

AJÁNDÉK NAPTÁR 2010



A DÉDI
VOLT AZ ELSŐ
NŐI VILLAMOSVEZETŐ

60 ÉVES
A 70-ES
TROLI

Kellemes karácsonyi ünnepeket!



KÍSÉRLETI VILLAMOSPÁLYA- SZAKASZ



November 16-án ismét megindult a villamosforgalom a 21-es villamos teljes vonalán, ahol október 24-től kezdődően vágányzárban felújították a Mester utcában, a Haller utca-Vágóhíd közti, mintegy 600 vágányméteres szakaszt.

A felújítás során 200 vágányméteren kísérleti jelleggel korszerű, CDM rendszerű, gumiköpeny ágyazású, rezgéscsillapított vágányt építettek be, amelynél a burkolt pályát műfűvel borítják majd. Ilyen kialakítású villamosvágány még nincs a BKV-nál, ám Nyugat-Európában már sikeresen alkalmazzák a pályaépítésekénél. Szintén kísérleti jelleggel készült a PANDROL rugós leerősítésű vágány, amely 96 vágányméteren valósult meg. Ezen a szakaszon a sínek leerősítésének módja az újdonság, mert a PANDROL rendszert eddig széles körben csak vasúti vágányoknál használták. A végleges műszaki átadás november 30-án volt, addigra az utómunkálatok – szegélyek kialakítása, gyalog-átjáró burkolatának kialakítása, átjárósáv aszfaltozása – is befejeződtek.

FELÉRTÉKELŐDÖTT A BIZTONSÁG

November 26-án a Blaha Lujza téren átadták a tűzoltóságnak az első mintaállomást, amelybe beépítették az új kivezető irányfényjelzőket. December végéig a 2-es metró összes állomására felszerelik ezeket, és ezzel az utolsó fázisa is megvalósul a biztonsági rendszer 2003-tól zajló felújításának.

Az M2 elmúlt években lezajlott rekonstrukciójának alapvető célja volt az utasbiztonság szintjének emelése, különös tekintettel az esetleges tüzesetekre illetve azok hatásainak kezelésére. A rekonstrukció során új főszellőző gépeket, Jet-ventillátorokat, vízködoltó-rendszert, új tűzjelző hálózatot, és utolsó lépésben kivezető irányfényeket építettek ki. A felsorolt eszközök működését vezérlési szinten – a különböző eseteknek megfelelően – össze is hangolták.

A főszellőzők biztosítják, hogy az állomáson keletkező füst ne terjedjen át a szomszédos állomásokra, és - a rendkívüli esetek kezelésén túl - alapüzemmódban nemcsak friss levegőellátást biztosítanak, hanem beépített szén-dioxid mérővel is ellátták őket és ennek megfelelően képesek kifelé is szállítani az elhasznált levegőt. Emellett a mozgólépcsők fölé JET-ventillátorok kerültek, amelyek vonattüzek esetén füstmentes menekülési útvonalat biztosítanak az utasok számára. A most beépített irányfények pedig abban az esetben segítenek a tájékozódásban, ha a füst mégis elöntene az állomásokat. Az új biztonsági berendezéseket szimulációs gyakorlatokkal tesztelték, és szakembereink munkáját a tűzoltóság végig segítette.



AZ AJTÓK ZÁRÓDNAK!



November közepétől társaságunk új ajtózárási rendszert vezetett be a Combino villamosokon, a 4-6-os vonalán. Az új rendszer előnye, hogy a megállóban illetve a végállomáson tartózkodó jármű hideg időben nem hűl ki, nyáron pedig a működő klímaberendezés mellett nem melegszik fel. Ezzel a téli és a nyári időszakban is kényelmesebb körülményeket tudunk biztosítani utasainknak.

Míg korábban az ajtókat a járművezető egyedi vagy központi nyitással működtette és azok a le- és felszállás befejezése után nyitva maradtak, most az ajtóknál elhelyezett fotocellák érzékelik az utascsere befejezését, majd 4 másodperccel később az ajtók automatikusan becsukódnak. Ezt követően a bezárt ajtókat a leszállásjelző gombbal vagy külső ajtónyitó gombbal mindaddig ki lehet nyitni, amíg a jelzőgombok világítanak. A járműveken ajtózárási előtt minden esetben van jelzőfény és hangjelzés. A mozgáskorlátozott utasokra természetesen az új rendszerben is odafigyelünk: a mozgáskorlátozottak leszállásjelzőjét megnyomva ugyanis az automatikus ajtózárási funkció kiiktatódik. Ebben az esetben az ajtót ismét a jármű vezetője kezeli. Utasaink pontos és részletes tájékoztatásának érdekében a rendszer bevezetésekor minden ajtóra matricák kerültek és a hangos utastájékoztató rendszeren keresztül szintén gyakran hangzik el az ajtózárásról szóló információ.

PANORÁMAABLAK	2.
KARÁCSONYI KÖSZÖNTŐ	3.
VEZETŐFÜLKE – Juracsik Zoltán: Egy emberközpontú humánpolitikus	4.



„Nem vagyok szigorú vezető, de a tisztességesen elvégzett munkát elvárom. A megfelelő információkat megadom, a határidőket is megbeszéljük és hagyom a kollégákat dolgozni, hiszen mindenki tudja a feladatát. Fontosnak tartom a visszajelzést is, így például az emberi és az anyagi értékelést.”

HÁZUNK TÁJA – Új területi vezetői rendszer	5.
VISSZAPILLANTÓ – Hatvanéves a 70-es trolis	6.

„...a korabeli propaganda nyomán azt gondolhatta a pesti utas, a trolibusz ízig-vérig Moszkva szülötte, hiszen a vezér arcképével díszített, vörösre fényezett első jármű szintén szovjet volt. Az MTB-82-es típusjelű robusztus gépezet - huszonöt társával együtt - egyenesen Moszkvából érkezett a még szinte romokban álló fővárosba.”



ÉLETMŰ – Kalauzból vezérigazgató-helyettes	7.
ÉVFORDULÓ – 2009-ben ünnepeltek	8.
PIHENŐIDŐ – Múzeumok Őszi éjszakája	9.
NAPTÁR 2010	10-11.
KITEKINTŐ – Dublinban lehetetlen bliccelni	12.



„...a buszt le kell inteni akárcsak egy taxit, különben zokszó nélkül továbbhajt. Egyébként sincs akkora zsúfoltság, mint idehaza, hiszen a buszra csak annyi utast enged fel a sofőr amennyi hely van. A követési idő tíz-húsz perc, de az ír főváros buszvezetői egészen rugalmasan képesek kezelni a menetrendet.”

REJTVÉNY	13.
DINASZTIA – Dédi, az első villamosvezető-nő	14.
FÉNYSZÓRÓ – Megjelent a Buszos könyv	15.
REJTVÉNY	16.
TESTEDZÉS – Szemtorna az éleslátásért	17.
APRÓHIRDETÉS – Keres-kínál	18.
HÁZUNK TÁJA – Átadták a Fővám teret	19.

TISZTELT MUNKATÁRSAIM!



A gazdasági helyzetünk megszilárdítására törekedve ebben az évben több egyeztetést folytattunk a tulajdonossal, a kormányzat szereplőivel, és a munkavállalói oldallal is konstruktív együttműködésre törekszünk.

Hangsúlyozni szeretném, hogy közös erőfeszítésünkkel sikerült átláthatóbbá tenni a BKV működését. Tudom, hogy egyetlen vezető sem képes önmagában ilyen pozitív eredmények elérésére, ha nincs mögötte egy jól képzett, elhivatott szakembergárda. Azt is tudom, hogy az embernek szüksége van megértő és szerető családra, aki támogatja, segíti őt valamennyi helyzetben. Ezért munkájukat, és az Önök és családtagjaik segítségét, támogatását külön köszönöm, továbbá azt is, ahogy ebben az időszakban tudásuk legjavát nyújtva kitartottak.

A jövővel kapcsolatban nehéz jóslatokba bocsátkozni, azonban annyit bátran kijelenthetek: a magam részéről továbbra is azon leszek, hogy a BKV stabil céggé váljon, a társaság hatékonyabb, szerethetőbb és emberibb legyen. Köszönöm egész éves fáradhatatlan munkájukat. Tudom, nem volt mindig könnyű, de bízom benne, hogy ahogy eddig is, úgy ezután is úrrá leszünk az átmeneti nehézségeinken. Köszönöm, hogy ezek a törekvések közös céljaink lettek, és a BKV minden munkavállalója szívében a helyére került. Jövőre is számítok nagyszerű munkájukra.

A közelgő ünnepek előtt annyit mondhatok, remélem, kipihenik az egész éves fáradalmakat. Bízom benne, hogy a karácsonyi készülődés sok örömet okoz majd Önöknek is. Akik pedig az ünnepek alatt is dolgoznak a zavartalan közösségi közlekedésért, kérem, fogadják legnagyobb elismerésem. Családapaként és vezetőként egyaránt kívánom Önöknek, hogy a szeretet tegye meg-hitté közös karácsonyi és szilveszteri ünneplésünket. Remélem, jövőre egy könnyebb, eredményesebb közös év után köszönhetem ismét Önöket, de addig is:

**KELLEMES, BÉKÉS KARÁCSONYI ÜNNEPEKET
ÉS BOLDOG, ÚJ ESZTENDŐT KÍVÁNOK!**



Uoam
Dr. Kocsis István
vezérigazgató

EGY EMBERKÖZPONTÚ HUMÁNPOLITIKUS

Néhány hete tölti be a BKV-nál a humánpolitikai igazgatói posztot Juracsik Zoltán. Felnőtt gyereke van, és egy imádott 2 éves unokája. Imád karatézni, és a családjával túrázni, kempingezni. Ha nyaralni megy, legszívesebben Görögországba indul, a tengerpartra. Mostanában azonban kevesebb időt tölthet a szeretteivel.

Az elmúlt néhány hét nagyon sűrű volt. Meg kellett ismerkednem a BKV – számomra teljesen idegen – környezetével, hiszen én egy egészen más környezetben, egy fegyveres testületnél szocializálódtam.

VÉGIGJÁRTAM A SZAMÁRLÉTRÁT

Ahogy az önéletrajzomból is kiderül, járőr-ként kezdtem a rendőrségnél, aztán gépkocsivezető lettem, munka mellett elvégeztem a Rendőrtiszt Főiskolát, aztán csoportvezető, majd osztályvezető-helyettesként dolgoztam, és egy rendőrségi átszervezéstől kezdve dolgozom a humán területen. Nagy váltás volt, teljesen más, idegen terület. Az addigi közvetlen, személyes kontaktust jórészt átvette a papírmunka. De beletanultam ebbe a szakmába is. Főelőadóként, osztályvezető-helyettesként... szépen lassan lépegettem fel a ranglétrán is.

95-ben átkerültem a rendőrség különleges szolgálatához, majd 97-től az Országos Rendőr-főkapitányságon dolgoztam. 2007-ben egy fél évig én vittem a főosztályvezető tevékenységét is az osztályvezetői feladataim mellett. Közben nyugdíjba mentem – a rendőrök hamarabb nyugállományba vonulhatnak – és mellette irányítottam tovább az országos szintű szervezet humán dolgait.

HOGY MIÉRT PÁLYÁZTAM?

Időközben megkerestek az Adyligeti Rendőrségi Szakközépiskolától. A szakközépiskolai munka nagyon szép időszak volt – ott nem egy hatalmas szervezet humánpolitikáját kellett vezetni, s így minden részletre volt idő.

Ehhez képest persze most újra egy szép nagy társasághoz pályáztam – mondja mosolyogva – de úgy éreztem, hogy a sok éves tapasztalatommal, tudásommal tudok hozzátenni, javítani a jelenlegi állapotot. A sajtóban folytak a találgatások, hogy miért én lettem az új igazgató; én a HVG-ben

láttam az álláshirdetést, és az alapján pályáztam. Ötvennyolc éves vagyok. Azt gondolom, hogy egy új kihívásnak még minden szempontból teljesen megfelelhetek. A családom támogatta a döntésem, hogy ide jövök a BKV-hoz. Általában mindenben mögöttem állnak és segítenek. Szerintem bármelyik munkakörben fontos, hogy nyugodt családi háttere legyen az embernek.

FONTOSAK A DOLGOZÓK

A pályázatomban is nagy hangsúlyt helyeztem arra, hogy nagyon fontosnak tartom a munkavállalók képzését. Főként azokat, akik az utasokkal találkoznak, ugyanis alapvetően rajtuk keresztül is – hogy ők milyen kontaktust tudnak teremteni az utazóközönséggel – véleményezik a társaságot.

Meggyőződése, hogy az itt dolgozó emberek hosszú évek vagy évtizedek óta tisztességesen tették a dolgukat, és építették ennek a szervezetnek a jó hírét. Amit most sikerült leamortizálni. Vezérigazgató úrral is beszéltünk róla, hogy nagyon nehéz ezt most visszaállítani, de mindent meg kell próbálni.

Még csak egy hónapja vagyok itt, de látom, hogy dinasztiák nőttek fel a BKV-nál. Itt dolgozik a nagypapa, az apuka és akár az unoka is. Ezt nem szabad veszni hagyni. Érték a vállalat számára a dolgozók lojalitása, kötődése, és az embereknek is éreznük kell, hogy fontosak a cégnek.

NYITNI A VERSENYSZFÉRA FELÉ

Az elmúlt hetekben rengeteg szabályzatot, vezérigazgatói utasítást olvastam, hogy a törvényi szabályozás mellett a helyi sajátosságokat is pontosan ismerjem. Most talán a legfontosabb teendő humánpolitikai területen, hogy az új Kollektív Szerződés minden oldal számára a lehető legjobb változat legyen.

Bár mindenki úgy gondolja, hogy a rendőrségnek sokkal nagyobb a szabályo-



zottsága, ez csak részben igaz. Viszonylag részletesen szabályoznak, tehát valóban sok minden működik mechanikusan – bár egyre több új dolog van ott is. A BKV-nál sokkal nagyobb a rugalmasság, az önálló munkavégzésre való lehetőség, és persze az ezzel járó felelősség is, de itt is megvannak a részletes szabályok. Az is más, hogy itt sokkal inkább kell nyitni a verseny-szféra, a piaci elvárások felé.

FONTOS A VISSZAJELZÉS

Nem vagyok szigorú vezető, de a tisztességesen elvégzett munkát elvárom. A megfelelő információkat megadom, a határidőket is megbeszéljük, és hagyom a kollégákat dolgozni, hiszen mindenki tudja a feladatát. Fontosnak tartom a visszajelzést is, így például az emberi és az anyagi értékelést is. A közvetlen főnökével való megbeszélés, a teljesítményértékelés mindenki számára fontos. A dolgozónak például azért, mert tudja, hogy mit várnak el tőle, hol kellene fejlődnie, vagy akár azt, hogy az általa elvégzett munka és a szervezet célja azonos irányban van-e. Tudom, hogy a legtöbben hallottak már olyan esetről, hogy valakivel akár évekig nem is találkozott a főnöke, mi több nem állt vele szóba. Ez egy sikerorientált társaságnál azonban

MUNKÁBAN A TERÜLETI VEZETŐK

November 1-jétől működik az Autóbusz és Trolibusz Főmérnökségen az új területi vezetői rendszer, amely a 36 éves, már elavult csoportvezetői rendszert váltotta fel. Több mint egy éves előkészítés eredményeként, az érdekképviseléssel való folyamatos egyeztetés után valósulhatott meg a komoly, kidolgozott elméleti háttérrel rendelkező program, amely ebben a formában teljesen újnak számít a BKV történetében: ezért helyet kell kapnia a Kollektív Szerződésben is, és alapvető változtatásokat hoz a kollégákra és a munkafolyamatra nézve.

Rigó János, a dél-pesti vonalcsoport területi vezetője 20 éve dolgozik járművezetőként, és 7 éve csoportvezető. Most, területi vezetőként a 60 helyett már 112 ember munkáját koordinálja és felügyeli, ami sokkal több feladatot és nagyobb felelősséget jelent.

– Mostantól én ellenőrzök és intézek mindent, ami a területemhez tartozik. A felmerülő problémákat nemcsak jelzem a munkáltatónak, de én veszem fel a kapcsolatot is az érintett területekkel, és közösen próbáljuk megtalálni a megoldást. Az eddigi munkámnak és tapasztalataimnak köszönhetően sok kollégát ismerek, a mindennapi gondokkal személyesen találkozom, így van lehetőségem közvetlenül és azonnal beavatkozni a folyamatokba, így a lehető legrövidebb időn belül döntéseket hozni.

NAGYOBB FELELŐSSÉG

– Pontosan ez volt a célunk az új rendszer bevezetésével – mondja Kende Péter, ATFF főmérnök. – Az új területi vezetők a munkáltatói jogkörön kívül minden jogot megkaptak, pozíciójuk a forgalmi szolgálatokon belül jelentősen megerősödött. Az ő felelősségük, hogy az irányításuk alá tartozó járművezetőkkel szemben jogszerű és korrekt, szakmailag megalapozott intézkedéseket hozzanak, és az ügyintézés gyorsabb, határozottabb, pontosabb legyen. Ezzel a feladatok jelentős része lekerül a munkáltatók válláról, akik a létszámleépítések következtében egyébként sem tudtak hatékonyan megbirkózni 700-900 dolgozó problémájával. Hozzájuk már csak akkor fordulnak a területi vezetők, ha számukra megoldhatatlan problémával szembesülnek.

A régi csoportvezetői rendszerben a csoportvezetők alapvetően problémafeltáró tevékenységet végeztek, és havonta jelezték az észrevételeket a munkáltató felé, aki megtette a szükséges lépéseket, de a folyamat rendkívül lassú és körülményes volt. Mostantól a területi vezetőknek kell megoldaniuk mindent, együttműködve a diszpécserekkel, a beosztáskészítőkkel, a mű-

szakkal, a forgalomirányítással, a menet-rendi osztállyal, és a többi társszolgálattal. Így egy személyi felelősei az általuk irányított területnek, sőt, ők felelnek azoknak a kollégáknak a munkájáért is, akik nem a csoportjuk tagjai, de időlegesen a vonalon dolgoznak. Nagyon fontos, hogy nekik kell felügyelni a vonalon dolgozó alvállalkozókat is. Ezért cserében az eddigi havi 3-4 nap helyett 75%-os munkaidő kedvezményben részesülnek, de úgy, hogy közben a koreked-vezményüket sem veszítik el.

Az eddigi 65 csoport helyett most már csak 36 van, így a csoportok mérete nőtt. Eddig átlagosan 40-50 fő tartozott egy csoportvezető irányítása alá, most viszont 100 körüli a létszám, hisz kb. 3500 fős a főállású járművezetői állomány. Ez nemcsak a munkaszervezés szempontjából hatékonyabb, de anyagilag is kedvezőbb a munkáltatónak és a területi vezetőknek egyaránt. A vezetőket nyílt pályázat útján választották ki, amelynek írásbeli és szóbeli része is volt. Mindenki pályázhatott, aki az elmúlt öt évben a BKV-nál forgalmi járművezetőként dolgozott. A bírálóbizottságok mind az öt telephelyen egységes, az érdekképviseléssel közösen kidolgozott pontrendszer alapján értékelték a pályázati anyagokat. Ezeknek tartalmaznia kellett, hogy a jelentkezők hogyan képzelik el leendő csoportjuk vezetését, hogyan modernizálnának egy elavult rendszert – nemcsak szellemiségében, de a munkavégzés szempontjából is.

SZEMLELTAVÁLTÁS KELL!

– Szerencsére sikerült a személyi összetételt is megújítani, hisz a 36 vezető egy-egyede teljesen új ember – mondja a főmérnök. – Ez másfajta, friss gondolkodást hoz be a munkánkba, ami nagyon hasznos.

Természetesen idő és sok tanulás kell ahhoz, hogy az új vezetők az elvárásoknak megfelelően tudják végezni munkájukat. A továbbképzések első állomásaként november közepén Fenyvesen tartottak számukra tréninget és oktatást, ahol a forgalombiz-

helyzet elemzéséig bezárólag sok témáról szó volt. Az oktatások tovább folytatódnak, de most már Budapesten. Sok olyan kérdés van ugyanis, amelyben jártasnak kell majd lenniük, ha meg akarnak felelni az elvárásoknak. Ide sorolható a foglalkoztatással, munkafegyelem fenntartásával összefüggő előírások ismerete, de a szakmai kérdések is. Ez folyamatos képzést jelent, amely a múltban nem volt, de manapság jelentős igény van rá.

– A régi kollégáim közül többen szurkoltak, hogy maradjak, az újakat pedig még csak látásból ismerem, de mindenki kedvesen fogadott – mondja Rigó János. – Az elmúlt egy hónap során igyekeztem mindenkivel személyesen találkozni, kimentem a végállomásokra, de bárki bármikor felkereshet telefonon is, ha problémája van. Már eddig is több kérdésben sikerült megoldást találni, ami jó hatással van a kialakítandó rendszerre. Felhívtam a kollégáim figyelmét arra is, hogy az a célunk, hogy javítsuk a minőségi mutatóinkat, csökkenjenek az utaspanaszok és a balesetek száma. Pozitív változásokra van szükség, hisz az utasok elégedettsége a mi munkánk záloga.

TÓTH ZOLTÁN AUTÓSISKOLA

ELMÉLET: 15.000 Ft **10.000 Ft**
VEZETÉSI ÓRA: 2.000 Ft **1.500 Ft**

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ:
VII. Wesselenyi 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 tanfolyamok folyamatosan indulnak!

**a BKV dolgozói és
családtagjaik részére
kedvezmény**

Sokan azt gondolják, hogy a troliszovjet találmány, s csupán azért alkották meg annak idején, hogy a kommunista párt frappáns választ adjon a benzin hajtotta autóbuszra. Ez persze butaság: a félreértés valószínűleg abból fakad, hogy a fővárosi járművek számozását Sztálin hetvenedik születésnapja ihlette. Ekkor, 1949. december 21-én indult ugyanis az első pesti trolis, ami így „természetesen” a 70-es számot kapta.

„Sztálin elvtárs születésnapján kapcsolód-
nak be a forgalomba, és nagymértékben
korszerűsítik fővárosunk közlekedését. Egy-
egy kocsis befogadóképessége 40 ülő és 25
állóhely. A trolley közlekedése számtalan
technikai előnyén kívül más szempontból is
komoly nyereség, igen jelentékeny időmeg-
takarítást jelent a rajtuk való közlekedés.” –
írta a Szabad Nép. Nem véletlen, hogy a
korabeli propaganda nyomán azt gondol-
hatta a pesti utas, a trolibusz ízig-vérig
Moszkva szülötte, hiszen a vezér arcké-
pével díszített, vörösre fényezett első jármű
szintén szovjet volt. Az MTB-82-es típusjelű
robosztus gépezet – huszonöt társával
együtt – egyenesen Moszkvából érkezett a
még szinte romokban álló fővárosba.

ELEKTROMOT, AZ ŐSTROLI

Pedig a trolis ugyanúgy az „útkeresés korá-
nak”, a XIX. század végének a terméke, mint
a gőztaxi, a lépegető exkavátor vagy maga
az automobil, sőt! Werner von Siemens
1882-ben bemutatott találmánya, az „elek-
tromot” hamarabb járta a macskaköves
utat, mint az első autó. A szekérből átalakí-
tott masina láttán, amely alig több mint fél
kilométeres szakaszon közlekedett Berlin-
ben nem biztos, hogy trolibuszra asszociál-
nánk. Budapest lakóinak viszont egészen
1933-ig kellett várniuk, amikor a BSZKRT
úgy döntött, hogy Óbudán villamos helyett
trolibuszsal próbálkozik. A trolis a Vörösvári
úttól az óbudai temetőig közlekedő 7-es
autóbust váltotta fel. A 2,7 kilométer
hosszú trolivonalat azonban nem követték
újabbak, és mivel Budapesten akkoriban
még nem volt olyan mozgás, mint manap-
ság, sokan nem is tudtak arról, hogy létezik.

JÓ KÖZLEKEDÉSPOLITIKA

A második világháborút követően az
óbudai vonal elpusztult, de a három óbudai
jármű csodálatos határossal módon megmen-
ekült. Már 1945. augusztus 6-án napirendre
került a trolibusz-kérdés: Millok Sándor, a
BSZKRT új elnöke igazgatósági beszámoló-
jában egyebek mellett a „trolley jelentő-
ségéről” is szólt. – Budapesten sajnos elha-
nyagolták a közlekedésnek ezt az ágát,
amely külföldön nagymértékben elterjedt.
Nálunk is megvan a létjogosultsága és igye-
kezni fogok illetékeseket csak úgy, mint a
főváros közönségét meggyőzni arról, hogy a

SZÜLETÉSNAPI TROLI



trolleybusz megfelelő és alkalmas
eszköz, különösen olyan vonalakon,
amelyeket a villamosvasút részére be kell
érlelni. A jó közlekedési politika feladata
ugyanis megvalósítani azt az elvet, hogy a
megfelelő időben és helyen, megfelelő
jármű kerüljön alkalmazásba – mondta az
elnök.

Mivel az akkori közlekedés legfonto-
sabb eszköze a villamos volt, annak üze-
meltetése viszont nemcsak a háborús pusztítás,
de az elavult járművek miatt is roppant
nehézségekkel járt, nemcsak ő volt az
egyetlen, aki a trolibuszoktól várta a csodát.
Az első konkrét lépésre azonban majd' négy
évet kellett várni. 1949 májusában delegá-
ciót küldtek Moszkvába a téma alaposabb
tanulmányozására, október végén pedig
már megérkezett a Nyugati pályaudvarra az
a huszonhat MTB 82-es, amelyek december
21-től kezdve forgalomba álltak az egykori

„TROLI-TROLIBUSZRA VÁRTAM ÉN...”

Egy év múlva a metró mellett
már a trolibusz is álmójár-
múnek számított, és ezt még
a népszerű szórakoztatóipa-
ros, Kazal László is megéne-
kelte: „trolis-trolibuszra vár-
tam én, jött is halkan, könny-
nyedén...”

Az első öt éves tervben fő-
szerepet szántak a jármű-
nek. A budapesti tanács
1950. október 20-án előter-
jesztett fejlesztési elkép-
zeléseiben kinyilvánított a
cél: „a belső városrészekből
fokozatosan szorítsa ki a
villamospolitikát” és
„szerves, összefüggő hálózat
jöjjön létre”. Mindez konkrétan
azt jelentette, hogy trolibuszvonalat
álmodtak nemcsak a Baross utcába, a
Fiumei útra, a Rottenbiller utcába, a Podma-
niczky utcába, a Népszínház utcába, de a
teljes Hungária körútra, a Gyömrői útra, az
Erzsébet királyné újtárra, sőt még a Rákóczi
útra is. A tervek szerint a belső kerületek
mellett Kőbányán, Újpesten, Rákospalotán,
Kispesten, Csepelen, Pesterzsébeten is lett
volna trolis...

Mindennek szerény hányada valósult
meg. 1951-ben az egyetlen trolivonalat
meghosszabbították a Kossuth térről a
Jászai Mari térrig, ez lett a 71-es. Egy évvel
később két, részben párhuzamosan futó
vonalat adtak át, a 72-est és a 73-ast, 1953
végén pedig a 74-est. 1952-ben megjelent
az első hazai gyártású jármű, az Ikarus 60-
as autóbusz trolis változata, és nem állt le a
hálózatbővítés sem, de már szó sem volt
olyan mértékű vállalkozásokról, mint négy év-
vel korábban.

–It–



Az idei Balázs Mór-díj kitüntetettjei közül **Zalán György** pályafutása talán a legizgalmasabb. Nem túlzás azt állítani, hogy a BKV kilencvenedik életévében járó egykori vezérigazgató-helyettesének életútja történelemténybe illő: 1939 és 1980 között dolgozott a fővárosi közlekedésben.

KALAUZBÓL VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTES

Zalán György Csongrád megyei földműves családból származik, már gyermekként mezőgazdasági munkát kellett végeznie. Rokoni kapcsolatának köszönhetően került Budapestre, a BSZKRT-hoz.

– Örültem, hogy sikerült bejutnom, hisz százan jelentkeztünk, és tizennégyünket vettek föl. Éppen most lesz hetven éve, hogy levizsgáztam kalauznak. Akkor a Ferencváros pályaudvarnál dolgoztam, majd 1940. január elsejétől a Szávában, de még abban az évben megkezdtem a kocsivezetői tanfolyamot – emlékszik vissza Zalán György, aki jelenleg Békásmegyeren, egy nyugdíjas-házban él.

EGY SZORGALMAS „KÖZÖS ÜGYES”

1941. január elsejétől ún. „közös ügyes” lett a társaságnál, ami azt jelentette, hogy beosztásától függően hol a kalauzi, hol pedig a járművezetői feladatot kellett ellátnia. Ám ez az időszak nem tartott sokáig életében, 1941-ben bevonult katonának, később a határőrséghez került, s csak öt év múlva tért vissza eredeti hivatásához. Szorgalma már a seregben is megmutatkozott, hiszen csupán hat elemít végzett, mégis őrmesteri illetve őrsparancsnoki rangig vitte. 1946-ban pedig azonnal megkezdte gimnáziumi tanulmányait, miközben villamosvezetőként dolgozott.

– Éltam a lehetőséggel és tanulni kezdtem, pedig a Wekerle-telepről kellett bejárnom a Déli pályaudvar mellé – meséli. – A gimnázium elvégzése után beosztáskészítő ügyeletessel lettem, majd a vállalat központjába kerültem munkaügyisnek. 1949-ben pedig, amikor a BSZKRT-ot megszüntették és helyette ágazati vállalatok jöttek létre, engem áthelyeztek a Fővárosi Tanács közlekedési osztályára, szintén a munkaügyre – bár, megmondom őszintén, a műszaki pályára jobban érdekelt.

Zalán György a tanulást ekkor sem hagyta abba, ám a műszaki ismeretek helyett mégis inkább a közgazdaság felé fordult, s elvégezte mindazokat a tanfolya-



Dr. Kocsis István vezérigazgató
köszönti az életműdíjast

mokat, amelyek eredményeként okleveles könyvvizsgálóvá vált. 1958-ban kinevezték a Fővárosi Tanács közlekedési osztályának főkönyvelőjévé. Meghatározó feladata volt az alá tartozó társaságok – ezek közé nem-csak a közlekedési, de az út- és híd-építő vállalatok is tartoztak – gazdasági irányításának felügyelete, illetve részt vett a hatva-nas évek közepétől azokban a fővárosi közlekedési reformfolyamatokban, amelyek teljesen átválták az addigi gyakorlatot.

– A fővárosi közlekedésben a legnagyobb problémát akkoriban a szinte áttekinthetetlen tarifarendszer jelentette, hisz 134 féle jegy és bérlet volt forgalomban. A helyzetet tovább nehezítette, hogy a közlekedési vállalatok jelentős kalauzi létszámihiánnyal küzdöttek. Egyértelművé vált, hogy a helyzeten csak egységes tarifa bevezetése, valamint az egységes, fővárosi közlekedési vállalat megalapí-

megalapítására pontosan két évvel később került sor.

EGÉSZEN LENTRŐL

Zalán György 1968-tól az új vállalat gazdasági vezérigazgató-helyettese lett, az ő irányításával dolgozták ki az BKV egységes számviteli rendszerét, illetve a nevéhez fűződik a szakigazgatóságok nyereség érdekeltiségének bevezetése.

– A BKV megalapítása nem volt egyszerű dolog – emlékszik vissza –, hiszen a döntéshozókat meg kellett győzni ar-

ról, hogy mindez közgazdaságilag indokolt, racionális lépés. Központi irányítás jött létre, megszűntek a vízfejek, s az addigi létszámihiányt is valamelyest csökkenteni tudtuk. Megkönnyítette a dolgunkat, hogy a helyi közlekedést akkoriban még nem tanították felsőfokon, így olyan tapasztalatokkal felvértezett csapat állt ki az új vállalat megalapítása mellett, amelynek minden tagja „egészen lent” kezdte a szakmát, hozzám hasonlóan kalauzként, járművezetőként.

Zalán György nyugdíjba vonulásáig, 1980-ig dolgozott gazdasági vezérigazgató-helyettesként, két fia, négy unokája, két dédunokája van. A békásmegyeri nyugdíjasházban berendezett otthonát tróféák díszítik, mivel szenvedélyes vadász volt hosszú évtizedeken át. Mint mondta, nem számított a kitüntetésre, azt hitte, régen elfelejtették, hiszen lassan harminc éve nyugdíjas. Így hát igazi meglepetés volt számára, hogy „életművéért” nem sokkal a kilencvenedik születésnapja előtt vehette át a Balázs Mór díjat.

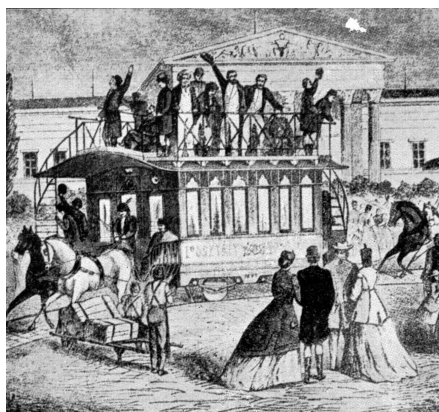


–It–



160 ÉVES: SZÉCHENYI HÍDJA

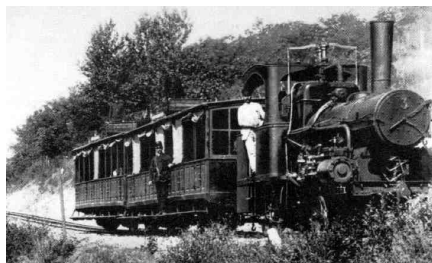
A fővárosi közlekedés idei évfordulói közül talán a legrégebbi a legfontosabb: 160 évvel ezelőtt avatták fel a Lánchidat, az első állandó hidat Buda és Pest között. Ekkor még persze a közlekedés egészen mást jelentett. A legfontosabb járműnek a ló számított, az eszközök közül pedig – ha nem számítjuk a vízi alkalmatosságokat – legfeljebb a konflis, a fiáker, valamint az 1832 óta közlekedő omnibusz. Aminek egyébként 2009-ben a hatyúdalára is emlékezhettünk: az utolsó omnibusz járat nyolcvan évvel ezelőtt 1929 novemberében közlekedett Budán, a mai Villányi úton.



140 ÉVES: LÓVASÚT

Szintén Budához kötődik az omnibusz kötött pályás riválisának, a lóvasútnak az idei évfordulója. 140 évvel ezelőtt indult útjára a Budai Közúti Vaspálya Társaság óbudai járata, amit az egy évvel korábban átadott zugligeti vonallal szokás együtt emlegetni. A járatok végállomása a Lánchíd budai hídfőjének északi oldalán volt, innen az egyetlen vágány a mai Bem rakpart vonalában haladt, majd a zugligeti járat a Margit körútra kanyarodva jutott el a budai hegyekbe, az óbudai pedig a mai 17-es villamos vonalán közelítette meg az akkor még önálló városként működő Óbudát. Ez azonban nemcsak a Bécsi út–Vörösvári út kereszteződéséig jutott el, mint a kései utód, hanem egészen a Fő térig.

135 ÉVES: FOGASKEREKŰ



A lóvasúttal ellentétben a fogaskerekű vasút nemcsak történelem. A különös jármű, amint arról júniusi számunkban is megemlékeztünk, 135. születésnapját ünnepelte az idén. Az akkor még gőzvontatású új csodát – ami a harmadik volt a világon – maga Jócai Mór is kipróbálta. Svábhegyként úgy gondolta, még a vonatot is megállíthatja, ezért ezekkel a szavakkal ugrott az új jármű elé: „Egy tapodtat se nélkülüm, míg föl nem vettetek arra a teaforraló masinátokra.” Hollán Ernő államtitkár, s az ünnepi hadsereg fővezére, nevetve állította meg a fogast, Jócai pedig árkon-bokron keresztül, kökénytüskétől megszagattott attilával, nyári parókáját lengetve, győzöző homlokkal kapaszkodott fel hozzájuk.

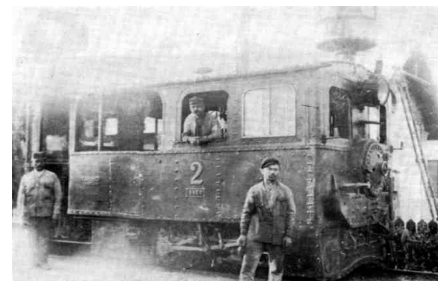
120 ÉVES: VILLAMOS

Ma már különösen hangzik, hogy a fogaskerekű után csak 13 évvel, 1887. november 28-án – még hozzá kísérleti jelleggel – indult útjára az első villamos a Nagykörúton. A kísérlet sikerét mi sem bizonyítja jobban, mint hogy az üzemeltetője, a Budapesti Villamos Városi Vasút (BVVV) 120 évvel ezelőtt beindította az első, immár állandó villamosjáratát a Baross utcában, amit alig pár év leforgása alatt jó néhány újabb követett. Ehhez persze az is kellett, hogy a lóvasutakat működtető cég, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) felismerje, hogy a villamosoké a jövő.

2009-BEN ÜNNEPELTEK BOLDOG SZÜLETÉSNAPOT!

120 ÉVES: BHÉV

A Budapest létrejötté (1873) után alakult korabeli „multi”, a BKVT a HÉV-ek üzemeltetésében is jelentős szerepet játszott: az első helyi érdekű vasúti vonal – amelynek építését már 1882. április 4-i közgyűlésén elhatározta a BKVT – a Közvágóhídtól–Soroksárig vezetett, ami végül 1887-ben nyílt meg. Viszont a társaság két, egymástól jelentősen eltérő üzemmódjára tekintettel (lóvasút és HÉV, akkor a villamos még nem került szóba) a közlekedési tárca a két ágazat szétválasztásáról intézkedett.



Ezért a BKVT-részvények többségével rendelkező Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank afféle leányvállalatként 1889. december 28-án – 120 évvel ezelőtt – létrehozta a Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaságot (BHÉV), ami egészen 1949-ig erre névre a hallgatott. Ennek pontosan hatvan éve, bár az igazsághoz tartozik, hogy addig a BHÉV sohasem volt teljesen önálló: az 1923-ban létrejött, centralizált közlekedési társaság, a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSZKRT) ágazataként működött. De hatvan évvel ezelőtt nemcsak a HÉV-et, hanem az autóbusz- és villamosüzemet, sőt az őket kiszolgáló főműhelyeket is önállósították. -lt-



Idén első alkalommal rendezték meg a Múzeumok Őszi Éjszakája rendezvény-sorozatot, amelynek keretén belül Budapesten harmincegy, vidéken pedig negyvenkilenc múzeumban voltak meghosszabbított programok november 14-én.

Múzeumok Őszi Éjszakája

„Évek óta visszatérő, felmérésekkel is igazolt közönségigény mutatkozott arra, hogy évente több Múzeumok Éjszakája program legyen. A szervezőket felbátorította az idei nyári éjszaka sikere, hiszen akkor vált nyilvánvalóvá, hogy a rossz, esős, viharos idő nem tántorítja el az érdeklődőket, sőt a kedvezőtlen időjárás miatt még többen mentek be a múzeumokba, holott eddig sokan leragadtak a kültéri rendezvényeknél”. Ez állt az Oktatási és Kulturális minisztérium közleményében, ennek ellenére az eseményt kísérleti jelleggel szervezték meg a kedvező közönségfogadtatástól függővé téve, hogy lesz-e belőle hagyomány.

Nos, úgy tűnik, nem volt rossz döntés az őszi múzeumozás. A Szépművészeti Múzeum előtt egészen a Dózsa György útig állt a sor, de óriási érdeklődés mutatkozott a Budai Vár alatti Sziklakórház iránt is, ahol a tömeg miatt le kellett zárni a Várba vezető utakat az autóforgalom elől.

Társaságunk is kivette a részét a programsorozatból. Amellett, hogy a BKV 18 órától 0.30-ig három – kifejezetten a múzeumokat érintő – járatot is közlekedtetett, a Deák téri Millenniumi Földalatti Vasút múzeum is éjjel két óráig tartott nyitva, ahol az állandó kiállítást tekinthette meg a nagy számban összegyűlt közönség, illetve egy filmet a budapesti közlekedés – ezen belül is a Millenniumi Földalatti Vasút – történetéről.

It



pihenőidő



JANUÁR

4	11	18	25
Titusz, Leona	Ágota	Piroska	Pál
5	12	19	26
Simon	Ernö	Sára, Márió	Vanda, Paula
6	13	20	27
Boldizsár	Veronika	Fábián, Sebestyén	Angelika
7	14	21	28
Attila, Ramóna	Bódóg	Ágnes	Károly, Karina
1	8	15	22
Fruzsina	Gyöngyvér	Lóránt, Loránd	Vince, Artúr
2	9	16	23
Ábel	Marcell	Gusztáv	Zelma, Rajmund
3	10	17	24
Genovéva, Benjámin	Melánia	Antal, Antónia	Timót
			31
			Marcella

FEBRUÁR

1	8	15	22
Ignác	Aranka	Kolos, Georgina	Gerzson
2	9	16	23
Karolina, Aida	Abigél, Alex	Julianna, Lilla	Alfréd
3	10	17	24
Balázs	Eivira	Donát	Mátyás
4	11	18	25
Ráhel, Csenge	Bertold, Marietta	Bernadett	Géza
5	12	19	26
Ágota, Ingrid	Lidia, Livia	Zsuzsanna	Edina
6	13	20	27
Dorottya, Dóra	Ella, Linda	Aladár, Almos	Ákos, Bátor
7	14	21	28
Tódor, Rómeó	Bálint, Valentin	Eleonóra	Elemér



MÁJUS

3	10	17	24	31
Tímea, Irma	Ármin, Pálma	Paszka	Eszter, Eliza	Angéla
4	11	18	25	
Mónika, Flórián	Ferenc	Erik, Alaxandra	Orbán	
5	12	19	26	
Györgyi	Pongrác	Ivó, Milán	Fülöp, Evelin	
6	13	20	27	
Ivett, Frida	Szervác, Imola	Bernát, Felicia	Hella	
7	14	21	28	
Gizella	Bonifác	Konstantin	Emil, Csanád	
1	8	15	22	29
Fülöp, Jakab	Mihály	Zsófia, Szonja	Júlia, Rita	Magdolna
2	9	16	23	30
Zsigmond	Gergely	Mózes, Botond	Dezső	Janka, Zsanett

JÚNIUS

7	14	21	28
Róbert	Vazul	Alajos, Leila	Levente, Iren
1	8	15	22
Tünde	Medárd	Jolán, Vid	Paulina
2	9	16	23
Kármén, Anita	Félix	Jusztin	Zoltán
3	10	17	24
Klótild	Margit, Gréta	Laura, Alida	Iván
4	11	18	25
Bulcsú	Barnabás	Arnold, Levente	Vilmos
5	12	19	26
Fatime	Villó	Gyárfás	János, Pál
6	13	20	27
Norbert, Cintia	Antal, Anett	Rafael	László



SZEPTEMBER

6	13	20	27
Zakariás	Kornél	Friderika	Adalbert
7	14	21	28
Regina	Szeréna, Roxána	Máté, Mirella	Vencel
1	8	15	22
Egyed, Egon	Mária, Adrienn	Enikő, Melitta	Móric
2	9	16	23
Rebeka, Dorina	Ádám	Edit	Tekla
3	10	17	24
Hilda	Nikolett, Hunor	Zsófia	Gellért, Mércédesz
4	11	18	25
Rozália	Teodóra	Diána	Eufrozina, Kende
5	12	19	26
Viktor, Lőrinc	Mária	Vihelmina	Jusztina

OKTÓBER

4	11	18	25
Ferenc	Brigitta, Gitta	Lukács	Blanka, Bianka
5	12	19	26
Aurél	Miksa	Nándor	Dömötör
6	13	20	27
Brúnó, Renáta	Kálmán, Ede	Vendel	Szabina
7	14	21	28
Amália	Helén	Orsolya	Simon, Szimonetta
1	8	15	22
Malvin	Koppány	Teréz	Előd
2	9	16	23
Petra	Dénes	Gál	Gyöngyi
3	10	17	24
Helga	Gedeon	Hedvig	Salamon
			31
			Farkas





MÁRCIUS

1 Albin	8 Zoltán	15 Kristóf	22 Beáta, Izolda	29 Augusta
2 Lujza	9 Franciska, Fanni	16 Henrietta	23 Emőke	30 Zalán
3 Kornélia	10 Ildikó	17 Gertrúd, Patrik	24 Gábor, Karina	31 Árpád
4 Kázmér	11 Szilárd	18 Sándor, Ede	25 Iréen, Irisz	
5 Adorján, Adrián	12 Gergely	19 József, Bánk	26 Emánuel	
6 Leonóra, Inez	13 Krisztián, Ajtony	20 Klaudia	27 Hajnalka	
7 Tamás	14 Matild	21 Benedek	28 Gedeon, Johanna	

ÁPRILIS

5 Vince	12 Gyula	19 Emma	26 Ervin
6 Vilmos, Biborka	13 Ida	20 Tivadar	27 Zita, Mariann
7 Herman	14 Tibor	21 Konrád	28 Valéria
1 Hugó	8 Dénés	15 Anasztázia, Tas	22 Csilla, Noémi
2 Áron	9 Erhard	16 Csongor	23 Béla
3 Buda, Richárd	10 Zsolt	17 Rudolf	24 György
4 Izidor	11 Leó, Szaniszló	18 Andrea, Ilma	25 Márk

JÚLIUS

5 Emese, Saroita	12 Izabella, Dalma	19 Emília	26 Anna, Anikó
6 Csaba	13 Jenő	20 Illés	27 Olga, Liliána
7 Apollónia	14 Őrs, Stella	21 Dániel, Daniella	28 Szabolcs
1 Tihamér, Annamária	8 Ellák	15 Henrik, Roland	22 Magdolna
2 Ottó	9 Lukrécia	16 Valter	23 Lenke
3 Kornél, Soma	10 Amália	17 Endre, Elek	24 Kinga, Kincső
4 Ulrik	11 Nóra, Lili	18 Frigyes	25 Kristóf, Jakab
			29 Márta, Flóra
			30 Judit, Xénia
			31 Oszkár

AUGUSZTUS

2 Lehel	9 Emőd	16 Ábrahám	23 Bence	30 Rózsa
3 Hermína	10 Lőrinc	17 Jácint	24 Bertalan	31 Erika, Bella
4 Domonkos, Dominika	11 Zsuzsanna, Tiborc	18 Ilona	25 Lajos, Patricia	
5 Krisztina	12 Klára	19 Huba	26 Izsó	
6 Berta, Bettina	13 Ipoly	20 István, Vajk	27 Gáspár	
7 Ibolya	14 Marcell	21 Sámuel, Hajna	28 Ágoston	
1 Boglárka	8 László	15 Mária	22 Menyhért, Miriam	29 Beatrix, Erna

NOVEMBER

1 Marianna	8 Zsombor	15 Albert, Lipót	22 Cecília	29 Taksony
2 Achilles	9 Tivadar	16 Ödön	23 Kelemen, Klementina	30 András, Andor
3 Győző	10 Réka	17 Hortenzia, Gergő	24 Emma	
4 Károly	11 Márton	18 Jenő	25 Katalin	
5 Imre	12 Jónás, Renátó	19 Erzsébet, Zsóka	26 Virág	
6 Lénárd	13 Szilvia	20 Jolán	27 Virgil	
7 Rezső	14 Aliz	21 Olivér	28 Stefánia	

DECEMBER

6 Miklós	13 Luca, Otília	20 Teofil	27 János
7 Ambrus	14 Szilárda	21 Tamás	28 Kamilla
1 Elza	8 Mária	15 Valér	22 Zénó
2 Melinda, Vivien	9 Natalia	16 Etelka, Aletta	23 Viktória
3 Ferenc, Olivia	10 Judit	17 Lázár, Olimpia	24 Ádám, Eva
4 Borbála, Barbara	11 Árpád	18 Augusta	25 Eugénia
5 Vilma	12 Gabriella	19 Viola	26 István
			31 Szilveszter

Az ír főváros alig több mint félmillió lakosával emberléptékűnek számít. Épp ezért a közösségi közlekedési hálózata sem mérhető össze Budapestével. Metrója nincsen és egyetlen árva villamosvonalán kívül a komplett hálózatot buszok szolgálják ki. Ezek legtöbbször a Dublin Bus Company üzemelteti.

Az egyetlen villamosvonalat a LUAS-t, ALSTOM szerelvények látják el



Dublint, amit írül Baile Átha Cliath-nak mondanak a kicsiny Liffey folyó osztja két, közel egyenlő részre, és bár jóval kisebb hazánk fővárosánál, közlekedési dugói mégis veteksznek Budapestével. A belvárosi szmog talán még ennél is fojtogatóbb, főleg, ha a város tengerpartján a turista teleszívja tüdejét friss levegővel.

A közlekedés baloldali, amit könnyebb megszokni, mint azt, hogy a buszt le kell inteni akár csak egy taxit, különben zokszó nélkül továbbhajt. Egyébként sincs akkora zsúfoltság, mint idehaza, hiszen a buszra csak annyi utast enged fel a sofőr amennyi hely van. A követési idő tíz-húsz perc, de az ír főváros buszvezetői egészen rugalmasan képesek kezelni a menetrendet. Az ír sofőrök egyébként sem szívbajosak. Raliversenyzőket megszégyenítő módon és gyorsasággal veszik be még a legéletveszélyesebbnek tűnő kanyarokat is.

Bliccelni lehetetlen. Nemcsak azért, mert az utascsera egyetlen, az első ajtón keresztül történik (az írek nyugodtan kivárják, amíg a leszállók lekászálódnak), hanem mert a bérletek a vezetőnek mutatják a havijegyüket, az elektromos jeggyel rendelkezők hangosan csippannak, a többiek pedig a sofőrtől válthatják meg a jegyet. A fuvar egy és három megálló között 1.05, három és hét megálló között 1.50, hét megálló fölött 2 euróba kerül. A vezető melletti kis dobozba kell bedobni a pontosan kiszámolt aprópénzt. Ha az ember többet fizet, akkor visszajáró helyett egy nyugtát kap a buszjeggyel együtt, amit ha szépen összegyűjt, akkor a Dublin Bus épületében buszjegyre válthat, vagy a felgyűlt összeget centre pontosan visszakapja.



Emeletes VOLVO-flotta

DUBLIN: BLICCELNI LEHETETLEN



forók: Tabár Lajos

FÉLEURÓS BUSZJEGY

A dublini busztársaság buszjáratának belvárosi szakaszaira idén nyártól bevezette a hihetetlenül olcsónak számító 50 centes jegyárakat. Az árcsökkentést a frissen megnyitott buszkorridor tette lehetővé – áll a Dublin Bus közleményében. A buszfolyosó ugyanis jócskán felgyorsította a legendás dublini dugókban araszoló járatokat, amiktől nem csak a menetidő, de az üzemanyagfogyasztás is csökkent.

Clíodhna Ní Fhátharta, a társaság kommunikációs igazgatója elmondta, hogy ezzel a lépéssel azt szeretnék elérni, hogy minél többen élvezhessék az ír főváros nyújtotta kikapcsolódási és vásárlási lehetőséget. – Rengeteg bolt, múzeum és színház van Dublin központjában. Mi azzal, hogy megkönnyítjük a hozzáférést, hozzájárulunk ahhoz, hogy a gazdasági válság ellenére ezek tovább virágozhassanak.

Ezzel párhuzamosan, minden csütörtökön, több mint négyezer belvárosi boltban 5-10 százalékos kedvezmények járnak a dubliniaknak, ha felmutatják használt buszjegyeiket.

DÉDI

A BKV-ról gyakran mondják, olyan, mint egy nagy család. De nem csak azért, mert olyan sok időt töltenek együtt a munkatársak, hanem azért is, mert valóban családok, szerelmek alakulnak itt. És sokszor egészen régmúlta visszavezethető dinasztiaik alapítatnak a sínek és kerekék bűvöletében.

AZ ELSŐ NŐI VILLAMOSVEZETŐ

Szilasi Gábor életét és családját valóban végigkísérte a BKV, hiszen már a lóvasút idején is voltak rokonai a közlekedési társaságnál. Róluk még a gondosan megőrzött relikviák és iratok között sem maradt fenn semmilyen adat. Az első rokon, akiről a családi fáma mellett fényképek és levelek is szólnak, nemcsak számára olyan különleges – hiszen a dédnagymamájáról van szó – hanem a BKV számára is, hiszen ő volt az első nő aki – utat törve a többi kollegina előtt – a villamos vezetőfülkéjébe ült.

DÉDI A VEZETŐFÜLKÉBEN

Itt kisiús mosoly villant a ma már deres hajú dédunoka szája szegletében.

– Ő az első BKV-s, akire név szerint emlékszem, bár a neve már alig rémlik – mondja zavartan. – Nekem mindig csak Dédi volt.

Tanulmányozza a már megsárgult papírra rótt kalligrafikus betűket és végül ezt olvassa: „Kuth Erzsébet”. A családi emlékezetben romantikus történetként maradt fenn a Dédnagymama és a villamos – nevezhetjük így – dinasztiaalapító találkozására. A múltba kalauzoló dédunoka dédnagyapja ugyanis eltűnt a világháborúban, az új szerelem pedig a munkahelyen talált rá az egyedülálló asszonyra. Itt ismerkedett meg Bori Ferencsel, aki támogatta abban, hogy villamosvezető legyen. Miközben tanította a vezetés fortélyaira, egymásba szerettek és végül összeházasodtak.

– Gyermekkoromban a Dédi sokat mesélt a

villamosokról. Mindig regélte, az utasok nagyokat néztek, amikor meglátták, hogy egy csinos nő vezeti a villamost. Nagy sikere is volt, de nem csak ezért szeretett a közlekedési vállalatnál dolgozni. Mindig biztos állásnak számított ez, hiszen amíg mérnökök és diplomás emberek havat lapátoltak a világválság idején, neki akkor is volt munkája.

FEHÉR ABROSZ, BKV

A dinasztia a nagypapánál, Szilasi Sándornál folytatódott.

– Amolyan „fogaskerek dinasztia” ez, mert a következő BKV-s a nagypám volt, aki elvette Dédi lányát, azaz ezek a gének több ágról is „megfertőzték” a családot.

A nagypapa igazi tősgyökeres BKV-s volt, a teljes ranglétrát megjárta. Volt lakatos, szerelő, villamosvezető, ellenőr és végül baleseti szakértő. A még gyerkőc unoka sokszor utazott a villamoson, amit nagypapa vezetett. Ilyenkor kieresztve hangját hangosan odaköszönt a vezetőnek, hogy mindenki hallja a villamoson: a formaruhás férfi a volánnál nem más, mint az ő nagypapja.

– Nagyon büszke voltam, hogy az én nagypám visz mindenkét. Oda is kiabáltam, hogy „nagyapa, gyorsabban”! Jó élmények voltak ezek. Hiányoznak.

Később az édesapa is közlekedési bíró lett, így a vasárnapi ebédeken a szokásos férfiás témák helyett mindig BKV-s ügyekre terelődött a szó apa és fia között, amit az unoka örömmel hallgatott.

– Emlékszem, hogy nagypám és apám sokszor beszélgettek közlekedési balesetekről. Kikérték egymás véleményét. Egy alkalommal nagypám felháborodva mesélte, mit csinált az egyik villamosvezető. Egy decemberi napon szakadt a hó. Egyszer csak arra lett figyelmes a sofőr, hogy egy férfi áll a sínek között egy vödörrel. Kénytelen volt fékezni és megállni. Kiderült, hogy a vödörben nem festék volt vagy malter, hanem vörös-



Dédi, azaz Kuth Erzsébet, az első női villamosvezető

bor. Mire a végállomásra értek, már az utas és a vezető is bordalokat énekeltek. Az utóbbi biztosan csak a borgőztől... A történet végére már nem csak az apám és én nevetünk, hanem a nagypám is.

A BETELJESÜLT ÍGÉRET

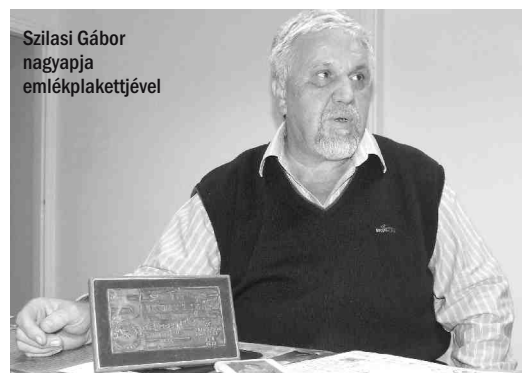
Bár hosszú vargabetű után, de az első női villamosvezető dédunokája is a BKV-nál kötött ki. Ahogy fogalmaz, a hivatásszeretetet biztosan a génekben hozta, de kisgyerekkorában dőlt el, hova is húz igazán a szíve. Nagypapja egyszer elvitte a Bosnyák téri remíz szerelőcsarnokába, megmutatta az esztergályos műhelyt és megnézték a villamosokat alulról.

– Nagyon élveztem, amikor nagypámat elkísérhettem a munkahelyére. Apám is sokszor bevitt a bíróságra, de az irodákban sosem éreztem olyan jól magam, mint a szerelőcsarnokban. Itt pecsételődött meg a sorsom.

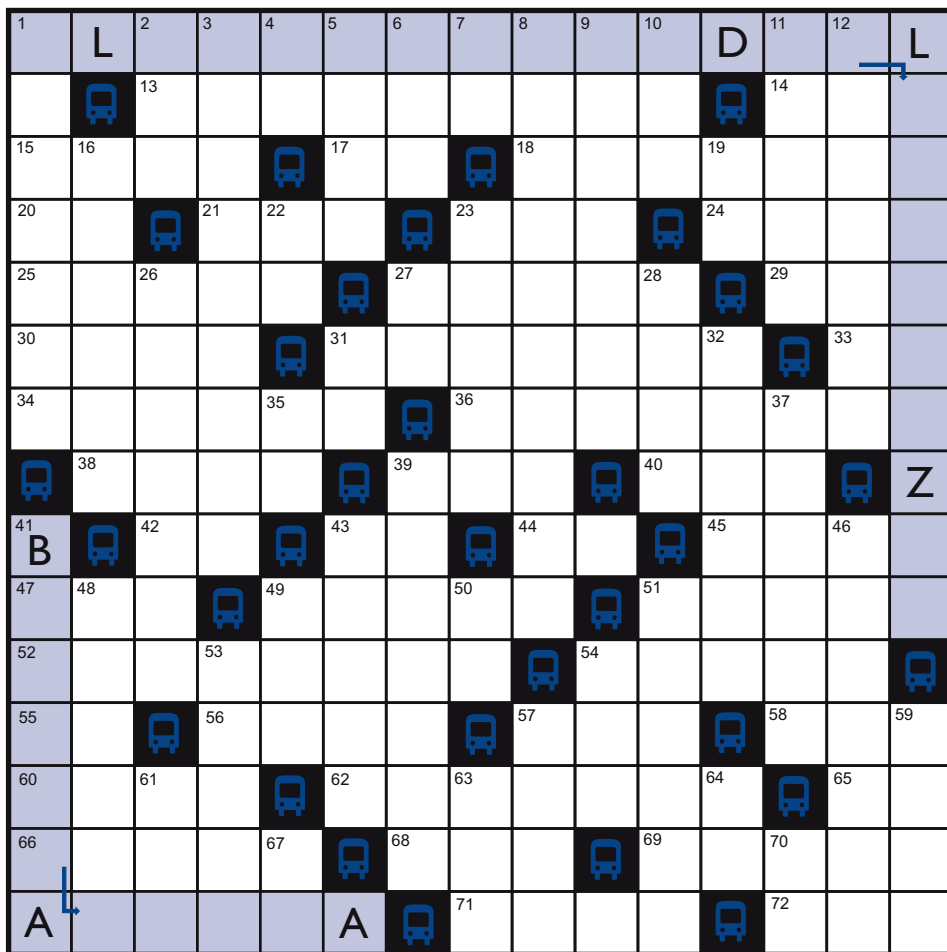
Bár mindig a villamosok után fájt a szíve, végül mégis buszvezető lett, s most várja, hogy oktató lehessen. Nagypapja és apja sem érthette ezt meg, pedig édesapja meghagyta neki: „Fiam, ha egyszer a BKV-hoz mész, ne felejtss elmesélni, hogy a dédnagyanyád volt az első női villamosvezető!” Megígérte, teljesült.

Gábor ma is sokszor jár azon a vonalon, ahol a gyermekkorát meghatározó élmények érték. Egyelőre úgy tűnik, nincs, aki tovább vigye a stafétát, bár remény van: az unoka most egyéves. Még nem kiabál ugyan a busz hátsó üléséről, hogy „gyorsabban nagypapa”, de később, ha felszáll, biztosan torkaszakadtából köszön majd a buszsofőrnek, hogy az egész kocsi hallja: az ott, a vezetőfülkében, az Ő nagypapja.

–ke–



Szilasi Gábor
nagypapa
emlékplakettjével



Weöres Sándor gondolata rejtőzik a kiemelt négyzetekben. A megfejtéseket december 14-ig juttassák el a Mozgásban magazin szerkesztőségébe. Helyes megfejtőink között 10 darab, Legát Tibor kollégánk által írt, Széki Dezső nyugdíjas munkatársunk fényképeivel illusztrált BUSZOS KÖNYVET SORSOLUNK KI, a József kiadó jóvoltából.

VIZSZINTES: 1. Az idézet első része. 13. Tunkoló. 14. Az óra méri. 15. Fafajta. 17. Helyrag, a -re párja. 18. Az alkohol teszi. 20. Ókori váltópénz. 21. Én, latinul. 23. Egy Londonban. 24. Egyiptomi keresztény. 25. Néze. 27. Alkalmi. 29. Angol női név. 30. Indítékai. 31. Távolra helyez. 33. A végét lesd! 34. Üzen (pl. A Titanic). 36. Novella. 38. ... és Clark (filmsorozat). 39. Kezdődik a kakofónia! 40. ... mail, légiposta. 42. Igás állat. 43. Macska farka! 44. Gavallér. 45. A győzelem istennője. 47. Metánban van! 49. Égimeszelő. 51. Végtelenül gyenge! 52. Ritka gyümölcs. 54. Német költő volt (Heinrich). 55. Holland gépkocsijelzés. 56. Benzines társaság. 57. Duplán: sivatagi nép. 58. Három, olaszul. 60. Vágyakozik. 62. Borkorcsolya. 65. Németh László. 66. Énekes. 68. Csuk. 69. Néha nem jön ki. 71. Becézett Zoltán. 72. Létező.

FÜGGŐLEGES: 1. Dávid király lázadó fia. 2. Abigél becézése. 3. Képláda. 4. Üres tál! 5. Előtag: légi. 6. Németország, Marokkó

gépkocsijelzése. 7. Párosan kapál! 8. Káprázatos. 9. Találékony. 10. Gyulladás. 11. Pisze. 12. Szophoklész drámahőse, a szfinx legyőzője. 16. Lisztet csomagol. 19. Egyesült Királyság. 22. Gallium vegyjele. 23. Japán város. 26. Tekesiker. 27. Kedvében van! 28. Az EU előcsatlakozási irodája. 31. A csodák csodája. 32. A Szigeti veszedelem szerzője. 35. Továbbá. 37. Híres expressz. 39. Tréfásan fülel. 41. Az idézet folytatása. 43. Fejfedő. 46. A gyomai nyomdásznál. 48. Gyalogol. 49. Othello nemzete. 50. Páratlan alak. 51. Árpagyöngy. 53. Iskolai üdülőkalkulációt. 54. Hélium, szén vegyjele. 57. Nemesi cím. 59. Listavezető. 61. Nem mögé. 63. Légnemű anyag. 64. Páratlan Adél. 67. Stroncium vegyjele. 70. Pénz fele!



A VASUTASOK ÉS KÖZLEKEDÉSI DOLGOZÓK JÓTÉKONYSÁGI EGYESÜLETE

értesíti tisztelt tagjait, hogy 2010. január 1-től az egyesületi tagság havi díját E osztályú tagság esetében 490 Ft-ban, D és Ny osztályú tagság esetében 480 Ft-ban állapítja meg. A Zöld Fény és a Külön baleseti tagdíj változatlan marad.

A tagdíjak emelkedésével párhuzamosan több szolgáltatás esetében bővül a jogosultak köre, illetve feltételei válnak kedvezőbbé:

- új belépők esetében - egyes szolgáltatások kivételével - a várakozási idő 1 évről 6 hónapra csökken,
- a nevelési segélyt kiterjesztjük a felsőfokú tanulmányokat nappali tagozaton folytató, legfeljebb 25 éves gyermekekre,
- a kórházi segélyhez szükséges időt 5-ről 4 napra csökkentjük,
- az ingyenes üdüléshez szükséges korhatárt 62-ről 60 évre csökkentjük,
- üdülőinkben az ingyenes szállás jogosultsági feltételeként megállapított 30 évi tagsági időt 25 évben határozzuk meg.

Segélyeink az alábbiak szerint emelkednek:

- a gyermekszületési segély átlagosan 50%-kal,
- a betegségi segély több mint 20 %-kal,
- kórházi segélytöbb mint 30 %-kal,
- a nevelési segély két gyermek esetében 25 %-kal,
- az időskori segély 20 %-kal,
- az ingyenes üdülés pénzbeli megváltása 20 %-kal.

Felmerült további kérdéseikre ügyintézőink az info@vkje.hu e-mailcímen és a 343-70-14-es telefonszámon szívesen nyújtanak további tájékoztatást, de felkereshetik honlapunkat is (www.vkje.hu), ahol online belépésre és ügyintézésre is van lehetőség.

Köszönetünket fejezzük ki mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1 %-át Egyesületünk részére ajánlották fel. A felajánlott összeget 3 és több gyermeket nevelő, nagycsaládos tagjaink balatonfüredi karácsonyi ingyenes üdültetésére fordítottuk.

BUSSZAL A MÚLTBA

Lapunk munkatársának, **Legát Tibornak** immár második közlekedéstörténeti munkája, a **Buszos** könyv jelent meg novemberben. Míg az első, a BKV alapításának 40. évfordulójára napvilágot látott – és hatalmas sikert ért el – tavalyi albuma, a **Közlekedik a főváros** a különböző járműtípusok tükrében mutatta be Budapest közlekedését a második világháború végétől napjainkig, addig az új könyvben a múlt, egészen pontosan az 1949-1981 közötti időszak, illetve az autóbusz játssza a főszerepet. Az előző kötet képanyagát a BKV fotóarchívuma szolgáltatta, a **Buszos** könyv egy fotográfus, **Széki Dezső** életművére épül.

Széki Dezső 1948-tól nyolcvanas évekbeli nyugdíjba vonulásáig dolgozott buszvezetőként a BKV-nál és jogelődjénél, a Fővárosi Autóbuszüzemnél. Munkája során azonban nemcsak másfél millió kilométert vezetett balesetmentesen, de ráérő perceiben fotókat is készített – főleg munkájáról, vagyis az autóbuszokról, illetve az ezzel kapcsolatos tevékenységekről. Több száz képből álló archívuma felbecsülhetetlen érték, hiszen a „sajátos szemszögnek” köszönhetően a buszvezető kerül voltaképp történelmi megvilágításba. De természetesen nemcsak ő: a főváros, a fővárosi közlekedés, illetve az akkori hétköznapiak elevenednek meg Széki képein.

– A **Közlekedik a főváros** arra nem vállalkozhatott, hogy a BKV dolgozóinak hétköznapijait, munkakörülményeit, a korábbi rendszer abszurditását kellőképp kidomborítsa. A **Buszos** könyvvel ezt az „adóságot” szeretném törleszteni, a fotókhoz ugyanis olyan kommentárokat készítek, visszaemlékezések, üzemi lapos cikkek, korbelti karikatúrák, plakátok felhasználásával, amelyek Széki Dezső fotóit „megmagyarázzák” – mondta Legát Tibor a könyv sajtóbemutatóján, amelyen Széki Dezső is részt vett.

Az esemény legdrámaibb pillanata kétségtelenül az volt, amikor a nyolcvanéves járművezető elérzékenyülve hívta fel

az újságírók figyelmét arra, írják meg, milyen nehéz munka a buszvezetőké, és próbálják meg legalább a szavak erejével megakadályozni azokat az erőszakos cselekedeteket, amelyek a BKV dolgozóira irányulnak.

A kötetben bemutatott több száz fénykép 1949 és 1981 kö-

szint teljes mértékben alkalmas arra, hogy „segítségével” a szocialista Magyarország három évtizedének (beleértve 1956-ot, ugyanis Dezső a forradalom idején is fotózott) „népléktanát” bemutassa, érte ezalatt olyan, lassan feledésbe merülő – ám akkoriban mindenki számára közismert –



Széki Dezső a hatvanas években

versenyek vagy a május elsejei felvonulások.

Utazzunk tehát busszal a múltba! Széki Dezső nagyszerű képei és Legát Tibor sajátos hangvételi írásai valóban izgalmas kalandot ígérnek mindenkinek. Azoknak is, akik átélték, de azoknak is, akik számára ez a korszak már történelem.

Munkaverseny (részlet a könyvből)

„A szocialista munkaverseny a szocializmus építésének egyik alapvető módszere népi demokratikus államrendszerünknek, ebből következik, hogy a munkaverseny üzemünkben is alapvető feladat. A munkaversenyeknek üzemünkön belül is szép eredményei vannak, vállalatunk többször volt élüzem- és vándorzászlóval kitüntetve. A szocialista munkaverseny az utóbbi években két fogalommal kapcsolódott egybe, a többtermeléssel és a felajánlással. A verseny mindig a többtermelést jelentette, ami így is van rendjén, hiszen a termelékenység növelése továbbra is cél. Azonban csak a verseny egyik eszköze. De a felajánlások is kritikára szorulnak. Úgy gondolom, a szocialista munkaversenynek nem az a lényege, hogy egyéni vagy kollektív felajánlásokat gyűjtsenek a bizalmiak, üzembizottságok. Inkább az, hogy a dolgozók termelési tanácskozásokon vagy más különböző helyeken részt vegyenek a terv elkészítésében, mondják el nézetüket, véleményüket. Ha ezek összhangban állnak a vállalat céljaival, be kell építeni azokat. Elvtársak! A munkaversenyeknél kerüljük a formalizmust! A munkaverseny a dolgozók kibontakozásának eszköze legyen és bürokratikus intézkedésekkel ne tegyük tönkre!

Én a magam részéről beélném egy rendes csavarhúzóval is, ha más eszközöknél tartunk.”



A szerzők a könyvbemutatón

rejtvény

rejtvény



A fotó a hetvenes években készült Óbudán, a Vörösvári úton.

A kérdés: Hányas villamos járt ott akkoriban?

- 1-es
- 33-as
- 57-es

A megfejtéseket **december 14-ig** juttassák el a Mozgasban 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 számunk rejtvényének megfejtése **3**. Ezer forintos vásárlási utalványt és BKV-s ajándéktárgyat nyert: *Kis Ariel (e-mail)*, *Varga Zsoltné (e-mail)*, *Bósz Tamás (e-mail)*. Gratulálunk!

Nyereményeiket szerkesztőségünkben vehetik át.

Intézzé ingatlanügyeit és hitelét KÉNYELMESEN ÉS EGYSZERŰEN

Cégünk nagy figyelmet fordít arra, hogy

SZOLGÁLTATÁSINK TELJES KÖRŰEK,

kiszolgáltatásunk pedig **GYORS ÉS PRECÍZ** legyen.

Számunkra fontos, hogy az ingatlan eladása vagy vétele, illetve szükség esetén a hitelfelvétel,

ne egy rémálomként maradjon ügyfeleink emlékébe.

Hitelfelvétel esetén számos bank termékei közül, személyre szabott

INGYENES PÉNZÜGYI TANÁCSADÁS

keretében segítünk kiválasztani az Ön számára legmegfelelőbb hitelkonstrukciót.

Nagy tapasztalattal rendelkező ingatlanértékesítőink és pénzügyi tanácsadóink várják Önt.

SZOLGÁLTATÁSAINK:

Ingatlan eladás-vétel, csere, bérbeadás lebonyolítása

Vevőszűrés

Pénzügyi tanácsadás

Hitelügyintézés

Befektetési tanácsadás

Költöztetés

Lakásfelújítás



A BKV DOLGOZÓINAK KEDVEZMÉNYES SZOLGÁLTATÁSI DÍJAK

Irodánk: 1073 Budapest,

Erzsébet krt. 18. fsz. 7.

Munkatársunk: Dencs Antal

Telefon: 06 30 860 2808

Fully House
HOGY HOGY
AZ ÖN OTTHONÁÉRT

NYUGDÍJAS-BÚCSÚZTATÓ – Tisztelettel és szeretettel köszöntjük búcsúzó kollégáinkat, akik októbertől a BKV nyugdíjasaiként jól megérdemelt pihenésüket töltik. Bár közvetlen munkatársaik biztosan személyesen mondanak majd köszönetet sokéves munkájukért, a magazin lapjain keresztül is kívánunk nekik sok örömet, nyugalmat és jó egészséget még hosszú-hosszú évekig!

Földi Antal, oktatás technológus, Dél-Pest; Pintér Józsefné, diszpécser, Dél-Pest; Nagy Lászlóné, műszaki főmunkatárs, Erőforrás Elemzési csoport; Makker Péter, villamosvezető, Járművezetők (Baross); Zsélics István Károly, gépjárműszerelő, Kelenföld; Nyerges Pálné, műszaki operátor, Koordinációs szolgálat; Pásztor László, csoportvezető, Munkavédelmi csoport; Fehér László, autóbuszvezető, Óbuda; Halász Ildikó, jegykiadó pénztáros, Pesti pénztári csoport; Tóth Jánosné, anyagkezelő, Raktár Üzemeltetési csoport; Csermely Ákosné, osztályvezető, Személyügyi Osztály; Bán József Mihályné, előadó, Szociális csoport; Harányi Mária, váltóőr, Váltóőrök (Száva); Kiss János, autóbuszvezető, Cinkota; Dálnoky Tibor, autóbuszvezető, Cinkota; Bordács Lajos, autóbuszvezető, Cinkota; Vincze András, autóbuszvezető, Cinkota; Kelemen László Ferenc, autóbuszvezető, Dél-Pest; Papp János, autóbuszvezető, Dél-Pest; Wilk Ferenc, autóbuszvezető, Kelenföld; Süveg Ferenc Mihály, autóbuszvezető, Kelenföld; Kelemen Ferenc, autóbuszvezető, Kőbánya; Dobi György, autóbuszvezető, Óbuda; Szerémy Sándor, autóbuszvezető, Óbuda

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Szeretnénk köszönetet mondani mindazoknak, akik a szeretett testvér, férj, apa és nagypapa VRSKOVETZ JÓZSEF búcsúztatóján részt vettek, mély gyászunkban mellettünk voltak és együttérzésükkkel a gyászoló család bánatát és szomorúságát enyhítették:

A gyászoló család nevében:

Szabó Tiborné (Vrskovetz Gizella)

HOL A KÜLÖNBSÉG?

Keressék meg a két kép közötti öt apró eltérést, és e-mailben vagy levélben küldjék be szerkesztőségünkbe **december 14-ig!**

A helyes megfejtők között BKV-s ajándékot sorsolunk ki!

Előző képrejtvény nyertes: Zsiga István (e-mail)



A mai kor nem igazán kedvez éleslátásunknak: túl sok körülöttünk a mesterséges fény, rengeteget ülünk a TV előtt, gyerekeink fogócska helyett a számítógéppel játszanak, arról nem is beszélve, hogy sokunkat munkánk is a monitor elé szegez napi 8-10 órára. Pedig jobban oda kellene figyelniük szemünk világára, hisz csak egy van belőle!

SZEMÜNK FÉNYE



A leggyakoribb látáshiba a közel- vagy rövidlátás (amikor közelre jól látunk, távolra pedig nem) és a távollátás (amikor az esetek többségében a közelre nézéshez is kell szemüveg). Dr. Balázsovics Ágnes, a BKV szemész szakorvosát rendelési időben 12-13 páciens is felkeresi.

– Nagyon sokan jönnek, akiket az üzemorvos küld hozzánk, mert a rendszeres szűrővizsgálaton merül fel rendellenesség – mondja a doktornő. – A távolra látás elsősorban a járművezetők számára fontos, hisz a munkájuk során nagy útszakaszokat kell jól belátniuk, míg a monitor előtt dolgozókna a közelre látásra kell odafigyelni.

Az új felvételesek kötelező szemvizsgálata mellett nagyon fontos tudni azt, hogy a BKV támogatást nyújt a naponta több mint 4 órát képernyő előtt dolgozó munkavállalóinak a szemüveg elkészítéséhez, ha szemészeti vizsgálat szükségesnek tartja dioptriás szemüveg viselését. Ezt a 11/2003. számú VU és a Munkavédelmi Szabályzat is előírja. A 40 éven felüli korosztálynál pedig feltétlenül szükséges rendszeresen elvégezni a zöldhályog-szűrővizsgálatot, mert ez a betegség időben felismerve kezelhető.

A látásromlás megelőzése nagyon fontos, és ezért már pár apró, naponta elvégezhető gyakorlattal is sokat tehetünk.

1. PISLOGJON!

Egyszerűnek tűnik, de a számítógép előtt ülve gyakran még ezt is elfelejtjük. Pedig, ha ég és vörös a szemünk, állandóan könnyezünk, emellett pedig fejfájásra, szemfájásra panaszkodunk, valószínűleg túlterheltük szemünket, pihentetnünk kell. A pislogás ezen segít, de akkor is hasznos, ha szemünket száraznak érezzük. (Ez korunk „divatjelenése”, amit a monitor előtti munka, a légkondicionálás, fűtés okoz.)

2. TORNÁZZON!

Igen, szemünket is edzhetjük, pihentethetjük egy könnyű, naponta többször elvégezhető gyakorlattal. Tartsuk tenyerünket vagy ujjunkat 30 centire szemünktől, koncentráljunk rá, majd 10 másodperc után fokuszáljunk egy távolabbi, de körvonalaiiban még jól látható tárgyra. Háromszor-négyszer ismételjük a gyakorlatot.

(FUTÓ)TÁRSAK

Párban futotta le a 20. Bécs–Pozsony–Budapest szupermaratonit a Cinkota garázs két autóbuszvezetője, **Somogyi Károly és Földvári Zoltán**. A két jó barát – mert civilben azok – október 23-án kéz a kézben érkezett be a célba az utolsó etap, a Budakesziről induló félmaratoni után. Idejük **1 óra 32 perc**.

A verseny során a napi adagot testvériesen megfellezték, de ez nem is csoda. Barátságuk ugyanis lassan 25 éves, szinte együtt kezdtek dolgozni a BKV-nál, majd az üzemi bajnokságban egy futballcsapatban játszottak. Károly 1996-ban, Zoltán egy évvel később adta a fejét a futásra, s az sem zavarja őket, hogy a szupermaratoni idejére szabadságot kellett kivenniük. Károly hetente 100-120 kilométert fut edzésként. S bár most azt kellene írni, hogy Zoltánnal együtt, hiába a barátság, az edzést külön végzik. A legjobb kifejezés rájuk, hogy profik az amatőrök között. Amatőrök, mert a munkájuk mellett sportolnak, de az eredményeik profit sejtetnek.



– Tehetségesek vagyunk – mondja erre Zoltán. Ebben van is valami, mert míg ő a közelmúltban egy 24 órás versenyen ért el kiváló eredményt, addig társa az 50 km-es futásban korosztályának ezüstérmese lett, és a Békéscsaba–Arad versenyt is kipipálhatja. – Mivel egy-egy verseny alkalmával sok sőt veszítek, egy speciális keverékből álló folyadékot készítek magamnak, hogy pótoljam. Kabalának pedig az sem rossz, ha valaki a cinkotai garázsban dolgozik és járművezető.

Károly ezután csak úgy mellékesen azt is megemlíti, hogy a buszvezetők szakmai országos versenyén három főből álló csapatával első lett. A kérdés már-már automatikus, hogy vajon Zoltánnal együtt-e? „Nem, Zoli ebben kivételesen nincs benne.”

–tg–

Cavident

az egészséges fogakért

Ingyenes állapotfelmérésre jelentkezzen a CAVIDENT fogászaton!

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!

decemberi sportajánló

Dec. 3–10. Teke szakosztály:
Négyszázasok versenye, osztályozók

Dec. 5. Természetbarát szakosztály:
MIKULÁS TÚRA, Nagy Hárs-hegy.
Info: *Skarupa Piroska*, 30/662- 26-90

Természetbarát szakosztály:
BEJGLITÚRÁK

Dec. 27. Normafa 7 km
Dec 28. Hűvösvölgy 6km
Dec 31. János-hegy

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

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

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

ELADÓ 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 Ft. Érd.: 266-18-06.

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

ELADÓ Nógrád megyében, Kétfolyban (Pesttől 60 km) egy 80 nm-es ház, 1237 nm-es telekkel.

Állattenyésztésre alkalmas, horgászható a közelben. Irányár: 6,5 millió Ft. Érd.: 90. Jóni József, 01/707-94-90

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

ELADÓ csendes, parkra néző, második emeleti, egyszobás (másfél szobássá alakítható) lakás, Angyalföld zöldövezetében, jó közlekedéssel (metró, busz), önálló pincerszéssel. Érd.: 06-30/397-1777

KERESÜNK eladó ingatlanokat Bp. IX. kerület József Áttila ltp-en Tel.: 06-70-554-50-64 e-mail: jucus71@indamail.hu

ELADÓ lakás, 42 m², 18. ker. Üllői úton Szarvas csárdához közel. Egyedi fűtésű, zárt kerttel rendelkező. Fürdő, 8, 5 millió. Tel.: 20/401-71-70

ELADÓ Kaposvár zöldövezetében 45 m²-es családi ház + 14 m²-es nyári konyhával, pincével, 3730 m²-es telken, természetes környezetben, gyümölcsfákkal, szép panorámával eladó. Ár: 10 millió Ft. Tel.: 06/20-535-81-62 Bp., 06/20-936-48-68 Kaposvár

ELADÓ nyaraló Vesszősziget, Lacházi hajó kikötővel szemben (2 szoba + Nappali + főzőfülké), telek + melléképület, kinti WC. 183 m². Nagy stég, csónak kikötő, csónak. Irányár: 4,2 millió Ft. Érd.: 06-24-463-451, 06-30-558-6469

ELADÓ Nógrádkevesen 80 m²-es, régi építésű, mestergerendás lakóház nagy terekkel és melléképülettel. A házban teljes közmű bevezetve, udvaron fűtött kút van. Cserelakás érdekel Budapestben, ráfizetéssel is. Irányár: 4,5 millió Ft. Tel.: 20/403-45-27

ELADÓ Bp.-től 30 km-re, Pilisen a vasútállomáshoz közel, rendezett utcában új, egyszobás, 3 szobás, 86 m²-es ház és egy 21 m²-es különálló, lakható lakás. Irányár: 1,8 M Ft. Részletfizetés megoldható. Alkuképes. Tel.: 06-20/495-76-64

ELADÓ Pilisen Bp.-től 40 km-re ingatlan ház, zárt kert, szoba-konyha, fürdőszoba, pince, víz villany, gáz van. Sok gyümölcsfával és gazdasági épülettel. Ár: 5,2m 20/999-79-32, 20/985-90-27

ELADÓ dupla telek (zárt kert) Pilisen, a vasútállomáshoz közel. 464 nöl/1600 m². Irányár: 1,4 M Ft. Tel.: 20/495-76-64

ELADÓ Balassagyarmat mellett Nyírjes üdülőterületen 36 m²-es egész üdülést lehet lakni, téglalapított ikerházfél. Kb. 300 m²-es kert tartozik hozzá. Közben több horgászható található. Irányár: 5,3 mFt. Tel.: 20/281-15-98

ELADÓ Érd Ófaluban belterületi, 900 m²-es szőlővel, gyümölcsfákkal telepitett, domboldali telek. Közben pincesor, gyógyfürdő. Irányár: 4,2 mFt. 30/983-22-66

ELADÓ Kispesztén Kossuth tér közelében 52 m²-es erkélyes, +2 fét

szobás, vízórással lakás. Hőszigetelt ablakokkal, új radiátorokkal, sok beépített bútorral. Ir. ár. 10,5 MFT. Tel.: 20/459-9183

ELADÓ a szentendrei szigeten, Tahitőfalu csendes részén 1642 m²-es építési telek. Víz, gáz, villany és szennyvízcsatlakozás az utcában. Beépítési lehetősége 30%-os. Ikerház építésére is alkalmas. Érd.: 20/88-68-659

ELADÓ vagy elcserélhető Újpesten 28 m²-es, földszintes, jó állapotú öröklakás. Vízóra, gázkonvektor, előkört, padlás van. Hasonló állapotú keresek helyette. 30/267-97-97

ELADÓ Zuglói XIV. ker. 68 nm-es 3 szobás családi ház+hátó melléképületek. Irányár: 34m Ft. 220-6157; E-mail: danko.a@bkv.hu

ELADÓ vagy kiadó Margit híd budai oldalánál egy 2,5 szoba-hallos, 105 m²-es, III. emeleti lakás (lift nincs). Kisebb budait beszámítok. Tel.: 06-70/2100553 E-mail: bujdodosbalazs.p@postafiook.hu

ELADÓ Soroksáron 63 nm-es ház, autóbérelővel, kis kerttel, 2 szoba összkomfort, cirkófűtés (12,5MFt) vagy kizárólag belvárosi lakásra cserélhető max.5MFt g ráfizeték. Tel.: 0620 261 7422

ELADÓ Komló legszébb részén, völgyben, 72nm-es 2 szobás, konyhás, családi ház 1141nm-es telekkel, gyümölcsösökkel, kerttel. Az ingatlanhoz tartozik még nyári-konyha, melléképület. Valamint Víz, villany, gáz, csatorna, központi fűtési fa-szentüzettel is kazán, telefon, kábel tv bevezetve. Irányár: 7,5 millió Ft. Érdeklődni a 0620-595-60-61 telefonszámon lehet.

ELADÓ tulajdonostól Csepel központi részén, a Plaza szomszédságában, exkluzív felújított (új fürdőszoba hidromasszázs-gőzkabinál, új ablakok redőnyel, parkettás szobák, konyha, előszoba újráköveze, csempézve) 34 m²-es, 1,5 szobás panellakás. Alacsony fenntartási költségek! Irányár: 8,49 MFT. Érd.: 30/729-6744 gerdora@citromail.hu

ELADÓ v. KIADÓ hosszú távra X. ker. Maglódi út 10. szám alatt 1,5 szobás lakás. Eladási irányár 8,7 millió Ft. Bérleti ár: 40 ezer + rezsi. Azonnal beköltözhető. Tel.: 06-70/20-20-548

ELADÓ vagy budapestre cserélnék HAJDÚBOSZÖRMÉNY Belvárosában felújított, gázfűtéses, kertes, garázsos (seger. aknás), családi házat. 06-70/2100553. e-mail: bujdodosbalazs.p@postafiook.hu

ALBÉRLET

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

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

KIADÓ a XVII. Kerületben 2 szoba hallos (53 m²) 3. emeleti panel lakás. Érd: 06-20-3720147

KIADÓ lakás X ker Gergely utcában szoba konyha fürdőszoba 2 fő részére 40.00 Ft + rezsi 2-hó kaució Tel:06-20-56-38-750

KIADÓ a II. kerületben külön bejárattal szoba, fürdőszoba, tea-konyha napos önálló lakás, gázkonvektoros fűtéssel, jutányos áron. Külön gázóra, villanyóra van! Jó közlekedés, 10 perc a Moszkva tér villamossal. Tel.: 06/1-200-90-86

KIADÓ Belbudai 98 nm-es komfortos lakás 2,5 különbejáratú szobával (3 személynek is megfelelő) kitűnő közlekedési helyen, hosszabb távra november végétől. A lakás utcai, gázfűtéses, részben bútorozott, 75 és Ft/hó+rezsi. Telefon: 06-20-312-3124

KIADÓ (vagy eladó) a Nyugatinál 73 nm-es 3 szobás, földszinti, udvari vállalkozásnak is alkalmas, bútorozatlan lakás Tel: 20/324-36-44

KIADÓ december 1-jétől Budán, a Bornemissza tér mögött 1+2 félshobás, 58 m²-es panellakás 55 ezer Ft + rezsiért hosszabb távra. Tel.: 20/57-57-697

KIADÓ v. ELADÓ XVII. Kerület Kaszáló lakótelepen, kétszobás, első emeleti, nagy erkélyes, nagykonyhás 54 négyzetméteres lakás hosszabb távra. 45.000+ rezsi, két havi kaució szükséges, T: 20-916-4726.

KIADÓ KÖSZEG történelmi Belvárosában (a Várnál) 70 nm, felújított üzletelhelyiség. 06-70/2100553 bujdodosbalazs.p@postafiook.hu

KIADÓ a XVII. kerület, Pesti úton I. emeleti 40 nm-es másfél szobás, erkélyes bútorozott lakás 50 eFt + rezsiért hosszabb távra. Érd: 06-30-456-3405.

KIADÓ Soroksáron kétszobás összkomfortos ház gépkocsi-beállással, kis kerttel, 45 eFt + rezsi. Érd: 20261 7422

KIADÓ v. ELADÓ X. kerületben. hosszabb távra másfélshobás lakás üresen (bútor megoldható). Téglalapított, gázkonvektoros, felújított állapotban, fürdőszoba-WC-vel. Ár: . 40ezer+rezsi, vagy 8,9 millió, kedvező fizetési feltételekkel. Érd. 06-70/202-05-48

Vegyés

KIADÓ vagy ELADÓ üdülési jog a Petneházy Club Hotelben (Adyliget mellett) 2+2 személyes apartmanban (különálló, fűthető faház) a 45. héten egy hétre kiadó (70 000 Ft/hét/4 fő), vagy eladó (ár meg egyeztetés szerint). Konyha, szauna az apartmanon belül, uszoda, szolárium, étterem a főépületben. Teniszpálya, golfpálya bérleti és lovaglási lehetőség. Érd: 0620-251-6895"ELADÓ íves belteri ajtó 210x88 cm méretben (vadászt) 12ezer Ft Tel.:06/20-535-81-62

ELADÓ egy német gyártmányú, új mágneses derékajl, pamutkötő 28 ezer Ft Érd: 261-66-76 Kiss Mária

BKV-S RELIKVIÁKAT vennék vagy cserélnék (viszonylat-táblák, régi egyenruhák, kártyanaptárak stb.) a gyűjteményem! Tel.: 20/250-21-50

ELADÓ egy X2 Crosstrainer 8 fokozatú nehézség beállítású, computeres (funkciók: sebesség, idő, távolság, caloria, pulzus) edzőgép. Érd.: 06-20/962-9536

ELADÓ horgászbot! Trabucco Ultracast Carp 3,60m-es 4lbs 3 részese, erős, távdozó bot. Karcmentes állapotban van, egyszer sem volt használatba. Irányár: 15 500 Ft. Tel: 06-20-511-0615

KISCICÁK INGYEN! Elajándékozom három, egy hónapos kiscicát. Egy vörös, egy fehér és egy tarka házcicák, már elválaszthatók. Tel.: 119-36-05 mellék. Mobil: 20/575-63-53

ELADÓ áron alul állandó, egy hetes üdülési jog az osztrák síparadicsomba (Murao) négy személy részére. Sípálya melletti szállás. Ár: 1 millió Ft. Tel.: 20/464-83-43

HITELEK!!!!

Jutalékmentes ügyintézés!
500 000 Ft = 11 103 Ft
84 hónapra
Lakás, gépjármű és jelzáloghitelek!
ÜGYINTÉZŐKET KERESÜNK
MAGAS JUTALÉKKAL!

Tel.: 20/520-66-12,
20/520-66-13

BKV-s mobilról ingyen hívható

sz.sandor@cityhitelbroker.com
www.sz.sandor.cityhitelbroker.hu

ELADÓ Indesit felülfagyaszthós fehér hűtőszekrény (h:138, sz: 54,5, m:60cm). Hűtőszekrény ürtart:187l, fagyaszthó ürtart:43l, automatikus leolvastás, 3 polcos, megfordítható ajtó, A-energia osztály. Ár: 30.e Ft Érd.: 06-30/9555-502 A képek az Intranet-en megtekinthetők.

ELADÓ két darab látványkandalló két szép effektussal, lángnyelves világítással, egyéves garanciával. Ár: 20 000 Ft/db. Db.: 20/298-26-16

ELADÓ Pianinó! UKRAJNA zongora megkímélt állapotban eladó. Irányár: 140.000 Ft. Érdeklődni lehet: 06/20-388-7218-as, vagy a 44-123-as telefonszámon.

ELADÓ KETTLER szobakerekpár alig használt, kitűnő állapotban. Digitális, többfunkciós kijelző, pulzusrésszel+AJÁNDEK. Kitűnő karácsonyi ajándék! Ár: meg egyeztetés szerint. Érd.: 20/232-20-70

Jármű

ELADÓ Polski 126-os (fűzőld, jó állapotban) lejáró műszakkal, sok alkatrészrel, eladó. Ár: meg egyeztetés szerint. T.06-20-551-05-02

AKCIÓS ÜDÜLÉS

Igényes, új villában hat éjszaka félpanziós ellátással. Az üdülő 5 darab 2x2 ágyas apartmannal rendelkezik (minden szobához saját fürdőszoba tartozik). Az ár tartalmaz hat reggelit (bővített, kontinentális) és hat vacsorát (kétfogásos). Turnusváltások vasárnapról szombatig.

Árak:

Ütőszeton: 2009.08.30. -2010.04.05. **23.900 Ft/fő/hét.**
3 éjszaka: 19 900/fő

Karácsonyi akció!

2009. 12. 20. -26. **34.900 Ft/fő/hét**
4 éjszaka: 29 900/fő

Az ár tartalmazza a szentestei ünnepi vacsorát

Szilveszteri akció!

2009. 12. 27.-2010. 01. 02. **39.900 Ft/fő**
4 éjszaka: 37 900 Ft/fő

Az ár tartalmazza a Szilveszter esti rendezvényt

Előszeton: 2010.04.11.-05.29. **25.900 Ft/fő/hét**
3 éjszaka 21 900 Ft/fő

Az ár nem tartalmazza az idegenforgalmi adót, amely 18 és 70 közötti vendégeinkre vonatkozik, éjszakánként 340 forint fejenként. Aktív BKV dolgozók és családtagjaik részére szolgáltatásunk árából 5% kedvezményt biztosítunk, ha van érvényes telepbelpójuk. Üdülési csekk és egészségpénztár elfogadható (OTP, MKB, K&H, Vasutas, Honvéd, Erste, Posta, Tempo, Uniqua, Dimenzió).

Bejelentkezés: **BALOGH JÓZSEF.**
06-30-856-4990

HAJDÚSZOBOSZLÓN

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja

www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2009. november • Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Dezslik Magdolna • 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: Gyomai Kner Nyomda Zrt. • Felelős vezető: Fazekas Péter • Tel.: 66/887-4000 • <http://www.gyomaikner.hu>

ÁTADTÁK A FŐVÁM TÉRI ALULJÁRÓT

Október 30-án, pénteken *Demszky Gábor*, Budapest főpolgármestere és *Klados Gusztáv*, a DBR projektigazgatója átadta az elkészült Fővám téri aluljárót az utazóközönségnek és a BKV-nak. Az új aluljáróban – ameddig a 4-es metró el nem készül – egyelőre csak a 2-es villamosnak lesz megállója.

Az új, modern gyalogos aluljáró több mint 1000 - kiszolgáló helyiségével 1200 - négyzetméter alapterületű és 1,7 milliárd forintból valósult meg, biztosítva a gyalogos összeköttetést a felszíni utcák, az egyetem épülete, a forgalmas 2-es villamos peronja és a 4-es metró majdani kijárata között. A villamos a nyugati, a metró a déli oldalon csatlakozik majd az aluljáró teréhez. Összesen 4 lépcső, 2 mozgólépcső és 2 lift fogja az utasok kényelmét szolgálni. Az átadás napjától újra teljes vonalon közlekedik a rakparti 2-es villamos, amelynek 6 kilométeres pályája a BKV vágányfelújítási munkáival együtt több mint 440 méter hosszban újult most meg, közel 700 millió forintból. Az átadás után az autósok és kerékpárosok is újra teljes hosszban birtokba vehették a Vámház, illetve a Múzeum körutat, a Kálvin téri munkaterület szűkítésével pedig megnyílt egy újabb sáv a téren – biztosítva a forgalmat a Szabadság híd felől az Astoria felé.

A metró megérkezéséig az állomáson szolgálatot teljesítő aluljáró-diszpécser feladata a mozgólépcsők, felvonók kezelése, az utastájékoztatás lesz, és természetesen ő ügyel a rendre és a biztonságra is. A diszpécserok egyelőre ideiglenes helyiségben tartózkodnak, a végleges irányító-diszpécseri szoba, a jegypénztár és az állomási tartózkodó helyisége egy későbbi szakaszban készül el.



Próbaúton Klados Gusztáv és Demszky Gábor





AKCIÓS BKV-S AJÁNDÉKTÁRGYAK

2009. november 1. - 2009. december 31.

(A készlet erejéig!)

Egér BKV grafikával, USB

~~2625 Ft~~ 2100 Ft

Képeslap Földalatti Millenniumi Panorámás

~~160 Ft~~ 100 Ft

Hátizsák BKV-s díszítéssel

~~1030 Ft~~ 875 Ft

Világító, logós kulcstartó (üveg)

~~2520 Ft~~ 2000 Ft

Üveg hasáb, régi villamos gravírral

~~7500 Ft~~ 3750 Ft

Ezüst dísztárgy villamos asztali dísz

~~8750 Ft~~ 4375 Ft

Ezüst dísztárgy villamos medál

~~9375 Ft~~ 5000 Ft

Papír makett 418 villamos

~~4875 Ft~~ 2500 Ft

Papír makett millenniumi motorkocsi

~~4875 Ft~~ 2500 Ft

1000 db-os puzzle villamos képpel

~~1125 Ft~~ 1875 Ft

Jegyes póló, gyermek

~~1875 Ft~~ 1150 Ft

Römi kártya villamos képpel (2 pakli vásárlása esetén)

~~980 Ft/db~~ 800 Ft/db



Jármű viszonylatjelző tábla

~~910 Ft~~ 500 Ft

A fővárosi tömegközlekedésének másfél évszázada II.

~~3150 Ft~~ 2625 Ft

A fővárosi tömegközlekedésének másfél évszázada III.

~~3150 Ft~~ 2625 Ft

II. ÉS III. KÖTET EGYÜTTES
VÁSÁRLÁSA ESETÉN

A fővárosi tömegközlekedésének másfél évszázada II.

~~3150 Ft~~ 2100 Ft

A fővárosi tömegközlekedésének másfél évszázada III.

~~3150 Ft~~ 2100 Ft

Összesen: 4200 Ft

KÖNYVEK KARÁCSONYRA!



Jakab László – Dr. Németh Zoltán Ádám:
75 év az áramszedők alatt
6300 Ft

Legát Tibor:
BUSZOS KÖNYV
4990 FT

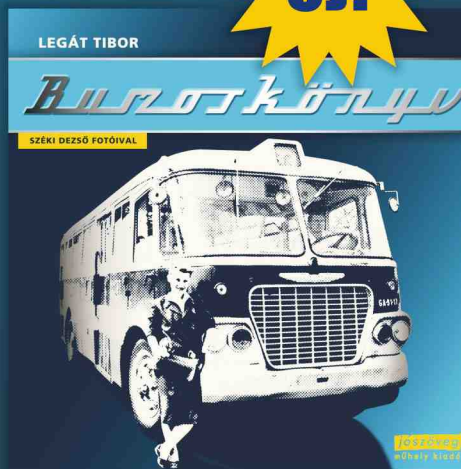
BKV-s kollegáknak
„U” jelű igazolvány
felmutatásával

4515 Ft!

(Max. 3 db vásárolható)



Legát Tibor:
Közlekedik a főváros
4999 Ft



ÚJ!

**AZ AKCIÓS
TERMÉKEK
ÉS A KÖNYVEK
MEVÁSÁROLHATÓK:**

BKV Ügyfélszolgálati irodájában
(Budapest, VII. ker. Akácfa u. 18)

NYITVA TARTÁS:

hétfőtől-péntekig: 8 - 17 óráig

Deák téri Millenniumi
Földalatti Vasúti Múzeumban
NYITVA TARTÁS:
hétfő kivételével 10 - 17 óráig

BŐVEBB FELVILÁGOSÍTÁS:

Gyukli Ágnes

Tel.: 1/461-6500/118-46

E-mail: gyuklia@bkv.hu

