



XLI. ÉVFOLYAM

I. SZÁM

MOZGÁSBAN

A HÍD ÚJRA A VILLAMOSÉ

UTASÉSZREVÉTELEK - KÖSZÖNJÜK BKV!
DR. KOCSIS ISTVÁN, VEZÉRIGAZGATÓ TELJESÍTI ÍGÉRETEIT
ÁRAMELLÁTÁSI ZAVARELHÁRÍTÓK – FELTŰNÉS NÉLKÜL
KITEKINTŐ – BUSZOK ÉS TROLIK BOLOGNÁBAN

SZABAD ÚT A VILLAMOSNAK

Tavaly decemberben visszaadták a villamosforgalomnak Budapest legrövidebb hídját, a Szabadság-hidat. Az idén 123 éves építményt csaknem másfél évvel azelőtt, fel-



újítás miatt zárták el a forgalom elől. A gyalogjárók korábbi hibás kialakítása miatt a szerkezet akkorra több helyen jelentősen korrodálódott, és javítása elengedhetlenné vált. A munkálatok során megerősítették az acélszerkezetet és a vasbeton pályákat, kicserélték a pilléreket és a hídfőket, átépítették az út-, és villamospályákat, valamint a járdát, elvégezték a műemléki rekonstrukciót és kiépítették a díszkivilágítást. Bár a Várkert rakpart lezárása és a budai Duna-parti főgyűjtő csatorna építése miatt még nem a végleges forgalmi rend lépett életbe, a 47-es villamos már korábbi útvonalán közlekedik, és újra jár a 49-es is a Deák-tér és a Kelenföldi pályaudvar között.

M4

FOLYTATÓDIK AZ ALAGÚTÉPÍTÉS

Újraindította a 4-es metró pajzsos alagútépítését 2008. január elején a BAMCO konzorcium a Nemzeti Közlekedési Hatóság tavaly decemberi jóváhagyásának birtokában. Egyelőre mindkét alagútszakasz csak a Szent Gellért téri állomáshoz kapcsolódó peronalagutak vonaláig készül el az utólagos felbővítéssel épülő összekötő alagút hosszában, hiszen az állomás és a peronalagutak belső falazatát az épületek – különösen a Műgyűjtemény CH épületének – állagmegóvása, a vízzárás érdekében előbb be kell építenie. A kivitelező – ütemterve szerint – február végén húzhatja majd be a pajzsokat az állomásszerkezetbe, aztán az ilyenkor szokásos karbantartást követően március közepén kezdődhet meg a Duna alatti alagútépítés. Jelenleg is mind a tíz állomás épül, a Fővám téri munkálatokat is felgyorsították a szakemberek, itt is megkezdődhetett ősszel a peronalagutak kivitelezése.

A VEZÉRIGAZGATÓ MEGJUTALMAZTA AZ ÉLETMENTŐT

Vannak olyan esetek, amelyekre nem lehet azt mondani, hogy pusztán véletlenek. Somlyai Zoltán életmentő 10 másodperce december 21-én, aranyvasárnap biztosan nem volt az. A buszvezető éppen a Savoyai Jenő térnél készült megállni a 33-as busszal, amikor csak annyit látott: a megállóban hirtelen szétrebbennek az emberek, mintha éppen verekedés tört volna ki. Aztán észrevette, hogy egy édesapa fuldokló kisgyermekét tartja a kezében, akinek már teljesen elszíneződött az arca.

– Nem tudom miért, de egy másodperc töredéke alatt tudtam, hogy a gyerek fuldoklik, életveszélyben van, és én tudok rajta segíteni, nem habozhatok egy percet sem – mondta Zoltán. – Odamentem az édesapához, megfogtam a gyermeket, a hátánál fogva magamhoz szorítottam és arra gondoltam: mennyire puhák a bordái, csak nehogy kárt tegyek benne! Majd háromszor erősen magamhoz szorítottam, és akkor a kislány végre kiköpte azt a nagyméretű cukorkát, ami megakadt a torkán. Visszaadtam az édesapjának, azt mondtam neki: most már jól van. Visszaszálltam a buszra és továbbmentem, de szerencsére a családdal – éppen szenteste – újra találkoztam. Az a két puszi, amit a megmentett kislánytól kaptam, szebb volt minden ajándéknál.

Somlyai Zoltán 26 éve dolgozik járművezetőként, két éve a 33-as viszonylaton. Eddig még nem találkozott ilyen esettel, de ha a helyzet ismét úgy kívánná – biztos benne –, újra megtenné az életmentő mozdulatot.

A nem mindennapi életmentést Dr. Kocsis István vezérigazgató – egy rövid ünnepség keretében – pénzjutalom átadásával köszönte meg a buszvezetőnek, a kislány testvére pedig egy saját készítésű rajzot küldött Somlyai Zoltánnak.



UTASBARÁT VÁLTOZÁSOK



Az új Budapest bérlék

A Fővárosi Közgyűlés decemberben jóváhagyta a BKV Zrt. tarifajavaslatát, emellett pedig számos utasbarát újítást is elfogadott. 2009 januárjától egyebek mellett a Budapest-bérlék bevezetésével összeolvadt a BKV-bérlék és a Budapesti Egyesített Bérlék (BEB), az újonnan bevezetett negyedéves bérlék száz napig érvényes, olcsóbb a napijegy, valamint a vonaljegyeket a metró területén 60 percig lehet használni úgy, hogy a metróvonalak közötti átszálláskor nem kell új jegyet kezelni. Megszűnt a külön éjszakai jegy, a vonal- és gyűjtőjegyek érvényesek az éjszakai járatokon is. Az év utolsó napján fokozottan jelentkező vevői igények miatt a nagyobb utasforgalmat lebonyolító pénztárak hosszabb nyitva tartással működtek, ezért év elején – a tavalyi időszakhoz viszonyítva – kisebb sorban állás volt tapasztalható.

MOZGÁSBAN MAGAZIN

TARTALOM

PANORÁMAABLAK

2

TARTÓZKODÓ – A változás szele

3.



VEZÉRIGAZGATÓ – Az első lépések

4.

„A források megteremtése után, a tulajdonos döntését követően - első lépésként - remélhetőleg megvalósítható lesz a meghirdetett program egyik legfontosabb pontja: az előregedett járműpark mára már elengedhetetlenül szükségessé vált fiatalítása.”

BELSŐ KOMMUNIKÁCIÓ

5.

VEZETŐFÜLKE – Interjú Dr. Szalainé Dr. Szilágyi

Eleonórával 6.



VISSZAPILLANTÓ – Új autóbuszok

ötven évvel ezelőtt 7.

KÖZLEKEDJ OKOSAN! – Új elméleti és gyakorlati vizsga autóbusz-vezetőknek

8.

TEREPJÁRÓ – Feltűnés nélkül

9.

„A csoport 2007-ben „rangot” kapott, azóta Áramellátási Zavarelhárító

Üzemnek hívják, tavaly óta pedig a központi diszpécser zavarelhárító csoport is hozzájuk tartozik. Ahogy Háornyik Péter fogalmaz, jelenleg tizenkét, „mindenre elszánt, de nem dühös ember” dolgozik együtt.”



POSZTER – Szabad a pálya

10-11.

KITEKINTŐ – Buszok és trollk

Bolognában 12.

KÜLÖNJÁRAT – Szőke Sándor a BKV legjobb alkotója 13.

„Elvetted vele jussod bőven.

Egykor barna férfiak bámultak rád ősen.

Összetörten, mélán tekintenek rád.

Így mondanak „Istenhózzád”.”

A VÁLTOZÁS SZELE

tartózkodó

Azt mondják a hozzáértők, 2009 különös év lesz. A világ nagy változások előtt áll. Hogy ezek a változások majd miben nyilvánulnak meg, az januárban még nem teljesen világos, ahhoz viszont nem kell jósnak lenni, hogy tudjuk: 2009 a BKV életében is sorsfordító lesz.

A vezérigazgató, Dr. Kocsis István tavaly szeptemberben kész koncepcióval érkezett, és programjának első lépései már idén valóra válhatnak. Ez a változás (és úgy általában minden változás) sok ember számára kicsit ijesztő dolog lehet, leginkább azért, mert a jövő bizonytalansága veszi körül. „Vajon mi lesz majd velem? – tolu fel jogosan az első kérdés – Miért nem maradhat minden a régiben?” Azonban éppen a jelen állapotok adnak okot az aggodalomra, mintsem a körvonalazódó jövő. Ha folyton csak toldozgatjuk-foltoztatjuk a házunkat, akkor bizonyosan ránk fog dőlni. Ha nem most, akkor nemsokára.

Egyértelmű hát, hogy ez így, ilyen formában nem mehet tovább. Ahhoz, hogy megoldódjanak a finanszírozási gondok, hogy megújuljon a járműpark, hogy korszerű, 21. századi szolgáltatást nyújthassunk a fővárosiaknak, először létre kell hozni egy mainál jóval hatékonyabban gazdálkodó, ütközésszerű szervezetet.

Az idei év első Mozgásban magazinja is foglalkozik ezekkel a tervekkel, és biztosak lehetnek benne, hogy végigkövetjük az átalakulás fejleményeit. Ebben a számban már értesülhetnek az első lépésekről, a következőkben pedig továbbra is igyekezzünk mindenről pontosan informálni olvasóinkat.

A lap belsejében megszólal még a BKV történetének második női igazgatója, Dr. Szalainé Dr. Szilágyi Eleonóra, aki a humánpolitika múltjáról, jelenéről és jövőjéről beszélt nekünk. Olvashatnak az új, európai szintű autóbuszvezetési oktatásról, megismerkedhetnek a két évvel ezelőtt megújult Áramellátási Zavarelhárító Üzem kollégáinak munkájával. E havi híres emberünk gyerekkori kedvencünk, Kemény Henrik bábművész, aki – bár közben eltelt több mint fél évszázad – nemcsak nekünk mesélt, de még ma is, a mi gyermekeinket is megnevetteti Vitéz Lászlóval és Böbe babával. Különnjázat rovatunkban pedig Bus István, a Playboy magazin főszerkesztő-helyettese írja le történetét, amelyben végigkövethetjük, hogyan vált vagány, bliccelő kamaszból felelősségteljes, becsületes bérlettulajdonossá.

Végül pedig szeretnénk megköszönni Önöknek a rengeteg visszaküldött kérdőívet, amiből érezhettük, mennyire fontosak vagyunk Önöknek! Ígérjük, megfogadjuk a hasznos tanácsokat és észrevételeket - ha nem is az összeset. Bár főzni és enni mi is szeretünk, az ételrecepteket sajnos ki kell hagynunk magazinunkból, hisz a havi megjelenéssel elég lassan gyűlne össze egy szakácskönyvre való. Ezért receptjeiket helyettünk a Belső kommunikáció csapata várja, akiknek keze az e-hírlevél terjedelmét illetően nincs megkötve, és hétről-hétre bővíthetik a „belső szakácskönyvet”. Mi pedig az új évben még inkább ráerősítünk a szakmai anyagokra, és a mostani számtól kezdve visszatér a poszter is, amelyet nagyon sokan hiányoltak lapunkból.

2009 a változás éve. Változik a BKV, változunk mi is. És a változás nem feltétlenül rossz dolog.

További biztonságos közlekedést kíván

a szerkesztőség



AZ ELSŐ LÉPÉSEK

A 2008. december 17-i kormányülésen született döntés arról, hogy a költségvetési tartalékból 10 milliárd forint működési támogatást kap a BKV. Ez a pénz már tavaly a vállalat rendelkezésére állt. A kormány arra is felhatalmazta a pénzügyminisztert, tárgyaljon arról, hogy egy közösen létrehozandó elővárosi cégben az állam közvetlenül vagy közvetett módon részesedést szerezzen. A tulajdonmegosztás első ütemében maximum 30 milliárd forint különíthető el erre a célra. A kormány mindezekon felül azzal bízta meg a pénzügyminisztert, hogy folytassa a BKV gazdasági helyzetének rendezésére vonatkozó korábban megkezdett tárgyalásokat a tulajdonos Fővárosi Önkormányzat és a Társaság bevonásával.

Dr. Kocsis István tavaly szeptember elsejei beiktatása óta

minden héten tárgyalásokat folytatott

a társaság érdekképviselőinek vezetőivel a közlekedési vállalat és a szakszervezetek közötti korábbi megállapodás teljesítéséről. Ennek is köszönhető, hogy december 18-án a félnapos sztrájk elmaradt. A vezérigazgató örült a kormánydöntésnek, hiszen ez nagymértékben segíti annak a válságkezelő koncepciónak a megvalósulását, amelynek végrehajtására szeptemberben a céghez jött. A források megteremtése után, a tulajdonos döntését követően – első lépésként – remélhetőleg megvalósítható lesz a meghirdetett program egyik legfontosabb pontja: az előregedett járműpark mára már elengedhetetlenül szükségessé vált fiatalítása.

Dr. Kocsis István már akkor megígérte, hogy megvalósítja az egységes budapesti közlekedési jegyrendszert, amelynek első lépéseként idén január 1-jétől a társaság bevezette a Budapest-bérletet, amely érvényes valamennyi BKV, MÁV-START, illetve Volánbusz járatra a város közigazgatási határán belül. Megígérte, hogy a tulajdonossal és a kormánnyal való tárgyalásokon pótlólagos forrásokat kér, ez megtörtént. Első sajtótájékoztatóján fölvetette, hogy az elővárosi közlekedést önállóvá kellene szervezni, mert ezzel az ország számára költség-hatékonyabb szolgáltatást lehetne nyújtani a felesleges párhuzamosságok kiküszöbölésével. Elmondta, hogy a MÁV-val közösen működtetné a HÉV-et. A MÁV mellett a Volán-busszal való együttműködés is szorgalmazza, a közös pályahasználatot, járatok működtetését és a jegyértékesítést. Ez most megvalósul.

Természetesen számos további lépés még hátra van abból a három éves tervből, amelyet akkor fölvezetett. A vezérigazgató a BKV jövőjét holdingban képzei el. Ebben a



Dr. Kocsis István és Molnár Csaba közlekedési miniszter bemutatja a Budapest bérletet

struktúrában a leányvállalatok fő tulajdonosa, ellenőrzője és irányítója – a tulajdonos döntése után – a holdingközpont lenne. A holding megteremtése a tőkebevonás lehetőségét, szétválasztaná a működési és beruházási ráfordításokat,

transzparenssé tenné a támogatások felhasználását,

a folyamatok újraszervezésével optimalizálná az erőforrás-felhasználást, és – nem utolsósorban – 4-5 milliárd forint megtakarítást eredményezne a vállalat számára!

A vezérigazgató szerint a BKV átalakításához

legalább két-három évre van szükség.

Ez idő alatt és ezt követően az utazók és a BKV munkavállalói is érzékelni fogják a változásokat. Ezek közül a legjobban érzékelhető annak a közel 1000 autóbussznak 2009-ben induló cseréje lesz, ami a vezérigazgató terveiben prioritással szerepel, és amelyek leváltanák a 16 éves átlag életkorú autóbusszok nagy részét. Ez a lépés az utasaink utazási körülményeit, és a dolgozók

munkakörülményeit pozitívan változtatja majd meg.

A BKV HOLDINGOT ELŐKÉSZÍTŐ PROJEKT MŰKÖDÉSE

A projekt legfelsőbb döntéshozó szerve a külső szakmai tanácsadókat, a tulajdonos és közlekedési civil szervezetek képviselőit is magába tömörítő Projekt Irányító Bizottság, amely a stratégiai célok meghatározásán, a döntési változatok elemzésén túl, a projektmunka menetének kontrollálásával foglalkozik. Feladata továbbá a holdinggá szervezéssel kapcsolatos szakmai kérdések áttekintése, illetve a konkrét javaslatok megtétele.

A napi operatív munkát a különböző szakterületeknek megfelelő albizottságok segítségével a projekt munkabizottsága végzi.

Társaságunk holdinggá alakításának előkészítő folyamatán kezdetben 40-50, mára közel 200 szakember dolgozik. A projektet irányító vezérigazgató napi kapcsolatban van az érdekképviselőkkel, a tulajdonos Fővárosi Önkormányzattal, valamint a kormányzati szervekkel (Pénzügyminisztérium, Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium).

(Az előkészítő projekt felépítéséről, működéséről, a munkabizottságokról az Intraneten is tájékozódhatnak.)

EGYELŐRE CSAK A BKV JÁRATAIN ÉRVÉNYES AZ UTAZÁSI IGAZOLVÁNY

Bár az új Budapest-bérletek január 1-jei bevezetésével az utasok már a társzolgáltatók járatait is igénybe vehetik Budapest közigazgatási határain belül, a jelenlegi jogi helyzet alapján a társasági utazási igazolványok egyelőre még csak a saját járatokra érvényesek.

A BKV természetesen azt szeretné elérni, hogy az utazási igazolványok – a Budapest-bérlethez hasonlóan – használhatók legyenek a MÁV-START és a Volán járatain is, Budapest közigazgatási határán belül. Ennek érdekében a vezetés a BKSZ Kht. bevonásával tárgyalásokat kezdeményezett a MÁV-START és a Volánbusz illetékeseivel és folyamatos egyeztetés folyik a Kollektív Szerződést aláíró szakszervezetekkel is, akik egyetértenek azzal, hogy a kérdésben közösen kell megtalálni a legjobb megoldást.

Bár konkrét döntés még nem született az ügyben, az elképzelések szerint megoldás lehetne például, hogy aki igényelné, az utazási igazolvány helyett Budapest-bérletet kaphatna. Viszont, aki élne ezzel a lehetőséggel, elesne a Budapest határán kívüli BKV járatok használatának lehetőségétől. Emiatt vetődött fel lehetőségként, hogy újfajta utazási igazolványokat helyeznénk forgalomba, amelyek csak a Budapesten kívüli BKV járatokra lennének érvényesek, és a Budapest-bérletet igénylő dolgozók mellé ezt kapnák a jelenlegi utazási igazolvány helyett.

Az érvényesség kiterjesztésének sok vonzata van, és több megoldandó problémát vet fel. Az egyik ilyen a társzolgáltatók kieső bevételeinek ellentételezése, és az, hogy ők szeretnék elkerülni a többfajta utazási igazolvány forgalomba kerülését.

A részletek kidolgozása és a megállapodás előkészítése folyamatosan zajlik december óta, az álláspontok szerencsére közelednek egymáshoz, de valószínűleg minden résztvevővel szükség van még újabb egyeztetésekre. Addig, amíg ezek nem zárulnak le, a BKV utazási igazolványok továbbra is kizárólag társaságunk járművein használhatók.



ÚJ ÉV - ÚJ TERVEK

A kérdőívvel nemcsak Önök, mi is nyertünk!

Októberi felhívásunkra, amelyben arra kértük Önöket, hogy véleményükkel, javaslataikkal segítsék a magazin szerkesztőségének munkáját, nagy örömeinkre sok válasz érkezett. Jól esett, amikor saját ötleteikkel erősítették meg a mieinket, és még jobban, amikor olyan témát vetettek fel, ami nekünk eszünkbe sem jutott...

Kérdőívünket százhuszan küldték vissza, ami nemcsak szerény véleményünk, de a közvélemény-kutatási statisztikák alapján is nagyon jó arány. Ez – no meg a hétköznapiak során hozzánk érkező telefonhívások, levelek, személyes megkeresések sora – bizonyítja, hogy várják, olvassák, és folyamatosan értékelik magazinunkat és ezáltal munkánkat. Mi pedig igyekeztünk, és továbbra is igyekszünk tanulni ezekből a véleményekből.

Végül - ígéretünkhöz híven - a névvel-címmel visszaérkezett kérdőívek beküldői között ajándécsomagot sorsoltunk ki. A szerencsés nyertesek ajándékukat szerkesztőségünkben vehetik át.

Nyerteseink: Tóth István (Száva kocsisín), Csikota László (Stadion irodaház), Trautsch Tímea (É-D Metró)

Mi azonban nem csak nekik, hanem minden kollégánknak köszönjük, hogy segítettek nekünk, és továbbra is – kérdőíven kívül is - várjuk véleményüket, ötleteiket!

Szerkesztőség

MISS BKV

Ki lesz a legszebb?

December 31-én lezárult a szépségverseny szavazása. A verseny idén is nagyon népszerű volt az olvasók körében: sokan jelezték, hogy jobbnak, „BKV-sabbnak” tartják a versenyt így, hogy kizárólag kollégáink nevezhettek, és a tizenkét hölgyre összesen több mint ezer szavazat érkezett egy hónap alatt.

Az eredményekre azonban kicsit még várni kell, hisz azokat, ünnepélyes keretek között, februárban hirdetjük ki. Az átadóra minden résztvevő hivatalos.

A királynővel és udvarhölgyeivel természetesen magazinunk februári számában Önök is megismerkedhetnek!

KERESSÜK

az első női buszvezetőket!

1979. február 14-én, harminc évvel ezelőtt szerezte meg D-kategóriás jogosítványát az a huszonhat hölgy, akik a BKV első női buszvezetői lettek. Várjuk mindazok jelentkezését, akik a képzésen részt vettek!

Kérjük, keressék Füzesiné Albrecht Katalint a 324-8673-as telefonszámon, aki a jeles eseményről ünnepi vacsorával szeretne megemlékezni, az 1979-es bankett helyszínén, a nyolcadik kerületi Kalocsa étteremben.

SŰRÍTETT JÁRATOK A SZMOGRIADÓ IDEJÉN

A december 11-én, vasárnap 11 órától életbelépett szmogriadó idején társaságunk – számítva a megnövekedett utazási igényekre – csúcsidőben teljes kapacitással, napközben pedig járatsűrítéssel segítette az utasokat. Csúcsidőn kívül a felszíni közlekedési eszközök összességében 10 százalékkal jártak sűrűbben, a metróvonalakon 20 százalékkal, a HÉV-vonalakon pedig 50 százalékkal volt nagyobb a kapacitás. Bár január 13-án hajnalra a főpolgármester megszüntette a szmogriadót, társaságunk még a délelőtti folyamán is készen állt arra, hogy szükség esetén járatsűrítést rendeljen el.

Minden kedves kollégának köszönjük a kitartó munkát!

SOK ÉRDEKES FELADATOT HOZ EZ AZ ÉV

Beszélgetés Dr. Szalainé Dr. Szilágyi Eleonóra, humánpolitikai igazgatóval

Kezdő munkaerőként – aminek van már vagy fél évszázada - baráti körömben volt egy személyzeti osztályvezető, akitől egyszer borközi állapotban megkérdeztem: mit is csinál egy személyzeti. Azt felelte, azért felelős, hogy egy kohászati üzem öntődjébe ne vegyenek fel anyagmozgatásra 40 kg alatti női dolgozót. Gondolom, a ma már humánpolitikának nevezett személyzeti munka is nagyot változott az elmúlt ötven évben.

Igen, jelentős átalakuláson, fejlődésen ment keresztül ez a szakma. Magamat illetően azonban pontosítanom kell: igazán személyzeti munkát én csak 2003 óta felügyelek. Addig az akkor még különválasztott munkaügyi vonalon dolgoztam. Legfontosabb eddig elvégzett munkámnak a részvénytársaság Kollektív Szerződéseinek előkészítésében való folyamatos részvételmet tartom. Ez gigászi munka, ha figyelembe vesszük a vállalat hatalmas dolgozói létszámát, ennek bérvonzatát és a munkával összefüggő sok

szakszervezeti egyeztetést. Csak a különböző beosztásokkal járó pótlékrendszerek, és az ezzel összefüggő bérigazgatás kidolgozása is embert próbáló feladat. Tekintettel arra, hogy én már munkaügyi koromban is létszám- és bérigazgató voltam, nem esett nehezemre kiismerni magam a végzendő munkára – kifizetendő bér összefüggéseiben. Külön feladat volt, hogy általános munkaügyi szabályokat kellett adaptálnom a speciális közlekedési vállalatra.

Mi a feladata humánpolitikai igazgatóként?

2003-ban nevezték ki a Humánpolitikai Igazgatóság élére – ezzel a BKV történetében a második női igazgató vagyok. Elmondhatom, hogy a jelentkezők felvételétől kezdve, a képzésen keresztül – beleértve a szociálpolitikai juttatásokat is –, mi vagyunk a felelősek a szabályos foglalkoztatás minden részéért, a pályájukért, és szükség esetén a kiléptetésüket is mi végezzük. Értelmeszerűen hozzánk tartoznak azok, akik nyugdíjba vonulnak, és adott esetben a

velük való törődés – nyugdíjazásuk után is. Mi kezeljük, felügyeljük a munkásszállásokat és a vállalati üdülőket, és a társaság teljes oktatási tevékenysége is fontos munkaterületünk. Ezen kívül hozzánk tartozik a munkavállalói tömegsport felügyelete, a szervezetében átalakuló BKV



A BKV történetének második női igazgatója

„szándék van arra, hogy minden, ami humánpolitikával kapcsolatos, egységes szakmai irányítás alá kerüljön. Úgy is mondhatom, összenő, ami egymáshoz tartozik.”

kapcsolattartással is. Külön ötfős osztály tartja a kapcsolatot a részvénytársaságnál működő 28 szakszervezettel, az üzemi tanácsokkal, munkavédelmi bizottságokkal.

Mi a legszebb és a legnehezebb része ennek a munkának?

Ha visszatekintek a cégnél eltöltött 36 esztendőre, azt mondhatom, hogy az elvégzett munkákban több volt az örööm, mint a csalódás. Komoly kihívást jelentett például kezdő munkaügyi koromban, az akkor még húszezernél több dolgozó bérének elszámolása, hisz ott a legkisebb hiba is húsba vágott. Az elszámolás félig manuálisan történt, és bizony a megkárosított nálunk verte az asztalt. Nekem személy szerint pedig szívügyem az ambiciózus, feltörekvő fiatalok útjának egyengetése. Éppen ezért, sajnos személyes kudarcként éltem meg olyan eseteket is, amikor diplomás, pályakezdő fiatalokat beiskoláztunk és kiképeztünk a vállalat egyik vagy másik vezető

posztjára, de annak ellenére, hogy sikerrel „estek át” a kiképzésen, nem ők nyerték el az utódlásként tervezett vezetői beosztást. Ennek ellenére sokan dolgoznak a cégnél olyanok, akik a mi segítségünkkel váltak igazán BKV-szá. Mindig van a fiókomban olyan életrajz, amelyet javasolni tudnék va-

lamilyik pozíció megüresedése esetén. Jelenleg 196 szakmunkás tanulónk van, akik minden jel szerint a megfelelő végzettség megszerzése után majd erősítik a szakmunkás gárdát, amire – figyelembe véve a részvénytársaság járműparkjának állapotát – nagyon nagy szükség van.

Mit hoz az új esztendő Önöknek?

Igazgatói kinevezésem előtt a humánpolitikai te-

rület erősen szétdarabolt volt. 2003-ban ezt sikerült teljesen egységes szervezetté alakítani. Ma, nagy örömmre szándék van arra, hogy minden, ami humánpolitikával kapcsolatos, egységes szakmai irányítás alá kerüljön. Úgy is mondhatom, összenő, ami egymáshoz tartozik. Körvonalazódik, hogy újra egységes csapat fog gondoskodni cégünk dolgozókkal összefüggő valamennyi kérdésével. Ez számunkra kimondhatatlanul nagy kihívás, de inkább úgy mondanám: nekem és a humánügyes munkatársaimnak komolyan meg kell felelnünk az új szakmai elvárásoknak.

sg

névjegy

Dr. Szalainé Dr. Szilágyi Eleonóra a Marx Károly Közgazdasági Egyetem elvégzése után 1972-ben, pályázat útján került a BKV-hoz. Közgazdász diplomával a munkaügyi területet választotta. 1978-ban munkaügyi csoportvezető lett, 1983-ban, 33 évesen nevezték ki főosztályvezetőnek. Kis kitérőnek nevezi az 1999 és 2003 közti 5 évet, amikor a Gazdálkodási Főosztályt vezette. 2003-ban nevezték ki az egyesített Humánpolitikai Igazgatóság élére. Özvegy, egy 35 éves, diplomás fia van.

Az 1956-os forradalmat leverő új vezetés számára roppant fontossággal bírt, hogy különböző életszínvonal-javító intézkedésekkel próbálja legitimálni hatalmát. Igaz, hogy a legvidámabb barakk vagy a gulyáskommunizmus kifejezést csak a hatvanas évek közepétől tekinthetjük jellemzőnek, a „jólétre” vonatkozó első, tétova lépések 1958-ban – a tömeges kivégzések évében – már megtörténtek.

Új autóbuszok ötven évvel ezelőtt

HÁROMBÓL CSAK EGY MARADT TALPON



Persze, ha figyelembe vesszük azt a Churchillnek tulajdonított mondást, amely szerint „a kommunizmus valóban igazságos, hiszen mindenki nyomorban él”, volt is mit javítani az életszínvonalon. Egyebek mellett a fővárosi autóbusz-közlekedési szolgáltatás nívóján is, mivel az igencsak gyalázatos minőségben állt az utasok rendelkezésére – igaz, nem a dolgozók hibájából. Az alacsony színvonal elsősorban anyagi okokkal magyarázható, pénz viszont azért nem volt, mert a budapesti közlekedés fejlesztésére szánt költségvetési tétel túlnyomó része a metróépítkezésre ment el. Amikor az 1953-as csődközelében leállították a nagyberuházást, Sztálin halálát követően pedig valamelyest enyhült a politikai szorítás, és már nyílt is lehetett kritikus megjegyzéseket tenni a témában, természetesen a „magasabb polcokon” is szóba hozhatták az utasok elégedetlenségét. És mivel a metróépítkezés szüneteltetése miatt a Fővárosi Autóbuszüzemnek (FAÜ) már több pénz jutott, tulajdonképpen 1956 előtt elkezdődött az a folyamat, ami – leszámítva a pótkocsis buszok megjelenését 1954-ben – csak 1958-tól kezdve hozott látványos eredményeket.

A „KÉK CSODA”

1957-ben a FAÜ állománya 771 autóbusból és 16 pótkocsiból állt, azonban ezeket csupán két garázsban, a már megszűnt Récseiben és az akkor Fürstnek nevezett

kelenföldiben tudták tárolni, noha e két üzem együttesen is csak mintegy 400 busz elhelyezésére volt alkalmas. 1958-ban viszont két garázst is átadtak, a Kiliánt a Nagykörösi úton, a Mezőt a nyolcadik kerületben, egy évvel később pedig három új busztípus is debütált Budapesten.

Ezek közül a leglátványosabb minden kétséget kizáróan az Ikarus 66-os, vagyis a legendásnak tartott „faros” Ikarus 55 városi változata volt. Ezt a buszt ugyan már 1954-ben tesztelték a nagykörúti forgalomban, ám úgy látszik, csak ekkor érett meg az idő, hogy a FAÜ nagyobb mennyiséget – húszat – rendeljen belőle. A „papíron” kilencvenegy férőhelyes busz akkoriban a legnagyobb szólójárműnek számított, és úgy tűnt, nagy karrier vár rá, de mégsem ez történt. Szűk belső tere és a lassan bonyolítható utascseré miatt ugyanis nem kedvelték meg az utasok. Igaz, hogy a FAÜ „flottája” 1962-ig ötvenöt ilyen kocsival gazdagodott, de 1965-re már hírmondó sem maradt belőle: egytől egyig eladták őket vidéki közlekedési vállalatoknak.

50 évvel ezelőtt azonban ezt még nem lehetett tudni. „Akadnak ma is bámulói a kék csodának, akadnak, akik ijedten kotródhatnak a hátsó ajtóhoz a kalauznó figyelemztetésére, s tiszteletteljes áhítattal haladnak a kocsik belsejébe.” Így lelkesedett a korbelt tudósító, ám ennek ellenére a „kék csoda” valóban alig tartott tovább három napnál.

IKARUSBÓL TURISTABUSZ

Hasonló kudarc kísérte az Ikarus 31-es „minibusz” megjelenését is, amelyik az év végén érkezett a FAÜ-höz. Ma már felfoghatatlan, hogy miért kellett ezekből a kis befogadóképességű járművek-

ből bevásárolni, hiszen csupán a külsőséget illetően különböztek az 1951-es évjáratú – és már „bukottnak” nyilvánított – Ikarus 30-asoktól. Nem csoda, hogy 1963-ban már egyetlen egy sem maradt abból a huszonkettőből, amit a vállalat birtokolt.



A Moszkva tér az ötvenes években

Ellenben az 1959-ben, harmadikként megjelent Ikarus 620-as busz valóban időtállóan bizonyult, pedig műszaki szempontból ez sem különbözött jelentősen elődjétől, az Ikarus 60-astól. Mégis állíthatjuk: ez a típus több mint egy évtizedig Budapest legjellegzetesebb autóbuszává vált. 1970-ig gyártották, több mint kilencszáz került a FAÜ, később pedig a BKV birtokába. Népszerűségét növelte, hogy a FAÜ-vel szintén 50 éve, 1959-ben egyesült Sallai Imre Autóbuszjavító Főműhelyben a hatvanas évek elején három Ikarus 620-ast tető nélküli, városnéző busszá alakítottak át, amelyek fényezése megegyezett a hétköznapi forgalomban közlekedő buszokéval.

De az Ikarus 620-as sikerével még nem oldódott meg a budapesti buszközlekedés akkori legnagyobb gondja, a zsúfoltság. Nagyobb befogadóképességű járművekre volt szükség, ám ezek megjelenése – természetesen a csuklós buszokról van szó – már a hatvanas évek krónikájába tartozik.

-It-



IK 66, a legendás „faros” városi változata

EURÓPAI UTAKON

Új elméleti és gyakorlati vizsga autóbusz-vezetőknek



A „szakmai alapképesítés” és a „továbbképzési képesítés” uniós szabályozást követő bevezetésével 2008. szeptemberétől módosult az autóbusz-vezetők képzési rendszere. (Az uniós szabályozásnak megfelelően 2009. szeptemberétől a tehergépkocsi-vezetők képzése is változik.) Ennek megfelelően társaságunk a forgalmi továbbképzési rendszer – ezen belül az autóbusz-vezetői oktatás – módosításával felkészül az új oktatási feladatok végrehajtására, miután életbe lépett az 1/VU/2009. számú vezérigazgatói utasítás, amely részletesen összefoglalja a tudnivalókat.

SZAKMAI ALAPKÉPESÍTÉS

A D kategóriás vezetői engedélyt 2008. szeptember 9. után szerző autóbusz-vezetőknek ezután kötelező a szakmai alapképesítés elvégzése. (Az ezt megelőzően D kategóriás vizsgát tett autóbusz-vezetőknek az alapképesítést megszerezniük nem kell.)

Az új képesítés az eddigi „szolgáltatói” vizsgát váltja jelentősen bővített elméleti és gyakorlati tananyaggal.

A vizsgára a járművezetők a D kategóriás tanfolyamot és hatósági vizsgát követő „D átképző” keretében készülnek fel. A vizsga letételéhez szükséges konzultáció – a szakképzési hozzájárulás terhére történő elszámolhatóság érdekében – a D

átképző tanfolyam anyagába beépül, azzal a tanfolyam meghosszabbodik. A D átképző tanfolyam lebonyolítási rendje ezen túlmenően változatlan marad.

A „szakmai alapképesítési” hatósági vizsga elméleti és gyakorlati részből áll, az elméleti vizsga 4 órás, míg a gyakorlati vizsga 2 órás elfoglaltságot jelent. A hatósági vizsgát az Oktatási osztály szervezi és bonyolítja a 24/2005/GKM rendelet, valamint a 2/2008. Elnöki Szabályzat alapján.

A gyakorlati felkészítés és a gyakorlati hatósági vizsga a mogoródi tanpályán, autópályán és városi forgalomban zajlik. Sikeres vizsga esetén az autóbusz-vezetők Gépjárművezetői Képesítési Igazolványt kapnak, ami az Európai Unió egész területén érvényes.

TOVÁBBKÉPZÉSI KÉPESÍTÉS

Az autóbusz-vezetők a szakmai alapképesítés megszerzését követő öt éven belül (az annak megszerzésére nem kötelezettek legkésőbb 2013. szeptember 10-ig) „továbbképzési képesítés” megszerzésére kötelezettek. E képesítés öt évig érvényes, az autóbusz-vezetők ötévente kötelesek részt venni a továbbképzésen.

A továbbképzési képesítési szaktanfolyamon a részvétel kötelező, a tanfolyam időtartama 35 óra, ebből 33 óra elmélet és 2 óra gyakorlati oktatás a mogoródi tanpályán. A tanfolyam elvégzése után ható-

sági vizsgát kell tenni. A vizsga 2 órás elméleti vizsga.

A továbbképzési képesítési szaktanfolyamot az NKH által kibocsátott tanterv és útmutató alapján szervezi az Oktatási osztály szorosan együttműködve az Autóbusz és Trolibusz Forgalmi Főmérnökséggel.

Kassai Viktória, az oktatási osztály vezetője szerint nincsenek könnyű helyzetben az autóbusz-vezetők.

„Ez jóval keményebb, európai szintű vizsga, amely megfelelő elméleti és gyakorlati tudást és felkészítést igényel. Ez még akkor is fokozott megterhelést jelent, ha az eddig 2 évenként kötelező minősítő vizsgát az autóbusz-vezetőknek a jövőben 5 évente kell teljesíteniük.

Az Autóbusz és Trolibusz Forgalmi Főmérnökségnek jelentős többletfeladat az új, és az eddigi minősítő vizsgáztatási rendszer összehangolása, a járművezetők oktatására történő beosztásának biztosítása. A járművezetők – úgy, mint eddig – munkahelyükön kapnak tájékoztatást az oktatás időpontjáról. Az oktatás és vizsgáztatás munkaidőben történik, kivéve az esetleges javítóvizsgát, amelyet szabadidőből kell teljesíteni. A Műszaki Igazgatóság számára kiemelt feladat a jogszabályi előírásoknak megfelelő oktató-autóbuszok felkészítése.

A szakmai alapképesítés és a továbbképzési képesítés költségeit – legalább 1 éves tanulmányi szerződéskötés mellett – társaságunk átvállalja, a javítóvizsgadíjak kivételével. Bár pontos kalkuláció még nem áll rendelkezésre, az egy főre ve-

tített költségek mind az alapképesítés, mind pedig a továbbképzési képesítés vonatkozásában meghaladják a százezer forintot.

Tekintettel arra, hogy 2013-ig évente kb. 800-1000 főt kell a modern, európai közlekedési kultúrát is magába foglaló képzésben részesíteni, ez társaságunknak éves szinten 80-100 millió forint többletkiadást jelent.

gm



Nem kell mindjárt Murphysz emlegetni, hogy megállapítsuk: amióta létezik villamosközlekedés, azóta van villamos zavarelhárítás is. Az viszont már meglepő, hogy a BKV-nál ezt a felelősségteljes feladatot a hetvenes évek végéig ugyanaz a műszaki állomány végezte, amelyik a zavartalan forgalom lebonyolításáért is felelős volt. Az ellentmondás 1982-ben oldódott fel, amikor április 2-án, hosszas előkészítő munkát követően megalakult az immár önálló Áramellátási Zavarelhárító Szolgálat.

– Akkor még a Vaskapu áramátalakítóban volt a székhelyünk – emlékszik vissza Hámornik Péter, a csoport jelenlegi vezetője. – Öt műszaki diszpécser és öt villanyszerelő tartozott a csoporthoz. 1992-ben átköltöztünk a Ferenc-telepre, majd hat évvel később, egy átszervezést követően összevonták a csoportot a pálya-zavarelhárítással és a villasműszaki zavarelhárító csoporttal. Ekkor a Hungária kocsisínpénben kaptunk helyet, 2000-ben azonban újabb változás történt, ismét önállóvá váltunk. Azóta dolgozunk itt, a Népliget áramátalakítóban, bár talán mondanom se kell, a szoros munkakapcsolat továbbra is megmaradt a pályásokkal és a műszakiakkal.

TIZENKÉT MINDENRE ELSZÁNT EMBER

A csoport 2007-ben "rangot" kapott, azóta Áramellátási Zavarelhárító Üzemnek hívják, tavaly óta pedig a központi diszpécser zavarelhárító csoport is hozzájuk tartozik. Ahogy Hámornik Péter fogalmaz, jelenleg tizenkét, „mindenre elszánt, de nem dühös ember” dolgozik együtt. Állományuk tizenharmadik tagja, az egyetlen hölgy ugyanis éppen gyeken van. E kijelentésben benne van az is, hogy a zavarelhárítók csapata példamutató közösség, ami a mostanihoz hasonló nehéz időszakban nélkülözhetetlen "tulajdonságnak" tűnik.

De miből is áll a tizenkét mindenre elszánt ember munkája?

– Egyebek mellett hozzánk tartozik az összes felszíni villamos áramátalakító zavarelhárítása. Harminchat ilyen van a társaság birtokában, és ha baj van valamelyikben, akkor az nagy baj. Utoljára 2004-ben, a Pálffy áramátalakítóban volt ilyesmi. Kábeltűz történt, és ez akkor egy csaknem ötórás megállást eredményezett a Nagykörúton. Szerencsére az ilyesmi nagyon ritkán fordul elő – mondja Péter, majd hozzáteszi, hogy az áramátalakítók felügyelete mellett ők koordinálják a villamos és trolifelsővezeték-, a villamos jelző- váltó-, a megállóvilágítás-, valamint kábelszerelők és a villamos vonalműszak zavarelhárítással kapcsolatos feladatait is.

Ezek közül az utóbbiak, illetve a felsővezeték-javítások jelentik tevékenységük oroszlánrészét. Roppant jelentőséggel bírnak, hiszen egy villamos meghibásodása után a dominó-elv érvényesül, és ilyenkor általában a teljes vonalon leáll a forgalom. A felsővezeték-problémák hasonló következményekkel járnak.

ÉG A SÍN!

Ha baj van, a következő "koreográfia" szerint zajlanak az események: a villamosvezető jelzi a meghibásodást a végállomási menetirányítóknak, aki továbbítja az infor-

mációt a zavarelhárító központhoz, ők pedig a Népligetbe. Ekkor kerülnek képbe az áramellátási zavarelhárítók, akik felveszik az adatokat számítógépes dokumentációjukba, majd értesítik az illetékes szerelőket. Mindez persze csupán perceket vesz igénybe. Ilyenkor, télidőben azonban a lefagyások is komoly gondot okoznak.



Áramszerelés

– Sokkal több a felsővezeték-szakítás, és mivel sajnos szűkös anyagi eszközök állnak rendelkezésre a váltófűtés rendbetételére, havazás esetén ez is jelentős kieséseket okozhat – jegyzi meg az üzemvezető, de ami a javítások időtartamát illeti, nincs okuk a szégyenkezni. – Számít minden perc, de egy-egy átlagosnak mondható hibát fél órán belül orvosolni tudunk.

Ott jártunkkor szerencsére semmi olyan probléma nem jelentkezett, ami azonnali cselekvést kívánt volna. Ellenben a 14-es villamos meglehetősen viharvert újpesti szakaszáról azt jelentették: "ég a sín". A laikus ilyenkor természetesen tűzoltókocsik légiójára, félreállított villamosokra, a helyszínről menekülő utasokra gondol, pedig szó sincs erről. Voltaképpen mindennapos problémával kell szembenézni, amit egyfelől sebességkorlátozással, másrészt az elszakadt kábel pótlásával lehet helyrehozni. A helyszínen tartózkodó kolléga épp a szerelőt várja, aki fél órán belül "összeragasztja" a rakoncátlanodó kábelt. A forgalom nem szünetel, legfeljebb a járművezetőknek kell jobban odafigyelniük. Rajtunk kívül senkinek nem tűnik fel, hogy itt baj van. Mondhatjuk: ilyenkor végeznek tökéletes munkát a zavarelhárítók.

-It-

Az ónos eső és a fagy is nagy gondot okoz





SZABAD A PÁLYA



BOLOGNA:

A BUSZOK ÉS TROLIK VÁROSA

Ultramodern
Irisbus Cívus
filobus,
azaz trolis

A festői észak-olasz városról, Emilia-Romagna régió székhelyéről elsőként mindenkinek az a húsos-paradicsomos tézsaétel jut eszébe, amely gyorsan meghódította a nemzetközi konyhát. Utána ugrik csak be Európa legősibb egyeteme, ahol számos tudós magyar is megfordult. A mi figyelmünket azonban olasz kollégáink tavalyi látogatásuk alkalmával városuk közlekedésére is felhívták.

Elsősorban buszos és trolis munkatársainak nyújtana igazi szakmai csemegét a város. A 400 ezer fős régióközpont közlekedésében ez a két jármű kapja a legnagyobb szerepet, bár 2007-ben elkezdtek egy modern, mágneses vonalú villamoshálózat kiépítését, és tervbe vették a metró, ám ez utóbbi elég sok vitát okozott helyi szinten, ezért kérdéses a sorsa.

A Bolognai Közlekedési Vállalat (ATC) 1975-ben alakult, 2000 óta működik részvénytársasági formában, 1878 dolgozója és hat telephelye van. Az ATC Bolognában, és tartományainak városi, külvárosi és agglomerációs területein lát el közösségi közlekedési feladatokat. 3837 km hosszú hálóját, 173 viszonylaton és 981 járművel évi 104 millió főt szállít, járművei átlagéletkora 8,5 év.

A nagy számok ellenére ugyanakkor csak a lakosság kb. 15 %-a választja autója helyett rendszeresen a közösségi közlekedést, ezért Bolognában éjjel fél egytől hajnali ötig állnak a járművek, éjszakai járatok nem közlekednek.

bővebben: www.atc.bo.it

Az Olaszországban
legendás
FIAT 314-es

ANCAM: SPORT, KULTÚRA, TURIZMUS ÉS KÖZÖSSÉG

A tavaly nálunk vendégeskedő olasz küldöttség egy különleges szervezet képviselőiből állt. Az ANCAM feladata, hogy összefogja harminc olasz város „köréit”, amelyekhez kb. 70 ezer közlekedési dolgozó csatlakozott. Ezek a helyi körök a legváltozatosabb szabadidős programokat kínálják alkalmazottaiknak, a lehető legolcsóbban.

Az egyes városok dolgozói körei a század elején, önszerveződő alapon jöttek létre, először csak azért, hogy a buszvezetőknek legyen mivel tölteniük szabadidejüket két szolgálat között. Eleinte csak pihenőhelyeket hoztak létre, ahol olvashattak, beszélgethettek, majd a körök lassan igazi programszervező központtá váltak.

A bolognai kör ma kb. 3500 tagot számlál (már „külsősök” is csatlakozhatnak), és a sportkörön kívül többek között fényképész-, bélyeggyűjtő-, motoros- és síelő-kör is van. Emellett rendszeresen szervez városi rendezvényeket, saját utazási irodája a tagok részére kedvezményes üdülési lehetőségeket kínál (többek között az ANCAM-hoz csatlakozott külföldi városokban), kiskereskedelmi hálóját pedig pedig olcsóbban vásárolhatnak.

Az éves tagdíj fejeként csak 30 euró, de a közlekedési vállalat évi 220 ezer euróval támogatja a kör működését. Roberto Bertocchi, a bolognai kör elnöke látogatásukkor elmondta, hogy gyönyörűnek tartják Budapestet (és a magyar nőket), tisztelettel tekintenek nagy múltú közösségi közlekedésünkre, és szeretnék a BKV-t bevonni nemzetközi hálójukba. Az együttműködés lehetőségét nyújtana arra, hogy jobban megismerjük egymás munkáját és kultúráját.

hb



Bus István

EVOLÚCIÓ

„Felaprítom az ellenőrt. Összetöröm a csontjait, megvívok vele, és följe kerekedek! Kegyelemért fog könyörögni” – mondom a többieknek, akik hangosan röhögnek harcias kiálláson. Kezemben egy szánkó, éppen a Népstadion megállóhoz metrózunk, hogy onnan busszal menjünk a Mátrába télisportolni. 15 éves vagyok, és az egyedfejlődés azon szintjén tartok, amikor a legnagyobb coolság jegy nélkül

utazni a BKV-n. Szemüvegem harciasan csillog, és 55 kilós testem izmai acélosan feszülnek, várva az esteleges összecsapást.

A Blahánál aztán megjelennek a kékruhás emberek – akkoriban még a metrókocsikban ellenőrzik az utasokat. Megfeszült izmaim mozgásba hozzák testemet, felpattanok az ülésről, a stresszhormonok előntik az agyamat, és következik az akció. Utólag mesélik a többiek, hogy embert még nem láttak olyan kétségbeesetten elrohanni, mint ahogy én rontottam ki a metrókocsiból, és futottam – a szánkót szorongatva – a mozgólépcsőig, hogy onnét kettesével szedve a fokokat, kiérjek végre a napvilágra, a biztonságba.

Aztán Pestre kerülök iskolába, és bérletet váltok. Elvileg langymeleg nyugalomban kellene közlekednem – de a vadállatnak sem tompulnak el az ösztönei, miután befogták és állatkertbe vitték. A bliccelős múlt miatt, ahányszor ellenőrt látok, enyhe rándulás fut át az arcomon, és óvatosan körülmélelek, vajon merre nyílik menekülési útvonal. Jó néhány évnek kell eltelnie, mire kiölöm magamból a feltételes reflexet, és teljes magabiztossággal használom a villamost – mi több, egy idő múlva már olvasok is a metrón!

Mindez akkor változik meg, amikor megveszem életem első autóját. Észreveszem például, hogy sokkal kevesebbet olvasok, mint korábban. És vége az önfeledt bámeszkedésnek, meg a helyes lányok stírolésének. Mi több, elkezdek hízni. Ki hitte volna, hogy a gyalogos közlekedés és a BKV kondiban tartja az embert? Én biztos nem.

Na de hiába van az embernek autója, ha például szmogriadó van, és nem tudja használni. Vagy éppen a Belvárosban van dolga, és a Hajógyári szigetről – ahol dol-

gozom – a Deák térre jutni, egy átlagos délutánon, másfél órába telik. Persze, hogy marad a HÉV, a villamos meg a metró. Mert gyorsnak kell lenni és pontosnak, az meg néha csak a BKV-val megy. Bérletem már nincs. Így újra marad a nézelődés, az állandó adrenalinfröccs, a készenléti állapot. Az utazóközönség szkennelése: vajon ellenő-e az az idős bácsi, aki éppen összehajtogatja a napilapját? Vagy a

hölgy, akinek naftalinos rókaprém van a gallérján? Esetleg ez a kisgyerek itt mellett, akinek az egyik szemüveglencsét leragasztották leukoplasztal? Rettetés ilyenkor az életem, de már új technikám van. Ha kell, oldalazva, fütörészve – de azért hideget izzadva – araszolok a kijárat felé, és ha szerencsém van, páros lábbal ugrom le a járműről a megállóban. Ha meg elkapnak, akkor ez van. A járműre való felszállással ráutaló magatartást tanúsítok, mintegy szerződést kötök, és elismerem a BKV utasok iránt támasztott feltételeit. És ha megszegem a szerződést, bűnhődöm kell.

Jön az ellenőr. Rákérdez, van-e jegy vagy bérlet. Én közlöm, hogy sajnos, momentán nincsen. Látom az arcán, hogy utálja ezt. Hogy már megint jön a csörte a hülye utassal, aki általában úgy védekezik, hogy támad. Az ellenőr felszívja magát. És mielőtt megindulna az állóháború, a zsebembe nyúlok és előhalászom a pót-díjat. Ez többnyire hat: totális a meglepetés. Szinte szórakoztat, ahogy az ellenőr tanácsalanná válik. Néz körbe-körbe, hogy nem működik-e valahol kandikamera. Aztán elhiszi, hogy nem fogok balhézni – sőt, bűnbánó pózával nyújtom át a pénzt. Felvidul. Visszatér a hite az emberekben. Ha jó napja nem is lesz, de egy kis melegség járja át a szívét.

Aztán az egyedfejlődés végső fokára jutok. Nem akarok hülyeségeken parázni. Nem kívánok méltatlan helyzetekbe kerülni. Egyszerűen csak közlekedni akarok, ha szükséges. Tiszta buszokat, sűrű villamosviszonylatokat, kifűrt alagutakat akarok. Ennek pedig egyetlen módja van. Jön a járat, felszállok, és a zsebembe nyúlok a jegyért. Mindig érvényesítem. Akkor is, ha van ellenőr, akkor is, ha nincs.

Tökegyeszerű.

Szöke Sándor ŐSZ

Ősz van! Kopár! Hideg!
Fúj szél, messze a kikelet.
Kavarog a világ, benne vörös levelek,
Elszáradtak, mint az utolsó lehelet.

Nincs bennük élet, nincs bennük semmi.
Az elmúlt valósághoz lehet hasonlítani.
Lehullottak, kavarognak, zörögnek.
Talán az utolsó esélyért könyörögnek

Adj életet nekünk te Mindenható!
Adj áldást te mindent tudó.
Mert Te tudod mit, miért teszel!
S valamit ezért el is veszel.

Adtál, és el is vetted bőven.
De bírtuk mi is erőben!
Hisz láttuk a végét az útnak!
Hittük ígéjét az úrnak!

Teremtettünk, ahogy téled tanultuk,
Vetettünk, arattunk, végeztük dolgunk.
S mikor az enyészet tüze égett,
Fohászkodtunk, hogy vess neki véget.

Elvetted vele jussod bőven.
Egykor barna férfiak bámultak rád őszén.
Összetörten, mélán tekintenek rád.
Így mondanak „Istenhőzzád”

Málhás zsák a vállukon,
Könnycsepp perdül arcukon.
Visszanéznek bús, nagy szemekkel,
Elindulnak a nagy szekerekkel.

Hogy majd egyszer célba érnek,
Útjuknak mondanak véget,
Elmondanak egy imát éretted,
Nem kérdezik, hogy miért tetted.

Életük őséhez érnek,
Komor, nehéz évek jönnek.
Őszülő hajszálok gyűlnek,
S a levelek csak peregnek.

Szöke Sándor 20 évvel ezelőtt került a BKV forgalomirányításához, és nagyjából ekkorra tehetők versírói próbálkozásainak első darabjai is. Mára 50-60 költemény lapul a fiókjában, illetve azokban, akikhez a versek szólnak. Sándor ugyanis az érzelmi-gondolati líra kedvelője, versei legtöbbször konkrét személyhez íródnak. Ez alól kivétel a fenti mű, amely egy szürke, esős, őszi napon született. Ezzel pedig ő nyerte el a Belső kommunikáció által meghirdetett „2008 legjobb alkotója” pályázat első díját. Kollégái – akik eddig nem tudtak Sándor versírói ambícióiról – meglepődtek a hír hallatán, de mindenki örömmel fogadta a címet. Mi is gratulálunk a nyertesnek!

Amikor utolsó éves, főiskolás fiam meghallotta, hogy Kemény Henrik bábszínművésszel lesz interjúm, kis híján abbahagyta diplomamunkája írását, mert kedvet kapott rá, hogy ismét ráverjen Cuclifer ördögfigurájának fenekére. Úgy, ahogy ezt 20 évvel ezelőtt, három éves korában tette. Kemény Henrik azonban már unja, hogy az újságírók mindig azzal a „blikkfangos” formával kezdik a beszélgetést: „az én gyermekem – ahogy már jómagam is – az ön bábelőadásain nevelkedett.”

MÉG A TÉRDFÁJÁST IS ELFELEJTI, HA BÁBOZIK

Bemutatjuk Kemény Henrik Kossuth-díjas bábművészt

Családunkban „ragályos volt” a művészet iránti hajlam – kezdi a visszaemlékezést Kemény Henrik. – Nagypapám artista volt, egyike az első magyar cirkuszigazgatóknak, aki saját utazócirkuszt alapított az 1900-as évek elején. Történt egyszer, hogy az egyik kedvelt artistája megbetegedett, nem tudott fellépni, és ür keletkezett a műsorban. Nagypapa vért izzadt, hogy elnyújtsa a többi számot, de így is furdalta a lelkiismeret, hogy becsapja imádott közönségét.

Mivel a betegség elhúzódott és nagypapának közismert kézügyessége volt, sima tűzifából megformálta az artista mását, cukorspárgát akasztott rá, és egy paraván mögül a bábuval játszotta el az akrobata-számot. Kirobbanó sikere volt az élő műsor közepén. Na, ekkor indult el a Kemény család bábos karrierje.

A jó üzleti érzékű cirkuszigazgató hamar megcsinálta a mérleget: a bábok nem kérnek gázsit, ennivalót és nem betegszenek meg. Felesége – nagyanynak – segítségével létrehozott egy bábtársulatot. Minden fellépő figurát a nagypapa faragott ki saját kezűleg, jelmezüket a nagymama varrta, öcsém és én pedig tátott szájjal néztük végig szinte valamennyi fellépésüket. Őt és hat évesek voltunk, írni-olvasni nem tudtunk, de minden darab szövegét kívülről fűjtük. Természetesen a mesék történetét és a párbeszédet szintén nagypapa írta. Apánk egy, az első világháború által tönkretett bábszínházat örökölt meg nagypapától, de szerencsére annak kézügyességét és bábos tehetségét is. Amolyan kelfeljancsi típusú ember volt, akit nem lehetett víz alá nyomni.

A '20-as években kitalálta, hogy a Hűvösvölgyi Nagyrét – a családossal kedvelt kirándulóhelye – alkalmas lehet bábszínházi elő-

adásokra. Saját kezűleg épített ott egy bódét, ahol vasárnaponként bábelőadásokat tartott a kiránduló családoknak. Ennek az évtizednek a végén, a mai Népligetben kialakult egy mutatványos világ. Cirkuszsátor mellett jóda működött, elvárásolt kastély és pénzért verekedő erőművész jól meg-

fért egymás mellett. Édesapánk fel-

fedezte a konjunktúrát, és áthelyezte bábszínházát a Népligetbe. Egészen a második világháború kitöréséig jól prosperált a mi kis bábszínházunk. Aztán a fasizmus szele –



A világ legnagyobb bábűvésze fogadta fiává

ahogy ezt több más művésszel is megtette –, elsodorta édesapámat színházával együtt. Őt munkaszolgálatra vitték, ahonnan soha nem tért vissza.

Huszonéves fiatalemberként megörököltém a bábokat, és a bábozás szerelmét is. Első igazi, sikeres szereplésem a Pót-

„A nagyon népszerű Böbe Baba-történetek egyike arról szól, hogy Böbének iskolába kellene mennie a villamossal, de nagyon nem szeretne. A történetet Pesterzsébeten vettük fel, a 31-es villamoson...”

vizsga című bábjátékban adódott, amit természetesen édesapám írt. A felszabadulás után öcsémmel, Matyival megnyitottuk saját bábszínházunkat, ahol a magunk készítette bábokkal marionett-darabokat adtunk elő. A spárgával mozgatott figurákkal saját szövegünkre, egészen speciális történeteket adtunk elő úgy, ahogy ennek Magyarországon előttünk nem volt hagyománya. A Rákosi-korszakban azonban sötét napok jöttek Vitéz Lászlóra is. Ez a népi hős, aki legyőzött

pandúrt, betyárt, ördögöt egyaránt, velem együtt megbukott a Rákosi-adminisztráció kulturális bizottsága előtt. Humortalan, iskolázatlan káderek zord bizottsága előtt kellett lejátszanom a teljes előadást, aminek eredménye az lett, hogy „kispolgári csökevénynek” nevezték művészetemet, és megvonták a működési engedélyemet. Ettől kezdve az 50-es években legálisan nem léphettem fel. Ennek ellenére az Állami Bábszínház akkori igazgatója meghívott ebbe az épületbe, ahol most beszélgetünk. Természetesen nem színésznek, hanem bábkészítő munkásnak álcázva. Visszaéltünk azzal, hogy az instruktor együtt nevetett a gyerekekkel a nézőtérrel, de a paraván mögé hál' Isten, sohasem nézett be.

A bábos karrierem meglelt korban teljesedett be. Beutaztam az egész világot, Tokiótól Stockholmig tapsoltak nekem, és amire a legbüszkébb vagyok, hogy a világ egyik legnagyobb valaha élt bábművésze, Obrascov, miután Moszkvában megnézte előadásomat, fiává fogadott. A saját kezemmél faragott Vitéz László figurát neki ajándékoztam, és az a mai napig látható a Moszkvai Bábmúzeumban.

Számomra még a közösségi közlekedés is a bábozáshoz kötődik. A 80-as években ugyanis a Magyar Televízió még készített a gyerekeknek esti mesét. A nagyon népszerű Böbe Baba-történetek egyike arról szól, hogy Böbének iskolába kellene mennie a villamossal, de nagyon nem szeretne. A történetet Pesterzsébeten vettük fel a 31-es villamoson, amit a BKV a tévé ren-

delkezésére bocsátott. Az utasok voltak a statiszták. Legalább negyvenszer ismételtük a jeleneteket, eközben a villamos ment a vonalán. A szerepre ugyan már nem emlékszem, de a járat valamennyi állomását, ha álmomból ébresztenek, akkor is fel tudom sorolni. Ma, 84 évesen, ha erőm engedi és hívnak, még mindig játszom az imádott gyerekeknek. Nem mondom, a térdem időnként nagyon fáj, de a paraván mögött elfelejtem.

sg



Panaszkodom, tehát vagyok, fordíthatnánk amolyan magyarosra a descartes-i mondást. Hogy ez mennyire igaz, azt a BKV ügyfélszolgálatán halmozódó levelek is tanúsíthatják, de szerencsére akadnak azért kivételek. Olyanok, amelyben az utasok nemcsak észreveszik, de rögzítik is kollégáink és a társaságunk igyekezetét arra, hogy Budapest közlekedése minél színvonalasabbá váljon. Az utolsó negyedév terméséből szemezgettünk - jót tesz az önbecsülésnek.

DICSÉRTESSEK... ..

Tisztelt BKV-dolgozók!

Szeretném megköszönni családom nevében a 2008. évben nyújtott munkájukat! Rendkívül nagyra értékelem, hogy minden nap elvisznek munkába, és hozzásegítenek, hogy megkereshessem mindennapi kenyerünket. Az 5-ös és a 204-es buszt külön szeretném megköszönni, jó hasznát vesszük itt, Rákospalotán! A bérletet minden hónapban megveszem (bár egyre nehezebb), hogy becsülettel meg tudjam fizetni, az Önök munkáját. További jó egészséget kívánok Önöknek, és sikeres munkavégzést a mindennapokhoz!

Tisztelt BKV Zrt.!

Örömmel fogadtam, amikor végre elkezdtek ellenőrizni a jegyeket. Sehol a világon nem lehet ingyen utazni, a nemfizető utasok közlekedését is azok fizetik, akik vesznek jegyet és fizetnek adót. Sokan tiltakoznak, csak nem tudom miért, hiszen akkor tudnak fejleszteni, és kisebb mértékben árat emelni, ha mindenki megfizeti az igénybe vett szolgáltatás árát. Bár van autóm, számomra tökéletes a tömegközlekedés szolgáltatása, napi életem a belváros. Eszem ágában sincs autóval közlekedni. Bérletet vásárolok hosszú évek óta, két iskolás gyermekemnek is.

Tiszteletem!

A minap kicsiny családommal kirándulást terveztünk a Hármashatár-hegyre, amikor is rákeresve, meglepődve tapasztaltam, hogy a BKV honlapján elég szép kis túraleírás található megjelölve a helyeket és a tömegközlekedési járműveket is. Bevallom sokat segített ez a kis weboldal mind a tájékozódásban, mind az odajutásban.

Tisztelt BKV!

Örömmel állapítom meg, hogy vállalatuk szemlátomást nagy fejlődésen ment keresztül az utóbbi pár évben, ami az utazás komfortját illeti. Öszintén örülök és gratulálok!

Tisztelt Ügyfélszolgálat!

Szeretném megköszönni a BKV vezetésének magam, és a környékemen lakók nevében a szeptember 6-án bevezetett, új járatokat. Amióta a 97E járat beindult, napi egy órával rövidebb lett nekem a munkába menet - jövet ideje. Ez rengeteget számít. Kérjük, hogy köszönetünket továbbítsák a vezetőség felé, és továbbra se felejtsek el az ebben a külvárosban lakókat!

Tisztelt Hölgyem/Uram!

Ezúton szeretnék köszönetet mondani annak a – megjegyzem, kellemes eleganciával öltözött – villamosvezetőnek, aki 2008. december 17. én, a 2-es vonalán a 1314-es járatot vezette. Az egész utat végigbeszélte, megvárta a villamos után rohanó utazni vágyókat, ismertette az útvonal mentén látható nevezetességeket, humoros kis szösszenetekkel, kedvességével bearanyozta az utasok napját, mosolyt csalt arcunkra. Remélem még sokszor módomban lesz utazni vele! Bár több ilyen dolgozójuk lenne...

Tisztelt Munkatársak!

Ezúton szeretném megköszönni segítségüket, amit tegnap nyújtottak nekünk. Két kisgyerekekkel utaztam reggel egy eléggé zsúfolt buszon, és leszálláskor elvesztettük a kisebbik gyermek kedvenc játékát, egy bohócot. Telefonon megkerestem a Talált Tárgyak Osztályát, ahol kollégájuk vállalta, hogy megkeresi a járatot. Néhány perc múlva vissza is hívott, hogy megvan a játék, és közölte, milyen számon érhetem el a diszpécst, aki tájékoztat a busz menetrendjéről. Megkerestem őt is, aki elmondta, hogy mikor van pihenőideje a buszvezetőnek a végállomáson. Mi ott vártuk a járatot a gyerekekkel, és szerencsésen visszakaptuk az addigra már nagyon hiányolt játékot.

Tisztelt BKV Zrt.!

Szeretném elmondani, hogy csalódnom kellett Önökben. De pozitívan! A média által felkapott események és a személyes tapasztalatom alapján eddig egy inkább negatívba hajló kép alakult ki bennem a vállalatról és az alkalmazottakról. Azonban ma, december 6-án hajnalban az egyik dolgozójuk, név szerint Mándli Ferenc, a 61-es villamos vezetőjének önzetlen segítése (elveszett mobiltelefonomat juttatta vissza) bebizonyította, hogy a vállalatról terjengő rossz hírek ellenére a munkatársaik viselkedése rengeteget javíthat a megítélésükön! Köszönettel tartozom az úriembernek!

Tisztelt Kocsis úr! Tisztelt BKV!

Szeretném megköszönni jó néhány fizető utastársam nevében, hogy bevezették a fokozott ellenőrzést a 4-6-os Moszkva téri megállójában. Remélem a hatékonyság tovább fog növekedni, ha a másik két végállomáson is bevezetik ezt.

Tisztelt BKV!

Buszvezetőjűk, akivel november 19. én, délután utaztam a 47 49V busszal szerintem cégük egyik példaképe lehetne. Minden elismerésem azoké a nőké, akik munkahelyükként a BKV-t választják, az Ikarus kormányát tekergetik. Munkatársuk az összes női vezetés, és szókenősséget 10 perc alatt megcáfolta, ugyanis gyorsan, pontosan és biztonságosan vezetett, odafigyelt az utasokra.

TEREMBE TEREMTVE Bár tombol a tél, a teremsportokat űzőket nem zavarja az időjárás. A tornaterem kihasználtsága ősszel, télen és tavasszal is maximális, hétköznapi délután nagyüzem van. Kosárlabdázni és lánbteniszezni lehet, futballozni nem. *Várhelyi András* elmondása szerint a délelőttökön még van szabad időpont, de a munkabeosztás miatt ez a napszak kevésbé népszerű. Hétfőgőn viszont van még szabad kapacitás, több csapat jelentkezése esetén a terem kiadó, a BKV dolgozóinak jelképes összegért, külsősöknek óránként 4–5000 forintért. **Elérhetőség:** Várhelyi András, 4616500/24235

ÖRÖKÖS TAG 2009. január 14-én a Sport utcai sporttelep éttermében köszöntötték korábbi és jelenlegi játékosai, valamint a BKV Előre SC vezetői a 70 éves *Pete László*t,



32 év edzőként

aki 32 éve a női teke csapat edzője. Hosszú, sikeres pályafutása alatt játékosai közel 200 arany-, ezüst- és bronz-érmet szereztek a hazai és nemzetközi versenyeken. Az elnökség az edzőnek „BKV Előre SC örökös tagja” kitüntető diplomát adományozott.

Marozsán Miklós tavaly novemberben a „VII. kerület sportjáért” kitüntetésben részesült. Az 53 éves sportember – bár egy rádiózással foglalkozó szakembereél ez a meghatározás némileg furcsa – a BKV Rádióklub elnöke. Az elismerés indoklásául hosszú, eredményes munkáját emelték ki.

EGY NEM AMATŐR RÁDIÓS

Hogy mi is a rádiózás, vagy ahogyan általánosságban nevezik, az amatőrrádiózás? Kapcsolat létrehozása az éter hullámain: a rádiók keresik a partnereket, s azok is őket. A klub hívójele HA5KDQ, a jelből az első két betű Magyarország azonosítója, az 5-ös szám pedig Budapestre utal. A BKV TTE-be tagozódott rádiók 2008-ban 50 éves fennállásukat ünnepelték, s ebből az alkalmából Marozsánék a HA50KDQ hívójelet használták, amelyben az 50-es szám a fél évszázados jubileumot szimbolizálja. A BKV 9-szeres csapatvilágbajnok, Marozsán hat alkalommal volt tagja a világelső csapatnak. Az egyéni értékelésben a klub versenyzői tavaly is remekeltek. Eszerint *Simon László* végzett az élen, második *Forró Imre*, harmadik *Bóta Kornél*. Hogy mi minősíti az eredményt? Például az, hogy a versenyző 24 óra alatt hány állomással tud kapcsolatot teremteni. Fontos szempont, hogy minél több országból és minél távolabbi partnerrel lépjenek összeköttetésbe. Ha figyelembe vesszük, hogy a 24 órás verseny igen fárasztó, akkor rögtön kiderül, ez nemcsak technikai, hanem fizikai sportág is. A jobb versenyzők ez idő alatt mintegy 1500-2000 kapcsolatot

létesítenek. S ha valaki konkrét fizikai terhelést igényel, akkor elmehet a rádiós tájékoztató futók edzéseire is. Ebben a sportágban nem a térkép, hanem a rádió jelenti a fix viszonyítási pontot.

Csapatban hatszoros világbajnok



Aki kedvet kap, szerdánként 15 és 19 óra között ellátogathat a Salgótarjáni út 10. szám alatt működő klubhelyiségbe. A BKV Rádióklubnak mintegy 100 tagja van, nagyjából ötvenen aktívak, ami azt jelenti, hogy rendszeresen járnak versenyekre.

– Az, hogy engem így elismertek, az a csapat elismerése is egyben – mondta kitüntetéséről Marozsán Miklós, rávilágítva arra, hogy ebben a nem tipikusan csapatsportban mennyire összetartó erő a csapatszellem.

TAROLT AZ ÖTLET

A 18 meghívott világbajnok közül 15 elfogadta a Viktória Amatőr Teke Egyesület meghívását tavaly decemberben a BKV Előre Sport utcai csarnokába. A Teke-világbajnokok Versenyén rekord született, a versenyt ugyanis bejelentették Magyar Rekordra, amelyet sikerült is elérni.

A jelenlévő hitelesítő ellenőrök megállapították, hogy 15 világbajnok játszott egyazon versenyen, még akkor is, ha az egyik leghíresebb magyar tekés, *Csányi Béla* német bajnoki kötelezettsége miatt sajnos nem tudott rajthoz állni.

A versenyt a 2004-es világbajnok, *Botházy Péter* nyerte 662 fával, a legutóbb 2008-ban vb-első, egyébként négyszeres világbajnok *Kiss Norbert* (648), és a 2007-es vb-győztes, *Hergéth Zoltán* (622) előtt. A legidősebb résztvevő a BKV Előre sportolója, *Mészáros József* háromszoros világbajnok volt, aki 67 éves kora ellenére a 9. helyen végzett 601 fával. Klubunk másik versenyzője, *Pete László* 5. lett (616). A legidősebb „gurító” az 1935-

ös születésű *Rákos József* volt, ő jelenleg is az FTC igazolt sportolója, nem mellékesen 1959-ben vb-ezüstérmet szerzett. Most a 11. helyet csípte el. A legfiatalabb *Zapletán Zsombor* volt, aki 23 éves kora ellenére már 2007-ben világbajnoki címig jutott, s az erős mezőnyben 614 fával 6. lett. Egy néző méltán jegyezte meg: „Nehezebb itt dobogóra állni, mint egy világbajnokságon!”



Világbajnok gurítás

Az először megrendezett viadal presztízsét nemcsak az mutatja, hogy 15 világbajnok is rajthoz állt, hanem az is, hogy a Rákoshgyi Klub elnöke, *Kiss Horváth István* spontán 500 eurót ajánlott fel a győztesnek. A versenyt *Hudák Gábor*, a BKV Előre ügyvezetője nyitotta meg, s az eredményhirdetésen is részt vett. *Varga Zoltán* az amatőr egyesület, a rendező Viktória elnöke elmondta, a jövőben két évente szeretnék megrendezni a világbajnokok találkozóját, legközelebb 2010-ben jönnek össze. Persze ő is tudja, rekordot nehéz lesz dönteni, mert ahhoz legalább 16 világbajnoknak kellene eljönnie. Ahogyan Varga fogalmazott,

„a rengeteg csillogó szemű versenyzőt és szurkolót látva már megérte megrendezni a versenyt”. A tekések szaknyelvén szólva, tarolt az ötlet, igazi telitalálat.

rejtvény

rejtvény

Felvételünkön a 60-as jelzésű villamost (ma a Fogaskerekút nevezik így) láthatják a Déli pályaudvar előtt. Kérdésünk a következő: **1968-ban mi volt ennek a járatnak a két végállomása?**

1. Moszkva tér – Nagyvárud tér
2. Csörsz utca – Keleti pályaudvar
3. Farkasréti temető – Albertfalva, kitérő



A megfejtéseket **február 13-ig** juttassák el a Mozgásban magazin szerkesztőségébe (1072 Bp. Akácfa u. 15. V. 521.), a mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre, vagy küldjék be **SMS-ben a 06-20/257-50-40-es telefonszámra!**

Előző havi rejtvényünk helyes megfejtése: 1. 40-es 1000 forintos étkezési utalványt és BKV-s ajándéktárgyat nyert: *Domokos Péter* (SMS), *Szűcs Mária* (e-mail), *Kovács László* (levél)
A nyeremények szerkesztőségünkben vehetők át!
Gratulálunk nyerteseinknek!

BTDSZ

ULTI-VERSENY

a faházban!

Helye: Kőbányai Troligarázs (X. ker. Zách u. 5.)

Ideje: 2009. február 14. 8.30

Nevezés: 1250 Ft/fő a helyszínen. Aki

csapatban érkezik, annak 1500 Ft/fő

Díjazás: egyénileg és csapatban is az I.

helyezett kupában és pénzjutalomban, a II-IV.

helyezett éremben és pénzjutalomban részesül.

Büfé: egytálétel, zsíros kenyér, bor, sör, rövidital, üdítő

Jelentkezés, információ: Bodnár Gyula, 06-20/59-52618



Lapunkat rendszeresen szemlézi
Magyarország legnagyobb médiafigyelője az



» **OBSERVER** «

HITELEK!

Jutalékmentes ügyintézés. Több mint **27 bank** hitelajánlatai egy helyen! 1.000.000 Ft 84 hónapra 18.363 Ft!



benks
a bankvilág idegenvezetője

Hívja partnerünket!

SZŰCS SÁNDOR (busz ágazat)

e mail: sandor.szucs@benkspartner.hu

Tel.: 06-30-841-03-30

NÓGRÁDI TÜNDE (villamos ágazat)

e mail: tunde.nogradi@benkspartner.hu

Tel.: 06-20-466-26-17

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, amit 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.)

VÉGSŐ BÚCSÚ TAKÁCS GÉZÁTÓL



1937 - 2008

Takács Géza a BKV Zrt nyugdíjasa, aki 38 évig dolgozott a vállalatnál, és annak jogelődjénél a Fővárosi Villamos Vasútnál, 2008. december 20-án örökre elbúcsúzott tőlünk. Azoktól, akik ismerték, szerették és tisztelték. Munkássága során részt vett a Tátra villamosok beszerzésében és beüzemelésében. Közel 15 éven keresztül volt a Villamos Üzemeltetési Igazgatóság II. számú Üzemegységének műszaki vezetője, majd a Villamos Üzemeltetési Igazgatóság járműtechnológusaként dolgozott. 1962-től - 1968-ig a BKV ELŐRE SC Röplabda Szakosztályának segítője, majd nyugdíjba vonulása előtt a BKV Horgászegyesületének vezetője volt.

Segítőképző, családját szerető, szakmáját kiválóan ismerő ember volt. Felejthetetlenek maradnak a jó hangulatú családi összejövetelek, amelyek még szorosabbá fűzték a rokoni, baráti kapcsolatokat. Nekem, aki korán árván maradtam, feleségével (unokanővéremmel) együtt, szülőként segített. Takács Gézát 2009. január 14-én kísértük utolsó útjára. Kedves Géza bátyám! Te elindítottál az úton, nekem kötelességem becsülettel célba érni! Emlékedet örökké megőrizzük!

A munkatársak nevében:

Erős János, fődíszpécses

Köszönetnyilvánítás!

A gyászoló család köszönetet mond mindazoknak, akik Takács Gézát, 2009. január 14-én, a rákospalotai temetőben utolsó útjára elkísérték és osztottak a család fájdalmában.

Takács Gézáné és Családja

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

40 évvel ezelőtt melyik villamos közlekedett a kiskörúton a három közül?

a) 23

b) 52

c) 64

AZ INDÓHÁZ DECEMBERI SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL:

Hogyan sztrájkoltak a vasutasok 1905-ben?; Karánsebes fogasléces vasútja; História: adhéziós sebességrekordok; Feljövőben a lengyel vasúti járműgyártás; Az újjáépült kiskörút villamosközlekedése; Városi vasút: uniós projektek, vidéki fejlesztések

apróhirdetés

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

ELADÓ a XI. kerületben, Albertfalván egy 155 négyzetöles telken, 110 nm-es, felújításra szoruló kertessel családi ház, melléképületekkel. Érd.: 30/579-5262

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

ELADÓ AUDI 100 2.0 szivódiesel, 1989-es kombi, alufelnikkel, jó gumikkal, vonóhoroggal, kp-i zárral, totótetővel, CD+erősítő + mélynyomóval, 2009.12. hóig vizsgáztatva, törzskönyvel, tulajdonostól, garázs-ból, megkímélten. 550.000 Ft. Érd.: 20/535-8162, fradika66@freemail.hu

ELADÓ gipszkarton 38 tábla, 125x200cm, 1,25mm vastagságú 1100Ft/tábla áron + fémpofilok és szigetelőanyag (üveggapot) eladó. Tel.:06/20-535-81-62

ELADÓ egészségügyi okok miatt sürgősen Nagykátán egy 100 nm-es, 3 szobás családi ház, belső felújításra szoruló. Nagy tekekkel, melléképületekkel. Irányár: 10Mft. Cim: 2760, Nagykáta Kiss Ernő u. 19. Érd.: Csekla József 30/341-9557 este.

KERESEK Bp. XVII. kerület és a Balaton északi partján közepes méretű, amerikai konyhás családi házat garázzsal, tulajdonostól, reális áron. Tel.: 20/99-66-392.

ELADÓ a VI. Szondi utcában, Hősök téréhez és Városligethez közel egy 1 szobás + állógalériás, egyedi fűtésű, alacsony rezsiű, emeleti, jó, állapotban lévő lakás. Irányár: 10,5 M Ft. Tel.: 30/271-02-35

ELADÓ Nolan N40-es M-es (56-58-as fejméretű) méretű, használt, nyitott, fényes fekete bukósikak. Nem kivethető belésű, keveset használt, hibátlan plexivel és csattal. Ár: 17.000 Ft. Érd.: 30/992-1340

KISCICÁK szerető gazdit keresnek. Tel.: 06-70-238-8158 szilviakarpat@freemail.hu

ELADÓ vagy elcserélhető Somogyegresen, Siófoktól 40 km-re egy 85 nm-es családi ház, benne fürdő, étkező, zárt veranda, kamra. Villany, víz, telefon, kábel TV, gázcsanak van. A terület 1079 nm-es, szőlő és gyümölcsfák, gazdasági épületek vannak. Irányár: 3 M. Érd.: 266-18-06.

ELADÓ családi okok miatt hitelátvállalással vagy készpénzzért egy Skoda Roomster személygépkocsi. 2007. 01. havi klímás, kék metál, téli-nyári gumis gumitúra, stb. Érd.: 30/327-5547

ELADÓ egy jó állapotban lévő autós Baby hordozó (0-13kg). Érd.: 30/488-4817

ERIKA 3004-es (15 éves) villanyrópógép. Irányár: 8000 Ft. Érd.: 30/465-53-27

KERESEK Budapest kertész házát 2 fő részére, csak hosszú távra (XIX-XX. század, körülbelül) Olyan ember jelentkezését várjuk, ahol nem gond a kutya és a macska. Ár: max. 55Eft + rezsi. Tel.: 20/318-6134

ELADÓ Bp.-től 27 km-re, Isaszeg Öreghegyen 773 nm zártkert, tetőtér beépítéses hétvégi házzal. Panoráma, parkosított telek, néhány gyümölcsfával, vezetékes víz, villany a házban. A hegy lábánál halastó, horgászati lehetőséggel. (Telektől 800 m) Irányár: 7, 2 millió Ft. Érd.: 06-70-204-8918

ELADÓ Rákosszabcsa-Újtelepen, a Naplás-tó közelében, csendes utcában 160 négyzetméteres, 4 szobás, 2 fürdőszobás, alapincézett családi ház garázs-melléképülettel eladó. Ár: 25 millió Ft. Érd.: (30) 506 88 80

ELADÓ Csepel Hárosan egy 300 nöl-es zártkerti telek. A telken berendezett faház, pince, kamra, víz, villany és fűtő kút is van. A 138-as, és a 38-as buszmegállótól 5 percre. Irányár: 4.700.000Ft. Tel.: 06-20/316-5919

ELADÓ IV. ker. Újpest (közel a 3-as metró végállomáshoz) téglalapítású, kétkétszobás társasházban két és fél szobás, 68 nm-es, összkomfortos, egyedi fűtésű, kertkapcsolatos lakás. Közös költség nincs, közvetlen autóbuszmegállóban, ahol még az éjszakai járat is megáll. Irányár: 14 millió Ft. (csere is szóba jöhet, max. másfél szobás + értékkelönözött). Érd.: 06-20/284-96-69 vagy bozokiszilvi@hotmail.com

KIADÓ XIV. kerület, Gvadányi utcában 35 nm-es, egy szobás, első emeleti lakás. Tel.: 20/9513-357

KIADÓ XVI. ker. Centenáriumi lakótelepen 3 szobás, bútorozott lakás. Tel.: 20/513-03-87

ELADÓ újszerű lakás XVIII. ker. 20M! Kertvárosi környezetben, 2005-ben épült jól szigetelt 6 lakosos társasházban, tágas, tetőtér 85 m², 2+2 félshobás, cirkófűtéses, riasztós lakás. Kényelmes, jól berendezhető szobái rendkívül világosak, mivel minden évszakban körbesüti a nap. Az amerikai-konyhás nappali 38 m², a szobák 14 m², 10,5 m² és 9,5 m². A zárt kertben autókabálkításra. Érd.: 0620/593-7313

ELADÓ Egy pár új, hasított bőr, barna tőrakancs (39-es) 3500 Ft, valamint egy német gyártmányú, új magneses derékai, pamuthuzatban 28 ezer Ft, és két darab új selyempaplan, pelyhes, 5000 Ft/db. Érd: 261-66-76. Kiss Mária.

ELADÓ Kispesztén a XIX. kerületben 2,5 szobás, 62 m²-es felújított, tehermentes, frissen festett lakás tulajdonostól, tulajdonosnak! A lakás műa.ablakos, redőnyös, szobák laminált parkettázás, többi helyiség kőes, étkezőkonyhás, a nappali klímás. A loggia egy légtérbe van hozva a szobával. A lakás világos, parkos környezetben helyezkedik el, jó közlekedéssél, a Metró, EURO-PARK, piac, iskola, óvoda központjában van. Ár: 12,8 mFt. Érd.: 06/20/23-66-895

ELADÓ: üllőgamitúra 3+2+1, barna bársony (jó állapotú), nem nyitható. Ár: 15 000 Ft. T: 06-26-313-305

KIADÓ Bp. XVII. ker. különálló lakrész bútorozottan egy fő vagy egy pár részére. Azonnal beköltözhető. Érd: 06-20-382-1057

ALBÉRLET a IX. kerület Toronyház utcában kiadó egy másfél szobás lakás. Fűtés gázkonvektor, vízóra van. Érd.: 06 20 494 16 43

ELADÓ Peugeot 206 1.4 HDI 1.tulaj, törzskönyv, 59.000K, 5 ajtós, klímás, fekete, garázsban tartott, megkímélt, 4 literes fogyasztás, vizsga: 2009-07-ig. Két légszák, ülés, és kormány állítás, légszákkipapcsoló, központi zár, el. ablakok, el. fűthető tükrök, színezett üveg, esősenzoros ablaktörő, KENWOOD cd-s rádió, dohányszármazott, tulajdonostól. Ár: 1.530.000Ft. Ugyanitt, KTM 950 Supermoto, 100LE-s, 2006-os forgalombahelyezés, 1. tulajdonos, tanktáska, tőradozob, sportkipufogógyári dobok, narancs szín, 16.000 km-el, megkímélten, mélyen áron alul! Ár: 1.800.000 Ft. Érd.: 06-20/491-3152

KIADÓ azonnali költözéssel Budapest III. kerület (Békásmegyeren) bútorozott garzonlakás, 65.000,- Ft, rezsiel együtt. Érd.: 06/20-464-15-58, 06/70-3757727

VENNÉK vagy cserélnék BKV-s relikviákat (viszonylat-táblák, régi egyenruhák, kártyanaptárak stb.) a gyűjteményembe! Tel.: 20/250-21-50

KIADÓ februári költözéssel Budapest VIII., Práter utcában garzonlakás, 45.000,- Ft, plusz rezsi. Érd.: 06/20-441-6224, 243-8038.

ELADÓ két darab, használt, de kifogástalan állapotban lévő, 10 éves, 52 cm-es képméretű színes tv (az egyik Philips, a másik JVC). Irányár: 15.000 Ft/db

ELADÓ XII. ker. Fodor u.-ban 3 szintes sorház, gépkocsi beállóval, kerttel, 120 nm-es, cirkófűtés, 1987-ben épült. 46m Ft. Tel.: 114-79, vagy 06 30 2126-958

ELADÓ Nógrád megyében, Kéthodonyban (Pesttől 60 km) egy 80 nm-es ház, 1237 nm-es tekekkel. Állattenyésztésre alkalmas, horgászható közelben. Irányár: 6,5 millió Ft. Érd.: özv. Jóni József, 1/707-94-90

ELADÓ az Ikarus - Gördülő legendák c. könyv. 2006-os kiadás, jó állapotban lévő, az Ikarus-gyár történetét és típusait bemutató mű. Ár: 6500 Ft. Ugyanitt eladó az autótól (a2) című autóslop 2001-es, és 2003-as évfolyamának is. A két teljes évfolyam ára 2500-2500 Ft, de külön-külön, és együtt is megvásárolhatóak! Tel: 06-20 571-76-40

KIADÓ lakás a VII. kerület, Rottenbiller utcában. Földszinti, egyszobás, komfortos, bútorozott, gépesített. Irányár: 60 ezer Ft/hó + rezsi. Tel.: 06-20/467-96-52

ELADÓ Szadán egy kis lakóház (43 nm), vagy értékegyeztetéssel kisebb ingatlanra cserélhető. Érd.: 06-20/233-12-84

KIADÓ XV. kerületben jó közlekedéssel 2 szobás, berendezett panellakás február közepétől 50.000.-Ft+ rezsiért, vagy bérletársat keresnek 24 éves fiam mellé. Érd.: Bittneré tel.43-119 vagy 06-70-537-5560

TÓTH ZOLTÁN AUTÓSISKOLA

ELMÉLET:

15.000 Ft helyett

VEZETÉSI ÓRA:

2.000 Ft helyett

**10.000 Ft
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)



OKÉV 01-05-66-04

a BKV dolgozói és családtagjaink részére kedvezmény

Cavident az egészséges fogakért

Ingyenes állapotfelmérésre jelentkezzen a CAVIDENT fogászatnál! Első kezelésénél 3000,- Ft értékű egyszeri kedvezményben részesítjük Önt. Egészségbiztosítási kártyát és bankkártyát is elfogadunk.

Kérjen időpontot a 461-65-00/29-156 és a 29-155 melléken, vagy dobja be igazolványát a Kerepesi út 29/c. 1/129-es ajtón.

Árlista: www.cavident.hu

**Fogászati kedvezmények
BKV dolgozók és hozzátartozóik részére!**

Tisztelt Hirdetőink!
Az érdeklődésre való tekintettel október hónaptól nem BKV-s ügyfeleknek, illetve üzleti ajánlatot, szolgáltatást kínálóknak is lehetőségük van apróhirdetés feladására a Mozgásban magazinban. Ennek árai a következők:
Lakossági: 10 szóig 500 Ft + ÁFA, 11-20 szóig szavanként + 50 Ft + ÁFA; Üzleti (szolgáltatás): 1500 Ft + ÁFA;
Apróhirdetés-felvétel készpénzfizetéssel a szerkesztőségben: 1072 Bp. Akácfa u. 15. 521. szoba, tel.: 461-65-00/12-024
BKV-dolgozók természetesen továbbra is díjtalanul adhatnak fel lakossági apróhirdetést magazinunkban!

AKCIÓS ÜDÜLÉS

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

Árak:

Utószezon: 2008.08.24. 2009.04.12.

23.900.FT/fő,

Előszezon: 2009.04.13. 2009.05.30.

25.900.FT/fő,

Főszezon: 2009.05.31. 2009.06.27.

29.900.FT/fő,

2009.06.28. 2009.08.29.

35.900.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 áraiból 5%kedvezményt biztosítunk, ha van érvényes telepbelépőjük. Üdülési csekk és egészségpénztár elfogadható (OTP, MKB, K&H, Vasutas, Honvéd, Erste, Posta, Tempo, Uniqua, Dimenzió).

**Bejelentkezés: BALOGH JÓZSEF.
06-30-856-4990
www.deluxevilla.hu**

HAJDÚSZOBOSZLÓN

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja

www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu

2009. január • Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Zelenák Tibor • Szerkesztőség: 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15. Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024, közvetlen szám 342-7167, SMS-szám 20/257-50-40 • 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: Gampel István vezérigazgató



fotó: Magyar János

A kettes metró impozáns Pillangó utcai megállója

NEKÜNK ÍRTÁK

AJÁNLÁS EGY JÓ KÖNYV MARGÓJÁRA

A múlt héten bementem az „akácosba”, és kértem egy Mozgásban magazint. Abban láttam meg a hirdetést egy új könyvről, ami rólunk szól, rólunk írták, a budapesti közlekedésről. Igazán nem csalódtam benne, mert alig tudtam letenni, olyan olvasmányos, humoros, jól szerkesztett, bőséges képanyaggal ellátott történeti könyvet sikerült szerkesztenie *Legát Tibornak*. Én a saját életemet fedeztem fel benne, az első lapjától az utolsóig. Ajánlanám ezt a könyvet minden kollégának a könyvtárába, mert igazán rólunk szól! Az idők elnosztalgíazhatnak rajta, a fiatalok pedig megismerhetik a mi idők közlekedését, ami bizony nem volt semmi!

Üdvözlettel

Széki Dezső
Nyugdíjas gépkocsi-vezető

NYUGDÍJAS-BÚCSÚZTATÓ

Tisztelettel és szeretettel köszöntjük búcsúzó kollégáinkat, akik január végétől a BKV nyugdíjasaiként jól megérdemelt pihenésüket töltik. A magazin lapjain keresztül is kívánunk nekik sok örömet, nyugalmat és jó egészséget még hosszú-hosszú évekig!

Huszár István, műszerész

Kőbányai autóbusz-trolibusz szolgálat

Pethőné Maszlik Katalin, ellenőr

Nyugdíjpénztári csoport

Valent János, autóbuszvezető

Vonalcsoportok (Cinkota)

Bán István Gyula, autóbuszvezető

Vonalcsoportok (Cinkota)

Fogarasy Viktor Zoltán, autóbuszvezető

Vonalcsoportok (Cinkota)

Pálincás István, autóbuszvezető

Vonalcsoportok (Dél-Pest)

Takács László, autóbuszvezető

Vonalcsoportok (Dél-Pest)

Weinperl László János, autóbuszvezető

Vonalcsoportok (Dél-Pest)

Tóth Dezső István, autóbuszvezető

Vonalcsoportok (Kőbánya, Autóbusz)

Török Bálint, autóbuszvezető

Vonalcsoportok (Óbuda)

Kishonti János, autóbuszvezető

Vonalcsoportok (Óbuda)

Király Tibor, autóbuszvezető

Vonalcsoportok (Óbuda)

Péter József Oszkár, autóbuszvezető

Vonalcsoportok (Óbuda)

60 éves



A KELENFÖLDI AUTÓBUSZGARÁZS



Az 1930-as évek második felében a vonalhálózat bővülése, az új járművek forgalomba lépése nyomán időszerűvé vált, hogy a Duna jobb partján autóbuszgarázst létesítsenek. A BSzKRT. 1937. decemberi igazgatósági ülésén tárgyalták a kérdést, és akkoriban öt terület megvételének lehetőségét vizsgálták. Végül úgy döntöttek, hogy a Hamzsabégi úton építik fel a budai autóbuszgarázst.

A 6200 négyszögölnyi területen 20000 köbméter föld feltöltésével 1939-ben indult meg az építkezés, amelyet honvédelmi érdekeket szolgálóvá minősítettek, így az építőanyag-ellátás tulajdonképpen zavartalan volt. 1941 végére elkészült a nagycsarnok és a javító műhely vasbeton vázszerkezete, és annak idején egyedülálló tetőzete, mely 82 méteres fesztávjával a világ legnagyobb héjszerkezetű csarnoka volt. A garázs építészeti tervét Padányi Gulyás Jenő, bravúros statikai terveket pedig Dr. Menyhárd István készítette. 1942-ben megkezdődött a telep bekerítése és megindultak a csatornázási munkák. A II. Világháború befejeződése után a fővárosi autóbusz-közlekedés újra fejlődésnek indult és 1948-ban a növekvő járműállomány szükségessé tette a Hamzsabégi úti forgalmi telep helyreállítását is.

A garázs 1949. január 1-jén Füst Sándor Autóbusz Állomás néven kezdte meg működését, 102 db autóbusznak adva otthont.

Benedek Ernőné, Nemes Zoltán, Pális Sándor, Saliga József

