



NYERŐ A BKV

FÓKUSZBAN A VILLAMOS SZAKSZOLGÁLAT
UTAZNI JÓ! ALBERT FLÓRIÁNNAL OBJEKTÍV FELELŐSSÉG
MINTHA ELREPÜLT VOLNA A VILLAMOS
ALTERNATÍV HAJTÁSÚ JÁRMŰVEK VERSENYE



A MÓRICZRA ÉRT A DÉLI PAJZS

Április 28-án elérte a 4-es metró épülő Móricz Zsigmond körtemi állomás-szerkezetét a déli (Boros névre keresztelt) alagútépítő pajzs. A szükséges karbantartási munkákat követően folytatódott az alagútépítés, a pajzs várhatóan legkorábban három hónap múlva éri majd el a budai oldal utolsó állomását, a Szent Gellért teret. A Móricz Zsigmond körtemi állomás szerkezeti sajátossága nem tette lehetővé a milánói módszer alkalmazását, ezért itt a résfalak megépülte után a földkiemelés történt meg, majd alulról felfelé kezdték el építeni az állomásszerkezetet. Mára elkészült a szellőző műtárgy szerkezete is, jelenleg a belső szerkezetek, a bélésfalak és a födémelek építése folyik.

EMLÉKTÁBLA A FERENCIEK TERÉN

A legendás fotográfusra, a századfordulós Budapest „szemére”, a kilencvenöt éve elhunyt Klösz Györgyre emlékezve társaságunk emléktáblát avatott a Ferenciek tere metróállomáson, szinte éppen a mester egykori műterme alatt. Az április 22-én tartott avató ünnepségen *Tétényi Éva*, a Budapesti Városvédő Egyesület ügyvezető titkára, *Saly Noémi*, a Podmaniczky Páholy szóvivője, valamint *Lugosi Lúgo László* (képünkön) fotográfus emlékezett Klöszre, majd *Demszky Gábor* főpolgármester mondott beszédet, melyben Klösz munkásságának méltatása mellett a fotográfia múltjáról és fontosságáról is szólt. Az emléktáblát – *Lapis András* alkotását – a metrómegállóban, Kőbánya-Kispest irányban tekinthetik meg az érdeklődők. A táblán a következő felirat olvasható: „Hálából, amiért a fényképész megörökítette Budapest első virágkorát, s benne a fővárosi közösségi közlekedés elindulását.”

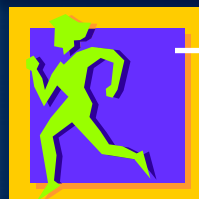


CSALÁDI SPORTNAP



Családi sportnap lesz az Előre sporttelepén május 31-én, szombaton. *Szűcs Veronika*, az SC sportszervezője elmondta, a nyílt napon szeretettel várják a vállalat dolgozóinak családtagjait is. Sportos, ugyanakkor tréfás erőpróbák várják a vendégeket: lesz dekázó verseny, célba dobás, kislabda hajítás, lehet a tekepályán is gyakorolni, sőt a családtagjai bemutathatják, mire mennek a hullahopp-karikával. Az elméleti vetélkedőket kedvelők pedig kvíz totóban mérhetik össze tudásukat. A sportszervező akkor lenne elégedett, ha minél többen vennének részt a családi sportnapon, mert a cél az, hogy minden hónap utolsó szombatján a családok vegyék birtokukba a sporttelepet.

Ami azt illeti nagyüzem lesz a Sport utcában május 31-én: a családi sportnappal párhuzamosan a garázsok kispályás futballcsapatai a Fürst-kupáért mérik össze tudásukat.



Kedves olvasó, egy vallomással kezdem: jelen esetben az újságíró elfogult. Tudniillik számomra a városi közlekedést a villamos jelentette, ma is azt kedvelem a legjobban. Ez a nosztalgia talán azért él még, mert koromnál fogva fiatalságomban villamossal tudtunk eljutni Budapest egyik pontjáról a másikra, és a kalauz valamint a bőrdarabbal üzemeltetett indításjelző csengő ugyanúgy hozzátartozott a mindennapjainkhoz, mint a kannás tej az élelmiszerboltban. Első kérdésem Radócz Csabához, a Villamos Szakszolgálat vezetőjéhez is ezzel függ össze.



A JÖVŐ A VILLAMOSÉ

Beszélgetés a 39 éves szakszolgálat vezetőjével, Radócz Csabával

Az elmúlt évtizedekben sok helyen megszüntették a kötöttpályás közösségi közlekedést a fővárosban, ma mégis úgy tűnik, hogy a "villamos-kultusz" reneszánszát éli. Tekintélyes és hozzáértő politikusok állítják egybehangzóan, hogy a jövő a villamosé.

Ez mind igaz, de a kérdés talán megérdemel egy kis történelmi visszapillantást. A budapesti közösségi közlekedés első igazi esz-köze, a lóvasút után a villamos volt az, mely Budapesten éppen 120 évvel ezelőtt a Nyugati pályaudvar és a Király utca között utasokat kezdett szállítani. Abba most ne menjünk bele, hogy a villamasközlekedés elorsvasztásához politikai vagy gazdasági megfontolás vezetett, az azonban tény, hogy amíg egy autóbust csak meg kell venni, feltankolni és újtára bocsátani, addig egy villamos sín-pályát és elektromos áramot is igényel. Budapest egyes külső kerületeiben, ahol jelenleg autóbusszal oldják meg a közösségi közlekedést, felmerült, hogy ezeket a vonalakat villamossal lehetne kiváltani. Ilyenkor felmérést kell végezni az utasforgalomról, mert bizonyos

utasszám alatt nem érdemes a költséges beruházást véghezvinni, ami a villamos beindításához szükséges.

Hány fővel, hány járművel és hány telephelyen tevékenykedik a szakszolgálat?

Jelenleg a szakszolgálat teljes létszáma 570 fő. Kilenc kocsiszínben tárolunk járműveket, valamint hozzánk tartozik a fogaskerekű és a Sikló is. A BKV utasszállító tevékenységének

„a közlekedésszervezők ma már gyors villamosokban is gondolkodnak”

kb. 25 %-át a villamos ágazat teljesíti 600 villamossal annak ellenére, hogy jelenleg a Szabadság híd lezárása miatt csökkentett teljesítménnyel dolgozunk. A budapesti helyzet-képhez hozzátartozik, hogy egyes villamos-vonalakat végleg megszüntettek, de néhány vitatott és mondhatni visszavágyott viszonylat csak szünetel. Az is tény, hogy a kilencvenes évek óta egész Európában tendencia a villamasközlekedés újraélesztése, és a hazai köz-

lekedéspolitikusok is felismerték, hogy ahol ez lehetséges, ott a kötöttpályás közlekedésé a jövő. Sőt érdemel járműveink történelme is, hiszen természetes, hogy a pesti utca lát-képéhez tartozó villamos mindig kifejezte az országban elért technikai színvonalat, és mindig függvénye volt a főváros anyagi helyzetének. Egy múzeumot lehet megtölteni ma már – és ezt meg is tesszük – azokkal a járművekkel, amelyek egykor előbb a BSZKRT, az FVV, a Budapesti Közlekedési Vállalat, majd a BKV Zrt. tulajdonában mozgatták ezt a várost.

A közlekedésszervezők ma már gyors villamosokban is gondolkodnak. Ez azt jelenti, hogy nagyobb teljesítményű villamaskocsikat kell beállítani, hosszabb távval tervezett megállókkal, megfelelő számú szerelvénnel, melyek komoly tömeget tudnak rövid idő alatt nagy távolságra eljuttatni. Ilyen lehetne például az 1-es villamos, mely Budapest egyik leghosszabb vonala.

Ha most egy jótündér teljesítené egy szakmai kívánságát tekintett nélkül annak költségvonatára, mit kérne tőle?

Tökéletes boldogság nincs és soha sem lesz, de kívánni azért tudnék. Az lenne a kérésem, hogy az illetékesek teremtsék meg mindig a villamos szakágazat számára azokat a körülményeket, melyek közepette a legideálisabb járműveken, optimális karbantartási viszonyok mellett a legtöbb utast tudjuk kívánságuknak megfelelően a lehető legrövidebb idő alatt kényelemben utaztatni szeretett fővárosunkban.

-sg-

MOZGÁSBAN MAGAZIN tartalom

A jövő a villamosé	3
Fogadóóra	4
Oktatói továbbképzés	4
Mintha elrepült volna a villamos	5
Elmúlt az első negyedév	6
„Ön a legjobb sofőr a vonalon”	7
A hetvenvalahányas trolibusz	8
Álom vagy valóság	8
Bedugják a 220-ba	9
Nyerő a BKV	10-11

Háromnapos családi sportünnepe	12
„A BKV járművezetői óvatosak és tapasztaltak”	13
Elnök és hajóépítő	14
Üdülés Balatonfenyvesen	14
Sajnálja az autósokat	15
Szuperek a szuperek között	16
Ez nem fonákhelyzet	16
Rejtvény, sudoku	18
A hónap képe	19

FOGADÓÓRA

a vezérigazgatóságon

Balogh Zsolt általános vezérigazgató-helyettes május 16-án, pénteken személyes fogadóórát tartott a vezérigazgatóságon, melynek keretében a kollégák kérdéseikkel illetve javaslataikkal fordulhattak hozzá. A fogadóóra alkalmával többek között téma volt a korengedményes nyugdíj, a vezetőfülkék takarítása, a beosztási kérelem elektronikus formában történő leadása, illetve a másodállási bérlet kiosztásának problémái.

Akinek javaslata, észrevétele van, természetesen a továbbiakban is elküldheti kérdéseit vezérigazgató-helyettes úrnak e-mailen a balogh.zsolt@bkv.hu címre.

A következő vezérigazgatói fogadóóra június 20-án (péntek) lesz, 13.00 és 15.00 között, melyről az intraneten illetve plakáton keresztül tájékoztatjuk minden kedves dolgozónkat. Ahogy az eddigi fogadónapokon, ekkor is szükség lesz előzetes regisztrációra.

AKTUÁLIS ÁLLASAJÁNLATAINK

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

Elvárás: Legalább középfokú szakirányú műszaki végzettség és gyakorlat

Előny: érettségi, autóbusz javítási tapasztalat, Budapesti bejelentett állandó lakcím, fényképes szakmai önéletrajz, emelőgép-kezelői engedély, targoncavezetői engedély, számítástechnikai jártasság, SAP ismeret, NKH végzettség, nyelvismeret.

Bérezés: meg egyezés szerint

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

Felvilágosítás és jelentkezés:

Telephely: Dél-pesti telephely

Név, telefon: Jakab László, 461-6500/26907

Cím, email: 1194. Bp. Méta u. 39. jakabl@bkv.hu

Telephely: Kelenföldi telephely

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

Cím, email: 1113. Bp. Hamzsabégy út 55. nemesz@bkv.hu

Telephely: Óbudai telephely

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

Cím, email: 1037. Bp. Pomázi út 15. rakovszkyz@bkv.hu

A Műszaki Igazgatóság Villamos Szakszolgálatának I. Szolgálat Hungária kocsisíznbe keres Combino járművek padló alatti kerékesztergálásához **CNC vezérlésű esztergára képesítéssel rendelkező esztergályost**, vállalatlan belüli áthelyezéssel.

Elvárás: CNC gépkezelő képesítés

Előny: érettségi, számítástechnikai jártasság, SAP ismeret,

Bérezés: meg egyezés szerint

Felvilágosítás és jelentkezés:

Telephely: Hungária Kocsisízn

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

Cím, email: 1087. Törökbecse utca 1., bohunkag@bkv.hu



OKTATÓI TOVÁBBKÉPZÉS

Az autóbusz, trolibusz, villamos, Metró és HÉV ágazat elméleti, gyakorlati oktatói és módszerátadói az Oktatási Osztály szervezésében három napos szakmai továbbképzésen vettek részt Balatonfenyvesen. Az elmúlt hónapokban megszervezett alkalmakon összesen 130 kollega vett részt.

A továbbképzés témái a következők voltak:

a felnőttképzés sajátosságai, a BKV Zrt. új munkavállalóinak életkorából, heterogén összetételéből fakadó képzési feladatok, munkavállalók képzése,

a biztonságos közlekedésben való részvétel nevelési sajátosságai,

a képzéssel és vizsgáztatással kapcsolatos korszerű elvárások és módszerek,

balesetek kimenetele, jellege, baleseti okok, oktatási feladatok.

A továbbképzés történetében először fordult elő, hogy a szakoktatókon kívül munkamódszer átadást rendszeresen végző forgalmi járművezetők is részt vettek.

A résztvevők tapasztalatot cseréltek arról is, hogy kinek mit kell tennie annak érdekében, hogy a járművezetők (tovább)képzése minél hatékonyabb legyen, és ennek eredményei a szolgáltatási színvonal javulásában, így a közlekedési balesetek számának csökkenésében is megjelenjenek.

Valamennyi ágazat számára a Forgalombiztonsági Osztály részéről *Berhidi Zsolt* osztályvezető tartott előadást a közlekedésbiztonsággal összefüggő aktuális témákról, a közlekedési balesetek negatív hatásairól és a szolgáltatói attitűd fontosságáról. Külön kiemelte, az oktatásban résztvevők jelentős szerepét abban látja, hogy a biztonságot előtérbe helyező munkavégzés szemléletét a munkavállalókban erősíteni kell, hiszen az utas jogosan várja el a biztonságos utasszállítást. Mindezek mellett valós tény, hogy a társaság megítélését nem csak a saját hibás, hanem a nem hibás események is jelentősen befolyásolják.

Ezt követően oktatók és munkamódszer-átadók felváltva számoltak be az általuk végzett oktatási tevékenységről. A kollégák egybehangzó véleménye szerint nagyon eredményes volt a továbbképzés, mindenki hasznos, új tapasztalatokkal lett gazdagabb.

JOBB ADNI, MINT KAPNI



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

Június 5. Csütörtök – Száva kocsisízn, Üllői út 197-199.	10,00-13,00	Június 19. Csütörtök – Cinkota garázs, Keresztúri u.	8,00-13,00
Június 10. Kedd – Óbuda garázs, Pomázi u. 15.	10,00-12,00	Július 24. Csütörtök – Székház, Akácfa u. 15.	7,00-13,00
Június 12. Csütörtök – Dél-pesti garázs, Méta u. 1.	8,00-13,00		

A helyszín a belváros, esti sötét, építési terület palánkjai mellett villamos halad el, mikor az ott őgyelgő kapucnis banda valamit a jármű kerekei elé hajít. A villamos kisiklik, mire ugyanazok a suhancok ráugranak és összefirkálják. Ez sajnos nem egy apokaliptikus tematikájú sci-fi kezdő képsorainak a szinopszisa. Nem tűnik fel a következő sarkon se a terminátor, se Bruce Willis. Mindez megtörtént 2008. március 20-án 21:34-kor, Budapesten, a Fehérvári út és az Ulászló utca kereszteződésénél. Hihetetlen.

MINTHA ELREPÜLT VOLNA A VILLAMOS

Egy baleset anatómiája

Bálinti Miklós járművezető, aki nem mellékesen most kapta meg a kétszázötvenezredik balesetmentesen levezetett kilométer után járó jutalmat, még soha nem élt át hasonlót. Emlékei szerint ugyan volt már egy kisiklása, még a hetvenes évek végén: a váltóór figyelmetlenségéből a jármű alá váltott a súlykörtés váltóval. Akkor viszont csupán annyi történt, hogy a villamos kereke leugrott a sínről. – Ehhez képest a mostani olyan érzés volt – mondja a villamosvezető – mintha a Tátra repülni indult volna. Miki bácsi emlékei szerint (és ezt később egy utas is megerősítette) a Bocskai úti kereszteződésen való áthaladáskor még semmiféle akadály nem volt a villamossíneken, aztán a következő pillanatban egy nagyobb darab valamit vett észre, amiről hirtelen azt gondolta, hogy egy autóról potygyant oda. Akkor már olyan közel járt hozzá, hogy a baleset elkerülhetlenné vált.

A villamos fekete doboza, a Hasler menetíró berendezés szerint a járművezető 40 km/h sebességgel kezdett vészfékezésbe, de nem volt semmiféle észlelhető sín-fék hatás. A villamos leugrott a sínről, aztán keresztben megállt. – Átcsúsztuk a szembejövő sín párra, és ha éppen jött volna egy másik villamos, akkor most nem beszélgethetnénk – mondja Bálinti Miklós – Így is elég félelmetes volt, ahogy megállíthatatlanul jött szembe a kerítés.

A kocsis első forgóváza kisiklott, majd áttört a metró építési területét és letördelt pár gőmbüveget, amivel a villamospálya a közúti forgalomtól el van választva. Ez körülbelül tízszer akkora mértékű

baleset, mint amikor valamilyen műszaki hiba miatt siklik ki egy szerelvény.

Mint kiderült, az a nagydarab valami egy köteg újságpapír volt, és nem egy autóról pottyant le, hanem egy magukat graffitiseknek nevező banda hajította viccből a jármű útjába. Az újságköteget



a szerelvény nem féltrelokte, hanem maga alá gyűrte, a kerekek ezért ugrottak ki a sínvályúból. – Ha UV-val megyek, ez szerintem nem történhetett volna meg, annak az életmentője biztosan kidobta volna az akadályt az útból – mondja Miki bácsi. Csak a szerencsén múlt, hogy a majd' negyven métert csúszó járműben utazó harminc utas közül senki nem sérült meg. – Először el se hittem mi történt – csóválja a fejét a járművezető – szerencsére a villamoson utazott egy kolléga, Kónicz Gyula, ő kezdett bele az intézkedésbe, majd vele jártuk végig a szerelvényt, hogy megnézzük, megsérült-e valaki, aztán leültem a nyitott ajtóba, és csak ültem és ültem, fel kellett dolgoznom a történeteket.

Miután a kocsis kisiklott és a sértetlen utasok enyhén remegő tagokkal kiszálltak, a suhancok mérhetetlen pimaszsággal megrohanták a villamost, és összefirkálták az oldalát. Az esetről több telefonnal készített videofelvétel is kering az interneten. Ezeken jól látszik, hogy miközben az utasok és az egyre gyülekező bámészkodók hitetlenkedve kóvályognak a villamos körül, addig a vandálok teljes nyugalommal festékezik össze a járműt.

Egy fórumon a graffitis banda egyik tagja elismerte, hogy részt vett a balhében, de a szerelvény kisiklását másra kente. Valahogy úgy fogalmazott, hogy nem gondolták volna, hogy kisiklik, de ha már egyszer így történt, már mért ne firkálták volna össze. Hogy ezzel a hozzáállással mi a baj, azt szemmel láthatóan nem fogja fel.

A keletkezett forgalmi zavar és kár elhárítására hét mobil egységet vezényelt ki. A helyreállítás alatt 116 percig állt a forgalom, a villamost négy pótlóbusz helyettesítette. A kár meghaladja a hárommillió forintot; megsérült a villamos: a két összekapcsolt kocsi különvált, károk keletkeztek a villamos áramszerkezetében és a forgóvázsban is. Megsérült a felsővezeték, és külön költséget jelentett a pótlás megoldása is.

A rendőrség végül elkapta a kamaszkorú tetteseket.



ELMÚLT AZ ELSŐ NEGYEDÉV

„A Budapesti Közlekedési Vállalat I. negyedévi feladatait – az átszervezéssel járó nehézségek ellenére – zökkenőmentesen teljesítette.” Ezt olvashatták az 1968. április 29-én megjelent legeslegelső Budapesti Közlekedési Hírlap címlapján, ami azt jelentette, hogy negyven évvel ezelőtt, január 1. és április 1. között – miként a névtelen szerző megjegyzi: „Eredményesen dolgoztunk. Kicsit konkrétabban: az új nagyvállalat működése, kisebb eltérésekkel megfelelt azoknak a „központi elvárásoknak” melyek mögött formálisan a Budapesti Tanács és a kormány, a valóságban azonban a pártvezetés állt. Mivel nem sikerült felkutatnunk konkrét tervszámokat, így csak annyit tudhatunk erről, hogy a BKV járműállománya majdnem – 2 azaz kettő busz híján – megfelelt a „tervezett”-nek, miként a forgalomba adott járművek, a férőhelykilométer és a kocsikibocsátás tekintetében is. 1968 első negyedévében a szállított utasok száma a hajókat leszámítva emelkedett, az autóbusznál 3,5 százalékkal, a hévnél 3,7 százalékkal. A hajók „lemaradása” persze nem meglepő: kemény volt a tél.

Meglepő viszont, hogy az akkori, közismerten katasztrofális járműpark ellenére is a villamos keringési sebessége 1,4 százalékkal emelkedett, igaz, a buszoké 1,6 százalékkal csökkent. Erre magyarázatul a forgalmi és karbantartói létszámhiány szolgálhat. A jelentésből az is kiderül, hogy a BKV áruszállításban (hol van az már?) az elvártnál 11,2 százalékkal magasabb fuvardíj-bevételt produkált, ami konkrétan 800.000 forint pluszbevételt jelentett.

Az üzemeken belül javítási, főjavítási munkálatokban a villamos és a hév jeleskedett, a trolis és az autóbusz (különösen az utóbbi a



„1968 első negyedévében a szállított utasok száma a hajókat leszámítva emelkedett, az autóbusznál 3,5 százalékkal, a hévnél 3,7 százalékkal”



már említett okokból) lemaradt, a buszosok négy karosszéria főjavítást, hetvenegy futómű javítást, és harminchét sebességváltó főjavítást nem végeztek el. A három hónap alatt jó pár új dolgozó is érkezett (folyamatos volt a munkaerőfelvétel), a legtöbben, 364-en, oda, ahol a legnagyobb volt a

létszámhiány, vagyis az autóbushoz, de a villamoshoz is 275 új ember került.

A negyedévi tervteljesítés ismertetőből megtudhatjuk, hogy még 572 forgalmi dolgozót és 198 betanított- vagy szakmunkást azonnal alkalmazna a vállalat, valamint azt, hogy „a létszámhiány oka a gyér jelentkezés és nagyobb arányú kilépés”. Mindez leginkább azért érdekes, mert az átlagbérek – 1967-hez viszonyítva – jócskán emelkedtek: a villamosnál például 6,4 százalékkal, a hévnél pedig 7,3 százalékkal, ami abban az inflációmentes időben kimondottan komoly fejlesztésnek tűnik. De ne feledjük, az ördög már akkor is a részletekben lapult: a jelentés ugyanis azt sem titkolja, hogy mindez azért történt, mert az 1967-es prémiumokat csak 1968 első negyedévében kapták kézhez a dolgozók.

„Összefoglalásul megállapítható – áll a cikkben –, hogy vállalatunk alapvető tervfeladatát teljesítette, a különböző kocsikibocsátási, vonali meghibásodási problémák arra figyelmeztetnek, hogy alaposabb karbantartási munkával kell felkészülnünk a nyári forgalomra.” It

Még kéthetes sem volt a BKV, amikor Kis Sándor munkára jelentkezett. A frissen leszerelt fiatalember a seregben szerzett C kategóriás jogosítványt (az aggregátorkezelői mellé), számára valahogy evidensnek tűnt, hogy buszvezetőnek álljon.

– Egészen pontosan 1968. január 11-én jelentkeztem a Curia utcában, ott volt ugyanis a FAÜ-székház, bár akkor már BKV-nak nevezték a céget. Járművezető-hiány volt, mégis izgulnom kellett, hogy felvegyenek, mert minden azon múlt, hogy mi számít szakmai gyakorlatnak? Az, hogy két éve (akkor még annyi ideig tartott a katonaság) vezetek, vagy az, hogy összesen 500 kilométert vezettem. Merthogy ez volt az igazság. Végül a két évet ismerték el, így aztán másfél hónapos tanfolyam után máris a volánnál találtam magam.



„ÖN A LEGJOBB SOFÓR A VONALON!”

Kis úr az elmúlt negyven évben voltaképpen végigvezette a közlekedéstörténetet, legalábbis annak a budapesti autóbuszos fejezetét. Amikor a 39-est vezette, a busz Pestről indult és a Dániel útig közlekedett, a 89-es pedig az Aszódi útról ment a Naphegyre. Két, azóta már megszűnt üzembe, a Mezőbe és a Récseibe járt be dolgozni, és még a kézi sebességváltós 620-as Ikarusszal vágott neki a kilométereknek. Nem számolta, de úgy véli, most már millió körül tart.

– Régen keményebben kellett dolgozni, volt olyan hónapom is, hogy csak egy szabadnapot kaptam, és körülbelül kétezer kilométert vezettem. Mostanában viszont 1300 az átlagom.

Szóba kerülnek a régi buszok, de előbb egy régi, emlékeztető történet is.

– A rózsadombi 11-esen jártam már vagy három éve, amikor az egyik nap néhány utas odajött hozzám és megajándékozott egy cseppkövel. Díszdobozba tették, és csak

annyit mondtak: „Drukkolunk magáért, mert ön a legjobb sofőr a vonalon.” Ami a régi buszokat illeti, a 620-assal az volt a legnagyobb baj, hogy gyakran eltört a sebességváltó karja, és sokszor tényleg csoda kellett ahhoz, hogy ne történjen tragédia. Azt hiszem, a járművek történetében a 260-as Ikarus jelentette a fordulatot, hiszen ezeket már automata sebességváltóval szerelték fel, és ez nagyon megkönnyítette a munkánkat. Csak ahogy egyre modernebb és modernebb technika került a buszokba, annál gyakoribb volt a meghibásodás lehetősége is – összegzi tapasztalatait Kis Sándor, aki jelenleg a 173-ason teljesít szolgálatot, vagyis visszatért egy régebbi Ikarus modellhez, a 280-ashoz. Ami azonban csuklós.

– 2004-ig a Fürstben, pontosabban a Kelenföldi garázsban voltam, de akkor bizonyos okok miatt el kellett jönnöm. Addig kizárólag szólókocsikat vezettem, ám mivel csak a Pongrác-telepen tudtam elhelyezkedni, ott

pedig akkor még csak csuklós buszok voltak, ezért lettem a vizsgát, és úgy tűnik, most már azzal fogok nyugdíjba vonulni.

– A csuklóban legfeljebb az okozhat gondot, ha elfelejti az ember, hogy mi van alatta, és figyelmen kívül hagyja a csuklós részt. Nekem az első pár nap volt szokatlan, de aztán belezöttem.

Kis Sándor első feleségét „cégen belül”, válása után jelenlegi élettársát utasként találta meg, lánya 35, unokái tizenhárom és tizenhat évesek.

– Úgy tűnik, az élettársam gyermeke is folytatja a „családon belüli” békavész hagyományt, hiszen a mostohalányom trolioktató a Pongrác-telepen, mostohafiam pedig troli-buszvezetőnek tanult.

A „negyvenéves” buszvezető azt mondja, mostanában már úgy érzi, épp eleget dolgozott, ideje nyugdíjba menni, elfáradt. De ne gondoljuk, hogy ebben a kijelentésben valamiféle dráma lenne, ugyan már!

XXIII. CSUTORÁS NEMZETKÖZI NÉPZENEI ÉS NÉPTÁNC TÁBOR

2008. augusztus 10-17. Lajosmizse

Rendező és támogató: Tradíció Alapítvány, Tradíció Stúdió, Táborfalvi Közművelődési és Népzenei Egyesület, Magyar Kórusok és Zenekarok Szövetsége - KÓTA, Lajosmizse Város Önkormányzata, Városi Művelődési Ház, Életfa Hagyományőrző Egyesület, Nemzeti Kulturális Alapprogram, Új Európa Alapítvány

A tábor kínálatából: Korhatár nélkül, kezdőknek és haladóknak, egyéneknek, csoportoknak, népdalok és néptáncok, tánccházak, magyar népi hangszerek tanítása, néprajzi filmek vetítése, kézműves foglalkozások, népi mesterségek, hangszerkészítés, hangszerkészítőknak szakmai továbbképzés, tartalmas előadások, fürdés, Csutorás Strandfesztivál, szórakozás... Népművészek, zenészek, énekesek, táncosok Erdélyből, Moldvából, Gyimesből, Felvidékről, Délvidékről, Palócföldről, Kínából.

A tábor vezetője: Birinyi József népzenekutató, a KÓTA társelnöke, a Csutorás Együttes alapítója

Házigazda: Csutorás együttes (Táborfalva), Gajdos együttes (Eger), Flótás együttes (Lajosmizse)

Bővebb információ: www.tradicio.hu, www.kota.hu, www.birinyi.hu, www.csutorastabor.hu

Jelentkezési határidő: 2008. június 16.

Befizetési határidő: 2008. július 10.

Tradíció Stúdió, 1024 Budapest, Keleti Károly u. 8.

06-1-315-1322, 06-1-316-0592 vagy: 06-20-9346032, fax: 06-1-438-0250 csutoras@tradicio.hu



1989. november 21-én holtan találták P. Szabina majdnem húszéves budapesti lakost a Nyugati Pályaudvar tizenhetes vágánya közelében. A halottkém jelentése szerint a Városmajor környékéről menekülhetett oda futva, és acélrúdnak látszó tárggyal vághatták fejbe. Nem találták sehol a barátját, Cs. Károly vecsési lakost, ahogy a kézitáskájában pénztárcát sem, ellenben furcsa metszést a farcsontja felett: öt centiméter hosszút, véreset, érthetlent.

P. Szabina közvetlenül a fejét sújtó ütések után megpróbált verset írni, olyat, amelyet a halottak szottak, de aztán jobb dolga akadt. A rendőrség nem sokáig foglalkozott az ügygel, idegenkezűsége gyanakodtak, de mert senki nem látta, mi történt, úgy érezték, nincs esélyük.

Minket azonban most ennél jobban foglalkoztat az el nem készült költemény. Ugyan milyen lett volna? Döcögő? Dadogó? Időmértékes? Ősi felező? Mondandójában közvetlenül kapcsolódik a sajnálatos eseményhez? Vagy azt örökíti meg, ami előtte tűnt hűsbavágónak?

Igaz, P. Szabina és barátja, Cs. Károly néhány órával korábban nyíró, fészkelődő trolibuszon zötykölődött, a hetvenvalahányason, elmehettek a Pecsába, minek kapcsán P. Szabina és Cs. Károly külön-külön eltűnődött, mily sokféle alakot képes is ölteni a rejtett igazság.

P. Szabina és Cs. Károly csak az esemény első felét láthatta, hallhatta, a Tad együttes előzenekarát. Kicsi, jelentéktelen, nagyon fáradt, csaknem rémült bandát az Egyesült Államok nyugati partjáról.

Esze Dóra

A HETVENVALAHÁNYAS TROLIBUSZ

Három fiút farmerben, piszkos és szakadt pulóverben, elnyűtt tornacipőben. A sokadik nevükkel próbálkoztak, nagyon rosszul játszottak.

Csak az első felét: utána P. Szabina és Cs. Károly akár visszafelé is haladhattak volna az időben, az időnként felszívító hetvenvalahányas trolibuszon, rükkvercben, a cirkusz, az állatkert, a vasúti felüljáró mellett. Mintha tudták volna, hogy ki kell szállniuk azon a ponton, amely az este fordulatát követően megismételhetetlenné, egyedivé, egy korszak emblémájává vált. „Emlékszel?” – kérdezik egymást az efféle pillanatokról az emberek. „Ó, igen, még az előtt, hogy azt a szegény lányt...” Vízválasztóvá, világválasztóvá lesznek ezek az eredetileg észrevétlennek született pontocskák, krónikákba kerülnek be, szövevényes történeteket kezdenek helyettesíteni, abban a beszédmódban, amely hirtelen felelősséget is jelent, nem várt bizalommal és tekintéllyel jár, jöllehet egészen más volt a cél.

Ha tehát P. Szabina a sajnálatos eseményt rögzíti költemény útján, mi maradt volna fenn ebből a váratlanul kiragógó pillanattól, ha mégis eléri a járművet, amely megmenthette volna az életét, az ártatlanból átkozottá vált, lelket rázó, acélozott hangon fel-felnyerítő trolibuszon? Hogy sokat veszekedtek, Cs. Károly meg ő? Hogy már az anyukája is megmondta? Hogy okosabb lett volna meg sem ismerkedni ezzel a fiúval? Okosabb az ágy-

ból sem kikelni a végzetes napon? Legálábbis nem felfigyelni egy cseppet sem feltűnő, szőke fiatalemberre a színpadon? Aki *Bleach* című lemezük három nap alatt hatszázhat dollárból felvett számaint játszotta? Aki nem volt híres, nem volt kipihent, nem volt formában, előző nap Linz és másnap Bécs, és kicsit sem kedvelte a lerobbant koncertbuszokat, holott az még mindig istenes egy áramszedőit kitaratóan meregető, minket a halál vasdorongja elől el nem bújtató kocsihoz képest?

Tényleg nem kínálkozott más lehetőség?

Ha tegyük fel, P. Szabina úgy dönt, hogy halottként a koncertről ír verset, göcögőt, gagyogót, mértéktelent, hősi telet, a végén kiderül, hogy szpirit nélkül játszottak, kétszáz ember előtt, hogy ebbe a harmincöt percben, mely más harmincöt percek miriádja között beazonosíthatatlannak számított, és amely az este fordulatát követően megismételhetetlenné, egyedivé vált, olyanná, amely új életszakaszt nyit, egy korszak emblémájává lesz („Emlékszel?” – kérdezik egymást az efféle harmincöt percekről az emberek, „Ó igen, az még az előtt történt, hogy szegény fiút...”), atomhasítóvá, viharfakasztóvá lesznek ezek az eredetileg fakónak született harmincöt percek, kódexekbe kerülnek be, ágas-bogas életutakat kezdenek helyettesíteni, abban a zenezugban, amely hirtelen gyászt és jóvátehetetlent is jelent, pedig senki sem így akarta.

Talán ha P. Szabina majdnem húszéves budapesti lakos mégis eléri a hetvenvalahányas trolibuszt, ma boldogan vitatkozna azon, mi a *Teen Spirit*. Nem fekszik a hűgyszagú vágányárokba a Nyugatiban, megindokolja az ötcentiméteres K-betűt a farcsontja felett, bárkinek megmutatja, tizenévvvel később beszakadni és „Járt-e a Nirvana Budapesten”-jellegű fórumokon büszkén virtualizálja a koncertjegyét – ám végül persze úgy alakult, hogy soha már az életben ki nem vette a feje alól azt a színevesztett flanelinget, amely éppen olyan hirtelen, láthatatlanul és természetesen került oda, ahogyan a halottak szottak verset írni.

Berta Lotty villamosvezetőnő kalandjai

Végre eljött a péntek. A csütörtöki nap megpróbáltatásai megviselték Lottyt. A Rém Elemérrel való találkozás, utána a kollégák kíváncsiság-dása elvették az összes energiáját. Munka után Vera, a legjobb barátja hazakísérte, és ma reggel érte is jött. Érthetetlen dolgokat mesélt neki az előző nap történetéről. Furcsa módon Lotty semmire sem emlékezett. Mintha átmeneti amnéziába került volna. Fel tudta idézni a reggeli órát, amikor átvette a kocsit, az álmos körút is élénken élt emlékeiben, de a nap további része teljesen kiesett. Verát kétségbe ejtette ez az állapot, és mindenáron megoldást akart találni a rejtélyre. Saját természetéből fakadóan szeretett a dolgok mélyére látni, megtalálni a magyarázatot. Vajon miért változott meg Lotty viselkedése? Miért nem ismerte őt fel?

ÁLOM VAGY VALÓSÁG

Régen, amikor még kisgyerek volt, nagypapja gyakran szórakoztatta a családot rémtörténetekkel. Ő mesélt először Verának a villamos vonalak réméről. Furcsa esetekről. Ötévesen még elhitte és érdekesnek találta, de most közel a harminchoz hihetetlennek tűnt az egész. Elhatározta, mindent megtesz, hogy kiderítse, bizonyítsa, vagy cáfolja Rém Elemér létezését. Az események alapján minden lehetségesnek tűnt.

Közben Lotty a tudatlanok nyugalmaival élte napjait. A kocsiszínbe lassan beköszöntött a tavasz és kis sárga virágok lepték el az udvart. Mindannyiuk hangulatának jót tett a napfény, és a kínos kérdések is elmaradtak lassan. A napok unalmasan, eseménytelenül teltek, míg egy napon furcsa ember érkezett, kopott barna ruhában, furcsa tájszólással, rossz szagot árasztva magából és Lottyt kereste...

Alternatív meghajtású járművek versenye volt Győrben, kifejezetten azzal a céllal, hogy megoldásokat keressenek a kőolaj alapanyagú üzemanyagok kiváltására. A közelmúltban megrendezett III. Széchenyi Futamon bárki indulhatott, egyetlen megkötés volt, hogy a jármű ne használjon fosszilis üzemanyagot.

BEDUGJÁK A 220-BA

Alternatív hajtású járművek versenye

Győrben manapság az innováció fellelője a Széchenyi István Egyetem műszaki kara. Itt a tanárok folyamatosan megoldhatatlannak tűnő kihívások elé állítják a diákokat, és ilyen alkalomból született tavalyelőtt az első futam is. Akkor azonban még olyan, zsákutcának bizonyult művek készültek, mint például a krumplimeghajtású kempingkerékpár, ahol a másfél kiló burgonyából kiálló rézelektrodák továbbították mikrovoltokat a villanymotor felé. A szerkezet, bár elindulni nem bírt, az első futam legnagyobb sztárja lett. Idén – bár most is van hobbi kategória – jelentősen visszaszorult a barkácsáru, és a legnagyobb látványosságok a prototípus kategóriában indulnak.

Négyféle meghajtás verseng egymással. Van, aki a sűrített levegőre esküszik, van, aki a hidrogénes üzemanyagcellát és a napelemet kombinálja, van, aki a széntiszta napenergiát hasznosítaná, a legtöbb viszont az akkumulátoros megoldást részesíti előnyben.

Elképesztő alkotások körözköznek tömegesen az egyetem parkolójában kialakított pályán, és csak tankolni állnak ki a boxutcaba, persze, ha tankoláson azt értjük, hogy a kocsit bedugják a 220-ba. Mindjárt a vezető helyen egy sárga, az ötvenes évek Forma 1-es versenyautóira emlékeztető járgány száguld, szorosan a nyomában egy fagylaltoskocsi jár, amit egy Pápmobil névre hallgató fedett tricikli követ. Az emlékezetesebbek között van még marsjáró, Porsche (egy feltöltéssel a saját lábán jött el Gödöllőről), Fiat Tipo, levegővel működő durrogó alváz, cammogó napelemes bádogdoboz és egy Citroen ka-

csa az elengedhetetlen apácával (mint ahogy azt a csendőrfilmek óta tudjuk), ami bizarr módon teljesen halkan (mit halkan, egyenesen hangtalanul) rója a köröket.

Szakbarbár interjúalany után nézve nekilátunk a boxutcaiban ögyelegni.

Az egyik sarokban tízen állnak körül egy félig kibevezett kispolszkit. *Roskó Farkas* a csapat elektronikai szakértője, aki már nem fér a kisautó köré, elmondja, hogy a motor helyén huszonegy akkumulátor van. Méghozzá lítiumos, ami sokkal jobb, mint az savas – nagyobb az energiasűrűsége. Míg a régeből húsz darab kellett, hogy egy kiló benzint pótolni tudjon, addig a lítiumosból elég tíz is. A kocsit két darab DC motor hajtja, ezek vezérlője 4-500 Amperes, mindezt pedig segíti még az ultrakapacitás is. *Roskó* lelkesen merül el a részletekben, mi pedig végérvényesen elveszítjük a fonalat.

A borús idő miatt közben kihullik a versenyből a napelemes autó. A Szesocart a győri egyetemisták rakták össze és borították be hat és fél négyzetméternyi napelemmel. A négymillió árát meghaladó géppel a felhők jócskán kibabráltak, a két-három kilométer per órás sebességgel alig poroszkáló járgány verőfényben huszonötöt is repesztett volna, méghozzá folyamatosan, megállás nélkül – állítja a csapat technikus *Pócs Ervin*. Elkecserezték azért nincsenek, mivel a futamot próbáüzemnek fogják



fel, és a május végén esedékes franciaországi Shell Eco maratonra edzenek. Jó hír még, hogy megjött a két darab újratekercselt amcsi villanymotor, így lecserélhetik az eddig használt 1 kW-os kínai gyártmányt.

– Több jármű, több szabadalom, kevesebb ócskavas – összegez *Bertók Norbert*, a futam egyik szervezője – egy dolog viszont maradt a régi – az innováció. A szakértőkből összeállt zsűri a versenyen elért sebességen kívül ezt díjazza a leginkább. Az ilyen kihívások lehelnek életet az autóiparba, és a mostani találmányoknak a következő generációs, egyre környezetbarátabb autók veszik majd hasznát. Hogy csak pár új fejlesztést emeljen ki, megemlíti az ultrakapacitást, a rugózási energiát visszatöltő berendezést, és a fékezéskor fellépő hőenergiát hasznosító kűtyűt. De új találmányok születnek ilyenkor a felfüggesztésben és a meghajtásban is.

-kb-



Végző állomásához érkezett a járművezetők egyéni önképzésére épülő, forgalombiztonsági vetélkedő-sorozat. Idén a nyíregyházi repülőtérén május 17-én rendezték meg a döntőt, azaz a XV. Országos Közösségi Közlekedési Járművezetők Forgalombiztonsági Vetélkedőjét ahol nagy sikert könyvelhettek el BKV-s kollégáink. A közösségi közlekedési vállalatok a járművezetők rátermettségének összemérésére autóbusz, trolibusz és villamos kategóriákban hirdettek versenyt. Az elméleti és gyakorlati verseny szervezői bíznak abban, hogy a közlekedésbiztonságra fordított kiemelt figyelem eredményeképpen csökken a közlekedési balesetek száma és emelkedik a szolgáltatás színvonala.

A vetélkedő-sorozat 1993-ban rajtolt, akkor még csak a BKV berkein belül, de akkora sikert aratott, hogy az első verseny után minden évben sor került a rá, és országos szintre emelkedett. A járművezetők visszajelzései és a társasági, illetve azon kívüli közlekedésbiztonsági szakemberek egyértelmű véleménye szerint van létjogosultsága ennek a baleset-megelőzési módszernek.

Bár a villamosvezetők gyakorlati versenyét Debrecenben tartották, elméleti tudásukról nekik is Nyíregyházán kellett beszámolni, de ekkorra már többen azt rebesgették, hogy a BKV kettes számú csapata (*Hoffmann Ferenc, Lőrincz Antal, Nagy Ferenc*) behozhatatlan förra tett szert a cívisvárosban. A pletyka nem hazudott, és az FBB vándorserleg hat év után újból a budapesti villamosvezetőké lett. Szintén kollégák szerezték meg a második helyet: a BKV egyes számú csapata (*Charé Ferenc, Holozsai András, Molnár Gábor*), így a villamosvezetőknél kettős BKV-győzelemnek lehet örülni.

Derekasan helyt álltak a trolisok is (*Bukó Gáborné, Divinszki Ferenc, Lengyel Flórián*), második helyük kiváló munka eredménye, főleg annak fényében, hogy első helyezésük csupán tizenöt pontjón múlt. Összehasonlításképp: a villamosvezetőknél a győztes csapat nyolcvan-két pontot vert a szintén BKV-s másodikokra.

A buszosoknál volt a legnagyobb mezőny - érthető okokból -, így itt kellett a legtöbb vetélytárral is megmérkőzni. A BKV összesen öt csapatot delegált a versenyre, és ezek közül az egyik, a négyes számú (*Haibach János, Mészáros László, Szilágyi Lajos*) a dobogóra harmadik fokára állhatott.

Említést érdemel még Holozsai András, aki (azonkívül, hogy ugye, második lett a villamosvezető csapattal) még egy Szabolcs Volános kollégával közösen különdíjat kapott a hibátlanul kitöltött KRESZ-tesztért. Ez azért sem volt kis teljesítmény, mivel a versenyzők a kétszáz kérdéses tesztlap kitöltésére mindössze huszonöt percet kaptak, ami azt jelenti, hogy egy-egy kérdés elolvasására, értelmezésére és a helyes válasz beikszelésére mindössze hét és fél másodperc jutott.

Gratulálunk mindenkinek. Csak így tovább!

Nem csak járművezetőink vizsgáztak remekül, de az immár országos jelentőségű közlekedési verseny is. Azoknál a társaságoknál, amelyek csapataikat a döntőre nevezik, egész évben kellő hangsúlyt kap a baleset-megelőzés. Ennek egyértelmű nyertesei az adott régióban közlekedő autósok, motorosok és leginkább a közlekedési szolgáltatást igénybe vevő utasok.



NYE





RŐ A BKV



HÁROMNAPOS CSALÁDI SPORTÜNNEP

Idén nyáron már a negyedik alkalommal rendezik meg az egyre nagyobb népszerűségnek örvendő Szigeti Sportvarázst a Margitszigeten. Hagyó Miklós sportért is felelős főpolgármester-helyettest kérdeztük a rendezvény sikeréről, eddigi tapasztalatairól, idei terveiről.

– Ön szerint mi a titka a mára vitathatatlanul az ország egyik legnagyobb szabadidős sportfesztiváljává lett eseménynek?



– A sikernél nincs és nem is lehet nagyobb hírverés. Az előző években szerzett élmények szerencsére mindig magukért beszélnek. Itt a család minden tagja – az egészen kis gyerekektől a nagyszülőkhöz – talál magának érdekes, értelmes és hasznos elfoglaltságot. A rendezvényen ingyenesen bocsátanak a közönség rendelkezésére mindent, ami csak szükséges – a pályáktól, medencéktől kezdve a labdákig, a hajókig és egyéb sportszerekig. Így olyan családok számára is elérhetővé, kipróbálhatóvá válik jó néhány sportág és rekreációs lehetőség, akik jószerével csak ilyenkor jutnak ezek közelébe. Mindez együtt avatja évről-évre igazi családi sportünnepé a háromnapos Sportvarázst. És akkor a margitszigeti környezet önálló vonzerejéről még nem is szóltam.

– Éppen az Ön előterjesztésére a Fővárosi Közgyűlés néhány hónapja a Margitsziget fokozott védelméről hozott határozatot.

– Ez igaz. Egy csakugyan régóta várt, nagyon fontos döntést hoztunk meg. Vannak azonban más örömteli hírek is. Tavaly felújítottuk a Margitszigeti Futókör több helyen is megsérült műanyag borítását. Idén május 6-tól a futókörbe épített chippel növeltük meg az egyre többek által használt pálya értékét. A Margit híd rekonstrukciója során, a sziget jobb kerékpáros megközelítését lehetővé tevő kerékpársávot is kialakítottunk. Egy-egy nyá-

ri hétvégén 20-30 ezer ember keres felüldülést, kikapcsolódást a szigeten. Minden, amit teszünk az ő kényelmüket, jobb hangulatukat igyekszik szolgálni.

– Mire számíthatnak azok, akik kilátogatnak az idei rendezvényre?

– Gondolom, hogy a pekingi olimpia nyarán eleve felfokozott érdeklődés kísér mindent, ami összefügg a sporttal. A Szigeti Sportvarázs legszebb hagyományai közé tartozik a

válogatott sportolók megjelenése, a velük való kötetlen ismerkedés, beszélgetés. Sportkínálatban most sem lesz hiány. Készül egyébként egy Pesti Est különszám is, melyben mindenki megtalálja a számára kedves programlehetőségeket. Kalandpark, tájékoztató játékok, wellnessprogramok, a sziget több pontján felállított színpadokon pedig nívós kulturális programok várják az érdeklődőket. Az egészség- és életmód-propaganda szokásos rendezvényei is gazdagodtak idén.

– Tavaly Ön is jelen volt az eseményen. Milyen sportágakba „kóstolt” bele? Idén is tervezi, hogy ellátogat a szigetre?

– Budapest sportügyeiért is felelős vezetőként ott a helyem. Természetes hát, hogy a lehető legtöbb helyszínt igyekszem majd felkeresni. Tavaly az íjászbemutató és a sárkányhajózás jelentette számomra a legnagyobb élményt. Nyáron egy nagy hazai gyalogtúrára készülök, ezért szívesen felkeresem valamelyik természetbarát programot, de mindenképpen ott kívánok lenni a fogytékkal élők sportbemutatóján is. Van egy jó magyar közmondás, mely szerint evés közben jön meg az étvágy. Biztos vagyok benne, hogy a helyszínen majd sok minden más is magával ragad. Látja? Lehet, hogy ez a Szigeti Sportvarázs sikerének igazi titka.

VÁLOGATÁS A PROGRAMOKBÓL

Június 6. Péntek

- 14:00 Nike futócenter – Margitszigeti Atlétikai Centrum
- Bringóhíntő gyorsulás – Nagyrét
- 15:00 Gumiasztal – Palatinus Strand
- 15:30 Trial show – Juventus színpad
- 16:00 Műugrás nyílt edzés – Hajós Alfréd uszoda
- 17:30 Evezés kezdők számára – Danubius evezős telep
- 18:00 Capoeira – Juventus színpad

Június 7. szombat

- 09:00 Falmászás – Margitszigeti Atlétikai Centrum
- Lovaglás – UTE Teniszstadion
- Asztalitenisz – Palatinus strand
- Tollaslabda – Nagyrét
- 10:00 Nike szigetkör futás – Margitszigeti Atlétikai Centrum
- Evezés római gályával – Danubius evezős telep
- 11:00 Köszöntő olimpiai bajnokokkal – Nagyrét
- 13:00 Dr. Lasz György ökölvívó emléktverseny – Palatinus strand
- 13:30 Akrobatika show – Juventus színpad
- Sáska kungfu – Palatinus strand
- 14:00 Vakvezető kutya kiképzés – Casino előtti parkoló
- 15:15 Búvárkodás – Hajós Alfréd uszoda

Június 8. vasárnap

- 09:00 Vízilabda – Hajós Alfréd uszoda
- Kalandpark – Palatinus strand
- Tájékoztató játékok – Nagyrét
- Álomautó kiállítás – Casino előtti parkoló
- Öko- és sportpiac
- 10:00 Súlyemelés – Palatinus Strand
- OTP sárkányhajó – Építők kajak klub
- 11:30 Kerekesszék-bemutató – Palatinus strand
- 12:30 Coca-Cola testébresztő torna – Juventus színpad
- 13:00 Szinkronúszó bemutató – Hajós Alfréd uszoda
- 15:00 Harcművészet, kendo – Nagyrét

A részletes programot keresse a Pesti Est különszámokban, a helyszínen és a www.szigetisportvarazs.hu internetes oldalon. Jó mozgást és kellemes szórakozást!



Ahogy előző számunkban már beszámoltunk róla, május elsejével életbe lépett az a kormányrendelet, amely „objektív felelősség” elnevezéssel került be a köztudatba. Ígéretünkhöz híven Dr. Komáromi Endre rendőrezredessel, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztályának vezetőjével beszélgettünk a témáról.

„A BKV JÁRMŰVEZETŐI ÓVATOSAK ÉS TAPASZTALTAK”

A fővárosban közlekedők kedélyét az utóbbi időben erősen borzolja az úgynevezett objektív felelősség, az autósok szerint a nulla tolerancia törvényes bevezetése. Tekintettel arra, hogy ez a beszélgetés a BKV belső magazinjában jelenik meg, kezdjük a lényeggel: a cég járművei hány százalékban részesek okozóként az éves baleseti statisztikában?

Évente 3500 személysérüléses baleset történik a fővárosban. Tekintettel arra, hogy nemzetközi szokás szerint egy ország éves baleseti statisztikáját az egy évben előforduló halálos áldozattal járó balesetekben méri, nálunk is ez a mérvadó mutató. Nálunk évente kb. 100 halálos áldozattal járó közlekedési baleset történik, és ebből 5-6 esetben közösségi közlekedési jármű az okozó. Tapasztalatból állítom, hogy a közösségi közlekedésben résztvevő járművezetők – és ezt nem csak a budapestiekre értem – jóval tapasztaltabbak és óvatosabbak a forgalom más résztvevőinél. Ered ez abból, gondolom, hogy valamennyi közlekedési vállalat mielőtt járműre engedi a vezetőket, alapos kiképzésben részesíti őket a meglévő vezetői engedélyük ellenére. Teszik ezt – nagyon bölcsen – két okból: a közösségi közlekedés járművei nagyon drágák, a bennük esett legkisebb kár is hatalmas összegre rúg, de ennél is fontosabb, hogy míg egy motoron általában két ember, egy autóban maximum öt utazik; a buszok, trolis, villamosok, metrók tömegeket szállítanak, és a járművezető felelős az ő testi épségükért. Egy átlagos autós rutinból vezet, és esze ágában sincs harminc-negyven éve szerzett jogosítványát új ismeretekkel felfrissíteni. Lelkiismeretesnek számít, aki a KRESZ változásait legalább a sajtóban figyelemmel kíséri, és nem egy új utcai tábla láttán lepődik meg.

Őn kimondta a bűvszót: KRESZ változás. Jelen esetben erről van szó, és ez természetesen foglalkoztatja a BKV dolgozóit is. Mennyiben vonatkozik ez rájuk, és milyen változást hoz a közösségi közlekedés járművezetői számára?

Ei kell mondjam, hogy 2000 óta sajnos folyamatosan nőtt hazánkban a közúti balesetek száma, holott az Európai Unióban a tendencia fordított. Az Unió előírt számunkra



egy kötelező számot, mely a halálos balesetek statisztikájának csökkentését célozta, és ezt mi nem teljesítettük. A 2005-ös Európai Unió ellenőrzés során kiderült, hogy Magyarország benne van abban az öt tagállamban, ahol nem csökkent, hanem nőtt a halálos közlekedési balesetek száma. Ezért elkerülhetetlen volt, hogy döntsön a politika, milyen eszközzel kívánja ezt csökkenteni. Mi, közlekedési szakemberek több verziót tettünk le a kormány asztalára, amiből az objektív felelősség verzióját fogatták el, és ez lépett most törvényi erőre.

A BKV esetében az az anomália, ami a magánkézben lévő járműveknél mindennapos volt, tehát, hogy egy-egy közlekedési szabálysértés esetén megállapíthatatlan volt, ki vezette a gépkocsit, itt természetesen nem áll fenn. Gondolom, a részvénytársaságnál eddig is létezett kimutatás arról, hogy egy-egy viszonylaton a nap valamelyik szakában ki vezette a járművet. Ezért ha a hatóság percre pontosan dokumentál egy közlekedési szabálysértést, akkor a BKV azt azonnal át tudja hárítani a járművezetőre. Ez nem lehet közböbs egy olyan cégnél, ahol a járműveken okozott legkisebb kár is százazrekben mérhető. Annak ellenére, hogy már a beszélgetésünk elején hangsúlyoztam, hogy a BKV járművezetői fegyelmezettebbek az átlagnál, a módosított KRESZ szigorúbb körülménye-

ket teremt számukra is. Tudom, nagy a csábítás: egy műszak végeztével, utas nélkül a garázs-menetnél inkább rálép a gázpedálra a vezető, különösen, hogy otthon várja a családját, de ez a sietség ezután sokba fog kerülni, és természetesen a járművezetőt sújtja. De ugyanilyen szigorral fogunk eljárni azokkal szemben is, akik jogosulatlanul veszik igénybe a buszsávot, ezzel hátráltatva több ezer ember szállítását.

A városban autózó „civilekben” él egy olyan hit, hogy a rendőrök a BKV járművezetőivel elnézőbbek, mint a forgalom egyéb résztvevőivel, és bizonyos esetekben szabálysértéseket is elnéznek nekik. Igaz ez?

Ez egy tévhit, mely rögzült a köztudatban. A rendőrök ugyanúgy tekintenek a közösségi közlekedés járműveire, mint a forgalom egyéb résztvevőire. Velük szemben is ugyanannyi az elvárás, mint bárki mással szemben, de azt mindenkinek be kell látni, hogy egy autóbust, ha vezetője szabálysértést követ el, megállítani és utasaival feltartani egy büntető intézkedés idejére milyen felháborodást váltana ki az utasok körében. Állítom, hogy minden BKV szabálysértés esetén a rendőrök megteszik a szükséges fellejtést, csak a procedura nem a közönség előtt, az utcán zajlik, ezért támadt ez a téveszme.

sg

ELNÖK ÉS HAJÓÉPÍTŐ

Interjú Somlyódy Csabával, a főváros gazdasági bizottságának elnökével

Somlyódy Csabával akkor a legkönnyebb találkozni, ha az ember elmegy az aktuális gazdasági bizottsági ülésre. Amúgy nem könnyű utolérni, pedig a BKV-t érintő kérdésekben most többször is reflektorfénybe került.



Elnök úr, sokan nem tudják, milyen előkészítő, egyeztető és szervező munkát végez a gazdasági bizottság. Fontos Önnek, hogy a bizottság csendben, de hatékonyan végezze a munkáját, kerülve a sajtónyilvánosságot?

A bizottság minden ülése nyilvános, az jön be, aki akar, kivéve persze, ha személyi kérdésekről van szó, mert akkor törvényi kötelességem zárt ülés elrendelése. Így volt ez Antal Attila korábbi BKV-vezérigazgató esetében is, akinek a munkaszerződése kapcsán és a felmentése ügyében kellett zárt ülést elrendel-nem. De hogy válaszoljak a kérdésére: engem nem zavar a sajtó jelenléte, hiszen a bizottság munkájában nincsen semmi titkos, annak ellenére, hogy nagyon sok fontos kérdés kerül elénk, hiszen mi képviseljük a fővárost, mint tulajdonosi oldalt. Olyan, hogy gazdasági bizottság, korábban nem is volt, több bizottságból alakult meg, például már kereskedelmi, EU-integrációval foglalkozó kérdések is ide tartoznak, de a mi feladatunk a fővárosi cégek vezetőinek kinevezése, személyi ügyeinek intézése, az üzleti tervek, a gazdasági ügyek mind a mi hatáskörünk, sok kompetenciával rendelkezünk. A gazdasági társaságok vezetőinek fizetése, prémiuma,

kinevezése is rajtunk fut keresztül. A döntő szót persze sokszor a közgyűlés mondja ki, de az előkészítő munka is – és ez nagyon fontos pont a gazdasági kérdésekben – a mi feladatunk. Persze van, amikor a taktikai és stratégiai kérdések ellentétbe kerülnek, de a lényeges szakmai kérdésekben általában sikerül közös nevezőre jutni az ellenzéki képviselőkkel is.

Mennyire zökkenőmentes a közös munka?

Nézzé, a politikát természetesen nem tudjuk kizárni a bizottság működéséből, de ez azt hiszem, természetes. 13-an vagyunk, ebből 8 kormánypárti, 5 pedig ellenzéki képviselő, akikkel korrekt munkakapcsolatom van. A politikai szempontokat félretéve jól tudunk együtt dolgozni, én nem szeretek hatalmi szóval dönteni, mert azt gondolom, hogy a másik véleményét mindig meg kell hallgatni, és tiszteletben kell tartani. Szerencsére, a szakmai kérdésekben ritkán van köztünk véleménykülönbség.

Hogy lett a bizottság elnöke?

Túlzás nélkül állíthatom, hogy bejártam a számárletrát, hiszen '94 óta vagyok fővárosi képviselő, voltam bizottsági tag, majd alelnök, hatodik éve vagyok bizottsági elnök. Közgaz-

dasági végzettségem van, amit a gazdaságpolitikai kérdésekben jól tudok hasznosítani.

Hogyan kapcsolódik ki, amikor már nagyon eleve van a számokból és a gazdasági kérdésekből?

Szeretek vitorlázni, de a fő hobbim a makettépítés. Egy méretarányos Titanic-modellen például képes voltam 3 hónapig megfeszített türelemmel dolgozni, ami azért komoly teljesítmény. Ami néha nehézséget okoz, az az elkészült modellek tisztítása, hiszen gondosan, óvatosan, mókusször ecsettel kell portalanítani. Ezért nem voltam túl boldog, amikor a macska nemtörődöm arccal átsétált a gondosan felállított darabok között... de a találkozást szerencsére a macska és a modellek is megúszták komolyabb sérülés nélkül.

-gm-

ÜDÜLÉS BALATONFENYVESEN

A 2008. évi üdülési „Megállapodást” a KÜT és a Társaság vezetése aláírta, melyben rögzítésre kerültek az igénybevétel feltételei (térítési díjak, szociálpolitikai kedvezmények). A KÜT kezdeményezésére 2008-ban a főszezoni és a szociális üdültetés beutalói az Üzemi Tanácsok választási körzeteire (telephelyenként) létszamarányosan kerültek leosztásra.

2008. április 28-án az igazgatósági üdülőfelelősök, a KÜT, valamint az ÜT képviselők részére értekezlet keretében kerültek kiadásra az üdüléssel kapcsolatos dokumentumok (jelentkezési lapok, adatlapok, beutaló árak, turnusok időpontjai), melyek a BKV intranet (Salamon) portálon letölthetők.

Az ÜT képviselők, az üdülőfelelősök és a HR ügyintézők elérhetőségei szintén megtalálhatók a portálon.

Az üdüléssel kapcsolatban felmerülő további kérdésekre a Szociális csoport munkatársai állnak rendelkezésre:

Telepóné Józsa Krisztina tel.: 114-06, Szabó Lászlóné tel.: 116-35, Szeidlé Gönczöl Tímea tel.: 113-24, Szűcs Istvánné tel.: 114-74

Beutaló térítési díjak: (Ft/fő/turnus)

Jogosult	Időszak	Beutaló ár			
		Teljes ellátással		Félpánzióval	
		Nettó	Fizetendő	Nettó	Fizetendő
Munkavállaló, Zrt. nyugdíjas és közeli hozzátartozó	főszezon	24 050	28 860	20 200	24 240
	elő- és utószezon	19 000	22 800	15 150	18 180
Gyermek		11 050	13 260	9 500	11 400
Unoka		17 600	21 120	15 150	18 180
Nem közeli hozzátartozó, Zrt. tulajdonú Kft.	főszezon	33 650	40 380	29 800	35 760
	elő- és utószezon	26 750	32 100	22 900	27 480

Szociális turnus térítési díjai (Ft/fő/turnus)

Jogosult	Beutaló ár	
	Nettó	Fizetendő
Munkavállaló	9 800	11 760
Gyermek	4 750	5 700

Akkor még kocka alakú volt a laszti, amikor Albert Flórián játszott, legyintenek a mai futballt istenítőkre. Lehet, de az Aranylabdát akkoriban is odaítélték, nem csak manapság. A futball változott, de egy adott kor szak legjobbjának lenni, abszolút értelemben is jelentőséggel bír. Eusébio 1965-ben nyerte el a France Football Aranylabdáját, Bobby Charlton 1966-ban, Albert pedig 1967-ben. Ma leginkább azt tudja róla az utca embere, hogy fradista. Ami ugyan nem múló állapot, de az örökkévalóság szempontjából maradandóbb, hogy idén januártól az Üllői úti létesítményből Albert Flórián Stadion lett. Ahol ötvenegynéhány esztendővel ezelőtt az egykor falelátóval övezett pályán egy toborzó után azt mondták neki: „Kisfiam, holnap háromra legyél itt.” Mondhatnánk ilyen egyszerű az egész: másnap – meg nap-nap után – le kell menni, aztán 15 év múlva odaadják az embernek az Aranylabdát.

Novemberben lesz ötven éve, hogy alig 17 évesen első NB I-es bajnokiját játszotta zöld-fehér mezben. Akkoriban a csatárok góllal mutatkoztak be, Flóri kettővel. A nemzeti tizenegyenben két gólpasz volt az antré az aktuális vb-ezüstérmes svédek legyőzése során 1959 júniusában, majd az ötödik válogatott meccsén úgy lőtt gólt az NSZK-nak, hogy előtte öt védőt cselezett ki. Tipikus Albert-gól volt: akárcsak korábban a hercegszántói vagy a városligeti grunden, a Népstadionban sem lehetett tőle elvenni a labdát. Nem lőtt nagy gólokat. Pörgetett a rövid sarokba, gurított a hosszúba, fejzel előzte meg a védőket, mint gyermekkorai idolja, Kocsis Sándor.

A válogatottban 75-ször játszott, akár százszoros válogatott is lehetett volna, de 1969-ben ütközött a dánok kapusával, s súlyos térsérülést szenvedett. Az orvostudomány mai állása mellett egy térsérülés nem végzetes. Akkoriban minimum kockázatos volt a visszatérés. 1974-ben búcsúzott az aktív játéktól, a Fraditól – 351 bajnoki meccs és 256 gól után – a ZTE elleni góllal a Népstadionban, a válogatottól szűk negyedóra játékkal. A Ferencvárostól azóta sem szakadt el: visszavonulása után különböző beosztásokban szolgálta szeretett klubját, jelenleg hatvanhat évesen az FTC tiszteletbeli elnöke.

Neve még talán a mai fiataloknak is sokat mond, s volt idő, amikor Eusébióval, Bobby Charltonnal vagy éppen előttük emlegették, 1967-ben Aranylabdát kapott, pályafutását egyetlen klubban, a Fradiban töltötte. Jelenleg az FTC tiszteletbeli elnöke. Régen autóval közlekedett, majd két évtizede BKV-ra váltott.

SAJNÁLJA AZ AUTÓSOKAT

Portré Albert Flóriánról

Flóri az első Fradi-meccset követően 1958 novemberében, alig 17 évesen még a családdal villamosozott haza. Ám 19 évesen már zöld Ford Taunusa volt, fehér tetővel, aztán sorban jöttek az Opelek, három is egymás után. Később furikázott Wartburggal, Toyotával, Zsigulival, aztán ismét Toyotával, míg nem fiának, Floresznak adta át a volánt, aki hozta-vitte édesapját. Ám Albert mintegy két évtizede átpártolt a BKV-hoz. Ahogyan ő fogalmaz, nincs baleset, se parkolási gond, sőt még egy-két fröccsöt is megihat. Összességében a közösségi közlekedést még kényelmesebbnek is tartja, mint az autózást. Már pedig neki hihetünk, a pályán is megtalálta a



„mondhatnánk, ilyen egyszerű az egész: nap-nap után le kell menni, aztán 15 év múlva odaadják az embernek az Aranylabdát”

legjobb megoldást. Amikor a Szépvölgyi úton lakott, a Zsigmond téren a 65-ös buszról átszállt a 6-osra, azzal bement a Nyugatiig, majd metróval utazott munkahelyére, a Fradipályára. Manapság Csillaghegyről HÉV-vel jár be, a Szentlélek-téren felszáll az 1-esre, s irány a Népliget. Az Árpád-hídtól a kötőtpályás villamost semmi sem akadályozza a haladásban. „Sajnálom az autósokat” – jegyzi meg Albert némi iróniával, mi pedig ne csodál-

kozzunk, ha egy hétköznapi délután, úgy öt óra tájban egy sudár termetű, galambösz hajú úr száll fel az 1-esre, hogy hazamenjen Csillaghegyre. Ez aztán a kuriózum: aranylabdás a villamoson. Ilyen is csak nekünk, pestieknek van.

Albert Flórián esküvője igazi társadalmi esemény volt: 1963. november 30-án a Bazilikában vette el Bársony Irén színésznőt, aki hivatását feláldozva lett a futballista neje. Két gyermekük született, Magdi és ifjabb Flórián. A fiú követte apját, szintén az FTC játékosa lett, válogatott futballista, sőt az unoka, Patrik is jól bánt a labdával.

Felesége néhány évvel ezelőtt elhunyt.



ELŐRE MENEKÜLNEK

Elmúlt lapszámunkban megírtuk, hogy Rácz Lászlót Gergely Károly váltotta a BKV Előre NB II-es labdarúgócsapatának kispadján. Az együttes mérlege az ő vezetése alatt eddig 2 győzelem 2 döntetlen és 3 vereség.

Az együttes lapzártakor, 28 forduló után 27 ponttal a 13. helyen áll a 16 csapatos Keleti csoportban.

Szolnok–BKV Előre 4–1 (1–1)

április 26. Szolnok
Gólszerző: Antal (2), Kiss Z., Farkas ill. Béress
Kiállítva: Gohér

BKV Előre – Jászberény 1–1 (0–1)

április 30. Sport u.
Gólszerző: Hidvégi ill. Molnár A.

Orosháza–BKV Előre 3–1 (2–0)

május 3. Orosháza,
Gólszerző: Petneházi, Lengyel,
Lupsa, ill. Bubori

BKV Előre–Cegléd 1–2

május 10. Sport u.
Gólszerző: Bubori ill. Medgyesi (2)
Kiállítva: Páles

Makó–BKV Előre 1–1 (0–1)

május 18. Makó
Gólszerző: Szőke, ill. Bány

SZUPEREK A SZUPEREK KÖZÖTT

A női tekézők zsinórban a negyedik alkalommal szerezték meg az aranyérmet a tekézők legmagasabb osztályában, a Szuperligában. A hölgyek 1936 óta 17-szer nyerték meg a Szuperligát.

Ebben a bajnokságban a tíz legjobb magyar csapat vesz részt, kétfordulós rendszerben játszanak egymással. A BKV Előre négy ponttal nyerte meg a sorozatot, a mieink csupán egyszer kaptak ki. Akik a te két kuglinak hívják, azoknak azért elmondjuk, egy csapat 10 játékosból áll, s egy mérkőzésen hatan állnak oda gurítani. Az Előre valamennyi játékosa (képünkön – álló sor) Pete Lászlóné (ügyintéző), Drajkó Gabriella, Ballók Csilla, Maszlay Lajosné, Vonnák Noémi, Fodor Annamária, Takács Anita, Kackstädter Beáta, Pete László (edző) (guggoló sor) Bereczky Krisztina, Farkas Sándorné, Drajkó Imréné (csapatkapitány) – kivette a részét a sikerből. Antal Mihály szakosztályvezető és Pete László – immár 32 éve – vezetőedző szerint a csapat jobbja a 24 éves Drajkó Gabriella, aki a családi hagyományt követve, már tíz éve tekézik. Tavaly a női szakágban ő érdemelte ki az Év sportolója címet. A Modern Üzleti Tudományok Főiskoláján tanuló sportoló szerényen hallgat, de Antal Mihály csak ennyit mond tel-

jesítményéről: „Mindent megnyert, többek között egyéni Világkupa-versenyt is!” Gabrielának idén is megvan minden esélye, hogy a legjobb legyen, igaz olyan pillanatokat nem szeretne, mint Zalaegerszegen, amikor tavaly



ősszel az első sor gurítását követően 90 fával égetek. Aztán minden mindegy alapon megpróbálták döntetlenre hozni, s az Előrések maguk sem hitték el, hogy végül meglett a győzelem. Gabi édesanyja régi motoros – pardon, régi tekéző –, hiszen 1980 óta a klub tagja, 11 éve csapatkapitány. Egyébként a Műszaki Igazgatóság gazdasági főosztály-vezetőjeként dolgozik, azt hangsúlyozza,

hogy a csapat fele szintén a cég alkalmazottja, s amatőr alapon sportol. Csupán annyi a könnyebbség, hogy a heti 3 edzés napján a játékosok két óra munkaidő-kedvezményt kapnak. Ehhez tegyük hozzá, hogy külföldön légiósok is szerepelnek. Éppen ezért lesz nehéz a jó szereplés a csapat Világkupán, amelyen az együttes utóbbi időben elért legjobb eredménye a 2005-ben szerzett 2. hely. A 37 tagot számláló női szakág egyébként teljes sikerrel zárta ezt a szezont, hiszen a felnőttek mellett az ifik is megnyerték a Szuperligát, s a tartalék bajnokságban is az Előre végzett az élen. A férfiak teljesítménye szerényebb, a felnőttek az 5., az ifik a 7., a tartalékok pedig a 3. helyet csípték el. Pedig a hírnév kötelez(ne): a nagy csapat már 31-szer hódította el az első helyet a Szuperligában.

Vannak azonban igazi amatőrök is: kedden és csütörtökön az üzemi bajnokság csapatai mérik össze tudásukat, 16 csapat vetélkedik a dobogós helyekért. A hangulat jó, egy-egy teli gurítás után olyan üdvrivalgás fogadja a Sport utcába érkezőt, hogy még a remízben is hallani. Aztán persze lehet gurítani a szomszédban, az étteremben is: jólesik egy-két korsó sör.

**Kattanj rá,
és rákattansz!**

**www.bkveloresc.hu vagy www.bkvelore.hu
Mindent megtalálsz, ami a verseny- és szabadidősporttal kapcsolatos!**

Áprilisi számunkban megjelent a BKV Előre teniszcentrumának árjegyzéke a nyári szezon áráival. Az április 15-i nyitást követően Drajkó Imrével beszélgettünk a sportolási lehetőségekről. „A szakosztály nem versenyszakosztály. Ezért van, hogy annak ellenére nem vertük fel a bérleti díjak árát, hogy tulajdonképpen önellátóak vagyunk” – mondta a szakosztályvezető. (Ehhez csak annyit, hogy a „legdrágább” órákban 1400 forint az összeg, a BKV dolgozóinak pedig egységesen 1000 forint. Csupán összehasonlításként: a Népligetben az IDOM pályái óránként 2800 forintba kerülnek.) A sporttelepen 8 pálya – 7 világitással felszerelt – várja a teniszezőket.

A rend kedvéért írjuk le, a szakosztály 1991 óta új felállásban működik, ez Drajkó szerint annyit jelent, hogy a teniszezők kezükbe vették saját sorsuk irányítását. Harminckét tag játszik a pályákon, nagy részük BKV-dolgozó, de a bevétel növelése érdekében külsősök is látogathatják a létesítményt, amelynek hangulatát feldobja a nagy választékkal működő büfé. A vezetőség legnagyobb vágya, hogy a fiatalokat is bevonja a sportág vérkeringésébe, mert bizony a jelenlegi tagok át-

lagéletekora 60 év felett van. „Ezért van, hogy a kassaiaktól rendszerint kikapunk, ők fiatalabbak. 12 egyes és hat páros meccsen mérjük össze a tudásunkat évek óta, s bizony elkelve a fiatalítás.” Az 59 éves Drajkó Imre – 1976 óta a szakosztály vezetője – elmondta, a fiatalítás érdekében (is) olyan, szeptemberig tartó amatőr bajnokságot szerveznek, amelyre a www.teniszbarat.hu internetes oldalon is lehet nevezni (díjtalanul). „A mosoly egy olyan görbe vonal, amely egyenesbe hozhat mindent.” Ez a portál szlogenje. A rugalmasan szerveződő amatőr bajnokság mellett beindul a tenisz suli is – szintén önrőből. „Írja le, hogy kocateniszezők vagyunk, de komolyan vesszük” – mondja befejezésül a szakosztályvezető, amelyhez annyit illik hozzátenni, hogy tulajdonképpen a magas átlagéletek miatt nem indulnak valamelyik alsóbb osztályú csapatbajnokságban. Pedig nem játszanak rosszul, csak éppen kondival nehéz bírni a jóval fiatalabbakkal szemben. Azért május 30-án jó lenne visszavágni a kassaiaknak...

EZ NEM FONÁKHELYZET

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Ifj. Baczakó Péter és családja ezúton mond köszönetet mindazoknak, akik elkísérték utolsó útjára szeretett rokonukat, Baczakó Pétert.

rejtvény

A kérdés roppant egyszerű: melyik csillagképpel hozható összefüggésbe a képen látható jármű? Könnyítésül három lehetőséget kínálunk. A megfejtéseket június 15-ig szíveskedjenek eljuttatni a Mozgásban magazin szerkesztőségébe (1980 Bp. Akácfa u. 15. V. 520.) vagy a mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre.

1. Kos
2. Ikek
3. Bika

Előző havi rejtvényünk helyes megfejtése: MIH. HÉV.

1000 forintos étkezési utalványt és BKV-s ajándéktárgyat nyert: Lénárt Tamás (e-mail), Magyarné Nagy Mária (e-mail), Szűcs Mária (e-mail). A nyeremények szerkesztőségünkben vehetők át! Gratulálunk!

MOZGÁSBAN a Neten

Magazinunk már az Intraneten (<http://salamon/C14/magazin/> címen) és az Interneten (www.bkv.hu) is olvasható!

KÖSZÖNET A CSERKÉSZEKTŐL

A Magyar Cserkészszövetség ezúton is köszönetet szeretne mondani a BKV Zrt.-nek, mint közreműködő partnerének, hogy hathatósan hozzájárult a 2008. április 19-én megrendezett II. Országos Cserkésznap sikeréhez. Idézet Lakatos Gergely, a II. Országos Cserkésznap főkoordinátorának leveléből:

„Rendezvényünk több mint 700 cserkész számára nyújtott meghatározó élményt, élvezetes programokon illetve társadalmi munkákon keresztül – mint például meseerdő, rekeszmászás, bringóhintőzés, kenus és biciklis városnézés, kerítésfestés, hulladékgyűjtés, kertrendezés a Főkerettel együttműködve. A vidékieknek, pedig külön örömet jelentett, hogy közelebből is megismerhetik Budapestet, hiszen sokan most járnak először a fővárosban. Mindemellett tettünk egy lépést a „külvilág” felé is, mind a szolgálati programok által, mind pedig azáltal, hogy egyenruhánkban a várost járva a járókelők láthatták, hogy a cserkészlet egy élő, vidám, fiatalos mozgalom. Célja a fiatalok lelki, kulturális, szellemi és szociális fejlesztése, Istenhitre és játékoságra alapozott neveléssel.

Köszönjük, hogy ebben a kihívásokkal teli munkában partnerre találtunk Önökben, s hogy a BKV támogatásával akadálymentesen utazhattunk Budapestszerte!”

HITELEK!

Jutalékmentes ügyintézés. Több mint 23 bank hitelajánlatai egy helyen! Személyi hitel, jelzálog. Jelzálog kiváltás kedvezőbb kamatozásúra, lakásvásárlás 0 Ft önerővel.

Hívja partnerünket!

SZÜCS SÁNDOR 7 es gyors

e mail: sandor.szucs@benkspartner.hu

Tel.: 06-70-369-70-22

benks

a bankvilág idegenvezetője



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.)

**Június
elsején
megjelenik a**

Veterán

oldtimer magazin következő száma

Történelem – Porsche 911 Targa

Magazin – Gördülő legendák pihenője

Tudósítás – Háromkerekű zárandoklat, Velorex találkozó

Leletmentés – Volvo TP21 Sugga, Daimler 38 HP (1911)

Kedélyes történetek – Bánat ellen legjobb a Ferrari

Játék: Melyik volt a Veterán újság 100. lapszáma?

a: 2007/12; b: 2008/1.; c: 2008/2.

A megfejtéseket a MOZGÁSBAN magazin címeire várjuk június 15-ig. A helyes választ beküldők között féléves Veterán előfizetést sorsolunk ki.

A **MOZGÁSBAN** Magazin és az **INDÓHÁZ** közös játéka

Előző havi kérdésünk helyes válasza: I. 1958.

Féléves Indóház előfizetést nyert: Magyar János (e mail).

Gratulálunk!

ÜDÜLÉSI LEHETŐSÉG CSOPORTOKNAK

Bátonyterenyén 2 és fél hektáros területen álló panzió és szabadidő-komplexum várja a pihenni vágyókat egész évben. Rekreatív és sportolási lehetőségek a Mátra közvetlen közelében, a helyszín alkalmas konferenciák szervezésére vagy baráti társaságok pihenésére is. A csoportok fogadása csak előzetes bejelentkezés esetén lehetséges.

Információ és bejelentkezés: tel/fax: 06-32-355-481 www.datepanzio.freeweb.hu.

SUDOKU

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

Kaposvár csendes kertvárosi részén, zöldövezetben 90 nm es kertesi családi ház kü lön bejáratú 2x1 szoba, kony ha, előszoba, fürdőszoba, kamra lakrészekkel, mellék épületekkel, garázzsal, szép állapotban 16,5 M forintért eladó. Érd.: 82/435 258, 70/518 3090
karpattijulika@msn.com

Budakeszín, a Makkosi úton eladó két különbejáratú (akár egyesíthető) egymás melletti telek, hozzávetőleg 500 négyszögöl. Tele gyümölcs fákkal, szép panorámával, szoba konyhás köépülettel. Víz, gáz, villany, bekötte. Irányár: 38 M. Érd.: 3210 890, 20/424 8780

Eladó a XI. kerületben, Albert falván egy 155 négyszögöles telken, 110 nm es, felújításra szoruló kertesi családi ház, melléképületekkel. Érd.: 30/579 5262

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

apróhirdetés

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

AUDI 100 2.0 szívódieszel, 1989 es kombi, alufelnikkel, jó gumikkal, vonóhoroggal, kp-i zárral, tolótetővel, CD+ erősítő + mélynyomóval, 2009. 12. hóig vizsgázatva, törzskönyvvel, tulajdonostól, garázból, megkímélten eladó. 660.000 Ft. Érd.: 20/535 8162, fradika66@freemail.hu

A Kreadance tánciskola felvételt hirdet. Edzési időpon tok: kedd péntek, a fellépő csoport számára 16.00 18.00, az utánpótlás csoport számára 17.00 19.00. Helye: IV. kerület, Árpád út 5. Érd.: 20/367 04 02, 30/243 86 00.

Zalakaroson kiadó önálló, összkomfortos nyaraló má justól októberig 3+2+3 fő ré szére erdőszéli, csendes környezetben termálfürdő nél. Bérleti díj 4500 Ft/ház/éjtől, BKV s dolgozóknak 10% kedvezménnyel. Érdeklődni: 20/414 5650

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

XVII. kerület Kaszáló lakó telepen, parkra néző (busz megálló közeli) csendes, első emeleti 54 nm es, 2 külön bejáratú szobás, erkélyes lakás 2 fő vagy házaspár részére kiadó, 50.000 ft.+rezsi. T: 20/9916 3331.

Vennék kardot, bajonetett, rohamsisakot, katonai egyen ruhát, kitüntetést, emléktárgyat valamint régi pénzt. Tel: 20/459 9132 vagy 251 70.

Keresek Bp. XVII. kerület és Balatonfüred és környékén közepes méretű amerikai konyhás családi házat garázzsal, tulajdonostól, reális áron. T.: 20/99 66 851, 20/99 66 392.

Autóbusz rendelés belföldre és helyben (Budapest és XVII. ker.). 3 11 főig klímás kisbusz csak gépkocsivezetővel. Kül földre, belföldre 18 55 fős is. BKV soknak kedvezmény. T.: 20/99 66 851.

Eladó a József Attila lakótelepen, a Pöttyös utcai metró állomástól 2 percre egy 58 nm es, 1+2 fészobás, étkezős, gardróbos, erkélyes, távfűtéses, 8. emeleti panel lakás. Irányár: 13,5M. Érd.: 06 20 490 0513 vagy házi 11 209.

Eladó vagy elcserélhető Budapesttől 40 km re, Pilisen egy 1436 nm es zártkerti

ingatlanon álló 40 nm es szoba konyha fürdőszobás ház. Víz, villany, gáz van, gyümölcsfákkal és melléképülettel. 5,3 millió Ft. Érd: 20/999 79 32, 20/985 90 27. Magyar János

XVII. kerületben, különálló lakrész bútorozottan egy fő vagy egy pár részére június 1-jétől, hosszútávra kiadó. Érd.: 20/382 1057.

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

Nolan N40 es S es (54 es fej mérethez) és M es (56 58 as fej mérethez) méretű, használt, nyitott, fényes fekete bukósisakok eladók. Nem kivehető belésűek, újszerű állapotban (S), keveset használt (M), mindkettő hibátlan plexivel és csattal. Ár: 17.000 Ft/db, vagy 30.000 Ft/2 db! Érd.: 30/992 1340

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),
I/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

a BKV dolgozói és családtagjaik részére kedvezmény



OKÉV 01-05-66-04

Lapunkat rendszeresen
szemlézi Magyarország
legnagyobb médiafigyelője az



»OBSERVER«

CSOKONYAVISONTA

A Gyógy-és Strandfürdő üdülőterületén várjuk kedves vendégeinket hét apartmanból álló 18 férőhelyes apartmanházunkban ill. a 2 - 10 férőhelyes önálló nyaralóházainkban. Étkezést kívánság szerint biztosítunk. A Gyógy- és Strandfürdő területén 8 különböző hőfokú és funkciójú medence vehető igénybe. A gyógykezelések minimális térítési díjjal, szakorvosi beutalóval is igénybe vehetők. Szállásdíjak: 2.700-4.500 Ft/éj/fő. Nyugdíjasoknak 7 éjszaka ebéddel és vacsorával 35.000 Ft/fő. BKV dolgozóknak és családtagjaiknak kedvezmény. Üdülési csekk, egészségpénztári és étkezési utalvány elfogadó hely. Kérésre részletes tájékoztatót, prospektust küldünk.

Információ: Katz Kft. Tel.: 06-30-3399-834
www.csokonya.hu

AKCIÓS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

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:

Előszerez: 2008.03.23. 2008.06.01. 25.900.Ft/fő,
Főszerez: 2008.06.01. 2008.06.29. 29.900.Ft/fő,
2008.06.29. 2008.08.24. 35.900.Ft/fő,
Utószerez: 2008.08.24. 2009.04.12. 22.900.Ft/fő.

Az ár nem tartalmazza az idegenforgalmi adót, amely 18 és 70 közötti vendégeinkre vonatkozik, éjszakánként 300 forint fejenként. Aktív BKV dolgozók és családtagjaik részére szolgáltatásunk árjaiból 5% kedvezményt biztosítunk, ha van érvényes telepbelépőjük. Üdülési csekk és egészségpénztár elfogadóhely (OTP, MKB, K&H, Vasutas, Honvéd, Erste, Posta, Tempó, Uniqua, Dimenzió).

Bejelentkezés: BALOGH JÓZSEF. T: 06 30 856 4990, cím: 4201. Hajdúszoboszló Pf:126.

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja

www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu

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

Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 119-40, 12-024, 111-84, Közvetlen szám 342-7167 • mozgasbanmagazin@bkv.hu

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

Nyomdai munkálatok: Grafika Press Zrt. 1106 Bp. Jászberényi út 55, Felelős vezető: Farkas Tamás vezérigazgató



Micsoda perspektíva! A felvétel a Gödöllői HÉV Hungaroring feltételes megállóhelyén készült.

Tökéletes látás szikrázó napsütésben!

Vásároljon most napszemüveget polarizált* lencsével!

Élvezze a kényelmet, autóvezetés közben!
A polarizált lencsék most bevezető áron keresse a Rapidus optikában. A 2 szemüveg szinte 1 árértékű akciónk is él április 1-től, egész nyáron!

*A napfény UVA és UVB sugarait teljesen kiszűri, tompítja a vizes visszatükröződések.

Csatlakozzon Törzsvásárlói programunkhoz és éljen a kedvezményes lehetőségekkel!

Szemüvegkeretre

-50%

Optikai és napszemüveg lencsére

-20%

Kontaktlencsére

-10%



rapidus

www.rapidus.hu

Tel.: (1) 318 - 3613



HAJÓJÁRAT BOAT SERVICE

Az eddigi évekhez hasonlóan idén is május elsejével indult meg a menetrendszerinti hajóközlekedés a Dunán, ezúttal hosszabb útvonalon, mint az eddigi években, hiszen már a Meder utca, a Hableány, a Csillaghegy Holiday Beach Budapest és Pünkösdfürdő állomásokon is felszállhatnak utasaink járatainkra. Az új állomások kialakítása a nagyobb terület és a szélesebb közönség miatt vált szükségessé. Hétköznap kettő, hétvégén három hajóval reggel 8 óra és este 18:20 között szállítjuk a vízi úton közlekedni vágyókat. Újdonság, hogy ez évtől meghosszabbított szezonnal, október 12-ig közlekednek járataink. További információk és részletes menetrend a www.bkv.hu/egyeb/hajo.html internetes oldalon és a BKV Zrt. Ügyfélszolgálatán (Tel: 461-66-88, ugyfelszolgalat@bkv.hu).



A BKV ZRT. ÉS ÉRDEKKÉPVISELETEI MEGHÍVJÁK ÖNT ÉS CSALÁDJÁT A BKV NAPRA

Helyszín: BKV Előre Sporttelep Cím: Budapest VII., Sport utca 2.

2008. június 7. szombat

10.00. Krea Dance táncműsor

10.15. Hujákolók

11.25. Miamanó bábszínház

12.10. Flash Dance Táncestúdió

14.00. Varga István

14.30. Nádas György

15.15. Tombolasorsolás értékes ajándékokért

16.00. Soltész Rezső

16.45. Marót Viki és a Nova Kultúr zenekar



**A gyerekeket körhinta, óriás csúszda, mászófal, kézműves játékok,
kreatív foglalkozások és sok más érdekesség várja.**

**Vendégeinknek saját igazgatóságuk sátránál, utazási igazolványuk
felmutatása ellenében, étkezési jegyet biztosítunk.**