölni. Önmagának kell körüljárnia tetteinek a következményeit, felismerni, hol hibázott és megtalálni a probléma feloldását. Ez tanulási folyamat, amelyhez a szakmai vezetők feladata segítséget nyújtani, és megmutatni a helyes módszert.

A kötőpályás járművek, a trolibuszok és leginkább a villamosok irányítása ultraszélvesztéses terhelést jelent a forgalomirányítóknak. Az eddig területi és nem valós terhelési alapon szerveződött viszonylatkiosztás magában hordozta azt, hogy egyes munkahelyek folyamatosan zavart kezeltek, míg mások sokkal kevesebbet dolgoztak. Egy alapos elemzést követően a viszonylatok egyes forgalomirányítók közötti szétosztását a várható napi zavarsszámok alapján valószínűsítjük meg. Várhatóan még az ősz folyamán létrejön a Villamos és Trolibusz Forgalomirányító Központ. Néhány kivételtől eltekintve a teljes villamos- és trolibuszhálózat, valamint a nem AVM üzemű éjszakai és az alvállalkozói üzemeltetésű autóbushálózat irányítását innen végzik majd. Ezzel egyszerűbbé válik a járatok összehangolása, zavar esetén pedig a szabályozási feladatok is könnyebben megoszthatók. A központosítás anyagi megtakarítással is járt, ami éves szinten eléri a 15 millió forintot.

S hogy mindezekből a változásokból mennyire lesz olajozottan működő, az utasok és a BKV érdekeit teljes mértékben összehangoló forgalomirányítás, még csak sejteni lehet, de amit eddig látunk az több, mint biztató.

Zoltán régi motoros a cégnél, és a korábban oly népes helyszínelők csapatát már szinte egyedül ő képviseli – pedig véleménye szerint, ha többen lennének, bizony akkor sem unatkoznának. Amikor belépünk, éppen egy buszsofőrrel beszélget, aki pár napja keveredett kisebb vitába egy taxissal, mivel a buszmegállóban nekitolatott az autójának. Az irodában egy jókora könyv fekszik az asztalon, ahol pontosan, kézzel írva is vezetik a balesetek adatait, bejegyzésekkel dokumentálva, hogy mikor, hol, mi történt. Eddig pontosan 2651 bejegyzés „díszelg” a könyvben, és ahogy Zoltán komoran megjegyzi – hol van még az év vége, hol vannak a sáros, jeges utak... Mire ez a cikk megjelenik, ez a szám súrolni fogja a háromezretet. Hogy alulról, vagy felülről, az majd csak akkor derül ki.

– Régebben vagy tízen voltunk itt, sajnos, ma már jóval kevesebben, pedig a balesetek száma nem csökken – mondja Zoltán. – Már vagy harminc éve vagyok itt, de ez a munka mégsem egyhangú, nincs két egyforma baleset. Kérdésünkre, hogy eddig milyen a pénteki nap, azt feleli, hogy szokatlanul nyugodt, bár nekünk éppen ez az, ami nem kedvező. Bár tudjuk, hogy az ilyen esetekben az lenne igazán a hír, hogy nem történik semmi – mégis, akcióra, valami történésre várunk. Már azon gondolkodunk, hogy Zoltánnal beleülünk az autóba, és legalább járőrözünk egy kört a városban, amikor hívás érkezik: trolis és autó ütközött a belvárosban. Zoltán ránk néz, mi meg már kapjuk is a papír-toll-fényképezőgép triót, és engedelmesen loholunk utána.

– Amikor belevágtam a baleseti helyszínelésbe, akkor a rendőrségen még nagyon komoly, két éves tanfolyamot kellett elvégezni, vizsgák sorát letenni, hiszen az én szavam nem csak a biztosítónál és a rendőrségen lehet döntő – mondja Zoltán, miközben átverekedjük magunkat a sűrű forgalmon – Idén már nyolcszor tanúskodtam a bíróságon is. Fontos dolog az is, hogy vitás esetekben az általam kiállított szakvélemény sok esetben pénzt hoz a cégnek, hiszen nem mindegy, hogy egy Volvo-busz sérülésénél a biztosító, vagy a BKV fizeti a javítást. Arra is büszke vagyok, hogy az eseménynél a járművezetők nagy része nem ellenfélként tekint rám. Mindamelllett, hogy felmérem a kárt, gyakran kénytelen vagyok a békítő szerepében is fel-



HELYSZÍNELŐK AKCIÓBAN

A sok sorozat után kedvet kaptunk, hogy testközelből is megnézzük, hogyan dolgoznak a helyszínelők. Szerencsés helyzetben találtuk magunkat, hiszen a BKV-nak vannak saját helyszínelői, akik minden olyan balesethez kimennek, ahol BKV jármű is érintett. Hosszas egyeztetés és telefonálás után végre megvan a cím és a célszemély: Orczy út és Tihanyi Zoltán (képünkön).



lépni. Volt már eset, amikor két hölgy karambolozott, és a BKV-s kollégánót az autómiban ültettem le, mert a másik hölgy ki akarta tépni a haját. Viszont még véletlenül sem szabad azt gondolnia egy járművezetőnek, hogy saját hibás balesetnél majd – merő kollegalitásból – jól félrenezék. Én az igazságot állapítom meg, és ha ő hibázott – akkor ő hibázott. Ha a javára ferdíténem a tényeket, akkor abba a téveszmébe esne, hogy mindent el lehet sumákolni. Itt emberéletekről, pénzről és szakmai becslületről van szó, és már csak ezért sem szabad engedékenyek lennünk. Ha nem saját hibás a baleset, akkor viszont végképp nem tágitunk az igazságtól, és minden fórumon erősítjük a járművezetőnk védelmét.

Eközben a Podmaniczky utcában menthetetlenül elakadunk, akkora a torlódás, hogy se előre, se hátra. – Na, ránk aztán várhatnak! – gondoljuk mi, de Zoltán sokkal rutinosabb. Villogó kéklámpa, szirénahang (komoly hangerővel) és láss csodát, megnyílik előttünk az autók tengere. Mindenki félrehúzódik, mi pedig másodpercek alatt átvágtunk a dugón és már ott is vagyunk a baleset helyszínén, ahol egy rendőr mutatja készségesen, hogy hová parkoljunk. – Ó, mennyire el tudnám képzelni, hogy engem is így fuvaroznak – gondolom sóhajtva – egy kis sziréna, és mindenki azonnal lehúzódik előlem. Zoltánt ez nem érdekli, kiszáll, megkülönböztető mellény fel, és indul a munka. Szerencsére a baleset csak egy koccanás, nyoma is alig van a kocsik lökhárítóján. Ennek ellenére az autó sofőre meglehetősen ideges; azt magyarázza, hogy őt az egész nem érdekli, mivel a kislányáért siet az iskolába, és nem itt akarja vesztegetni az idejét. Zoltán lefegyverző mosollyal nyújtja a kezét, bemutatkozik, udvariasan bemutat minket is, és miután az autóvezetőnek még egy tiszteletpéldányt is felajánlunk a következő Mozgásban magazinból, láss csodát, az előbb még kissé indulatos autós már higgadtan mosolyog. Zoltán felveszi az adatokat, lefényképezi a kárt, és azt is aláírta az autó vezetőjével, hogy nem fog további kárigénnyel fellépni. – Ez azért fontos – mondja Zoltán –, hogy később se kísérelhesse meg mégis feljelenteni a BKV-t.

Az autó már elment, a trolis indulni készül, és Zoltán is elhagyja a helyszínt. Megy vissza az irodába jelentést írni. GM

Most képzeljük el Budapestet, ha nem sárga lenne a villamos, hanem - mondjuk - piros, mint Bécsben vagy Prágában! *Kurzstrecken* lenne meg sok-sok *Vorsicht*. Vagy a Vencel téren villamoson áthaladó tűzoltórészfúvósok adnák a hangulatot, és ez nem egy Menzel-film, hanem husákista vérvalóság, magam láttam, két szememmel. „Piros volt a paradicsom / nem sárga ...” A mi városunkban az, hogy sárga a villamos, olyan mértékű meghatározó elem, mint a Duna, a Budai-hegység vagy a kutyaszar. A villamos sárgaságától Budapest sárga város, ettől sok szempontból olyan, mint egy nagy Sárga Ház. (Most csukták be az igazít - lásd *drMáriás* sárga regényét erről [Lipót, noran könyvkiadó, 2007] szép, ősparkos ingatlan 70 hektáron, talán valami szaúdi hercegé lesz.) Sárga város, sárga az irigység, sárga a csillag. Judapesti jidlizés, jól illik a sárga villamos Budapesthez. Budapesti mese, kihalt, háborús tájban emberek húzzák-vonják, tolják a semmibe, ismeretlenbe (r: *Szabó István*; 1976), nehéz elképzelni budapesti sorsfordulót háttérén motoszkáló vagy éppen főszereplő sárga villamos nélkül.

Anyai dédnagyapám kávéháza ott volt, ahol most egy CBA: az „Aréna út” - István út

Vágvölgyi B. András

SÁRGA VILLAMOS

sarkán. Nagymamám ott nevelkedett, még tavaly is volt egy húga, a szembeházban halt meg, közel a kilencvenhez. A nagymamám nagyszerű asszony volt, állítólag ismerte a Friedmann Bandit (később: Robert Capa) a polgáriban, mindig arra ösztökölt engem is, legyek világutazó fotográfus. Mozizongorista volt egy Schöner Hugó nevű nagybátyja, keménykalapban, selyemhátú mellényben klimpírozott Asta Nielsen és Zarah Leander akciói alá, béreltek kertvendéglőt a Margitszigeten a húszas években, az egyik nyáron emigráns cári tisztokból álló balalajka-zene-kart szerződtek a nagyközönség szórakoztatására. Egy Viktor Rogosin nevű gárda kapitány, állítólag knyáz volt - ez olyan lehetett, mint a Rejtőnél a párizsi vásárcsarnokban nyakba akasztott fatálról cipőpertlit áruló Nazosztyn gróf -, megkérte az akkor még csak tizenéves nagymama kezét. Elutasított.

Volt a nagymamának egy másik húga is, négy éves volt 1919-ben, nem emlékszem már pontosan, hogyan is mesélte a nagy,

rég nem tudom megkérdezni, sajnos, a Kommun alatt volt-e, vagy utána, a sok vaníliafagyalttól hűlt meg (Koestler Arthur, a világban leghatásosabb magyar író is arról ír, hogy a Tanácsköztársaság alatt annyira nem volt mit enni, hogy mindig vaníliafagyit ettek), vagy a spanyolnátha vitte el, a lényeg, a nagy hugija meghalt 1919-ben. Nem volt benzín, nem volt taxi, nem volt konflis (megették a lovat), nem volt semmi, szállítóeszköz főként nem. Ahogy a nagy elmesélte, dédma nagyon sírt, dédpa pedig csináltatott egy gyerekkoporsót, hazahozta, beletette a hugit, megnézték utoljára, és leszögelte. Dédpapa felvette a szépruháját, dédmama is, dédapa feltette a keménykalapját, elindultak hármasan, elvillamosoztak a temetőbe és eltemették a hugit.

Az a villamos is sárga volt, bár kicsinyt melegebb sárga, mint egy Combino. Abban az évben még egyszer sírtak nagyon, a nagy az üzlet ajtajában állt hétévesen, és a Horthy által behívott román csapatok Aréna úti parádézását nézte a távolból.

veterán

NÉHA SZŰK A HÁZ

Az ENSZ először 1991-ben rendezte meg az Idősek Világnapját, és azóta minden év október 1-én ünnepeljük meg a Föld mintegy hatszázmillió lakosát. Társaságunk sem felejtkezik el közel tizennégyezer nyugdíjasáról, így a Száva utcai klubházban e jeles nap alkalmából különleges délutánra készültek az egybegyűltek.

Antal Attila vezérigazgató nevében dr. Szalai né dr. Szilágyi Eleonóra humánpolitikai igazgató köszöntötte a BKV nyugdíjasait. Őt Szűcs Istvánné humánpolitikai csoportvezető és Horváth Gyuláné, munkaerőellátási osztályvezető követte. A köszöntők sorát Nyíri Antal a BKV Nyugdíjas Szövetségének új elnöke zárta, aki nyár közepén váltotta Herczeg Bélát, a szervezet tulajdonképpeni alapítóját.

A hidegtálatk feldolgozása előtt Berentei Péter villamosvezető énekelt slágereket, s miközben a társaság vidáman danolászott, mi félrevontuk Herczeg Béla bácsit, hogy ki-kérdezzük, hosszú és tartalmas életéről, illetve a nyugdíjasklub mindennapjairól.

Béla bácsi idén töltötte be a 82. életévét. Tíz évig volt a BKV Nyugdíjas Szövetség elnöke, de már huszonekét éve, nyugdíjba vonulása óta aktív tagja a szervezetnek.

– Még szakszervezetisként, 1972-ben vettem fel az ötletet – emlékszik vissza Béla bácsi –, hogy tömörítsük szövetségbe a vállalati nyugdíjas szervezeteket, ami egységes elvek alapján képviselheti a társaság nyugdíjasainak az érdekeit.

A szövetség létrejött és sok vándorlás után a Száva Klubban kötött ki. Itt működik a huszonegy tagszervezetet összefogó elnökség is. Minden hétköznap fogadónap, ami sokszor nagyon aktívan telik – van, hogy



hatvanan is tolonganak az előtérben. És akkor még nem is beszéltünk a különböző rendezvényekről, mint például a nőnapról, az anyák napjáról, vagy éppen az idősek világ-

napjáról. S ha mindez nem elég, akkor ráadásnak ott van a minden hónap utolsó szerdáján tartott zenés táncos mulatság – néha egészen szűknek bizonyul a klubház. A rendezvények költségét és az egyéb kiadásokat több forrásból fedezik. A BKV részéről a rendszeres támogatás automatikusan érkezik, a tagszervezetek szakszervezeteitől ugyanezt igényelni kell.

– A BKV nyugdíjasai bizony igen nagy figyelemmel kísérik a társaságnál folyó munkát – főleg ilyen nagyarányú átszervezések alkalmával. Folyamatos tájékoztatást kapunk, szóval mi, nyugdíjasok teljesen képen vagyunk – kacsint Béla bácsi. A nyáron Antal Attila vezérigazgató is megtisztelte őket jelenlétével, a Kilián szakszervezet hívógyörki üdülőjében tartott kihelyezett választmányi ülés alkalmával.

Herczeg Béla, bár lemondott aktív elnöki posztjáról, továbbra is a választmány tagja maradt, sőt az örökös elnöki címet is megkapta. Mivel nyugdíjból már nem lehet nyugdíjba vonulni, az idősek napközi otthonában minden nap fellelhető. Itt minden hétköznap 10-15 óráig lehet beszélgetni, sakkozni, barátkozni és nem utolsósorban ebédelni. Az ebéd finom és ráadásul olcsó. – Szeretek odajárni – mondja Béla bácsi – mindig jókedvre derítem a klubtársakat és az új elnökkel is szívesen megosztom a tapasztalataimat. 1943-ban mint kalauz kerültem a Beszkárt zuglói telepére. Ugyaninnen mentem nyugdíjba is, de akkor már, mint villamos üzemegység-vezető. Nagyon büszke vagyok arra, hogy a BKV-nak dolgozhattam, és az a gondoskodás, amit a vállalat a nyugdíjasoknak nyújt egészen példaértékű, még a kollektív szerződésben is szerepelünk.

–kb–

HELLO HAJÓ!



A hazai géphajózás megindításának 190. évfordulója és a Pest-Buda nevű hajó huszadik születésnapja alkalmából társaságunk színes programot rendezett szeptember 29-én. A Jászai Mari téri kikötőben horgonyzó hajókon kicsik és nagyok is találhattak kedvükre való szórakozási lehetőséget. A gyerekek a bábelőadások és a bohócparádé mellett nemcsak elcsodálkozhattak a bűvész mutatványain, de meg is tanulhattak néhány trükköt, mások a kézműves foglalkozáson mérhették le ügyességüket. A felnőtteket – akik a régi sikerfilmet, a Koncz Gábor főszereplésével készült A dunai hajóst tekinthették meg – a nyolcvanas éveket idéző retró-presszó várta, igaz mai árakon. A legnagyobb szenzációt azonban az ünnepelt, vagyis a Pest-Buda szolgáltatta, amely óránként indult városnéző túrára, zenés kísérettel.





120 ÉVES A VILLA



VILLAMOS-KÖZLEKEDÉS



A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) Q típusu 418 pályaszámú villamos motorkocsija



NYÍLT NAP A HUNGÁRIÁBAN



A nyolcvanas évek elején a Rolls Frakció dalának az volt a címe: *Mitől megy a villamos?* Nos, október 13-án, a Hungária kocsiszínben megrendezett nyílt napon, az érdeklődők valódi választ kaphattak a költői kérdésre. Az eseményt a vártnál jóval nagyobb érdeklődés kísérte, a délelőtti nyitáskor tolongott a közönség a bejáratnál, hogy megtekintesse a Combinók „otthonát”, ahol szakemberek „idegenvezetésével” nemcsak kívülről és belülről, de alulról és felülről is megcsodálhatták az óriáshernyókat. A rendhagyó üzemlátogatáson azonban nemcsak a jelen, a múlt is képviseltette magát: a szentendrei múzeum egyik becses „ékszere”, a 436-os pályaszámú villamos közlekedett nosztalgiajáratban hatalmas sikerrel.

A szervezők gondoskodtak róla, hogy azok a „laikusok” se unatkozzanak, akik a műszaki dolgok iránt cseppnyi érdeklődést sem mutatnak. Az udvaron változatos játszóházat és egy sörkertet rendeztek be, az üzemcsarnokban pedig, *Hajós András* műsorvezetésével egymásnak adták a „franciakulcsot” olyan népszerű előadók, mint *Gerendás Péter*, *Ungár Anikó* és *Szulák Andrea*. Természetesen házi megaszatárunk, *Varga István* is dalra fakadt, sőt az ifjú színművészek, *Fesztbaum Béliának* köszönhetően egy kuplékból, sanzonokból összeállított „nosztalgiajárat” is útjára indult.



MACI, KIRÁLYLÁNY ÉS AZ EGYESÜLT ÁLLAMOK ELNÖKE

Bill Clinton, egykori amerikai elnök október 7-én vacsorát adott Budapesten. A jeles eseményen két BKV-dolgozó, Toldi István és felesége, Krisztina is részt vett. A villamosvezető házaspár találkozója Clintonnal szinte nagyobb szenzációnak számított, mint maga az esemény - a bulvármédia bőséges terjedelemben számolt be az „egyszerű, földi halandók” felkészítéséről, amelybe a nyelvelektől a ruhapróbán át a vacsora-etikett elsajátításáig sok minden beletartozott.

Néhány héttel ezelőtt Toldi István álmában sem gondolt arra, hogy rövidesen kezét rázhatja az egykori elnökkel. Voltaképpen annak köszönheti szerencséjét, hogy jókor kapcsolta be a rádiót. *Bochkor Gábor* és *Boros Lajos* ugyanis éppen azon élcelődött a *Bumeráng* című műsorban, hogy vajon kik lesznek, akik az elnöki vacsira leszurkolnak egy- illetve hárommillió forintot. Ennyibe került ugyanis a belépő. A békavésosok úgy kerültek képbe, hogy akkoriban minden a sztrájkkészültségről szólt, így *Bochkorék* sem hagyták szó nélkül a dolgot. A „kötelező észosztás” mellett azon is „elmerengtek”, hogy mikor tudna egy járművezető milliókat költeni egy vacsorára. De a műsorvezetők nem érték be ennyivel. Felhívták a Clinton-látogatás szervezőjét, *Somogyi Pétert*, hogy biztosítson két VIP-jegyet a BKV-dolgozók számára. Láss csodát, kérésük meghallgattatott. SMS-játék döntött arról, ki legyen a meghívott, s így esett a választás Toldi Istvánra és feleségére.

– Annyit írtam az SMS-be: Maci és Királynő három gyerekkel, meg azt, hogy nagy szó lenne, ha mi vacsoráznánk az elnökkel. Visszahívtak, és mivel úgy vélték, én mondtam a legviccesebb dolgot – *Monica Lewin* skyt emlegettem, – minket ért a megtiszteltetés – mondja Toldi István. – Ez szeptember 3-án történt, utána egyből jelentkezett a tv2 és a bulvársajtó. Felvették, hogyan vezetem a 62-es villamost... Szeptember 15-től pedig fizetés nélküli szabadságot vettem ki, mivel úgy vélték, a vacsorára való felkészítésünk hosszabb előkészületet igényel. A ruhapróba is sok időt elvett, de a legtöbbet mégis az etikett. Senki nem tudta ugyanis, hogy pontosan mi lesz a vacsora során, minket mindenképpen fel akartak készíteni úgy, hogy megfeleljünk a társasági elvárásoknak.

– **Nem kezelték benneteket kissé „rangon alul”?**

– Ezt így nehéz eldönteni. Az kétségtelen, hogy vasszigorral kérték számon rajtunk a szabályokat, noha az amerikai illem lazább az európainál. „Tréningünket” ráadásul folyamatosan rögzítették a *Napló* című műsor számára, amit azóta már le is vetítettek.

– **Október 7-én jött el a nagy nap.**

– Már délben értünk jött egy autó – veszi át a szót Királynő, azaz Toldi Istvánné. – A Zsidó szalonba vittek, ott megcsinálták a frizurámat, majd a tv2 sminkesei dolgoztak meg. Fél ötkor érkezünk a Sofitel szállóhoz, itt rendezték a vacsorát. Fél órás várakozás után mondták, hogy bemehetünk a VIP-szobába, ahová rajtunk kívül csak azok léphettek be, akik a drágább – hárommillió forintos jegyet – vásárolták meg.

– **No, meg Clinton.**



– Ő akkor még nem volt ott. Pezsgőztünk, és volt egy zongorista is. Meg valami hihetetlen védelmi rendszer. Például, amikor jött a zenész, kezében egy táskával és bemutatkozott, eltelt egy kis idő, míg azonosították. Eléggő feszengtünk, nem ismertünk senkit, csak *Dávid Ibolyát*, persze őt is csak a tévéből. Mindez csak akkor oldódott, amikor odalépett hozzánk valaki, megveregette a vállunkat azzal, hogy hát ti vagytok a békavésosok? Akkor valamelyest megnyugodtunk.

– **Az elnök mikor érkezett?**

– Legalább háromnegyed órát vártunk rá. – folytatja István. – Először *Böröczky József* humoristát mutatták be neki mint a magyar hasonmást, illetve egy hölgyet, aki *Hillaryt* „alakította”. Clinton udvariasan mosolygott, bár nem tudom mi lett volna, ha egy magyar *Monica Lewinskyt* is bemutatnak neki. Közvetlenül utánuk mi kerültünk sorra, annyit mondhattunk: *Good evening Mr. President! Krisztina, István*. „Beautiful” – mondta Krisztinának az elnök, és odarántotta magához. Ekkor készült a közös fotó. Kedves embernek tűnt, erős kézfogása van. Aztán a többiek kerültek sorra, majd miután mindenkit megörököltettek, indulhattunk a vacsorára. Huszonhét tízszemélyes asztal volt, étkezés előtt előbb a protokollfőnök köszöntötte a résztvevőket, majd Clinton tartott előadást, amelynek fókuszában az egészségügy állt. Valame-

lyest ismerhette a magyar viszonyokat, mert elég kritikusán vélekedett róla. Emellett a fejlődő országokról ejtett néhány szót. Az előadás után – bár eredetileg nem így tervezték – néhány kérdést is engedélyeztek. Valaki az iraki helyzetről érdeklődött. Clinton diplomatikusan csak annyit mondott: ő nem akart bemenni. A vacsora nagyon finom volt, de nem voltak igazán nagy adagok. Amikor hazaértünk, rendeltünk még egy pizzát.

Toldiék magukkal hozták az est menüsorát. Előételként Szent Jakab kagylót szolgált fel királyrákkal, illetve carpaccion tálalt karottát virgín dresszingsgel. A főétel szürkemarha bélszín volt kucsmagombamártással, szarvasgombás burgonyapürével és grillezett zöldséggel, a desszert körtés sajtorta. A vacsorán 2005-ös évjáratú *Monarchia Chardonnay*, 2004-es *Monarchia Rhapsody in Red*, valamint 1999-es ötputtonyos *Disznófő* tokaji aszú volt a borválaszték.

Toldiék természetesen úgy tekintenek az eseményre, mint felejthetetlen élményre, de azért „nem szálltak el”. – Ahogy a híres mondas tartja, sztárok lehettünk tizenöt percre – mosolyog István -, ám ettől nem változott meg az életünk. Az viszont igen tanulságos volt, hogy nemcsak Clintont ismerhettük meg, hanem azt is, hogyan működik a bulvársajtó. Azt hiszem, ezt legközelebb kihagynánk.

LT

„EZ A HÍD NEM AZ A HÍD, DE ANNYI BAJ LEGYEN”

Dr. Boross Péter volt miniszterelnök emlékezik

Boross Péter az első szabadon választott magyar kormány titok- majd belügyminiszterét Antall József halála után miniszterelnökét a magyar közvélemény csupán politikai pályafutása nyomán ismeri. Mint minden politikusnak, az ő megítélése is sokarcú. Hallottam már a nemzet bölcsének, és Antall József gyenge epigonjának is nevezni. Mivel a közlekedés mindnyájunk életének része, biztos voltam abban, hogy az egykori miniszterelnöknek is fűződik hozzá sztorija.

Kaposváron születtem, majd a gimnázium elvégzése után egyetemi tanulmányaimat 1947-ben a Pázmány Péter Tudományegyetemen kezdtem el, de a diplomámat 1951-ben már az Eötvös Lóránd Tudományegyetem állította ki. Évfolyamtársaim 1947-ben még Mindszenty-keresztekkel jártak be, és mire végeztünk, már javában dúlt a népi kollégisták terrorja. Mivel annak idején kidekálták, hogy milyen munkahelyre hány paraszt, hány munkás és hány értelmiségi származású kerülhet, ebben a játékban az én nevemet a Fővárosi Tanácshoz sorsolták ki. Itt a pénzügyi osztályon dolgoztam, amiről elmondhatom, hogy az akkor divatos népi káder dömpinggel szemben, ott sok jó szakember dolgozott. Én kerületi instruktor-ként dolgoztam, máig emlékszem, Nagy-Budapest XVI. kerülete tartozott hozzám, ahol várokozásommal ellentétben pénzügyi vonalon nagyon jó régi számvetőségi szakemberek dolgoztak. 1956. októberében, a forradalom alatt beválasztottak a Fővárosi Tanács forradalmi bizottságába, aminek később persze meglett a következménye: 1957. január 1-jével kirúgtak az állásomból, júniusban letartóztattak, és Kistarcsára internáltak. Ezután szövetkezeti vagy állami vállalatnál nem volt maradásom a flekkes ellenforradalmi múltammal, és egy személyes jó barátom segítségével beálltam csaposnak egy italboltba. Vendéglátó-ipari karrierem inentől „törtetlen” volt, előbb felszolgáló, majd üzletvezető-helyettes, aztán üzletvezető lettem az állatkerti Szikla Vendéglőben. Egyik volt évfolyamtársam ebben az időben a Belkereskedelmi Minisztérium személyzeti osztályán dolgozott, elintézte, hogy felvegyenek az egyik kerületi vendéglátó-ipari vállalat-hoz, mert ez az az idő volt, amikor az éttermek tekintet nélkül besorolásukra, kerületi vállalatokhoz tartoztak. Mivel ebben az időben az ilyen típusú cégeknél kevés felsőfokú végzettségű ember dolgozott, az igazgatói posztig vittem.

Antall Józsefhez régi barátság fűzött, ismertem az ő politikai ambícióit, és annak ellenére, hogy csodáltam emberi tisztességét és osztottam nézeteit, eszembe sem jutott, hogy valaha munkatársak leszünk. 1989-



ben saját elhatározásból elmentem nyugdíjba. A Kerekasztal Tárgyalások ideje alatt Antall József többször felhívott és véleményemet kérte bizonyos neuralgikus politikai kérdéseknél. '89-ben épp a Balatonon tartózkodtam nyaralónkban, amikor elért a már választásokon nyertes miniszterelnök, Antall József hívása, hogy azonnal jöjjenek fel Pestre, keressenem fel a parlamentben, mert engem akar megbízni a titkosszolgálatot felügyelő államtitkár pozíciójával. Úgy éreztem, Antall Józsefet nem hagyhatom cserben, hogy végre, amikor az életemben megvalósul még az igazi polgári demokrácia, ha ilyen ajánlatot kapok, azzal élni kell. Pályám innen – úgy gondolom – nyitott könyv mindenki számára. Néhány hónap után Antall rájött, hogy felelősségvállalási okokból fontos, hogy a titkosszolgálatokat miniszter irányítsa, majd ezt összeolvastva az egyéb rendvédelmi munkákkal, belügyminiszterré nevezett ki.

Korán bekövetkezett és máig ható következményekkel járó halála után ugyancsak erkölcsi kötelességemben éreztem, hogy mandátumunk hátralevő idejére elvállaljam Antall József tisztét. A kormányváltásokat követően országgyűlési képviselő voltam, az Orbán-kormány alatt egy ideig a miniszterelnök tanácsadója, de ha azt mondom, hogy ma már megérdemlem a valódi nyugdíjas létet, talán mindenki megért engem. Néhány számomra lelkiismereti okból fontos társadalmi funkciót vállaltam, az MDF-nek halálomig tagja leszek pártfunkciók nélkül, és ha a média érdemesnek tart rá, időnként elmondom véleményemet bizonyult életünk számtalan kérdéséről.

– **Miniszterelnök úr, gondolom, Ön is utazott közösségi közlekedési eszközön, fűződik-e ehhez valamilyen élménye?**

– Erről azért is beszélek szívesen, mert legszebb éveimet idézi fel. Mint a bevezetőben már említettem, vidéki gyerek vagyok, és mint ilyen, Pestre kerülve kollégiumban nyertem elhelyezést. A „bűnös várost” nem ismertem, természetesen Budapest számomra az ismeretlen utcák ijesztő labirintusa volt, és külön megpróbáltatást

jelentett, ha a városban volt dolgom. Így történt egyszer, hogy randevűm volt egy kislánnyal a Margitszigeten. A Kálvin tér környéki diákkollégium portását kérdezem meg, hogy jutok el innen a Margitszigetre. Azt mondta, mi sem egyszerűbb, kimész, fiam, a körútra, felfazsálsz egy 6-os villamosra, és amikor a híd közepén meglátsz egy nyúlványt, az a Margitsziget, ott leszállsz és besétálsz. Én követtem az utasítást, a körúton felfazsáltam egy 6-osra, jött is a híd, aztán elmúlt anélkül, hogy nyúlványa lett volna, és én a budai oldalon kétségbeesve szálltam le. Szégyenkezve kérdeztem meg egy járókelőt, hogy miért nem láttam én a híd közepén a Margitszigetet. Egyszerűen azért, mert ez a Petőfi híd, és maga, fiatalember, ellenkező irányba utazott. A randevűt lekéstem, de legalább egy közösségi közlekedési viszonylatot megismertem.

–sg–

FORRADALOM UTÁN

A fővárosi közlekedés helyreállítása

A fővárosi közforgalmú közlekedés léte természetes és magától értetődő, de nagyon tud hiányozni, ha hirtelen nincs többé. Mindez különösen azokban a hetekben, illetve hónapokban vált nyilvánvalóvá, amikor az iskolába, munkába induló fővárosiaknak 1956 októberében szinte egyik napról a másikra szembesülniük kellett a közlekedés teljes, majd részleges hiányával. Újraindítása nem csak a propaganda, de a hozzáértők számára is igen nagy nehézségeket okozott.

Az újságok szeptemberben még lelkesedve számoltak be a legújabb Ikarus – IK-60T típusú – trolibuszok megjelenéséről a Dózsa György úton, illetve ekkortájt kezdték bevezetni az UV villamosokat is, de hamarosan felfordult a világ a közforgalmú közlekedés körül.

Míg az autóbuszállomány javarészt épen vészeltette át az eseményeket – a forradalom kitörését követően a buszokat minden járművezetőnek le kellett adnia a garázsokban (a bevont járművek időnként tettek ugyan egy-egy vidéki utat, de csupán élelmszert szállítottak a fővárosba) –, addig a többi járműtípus sorsa már szomorúbban alakult. A károkat nehéz volt felmérni, de a korabeli tudósítások szerint szemmel látható volt, hogy a város vérkeringésének helyreállítása során a villamosforgalom újraindítása lesz az egyik legnehezebb feladat.

November első hétköznapjain, reggel 6 és este 18 óra között az autóbuszpark töredéke már közlekedett, de a hétvégi forgalom még meglehetősen ritka volt. Viszont a felsővezetékben keletkezett károk miatt nemcsak a villamosok nem tudtak kimenni az utcákra, hanem a BEV (Budapesti Elővárosi Vasutak) járművei sem jártak. Egyedül a csepeli gyorsvasút közlekedett a fegyveres harcok alatt, de az is csak orvosokat és sebesülteket szállított.

„November 12-én kimentünk a városba. Az emberek már vártak minket (buszosokat), hiszen személygépkocsi akkor még kevés volt. November 12-én én az 56-os vonalra mentem ki. Két gépkocsi-vezető és két kalauz volt egy kocsin, és csináltunk pár menetet, iszonyúan kitömve, még az ajtókon is lógtak” – áll Széki Dezső visszaemlékezéseiben, aki szerint elvéve, a külvárosokban még lóttek is a buszokra. Vélhetően több hasonló túlka-pásra is sor került. Az újjáépítést hátráltató forradalmár képe hamar kialakult a propagandaiban.

Az akkori tömegközlekedési ágazatok központi irodáinak helyszínén, a mai BKV székházban

ült össze a Nagy-Budapesti Központi Munkástanács. Mint a főváros egyik legtöbb dolgozót foglalkoztató területén, a közforgalmú közlekedésben is megtörténtek a politikai váltások. November 21-ére egy Országos Munkástanács megalakítását vették tervbe, amit a Nemzeti Sportcsarnokban akartak egybehívni, ám a közeli utcákban megjelentek a szovjet tankok.

A forradalom előtt még szeptember végén is 517 autóbusz volt üzemben 69 viszonylaton a fővárosban, ám a forradalmi események követően hetekig akadózott az autóbuszközlekedés. November 19-én is még mindössze 16 viszonylaton közlekedett alig 120 autóbusz (vagyis kevesebb, mint az egy-negyede a korábbiaknak). December elejére már 26 viszonylaton 343 busz indulhatott, december végére pedig 33 viszonylaton 485 busz került forgalomba – vagyis az év végéig nem sikerült a viszonylatok felét sem újraindítani. Természetesen ennek nem csupán a

legtöbb felszálló volt. A villamosközlekedés ennél is nehezebb helyzetben volt. Az utcai harcok során a villamos felsővezetékek mintegy 40%-a megsemmisült, további kb. 30%-a megsérült, vagyis kevesebb, mint a harmada maradt épen. Összesen 109 villamos sérült meg, vagy vált teljesen használhatatlanná. November 9-én mindössze kilenc viszonylat indult újra, ebből is kettő rövidített útvonalon. Még november végén is olyan súlyos hiányosságok voltak, hogy sem a Körúton, sem a Rákóczi úton, sem pedig az Üllői úton nem közlekedhetett a villamos. Itt is autóbuszjáratok bonyolították a forgalmat. November 27-én végre elindult több nagy viszonylat is, így az 1-es, 5-ös, 11-es, 14-es, 16-os, 47-es, 56-os villamosvonalak. Ugyanekkor tudott csak elindulni a fogaskerekű is.

December 2-án a trolibusz nyolc vonala közül is kettőn már volt forgalom, a 190 troliegyháromada ekkor már közlekedett. December 1-jén 69 vonal közül 37 vonalon közlekedett a villamospark 45 százaléka, vagyis 813 kocsin, de csupán 16 vonal működött teljes szakaszon. A millenniumi földalatti – miután sikerült felmérni és elhárítani az itt keletkezett károkat – csak november 22-én indulhatott el újra. A helyi forgalom lebonyolításába besegített a MAHART is – heti 4 hajójáratot alakítottak ki a Gellért tér és Újpest közötti

folyamszakaszon. Az év első felében átvett vízbuszokat is forgalomba állították.

Még év végére sem volt minden rendben, derül ki a december 1-én napvilágot látott felhívásból: „A Fővárosi Vasútépítő Vállalat ideiglenes forradalmi munkástanácsa és igazgatósága felhívja a vidéken lakó és tartózkodó összes dolgozót, hogy a budapesti közlekedés mielőbbi helyreállítása céljából sürgősen jelentkezzenek a vállalat központjában”.

A közforgalmú közlekedés teljes egészében csak 1957 áprilisában állt helyre, de az újságok

már december 31-én örömteli hírt közöltek: „Január 2-ától már este fél 8-ig járnak a sárga kocsik, ismét érdemes lesz tehát bérleteket váltani.”

(Készült Zsigmond Gábor: A fővárosi közforgalmú közlekedés és az 1956-os forradalmi események című tanulmánya alapján. Az írás a Városi Közlekedés 2007. januári számában jelent meg.)



gázolaj- és alkatrészhiány volt az oka, hanem az is, hogy a buszokat nem mindenhol tudták visszaadni az eredeti viszonylatokra. Számos helyen ugyanis a szétlőtt villamosok helyett autóbuszokat kellett forgalomba állítani – az előbbieket felsővezeték-rendszerében, vágányhálózatában, és az áramellátásában keletkezett súlyos hibák kijávitásáig az autóbuszokra különálló feladatok is hárultak, sőt a károk miatt gyakran ott álltak meg, ahol a



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

13. forduló: BKV Előre-Makó	11. 04. 13.30
14. forduló: Baktalórántháza-BKV Előre	11. 10. 13.30
15. forduló: BKV Előre-Bócs	11. 18. 13.00

KÖZÖSEN KÖNNYEBB

Egészséges munkavállaló az egészséges munkahelyeken

Mozgásba hozzuk a BKV-t mottóval cégünk csatlakozott az Országos Egészségfejlesztési Intézet (OEFI) „Közösen könnyebb” csapatversenyéhez. Az akció kapcsolódik a „Move Europe” elnevezésű egészségfejlesztő mozgalomhoz, melyhez már 26 ország csatlakozott az elmúlt években. A nemzetközi összefogás legfőbb céljai hozzájárulni a munkahelyi egészségfejlesztés szükségességének és kedvező hatásainak felismeréséhez, gyakorlati példákkal igazolni a munkahelyi vezetés számára, hogy érdemes befektetni munkavállalók egészségi állapotának fejlesztésébe, segíteni az életmódváltást és díjazni a legjobb munkahelyi egészségfejlesztési gyakorlatokat.



Monspart Sarolta tájfunó világbanok népszerűsíti a programot

A helytelen táplálkozás, a dohányzás, a munkahelyi stressz és a mozgásszegény életmód növeli az elhízás, a mozgásszervi problémák, a cukorbetegség, a vérszírok emelkedésének és ezáltal a rövidebb élet kockázatát. A program célja, hogy az elsősorban ülőmunkát végző kollégák (járművezetők, irodai munkatársak figyelem!) 5-10 fős csapatokba szerveződve együtt tegyenek az egészségükért. Ez a legtöbb esetben nem megy életmódváltás nélkül, ami tudatosságot és önfegyelmet igényel, de talán könnyebb, ha nem egyedül kell megküzdeni.

A BKV Zrt. számára fontos munkavállalóinak egészsége, segíteni kívánja a közös fellépést a jobb munkahelyi közérzetért, életmódváltásért. A BKV Előre SC keretein belül már eddig is számos lehetőség kínálkozott a mozogni vágyóknak, a szabadidősport szakosztályok képzett szakemberekkel, változatos programkínálattal és kedvező árral várják a dolgozókat. A jelentkezés hivatalos határideje október közepén lejárt, de a szervezők elmondták, hogy a tavalyi kampány idején is előfordult, hogy egyes később csatlakozott csapattagokban csak később, már a versenyben részt vevő kollégák példája érlelte meg az elhatározást. Az aktuális egészségi állapotot felmérő teszt október utolsó napjaiban lesz, innentől minden versenyzőnek fél éve van arra, hogy mozgással, egészséges ételek fogyasztásával, a dohányzás mellőzésével és lelki egészségének fejlesztésével hozzájáruljon csapata sikeréhez és saját testi-lelki harmóniája megteremtéséhez. Mindannyiunknak fontos, hogy még sok évig egészségben éljünk, dolgozzunk közösen, könnyebben.

MOZGÁSBAN a Neten

Magazinunk már az Intraneten is olvasható a
<http://salamon/C14/magazin/cimen>

GYŐZELEM!

2007. szeptember 29-én Üzemi Labdarúgó válogatottunk ismét diadalmaszkodott az immár hagyománnyá vált Városi Tömegközlekedési Társaságok Tornáján.



A rendező ezúttal Miskolc városa volt. A hat csapat részvételével megrendezett tornán (Debrecen, Szeged, Pécs, Kaposvár, Miskolc, Budapest) csapatunk veretlenül lett első. A döntőben nagyszerű mérkőzésen 4:2 arányban győztünk a Pécsi Közlekedési Vállalat csapata ellen. A torna legjobb góllövője címet holtversenyben 7-7 góllal Kovács András és Olexa József (Közlekedési Igazgatóság) szerezte meg.

A győztes csapat tagjai: Kótai Zoltán, Hartai András, Horváth Krisztián, Józsa Tibor, Varga Sándor, Szécsi Gyula, Buzási József (Műszaki Igazgatóság), Olexa József, Kovács András, Pozsgai Tamás (Közlekedési Igazgatóság), Loydl Tamás, Rafael Tibor (Ügyfélszolgálat), Kalmár Attila (Menetirányító diszpécser szolgálat). Gratulálunk!

Sashegyi István
Szabadidősport bizottság vezetője

hirdetés

rapidus

OPTIKA

A nagy igényre való tekintettel meghosszabbítjuk év végéig az alábbi akcióinkat:

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 közismert budapesti épület részletét tartalmazza a kép? Könnyítésül három lehetőséget kínálunk. A megfejtéseket november 15-ig szíveskedjenek a Mozgásban magazin szerkesztőségébe (1980 Bp. Akácfa u. 15. V. 520.) vagy a mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre.

1. Mátyás templom
2. Vajdahunyadvára
3. Parlament

Előző havi rejtvényünk helyes megfejtése: a kislemez dalatti régi motorkocsija

1000 forintos étkezési utalványt nyert: Béres József (Budapest, Garay u.), Kiss Balázs (Budapest, Gőz u.), Zombori László (e-mail). Gratulálunk!

A nyeremények szerkesztőségünkben vehetők át!



KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Köszönetünket fejeznénk ki mindazoknak, akik szerették, tisztelték és utolsó útjára elkísérték Mayer Lászlót.

A gyászoló család

levél

Kedves Szabó István!

A 79-es és a 75-ös trolibusz vonalát el kellene nevezni (múlt hét péntek óta én mindenki előtt már így is nevezem) a "BECSÜLET VONA LÁNAK"!

Pénteken délután (szeptember 28-án), 14:40-kor a munkahelyünkről az Autonóm Szak Szervezetek Szövetségétől indult kolléganőm. A műjéggel együtt szállt fel a 79-es trolibusz 202-es járatára, majd a Váci útnál szállt le. Ezután vette észre, hogy fekete szatyrárt fent felejtette az ülésen. Azonnal telefonáltam, Fülöp Imre kollégával beszéltem, aki megnyugtatóan és intően kedett. Közben húsz perc múlva telefonos érdeklődésünkre közölte, hogy a kolléganőm mehet a szatyráért. A szatyorban minden hiánytalanul benne volt. A kolléganőm túlzott óvatosságából adódóan „egész élete tartalék vagyonkáját” (eddig) magánál hordta. Biztos vagyok benne, hogy ha nem lett volna meg szerény „vagyonkája” az az életébe került volna! Ráadásul helyettem vállalta el ezt az utat, mert nekem váratlanul bent kellett maradnom a munkahelyemen. A 75-ös trolibuszon is több esetről tudok, amikor hasonlóan járt az utas, a vezető ott is hiánytalanul átadta a fent felejtett táskákat.

Ezért érdemli meg a két vonal a BECSÜLET VONAL címet. Jó lenne, ha ez nyilvánosságra kerülne, és a BKV többi járatán utazók is mindig minden talált tárgyat átadnának a vezetőnek, mert onnan biztos, hogy hiánytalanul kerül vissza gazdájához.

Köszönettel, és hálával:

Nemes Mária ASZSZ országos koordinátor, és Palkovics Jánosné nyugdíjas munkatárs

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

sztoripályázat

Az alábbi írás bővebb változata lapunk sztoripályázati felhívására érkezett. Szerzője egy fiatal lány, aki különleges érdeklődést mutat a közlekedés, és ezen belül az autóbuszok iránt. A történet hangvétele alapjaiban különbözött a többi szellemes vicces írástól, ezért szerkesztőségünk úgy döntött, különdíjjal jutalmazzuk. Terjedelmi okokból csak rövidített változatát közöljük, de szíves figyelmükbe ajánljuk Nyári Ildikó teljes „sztoriját”.

Küöldíj – Nyári Ildikó Lynnie

RAVEN ÉS CERBERUS

Jár egy gépsárkány Akadémia-újtelep és a Vas Gereben utca között, és jár egy gépsárkány Őrs vezér tere és Cinkota, Lassú utca között. Mindkettő nagyon közel áll hozzám, úgy mond a gépsárkány-testvéreimmé nőtték ki magukat. Az ő történetük ez.

Hajdanában még mindketten Cinkotások voltak, mikor megismertem őket, együtt dolgoztak a 45-ös járaton. Két ráncajtos, 1986-os „születésű” gépsárkányról van szó, a 17-12-ről, Raven-ről és a 17-20-ról, Cerberus-ról. 2006. júniusában, apukám a nevére kapta a 17-12-öt. Akkortájt neveztem el Raven-nek, mikor egyik este végeztünk a Cinkotai Autóbusz Telephelyen, és a sötét Bökényföldi utat csak Raven fényoszlója világította meg. Attól kezdve lett az én (kicsi) Hollóm. Mivel a barátnőim nem foglalkoztak velem, egész nyáron lejárta Raven-hez. Azt szerettem a legjobban benne, és még szeretem is, hogy bármikor, ha szomorú vagyok, ő az egyszerű jelenlétével fel tud vidítani. Cerberus-ról az elején sajnos nem voltak ilyen emlékeim, vele sajnos alig találkoztam. 2007. januárjában Raven-t bent tartották Cinkotán, ugyanis vizsgálja volt. Megbontották a jobb oldali „A” és „C” tengelyi kerékjáratát. Forgatni nem engedték ki, csak akkor találkozhattam vele, ha épp meglátogattam. Közben elkezdtem levelezni Cinkotával, aki, amikor csak tudott, tájékoztott Raven állapotáról.

Közben áprilisban átírták apukám nevére Cerberus-t, akit pont ekkor neveztem el a háromfejű kutyáról, aki a pokol kapuját őrzi. Még ebben a hónapban hírt kaptam, hogy Raven eltűnt a cinkotai 8-as sorból. Senki nem tudta hova. Csak Cerberus volt mellettem, és bár ő nem tudta pótolni Raven-t, mégis meg tudott vigasztalni. Megvolt benne az a képesség, ami Raven-ben. Üres napjaimat Cerberus-szal töltöttem, az Őrs vezér tere és Cinkota, Lassú utca között buszoztam. Néha gyors 76-ossal elmentem Cinkota telephelyig, bár be nem mehettem, mégis vártam, hátha megpillantom Raven-t. Egyik este hírt kaptam, felújították Raven-t, viszont átkerült Dél-Pest Telephelyre és a csuklósított 68-as járatra került. Másnap meg is látogattam, átöleltem. Megígértem neki, hogy megpróbálom visszahozni Cinkotára. Később Kiliános vezérek mesélték, hogy Cerberus is meglátogatta Raven-t, aki pedig minden megállóból alig akart elindulni, csak hogy megvárhassa Cerberus-t. Néha még mostanában is lehet őket látni a 68-ason, bár Cerberus inkább csak a 45-ösön van. Remélem Raven is hamar visszakerül jól megszokott csapatába, Cerberus mellé. Az utóbbi időben hallottam olyan pletykákat, miszerint Raven nyár végén hazajön. Szeretném, hogyha ez a hír valóra válna. Sokan várjuk vissza, de legfőképpen Cerberus és én.

A teljes Raven és Cerberus történet a <http://lynniedemon.spaces.live.com/> oldalon érhető el!

hirdetés

TÓTH ZOLTÁN AUTÓSISKOLA

ELMÉLET:

15.000 Ft helyett

10.000 Ft

VEZETÉSI ÓRA:

2.000 Ft helyett

1.500 Ft

A tanfolyamok folyamatosan indulnak!

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ:

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

20/323-4688 (bármikor hívható),

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. emeletén 79nm es 3 szobás lakás erkéllyel, garázzsal és közös tárolóval. Kiadási ár: 100.000Ft+rezi.
Eladási ár: 27.6M Ft.
Érd:06 70 3800 051

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

Budakeszin, a Makkosi úton eladó két különbejáratú (akár egyesíthető) egymás melletti telek, hozzátartozó 500 négy szögöl. Tele gyümölcsfákkal, szép panorámával, szoba konyhas közeppel. Víz, gáz, villany, bekötve. Irányár: 38 M.
Érd.: 3210 890,
20 424 8780

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

Eladó egy nyaraló a Bányi tónál 120 négy szög öles telken.
Érd.: 30 970 4229

Eladó két kétajtós ruhás szekrény (Darabonként is megvásárolható). Ár: meg egyezés szerint.
Érd.: 70 594 4321

Eladó a XI. kerületben, Albertfalván egy 155 négy szög öles telken, 110 nm es, felújításra szoruló kertesi családi ház, mellékhelyekkel.
Érd.: 30 579 5262

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

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

Autóbusz rendeltetést vállalkozás üdüléshez, kiránduláshoz. Házról házra szállítás klímás kisbusszal, 12 személyestől 55 személyesig. BKV s dolgozóknak 20% kedvezmény. Ugyanitt autó és kisbusz szerelés!
Érd: 06 20 9966 851

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

AUDI 100 2.0 szívódieszel, 1989 es kombi, alufelnyelőkkel, jó gumikkal, vonóhoroggal, kp i zárral, tolótetővel, CD+erősítő +mely nyomóval, 2007.11. hóig víz

apróhirdetés

gáztatva, törzskönyvvél, tulajdo nostól, garázsából, 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

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

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

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

XVII. Földműves utcában kultúrált ház IV. emeletén eladó 59 nm es 1+2 félszobás, étkezős, gardróbos, erkélyes, felújított, világos lakás. Szobák külön bejáratúak, parkettásak. A bejáratú ajtó biztonsági ráccsal ellátott. Irányár: 10,5 MFT
Telefon: 20/461 4265

Eladó Káposztás megyerén I. emeleti, kétflores, 68 m² panellakás magánszemélytől. A nappali, ebédli, hálószoba és a fürdő, WC a fürdőszoba (sarok kád) felújított. A konyha részben felújítva, 8m² es, erkély. A lakás vízórás, kábel TV és internet kapcsolat elérhető. Csendes családias, villamosmegálló, óvoda, iskola közelben.
Ár: 12 900 000 Ft
Érd: 20/435 9090
vagy 30/596 5677.

XVII. Férihegyi úton kultúrált házban II. emeleten eladó 49 nm es, 1+1 félszobás szépen felújított, nagy fedett teraszos (16nm), világos lakás. Szobák parkettásak, a lakás jó elosztású.
Irányár: 12,5 MFT
Telefon: 256 3294 du. 16 óra után
BKV sszám: 116 26

Eladó Adácson 525 nm telek, jó kikapcsolódást nyújtó vonzási körzettel (Mátra, Zsórfürdő, Bo gács), rendkívül jó, országos hírű telepített horgászó 20 percre. Irányár: 1 millió Ft.
Érd: 20/496 90 84

A BKV TOURS UTAZÁSI IRODA AJÁNLATAI

Hévíz/ Hotel Kalma***

3 nap/2 éjszaka szállás 2 ágyas szobában:

23.900 Ft/ fő

Az ár tartalmazza: a szállást, félpanziós ellátást, pezsgőfürdőt, szauna használatát, egészségmegőrző gyógy-masszázszt.
Érvényes: 2007.10.01-12.22.

Sopron/ Hunguest Hotel Szieszta***

3 nap/2 éjszaka szállás 2 ágyas superior szobában (P-V):

23.200 Ft/ fő

Az ár tartalmazza: a szállást, félpanziós ellátást, Szieszta wellness részleg használatát, szombati bécsi kirándulást, belépőt a közeli Lóvéri uszodába, üdvözlő italt.
Érvényes: 2007.10.01-12.22.

Baja/ Duna Wellness Hotel***

3 nap/ 2 éjszaka szállás 2 ágyas szobában:

14.600 Ft/ fő

Az ár tartalmazza: a szállást, félpanziós ellátást, wellness részleg használatát.
Érvényes: 2007.10.01-12.22.

Debrecen/ Cívus Grand

BKV TOURS KFT.

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

Hotel Aranybika***

3 nap/ 2 éjszaka szállás 2 ágyas classic szobában:

13.800 Ft/ fő

Az ár tartalmazza: szállást, büféreggelit, wellness centrum használatát és belépőt a Da Vinci kiállításra.
Érvényes: 2007.10.01-11.16.

Porva-Szépalma/ Hotel Szépalma****

3 nap / 2 éjszaka szállás 2 ágyas szobában (P-V):

23.700 Ft/ fő

Az ár tartalmazza: a szállást, svédasztalos reggelit, négyfogásos vacsorát borral szombat este, piknik csomagot a bakonyi gyalogtúrához, szervezett menés látogatást, wellness sziget használatát.
Érvényes: 2007.10.01-11.30.

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:



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 vasárnapról 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 árából 5% kedvezményt biztosítunk, ha van érvényes telep belépőjük. Üdülési csekk és egészségpénztár elfogadóhely (OTP, MKB, K&H, Vasutas, Honvédt, ERSTE, Posta, Tempo, Uniqva, Di menzió).

Karácsonyi akció: 26 900 forint (tartalmazza a vacsorát), szilveszteri akció: 39 900 forint (tartalmazza a szilveszter esti rendezvényt).

Bejelentkezés: Balog József

30/856 49 90

November elsején megjelenik a

Veterán

AUTÓ ÉS MOTOR

oldtimer magazin következő száma

- Fókuszban egy Maserati Indy America, minden idők talán legérdekesebb négyüzléses GT je.
- A London Brighton emlékfutamon öt magyar antik autó is rajthoz áll, ezek közül a Panhard Levassor két típusát is bemutatjuk.
- A Seat I24 D formája sok tekintetben hasonlít a nálunk is jól ismert Zsi guliéhoz, de vannak fontos különbségek, amelyeket hasznos tudni.
- A motorbarátok Schmidt László különleges Pannóniáról és egy V kéthengeres, 1924 es Montgomeryről olvashatnak, valamint láthatják a film vasznon szereplő leghíresebb motorkerékpárokat.
- Interjú készült Szűcs Antallal, aki ott volt a magyar teherautó gyártás kezdeténél.
- Tudósítás a Chronoswiss Audi Hungaria Classic utolsó futamáról
- Megemlékezik a villamosvasút születésének 120. évfordulójáról.

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja

www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu

Főszerkesztő: Zelenák Tibor • Szerkesztőség: 1072 Bp. VII., Akácia 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., Akácia u. 15. • ISSN 1786-1845

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

VELED UTAZOM

Megjelent Varga István villamosvezető első albuma - Ebből az alkalomból október 10-én, szerdán délelőtt lemezbemutatóval egybekötött sajtótájékoztató volt a MILLFAV Múzeumban (V. ker., Deák Ferenc téri aluljáró). Az eseményen részt vett Demszky Gábor főpolgármester is. Varga István kilenc éve villamosvezető, egyik gyermekkori álma valósult meg, amikor a BKV-hoz került dolgozni. Most úgy tűnik, másik álma is teljesül, hiszen, mint mondja: „Az éneklést mindennél jobban szeretem”. Bemutatkozó albuma stílszerűen a „Veled utazom” címet viseli, és a BKV ajándékboltokban is megvásárolható lesz.



NATO FUTÁS

Mint arról már előző számunkban a hírt adtuk, október 9-én rendezték meg a NATO Partnerségi Futófesztivált Budapesten. A férfiak 20 kilométeres futásán, két lengyel versenyző maga mögé utasítva, a mezőtúri Berecz Lajos szerezte meg az első helyet, a nőknél Képes Ágnes (MH ÖHP) diadalmas-kodott. Berecz 1.01.45 óra alatt, Képes 1.23.15 óra alatt teljesítette a távot. Férfi váltóban a Pannon Egyetem (Minczér Albert, Takács Dávid, Egri Viktor), a nőiben az SZVSE (Biacsi Ilona, Kiss Ágnes, Biacsi Bernadett), míg vegyesben a Szolnoki Honvéd (Baranyi Krisztián, Ács László, Ivánovics Judit) csapata győzött.

hirdetés

ÓRIÁSI NYITÁSI AKCIÓK!

SPORT
OUTLET

SPORTOUTLETÜNKBEN

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

LURDY HÁZ I. EMELETÉN

is FOLYAMATOS AKCIÓKKAL VÁRJUK KEDVES VÁSÁRLÓINKAT.

LEVI'S ÉS CIPŐÜZLETEINKBEN

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



BKV DOLGOZÓKNAK +5% KEDVEZTMÉNY!



Kép és szöveg: Herold Ferenc

Hosszú-hosszú ideig, szinte semmi nem változott a Kelenföldi pályaudvar környékén, ám az elmúlt években mintha kicserélték volna az egykor elhanyagolt területet. Korszerű autóbuszvégállomás épült a 103-as, gyors 7-173-as és 141-es járatok részére, ideköltözött a Volánbusz pályaudvara a Bukarest utcából, de a legnagyobb változás mégis akkor következik, ha elindul a 4-es metró.

COENGŐSZÓVAL - DUDASZÓVAL!

VEZÉRCIKK HELYETT

51
halálos áldozata volt a villamos az autóbusz karamboljában!

1 év alatt!

VAN ILLEN?
VAN!

Örökre elfelejtett...

AZ ITTAS UTASSAL IS TÖRÖDNI KELL!

NE GONDOLD, HOGY TE VAGY A VILÁG KÖZEPE!

Hamarosan megjelenik a forgalombiztonsági különszámunk, addig is íme, egy kis ízelítő ugyanebben a témában, még a hatvanas évek elejéről

hirdetés

Kedvezményes akció - Karácsonyi előkészületek

**Asztali és hordozható számítógépek
5000 Forint kedvezménnyel**



Ajándék vírusirtóval (60 napos verzió)
Akár OTP hitelügyintézésel együtt!

A kedvezmény beváltható 2008. január 15-ig a hirdetés felmutatásával.
Egy termék vásárlásakor egy kedvezmény vehető igénybe.



Cím: Budapest, VII. ker., Kazinczy u. 24-26.
Tel: (06 1) 999 4460
E-mail: kereskedelem@c-enter.hu
www.c-enter.hu