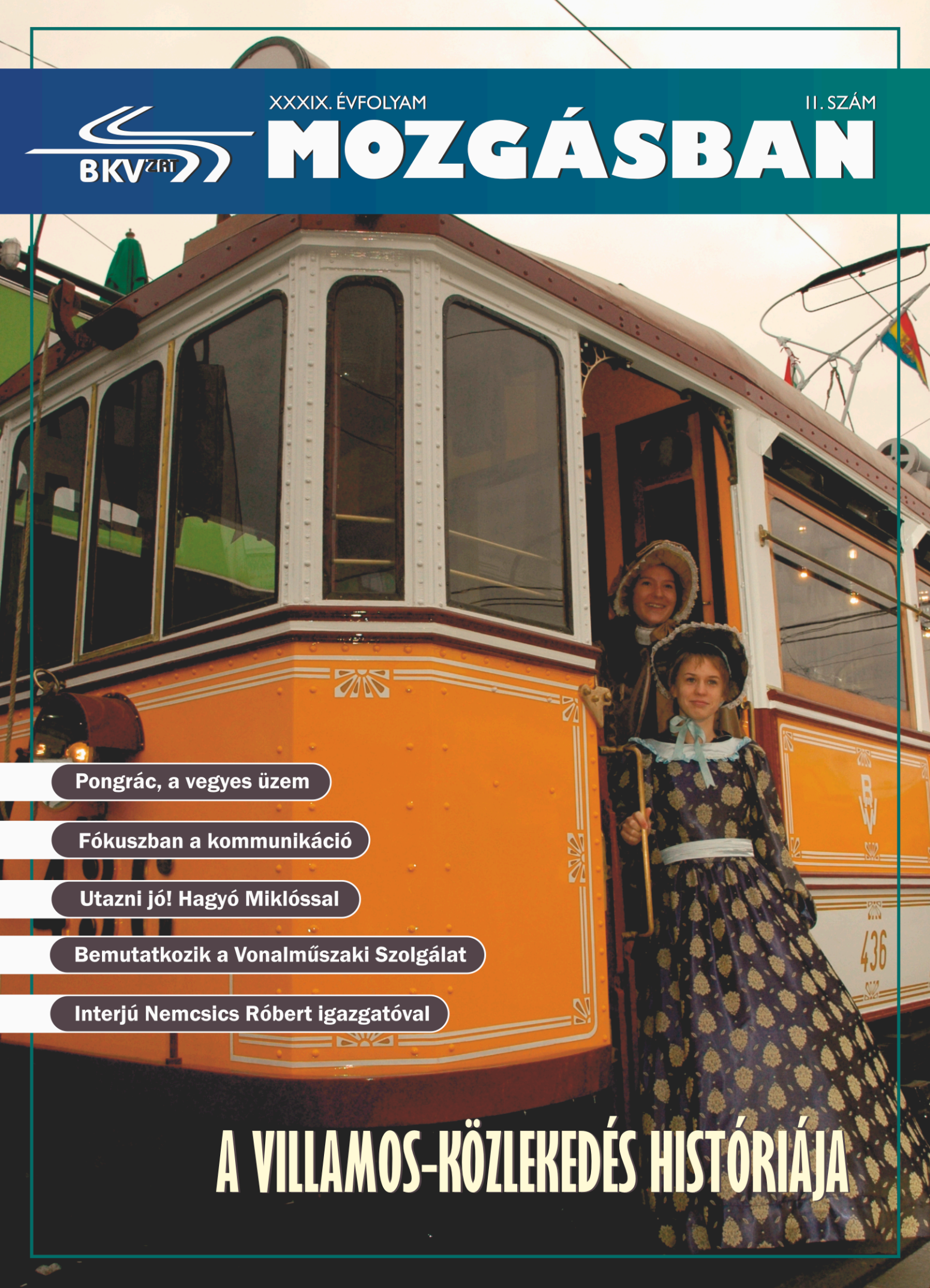
XXXIX. ÉVFOLYAM

II. SZÁM

MOZGÁSBAN



Pongrác, a vegyes üzem

Fókuszban a kommunikáció

Utazni jó! Hagyó Miklóssal

Bemutatkozik a Vonalműszaki Szolgálat

Interjú Nemcsics Róbert igazgatóval

A VILLAMOS-KÖZLEKEDÉS HISTÓRIÁJA

ÜGYFÉLSZOLGÁLATI GYEREKSAROK

Utasaink nem csak járműveinket veszik igénybe, hanem az Ügyfélszolgálati Irodában is gyakran megfordulnak. Cégünk tisztában van azzal, mekkora problémát jelent ilyenkor egy (vagy akár) több kisgyerek elhelyezése, ezért Ügyfélszolgálati Irodánkban gyereksarkot rendeztünk be, ezzel a szolgáltatással biztosítva a szülőknek a nyugodt ügyintézést, a gyerekeknek pedig a felhőtlen szórakozást. Az eseményen megjelent *Hagyó Miklós* főpolgármester-helyettes a BKV ügyfélszolgálati irodájában kialakított gyereksarok jelentőségével kapcsolatosan kiemelte, hogy az nemcsak a kisgyermekes szülőknek biztosítja a nyugodt ügyintézés lehetőségét, hanem gyerekeknek számára is élvezhetőbbé teszi a várakozást. Ez a látszólag apró lépés – tette hozzá – nekik és szüleiknek jelentős minőségi változás, ami segíthet abban, hogy a gyerekek számára az ügyintézés ne tűnjön fárasztó, idegeskedéssel járó programnak.

John Emese az Oktatási és Ifjúságpolitikai Bizottság alelnöke, a Gyermekbarát Város program szorgalmazója elmondta, hogy ha következetesen tesszük meg ezeket a lépéseket, egymás után, akkor egy olyan Budapestet építhetünk, ami toleránsabb és alkalmasabb a velünk elő legfiatalabb korosztály igényeinek kielégítésére.

Antal Attila, a BKV Zrt. vezérigazgatója is nagy lépésnek tartja a gyereksarok átadását: „Aki volt gyerek, az tudja, hogy milyen érzés birtokolni egy kuckót a lakásban, otthon is, hát még idegen helyen, ahol a mama vagy a papa ügyintéz!"

BAMAKOI JÁRAT

Az Alfa Busz, a Volvo és a BKV közös busszal indul a Budapest–Bamako Rally-n. A 2008. január 12-27. között megrendezett versenyen egy Volvo Regio autóbusz vesz részt *Molnár Attila* vezetésével. A számos jótékonysági akciót, adománygyűjtést magában foglaló verseny hivatalos versenyútvonala 8760 kilométer, a versenyzők Ausztrián, Olaszországon, Franciaországon, Spanyolországon, Marokkón és Mauritánián át érkeznek Mali fővárosába, Bamakoba. A tervek között szerepel egy külön oldal kialakítása a BKV honlapján, ahol egy navigációs rendszer segítségével mindenki figyelemmel kísérheti majd, hogy hol tart a BKV busz.

CREDO BUSZOK TESZTJE

Utasaink a 7-es, illetve a 276E autóbusz vonalán találkozhattak a győri székhelyű Kravtex Kft. Credo BN 18 típusú csuklós és Credo BN 12 típusú szóló autóbuszaival. A tesztelésre átadott két autóbusz alacsonypadlós, a csuklós változat esetében a második és harmadik ajtónál rámpa is segíti a kerekesszékkel közlekedők feljutását. Az autóbuszokat Iveco Euro IV-es motor hajtja, és elektromosan vezérelt légrugózásúak. A csuklós jármű majdnem 18 méter hosszú, 171 utas befogadására alkalmas. A 12 méteres szóló autóbuszon pedig mintegy 161-en utazhatnak. Szakembereink a teszt során azt vizsgálták, hogy két jármű menynyire képes alkalmazkodni a budapesti vonalakhoz.

TROLITÖRTÉNETI KURIÓZUM

A BKV Zrt. saját forrásból újíttatta fel az IK-260.T trolibuszt, a közlekedésbarátok által jól ismert „600-ast. Miután 1974-ben a trolibusz-közlekedés további fejlesztése mellett döntöttek, a BKV – hazai gyártó híján – saját trolibuszjárművet tervezett. A szóló jármű Ikarus 260-as karosszériával, a ZIU 5-ből kinyert villamos berendezésekkel készült el 1975-ben. A 600-as pályaszámú troli rendhagyó módon először sárga fényezést kapott. A jármű 1976 és 1995 között szállított utasokat. Tömeggyártása nem valósulhatott meg, mivel több szempontot mérlegelve a szovjet gyártmányú ZIU 9-eseket részesítették előnyben. A megőrzött sárga 600-as most méltóképpen a BKV muzeális gyűjteményébe kerül, és jövőre már az érdeklődő közönség is találkozhat vele nosztalgiameneteken és a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumban.

„ÉN NAGYON MESSZIRŐL JÖTTEM A BKV-HOZ”

Beszélgetés Nemcsics Róbert informatikai igazgatóval

– Mi a feladata egy tradicionálisan közösségi közlekedésre létrehozott fővárosi tulajdonú nagyvállalatnál az informatikai igazgatónak?

– Eredetileg a BKV elektronikus jegyrendszerének kidolgozására volt mandátumom, de miután beültem az informatikai igazgató székébe, első rendű célom lett az üzleti érdekeltségű egyéb nagyvállalatokhoz hasonló informatikai rendszer kidolgozása a BKV-ra specializálva. Elsősorban informatikai menedzser vagyok itt, nem programozó és még csak nem is mérnök. Alapvető feladatunk bármennyire banálisan is hangzik, a munkatársak ellátása legális és jól használható szoftverekkel felszerelt asztali számítógépekkel, mobiltelefonokkal, valamint a kijelölt menedzserek számára PDA mini számítógépek biztosítása. A második láb, amin állunk már közelebb visz a BKV szakmai jellegéhez, tudni illik csapatom és jómagam leckéje a BKV közlekedési struktúrájának automatizálása. Ehhez tartozik például a forgalomirányítás vagy az utastájékoztatás is, az ehhez szükséges szoftverek kiválasztása, megvásárlása és beüzemelése is a mi feladatunk. Lehet, hogy meglepi, amit mondok, de például a Combino villamost is egy PC szoftver vezérli, és nem kell mondanom, hogy mennyire fontos, hogy aki ilyen villamost vezet, tisztában legyen a számítástechnika alapvető összefüggéseivel. Nagy szerephez jut a BKV életében a távközlés is. Hisz egy több mint tízezres dolgozói létszámú és harmincon felüli telephelyű közlekedési vállalatnál a megbízható informatikai háttérrel rendelkező távközlés a biztonság záloga. Hozzá kell tennem, hogy az informatikai rendszer átstrukturálása, vagyis a korszellemnek megfelelő színvonalra történő átállítása az Akácfa utcában sok évet megkésett. Ugyancsak feladatunk a régen emlegetett e-ticketing rendszer meghonosítása, és az utastájékoztatás modernizálása. Az elektronikus jegyrendszer bevezetése örökzöld téma a BKV-nál, ezé a jövő: kiváltja a papírra nyomtatott jegyet, egyszerűbbé teszi az ellenőrzést, de tovább megyek, elmondható, hogy gazdaságosabb az utasok számára is. Hisz a közlekedési eszköz igénybevételekor csak akkora összeget terhel a kártyára, amekkora utat az utas igénybe vesz. A BKV régi siralmát, a bliccelők nagy számát is csökkenti, mert az elektronikus kapukon csak jeggyel lehet átjutni. Harmadik feladatunk az utastájékoztatás elektronizálása, valamint a BKV belső közlekedési információinak digitalizálása. Ennek tartalmaznia kell valamennyi forgalmi, járműdiagnosztikai, közlekedésrendszertani információt, amit természetesen az illetékes dolgozóknak használni is tudni kell. Szélsőséges esetben a zavarelhárítás vagy katasztrófahelyzetben történő intézkedések is ebbe a csomagba tartoznak. Most készül egy átfogó informatikai rendszer, amihez egyébként EU-s támogatásra is számítunk. Ehhez a harmadik lábhoz tartozik a BKV elektronikus biztonsági rendszere is. Amennyire vigyáznunk kell arra, hogy a Zrt.-n belül az informatikánál minden szoftver legális legyen, ügyelnünk kell arra is, hogy a vállalat eszközfelhasználási, közlekedéspolitikai, vagyonállapoti adatai, mint üzemi titkok biztonságban legyenek.

– Igazgató Úr, elejtett egy mondatot arról, hogy nagyon messziről jött a BKV-hoz, így „felkínálta a magas labdát”, hogy megkérdezzem, mi köze a közösségi közlekedéshez?

- Ami az életutamat illeti, valóban igaz rá a messziről jött ember szindróma. Nem akarom erőltetni a „köldökzsinór” meglétét, de bevallom, kisgyermek koromban, zalaegerszegi otthonunkban sokszor álmodoztam arról, hogy ha felnövök, én fogom kitalálni a megoldást arra, hogy a Budapest-Zalaegerszeg út ne vegyen igénybe több mint három órát. Nos, ez az álmom még nem valósult meg, de az a szerencse ért, hogy részese lehetek a csapatmunkának, ami arra irányul, hogy Budapest egyik pontjáról a másikra ne tartson annyi ideig az utazás, mint az én gyerekkoromban.

folytatás a következő oldalon

sg

névjegy

Nemcsics Róbert 34 éves, jogi szakokleveles közgazdász. Éveket dolgozott a bankszakmában, annak is az informatikai területén: Bankaustria, K&H Bank. Pályafutása során megfordult az IBM és a HP informatikai mamutvállalatoknál is.
A BKV-hoz, „hasonlóan más menedzserekhez” Antal vezérigazgató úr személyes felkérésére jött.

MOZGÁSBAN MAGAZIN BKV ZRT tartalom

„Én nagyon messziről jöttem a BKV- hoz” 3
Lezajlott a figyelmeztető sztrájk 4
A struccpolitika helyett nyitott kommunikáció .. 5
„Az utasok lökést nem szenvednek” 6-7
Busszal a Parnasszusra 8
Februárban választunk 8
A „fehér angyalok” 9
120 éves a villamos-közlekedés 10-11
Számok mellé érzelem 13
Utazási igazolványok érvényesítése 13
Utazni jó Hagyó Miklóssal 14
Pongrác, a vegyes üzem 15
Sporthírek 16
A hónap képe 19

SIKERES ÉVET ZÁRTAK A HAJÓK - 2007-ben 50 000 utas vette igénybe a BKV Boráros tér és Rómaifürdő között közlekedő menetrendszerű hajójáratát. Április 28. és szeptember 2. között 15 360 kilométert tett meg a vízi jármű, ez rekord az eddigi évek adatait figyelembe véve. A hajón kerékpárt is lehetett szállítani, ez a szolgáltatás is igen népszerű volt. A hajózás nem csak a belvárosban utazóknak, hanem az agglomerációból naponta bejárók számára is vonzó lehetőséget jelenthet.

KÖZÖS BUDAVÁRI BUSZ - Közösen indított buszjáratot a Budavári Önkormányzat és a BKV, az együttműködési megállapodás mögött valós lakossági igény áll. Az elsősorban az idős, nyugdíjas emberek közlekedését megkönnyítő járat a Fény utcai piacot és a Dísz teret köti össze. A 110-es jelzéssel közlekedő Ikarus 405-ös típusú autóbusz hétköznapokon reggel 6 óra és este fél 8 között közlekedik, szombatonként pedig reggel 6 óra és délután fél 3 között.

ÜLÉSEZETT A BKV ZRT. IGAZGATÓSÁGA - A november 13-i ülésen az Igazgatóság tagjai értékelték a 4-es metró állomásainak belső beépítésére érkezett ajánlatokat. Ezt követően meghallgatták, majd jóváhagyták a Fővárosi Önkormányzat és a Társaság kormányzati előkészítési támogatásban részesülő projektjeinek előkészítéséről, valamint az uniós pályázatok és fejlesztési lehetőségek állásáról, előrehaladásáról szóló beszámolót. Az ülésen megvitatták a BKV Zrt. 2008. I. félévi likviditási egyensúlyának megőrzésére irányuló törekvéseket.

KARÁCSONYI ÜNNEPVÁRÁS - A BKV Technikai Tömegsportklubok Egyesülete és a Közép-magyarországi Technikai Tömegsportklubok Budapesti Szövetségének elnöksége karácsonyi ünnepváró műsort szervez 2007. december 8-án szombaton 10 és 18 óra között a BKV Előre SC sporttelepén. A fellépők közt szerepel *Varga István*, *Szandi* és a *Krea Dance* Sportegyesület, a kisebbeket bohócok, vetélkedők, tombola és ajándékcsomag várja. A gyermekek részére ételt és üdítőitalt díjmentesen biztosítanak a szervezők. A rendezvény felett fővédnökséget vállalt *Antal Attila* vezérigazgató és *Hagyó Miklós* főpolgármester-helyettes.

NEMZETKÖZI MEGBÍZATÁS - *Tóth Norbertet*, a BKV Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettesét választotta elnökének a Nemzetközi Közlekedési Szövetség (UITP) Közlekedésgazdasági Bizottsága a 2007. november 8-án Torinóban megtartott 76. rendes ülésén.

LEZAJLOTT A FIGYELMEZTETŐ SZTRÁJK

November 20-án reggel 4 és 6 óra között nagyobb fennakadás nélkül lezajlott a BKV két szakszervezete, a Cinkota Autóbusz Szakszervezet és a Fürst Sándor Autóbusz Szakszervezet által meghirdetett 2 órás figyelmeztető sztrájk. A munkabeszüntetés a Kelenföldi és a Cinkotai garázsokból induló járatokat érintette. Előbbiben 56,4%-os, utóbbiban 78%-os volt a sztrájk támogatottsága, azaz Kelenföldön az ezen idő alatt munkába álló 206 járművezető közül 116-an, míg Cinkotán a 279 buszvezető közül 218-an sztrájkoltak. Hajnali negyed öttől *Hagyó Miklós* főpolgármester-helyettes és *Antal Attila* vezérigazgató is személyesen végigjárta a buszgarázsokat, az érintett szervezeti egységeket és a forgalomirányító központot. Társaságunk munkatársai a sztrájk teljes ideje alatt járták a várost, figyelték a forgalmat. Felmérésünk szerint utasaink felkészültek a sztrájk hatásaira, utazásaikat később kezdték meg. A forgalom délelőtt 10 órára már teljes mértékben helyreállt.

fotó: MTI

TISZTELT MUNKATÁRSAIM!

A fővárosi közlekedés zavartalanságának biztosítása mindannyiunk számára elsőrendű, mindennapos feladatot jelent.

Ezt a „mindennapos" feladatot sajnos 2007. november 20-án reggel egy teljességgel indokolatlan és felelőtlen sztrájk kérdőjelezte meg, az utazóközönség legnagyobb bosszúságára. Szerencsére a józanul gondolkodó emberek – beleértve a forgalmi, műszaki, irányítói területen dolgozókat – felismerték ezt, és komoly erőfeszítésekkel, áldozatvállalással hozzájárultak ahhoz, hogy ennek a sztrájknak minél kisebb kedvezőtlen hatása legyen.

Szeretném Önöknek ezúton megköszönni felelősségteljes hozzáállásukat és segítőkész magatartásukat.

Kívánom, hogy a mindennapok során ezzel a magatartással erősítsék meg a fővárosi utazóközönség és a Társaságunk között meglévő bizalmi kapcsolatot.

Budapest, 2007. november 20.

Köszönettel:

Antal Attila
vezérigazgató

STRUCCPOLITIKA HELYETT NYITOTT KOMMUNIKÁCIÓ

Az átszervezés nem hagyhatta érintetlenül társaságunk kommunikációját sem, ami az utóbbi időben egyre nagyobb hangsúlyt kapott és valóban látványosan megváltozott. A megalakult Értékesítési és Kommunikációs Igazgatóságon belül augusztus 1-jétől külön főosztály jött létre a kommunikációs feladatok irányítására és hatékony összehangolására, így a feladatok elosztása is ésszerűbbé vált. A főosztály összefogja a vállalati kommunikáció minden szegmensét: az utaskapcsolati osztályt (ügyfélszolgálat, utastájékoztatás, FŐVINFORM), sajtóirodát, belső kommunikációt. *Zelenák Tibor* főosztályvezetővel beszélgettünk az eddigi változásokról és a már elért eredményekről.

– Februárban széleskörű helyzetfelméréssel kezdtük a munkát, például megbeszéléseket folytattunk a média munkatársaival, akik korábban kapcsolatban álltak a BKV-val. Ami az előző években jónak bizonyult azt természetesen megtartottuk...

– Milyen változásokra volt leginkább szükség?

– Be kellett látnunk, hogy a sajtó igénye az utóbbi időkben jócskán megváltozott. Szárnyal az elektronikus média, percenként termeli a híreket, és, mivel nem akartunk kimaradni, hát nekünk is szükségünk volt egy ténylegesen gyors reagálású „hadtestre", egy megújult sajtóirodára. Azelőtt a sajtószóvivői teendőket a sajtóiroda vezetője látta el, de ennek a felállásnak a tömegével érkező megkeresések miatt bebizonyosodott a működésképtelensége. Így szétválasztottuk a feladatokat. Azt is megállapítottuk, hogy a BKV korábbi, kifelé irányuló kommunikációja szinte kimerült a védekezésben, a negatív hírek semlegesítésében. Pozitív üzeneteket legfeljebb a marketingosztály bocsátott ki, de a „negatív hullám" ezeket aztán rendre elsodorta. Most offenzívába lendültünk, triplájára nőtt a közleményeink és a sajtótájékoztatóink száma, és ha az üzeneteknek csak egy része is eljut az emberek fülébe, már az is nagy eredmény. Rendelkezünk heti, havi, éves lebontású sajtótervvel. Emellett sokkal nyitottabbak is lettünk, annyira, hogy az első időszakban az újságírók erre rá is csodálkoztak. Minden ügynek utánamegyünk, semmilyen szálat nem hagyunk elvarratlanul. Leszámoltunk bármilyen eddigi struccpolitikával. Árgus szemmel figyeljük a megjelenéseket, és ha bármilyen kritikai megjegyzésbe botlunk – utánajárunk. A kritika persze kétféle lehet - építő jellegű vagy aljas, alaptalan, a tényeknek nem megfelelő. Az előbbi kapcsán igyekszünk javítani a munkánkon, de ha az utóbbival találkozunk, akkor keményen fellépünk, és minimum sajtó-helyreigazítást kérünk, de ha az illetékes orgánum erre nem hajlandó, akkor megtesszük a szükséges jogi lépéseket.

A kifelé irányuló kommunikációnk nem merül ki a sajtóügyekkel, fontos szegmens az Utaskapcsolati Osztályhoz tartozó utastájékoztatás, ügyfélszolgálati feladatok ellátása, vagy a FŐVINFORM tevékenysége, amely a főosztály irányítása alatt ugyan, mégis a jó szakembereknek köszönhetően nagy önállóságot élvezve működik. Tulajdonképpen, ha a kommunikáció elmélete felől közelítjük meg a kérdést, akkor minden, amit frontembereink mondanak, cselekszenek – kommunikáció. Ahogy a mondás tartja: nem lehet nem kommunikálni, így még az is kommunikációnak számít, ahogy mondjuk egy ellenőr ránéz az utasra. Ha ezt szem előtt tartjuk, akkor máris beljebb vagyunk, hiszen tudjuk, hogy mire kell odafigyelnünk: mindenre.

– Mi a helyzet a belső kommunikációval?

– A belső kommunikáció legalább annyira fontos, mint a külső, hiszen lényeges számunkra, hogy munkatársaink is képben legyenek a BKV jelenével, jövőjével, mindennapjaival kapcsolatban. A belső kommunikációnak nem csak az a feladata, hogy merőben új dimenziókkal szolgáljon a belső információáramlásban, hanem az is, hogy ez a folyamat kétirányú, divatos szóval élve interaktív legyen. Ilyen célt szolgálnak az e-hírlevelek, a vezérigazgató úr személyes és intranetes fogadóórái is, és gondolom mindenkinek ismerősek már az ötletládák. Ezekbe bárki bármilyen óhaját, meglátását, javaslatát beteheti, és ha esetleg egy „másik rendszerben" úgy szocializálódott, hogy fél felfedni magát, megteheti mindezt akár névtelenül is. Az építő ötleteket szívesen fogadjuk, a mocskolódásokkal meg nem foglalkozunk.

– A belső kommunikáció egyik csatornája a Mozgásban magazin is.

– A főosztály vezetőjeként a belső magazinunk irányításának megtisztelő feladata is rám hárult, bár szerencsére a napi ügyekben, szerkesztésben ezen a területen is nagy önállóságot élveznek a kollegák, azaz hagylak benneteket önállóan alkotni.

– Bő háromnegyed év telt el, észrevehető már valamiféle eredmény, ami a megváltozott kommunikációs felállás sikereként könyvelhető el?

- Mindenképpen. Természetesen folyamatosan mérjük is különböző szempontrendszerek alapján a munkánk eredményét és sok területen javult a társaságunk megítélése. Ehhez persze nem elég önmagában a kommunikáció, de a mai világban azért sok múlik rajtunk is. Nem akarjuk, és persze nem is tudnánk rózsaszínűre festeni az eget, célunk egy reális kommunikációs stratégia megvalósítása. Rengeteg még a kiaknázatlan terület, gondolok itt a már megkezdett és tervben lévő kampányokra és egyéb akciókra, ami a lakosok utazási szokásait próbálja a közösségi közlekedés irányába terelni (ezekben persze kiválóan együttműködünk a marketing osztállyal, hiszen nehezen létezhetne kommunikáció marketing nélkül és fordítva). Társaságunkról persze mindig is lesznek negatív vélemények, hiszen a napi négymillió utas közül nem lehet mindig mindenki jó véleménnyel rólunk. A kisebb BKV-s kampányok egyenként is megállják a helyüket, de a sok kicsi sokra megy elve alapján, összességében meglesz mindezek gyümölcse. Egy meglehetősen szubjektív eredményről már biztosan tudok. Én, aki az elmúlt nyolc évben mindenhová autóval jártam, azóta, mióta ebben a székben ülök, szinte csak a közösségi közlekedést használom.

kb

■ EREDMÉNYES VOLT A BLICC OVER KAMPÁNY.

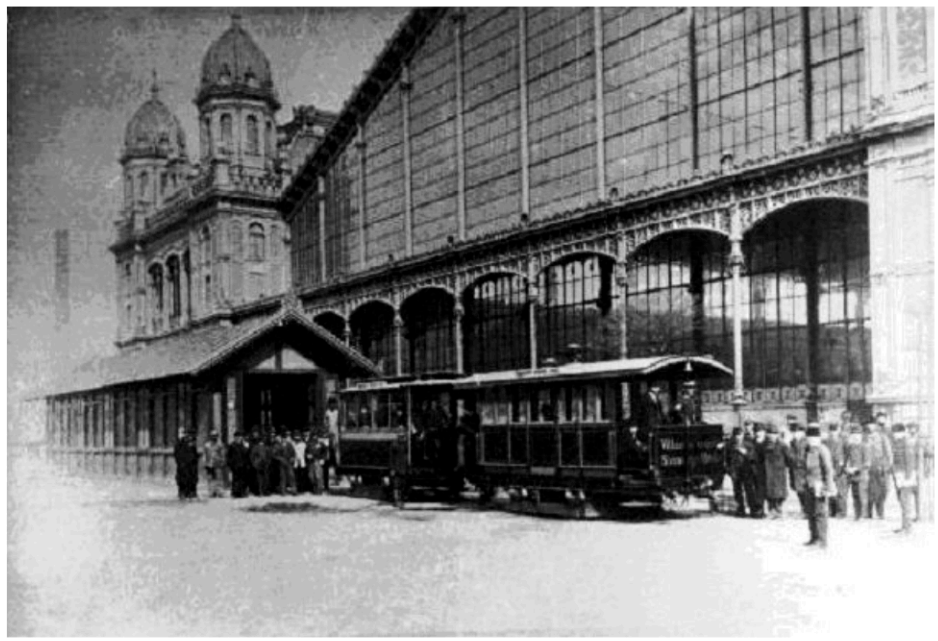
Cégünk 2007. október 18-án kintlévőségeinek behajtására akciót hirdetett, ennek keretében azok a bliccelők, akik a kampány ideje alatt rendezték az elmúlt 5 évben keletkezett pótdíjtartozásukat, egy hónapon át 20 % kedvezménnyel tehették ezt meg.

A nagy érdeklődésre való tekintettel a határidőt cégünk meghosszabbította. Lapzártánk idején – az akció lezárulta előtt két nappal – a pótdíjtartozások rendezéséből befolyt összeg megközelíti a hatvan millió forintot.

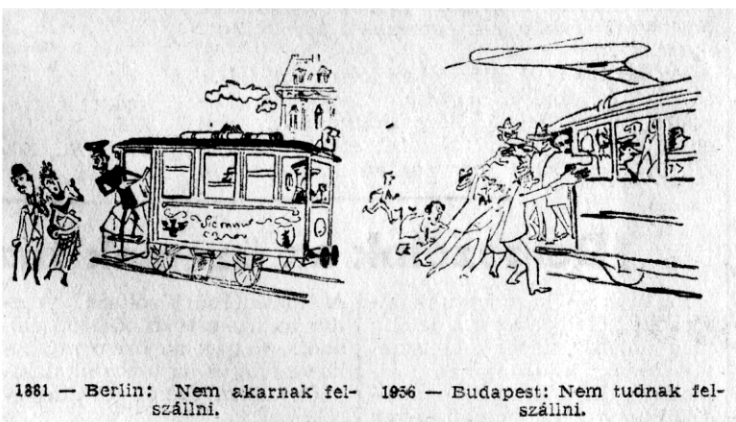
120 éves a budapesti villamos-közlekedés

„AZ UTASOK LÖKÉST NEM SZE

Meghívó a Budapest Főváros VI. kerületében Teréz körúton kísérletképpen kiépített villamos vaspálya megnyitására, mely f. 1887. évi november hó 28-án, d.u. 2 .30 órakor, az osztrák-magyar államvasút pályaudvaránál lévő várócsarnokból fog megtörténni.



Szó szerint ezt olvashatták azok a kiváltságosok, akik a fővárosi közösségi közlekedés akkori legújabb „kalandjának” első résztvevői lehettek. A 120 évvel ezelőtt történt ünnepélyes „kísérlet” sikere ma már kézenfekvő, akkor azonban sokan vélték úgy, hogy maga az ördög annak a társaságnak a vezetője, amely az „elektromos lóvasutat” pályára állította. Persze szó sem volt ilyesmiről. Az első pesti villamos üzemeltetői szinte biztosra mentek, hiszen addigra több nagyvárosban már bizonyított az új közlekedési eszköz. Amikor pedig elérkezett a pesti premier időpontja, a Nyugati pályaudvar és a Király utca között közlekedő körúti villamos



már túl volt a próbameneteken, amiket bizalmatlan, minisztériumi illetékesek közreműködésével tett meg. A november 21-i, ún. műtanrendőri bejáráson a szakemberek a „próbavasutat” a forgalom lebonyolítására és „közhasználatra” alkalmasnak találták. A korabeli jegyzőkönyv szerint a villamosok kényelmesen és rázkódás nélkül járnak, a gyors megállás alkalmával „az utasok lökést nem szenvednek”.

Mai szemmel nézve nincs ebben semmi különös. A villamos megengedett sebessége csupán 10 km/óra lehetett, s a kereszteződésekben még jobban csökkenteni kellett a tempót. Sőt! Amikor a jármű a Oktogonhoz ért, egy lovasrendőr – a villamos előtt haladva!!! - biztosította a zavartalan áthaladást. Mindehhez tudni kell, hogy a pályaszakasz összesen egy kilométeres volt, és a maximum két kocsiból álló szerelvény a két végállomás között megállt az Andrássy út mindkét oldalán, sőt igény esetén a Szondi utcánál is. A megállóból való indulást és a megállást kalauz jelezte csengővel, de a járművezetők is „lehetőséghez jutottak”: induláskor, valamint az összes utcasarkon, és akadályoztatás esetén a villamosra szerelt haranggal kellett kongatniuk. A motorkocsikat télen kályha fűtötte, a kémény a tetőszerkezeten át vezette el a füstöt az utastérből.

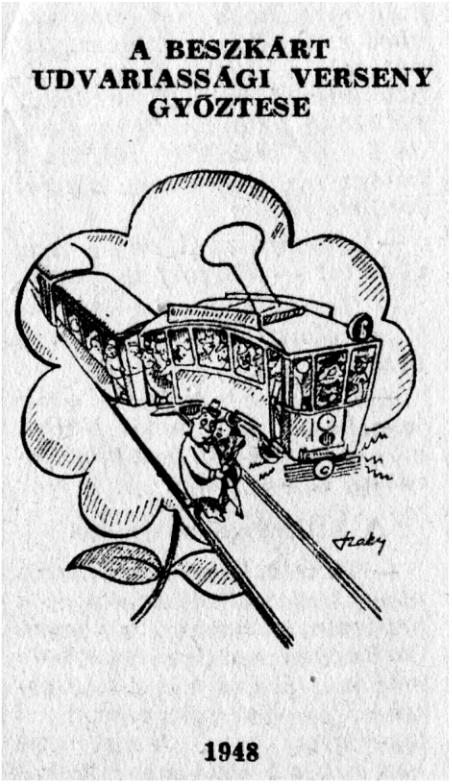
Az áramellátásról akkor még csupán két, 12 illetve 16 lóerős gőzlokomobil által hajtott, egyenáramú dinamó gondoskodott, amelyet a Nyugati pályaudvar mellett egy pajtában (!) helyeztek el. A szíjhajtású, kezdetleges berendezés ugyan többször felmondta a szolgálatot, ám ennek ellenére - és más aggodalmak dacára - hét hónap próbaüzem után, az akkor még 1000 milliméteres keskeny nyomtávú alsóvezetékes pályán közlekedő, akkor még zöld színű villamos, sikerrel vette az első akadályokat, noha a forgalom megindulásakor mindössze egy magyarul nem is beszélő kocsivezető, egy kalauz, valamint egy pályaőr alkotta a „teljes legénységet”.

A próbaüzem kedvező tapasztalatai arra késztették a BVV-t, és üzlettársait, hogy a korábban gőzüzeműnek tervezett további pályaszakaszokra is immár normál nyomtávú villamosvasúti engedélyt kérjenek. Ezt 1888. nyarán kapták meg a következő feltétellel: „Arra az esetre, ha a megelőző hatósági vizs-

BUDAÖRSI KITÉRŐ

Múlt havi számunkban, a Budafok forgalmi telepről szóló cikkünkben azt állítottuk, hogy a BHÉV 1912-ben adta át a törökbálinti szárnyvonal Budaörsig tartó szakaszát. Ezzel szemben 1912-ben még csak teljes vonalra szóló engedélyt adták ki, s az építkezés kezdődött el. A Törökbálintig tartó, nyolc megállóból álló szárnyvonalat pedig 1914. június 23-án adták át a forgalomnak.

NVEDNEK”



gálatok és észlelések alapján tovább fenn nem tarthatónak bizonyult villamos-üzemek végleges beszüntetését a kereskedelmi miniszter a főváros javaslatára elrendelné, akkor a vállalkozási társaság az üzemet a hatósági intézkedéshez képest gőz- vagy lóerőre, vagy villamos-üzem kizárásával egyéb üzemre saját költségén berendezni tartozik.”

Az első „hivatalos” villamosok, 1889-ben indultak meg: július 30-án adták át a forgalomnak az Egyetem térről a Stáció (ma Baross) utcán át a Köztemető (Fiumei) útig, vagyis az Orczy térig tartó vonalat, szeptember 10-én pedig megindult a Magyar Tudományos Akadémiától induló, s a Podmaniczky utcán át az Aréna (Dózsa György) útig közlekedő járat. Ezzel egyidőben épült meg a BVV első komoly áramfejlesztő telepe a mai BKV székház udvarában. A telepen két, egyenként százhúsz lőerős gép hajtotta a dinamókat, melyek 320 V feszültségű egyenáramot szolgáltattak, földalatti kábelek jutatták el az áramot a Nagykörút három pontján (Podmaniczky utca, Dohány utca, Stáció – ma Baross – utca) elhelyezett elosztószekrényekhez, innen pedig az alsóvezetékes csatornákban lévő szögvasakba. (Érdekesség, hogy Budapest villamos-hálózata csak 1924-től vált teljes egészében biztonságosabb és energiatakarékosabb felsővezetékes rendszerűvé, mert a kezdetekkor ezt a megoldást „városszépészeti” okokból elvetették.) A BVV a járművek tárolására és javítására két forgalmi telepet rendezett be a Stáció utcában (a mai Baross kocsiszín helyén), illetve az Aréna úton. A forgalmat tíz motorkocsival és öt pótkocsival bonyolították le, s ezek a járművek már a megnyitás évében 550 ezer utast szállítottak, egy évvel később pedig – miután elbontották a Nyugati pályaudvar–Király utca közötti ideiglenes pályát, s megépítették előbb a Kerepesi (Rákóczi) útig, majd az Üllői útig tartó nagykörúti villamospályát, az utasok száma négy és fél millióra emelkedett, s ezzel egyértelművé vált, hogy – az addig egyeduralkodónak számító lóvasúttal szemben - az új közlekedési eszközé a jövő. LT

EZT ÍRTA AZ ÚJSÁG

Esztendők óta nem akadt rendes utcai látványosság Budapesten, amely úgy meg tudta volna állítani a járókelő, mint ez a kis elektromos vaspálya. (…) A budapestiek még a régi, idilli időkből, a megkerekesedett Noé-bárkák fénykorából hozzá vannak szokva ahhoz, hogy minden jóravaló kocsi csináljon az utcán akkora lármát, mint egy kofaveszekedéssel elegyes katonazenekar. Az elektromos vaspálya pedig nem követi a példákat, s jár oly nesztelen eleganciával, mintha szalonban járna.

Budapesti Hírlap

Egyelőre a villamos még csak jou-jou: egy kövérebb embert le kellett szállítani a túlzsúfolt kocsiról és megkérni, hogy a következő kocsira szálljon, mert féltek a túlzsúfoltságtól. (…) Úgy látszik, hogy városi közlekedésünk kis kedvence még nagyon gyöngécske és törékeny, de ezzel szemben oly kedves és elragadó, hogy a budapestiek bizonyára kényeztetni és támogatni fogják.

Pester Lloyd

Egy vád ellen akarom megvédeni az elektromos utazást. Városszerte emlegetik, hogy ez a hatalmas villanyáram könnyen abban a váratlan meglepetésben részesítheti az embert, hogy amikor a vonaton csöndes megnyugvással olvassa reggeli újságját, egyszer csak megüti a gőzből lett istennyila. Ez lehetetlenség. Oly gondosan van elszigetelve a kocsin lévő motor, hogy ahhoz ugyan ember nem férhet. A sínhézag alatt futó áram szintén oly hozáférhetetlen kívülről, hogy nem árthat senkinek. Hogy az emberen keresztül futhasson a hatalmas áram, amely csakugyan föltétlenül ölne, ahhoz pozitív és negatív összeköttetés szükséges, ezt pedig még akarva sem szerezhetné meg senki.

Budapesti Hírlap

Karafiáth Orsolya

BUSSZAL A PARNASSZUSRA

Egészen tavaly karácsonyig szívből tudtam nevetni, ha eszembe jutott az a sármos fiatalember, aki a Déli pályaudvarnál, a metró le- és feljáratát elválasztó kötél áldozata lett. Reggel volt, csúcsforgalom, a gyönyörű férfi elegánsan laza léptekkel szelte át az előcsarnokot. Minden női tekintet őt követte. Ám ekkor a szívtipró elkövette a hibát. Gondolta, kecsesen átszökell a kötélen. Finom lendületvétel, tekintetét a legszebb lány tekintetébe fúrta, és – fennakadt a kötélen, hogy úgy csapódjon a kövezetre, hogy az elegáns szó véletlenül se juthasson senki eszébe. Nos, én tavaly ajándékokkal megrakodva utaztam a 4-es villamoson. Tömve volt persze, mindenki igyekezett kihasználni az utolsó lehetőséget a roham-bevásárlása. Az ajtónak támaszkodtam, csörgött a telefonom. Minden rendben volt addig, míg a Széna teret el nem értem – ott ugyanis az én oldalamon nyíltak az ajtók. Szabályos félkört leírva zuhantam a megállóba. Egyenes derékkal, kezemben a csomagokkal. Annyira megdöbbentem, hogy felállni sem jutott eszembe. Végül egy úriember megkérdezte, meddig akarok itt maradni, ő ugyanis felszállna. Tekintélyemen kívül csak a cipőm sarkát veszítettem el. Rájöttem, hogy jobban szeretem, ha mással történnek kínos dolgok. Az egyik kalandról írok a regényemben is. Például az alábbi történetet. Egyszer, vagy 10 éve, este 11 körül felszálltam a 91-es buszra a Nyugatinál. Mellém ült egy részeg, lepusztult nő, nagy alkoholgőzben. A hölgy barátai lenn álltak, és azon tanakodtak, hogy elengedhetik-e Évát egyedül haza. Végül hosszú töprengés, föl-le szállások után úgy döntöttek, Évike ügyes kislány – ezt mondták is – majd csak megtalálja a kulcslyukat. Integettek, a busz elindult. Én féltem egy kicsit, Évike nehogy megszólítson. A részegek olyan agresszívan őszinték, nem lehet versenyezni velük, nem tudok védekezni, kispolgári lesz az ember mellettük. De ez a nő hallgatott, csendben imbolygott az ülésen. A Bem mozi előtt, a kanyarban felállt, jelezni akart, és megkapaszkodni. Nem sikerült. Úgy dőlt el, mint egy bot. A feje rémeset koppant. Egy hosszú hajú, tatárarcú fiú élesztgette, de a többi utas is odagyűlt. Végül a vezető is, káromkodva. A nő mellől hívatta a mentőt a diszpécserével. Leszállni tilos, mondta a vezető, mi vagyunk a tanúk, hogy nem ő volt a hibás. A nő lassan magához tért. A fél arca, amelyikre esett teljesen befeketült, csonk-fogai kiálltak, folyt a nyála. Felült, bizonygatta, hogy jól van, nem kell mentő, sőt: csak azt ne! Szégyenkezve bevallottuk, hogy már úton vannak... halálra rémült. Megérkezett a mentős. Elvitték a nőt. De az érdekes az volt, ahogy az emberek viselkedtek. Volt, aki aktívan részt vett – a tatárarcú például, meg egy amúgy is mártír-jellegű nő –, mások meg, mint én is, igyekeztünk gondterhelten szemlélni a dolgot. Amint a mentő elment, izgatott beszélgetés kezdődött a történtekről, hogyan esett, mekkorát koppant, ki mennyire ijedt meg, kinek jutott eszébe, hogy meg is halhat. Egy öreg szakállas halálosan felbosszantott. Azt bizonygatta, hogy az asszony nem is volt részeg, csak egyszerűen sánta, és nem mindenki részeg, aki szegényes ruhát hord. Beszéltem neki az alkoholgőzről, de oda se figyelt. Elmondta, hogy ő még bizony azt is sejti, hol lakhat Évike – ismer ugyanis két másik sántát a Rózsadombról, nyilván azokkal él. Ezt persze nem bizonyítottuk be soha. De én – az ilyen kis baleseteket leszámítva – nagyon szerettem régebben csak úgy körbe-körbe a városban buszokkal utazni. Kedvencem a 21-es volt, fel a Normafához, érintve a Költő utcát, majd vissza. Volt nap, hogy ezt a kis utat háromszor, négyszer megtettem. És később, mikor kollégista lettem, és minden éjjel félórákat kellett várnom az éjszakai buszra, az volt a szórakozásom, hogy minden egyes alkalommal új verset tanultam meg kívülről, és a szobámig ismételgettem a strófákat. Aztán persze idősebb lettem, változtak a szokásaim, a verssorok is kirepültek a fejemből. Busszal a Parnasszusra. Még akár címnek is jó lenne...

FEBRUÁRBAN VÁLASZTUNK

November végén lett volna esedékes a BKV Zrt. Üzemi Tanács tagjainak választása, de a választást február elejére halasztották. A késlekedés oka, hogy nem készültek el azok a vállalati szabályozó utasítások, melyek szükségesek a választáshoz, illetve a Zrt. átszervezése miatt új választási körzeteket kell kialakítani.

A Központi Üzemi Tanács is mint mindegyik Üzemi Tanács szerteágazó tevékenységet végez. Fő feladatuk a munkavállalói érdek megjelenítése, de a munkáltató által kiadott utasítások véleményezését is végzik. A KÜT minden évben „Megállapodást" köt a társaság vezetésével, melyben rögzítik az üdültetéssel, beutalójegyek elosztásával, szociális turnusok megszervezésével kapcsolatos részleteket. Részt vesznek a munkavállalók lakásépítési és lakásvásárlási támogatásának elbírálásában, illetve a Zrt. kezelésében lévő szociális bérlakások elosztásában.

Jelenleg tizennégy üzemi tanács működik cégünknél, összesen száztizennyolc taggal. A Központi Üzemi Tanács tizenhárom taggal és három állandó meghívottal végzi munkáját. A cég átalakulása magával hozza az üzemi tanácsrendszer változását is. Új üzemi tanácsok alakulnak majd sok új taggal, ezért másfajta képzési szisztémát kell kialakítani a számukra. – mondta el lapunknak *Kovács Balázs*, a KÜT elnöke. Úgy gondolom, hogy a BKV folyamatos változásban lesz a következő időszakban, és ez is állandó feladatokat fog adni.

Az üzemi tanács tagjai három éves ciklusra kapnak megbízatást, de a KÜT véleménye szerint ez az időtartam kevés arra, hogy végigfuttassanak egy-egy megkezdett folyamatot. Ezért a ciklusidő emelésére tettek javaslatot a jogalkotónál.

A KÜT és a vállalat vezetése közti kapcsolatot korrektnek nevezte Kovács Balázs, és hozzátette a munkáltatóval való jó viszony mellett éppoly fontos a szakszervezetekkel való jó együttműködés is.

Mindenkinek érvényes és eredményes választást kívánunk!

Egy átlagos utas csak annyit lát, annyit ismer társaságunkból, amennyi időt járműveinken utazással eltölt. Ennyi idő alatt ítél és alkot kritikát rólunk. Nem ismeri, nem ismerheti azt a munkafolyamatot, amelyet számos különböző területen végeznek munkatársaink azért, hogy ő autóbuszra, trolibuszra vagy más közösségi közlekedési járműre szállhasson. Ez így is van rendjén. De vajon mi, BKV dolgozók ismerjük-e ezeket a folyamatokat, területeket?

Az egyik ilyen háttérben maradó terület az autóbusz-trolibusznál a vonalműszaki szolgálat, amelynek bemutatásában a szolgálat vezetője *Takács Gábor* lesz a segítségemre.

A „FEHÉR ANGYALOK”

Vonalműszaki Szolgálat

– Hát igen, a háttérben dolgozunk, ugyanakkor mindeközben nagyon is a kirakatban vagyunk. Megjelenésünk, fellépésünk, társaságunk megítélésében is szerepet játszhat. A vonalműszaki szolgálat feladata a munka közben – vonalon – meghibásodott járművek műszaki mentése oly módon, hogy mindez a lehető legkevesebb menetkimaradással járjon, az utas lehetőleg semmit se vegyen észre. Ehhez természetesen több terület, egymásra épülő munkájára van szükség, amelyből csak egy építőkocka a vonalműszak által végzett tevékenység.

– Ismereteim szerint naponta több vonalszerelő áll készenlétben Budapest több pontján. Honnan tudják, hogy hová kell menniük, hogy hol van a meghibásodás?

– Tevékenységüket a műszaki diszpécser fogja össze, ő irányítja, szervezi a munkájukat a beérkezett meghibásodási jelzések függvényében. Néha apróságokról van szó, amit szinte gyerekjáték megjavítani, például eltörik a visszapillantó tükör – mondja Takács. – Máskor viszont igen nagy felkészültségről, gyors problémamegoldásról kell tanúbizonyságot tennie a szerelőnek. De az igazán érdekes feladatok a mi esetünkben azok, melyekre a BKV-nál nem szívesen emlékszik senki. Itt elsősorban balesetekre, közfeltűnést keltő eseményekre gondolok. De különlegessé is csak azért válhatnak ezek a mentések, mert a többitől eltérő, komolyabb felkészültséget kíván a szerelőtől, mintegy megmérettetésként.

Az idei társasági átszervezés őket sem hagyta érintetlenül. 2007-ig három vonalműszaki szolgálat működött: Kelenföldön a Budai Autóbuszüzem, Cinkotán a Pesti Autóbuszüzem, a Pongrác-telepen pedig a Trolibuszüzem zavarelhárító csoportja. Nemrégiben a hármat összevonták, új központi telephelyük Kőbánya lett.

A társaság tulajdonában lévő szerkocsik, noha egységesen Renault típusúak, meglehetősen változatosnak mondhatók. Vannak köztük tizennégy éves, nyugdíj előtt álló járművek éppúgy, mint vadonatújak. Átlagosan havi kétezer kilométert mennek teljes terheléssel, „dobozukban” szinte egy komplett autószerelő műhelyt találhatunk, alkatrészekkel, munkapaddal, bekevert fagyállóval, motor- és váltóolajjal. Némelyikben indító akkumulátor is van. A kocsik sárga villogóval vannak felszerelve.

– Nagyon jó lenne, ha más megkülönböztető jelzést is használhatnánk, hiszen a lehető leghamarabb kellene a helyszínre megérkeznünk, viszont így erre nincs lehetőség: sajnos nem használhatjuk a buszsávot, a villamospályát. Jól jönne egy megállapodás a BKV és a Főváros között, amely megoldaná ezt a gondot, hiszen közös az érdekünk, legyen folyamatos az utasok szállítása. – Előfordul, hogy épp abban a dugóban állunk, aminek az elhárítása lenne a feladatunk – mindezt már *Gebei Sándor* csoportvezető mondja, miközben egy belvárosi meghibásodáshoz igyekszünk. Az Uránia mozi előtt a 78-as busz robbant le. Ezen a kedd délelőttön csendes a város, nincs torlódás, az álló busz sem zavarja a forgalmat, ritka pillanat az ilyen. A járművezető elmondja mi történt, a kiérkező vonalszerelő munkához lát, de nagyon hamar kiderül, nem tud segíteni, a generátor ékszíját feszítő csavar tört el, a járműnek vissza kell mennie a telephelyre. Szerencsére a kocsihoz nem kell vontatót hívni, „lábon” is bemehet – persze utasok nélkül –, ezzel nem sért semmiféle közlekedési szabályt.

Következő helyszínünkre hamarabb érkezünk, mint a meghibásodott busz, ami valószínűleg dugóba került. Idegeskedni felesleges, apró hibáról van csak szó, a bejelentett 15-ösnek a dudája mondta fel a szolgálatot, ezt kell orvosolni. Hiába csak egy duda, a KRESZ minket is kötelez. Néhány perces várakozás után, megérkezik a kocsi. Csupán a vezetékek érintkezésével van gond, hamar sikerül ismét „szóra bírni” a megnémult kürtöt.

Noha egyik esetben sem erről volt szó, a meghibásodások típusa a leggyakrabban időjárásfüggő: nyáron a hűtővíz felforrása, télen a fagyások okozzák a legtöbb gondot, általánosan pedig az ablaktörlő-hibák, valamint az ajtóproblémák a „listavezetők”.

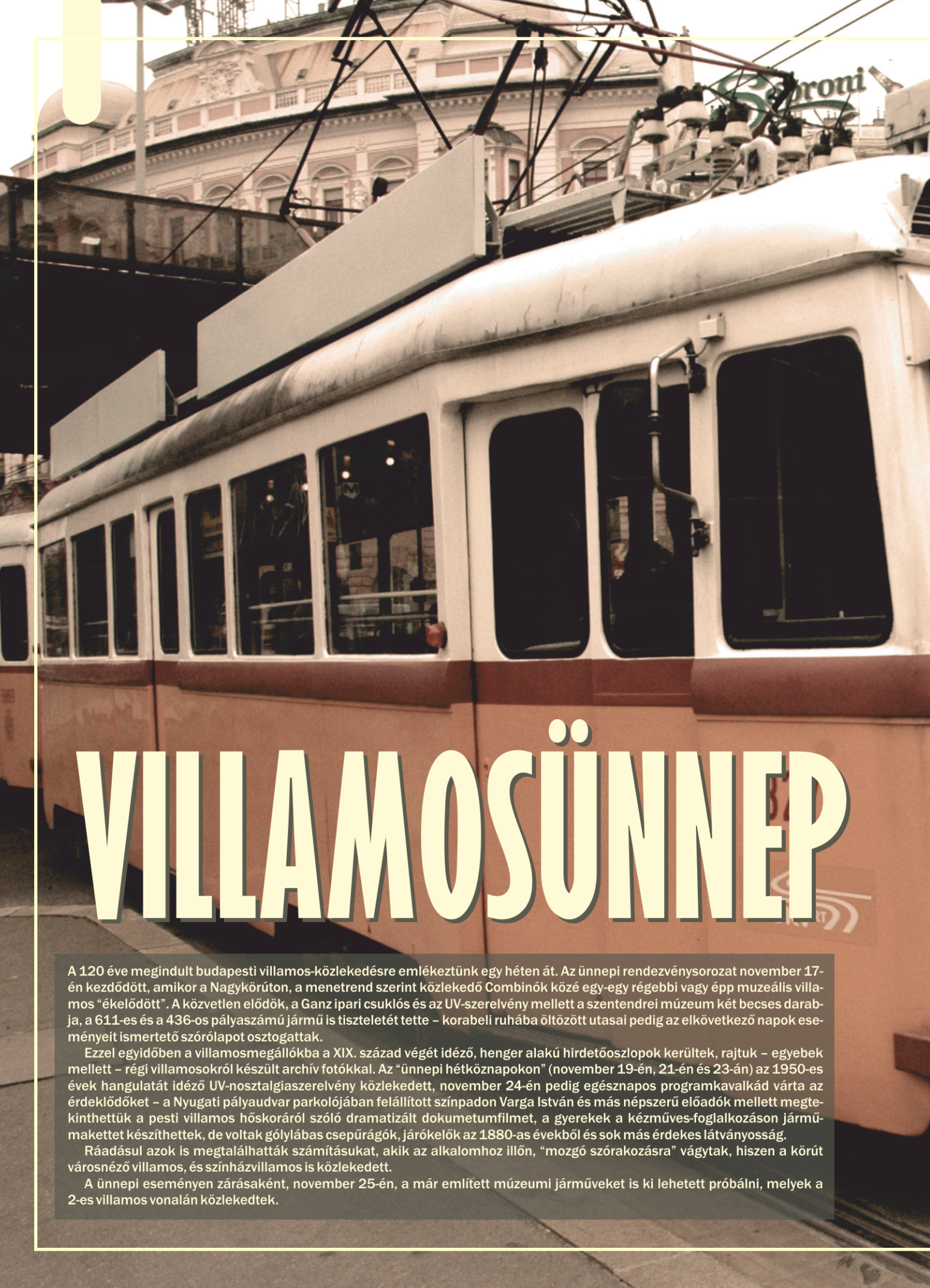
– A szerkocsizást leszámítva, van különbség a vonalműszaki és a garázsi szerelő munkája között?

– Nem azonos a két tevékenységi kör. Az egyik karbantartói, a másik zavar- vagy hibaelhárítói. Általánosabban, amíg a garázsban dolgozó kollégáink kijelölt feladatokat végeznek el (pl. váltó csere), addig mi problémákat oldunk meg – mondja Gebei Sándor. – Vannak köztük olyanok – mint például, amit most látott –, ami csak rutinmunka, de olyanok is sokszor előfordulnak, melyekhez szükséges a leleményesség. Rajtunk nem múlik: mindent megteszünk, hogy a járműveknek ne kelljen kiállniuk a forgalomból.

Mindez a számok „visszapillantó” tükrében azt jelenti, hogy a csoportot évente mintegy negyvenezer meghibásodáshoz hívják, s ezeknek kétharmadát a helyszínen tudják orvosolni.

Zárszóként Gebei még elmondja, hogy a vonalszerelők többsége a garázsok műhelyeiből került ki, szakmai tudásuk alapjait ott kapták meg, de ha valaki belekóstolt a vonalműszaki munkába, többé nem vágyik vissza a műhelybe.

It



VILLAMOSÜNNEP

A 120 éve megindult budapesti villamos-közlekedésre emlékeztünk egy héten át. Az ünnepi rendezvénysorozat november 17-én kezdődött, amikor a Nagykörúton, a menetrend szerint közlekedő Combinók közé egy-egy régebbi vagy épp muzeális villamos "ékelődött". A közvetlen elődök, a Ganz ipari csuklós és az UV-szerelvény mellett a szentendrei múzeum két becses darabja, a 611-es és a 436-os pályaszámú jármű is tiszteletét tette – korabeli ruhába öltözött utasai pedig az elkövetkező napok eseményeit ismertető szórólapot osztogattak.

Ezzel egyidőben a villamosmegállókba a XIX. század végét idéző, henger alakú hirdetőoszlopok kerültek, rajtuk – egyebek mellett – régi villamosokról készült archív fotókkal. Az "ünnepi hétköznapokon" (november 19-én, 21-én és 23-án) az 1950-es évek hangulatát idéző UV-nosztalgiaszerelvény közlekedett, november 24-én pedig egésznapos programkavalkád várta az érdeklődőket – a Nyugati pályaudvar parkolójában felállított színpadon Varga István és más népszerű előadók mellett megtekinthettük a pesti villamos hőskoráról szóló dramatizált dokumetumfilmet, a gyerekek a kézműves-foglalkozáson járműmakettet készíthettek, de voltak gólylábas csepűrágók, járókelők az 1880-as évekből és sok más érdekes látványosság.

Ráadásul azok is megtalálhatták számításukat, akik az alkalomhoz illőn, "mozgó szórakozásra" vágytak, hiszen a körút városnéző villamos, és színházvillamos is közlekedett.

A ünnepi eseményen zárásaként, november 25-én, a már említett múzeumi járműveket is ki lehetett próbálni, melyek a 2-es villamos vonalán közlekedtek.

Mobile
120
120 éves a villamos
3276

436

120 ÉVES
a budapesti villamos vasúti közlekedés

120
éves a villamos
KÜLÖNJÁRAT

3898

Miss BKV

BKV ZRT

Ha elmúlt 16 éves és szeretné megmutatni magát,

ITT A LEHETŐSÉG!

A Mozgásban magazin első alkalommal hirdeti meg a Miss BKV szépségversenyt társaságunk dolgozói és közvetlen családtagjaik számára.

Jelentkezési határidő: december 12.

Pályázni egész alakos fotóval, lehet, melyen kérjük feltüntetni a pályázó nevét, címét és telefonszámát. A Mozgásban magazin decemberi számában megjelentetjük a beküldött fotókat, ezekre

várjuk olvasóink szavazatait.

A győztes jutalma egy kétszemélyes hosszúhétvége az egyik hazai wellness szállodában

100.000 Ft

értékben, valamint egy megjelenési lehetőség a Mozgásban magazin februári számának poszterén. A második és harmadik legtöbb szavazatot kapott hölgy BKV-s ajándékcsomagot kap.

A fotókat és a szavazatokat várjuk postai úton vagy e-mailben a szerkesztőség címeire:

MOZGÁSBAN MAGAZIN
szerkesztősége
1072. Budapest, Akácfa u. 15.
520-as szoba, mozgasbanmagazin@bkv.hu
valamint telefonon, minden munkanap 8-16 óráig a 461-65-00 (11-741, 12-024) telefonszámokon.

szépségverseny

SZÁMOK MELLÉ ÉRZELEM

Bagdy Gábor, a fővárosi KDNP frakció vezetője

Saját bevallása szerint is egy kis létszámú frakció vezetője, de ez nem jelenti azt, hogy a munkáját nem venné nagyon komolyan. Határozott véleménnyel van a metróépítésről, a szegények helyzetéről és a BKV feladatairól is, de szívesen gondol vissza a régi disznófői szánkózásokra is, ahova mindig villamossal ment a család.

– Ön ellenzéki képviselőként gyakran fogalmaz meg kritikus véleményt a BKV-ról. Véleménye szerint mi az, ami dicsérendő a cég működésében?

– A BKV egyik legnagyobb előnye és érdeme, hogy egyben maradt. Annak köszönhetően, hogy nem szabdalták fel a vállalatot, a menedzsment hatékonyabban tudja ellátni a vezetőségi feladatokat. Ezzel együtt van hiányérzetem, mert tudom, hogy a profit ugyan nagyon fontos cél, de egy közszolgáltató cégnek elsősorban az ellátás biztonságára és a hozzáférés fontosságára kell figyelnie. Emellett persze az sem mellékes körülmény, hogy a cég ne legyen nagyon ráfizetéses. Véleményünk szerint a lakosság érdekei ilyen esetben előbbre valók. Ez sajnos nem mindig működik így a Városházán. A kereszténydemokraták fontosnak tartják, hogy a stratégiai cégek önkormányzati, vagy állami kézben maradjanak, noha közgazdászként pontosan tudom ennek veszélyeit is. Azonban biztos, hogy vannak olyan tevékenységi körök, az úgynevezett közfeladatok, amelyet a közösség jobban lát el, mint a piaci résztvevők. Az is biztos, hogy mindig a tulajdonoson múlik, hogyan működik egy cég és a főváros sajnos nem jó tulajdonos. Ezt nem azért mondom, mert ellenzéki képviselő vagyok, hanem azért, mert rengeteg tény, számadat is ezt igazolja. Bár nem vagyok rá annyira büszke, de gyakran kocsival járok, mert sajnos nincs mindenütt olyan közlekedési kapcsolat, ami megkönnyítené a mozgást. Ezért gondolom azt, hogy a közösségi közlekedés elsősorban azért fontos, mert mindenki számára elérhető kell hogy legyen és ha van erre lehetőség, mindenütt igénybe is lehessen venni.

– Akkor a közösségi közlekedés is egy ilyen terület, ahol fontosabb a lakosság érdeke, mint a piacé?

– Pontosan. Ha kevesebb lesz az autó és több busz jár a városban, az túlmutat a szűk értelemben vett pénzügyi hatékonyságon, hiszen reális alternatívát kínál a városban közlekedőknek. Ehhez persze rengeteg dolognak, rengeteg tényezőnek kell meglennie: M0-ás körgyűrű, legalább kettő, de inkább három Duna-híd annak érdekében, hogy az északról és délről érkezőknek ne kelljen az egész városon átvágniuk, 4-es metró, sőt, az 5-ös metrót is idesorolom, P+R parkolók, amelyek nem telnek meg reggel hét órakor... és még sorolhatnám. Félreértés ne essék, ebben a kérdésben nem én, vagy nem az ellenzéki képviselők találták fel a spanyolviaszt, ezt több közlekedésmérnök megmondta, leírta, és tényekkel, számokkal alá is támasztotta. Én közgazdász vagyok, ezért tudom, hogy a számok egy határon túl nem hazudnak.

– Ön azt mondta, kereszténydemokrata politikusként fontos a szegények, az elesettek támogatása. Kikre gondol elsősorban és véleménye szerint, mit kellene tenni értük?

– Sajnos, nagyon sok ilyen ember van ma Budapesten, de engem főleg a lakótelepeken élő emberek sorsa foglalkoztat. Leginkább azért, mert ők általában egy fix összeggel gazdálkodnak minden hónapban, míg a megélhetési költségeik egyre meredekebben emelkednek. Ezért szeretnénk azt elérni a közgyűlésben, hogy a különböző ártámogatások, kompenzációk és egyéb eszközök valóban az ő céljaikat szolgálják, és segítsenek rajtuk. Ne alamizsnát osszunk nekik, hanem lehetőséget kínáljunk arra, hogy elmozduljanak a létminimumról.

– Egyvalamire azért nagyon kíváncsi lennék, Önnek milyen emlékei vannak a BKV-ról?

– Gyerekként nagyon szerettem szánkózni, emlékszem, mindig a Disznófőhöz mentünk fel a családdal, én pedig kapaszkodtam a hideg fémrácsba, ahogy a villamos igyekezett feljutni a hegy tetejére. Nekem öt gyerekem van, így túlzás nélkül állíthatom, hogy a BKV meghatározza a mindennapjainkat, hiszen nem mindegy, hogyan és mennyi idő alatt tudnak közlekedni a városban. Ezért is fontos egy jól működő közlekedési vállalat, amely valóban a közösség igényei szerint működik.

gm

UTAZÁSI IGAZOLVÁNYOK ÉRVÉNYESÍTÉSE

Az Értékesítési főosztály Tarifa, kutatási és termékfejlesztési csoportja tájékoztatja a Társaság munkavállalóit és nyugdíjasait, hogy a BKV Zrt. utazási igazolványok 2008. évre szóló érvényesítése 2007. december 3-ától – 2008. február 29-éig történik. (A nyugdíjasokat minden területnek külön levélben is értesíteni kell az utazási igazolvány érvényesítés időpontjáról).

A Társaság aktív munkavállalóinak az utazási igazolványok érvényesítését a szolgálati helyeken végzik 2007. december 3-ától – 2008. február 29-éig terjedő időszakban.

A passzív állományú munkavállalók és igényjogosult hozzátartozóinak utazási igazolvánnyal kapcsolatos ügyintézését, érvényesítését a Gazdasági Igazgatóság Humán Adminisztrációs Főosztály Felvételi Adminisztrációs csoportja végzi az általa kiküldött névre szóló értesítések szerint (Budapest, VII.ker. Akácfa utca 15. fszt. 42-es helyiségben).

A 2000. január 1-je után nyugdíjba vonulók részére a volt szolgálati hely ügyintézője végzi az utazási igazolvány érvényesítését az ügyintéző által kiküldött névre szóló értesítés szerint.

A 2000. január 1-je előtt nyugdíjba vonult, utazási igazolvánnyal rendelkező nyugdíjasok részére a 2008. évre szóló utazási igazolványok érvényesítését (esetleges cseréjét) a Tarifa, kutatási és termékfejlesztési csoport végzi a részükre kiküldött értesítéseknek megfelelően, hétfőtől-csütörtökig 8-12 óráig (Budapest, VII. Akácfa u. 15. II. em. 212. sz. helyiségében), pénteken nincs ügyfélfogadás.

Az utazási igazolványok érvényesítésénél szükséges bemutatni, illetve leadni:

– az utazási igazolványt

– az eltartott 18. életévet betöltött (1990. július 1-je előtt született) nappali tagozatos, önálló keresettel nem rendelkező gyermek utazási igazolványa érvényesítéséhez a nappali tagozatos iskolai tanulmány folytatásáról szóló igazolást (2007/2008-as tanévre), felsőfokú oktatási intézmények esetében az adott félévekre kiállított nappali tagozatos iskolalátogatási igazolást és a munkavállaló által kiállított nyilatkozatot kell leadni, ennek hiányában a gyermek(ek) nappali tagozatos eredeti diákigazolványát kell bemutatni. (18. éven felüli esti és levelező tagozaton, illetve a távoktatásban tanuló gyermekeknek utazási igazolvány nem jár!) A gyermek nappali tagozatos iskolai tanulmánya befejezéséig, de legfeljebb 25 éves kor betöltéséig jogosult utazási igazolványra

– a 65. éven aluli nyugdíjasok részéről az utolsó havi nyugdíjszelvényt (ennek hiányában hitelt érdemlő igazolást, melyből kiderül, hogy folyamatosan nyugellátásban részesül, pl. a pénzintézet - banki kivonat - utolsó havi számlalevele, amelyen szerepel a nyugdíjas törzsszáma).

Tájékoztatásul közöljük, hogy a 2007. évre szóló utazási igazolványok 2008. február 29-éig, a 2008. évre érvényesített utazási igazolványok 2008. január 1-jétől érvényesek utazásra.

Egyúttal tájékoztatjuk kedves ügyfeleinket arról is, hogy a Tarifa, Kutatási és Termékfejlesztési Csoportnál az ügyfélfogadás 2007. december 21-étől 2008. január 2-áig - az ünnepek idején - szünetel.

„IGAZI FÓRUMMÁ VÁLT A METRÓLEJÁRÓ”

Beszélgetés Hagyó Miklós főpolgármester-helyettessel

Olvasóink tapasztalhatták, hogy ebben a rovatunkban közéleti személyiségek mesélnek életútjukról és közösségi közlekedési élményeikről. E héten *Hagyó Miklós* főpolgármester-helyettest faggattam. Az ő személye számunkra azért is érdekes, mert a városházi hierarchiában ő a felelős a kétmilliós város közösségi közlekedésének zavartalanságáért. Mivel politikussá valaki válik és nem születik, értelemszerűen először életútja érdekelt.

Jászberényben születtem 1967-ben, tizennégy éves koromig a Jászságban éltem a szüleimmel. A gazdálkodó családból egyenes út vezetett egy Sopron melletti élelmiszeripari szakközépiskolába, majd Szegedre, a főiskolai élelmiszeripari szakra, ahonnan százhúsz hallgatóból – tanulmányi eredményeinkre tekintettel – tizedmagammal átvett a budapesti Kertészeti Egyetem élelmiszeripari szaka, itt végeztem: mérnök-menedzseri diplomát szereztem. Dolgoztam a Jászberényi Tejüzemben, majd egy nagy élelmiszeripari cégnél, de közben tudományos publikációim is megjelentek. Megkezdtem PhD tanulmányaimat is, kutatási témaként a hazai élelmiszer-kiskereskedelem helyzetét választottam.

Családomat a mai szóhasználat szerint leginkább vidéki konzervatív meghatározással lehetne jellemezni. Valamennyi tagját áthatja a közösségért való tenni akarás, édesapám immár negyedik ciklus óta független önkormányzati képviselő. Tizenkét esztendővel fiatalabb öcsém piarista gimnáziumba járt, egyházi kollégiumban nevelkedett. Tanulmányaim befejezése után élelmiszeripari multiknál dolgoztam, majd magam is vállalkozó lettem. A cégem fejlesztette ki és gyártotta a Jump energiaitalt. Amikor hazalátogatok a szülői házba, a közös vasárnapi ebédnél mindig jókat beszélgetünk (és jókat eszünk...), kikérjük egymás véleményét, és nem csinálunk hiúsági kérdést abból sem, hogy a viták során egyik vagy másik kérdésben kinek van igaza. Van egy gyönyörű kislányom is: Dorina, aki jelenleg kisiskolás.

1989-től, az egyetemi évek óta kötődöm a fővároshoz. Első budapesti lakásom a Józsefvárosban volt, jelenleg a Hegyvidéken, a XII. kerületben élek. A politikai életbe 1998 szeptemberében kapcsolódtam be. Az elvesztett választás után léptem be a Magyar Szocialista Pártba. Az egyik alapítója voltam az MSZP Országos Karitatív Tagozatának, amelynek azóta is ügyvezető elnökként dolgozom. Az MSZP XII. kerületi szervezetének elnöke, a párt Országos Választmányának tagja, 2002-től országgyűlési képviselő vagyok. 2006. december 14-én a Fővárosi Közgyűlés megválasztott főpolgármester-helyettesnek. A városüzemeltetési és vagyongazdálkodási ügyek tartoznak a felügyeletem alá, így a közösségi közlekedés is...

– Tekintettel arra, hogy Ön sokáig vidéken élt, így sok személyes tapasztalata a budapesti közösségi közlekedésről nem is lehetett. Hogyan érintette főpolgármester-helyettesként, hogy ezt a közhangulatot erősen befolyásoló területet is felügyeli?

– Amikor főpolgármester-helyettessé választottak, munkámban elsődleges célnak tekintettem, hogy a közösségi közlekedés mind a fővárosban, mind az agglomerációban vonzó alternatívát nyújtson az egyéni közlekedéssel szemben, a BKV valódi, európai színvonalú, utasbarát szolgáltatóvá váljon.

Sokszor ültem fel a megszokott útvonalaimon túl is villamosra, buszra, HÉV-re, hogy helyszíni tapasztalatot szerezzek a város egy-egy közlekedési szempontból neuralgikus pontjáról, a hozzám érkezett információk helytállóságáról. Utasként egyébként azt tapasztalom, hogy – különösen a tájékoztatás terén – jelentős előrelépés történt. A szolgáltatás színvonalában beállt és beálló változásokat talán sokan nem is veszik észre, hiszen többnyire csak néhány járművet és járatot használnak. Tisztségemből adódóan én azonban a sok kis puzzle-darabból látom már összeállni a majdani kép nagyobb részeit is. Ott voltam az utolsó, a 40. Combino villamos üzembeállításánál, amellyel befejeződött a naponta mintegy 200 ezer utast kiszolgáló nagykörúti villamosvonal korszerűsítése. A pajzsok indításától kezdődően ott voltam a 4-es metró építésének minden eseményén. Bejelenthettem, hogy időben befejeztük a teljes 2-es metró felújításának projektjét, a menetrendszerű BKV-átkelőhajók újraindítását. Az új Ganz Trollinók sajtóbemutatóján néhány métert vezethettem is a trolibuszt. Felemelő érzés volt mindegyik alkalom. A legtartósabb élményt azonban mégsem ezek, hanem egy olyan alkalom jelentette, amikor többedmagammal álltam a Deák téri metrólejáró meglehetősen huzatos tengelyében. A *Kontroll* című nagysikerű film sztárjai – *Csányi Sándor, Mucsi Zoltán, Badár Sándor, Nagy Zsolt* és *Pindroch Csaba* – vettek körül. A filmbeli ellenőrök a valóságban is kipróbálták a szerepet. Nagyon jó érzés volt közelről látni, hogy mennyire élvezik a dolgot, s mennyi szeretet van bennük. Az utasok is örültek, autogramot kértek tőlük. Néhány biztató szava mindenkinek volt. Egyértelművé vált számomra, hogy mennyire sérteti a társadalmi igazságérzetet, hogy míg a tisztességes családoknak – nagyrészt éppen a bliccelők miatt – mélyen a zsebébe kellett nyúlni, addig a nagyszámú potyázó vidáman a markába nevethetett.

Csányi Sándor, Badár Sándor, Hagyó Miklós

Előbb kellett volna fellépni a bliccelők ellen – mondták többen is az utasok közül. Egymás véleményét is meghallgatták, és leálltak a közlekedésről beszélgetni. Igazi fórummá vált a metrólejáró, és ott, ha csak egy-két óráig is, de az volt az érzésem, hogy utazni jó!

spánn

Kőbányai garázs

PONGRÁC, A VEGYES ÜZEM

Épp negyvenöt éve, 1962-ben adták át a kőbányai Pongrác-telepen azt a létesítményt, melynek története a közelmúltig kizárólag a budapesti trolibuszok történetével függött össze. Azonban amikor bezárt a Belvárosi (Récsei) garázs, autóbuszok is érkeztek a telepre. Ma „Kőbányai”-nak nevezik, s a trolik és az autóbuszok kiadása, javítása mellett, itt kapott helyet például az összevont autóbusz-trolibusz vonalműszaki szolgálat is. (Cikkünket lásd a 9. oldalon.) De ne szaladjunk ennyire előre!

A budapesti trolibuszok története kétszer is „elkezdődött”: 1933-ban, amikor elindult az első és sokáig egyetlen fővárosi troli, óbudai járatként tartották számon. Miután azonban Budapest ostroma idején ez a vonal (is) a pusztítás áldozatává vált, nem építették újjá. Helyette 1949-ben, Sztálin hetvenedik születésnapjára adták át a forgalomnak az első pesti trolibusz-vonalat, a 70-est, amit hamarosan újabbak követtek, s az ötvenes évek közepére kiépült hálózat Erzsébetváros, Terézváros és a Városliget térségében lett a legsűrűbb.

Nem csoda, hogy a trolik telephelyéül a Damjanich utcában található villamos-kocsiszínt jelölték ki, ami azonban hamarosan szűkösnek bizonyult. Mivel a troli akkoriban már-már stratégiai üzemág volt – minden bizonnyal a szovjet „hagyományok” miatt –, szükségessé vált, hogy minél hamarabb létrehozzanak egy, az igényeket minden tekintetben kielégítő, megfelelő felsővezeték-hálózattal rendelkező járműtelepet, amely javítóbázisként is szolgál. (Érdekesség, hogy a trolik javítását a budai Pálffy főműhelyben végezték, a Tölgyfa utcában felsővezeték volt, itt próbálták ki a járműveket, majd vonatva szállították át Pestre.) 1957-ben a járműállomány 206 troliból állt, s egy évvel később, 1958-ban döntöttek a már említett telephely kialakításáról a Pongrác úton. A 26,000 négyzetméter alapterületű telepet 1962-ben adták át, 200 jármű tárolását tette lehetővé. A teljes beruházás 1964-re fejeződött be, költségei – akkor! – 57 millió forintot tettek ki.

A Pongrác-telepen – az óbudai kocsikat leszámítva –, az összes Budapesten használatos trolibusztípus megfordult: az 1949-1967-ig közlekedő, szovjet MTB-82-esek, az Ikarus 60-asok, azok pótkocsis és csuklós változatai, a szintén szovjet ZIU 5/D, amit a szentendrei múzeumban is kiállítottak, illetve az ún. 100-as Ikarusok, melyek szovjet hajtással felszerelt csuklós buszok voltak. Típusismertetőnket folytatva azonban megérkeztünk a mába...

– Nemrégiben érkeztek meg a Solaris-Skoda szólójárművek, melyek szinte csak nevükben térnek el Solaris-Ganz-októl, így ezekből az alacsonypadlós járművekből most már tizenhat darabbal rendelkezünk. Korszerűnek számít a szintén alacsonypadlós Ikarus 412-es típus, a csuklós Ikarus 435-ösök sem annyira elavultak, az első középjavításuk zajlik. A többiek azonban már „benne vannak a korban”. Az Ikarus-GVM (IK 280.94) csuklósok, az ún. 200-asok a nyolcvanas években kerültek hozzánk, három középjavításon vettek részt. Rajtuk kívül még mindig van negyvenkét forgalmi és két tanuló ZIU-9-es típusú szovjet trolink, noha ezeket már rég le kellett volna selejtezni – a hetvenes évek végén érkezett járművek több mint egymillió kilométert futottak – mondja *Pozsgai István*, műszaki szolgálatvezető, aki elsősorban abban bízik, hogy a további szólótrolibeszerzések jövőre is folytatódnak.

Mostanában már teljesen megszokott látvány a telepen az autóbuszok ki- és beállása is, bár gazdag típusválasztékról nincs szó.

A Belvárosi garázs megszűnése után negyvennyolc csuklós busz érkezett ide, később szólójárműveket is kaptunk, jelenleg a forgalmi igényektől függően, nyolcvan és száz közötti az állományunkba tartozó autóbuszok száma – folytatja Pozsgai István. – Kizárólag a régi 260-as és 280-as Ikarusok vannak nálunk. A járművek többsége rossz állapotú, átlagéletkoruk 18-19 év. Sokszor előfordul, hogy ha belekezdünk valamilyen vázjavításba, az csak újabb és újabb hibák feltárásához, és újabb javításokhoz vezet, hiszen a vizsgáztatási feltételek nem változtak.

Noha „ránézésre” a Pongrác-telepen leginkább a buszok jelenléte lehet szokatlan azoknak, akik legutóbb úgy tíz éve jártak arra, a terület profilja nemcsak emiatt változott. Noha az iroda- és a műhelyépületek funkciója „hagyományos” maradt, a telep bizonyos részeit külsős bérlők használják: a kerítésénél kialakított tanpályán gépjárművezető-oktatás zajlik, másutt gumijavító műhely üzemel.

– A birtokunkban lévő objektumok közül a járműmosó felújítására lenne szükség, valamint a C épületben lévő aknákat kellene korszerűsíteni – mondja Pozsgai István. – Egyéb, nagyobb volumenű változás nem várható a közeljövőben, de most – a cég átalakításának kellős közepén – még arra vonatkozóan sem tudok információval szolgálni, hogy a már említett beruházásokra mikor kerülhet sor.

-lt-

SZUPERMARATONT FUTOTTAK

Idén tizennyolcadik alkalommal szervezték meg a Bécs-Pozsony-Budapest Szupermaratont. A 2007. október 19. és 23. között megrendezett versenyen 320 kilométert kellett teljesíteniük az indulóknak. 50 egyéni versenyző és 160 ötfős csapat indult, köztük az Erzsébetváros – BKV Előre SC színeiben egy női és egy férfi csapat, valamint két kerékpáros. Amatőr csapataink jól helytálltak, korcsoportban a férfiak tizenegy csapat közül a 4., női csapatunk korcsoport 1. helyen futott be. A férfi csapat a 160 csapat közül a 48. helyen ért célba. A hetven kerékpáros induló közt *Bencskó Gyula* a 28., *Tálosi László* a 27. helyet szerezte meg. Női csapatunk tagjai: *Perepatics Mária, Csuri Mária, Jenei Mária, Tanács Jánosné, Gerhátné Barna Éva*. Csapatvezető: *Dévényi Zoltán*. Férfi csapatunk: *Somogyi Károly, Gutyina Gábor, Forgács Gyula, Szomor Zsolt, Cseke József*. Gratulálunk!

KITÜNTETÉS

Budapest Főváros VII. ker. Erzsébetváros Önkormányzat Képviselő-testülete *Erős János*-t a BKV Előre SC Szabadidősport Maratonfutó- és Triatlon Klub vezetőjét kimagasló sporttevékenységéért

„Erzsébetváros Sportjáért”

díjban részesítette. A díjat november 16-án *Hunvald György* polgármester úr adta át.

Gratulálunk!

KÖSZÖNET AZ 1%-ÉRT

A BKV Előre SC Kajak-kenu Alapítványa köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1%-ával támogatták alapítványunkat.
A kapott 732.808 forintot edzőtáborozásokra, eszközvásárlásra és tanulmányi ösztöndíjak kifizetésére fordítjuk.

Köszönettel:

Fischer Tibor
a Kuratórium elnöke

A BKV Előre SC Szabadidősportjáért Alapítvány köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1%-ával támogatták alapítványunkat.
A kapott 672.673 forintot a nyári gyermek sporttáborra és a szabadidősport szakosztályok támogatására fordítjuk.

Köszönettel:

Sashegyi István
a Szabadidősport Bizottság vezetője

ULTI-EREDMÉNY

A Szentendrén megrendezésre került ULTI verseny végeredménye:

Egyéni
1. helyezett: *Jánossy Zoltán*
2. helyezett: *Bodnár Gyula*
3. helyezett: *Hegedűs László*

Csapat
1. helyezett: BTDSZ csapata

hirdetés

Buszaink, európai szintű luxus színvonalat képviselnek, melyek külföldi és belföldi utakon egyaránt igénybe vehetők; kirándulások, síutak, színházi és egyéb előadások, városnézés, idegenforgalmi programok, rendezvények, esküvői, reptéri és más transzferek lebonyolítására

Díjszabás
Km díj: 230,- Ft + ÁFA
Óradíj: 8000,- Ft + ÁFA
Minimál díj: 40.000,- Ft + ÁFA
Minimál km: 170 km
a BKV dolgozóknak családi eseményekre kedvezmény

VOLVO LUXUSBUSZOK BÉRELHETŐEK!

Malucán Sándor, tel: 11-132

Az INDÓHÁZ és a **MOZGÁSBAN** MAGAZIN **közös játéka**

Mikor indult meg Pesten az első lóvasút?

1. 1901-ben
2. 1855-ben
3. 1866-ban

A helyes választ beküldők között egy éves Indóház-előfizetést sorsolunk ki! Válaszaikat a MOZGÁSBAN magazin címeire várjuk!

belső kommunikáció

FÉNYKÉPES TELEFONKÖNYV AZ INTRANETEN

Az intraneten fényképes telefonkönyv kialakítását tervezzük, amihez az Akácfa utcai székház beléptető-rendszerének fényképes adatait kívánjuk felhasználni. Adatvédelmi okokból, szabályzatunknak megfelelően kérjük mindazon kollégákat, akik eddig még nem küldték el a fénykép felhasználásához való hozzájárulásukat a belso.kommunikacio@bkv.hu e-mail címre, 2007. december 10-ig pótolják.
A székházon kívüli, egyéb telephelyen dolgozók fényképeinek rögzítését a rendszerbe egy későbbi időpontban oldjuk meg.

HIRDETÉSI LEHETŐSÉG

A Mozgásban magazinban a hagyományos apróhirdetéseken kívül lehetőség van szolgáltatások hirdetésére is (pl.: fodrászat, fogászat, üdülés, stb...). A tarifákról a 11940-es melléken, valamint a balogh.zsuzsanna@bkv.hu e-mail címen kérhetnek tájékoztatást.

ÖTLETLÁDÁK

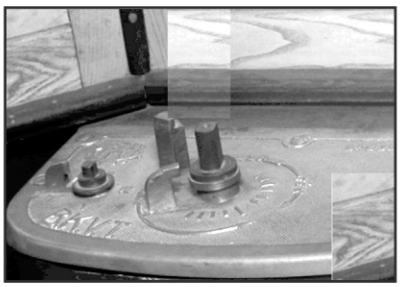
Továbbra is számítunk ötleteikre, javaslataikra, észrevételeikre, amelyeket folyamatosan továbbíthatnak hozzánk a vállalat teljes területét lefedő Ötletláda-hálózaton, illetve a belso.kommunikacio@bkv.hu email-címen keresztül. Kérjük, jelezzék, ha valahova nem jutott el ötletláda, hogy a lehető leggyorsabban pótolhassuk.

REGISZTRÁCIÓ BELSŐ HÍRLEVÉLRE

Várjuk mindazok jelentkezését, akik külsős e-mail címre szeretnének belső kommunikációs hírlevelet kapni. A belso.kommunikacio@bkv.hu email-címen lehet regisztrálni. Kérjük, kollégáikat is tájékoztassák erről a lehetőségről, hogy minél több munkavállalónkat elérjünk ezen az információs csatornán keresztül.

rejtvény | MIT ÁBRÁZOL A KÉP?

A feladat roppant egyszerű: találja ki, milyen közlekedéshistóriai dolognak a részletét tartalmazza a kép? Könnyítésül három lehetőséget kínálunk. A megfejtéseket december 13-ig szíveskedjenek eljuttatni a Mozgásban magazin szerkesztőségébe (1980 Bp. Akácfa u. 15. V. 520.) vagy a mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre.



1. Ferencvárosi áramátalakító
2. Egy villamos vezetőállása
3. BKVT központi lokomobil

Előző havi rejtvényünk helyes megfejtése: a Parlament. **1000 forintos étkezési utalványt és BKV-s ajándéktárgyat nyert:** *Kígyós Péter* (Budapest, Örs vezér tere), *Vasváry Lászlóné* (Budapest, Balázs park.), *Fülöp Zoltán* (Budapest, Harmat u.). Gratulálunk!

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.)

KVÍZJÁTÉK

Melyik viszonylaton dolgozik a megasztáros *Varga István*?

A helyesen válaszolók közt kisorsoljuk Varga István új, dedikált CD-jét.

Válaszaikat a magazin címeire várjuk!

MOZGÁSBAN a Neten

Magazinunk már az Intraneten is olvasható a http://salamon/C14/magazin/ címen

BÚCSÚZUNK DR. BALOGH JÓZSEFTŐL

Eltávozott közülünk egy volt kollega, egy barát. Emléke előtt tisztelegve idézzük fel tanulással és munkával töltött éveit. Egy barátja emlékezik rá e szavakkal:

Egy kilencgyermekes vasutas legkisebb fiaként 15 évesen, a polgári iskola elvégzése után került Vas megye egyik kis falujából Budapestre. Volt kereskedelmi kifutó – Ő úgy mondta „vizes nyolcas” – a Vöröskereszt kórházában kazánkezelő, telefonközpontos, majd röntgenlaboráns. 1938-ban kötelezte el magát a városi közlekedéssel, ekkor lépett be a Beszkárthoz. Innentől kezdve végig hű maradt a vállalathoz, ha csak a kényszer más pályát nem jelölt ki neki. Végigjárta a szamárlétra lépcsőfokait, volt autóbusz- és villamoskalauz, villamosvezető és állomásügyeletes – egészen a második világháború kitöréséig. Ezt követően tiszti iskolába küldték, ahol 1949-ben rangelső tüzérezredessé avatták. Az akkori politika viharos szelei őt is elérték, 1950-ben, a koncepciós perek idején tartalékos állományba helyezték. Ekkor visszatért a Fővárosi Villamos Vasúthoz, de néhány év után, az első „racizások” idején újból el kellett hagynia kedves munkahelyét. Rövid kitérőt követően 1957-ben lépett be újra a Fővárosi Villamos Vasúthoz – immár véglegesen. Volt üzemgazdasági csoportvezető, vezérigazgatósági titkárságvezető, állomás- majd összevont üzemegységvezető. Munka mellett is tanult, elvégezte a közgazdasági technikumot, majd 1969-ben, 53 évesen szerzett jogi diplomát. Részt vett a budapesti közlekedés átcsoportosításban, újraegyesítésében. 1971-től nyugdíjazásáig a vállalat ügyvezető igazgatója volt. A Mozgásban magazin jogelődjének, a Szárnyaskerék című újságnak alapítója és szerkesztője volt.

Munkáját minden területen mindig becsülettel, lelkiismeretesen végezte. Többször részesült Kiváló Dolgozó kitüntetésben és megkapta a Munka Érdemrend ezüst fokozatát. Munkatársaitól is maximális teljesítményt várt el, ezért talán sokan nehezteltek rá. A hanyag munkavégzést szigorúan büntette, de a jó munkát mindig elismerte, a lehetőségekhez képest jutalmazta. Tudott igazi barát lenni. Tudott és szeretett mulatni – persze a jó ízlés határain belül. Barátait nem rangjuk vagy beosztásuk szerint, hanem emberségük alapján választotta meg. 91 éves volt, emlékét szívünkben megőrizzük.

NYUGODJÉK BÉKÉBEN!

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

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az

»OBSERVER«

apróhirdetés

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+rezsi.
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
karpatijulika@msn.com

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

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

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

Eladó egy nyaraló a Bánki tónál 120 négyszögöles 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 négyszögöles telken, 110 nm-es, felújításra szoruló kertes családi ház, melléképületekkel.
Érd.: 30-579-5262

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

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

Eladó a VII. Rippl-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 szívódiesel, 1989-es kombi, alufelnikkel, jó gumikkal, vonóhoroggal, kp-i zárral, tolótetővel, CD+erősítő +mélynyomóval, 2009.12. hóig vizsgáztatva, törzskönyvvel, tulajdonostól, garázsból, megkímélten eladó. 660.000 Ft.
Érd.: 20-535-8162,
fradika66@gmail.com

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

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

A Kreadance tánciskola felvételt hirdet. 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 bejárati ajtó biztonsági ráccsal ellátott.
Irányár: 10,5 MFt
Telefon: 20/461-4265

Eladó Káposztás-megyeren I. eme-leti, kétfrontos, 68 m² panellakás magánszemélytől. A nappali, ebédlő, hálószoba és a fürdő, WC a fürdőszoba (sarok-kád) felújított. A konyha részben felújítva, 8m²-es, erkély. A lakás vízórás, kábel TV és internet kap-csolat elérhető. Csendes csalá-dias, villamosmegálló, óvoda, iskola közelben.
Ár: 12 900 000 Ft
Érd: 20/435-9090
vagy 30/596-5677.

XVII. Ferihegyi úton kultúrált házban II. emeleten eladó 49 nm-es, 1+1 félszobás szépen felújí-tott, nagy fedett teraszos (16nm), világos lakás. Szobák parkettá-sak, a lakás jó elosztású.
Irányár: 12,5 MFt
Telefon: 256-3294 du. 16 óra után
BKV- s szám: 116-26

Eladó Adácson 525 nm telek, jó kikapcsolódást nyújtó vonzáskörzettel (Mátra, Zsórifürdő, Bogács), rendkívül jó, országos hírű telepített horgásztó 5 percre.
Irányár: 1 millió Ft.
Érd: 20/496-90-84

Kiadó a XVII. kerületben 1 szobás öszkomfortos családi ház, kerttel hosszútávra.
42. 000 ezer +rezsi
Érdeklődni: 0630/9522153
Fehér Emma, Tel: 24-431

A BKV TOURS UTAZÁSI IRODA AJÁNLATAI

Balatonalmádi/ Ramada Hotel & Resort Lake Balaton****
3 nap / 2 éjszaka szállás 2 ágyas szobában:
24.900 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: a szállást, félpanziós ellátást, Vitál Club használatát, üdvözlő italt, fürdőköpeny használatát, szobai bekészítést, fél óra fallabdázást.
Érvényes: 11.02-12.22.

Sopron/ Hotel Lővér****
4 nap / 3 éjszaka szállás 2 ágyas szobában (V-P):
16.900 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: a szállást, reggelit, uszoda, pezsgőfürdő, szauna, Danubius Premier Fitness Club használatát.
Érvényes: 11.02-12.21.

Győr/ Hotel Rába***
4 nap/ 3 éjszaka szállás 2 ágyas szobában:
15.000 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: a szállást, 3 reggelit, 2 vacsorát és a szauna használatát.
Érvényes: 2007.11.02-2007.-12.27.

Harkány/ Átrium Hotel***
5 nap/ 4 éjszaka szállás 2 ágyas szobában:
21.400 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: szállást, félpanziós ellátással.
Érvényes: 11.02-12.23.

Pécs/ Hotel Palatinus & Pátria***
3 nap / 2 éjszaka szállás 2 ágyas szobában:
17.700 Ft/ fő
Az ár tartalmazza: a szállást Palatinus economy vagy Pátria standard szobában, félpanziós ellátással, 1 múzeum vagy Cella Septicka belépőt.
Érvényes: 11.02-12.23.

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.

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

AKCIÓS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

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 elfogadóhely (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 szilveszter esti rendezvényt).

Bejelentkezés: Balog József 30/856 49 90

December elsején megjelenik a **Veterán** oldtimer magazin következő száma

- A BKV-reklámok kezdeti története.
- A Ferrari 60. születésnapja alkalmából bemutatjuk a 250GT SWB-t, amely a márka egyik legjobb utcai sportautója.
- Tudósítás a London-Brighton emlékfutamról, ahol a magyar indulók közül az 1897-ben gyártott Panhard-Levassor különdíjas lett.
- A Dacia 1300-as típus története.
- A rekordautókat bemutató sorozat a BABS-ről ír.
- A motorbarátok egy különleges Puch GS 350-esről olvashatnak, amely a 63 éve alatt mindösszesen csak 30 km-t tett meg.
- Tudósítás a salzburgi Classic Exporól, illetve az Ostarrichi Rallyeról és megemlékezés Zichy Tivadar grófról, aki 1928-ban a magyar autósport bajnoka volt.

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

a hónap képe

Fotó: Lelkes Tamás

Micsoda vonalak! A felvétel a Szent Gellért szobornál készült, felhívjuk figyelmüket a különleges vonalvezetésre.

FÉNYKÉPEIKET VÁRJUK A mozgásbanmagazin@bkv.hu CÍMRE, VAGY A SZERKESZTŐSÉG CÍMÉRE, A LEGJOBBAKAT KÖZÖLJÜK A HÓNAP FOTÓJA ROVATBAN!

ÓRIÁSI NYITÁSI AKCIÓK!

SPORT OUTLET

SPORTOUTLETÜNKBEN
a Buy Way Dunakeszi üzletházban,
NIKE, ADIDAS ÉS PUMA TERMÉKEK SZÉLES VÁLASZTÉKÁVAL

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% KEDVEZMÉNY!

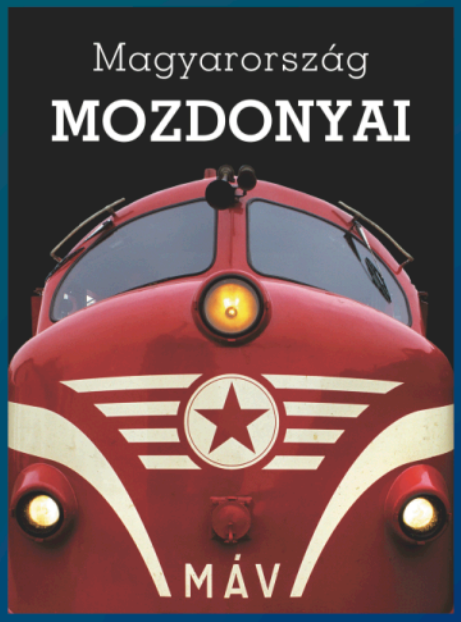
INDÓHÁZ

MEGJELENT!

Az Indóház Közlekedési Lap- és Könyvkiadó gondozásában megjelent a magyar normálnyomtávú mozdonyok többségének történetét bemutató, Magyarország mozdonyai című reprezentatív album.

Egy-egy mozdonyról számos, jobbára publikálatlan, a sorozat korabeli és a jelenkori állapotát is bemutató felvételt teszünk közzé: a múlt, a jelen és a jövő elevenedik meg az album oldalain.

A 300+220 mm vágott méretű, 272 oldalas album listaára 7990 forint.



Megvásárolható a Líra és Lant, az Alexandra és a Libri hálózatában.
A könyvesboltok listáját a honlapunkon (www.indohaz.hu) adjuk közre.
További információk: info@indohaz.hu; 30/9333-460

Kedvezményes akció - Karácsonyi előkészületek

Asztali és hordozható számítógépek 5000 Forint kedvezménnyel

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

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

Center

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

MikulásGyár

Magyarország leglátványosabb ajándékgyűjtő rendezvénye

2007. december 7-16.

A Felvonulási Téren és országszerte 16 plazában

AJÁNDÉKODDAL SEGÍTS IDÉN IS!

otpbank | mtv Alapító támogató | PLAZA LÁNC | i'm lovin' it | MPL | Magyar Vöröskereszt | Magyar Telekom | unicef | PESTI | index | Danubius | BORS

www.mikulasgyar.hu | Számlaszám: OTP MIKULÁSGYÁR | Nyitva tartás: hétköznap 16-22 óráig, hétvégén 10-22 óráig